



Boletim Anual das PPP – 2019

Boletim Trimestral PPP – 4.º Trimestre 2019

UTAP

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

Conteúdos

Conteúdos.....	2
Índice de Quadros.....	4
Índice de Gráficos	5
Siglas	6
Notas metodológicas.....	8
1. Sumário Executivo.....	11
2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte	17
3. Factos relevantes.....	20
3.1. Contrato SIRESP.....	20
3.2. Processo de renegociação do contrato de PPP da Fertagus.....	20
3.3. Resolução de litígios	21
3.4.1. Ascendi (Grande Porto, Grande Lisboa, Costa de Prata, Beira Litoral/Beira Alta e Norte) 21	
3.4.2. Hospital de Braga.....	21
4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	23
4.1. Análise Sectorial dos fluxos financeiros	23
4.1.1. Sector Rodoviário	23
4.1.1.1. Tipologia dos fluxos financeiros	23
4.1.1.2. Evolução da procura.....	26
4.1.1.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	28
4.1.1.3.1. Encargos brutos.....	28
4.1.1.3.2. Receitas	32
4.1.1.3.3. Encargos líquidos	35
4.1.1.4. Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	38
4.1.1.4.1. Nível de cobertura dos encargos	44
4.1.2. Sector 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.....	52
4.1.3.1. Tipologia dos fluxos financeiros	52
4.1.3.2. Evolução da procura.....	52
4.1.3.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	53

4.1.3.4.	Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	53
4.1.4.	Sector da Saúde	54
4.1.4.1.	Tipologia dos fluxos financeiros	54
4.1.4.2.	Evolução da procura.....	55
4.1.4.3.	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	56
4.1.4.4.	Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	61
4.1.5.	Sector da Segurança.....	69
4.1.5.1.	Tipologia dos fluxos financeiros	69
4.1.5.2.	Evolução da procura.....	69
4.1.5.3.	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	70
4.1.5.4.	Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	71
5.	Riscos e contingências	73
6.	Projeções de encargos globais.....	83
7.	Anexo	86

Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 4.º trimestre de 2019 e no ano de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	12
Quadro 2 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector rodoviário no 4.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	28
Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do sector rodoviário no 4.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	31
Quadro 4 – Receitas totais por PPP do sector rodoviário no 4.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	34
Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do sector rodoviário no 4.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	37
Quadro 6 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do sector rodoviário em 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	38
Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do sector rodoviário em 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	42
Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos em 2019	45
Quadro 9 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector ferroviário no 4.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	49
Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do sector ferroviário em 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	50
Quadro 11 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector da saúde no 4.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	56
Quadro 12 – Encargos líquidos totais por PPP do sector da saúde no 4.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	59
Quadro 13 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do sector da saúde no ano de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	61
Quadro 14 – Encargos líquidos acumulados por PPP do sector da saúde em 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	65
Quadro 15 – Encargos líquidos totais com a PPP do sector da segurança no 3.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga.....	70
Quadro 16 – Encargos líquidos acumulados com a PPP do sector da segurança em 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	71
Quadro 17 – Contingências das PPP do setor rodoviário em 31 de dezembro de 2019.....	75

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP no período compreendido entre 2014 e 2019.....	16
Gráfico 2 – Universo de PPP atualmente acompanhadas pela UTAP, por sector	17
Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por sector	18
Gráfico 4 – Investimentos dos parceiros privados (em valor) – repartição por sectores.....	19
Gráfico 5 – Evolução do TMDM na RNA em 2018 e 2019.....	26
Gráfico 6 – Evolução do TMDA na RNA entre 2011 e 2019.....	27
Gráfico 7 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do sector rodoviário no período compreendido entre o 4.º trimestre de 2014 e o 4.º trimestre de 2019	33
Gráfico 8 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do sector rodoviário entre o 4.º trimestre de 2018 e o 4.º trimestre de 2019	35
Gráfico 9 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2019.....	36
Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector rodoviário no período compreendido entre 2014 e 2019	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 sector ferroviário no período compreendido entre 2014 e 2019	51
Gráfico 13 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector da saúde no período compreendido entre 2014 e 2019.....	64
Gráfico 14 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do sector da saúde em 2019, por hospital.....	68
Gráfico 15 – Evolução do tráfego mensal médio da rede SIRESP entre 2012 e 2019.....	70
Gráfico 16 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do sector da segurança no período compreendido entre 2014 e 2019	72
Gráfico 17 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais	85

Siglas

1T2019	1.º trimestre de 2019
2019P	Previsão para 2019 inscrita no Relatório do OE2019
2T2019	2.º trimestre de 2019
3T2019	3.º trimestre de 2019
4T2018	4.º trimestre de 2018
4T2019	4.º trimestre de 2019
AC2018	Acumulado 2018 (no ano de 2018)
AC2019	Acumulado 2019 (no ano de 2019)
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde, I.P.
ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.
<i>Cfr.</i>	Conforme
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
EPC	Entidade Pública Contratante
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
Fertagus	Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IMT	IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MAI	Ministério da Administração Interna
Metro do Porto	Sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OE2019	Orçamento do Estado para 2019
PPP	Parceria Público-Privada
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
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

Δ 4T2019/ 4T2018 Variação ocorrida entre o 4.º trimestre de 2018 e o 4.º trimestre de 2019

Δ AC2019/ AC2018 Variação ocorrida entre o ano de 2018 e o ano de 2019

Notas metodológicas

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

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

- O universo de PPP objeto de reporte pela UTAP incorpora, com referência a 31 de dezembro de 2019, 33 parcerias inseridas em quatro sectores de atividade (rodoviário, ferroviário, aeroportuário e saúde), 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;
- No presente boletim estão, não obstante, ainda inscritas 35 parcerias, incluindo dois contratos que, muito embora tenham sido excluídos desse universo durante o ano de 2019, mantêm relevância para os períodos de reporte (trimestral e/ou anual) aqui considerados. Referimo-nos concretamente, (i) no setor da segurança, ao contrato SIRESP, que, nos termos do Decreto-Lei n.º 81-A/2019, de 17 de junho, foi dispensado do regime de acompanhamento, execução, modificação e fiscalização constante do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio (e, conseqüentemente, do respetivo acompanhamento pela UTAP), com efeitos a 1 de dezembro de 2019 e, (ii) no setor da saúde, ao contrato de gestão relativo ao estabelecimento do Hospital de Braga, cuja vigência terminou no 3.º trimestre de 2019, tendo os serviços clínicos até então prestados pelo parceiro privado sido internalizados numa entidade pública empresarial;
- Os valores são apresentados numa ótica de *cash-flow* e, quando aplicável, incluem IVA à taxa legal em vigor à data, sendo os mesmos arredondados à unidade mais próxima;
- Os encargos brutos incluem todos os pagamentos efetuados pelo parceiro público, designadamente remunerações e compensações contratuais, incluindo pagamentos relativos a processos de REF;
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre os encargos brutos e as receitas diretas da atividade, da titularidade do parceiro público;

- As variações homólogas que têm por base valores negativos no ano anterior são apresentadas mediante a utilização de taxas de crescimento com denominador em valor absoluto;
- Para as variações homólogas em que um dos valores é negativo não são apuradas taxas de crescimento;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos são apresentados a preços constantes de 2019, incluindo IVA, quando aplicável, conforme referenciado no Relatório do OE2019. Os pressupostos subjacentes à estimativa dos mesmos são da responsabilidade das respetivas entidades gestoras dos contratos, não obstante as análises de coerência interanual e de âmbito sectorial e contratual, realizadas pela UTAP aos dados disponibilizados por essas entidades;
- Os valores dos encargos plurianuais, por replicarem aqueles que se inscreveram no Relatório do OE2019, têm implícitos ajustamentos de tarifas e encargos decorrentes do processo de renegociação dos contratos das PPP rodoviárias que se encontrava em curso aquando da elaboração desse Relatório e, como tal, pressupunham a sua conclusão nos termos então previstos. Salienta-se, porém, que para efeitos do Relatório do OE2020 deixou de se considerar quaisquer ajustamentos de tarifas e encargos, atendendo (i) ao encerramento dos trabalhos e extinção da comissão de negociação relativa às subconcessões do Baixo Tejo e do Litoral Oeste, (ii) à ausência de definição da vontade do Governo quanto à aprovação da proposta de alteração do contrato da subconcessão do Douro Interior e (iii), quanto à subconcessão do Algarve Litoral, à decisão de recusa do visto ao contrato de subconcessão alterado. Passou, portanto, a assumir-se, para efeitos do Relatório do OE2020, o enquadramento resultante dos contratos em vigor; e
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos apresentados têm por referência o período compreendido entre 2019 e 2062, ao longo do qual se distribuirão os encargos líquidos futuros do erário público com as parcerias, tendo em consideração os compromissos contratuais atualmente existentes¹. A data de termo dos referidos compromissos contratuais não significará, porém, o fim de vida útil das infraestruturas associadas aos contratos em vigor – algo, aliás, comprovado pelas

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

obrigações de reversão, no termo dos contratos, dos ativos fixos de titularidade pública por estes abrangidos, os quais continuarão a gerar encargos ou receitas (quando aplicável) para o erário público. Não havendo, no entanto, qualquer definição sobre em que modelo esses ativos serão explorados e tampouco uma quantificação dos encargos que a sua exploração gerará, impossibilitando a quantificação dos encargos ou receitas geradas para o setor público, o termo do prazo dos compromissos contratuais atualmente existentes configura o termo do período de projeção da execução financeira dos projetos. O sector da saúde será, porventura, paradigmático, uma vez que os encargos associados à atividade clínica têm um horizonte temporal inferior aos encargos associados à disponibilidade da infraestrutura e atividades afins (insiste-se, todavia, que o termo do período da projeção aqui apresentada para os encargos associados à disponibilidade da infraestrutura hospitalar não deverá ser entendido como o termo da sua vida útil).

1. Sumário Executivo

A UTAP, entidade sob a tutela do Ministério das Finanças, em cumprimento das atribuições que lhe foram cometidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, apresenta o boletim informativo das PPP relativo ao 4.º trimestre de 2019, assim como ao ano de 2019.

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

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

- (i) Em cumprimento do Decreto-Lei n.º 81-A/2019, de 17 de junho, que procedeu à reorganização institucional do SIRESP, no dia 1 de dezembro de 2019, foram transmitidas para o Estado as participações sociais dos (então) acionistas privados da sociedade SIRESP, S.A. – parceiro privado no contrato relativo à conceção, projeto, fornecimento, montagem, construção, gestão e manutenção de um Sistema Integrado de tecnologia *trunking* digital para a Rede de Emergência e Segurança de Portugal, celebrado entre o Estado e aquela sociedade, em 4 de julho de 2006.
- (ii) A comissão de negociação relativa ao contrato de concessão para a exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no eixo norte-sul celebrado entre o Estado Português, na qualidade de concedente, e a Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A., enquanto concessionária, concluiu os seus trabalhos, tendo o equilíbrio financeiro do contrato sido repostado mediante a prorrogação do seu prazo pelo período adicional de quatro anos e nove meses, até 30 de setembro de 2024.

Relativamente ao universo de PPP considerado, e muito embora a UTAP acompanhe atualmente a execução financeira de 33 contratos de parceria, foram ainda inscritas no presente boletim as 35 parcerias vigentes em 2019 (incluindo, portanto, o contrato SIRESP e o contrato relativo à gestão clínica do Hospital de Braga).

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 2019) e até mesmo de encargos líquidos (70% e 67% dos valores globais de encargos líquidos com as PPP no 4.º trimestre de 2019 e no ano completo de 2019, respetivamente).

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 4.º trimestre de 2019 e no ano de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2019	2T2019	3T2019	4T2019	Peso no Total (4T)	4T2018	Δ 4T2019/4T2018
Rodoviário	358 727	262 860	144 492	274 803	70%	298 217	-8%
Ferrovieário	9 592	17 023	7 020	15 494	4%	16 379	-5%
Aeroportuário	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Saúde	115 976	111 220	105 600	94 738	24%	138 957	-32%
Segurança	9 254	6 040	4 115	6 040	2%	9 630	-37%
TOTAL	493 549	397 143	261 228	391 076	100%	463 183	-16%

ENCARGOS LÍQUIDOS	AC 2019	Peso no Total	AC 2018	Δ AC 2019/AC 2018	2019P	% Execução
Rodoviário	1 040 883	67%	1 129 624	-8%	1 179 590	88%
Ferrovieário	49 129	3%	37 642	31%	54 255	91%
Aeroportuário	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
Saúde	427 535	28%	469 184	-9%	425 329	101%
Segurança	25 449	2%	42 037	-39%	32 835	78%
TOTAL	1 542 996	100%	1 678 488	-8%	1 692 010	91%

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

No 4.º trimestre de 2019, o montante de encargos líquidos suportado pelos parceiros públicos, no âmbito dos contratos de PPP, ascendeu a cerca de 391,1 milhões de euros, representando um decréscimo de, aproximadamente, 72,1 milhões de euros (-16%), face ao valor do período homólogo de 2018, o qual é explicado por uma diminuição generalizada dos encargos com todos os setores de atividade alvo de reporte.

No que diz respeito ao sector rodoviário, os respetivos encargos líquidos, ao cifrarem-se em aproximadamente 274,8 milhões de euros no 4.º trimestre de 2019, registaram um decréscimo de aproximadamente 23,4 milhões de euros face ao período homólogo anterior,

explicado, na sua maioria, (i) pela redução, em cerca de 24,2 milhões de euros, dos pagamentos efetuados à concessionária da Beira Interior, em linha com a evolução contratualmente prevista, e (ii) pela não realização, no trimestre em apreço e ao contrário do que ocorreu no 4.º trimestre de 2018, 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. Estas diminuições foram mitigadas pelo pagamento à subconcessionária do Baixo Tejo, de cerca de 21,1 milhões de euros, a título de regularização parcial do diferencial entre os valores devidos no âmbito do contrato de subconcessão em vigor e os que haviam sido pagos no decurso do processo negocial que se encontrava pendente até então (*cf.* ponto 4.1.1.3.1.).

Também no 4.º trimestre de 2019, os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 94,7 milhões de euros, representando uma redução de cerca de 32% face ao período homólogo anterior. Esta evolução resulta do efeito combinado da redução dos encargos incorridos com as EG Estabelecimento (de cerca de 33%) com a redução dos encargos verificada com as EG Edifício (de aproximadamente 24%). (*cf.* ponto 4.1.4.3.).

Os encargos com o sector ferroviário ascenderam, igualmente no 4.º trimestre de 2019, a cerca de 15,5 milhões de euros, um montante inferior, em cerca de 5%, ao registado no período homólogo anterior, resultado da diminuição, em cerca de 18%, dos pagamentos realizados à subconcessionária do Metro do Porto – em virtude de no trimestre em apreço ter sido realizado menos um pagamento de componente fixa –, parcialmente mitigados por um aumento, de cerca de 86%, nos pagamentos à concessionária do MST, ao ter sido realizado, neste trimestre, um pagamento em atraso que não havia sido realizado no trimestre anterior (*cf.* ponto 4.1.2.3.).

Finalmente, no que respeita ao sector da segurança, a respetiva parceria apresentou uma redução de cerca de 3,6 milhões de euros (-37%) face ao período homólogo anterior, uma vez que foi liquidado um número de faturas inferior àquele que se registou nesse período².

² Como referido anteriormente, por via da transmissão das suas participações para o Estado, no dia 1 de dezembro de 2019, o período de reporte e, conseqüentemente, o período com o qual é feita a comparação com 2018, é inferior. Não

Importa referir que, para a redução dos encargos, contribuiu ainda a diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora, nos termos contratualmente previstos (*cf.* ponto 4.1.5.3.).

Relativamente ao ano de 2019, verifica-se que os encargos líquidos do sector público com as PPP ascenderam a cerca de 1543,0 milhões de euros, representando um decréscimo de cerca de 135,5 milhões de euros (-8%) face ao valor registado no período homólogo anterior, para o qual contribuíram, essencialmente, os sectores rodoviário e da segurança.

Relativamente ao sector rodoviário, os respetivos encargos líquidos, ao cifrarem-se em aproximadamente 1040,9 milhões de euros, registaram, em 2019 face a 2018, uma redução de cerca de 88,7 milhões de euros. Esta resultou da conjugação do decréscimo verificado ao nível dos encargos brutos, de cerca de 62,9 milhões de euros (-4%), com o aumento, de aproximadamente 25,8 milhões de euros (+7%), das receitas de portagem. No que concerne aos encargos brutos, a evolução registada é explicada, sobretudo, *(i)* pela redução, em cerca de 72,6 milhões de euros, dos pagamentos efetuados à concessionária da Beira Interior, em linha com a evolução contratualmente prevista, *(ii)* pela diminuição do valor do pagamento de compensação à concessionária do Douro Litoral em, aproximadamente, 56,8M€, conforme previsto no acórdão arbitral proferido em fevereiro de 2017, e *(iii)* pela diminuição (contratualmente prevista) dos pagamentos por disponibilidade realizados às concessionárias do Grande Porto, do Interior Norte, do Norte Litoral e da Grande Lisboa, em cerca de 21,7 milhões de euros. Estes efeitos foram parcialmente compensados *(i)* pelo aumento, em cerca de 44,3 milhões de euros, do valor pago, a título de disponibilidade e serviço, às concessionárias do Norte, da Costa de Prata e da Beira Litoral/Beira Alta e às subconcessionárias do Litoral Oeste, do Baixo Tejo, do Douro Interior, do Pinhal Interior, da Autoestrada Transmontana e do Baixo Alentejo e *(ii)* pela regularização dos pagamentos por disponibilidade e serviço, devidos às subconcessionárias do Pinhal Interior, do Baixo Alentejo e da Autoestrada Transmontana, que não haviam sido realizados em 2018 e que transitaram para o ano em apreço (+29,0M€) (*cf.* ponto 4.1.1.4.).

obstante, não foi liquidada qualquer fatura em dezembro de 2019 pelo que as conclusões não se alterariam caso fosse considerado o ano completo de atividade.

Por sua vez, o decréscimo registado no sector da saúde, de cerca de 41,7 milhões de euros (-9%), face a 2018, resulta, quer da diminuição dos encargos associados às EG Estabelecimento (de 7%, 27,5 milhões de euros), quer da redução dos encargos com as EG Edifício (de 23%). Muito embora tenha havido, em 2019 face a 2018, um aumento generalizado da produção contratada, a diminuição dos encargos com as EG Estabelecimento reflete, de forma acentuada, o termo do contrato de gestão relativo à EG Estabelecimento do Hospital de Braga (*cf.* ponto 4.1.4.4.).

Relativamente ao setor ferroviário, em 2019, os encargos incorridos pelo parceiro público ascenderam a cerca de 49,1 milhões de euros, montante substancialmente superior ao registado no período homólogo anterior, sendo este aumento maioritariamente explicado pelo facto de o contrato de subconcessão do Metro do Porto ter registado, em 2019, um ano completo de atividade, quando comparado com os 9 meses do ano de 2018, na sequência do início da sua produção de efeitos ter ocorrido no dia 1 de abril de 2018 (*cf.* ponto 4.1.2.4.).

Por fim, os encargos com a parceria do setor da segurança, cifrando-se em 25,4 milhões de euros, registaram um decréscimo, face ao período homólogo anterior, de cerca de 16,6 milhões de euros, essencialmente justificado pela diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora, nos termos contratualmente previstos, e por um menor número de faturas liquidadas no período em apreço (*cf.* ponto 4.1.5.4.).

Os encargos líquidos do sector público com as PPP, ascenderam, em 2019, a cerca de 1543,0 milhões de euros, representando um nível de execução orçamental de cerca de 91%, face ao valor previsto no Relatório do OE2019.

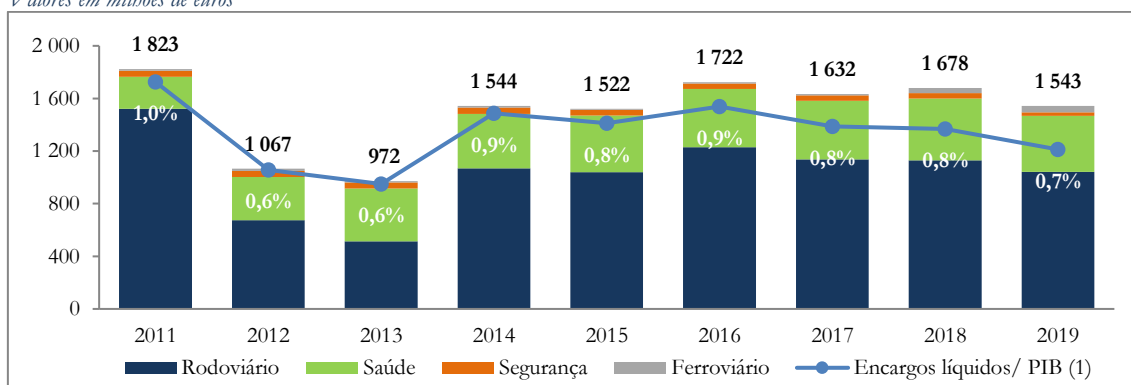
O desvio em relação ao valor orçamentado ficou a dever-se, maioritariamente, ao setor rodoviário, no qual o nível de encargos líquidos efetivamente incorridos foi inferior ao valor previsto no Relatório do OE2019. Este desvio é explicado, essencialmente, (i) pelo nível de execução das grandes reparações de pavimento, que se fixou em 4% do valor previsto no Relatório do OE2019, originando uma poupança de cerca 75M€, e (ii) pelo nível de concretização das receitas de portagem nas concessões da Grande Lisboa, da Costa de Prata, do Norte Litoral, do Grande Porto e do Algarve, que se mostrou superior ao valor previsto no Relatório do OE2019. Em sentido inverso, destaca-se a execução observada na

subconcessão do Baixo Tejo, impactada pela manutenção da suspensão da entrega de receitas de portagem pela subconcessionária e pela realização, em outubro de 2019, de uma regularização parcial do diferencial entre os valores devidos ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor e os que haviam sido pagos no decurso do processo negocial entretanto extinto, no valor de 21,1 milhões de euros.

O Gráfico 1 seguinte reflete a evolução anual dos encargos líquidos, com PPP, no período compreendido entre 2011 e 2019, 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 2019

Valores em milhões de euros



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

Notas: (1) Os valores apresentados relativamente ao período compreendido entre 2014 e 2015, inclusive, incluem os encargos líquidos relativos ao Túnel do Marão e aos troços da A21 e da A23, os quais se encontram sob gestão direta da IP.

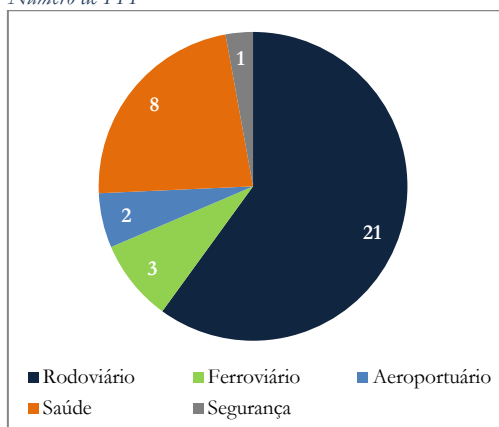
2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte

O universo de PPP considerado, com referência a 31 de dezembro de 2019, incorpora 33 parcerias integradas nos sectores rodoviário, ferroviário, aeroportuário e saúde e que se encontram identificadas no *Quadro 18*, em anexo ao presente boletim.

Não obstante, e considerando a respetiva vigência e efeitos no trimestre e/ou no ano de 2019 (respetivamente), no presente boletim são ainda inscritas 35 parcerias, incluindo, (i) no setor da segurança, o contrato SIRESP (que, nos termos do Decreto-Lei n.º 81-A/2019, de 17 de junho, ficou dispensado, desde 1 de dezembro passado, do cumprimento do regime do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, para efeitos do acompanhamento, execução, modificação e fiscalização) e, (ii) no sector da saúde, o contrato de gestão relativo ao Estabelecimento do Hospital de Braga, o qual terminou no 3.º trimestre de 2019, tendo os serviços clínicos até então prestados por essa entidade sido internalizados numa entidade pública empresarial.

Gráfico 2 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2019, por sector^{3/4}

Número de PPP



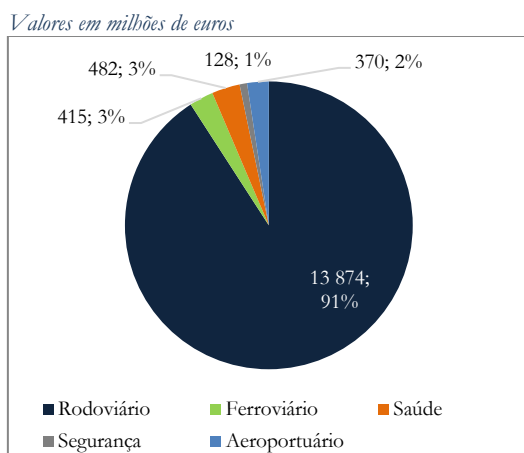
Fonte: UTAP.

Este universo representa um investimento acumulado (realizado pelos parceiros privados), entre 1998 e 2019, da ordem dos 15 270 milhões de euros.

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

⁴ O universo aqui apresentado reflete o conjunto de parcerias inscritas no presente boletim, sendo que, conforme explicado, durante o período de observação dos dados duas parcerias deixaram de ser acompanhadas pela UTAP.

Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por sector



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

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

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

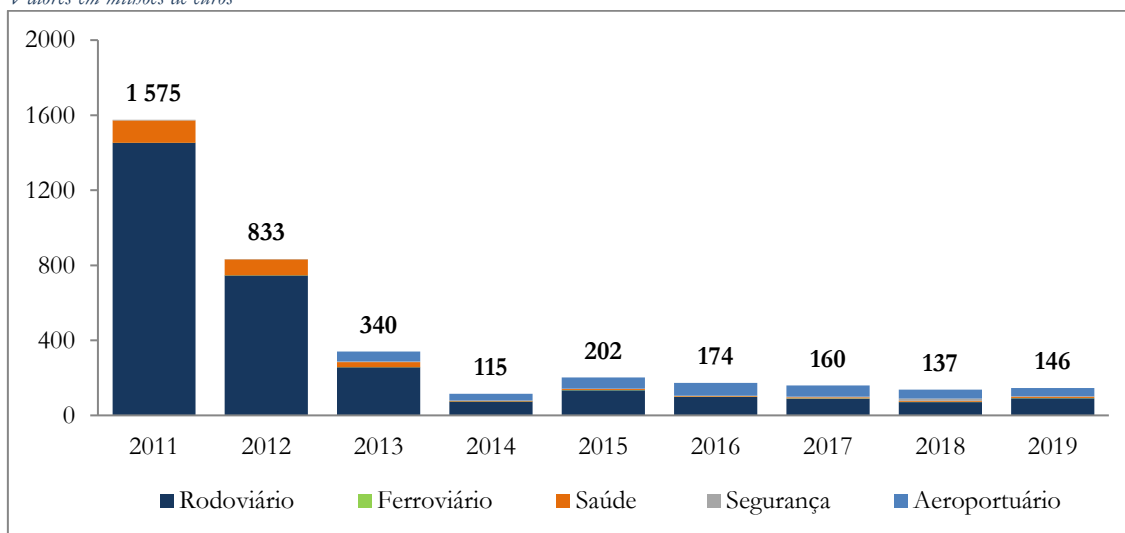
- (i) Ao facto de terem sido concluídos alguns dos projetos que se encontravam em curso, nomeadamente: em 2012, a subconcessão do Douro Interior; em 2013, a subconcessão Autoestrada Transmontana e o novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira; e, em 2014, a subconcessão do Pinhal Interior;
- (ii) À celebração de acordos pela IP, durante o verão de 2012, com as subconcessionárias rodoviárias, com o objetivo de minimizar os investimentos em curso nessas subconcessões, mediante a redução do respetivo âmbito e, consequentemente, dos encargos a elas associados; e
- (iii) À inclusão, desde 2012, de apenas de três contratos no universo de PPP objeto de reporte da UTAP.

No ano de 2015, e ao contrário do que sucedeu nos anos anteriores, assistiu-se a um aumento do investimento realizado com as PPP, o que ficou a dever-se, sobretudo, a dois fatores, (i)

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

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

Valores em milhões de euros



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

3. Factos relevantes

3.1. Contrato SIRESP

Em cumprimento do Decreto-Lei n.º 81-A/2019, de 17 de junho, que procedeu à reorganização institucional do SIRESP, no dia 1 de dezembro de 2019, foram transmitidas para o Estado as participações sociais dos (então) acionistas privados da sociedade SIRESP, S.A. – parceiro privado no contrato relativo à conceção, projeto, fornecimento, montagem, construção, gestão e manutenção de um Sistema Integrado de tecnologia *trunking* digital para a Rede de Emergência e Segurança de Portugal, celebrado entre o Estado e aquela sociedade, em 4 de julho de 2006.

Muito embora esse contrato se mantenha em vigor até à data contratualmente prevista para o seu termo – 30 de junho de 2021 –, de acordo com o n.º 6 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 81-A/2019, de 17 de junho, após a referida transmissão das ações para o Estado, ou seja, a partir de 1 de dezembro de 2019, o acompanhamento, a execução, a modificação e a fiscalização desse contrato ficam dispensados do cumprimento do regime previsto no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, que aprova, entre o mais, as normas de intervenção do Estado e da UTAP no acompanhamento das parcerias público-privadas.

Assim, a partir dessa data (1 de dezembro de 2019), o referido contrato deixou de ser objeto de acompanhamento pela UTAP, que deixa de proceder à recolha, monitorização e divulgação dos respetivos encargos financeiros, bem como de acompanhar a sua situação e evolução, não integrando o contrato SIRESP, por conseguinte, nomeadamente, o âmbito dos boletins trimestrais emitidos por esta Unidade sobre os encargos do sector público com as PPP.

3.2. Processo de renegociação do contrato de PPP da Fertagus

A comissão de negociação relativa ao contrato de concessão para a exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no eixo norte-sul celebrado entre o Estado Português, na qualidade de concedente, e a Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A., enquanto concessionária⁵, concluiu os seus trabalhos, tendo submetido a apreciação governamental,

⁵ Constituída através do Despacho n.º 3064/2018, de 15 de março, da Coordenadora da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 60, de 26 de março de 2018. A composição da comissão viria a sofrer alterações através do Despacho n.º 9284/2019, de 1 de outubro, da Coordenadora da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 198, de 15 de outubro de 2019. Recorde-se que este processo teve a sua génese no pedido de REF apresentado em

em 22 novembro de 2019, o relatório fundamentado sobre os resultados do processo negocial, com proposta de decisão.

O relatório final da comissão foi aprovado pelo Conselho de Ministros em 12 de dezembro de 2019⁶, tendo o acordo de reposição do equilíbrio financeiro sido outorgado a 26 de dezembro de 2019. Nos termos deste acordo, o equilíbrio financeiro da concessão é repostado mediante a prorrogação do seu prazo pelo período adicional de quatro anos e nove meses, até 30 de setembro de 2024.

3.3. Resolução de litígios

3.4.1. Ascendi (Grande Porto, Grande Lisboa, Costa de Prata, Beira Litoral/Beira Alta e Norte)

Em novembro de 2019, as concessionárias das concessões do Grande Porto, da Grande Lisboa, da Costa de Prata, do Norte e da Beira Litoral/Beira Alta propuseram ações arbitrais relativas à interpretação e aplicação das cláusulas dos respetivos contratos de concessão referentes às grandes reparações de pavimento. Os processos arbitrais encontram-se em curso, não tendo ainda sido quantificados os pedidos destas concessionárias.

3.4.2. Hospital de Braga

A EG do Estabelecimento do Hospital de Braga requereu a constituição de um tribunal arbitral para dirimir diferendos relativos (i) à aplicação do método de cálculo do Índice de Case-Mix ou Índice de Complexidade (“ICM”) da População da Área de Influência; (ii) à dedução à remuneração da EG do Estabelecimento aplicada pela EPC referente aos anos de 2015 e 2016 por indisponibilidade do serviço de urgência na especialidade de cirurgia vascular; (iii) à condenação da EPC a excluir a produção de radioterapia que não é realizada no Hospital de Braga relativa aos anos de 2017 a 2019 por força do Acordo de 2014 no

2012 pela concessionária, na sequência do aumento da tarifa de utilização da infraestrutura ferroviária, abrangendo, ainda, designadamente, o congelamento tarifário ocorrido em 2016, por razões de interesse público.

⁶ Através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 193/2019, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 244, de 19 de dezembro de 2019. Esta aprovação surge na sequência da alteração legislativa operada ao Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, pelo Decreto-Lei n.º 170/2019, de 4 de dezembro, nos termos da qual as decisões relativas à criação e modificação de parcerias passam a competir ao Conselho de Ministros, mediante resolução, sendo aplicável à aprovação da renegociação Fertagus – *cf.* n.º 1 e alínea a) do n.º 4 do artigo 7.º do referido diploma, conjugado com o n.º 3 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, na redação conferida pelo Decreto-Lei n.º 170/2019, de 4 de dezembro. À data da publicação do presente boletim, o referido Decreto-Lei n.º 170/2019 havia já cessado a sua vigência, por força da Resolução da Assembleia da República n.º 16/2020, de 6 de março, que repristina as normas por este revogadas.

apuramento do ICM e a aplicar, no apuramento da remuneração devida pela disponibilidade do serviço de urgência, o critério seguido até 2016.

4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

4.1. Análise Sectorial dos fluxos financeiros

4.1.1. Sector Rodoviário

4.1.1.1. Tipologia dos fluxos financeiros

Os fluxos financeiros associados ao sector rodoviário apresentam diferentes naturezas, sendo essencial para a sua compreensão detalhar a composição do universo de PPP do sector, constituído por 14 concessões do Estado Português⁷ 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 vigor⁸, 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

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

⁸ Nove dos quais alterados na sequência de processos negociais terminados em 2015.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

situação económico-financeira do mesmo⁹ e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

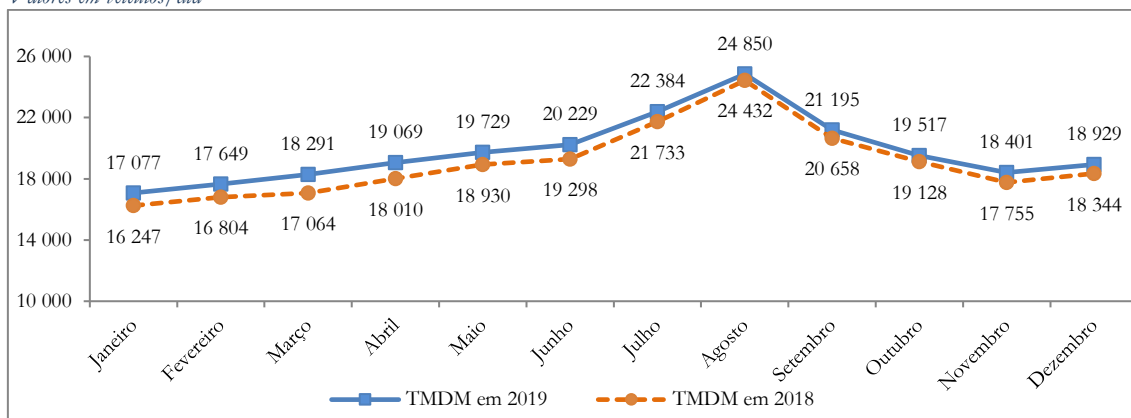
4.1.1.2. *Evolução da procura*

De acordo com os dados disponibilizados pelo IMT, o tráfego médio diário anual registado, em 2019, na Rede Nacional de Autoestradas, ascendeu a cerca de 19.795 veículos/dia, representando um acréscimo de aproximadamente 3,9% 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 2018 e 2019

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 2018 - 2019).

Relativamente à evolução do volume de tráfego registado, ao longo do período compreendido entre 2011 e 2019, 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 2017, um nível de tráfego superior ao verificado em 2011.

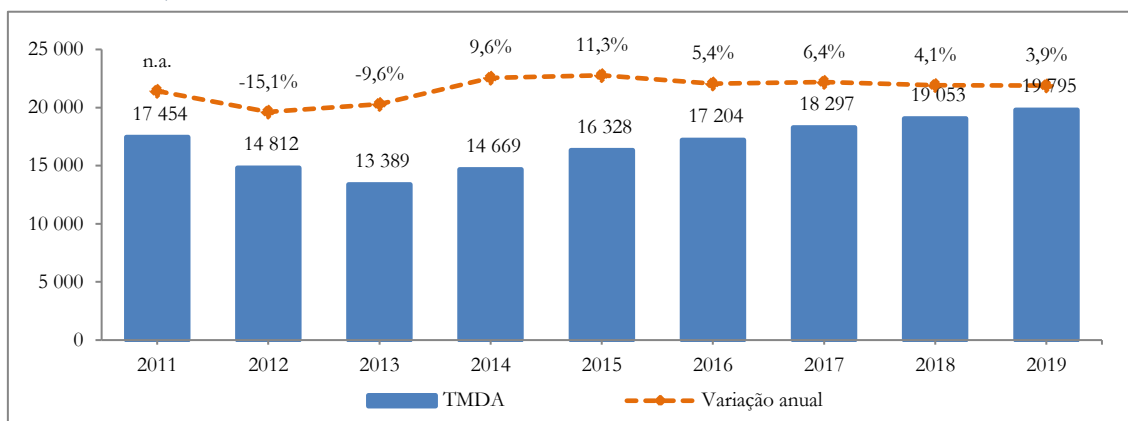
⁹ Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

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 2011¹⁰. 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 2019.

Gráfico 6 – Evolução do TMDA na RNA entre 2011 e 2019

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 - 2019).

¹⁰ 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 sector rodoviário no 4.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Rodoviárias	1T2019	2T2019	3T2019	4T2019	Peso no Total (4T)	4T2018	Δ 4T2019/4T2018
Encargos brutos	439 735	351 863	257 924	375 392	100%	388 274	-3%
Pagamentos Disponibilidade	404 368	317 503	232 648	342 047	91%	330 970	3%
Concessões	248 671	180 097	139 446	153 069	41%	183 116	-16%
Subconcessões	155 697	137 406	93 202	188 978	50%	147 853	28%
Custos com serviço de cobrança de portagem⁽¹⁾	9 694	11 211	8 059	12 120	3%	12 771	-5%
Pagamento por serviço⁽²⁾	20 708	17 530	16 086	20 634	5%	33 400	-38%
Compensações/REF's	4 965	5 619	1 131	591	0%	11 134	-95%
Lusoponte	3 991	0	713	-4 959	-1%	-4 606	8%
Outros ⁽³⁾	974	5 619	418	5 551	1%	15 740	-65%
Receitas	81 007	89 003	113 432	100 588	27%	90 058	12%
Concessões	73 701	80 655	103 164	89 099	24%	81 455	9%
Subconcessões	7 265	5 906	7 356	11 199	3%	8 452	33%
Outros ⁽⁴⁾	41	2 442	2 912	290	0%	151	92%
Encargos líquidos totais	358 727	262 860	144 492	274 803	73%	298 217	-8%
Taxa de cobertura	18%	25%	44%	27%		23%	
Concessões	27%	41%	66%	51%		38%	
Subconcessões	4%	4%	7%	5%		5%	

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

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

Os encargos líquidos do sector público com as PPP rodoviárias ascenderam, no 4.º trimestre de 2019, a cerca de 274,8 milhões de euros, representando uma diminuição de cerca de 8% face ao período homólogo de 2018. Esta evolução é justificada pela ligeira diminuição verificada ao nível dos encargos brutos, de cerca de 3%, e pelo aumento registado ao nível das receitas de portagem de, aproximadamente, 12%, conforme detalhado nos pontos seguintes do presente boletim.

4.1.1.3.1. *Encargos brutos*

Durante o 4.º trimestre de 2019, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 375,4 milhões de euros (*cf.* Quadro 3 seguinte), representando uma diminuição

de cerca de 12,9 milhões de euros face ao período homólogo de 2018, o qual é justificado, em grande parte, pelos seguintes fatores:

- (i) Redução, em cerca de 24,2 milhões de euros, dos pagamentos efetuados à concessionária Beira Interior, decorrente da evolução contratualmente prevista;
- (ii) Não realização no trimestre em apreço, contrariamente ao verificado 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;
- (iii) Não verificação no trimestre em apreço de um pagamento à concessionária do Litoral Centro, decorrente da execução de decisão proferida pelo tribunal arbitral, na sequência do pedido de REF apresentado pela concessionária (-8,5 M€);
- (iv) Diminuição do pagamento por disponibilidade realizado às concessionárias do Grande Porto, do Interior Norte, do Norte Litoral e da Grande Lisboa, por via da aplicação das tarifas contratualmente previstas, as quais são de valor inferior às definidas para 2018 (-7,0M€);
- (v) Não realização, no trimestre em apreço, do 6º pagamento por conta da disponibilidade, devido à concessionária do Algarve (-5,3 M€);
- (vi) Deduções aos pagamentos efetuados às concessionárias do Interior Norte e Algarve, relativamente aos anos de 2016, 2017 e 2018, na sequência da aplicação da cláusula de neutralidade fiscal prevista contratualmente, sem paralelo no período homólogo anterior (-1,9M€); e
- (vii) Não pagamento, no trimestre em apreço, de qualquer compensação por grandes reparações à concessionária da Beiras Litoral e Alta (-1,2M€).

cujos efeitos foram mitigados:

- (viii) Pelo pagamento de regularização parcial, no montante de 21,1 milhões de euros, à subconcessionária do Baixo Tejo, relativo ao diferencial entre os valores devidos no âmbito do contrato de subconcessão em vigor e os efetivamente pagos no decurso do processo negocial entretanto extinto;
- (ix) Pelo aumento dos pagamentos por disponibilidade por via da aplicação de uma tarifa de valor superior à fixada para 2018, tal como previsto contratualmente, nas concessões do Norte, da Costa de Prata e das Beiras Litoral e Alta e nas

- subconcessionárias do Litoral Oeste, do Pinhal Interior, do Baixo Alentejo, do Douro Interior, do Baixo Tejo e da Autoestrada Transmontana (+15,5 M€);
- (x) Pelo pagamento do montante devido, no trimestre em apreço, originando um aumento face ao período homólogo (uma vez que no 4.º trimestre de 2018 ficaram em atraso montantes que apenas foram sendo regularizados ao longo do ano de 2019) dos pagamentos da remuneração por disponibilidade e por serviço, às subconcessionárias do Pinhal Interior, do Baixo Alentejo e da Autoestrada Transmontana (+11,8M€); e
- (xi) Pelo incremento dos montantes relativos a adiantamentos por conta da remuneração por disponibilidade, maioritariamente explicado pelo adiantamento efetuado a favor da concessionária do Algarve, o qual foi, contudo, parcialmente compensado pela redução observada nas restantes concessões (+2,2M€).

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

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2019	2T2019	3T2019	4T2019	Peso no Total (4T)	4T2018	Δ 4T2019 / 4T2018
Concessão Algarve	21 919	13 450	17 071	2 572	1%	1 753	47%
Concessão Beira Interior	14 294	25 982	14 294	28 589	8%	52 784	-46%
Concessão Interior Norte	33 607	23 777	15 159	20 311	5%	25 343	-20%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	43 666	31 401	23 460	29 070	8%	30 785	-6%
Concessão Travessia do Tejo	3 991	0	713	-4 959	-1%	-4 606	-8%
Concessão Grande Lisboa	12 418	7 389	5 502	7 659	2%	8 202	-7%
Concessão Oeste	41	35	0	69	0%	65	6%
Concessão Costa de Prata	21 245	14 759	13 220	13 447	4%	12 836	5%
Concessão Grande Porto	31 665	21 632	15 904	22 094	6%	25 988	-15%
Concessão Norte Litoral	26 937	17 848	13 205	11 568	3%	13 070	-11%
Concessão Norte	53 504	35 965	30 075	30 401	8%	27 625	10%
Concessão Douro Litoral	0	4 649	20	4 769	1%	4 499	6%
Concessão Litoral Centro	10	7	0	33	0%	8 526	-100%
Concessão Brisa	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Transmontana	11 499	16 087	26 997	15 950	4%	14 182	12%
Subconcessão Douro Interior	32 641	26 941	13 471	26 941	7%	25 631	5%
Subconcessão Pinhal Interior	41 511	33 903	16 950	66 245	18%	49 855	33%
Subconcessão Litoral Oeste	51 318	41 179	20 590	41 179	11%	39 291	5%
Subconcessão Baixo Tejo	25 845	23 907	15 780	45 006	12%	22 825	97%
Subconcessão Baixo Alentejo	13 592	12 918	15 500	14 290	4%	29 470	-52%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	34	33	13	157	0%	151	4%
TOTAL	439 735	351 863	257 924	375 392	100%	388 274	-3%

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 2019, o valor recebido pelo sector público ascendeu a, aproximadamente, 100,6 milhões de euros (*cf.* *Gráfico 7* e *Quadro 4* seguintes), representando um aumento de cerca de 12% relativamente ao período homólogo anterior.

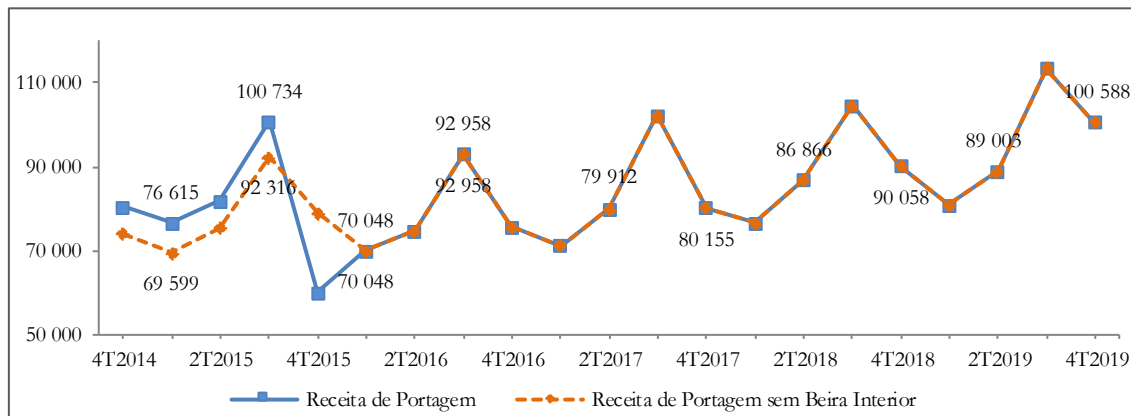
A referida evolução decorre, desde logo, da evolução positiva do volume de tráfego registada na quase generalidade das concessões e subconcessões, em adição ao contributo dos aspetos abaixo mencionados, de aplicação específica a determinadas parcerias.

Comparativamente com o trimestre imediatamente anterior, regista-se uma diminuição das receitas, o qual poderá ser explicada pelo efeito de sazonalidade que caracteriza o tráfego deste sector e que tem vindo a ficar demonstrado pela evolução histórica das receitas.

No *Gráfico 7* seguinte, apresenta-se a evolução trimestral das receitas no sector rodoviário e, para permitir a comparabilidade da informação apresentada, a tracejado encontra-se a evolução que teria ocorrido caso fossem expurgados das receitas os valores relativos à concessão da Beira Interior, durante o período anterior à entrada em vigor do respetivo contrato de concessão alterado, o qual passou a atribuir a titularidade de tais receitas à concessionária.

Gráfico 7 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do sector rodoviário no período compreendido entre o 4.º trimestre de 2014 e o 4.º trimestre de 2019

Valores em milhares de euros



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

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

Adicionalmente, comparando as receitas obtidas no 4.º trimestre de 2019 com o período homólogo de 2018, e considerando o impacto da atualização tarifária na evolução de receitas, assistiu-se a um aumento do volume de tráfego. No *Quadro 4* seguinte apresenta-se as receitas totais obtidas, por PPP, e a respetiva comparação com o período homólogo de 2018.

A este respeito, importa destacar o elevado peso que assumem as receitas das concessões do Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, do Algarve, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral, que em conjunto representaram cerca de 77% da receita total obtida no período em análise.

Em termos de variação homóloga das receitas do sector rodoviário, por PPP, salienta-se (i) o acréscimo de receita na concessão do Algarve, justificado pelo aumento de tráfego verificado no período em análise e pela regularização, no trimestre homólogo, do pagamento de 2,1 milhões de euros decorrente do direito de partilha de benefícios de receita de portagem (em 2019, este pagamento foi realizado no 2.º trimestre de 2019, pelo qual não existe paralelo no trimestre em apreço) e (ii), apesar da suspensão da entrega de receita pela subconcessionária do Baixo Tejo, que alega direito de retenção por incumprimento da obrigação de pagamento por parte da IP, foi aplicada por esta uma dedução aos pagamentos

da remuneração por disponibilidade, por conta das retenções realizadas desde o segundo trimestre de 2019, no montante aproximado de 5 milhões de euros.

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

Valores em milhares de euros

Receitas	1T2019	2T2019	3T2019	4T2019	Peso no Total (4T)	4T2018	Δ 4T2019/4T2018
Concessão Algarve	7 777	8 076	18 045	12 095	12%	8 058	50%
Concessão Beira Interior	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Interior Norte	4 482	4 497	6 456	5 359	5%	5 057	6%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	11 169	11 502	15 350	13 195	13%	13 314	-1%
Concessão Travessia do Tejo	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Grande Lisboa	4 015	4 222	4 087	4 729	5%	4 362	8%
Concessão Oeste	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Costa de Prata	9 959	11 018	12 312	11 490	11%	11 364	1%
Concessão Grande Porto	9 421	10 141	10 453	10 877	11%	10 377	5%
Concessão Norte Litoral	9 610	9 281	11 835	10 359	10%	9 229	12%
Concessão Norte	17 269	18 990	23 485	19 634	20%	18 371	7%
Concessão Douro Litoral	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Concessão Brisa	0	2 928	1 142	1 360	1%	1 324	3%
Subconcessão Transmontana	358	573	1 413	692	1%	634	9%
Subconcessão Douro Interior	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Pinhal Interior	3 643	3 935	4 707	4 219	4%	4 051	4%
Subconcessão Litoral Oeste	906	1 398	1 237	1 286	1%	1 358	-5%
Subconcessão Baixo Tejo	2 358	0	0	5 002	5%	2 410	108%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	41	2 442	2 912	290	0%	151	92%
TOTAL	81 007	89 003	113 432	100 588	100%	90 058	12%

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

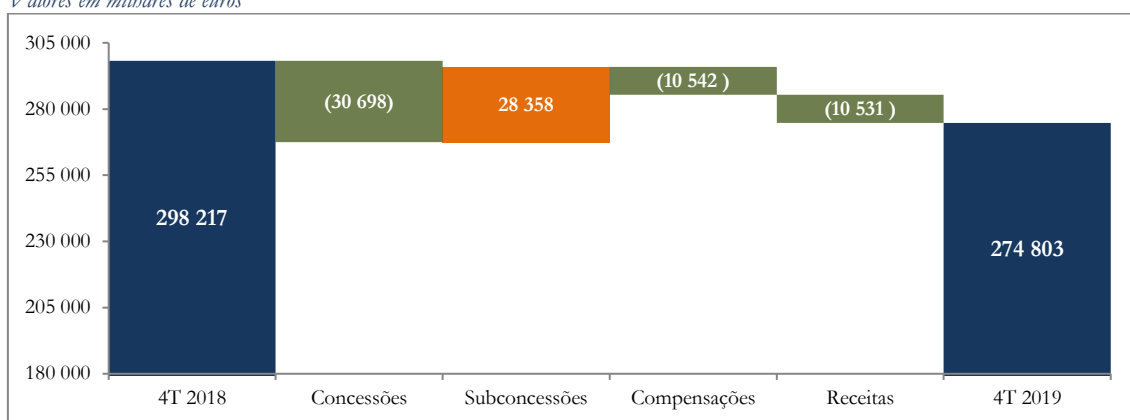
Nota: (1) Inclui receitas diretas da IP (quiosques/easytoll).

4.1.1.3.3. Encargos líquidos

Tal como referido anteriormente, no 4.º trimestre de 2019, os encargos líquidos do sector público com as PPP rodoviárias cifraram-se em cerca de 274,8 milhões de euros, representando uma diminuição de aproximadamente 23,4 milhões de euros face ao período homólogo de 2018 (*cf.* Gráfico 8 seguinte).

Gráfico 8 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do sector rodoviário entre o 4.º trimestre de 2018 e o 4.º trimestre de 2019

Valores em milhares de euros



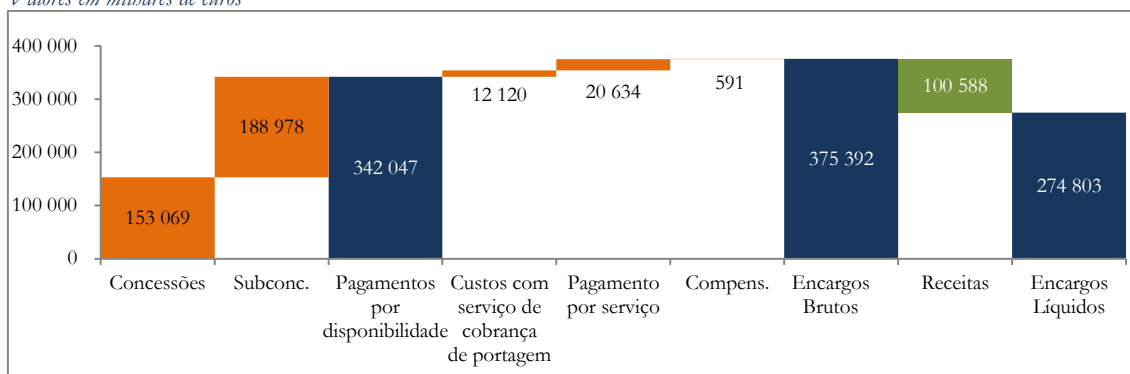
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

Conforme fica evidenciado no Gráfico 9 seguinte, 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 2019, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 91% dos mesmos, o que se justifica, sobretudo, pelo facto de grande parte das concessões¹¹ e a totalidade das subconcessões beneficiarem, atualmente, de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias.

¹¹ Com exceção das concessões cujo sistema remuneratório se baseia nas receitas de portagem diretamente cobradas pelas concessionárias aos utilizadores, sem impacto em termos de encargos recorrentes do Estado Português.

Gráfico 9 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2019

Valores em milhares de euros



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

No *Quadro 5* seguinte, apresenta-se a distribuição dos encargos líquidos, por PPP, verificando-se que, no trimestre em análise, as parcerias mais onerosas para o sector público foram a concessão da Beira Interior e as subconcessões do Pinhal Interior, do Baixo Tejo, do Litoral Oeste e do Douro Interior, as quais representaram, no conjunto, cerca de 197,5 milhões de euros, correspondendo a aproximadamente 72% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

**Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do sector rodoviário no 4.º trimestre de 2019
- respetiva variação homóloga**
Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	1T2019	2T2019	3T2019	4T2019	Peso no Total (4T)	4T2018	Δ 4T2019/ 4T2018
Concessão Algarve	14 142	5 374	- 974	-9 523	-3%	-6 305	-51%
Concessão Beira Interior	14 294	25 982	14 294	28 589	10%	52 784	-46%
Concessão Interior Norte	29 125	19 279	8 704	14 952	5%	20 286	-26%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	32 497	19 899	8 110	15 875	6%	17 471	-9%
Concessão Travessia do Tejo	3 991	0	713	-4 959	-2%	-4 606	-8%
Concessão Grande Lisboa	8 402	3 168	1 415	2 930	1%	3 840	-24%
Concessão Oeste	41	35	0	69	0%	65	6%
Concessão Costa de Prata	11 286	3 741	908	1 957	1%	1 472	33%
Concessão Grande Porto	22 244	11 491	5 451	11 217	4%	15 611	-28%
Concessão Norte Litoral	17 327	8 567	1 370	1 209	0%	3 841	-69%
Concessão Norte	36 235	16 975	6 590	10 767	4%	9 254	16%
Concessão Douro Litoral	0	4 649	20	4 769	2%	4 499	6%
Concessão Litoral Centro	10	7	0	33	0%	8 526	-100%
Concessão Brisa	0	-2 928	-1 142	-1 360	0%	-1 324	-3%
Subconcessão Transmontana	11 141	15 514	25 585	15 258	6%	13 548	13%
Subconcessão Douro Interior	32 641	26 941	13 471	26 941	10%	25 631	5%
Subconcessão Pinhal Interior	37 868	29 968	12 244	62 026	23%	45 804	35%
Subconcessão Litoral Oeste	50 412	39 782	19 353	39 893	15%	37 933	5%
Subconcessão Baixo Tejo	23 487	23 907	15 780	40 004	15%	20 415	96%
Subconcessão Baixo Alentejo	13 592	12 918	15 500	14 290	5%	29 470	-52%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	0	0%	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	- 7	-2 409	-2 898	- 133	0%	0	n.a.
TOTAL	358 727	262 860	144 492	274 803	100%	298 217	-8%

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 sector rodoviário em 2019 - respectiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Rodoviárias	AC 2019	Peso no Total	AC 2018	Δ AC 2019/ AC 2018	2019P	% Execução
Encargos brutos	1 424 914	100%	1 487 819	-4%	1 518 053	94%
Pagamentos por Disponibilidade	1 296 566	91%	1 285 870	1%		
Concessões	721 283	51%	804 807	-10%		
Subconcessões	575 283	40%	481 063	20%		
Custos com serviço de cobrança de portagem⁽¹⁾	41 084	3%	42 309	-3%		
Pagamento por serviço⁽²⁾	74 957	5%	81 515	-8%		
Compensações/REF's	12 307	1%	78 126	-84%		
Lusoponte	- 255	0%	- 556	54%		
Outros ⁽³⁾	12 562	1%	78 683	-84%		
Receitas	384 031	27%	358 195	7%	338 463	113%
Concessões	346 619	24%	326 888	6%		
Subconcessões	31 726	2%	30 817	3%		
Outros ⁽⁴⁾	5 685	0%	490	1059%		
Encargos líquidos totais	1 040 883	73%	1 129 624	-8%	1 179 590	88%
Taxa de cobertura	27%		24%		22%	
Concessões	44%		37%			
Subconcessões	6%		6%			

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

- Notas:
- (1) Refere-se aos pagamentos efetuados ao abrigo dos contratos de prestação de serviço de cobrança de taxas de portagem celebrados pela IP no quadro dos contratos de concessão anteriormente em regime SCUT (com exceção da concessão da Beira Interior, em que a titularidade das receitas de portagem é da concessionária).
 - (2) Refere-se à remuneração por serviço prevista nos contratos de subconcessão da IP.
 - (3) Em 2018, inclui os pagamentos parciais de compensações às concessionárias da Douro Litoral e do Litoral Centro, ambos decorrentes da execução de decisão proferida pelo tribunal arbitral, na sequência de pedidos de REF apresentados.
 - (4) Inclui receitas diretas da IP (taxas de gestão e quiosques/easytoll).

No ano de 2019, os encargos líquidos do sector público com as PPP rodoviárias ascenderam a 1.040,9 milhões de euros, representando uma redução (de cerca de 8%) face ao verificado no período homólogo anterior, resultado do efeito combinado do decréscimo registado ao nível dos encargos brutos (de cerca de 4%), com o incremento verificado ao nível das receitas de portagem (de cerca de 7%). O nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas situou-se nos 27%, valor superior ao registado no período homólogo de 2018 (de 24%).

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

- (i) Redução, em cerca de 72,6 milhões de euros, dos pagamentos efetuados à concessionária Beira Interior, decorrente da evolução contratualmente prevista;
- (ii) Pagamento, no período em análise, de uma compensação à concessionária do Douro Litoral de, aproximadamente, 9,4 milhões de euros, menor que os 65,9 milhões de euros pagos no período homólogo anterior¹², decorrente da execução da decisão proferida pelo tribunal arbitral em fevereiro de 2017 e do acordo alcançado em maio de 2018, na sequência do pedido de REF apresentado pela concessionária em janeiro de 2013 (-56,8M€);
- (iii) Diminuição dos pagamentos por disponibilidade realizados às concessionárias do Grande Porto, do Interior Norte, do Norte Litoral e da Grande Lisboa, em cerca de 21,7 milhões de euros, resultante da evolução contratualmente prevista das tarifas;
- (iv) Não verificação, ao contrário do que ocorreu em 2018, de um pagamento à concessionária do Litoral Centro, decorrente da execução de decisão proferida pelo tribunal arbitral, na sequência do pedido de REF apresentado pela concessionária (-8,5 M€);
- (v) Não realização do 6º pagamento por conta da remuneração por disponibilidade devido à concessionária do Algarve (-5,3 M€);
- (vi) Deduções, em cerca 10,2 milhões de euros, aos pagamentos efetuados às concessionárias da Beira Litoral e Alta, do Grande Porto, da Costa de Prata, do Interior Norte e do Algarve relativamente aos anos de 2016, 2017 e 2018, na sequência da aplicação da cláusula de neutralidade fiscal prevista contratualmente, sem paralelo no período homólogo anterior, cujos efeitos são parcialmente mitigados pela não realização de deduções, em cerca de 5,4 milhões de euros, aos pagamentos efetuados às concessionárias do Norte Litoral (-4,8M€);
- (vii) Decréscimo, em cerca de 4,0 milhões de euros, do pagamento de reconciliação, efetuado à concessionária da Interior Norte, relativo ao pagamento por disponibilidade respeitante ao ano anterior;
- (viii) Não verificação, no período em apreço, dos pagamentos de reconciliação relativos à remuneração pela cobrança de portagens, efetuados às várias concessionárias (-3,3M€); e

¹² Do valor total da compensação, 60 355 milhares de euros respeitam a compensação por decréscimo de receita, 1 080 milhares de euros a devolução de tarifas TRIR e SIEV e os restantes 15 milhares de euros a juros de mora.

- (ix) Verificação de um fluxo financeiro, a favor da IP, por parte da concessionária do Beira Interior, no valor de 2,6 milhões de euros, relativo a um acerto referente aos anos de 2015 a 2017.

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

- (i) O aumento dos pagamentos por disponibilidade realizados às concessionárias do Norte, da Costa de Prata e da Beira Litoral e Alta (+19,1M€) e por disponibilidade e serviço realizados às subconcessionárias do Litoral Oeste, do Baixo Tejo, do Douro Interior, do Pinhal Interior, da Autoestrada Transmontana e do Baixo Alentejo (+25,2M€), resultante da evolução contratualmente prevista das tarifas (+44,3 M€);
- (ii) A regularização dos pagamentos por disponibilidade e serviço, devidos às subconcessionárias do Pinhal Interior, do Baixo Alentejo e da Autoestrada Transmontana, que não foram realizados em 2018 e que transitaram para o ano em apreço (+29,0M€);
- (iii) O pagamento de regularização parcial, no valor de 21,1 milhões de euros, à subconcessionária do Baixo Tejo, relativo ao diferencial entre os valores devidos no âmbito do contrato de subconcessão em vigor e os efetivamente pagos no decurso do processo negocial entretanto extinto;
- (iv) A não verificação de um fluxo financeiro, a favor da IP, por parte da subconcessionária do Baixo Alentejo, no valor de 12,6 milhões de euros, relativo a ajustamentos efetuados aos pagamentos anteriormente realizados pela subconcedente ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor;
- (v) O aumento dos pagamentos de reconciliação, relativos à disponibilidade e ao serviço do ano anterior, efetuados às subconcessionárias do Pinhal Interior, da Autoestrada Transmontana e do Baixo Alentejo (+11,7M€);
- (vi) O aumento dos pagamentos de reconciliação, relativos aos pagamentos do ano anterior, efetuados às concessionárias do Norte, Grande Lisboa, Beira Litoral e Alta, Norte Litoral e do Grande Porto (+5,1M€), em virtude do aumento contratualmente previsto das tarifas; e
- (vii) O aumento do pagamento, relativo à remuneração pela cobrança de portagens, às várias concessionárias (+2,3M€).

No que respeita às receitas, constata-se terem ascendido, no ano de 2019, a 384,0 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.

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, e tal como demonstrado no *Quadro 7* seguinte, verifica-se que, no ano de 2019, as parcerias mais onerosas para o sector público foram as subconcessões do Litoral Oeste, do Pinhal Interior, do Baixo Tejo e do Douro Interior e a concessão da Beira Interior, as quais, no seu conjunto, representaram cerca de 577,9 milhões de euros de encargos líquidos, correspondendo a 56% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do sector rodoviário em 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto
Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	AC 2019	Peso no Total	AC 2018	Δ AC 2019 / AC 2018	2019P	% Execução
Concessão Algarve	9 019	1%	13 119	-31%	19 035	47%
Concessão Beira Interior	83 159	8%	158 389	-47%	85 766	97%
Concessão Interior Norte	72 060	7%	85 797	-16%	74 942	96%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	76 380	7%	79 107	-3%	103 043	74%
Concessão Travessia do Tejo	- 255	0%	- 556	54%	- 927	27%
Concessão Grande Lisboa	15 915	2%	17 216	-8%	21 594	74%
Concessão Oeste	145	0%	138	5%	165	88%
Concessão Costa de Prata	17 892	2%	18 620	-4%	33 441	54%
Concessão Grande Porto	50 404	5%	65 198	-23%	85 231	59%
Concessão Norte Litoral	28 473	3%	27 347	4%	45 816	62%
Concessão Norte	70 568	7%	64 477	9%	92 120	77%
Concessão Douro Litoral	9 438	1%	65 950	-86%	9 436	100%
Concessão Litoral Centro	49	0%	8 549	-99%	9 906	0%
Concessão Brisa	-5 430	-1%	-5 283	-3%	-5 459	99%
Subconcessão Transmontana	67 497	6%	46 213	46%	56 082	120%
Subconcessão Douro Interior	99 994	10%	96 887	3%	105 669	95%
Subconcessão Pinhal Interior	142 106	14%	122 518	16%	136 741	104%
Subconcessão Litoral Oeste	149 440	14%	143 730	4%	145 942	102%
Subconcessão Baixo Tejo	103 178	10%	75 047	37%	81 448	127%
Subconcessão Baixo Alentejo	56 300	5%	47 367	19%	52 282	108%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	n.a.	27 213	0%
Outros ⁽¹⁾	-5 448	-1%	- 204	-2565%	104	-5254%
TOTAL	1 040 883	100%	1 129 624	-8%	1 179 590	88%

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

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

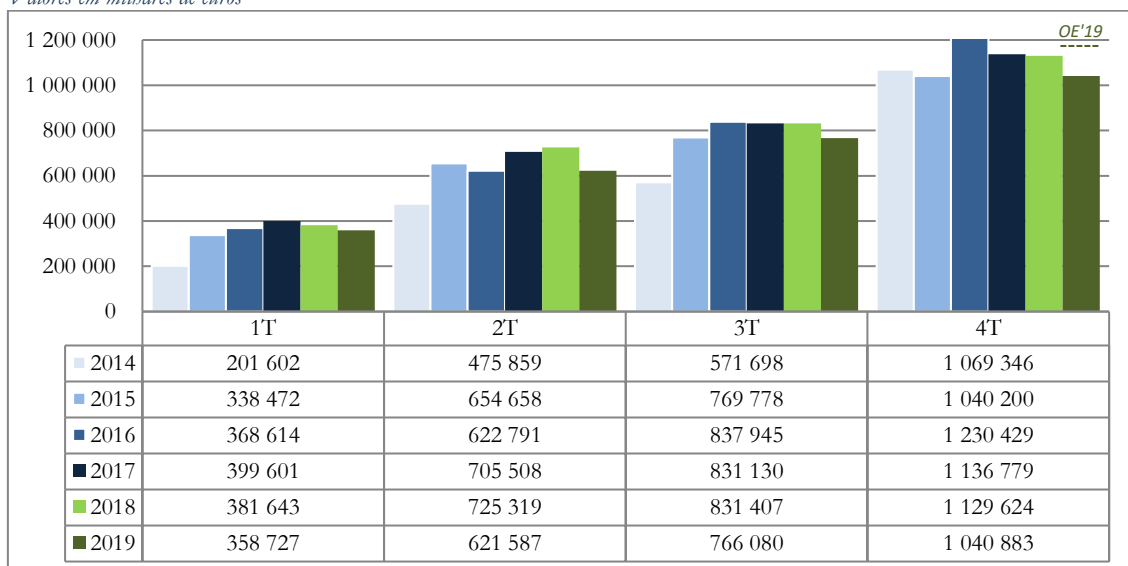
Conforme se pode constatar no *Gráfico 10* seguinte, o valor dos encargos líquidos registado no período em análise, com as parcerias rodoviárias, representou 88% do total previsto no Relatório do OE2019, destacando-se, pelos níveis de execução orçamental evidenciados, favoravelmente as concessões do Algarve, da Costa de Prata, do Grande Porto, do Norte Litoral, da Grande Lisboa, das Beiras Litoral e Alta e do Norte e, negativamente, as subconcessões da Autoestrada Transmontana e do Baixo Tejo.

O referido nível de execução orçamental global encontra-se abaixo do previsto no Relatório do OE2019 em virtude, essencialmente, (i) do nível de execução das Grandes Reparações,

nomeadamente nas concessões da Costa de Prata, do Grande Porto, do Norte Litoral, das Beiras Litoral e Alta e do Norte, que se fixou em 4% do valor previsto no OE2019, originando uma poupança de cerca 75M€ e (ii) do nível de execução das receitas de portagem nas concessões da Grande Lisboa, da Costa de Prata, do Norte Litoral, do Grande Porto e do Algarve, que se mostrou superior ao valor previsto no OE2019. Em sentido inverso e no concreto, destaca-se a execução observada (i) na subconcessão do Baixo Tejo, impactada pela manutenção da suspensão da entrega de receitas de portagem pela subconcessionária e pela realização, em outubro de 2019, de uma regularização parcial do diferencial entre os valores devidos no âmbito do contrato de subconcessão em vigor e os efetivamente pagos no decurso do processo negocial entretanto extinto, no valor de 21,1 milhões de euros, bem como (ii) na subconcessão da Autoestrada Transmontana, que viu um conjunto de pagamentos em atraso de 2018 terem sido regularizados apenas em 2019, contrariamente à expectativa existente aquando da elaboração do Relatório do OE2019 (para o qual foi assumido que esses pagamentos de 2018 ocorreriam ainda durante esse período).

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

Valores em milhares de euros



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

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

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 do período e as receitas obtidas por PPP rodoviária, confirma-se que as receitas de portagem são ainda insuficientes para assegurar a cobertura dos encargos suportados anualmente pelo sector público, relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração.

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

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

Entre as concessões que representam um menor esforço financeiro para o sector público, em termos relativos, destacam-se as concessões do Algarve, da Costa de Prata, do Norte Litoral, do Norte, da Grande Lisboa, do Grande Porto e da Beira Litoral/Beira Alta todas com taxas de cobertura dos encargos acima dos 30%. Particular relevo merecem as concessões do Algarve e da Costa de Prata, apresentando taxas de cobertura, respetivamente, de 84% e 71%.

Inversamente destaca-se, *por um lado*, a concessão da Beira Interior, cuja já referida alteração do quadro remuneratório – designadamente a alteração da titularidade das receitas de portagem – implica que a taxa de cobertura dos encargos seja nula até ao fim do prazo do contrato (muito embora tal estrutura contratual tenha contribuído para a redução dos encargos do Concedente com esta concessão), e, *por outro lado*, a concessão do Interior Norte, cujas receitas de portagem asseguraram apenas 22% dos respetivos encargos no período em apreço, a que não será estranho o carácter de “interioridade” que caracteriza esta concessão.

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

Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos em 2019

Valores em milhares de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Receitas	Défice	Taxa de cobertura
Concessão Algarve	55 011	45 992	9 019	84%
Concessão Beira Interior	83 159	0	83 159	n.a.
Concessão Interior Norte	92 854	20 794	72 060	22%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	127 596	51 216	76 380	40%
Concessão Travessia do Tejo	- 255	0	- 255	n.a.
Concessão Grande Lisboa	32 968	17 053	15 915	52%
Concessão Oeste	145	0	145	n.a.
Concessão Costa de Prata	62 672	44 780	17 892	71%
Concessão Grande Porto	91 295	40 892	50 404	45%
Concessão Norte Litoral	69 558	41 085	28 473	59%
Concessão Norte	149 946	79 378	70 568	53%
Concessão Douro Litoral	9 438	0	9 438	n.a.
Concessão Litoral Centro	49	0	49	n.a.
Concessão Brisa	0	5 430	-5 430	n.a.
Subconcessão Transmontana	70 533	3 036	67 497	4%
Subconcessão Douro Interior	99 994	0	99 994	0%
Subconcessão Pinhal Interior	158 609	16 503	142 106	10%
Subconcessão Litoral Oeste	154 267	4 827	149 440	3%
Subconcessão Baixo Tejo	110 538	7 360	103 178	7%
Subconcessão Baixo Alentejo	56 300	0	56 300	0%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	--
Outros ⁽¹⁾	237	5 685	-5 448	2396%
TOTAL	1 424 914	384 031	1 040 883	27%

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

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

“n.a.” inserido nos casos em que a receita de portagem é propriedade da concessionária.

4.1.2. Sector Ferroviário

4.1.2.1. Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

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

No que diz respeito à Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda., concessionária à qual foi atribuída a subconcessão do Metro do Porto, a respetiva remuneração anual devida (numa base mensal) é essencialmente constituída por uma componente fixa (que integra duas parcelas, cujos montantes se encontram definidos contratualmente) e por uma componente variável (que integra, igualmente, duas parcelas distintas, sendo que uma varia de acordo com o número de quilómetros realizados em serviço comercial, estando a segunda dependente do número de quilómetros percorridos na realização de atividades de ensaio)¹³.

No caso da Fertagus - Travessia do Tejo, Transportes, S.A., concessionária que assegura a exploração do Eixo Ferroviário Norte-Sul e a manutenção dos comboios e estações da Margem Sul (do Pragal a Penalva), o sistema remuneratório atual¹⁴ assenta apenas em receitas

¹³ 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.

¹⁴ 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.

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

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

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 km¹⁵, 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.

Relativamente à procura da Fertagus, é de notar que, com a implementação do PART, houve uma alteração estrutural do sistema de transporte público de passageiros na área metropolitana de Lisboa e deixou de ser possível medir a procura através de passageiros transportados (PT) e passageiros-quilómetros (PK). Esta situação decorre de já não se dispor de matrizes de origem-destino e das validações dos títulos no sistema de bilhética não traduzirem com rigor os clientes da Fertagus, mas sim os clientes do sistema que validaram nos validadores da Fertagus. Não obstante, de acordo com uma estimativa da Fertagus, baseada nos dados fornecidos pela Autoridade Metropolitana de Lisboa, esta indica que, em

¹⁵ 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.

2019, viajaram na Fertagus cerca de 24,4 milhões de passageiros, representando um acréscimo de 15% face ao valor registado no ano anterior. Em termos de passageiros.km, não é atualmente possível, face ao enquadramento elencado, obter uma estimativa fidedigna. 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.

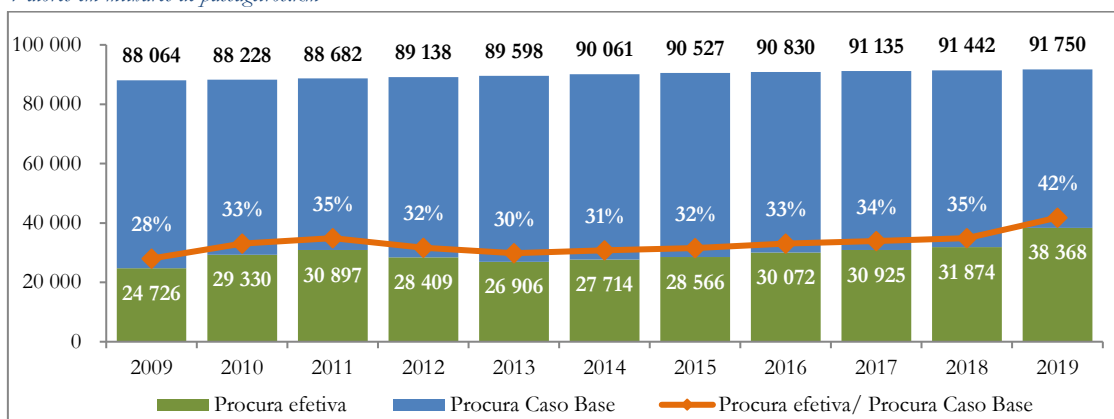
Por sua vez, a procura verificada no MST ascendeu, segundo o IMT, a cerca de 38,4 milhões de passageiros.km, representando um acréscimo de aproximadamente 20,4% face ao período homólogo anterior. Depois da quebra na procura, registada entre os anos de 2011 e 2013 – para a qual poderão ter contribuído, não só o aumento do número de desempregados, e a consequente diminuição do número de utilizadores de transportes públicos pendulares, mas também o crescimento tarifário extraordinário ocorrido em meados de 2011 – assistiu-se, nos últimos seis anos, a uma tendência de recuperação da procura, tendo sido atingido, em 2017, um nível de procura superior 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 11* seguinte, a procura real do MST tem se mantido significativamente abaixo 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 desse ano, 47,5 milhões de passageiros¹⁶ valor que aumentou para 71,5 milhões de passageiros em 2019, aumento que se justifica, em parte, com o ano completo de atividade.

4.1.2.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 9 – Encargos líquidos totais com as PPP do sector ferroviário no 4.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2019	2T2019	3T2019	4T2019	Peso no Total (4T)	4T2018	Δ 4T2019 / 4T2018
Concessão do MST	2 200	2 048	0	3 749	24%	2 020	86%
Concessão Eixo Norte/Sul	0	- 5	0	0	0%	0	n.a.
Subconcessão do Metro do Porto	7 392	14 979	7 020	11 745	76%	14 358	-18%
TOTAL	9 592	17 023	7 020	15 494	100%	16 379	-5%

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

Os encargos do sector público com o sector ferroviário ascenderam, no 4.º trimestre de 2019, a cerca de 15,5 milhões de euros, um montante inferior, em cerca de 5%, ao registado no período homólogo anterior. Esta redução é resultado de uma diminuição, em cerca de 18%, dos pagamentos realizados à subconcessionária do Metro do Porto - em virtude de no

¹⁶ Medidos pelo número de validações efetuado.

trimestre em apreço, comparativamente ao trimestre homólogo anterior, ter sido realizado menos um pagamento de componente fixa -, o qual foi parcialmente mitigado por um aumento, de cerca de 86%, nos pagamentos à concessionária do MST – resultado de ter sido feito, no trimestre em apreço, um pagamento que era devido no 3.º trimestre.

Tal como evidenciado no *Quadro 9* anterior, os 15,5 milhões de euros de encargos incorridos com o sector ferroviário no 4.º trimestre de 2019 são maioritariamente respeitantes à subconcessão do Metro do Porto.

4.1.2.4. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

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

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	AC 2019	Peso no total	AC 2018	Δ AC 2019/ AC 2018	2019P	% Execução
Concessão do MST	7 998	16%	8 408	-5%	8 616	93%
Concessão Eixo Norte/Sul	- 5	0%	- 6	27%	0	n.a.
Subconcessão do Metro do Porto	41 136	84%	29 240	41%	45 640	90%
TOTAL	49 129	100%	37 642	31%	54 255	91%

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

Em 2019, os encargos incorridos pelo parceiro público, no âmbito dos contratos de PPP do sector ferroviário, ascenderam a cerca de 49,1 milhões de euros, montante substancialmente superior ao registado no período homólogo anterior, uma vez que o início da produção de efeitos do contrato de subconcessão do Metro do Porto ocorreu em abril de 2018.

Tal como evidenciado no *Quadro 10* anterior, de entre os 49,1 milhões de euros, 41,1 milhões de euros respeitam à subconcessão do Metro do Porto – pelos serviços prestados entre o mês de dezembro de 2018 e de outubro de 2019 –, estando os restantes 8,0 milhões de euros relacionados com a concessão do MST – correspondem integralmente ao pagamento das compensações devidas em virtude dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência garantida contratualmente.

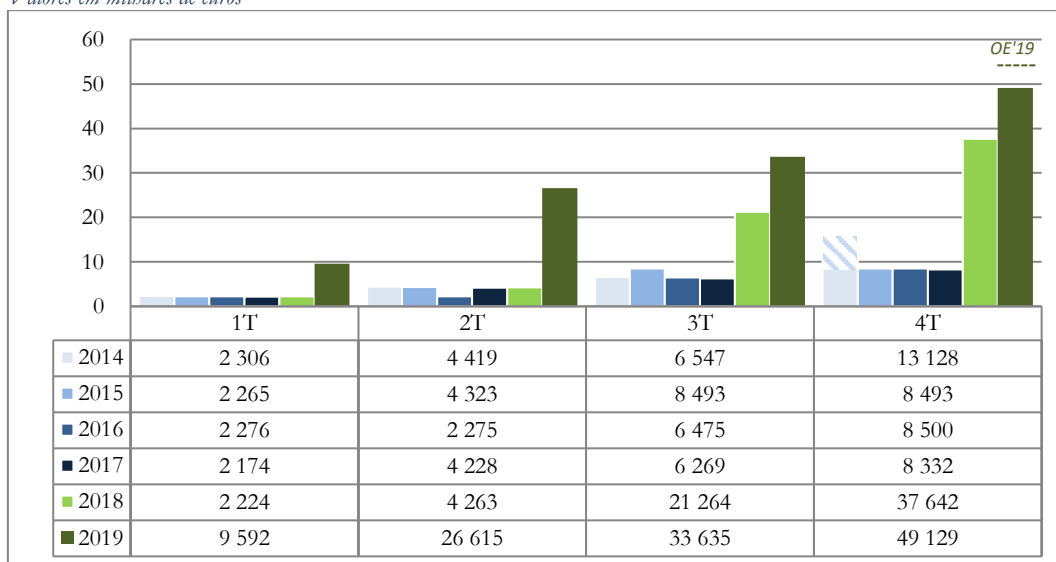
A redução do valor dos encargos com a concessão do MST (-5%) é explicada pela combinação da atualização monetária anual da tarifa contratualmente prevista¹⁷, com a aproximação do tráfego registado face ao limite mínimo da banda de tráfego de referência¹⁸.

Através do *Gráfico 12* seguinte pode-se constatar que, com o início dos pagamentos devidos à subconcessionária do Metro do Porto, assiste-se a um aumento significativo dos encargos incorridos com as parcerias do sector ferroviário a partir do 3.º trimestre de 2018.

Excluindo o efeito da indemnização relativa à Alta Velocidade Ferroviária (Lisboa-Poçoirão), paga em 2014, bem como aquele acima mencionado, a evolução dos valores registados incorpora, por um lado, o comportamento da procura real que tem sido verificada na concessão do MST (que afeta o valor das compensações a pagar por parte do setor público) e, por outro lado, a volatilidade que, ao longo do período representado neste *Gráfico 12*, tem existido ao nível dos prazos médios de pagamento do setor público nesta concessão.

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

Valores em milhares de euros



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

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

¹⁷ 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.

¹⁸ Os pagamentos realizados em 2019 tiveram por base um tráfego real de 34.376 milhares de passageiros.km, enquanto os pagamentos efetuados no período homólogo anterior tiveram por base um tráfego real de 31.184 milhares de passageiros.km.

4.1.3. Sector Aeroportuário

4.1.3.1. *Tipologia dos fluxos financeiros*

No caso do sector aeroportuário, as parcerias objeto de análise da UTAP correspondem ao Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos situados em Portugal continental e na Região Autónoma dos Açores, celebrado entre o Estado Português e a ANA - Aeroportos de Portugal, S.A., a 14 de dezembro de 2012, e ao Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário dos Aeroportos situados na Região Autónoma da Madeira, celebrado entre o Estado Português e a ANAM, S.A., a 10 de setembro de 2013. Relativamente aos fluxos financeiros associados a estas parcerias, importa referir que, nos termos dos contratos de concessão atualmente em vigor, a remuneração da concessionária assenta, exclusivamente, nas receitas provenientes da prestação de atividades e serviços aeroportuários, de atividades comerciais ou outras relativas à atividade de gestão das referidas concessões, obrigando-se a concessionária a partilhar com o concedente, a partir do décimo primeiro ano da concessão, isto é, a partir de 2023 no âmbito do contrato referente ao Continente e Açores e de 2024 no âmbito do contrato referente à Madeira, uma percentagem, contratualmente definida, da respetiva remuneração.

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

4.1.3.2. *Evolução 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 2019, viajaram na ANA cerca de 59,1 milhões de passageiros, representando um acréscimo de 6,9% 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 2019, não foi registado qualquer fluxo financeiro para o parceiro público, no âmbito dos contratos de concessão da ANA, uma vez que, tal como referido, a partilha de receita da concessionária com o concedente terá início em 2023, não existindo, assim, qualquer fluxo a reportar no período em análise.

4.1.3.4. 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 qualquer fluxo financeiro para o parceiro público, no âmbito dos contratos de concessão da ANA, em 2019.

4.1.4. Sector da Saúde

4.1.4.1. Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

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

4.1.4.2. *Evolução da procura*

No Hospital de Braga, registou-se, em 2019, 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 2019, 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 2019, 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 2019 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 sector da saúde no 4.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2019	2T2019	3T2019	4T2019	Peso no Total (4T)	4T2018	Δ 4T2019/4T2018
Hospitais PPP - Estabelecimentos	105 256	96 880	92 859	84 019	89%	124 931	-33%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	89 315	89 180	76 726	59 088	62%	84 857	-30%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	0	5 083	11 172	21 734	23%	36 228	-40%
Protocolos/outros ⁽³⁾	15 941	2 617	4 962	3 197	3%	3 846	-17%
Hospitais PPP - Edifícios	10 720	14 340	12 741	10 720	11%	14 025	-24%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	10 720	10 720	10 720	10 720	11%	14 025	-24%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	0	3 621	2 021	0	0%	0	n.a.
Encargos Totais	115 976	111 220	105 600	94 738	100%	138 957	-32%

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

Notas: (1) Inclui todos os pagamentos contratualmente previstos realizados no período, com exceção dos pagamentos de reconciliação. (2) Os pagamentos de reconciliação correspondem, nos termos contratualmente previstos, a pagamentos de acerto entre os montantes efetivamente pagos e os montantes devidos relativamente a períodos anteriores. (3) Inclui os pagamentos relativos: (i) ao protocolo VIH/SIDA estabelecido no Hospital de Cascais, bem como os pagamentos referentes às doenças lisossomais no Hospital de Braga, realizados ao abrigo do programa específico de financiamento, previsto no Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto da Saúde, de 15 de setembro de 2009, (ii) os valores pagos no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica, estabelecido pelo Ministério da Saúde no ano de 2015 e (iii) à sentença do tribunal arbitral relativamente ao VIH/SIDA e à esclerose múltipla no Hospital de Braga (referente à atividade de 2016 e à atividade provisória de 2017 e 2018).

No 4.º trimestre de 2019, os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 94,7 milhões de euros, representando uma redução, de cerca de 32%, face ao período homólogo anterior. Esta evolução resulta do efeito combinado da redução dos encargos incorridos com as EG Estabelecimento (de cerca de 33%) com a redução dos encargos verificada com as EG Edifício (de aproximadamente 24%).

Relativamente às EG Estabelecimento, a evolução registada é explicada, desde logo, pela redução do montante dos duodécimos pagos à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, na sequência do término do contrato de gestão em 31 de agosto de 2019 (-34,2M€). Para esta evolução contribuíram também, sobretudo, os seguintes fatores:

- (i) Menor montante do pagamento de reconciliação realizado, no trimestre em apreço, à EG do Estabelecimento do Hospital de Loures, relativamente à atividade de 2018, quando comparado com o pagamento realizado no período homólogo anterior, relativamente à atividade de 2017 (-12,3M€), devendo-se esta

diferença ao facto de no presente trimestre ter sido efetuado apenas um pagamento parcial de reconciliação; e

- (ii) Não realização, no período em apreço, do pagamento de reconciliação à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, relativamente à atividade do ano transato, tal como ocorreu no 4.º trimestre de 2018 (-10,0M€). Tal não obsta que tenham existido, um conjunto de pagamentos de reconciliação realizados no período em apreço a esta EG Estabelecimento, embora relativos às atividades de anos diferentes do anterior, concretamente aos anos 2019 e 2017 (vd. alínea (iv)); e
- (iii) Redução dos pagamentos realizados, face ao período homólogo anterior, à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (-0,2M€).

cujos efeitos foram parcialmente compensados:

- (iv) Pela realização, no trimestre em apreço, do pagamento de reconciliação à EG do Estabelecimento do Hospital de Braga, relativamente à atividade de 2019 (+5,5M€), atendendo ao término do contrato de gestão ter ocorrido em 31 de agosto de 2019, bem como do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2017 (+1,2M€);
- (v) Pela realização, no trimestre em apreço, de um pagamento de reconciliação à EG do Estabelecimento do Hospital de Vila Franca de Xira, relativamente à atividade do ano transato, de valor superior àquele que se verificou no trimestre homólogo anterior (+4,6M€), uma vez que o pagamento de 2018 foi apenas parcial atendendo a que o acordo entre as partes foi alcançado apenas já no ano de 2019;
- (vi) Pelo aumento do valor dos duodécimos pagos, a cada uma das EG Estabelecimento, ao abrigo dos respetivos contratos de gestão, em função da produção hospitalar acordada para 2019 (+3,3M€);
- (vii) Pelo aumento do pagamento de reconciliação efetuado à EG do Estabelecimento do Hospital de Cascais, quando comparado com o pagamento de reconciliação realizado no trimestre homólogo anterior (+1,9M€, sendo +1,1M€ respeitante a um acerto de reconciliação relativo à atividade de 2017 e +0,8M€ respeitante ao superior pagamento de reconciliação relativo à atividade do ano anterior); e

No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução registada deve-se à diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos

efetuados às EG Edifício do Hospital de Braga e do Hospital de Vila Franca de Xira, no montante mensal de cerca de 1,1 milhões de euros e 131 milhares de euros, respetivamente (-3,7M€), cujos efeitos foram parcialmente absorvidos pelo incremento dos encargos com a EG Edifício do Hospital de Cascais, devido ao aumento dos pagamentos nos termos contratualmente previstos, no montante mensal de cerca 120 milhares de euros (+0,4M€).

Tal como evidenciado no *Quadro 11* e em linha com o registo do período homólogo anterior, 3% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, no 4.º trimestre de 2019, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão, incluindo o protocolo celebrado com a EG Estabelecimento do Hospital de Cascais para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA, no valor de 2,6 milhões de euros. O referido protocolo, não tendo enquadramento direto no contrato de gestão, é sujeito a um processo de renegociação anual, sendo submetido a fiscalização prévia do Tribunal de Contas.

Quadro 12 – Encargos líquidos totais por PPP do sector da saúde no 4.º trimestre de 2019 - respetiva variação homóloga
Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2019	2T2019	3T2019	4T2019	Peso no Total (4T)	4T2018	Δ 4T2019/4T2018
H. Cascais	20 438	21 714	20 749	34 083	36%	30 813	11%
EG Estabelecimento	17 884	18 229	18 195	31 528	33%	28 620	10%
EG Edifício	2 554	3 485	2 554	2 554	3%	2 193	16%
H. Braga	53 992	41 090	40 408	10 507	11%	51 810	-80%
EG Estabelecimento	50 945	35 352	37 360	7 459	8%	45 464	-84%
EG Edifício	3 047	5 738	3 047	3 047	3%	6 346	-52%
H. Loures	24 737	24 768	25 856	26 779	28%	37 873	-29%
EG Estabelecimento	21 511	21 541	21 524	23 553	25%	34 672	-32%
EG Edifício	3 226	3 226	4 333	3 226	3%	3 201	1%
H. VFXira	16 809	23 649	18 587	23 370	25%	18 459	27%
EG Estabelecimento	14 917	21 757	15 780	21 478	23%	16 175	33%
EG Edifício	1 892	1 892	2 806	1 892	2%	2 285	-17%
TOTAL	115 976	111 220	105 600	94 738	100%	138 957	-32%
Estabelecimentos	105 256	96 880	92 859	84 019	89%	124 931	-33%
Edifícios	10 720	14 340	12 741	10 720	11%	14 025	-24%

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

O *Quadro 12* anterior apresenta a evolução dos encargos por PPP no 4.º trimestre de 2019, em comparação com o período homólogo anterior, evidenciando-se, seguidamente, as principais conclusões da análise do mesmo:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram um aumento de cerca de 11% (+3,3M€), resultante do acréscimo dos pagamentos efetuados, quer à EG Estabelecimento (+10%; +2,9M€), quer à EG Edifício (+16%; +0,4M€). Este aumento justifica-se, tal como já indicado, pelo aumento do pagamento de reconciliação (EG Estabelecimento), dos duodécimos (EG Estabelecimento) e dos pagamentos fixos (EG Edifício).
- No Hospital de Braga verificou-se uma redução de, aproximadamente, 80% (-41,3M€), resultante do decréscimo dos encargos incorridos, quer com a EG Estabelecimento (-84%; -38,0M€), quer com a EG Edifício (-52%; -3,3M€). O já apontado término do contrato de gestão relativo à EG Estabelecimento, mas

também a redução, tanto do saldo líquido do valor dos pagamentos de reconciliação (EG Estabelecimento), como dos pagamentos fixos à EG Edifício, foram os principais contribuintes para a mencionada redução.

- No Hospital de Loures, a diminuição dos respetivos encargos, em cerca de 29% (11,1M€), resulta, essencialmente e conforme previamente identificado, do menor valor do pagamento de reconciliação à EG Estabelecimento.
- No Hospital de Vila Franca de Xira registou-se um acréscimo dos respetivos encargos globais, em cerca de 27% (+4,9M€), devido ao incremento dos encargos com a EG Estabelecimento (+33%; +5,3M€), o qual foi parcialmente absorvido pela diminuição dos encargos com a EG Edifício (-17%; -0,4M€). O incremento observado nos encargos com a EG Estabelecimento é, quase na sua totalidade, justificado pelo aumento do pagamento de reconciliação relativamente à atividade do ano transato.

4.1.4.4. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 13 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do sector da saúde no ano de 2019 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	2019	Peso no total	2018	Δ 2019/2018	2019P	% Execução
Hospitais PPP - Estabelecimentos	379 014	89%	406 466	-7%	376 641	101%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	314 310	74%	336 430	-7%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	37 989	9%	57 454	-34%		
Protocolos/outros ⁽³⁾	26 716	6%	12 582	112%		
Hospitais PPP - Edifícios	48 520	11%	62 719	-23%	48 689	100%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	42 878	10%	56 102	-24%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	5 642	1%	6 617	-15%		
Encargos Totais	427 535	100%	469 184	-9%	425 329	101%

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

Notas: (1) Inclui todos os pagamentos contratualmente previstos realizados no período, com exceção dos pagamentos de reconciliação. (2) Os pagamentos de reconciliação correspondem, nos termos contratualmente previstos, a pagamentos de acerto entre os montantes efetivamente pagos e os montantes devidos relativamente a períodos anteriores. (3) Inclui os pagamentos relativos: (i) ao protocolo VIH/SIDA estabelecido no Hospital de Cascais, bem como os pagamentos referentes às doenças lisossomais no Hospital de Braga, realizados ao abrigo do programa específico de financiamento, previsto no Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto da Saúde, de 15 de setembro de 2009, (ii) os valores pagos no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica, estabelecido pelo Ministério da Saúde no ano de 2015 e (iii) à sentença do tribunal arbitral relativamente ao VIH/SIDA e à esclerose múltipla no Hospital de Braga (referente à atividade de 2016 e à atividade provisória de 2017 e 2018).

Em 2019, os encargos do sector público com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 427,5 milhões de euros, o que representou uma redução, de cerca de 9%, face aos encargos incorridos em igual período de 2018. Este resulta, quer de uma diminuição dos encargos associados às EG Estabelecimento (de 7%), combinado com a redução dos encargos com as EG Edifício (de 23%).

Relativamente às EG Estabelecimento, a diminuição dos encargos observada face ao período homólogo anterior resulta, desde logo, da redução do montante dos duodécimos pagos à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, na sequência do término do contrato de gestão, a 31 de agosto de 2019 (-45,6M€). Para esta contração contribuíram também, sobretudo, os seguintes fatores:

- (i) Menor montante dos pagamentos de reconciliação, efetuados às EG do Estabelecimento, em 2019, relativos às atividades anteriores à do ano transato,

quando comparados com os pagamentos de mesma natureza realizados em 2018 (-12,6M€)¹⁹;

- (ii) Realização, pela EG Estabelecimento do Hospital de Braga, de um pagamento a favor da EPC relativo ao acerto de faturação de terceiros pagadores (-4,1M€);
- (iii) Realização de pagamentos de reconciliação de menor montante relativamente à atividade do ano 2018, quando comparados com os pagamentos de reconciliação efetuados no período homólogo também relativamente à atividade do ano anterior a esse, 2017 (-2,7M€);
- (iv) Menor pagamento efetuado, no período em análise, às EG Estabelecimento, no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (-1,7M€);
- (v) Menor pagamento efetuado, no período em análise, à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais relativo aos medicamentos dispensados no âmbito da prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA (-0,5M€); e
- (vi) Não verificação, no ano em apreço, do pagamento efetuado à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais (-0,4M€).

cujos efeitos foram mitigados:

- (i) Pela realização do pagamento, no período em análise, à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, na sequência da sentença do tribunal arbitral relativamente ao VIH/SIDA e à esclerose múltipla, referente à atividade de 2016 e à atividade provisória de 2017 e 2018 (+15,8M€);
- (ii) Pelo aumento do valor dos duodécimos pagos a cada uma das EG Estabelecimento, ao abrigo dos respetivos contratos de gestão, em função da produção hospitalar acordada para 2019 (+16,7M€);
- (iii) Pela realização do pagamento de reconciliação, a favor da EG do Estabelecimento do Hospital de Braga, realizado em 2019 e relativo à atividade desse mesmo ano, sem paralelo no período homólogo anterior (+5,5M€);
- (iv) Pelo aumento do pagamento à EG Estabelecimento do Hospital de Braga de despesas referentes a intervenções em utentes estrangeiros (+1,5M€);

¹⁹ Em 2018, as EG do Estabelecimento dos Hospitais em análise realizaram um total de 21,2M€ de pagamentos de reconciliação, relativos ao período 2009-2016, quando, em 2019, os pagamentos realizados pelas mesmas entidades, relativos ao período 2013 a 2017, ascenderam a 8,6M€.

- (v) Pela realização de um acerto ao pagamento de reconciliação, relativo à atividade de 2017, realizado à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, sem paralelo no período homólogo anterior (+1,2M€); e
- (vi) Pela não realização, pela EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, do pagamento de acerto a favor da EPC, no âmbito da prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA, tal como se verificou no período homólogo anterior (+1,0M€).

No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução registada deve-se, essencialmente, à diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos efetuados à EG Edifício dos hospitais de Braga e de Vila Franca de Xira, no montante mensal de cerca de 1,1 milhões de euros e 131 milhares de euros, respetivamente (-14,8M€), cujo efeito é mitigado pelo incremento dos encargos com a EG Edifício do Hospital de Cascais, devido ao aumento dos pagamentos nos termos contratualmente previstos (+1,5M€).

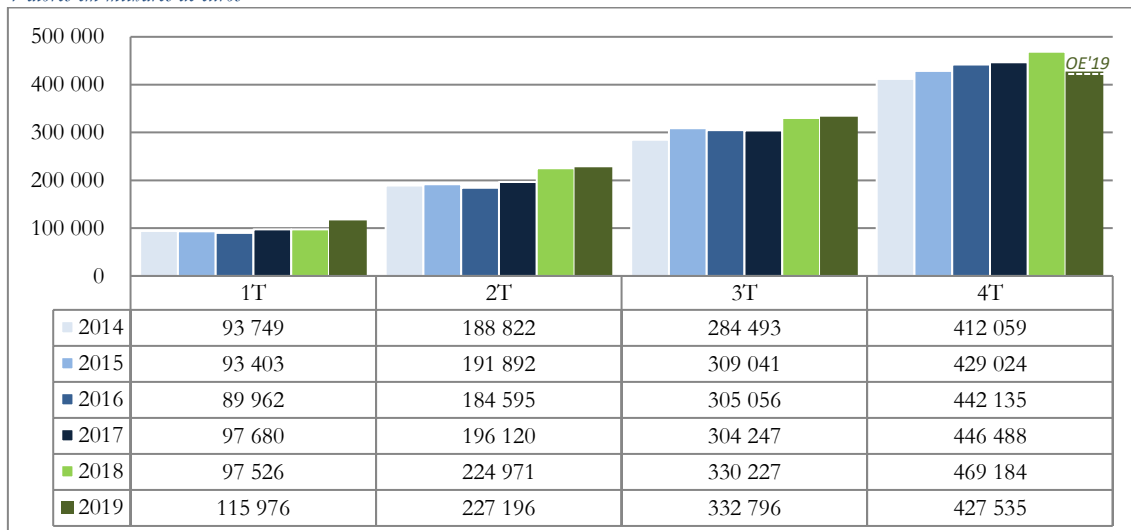
Tal como evidenciado no *Quadro 13* anterior, cerca de 6% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, em 2019, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão, incluindo os já referidos pagamentos realizados (i) à EG Estabelecimento do Hospital de Braga enquadrados no âmbito da sentença do tribunal arbitral relativamente ao VIH/SIDA e à esclerose múltipla, no valor de 15,8 milhões de euros e (ii) à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA, no valor de 10,4 milhões de euros. O referido protocolo, não tendo enquadramento no âmbito do contrato de gestão, é sujeito a um processo de renegociação anual, sendo submetido a fiscalização prévia do Tribunal de Contas. O aumento, face a 2018, do valor dos fluxos financeiros relativos a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão está particularmente relacionado com a mencionada sentença arbitral.

Importa ainda referir que, em anos anteriores àqueles em que os contratos de PPP entraram em vigor, os encargos de gestão clínica hospitalar estavam englobados no orçamento de Estado, concretamente no sector da saúde, por via dos hospitais públicos entretanto substituídos pelos hospitais em regime PPP, tratando-se assim, na verdade, nestes casos, de

uma transferência dos referidos encargos (ao invés de encargos adicionais) para as PPP à medida que estas foram sendo constituídas.

Gráfico 13 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do sector da saúde no período compreendido entre 2014 e 2019

Valores em milhares de euros



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

Nota: A linha tracejada a branco, no 4.º trimestre de 2019, corresponde ao valor previsto no Relatório do OE2019.

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. O 4.º trimestre de 2019 representa a primeira quebra face a esta tendência e justifica-se, em grande medida, pelo término da parceria com a EG do Estabelecimento do Hospital de Braga.

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

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2019	Peso no total	AC 2018	Δ AC 2019/ AC 2018	2019P	% Execução
H. Cascais	96 984	23%	94 357	3%	96 365	101%
EG Estabelecimento	85 837	20%	84 719	1%	85 237	101%
EG Edifício	11 147	3%	9 638	16%	11 129	100%
H. Braga	145 996	34%	185 643	-21%	133 394	109%
EG Estabelecimento	131 116	31%	157 539	-17%	118 424	111%
EG Edifício	14 880	3%	28 104	-47%	14 971	99%
H. Loures	102 140	24%	113 981	-10%	114 337	89%
EG Estabelecimento	88 128	21%	100 020	-12%	100 234	88%
EG Edifício	14 012	3%	13 960	0%	14 103	99%
H. VFXira	82 414	19%	75 204	10%	81 233	101%
EG Estabelecimento	73 933	17%	64 188	15%	72 747	102%
EG Edifício	8 481	2%	11 016	-23%	8 486	100%
TOTAL	427 535	100%	469 184	-9%	425 329	101%
Estabelecimentos	379 014	89%	406 466	-7%	376 641	101%
Edifícios	48 520	11%	62 719	-23%	48 689	100%

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

O *Quadro 14* anterior apresenta, em detalhe, a evolução dos encargos, por PPP, em 2019, em comparação com o período homólogo anterior, constatando-se ter existido uma redução dos encargos (-9%), quer por via da diminuição registada nas EG Estabelecimento (-7%), quer pela diminuição verificada ao nível das EG Edifício (-23%), justificado de seguida:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram um incremento de cerca de 2,6 milhões de euros (+3%), refletindo o aumento dos pagamentos efetuados à EG Estabelecimento (+1,1M€; +1%) e à EG Edifício (+1,5M€; +16%).

Relativamente à EG Estabelecimento, o incremento do respetivo nível de encargos é explicado na sua quase totalidade pelos já mencionados fatores, nomeadamente:

- (i) Aumento dos duodécimos, em função da produção acordada para 2019 (+5,2M€);

(ii) Realização de um acerto ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2017 (+1,2M€); e

(iii) Pela não realização do pagamento de acerto a favor da EPC (1,0M€); cujos efeitos foram parcialmente compensados pela ausência de dois pagamentos de acerto realizados no período homólogo anterior, um relativo ao pagamento de reconciliação referente à atividade hospitalar de 2015 e outro respeitante ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2016 (-6,2M€).

O crescimento nos encargos com a EG Edifício é resultado do aumento nos termos contratualmente previstos.

- No Hospital de Braga, os encargos líquidos registaram uma redução de aproximadamente, 39,6 milhões de euros (-21%), resultante do efeito conjugado da diminuição dos encargos incorridos, quer com a EG Estabelecimento (-26,4M€; -17%), quer com a EG Edifício (-13,2M€; -47%). Enquanto no primeiro caso a diminuição se deve, em grande medida, ao término do contrato de gestão desta entidade (essencialmente, redução dos pagamentos por conta, de -45,6M€, e dos pagamentos de reconciliação, de -3,7M€), compensado pelo pagamento realizado, em função da sentença tribunal arbitral relativamente aos tratamentos de VIH/SIDA e esclerose múltipla, no valor de 15,8 milhões de euros, no segundo caso a diminuição observada é justificada com a diminuição dos encargos nos termos contratualmente previsto.

- No Hospital de Loures, a redução dos respetivos encargos ascendeu a cerca de 11,8 milhões de euros (-10%), em virtude, essencialmente, do decréscimo dos encargos incorridos com a EG Estabelecimento, sendo esses resultados, fundamentalmente justificados pela:
 - (i) Realização, no período em apreço, de um pagamento de reconciliação de menor montante, relativamente à atividade de 2018, do que aquele realizado em 2018, relativo à atividade de 2017 (-12,3M€);
 - (ii) Não realização de um pagamento de acerto ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2016 (-3,9M€); e

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

cujos efeitos foram mitigados pelo aumento do valor dos duodécimos pagos à EG Estabelecimento, ao abrigo do respetivo contrato de gestão, em função da produção acordada para 2019 (+4,5M€).

- No Hospital de Vila Franca de Xira, o acréscimo foi de, aproximadamente, 7,2 milhões de euros (+10%), devido ao efeito conjugado do aumento dos encargos com a EG Estabelecimento (+9,7M€; +15%) com a redução dos encargos com a EG Edifício (-2,5M€; -23%).

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

- (i) Realização, em 2019, de pagamentos de reconciliação relativos à atividade de períodos anteriores, de maior montante que aqueles realizados, em 2018, também relativos a períodos passados (+6,8M€); e
- (ii) Aumento dos duodécimos pagos, ao abrigo do contrato de gestão, em função da produção acordada para 2019 (+3,3M€);

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pelo menor pagamento no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (-0,4M€).

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

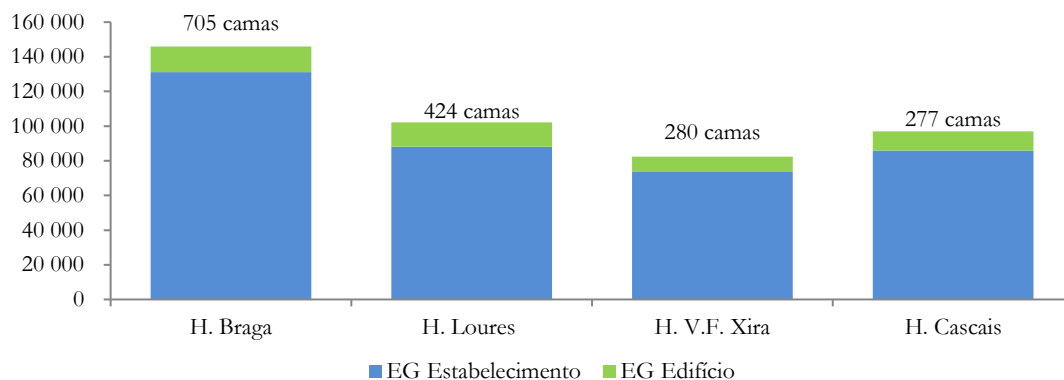
- (i) Diminuição da componente fixa da respetiva remuneração, nos termos contratualmente previstos (-1,6M€); e
- (ii) Menor valor do pagamento de reconciliação relativo à remuneração do ano anterior (-1M€).

Em termos de peso relativo nos encargos totais, o Hospital de Braga continuou a assumir-se, não obstante o término do contrato de gestão da EG Estabelecimento antes do final do terceiro trimestre de 2019, como a unidade de cuidados de saúde em operação em regime de PPP geradora de um maior volume de encargos para o setor público durante o ano de 2019, ao qual não será alheio o número de camas disponíveis, *cfr. Gráfico 14* seguinte – foi

responsável, em termos acumulados, por cerca de 34% dos encargos totais com as parcerias do sector da saúde, seguindo-se 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 23% e de 19%, respetivamente (*cf.* Quadro 14 anterior e Gráfico 14 seguinte).

Gráfico 14 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do sector da saúde em 2019, por hospital

Valores em milhares de euros



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

4.1.5. Sector da Segurança

4.1.5.1. Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

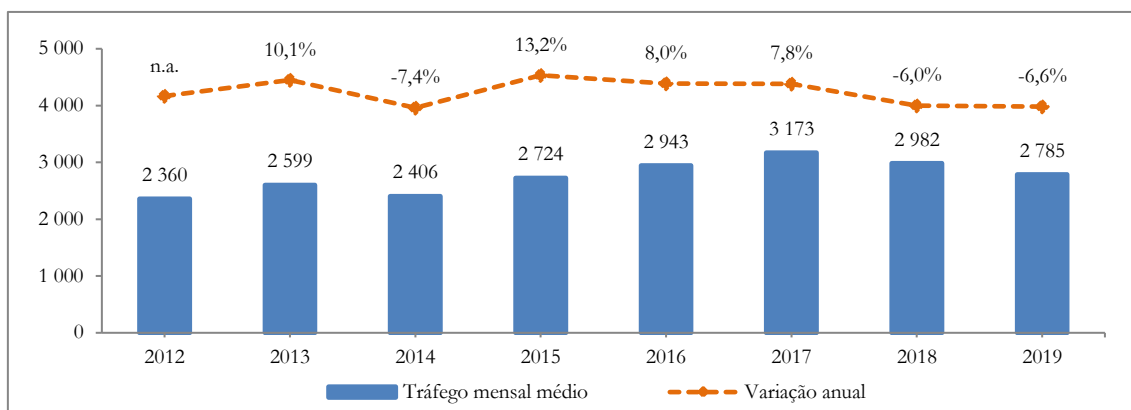
4.1.5.2. Evolução da procura

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 2019.

Gráfico 15 – Evolução do tráfego mensal médio da rede SIRESP entre 2012 e 2019

Valores em milhares de chamadas



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

Nota: Fruto da internacionalização do contrato do SIRESP, a procura reportada, para o ano de 2019, é apenas referente até ao mês de novembro. Considerando um ano completo, a evolução da procura, face ao período homólogo, seria de +1,8%.

4.1.5.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

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

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T2019	2T2019	3T2019	4T2019	4T2018	Δ 4T2019 / 4T2018
Concessão SIRESP	9 254	6 040	4 115	6 040	9 630	-37%

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

No 4.º trimestre de 2019, os encargos globais do sector público com o SIRESP ascenderam a cerca de 6,0 milhões de euros, representando uma redução de, aproximadamente, 37% face ao período homólogo anterior.

Esta evolução é explicada pela diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora, nos termos contratualmente previstos.

4.1.5.4. *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

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

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	AC2019	AC2018	Δ AC2019/ AC2018	2019P	% Execução
Concessão SIRESP	25 449	42 037	-39%	32 835	78%

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

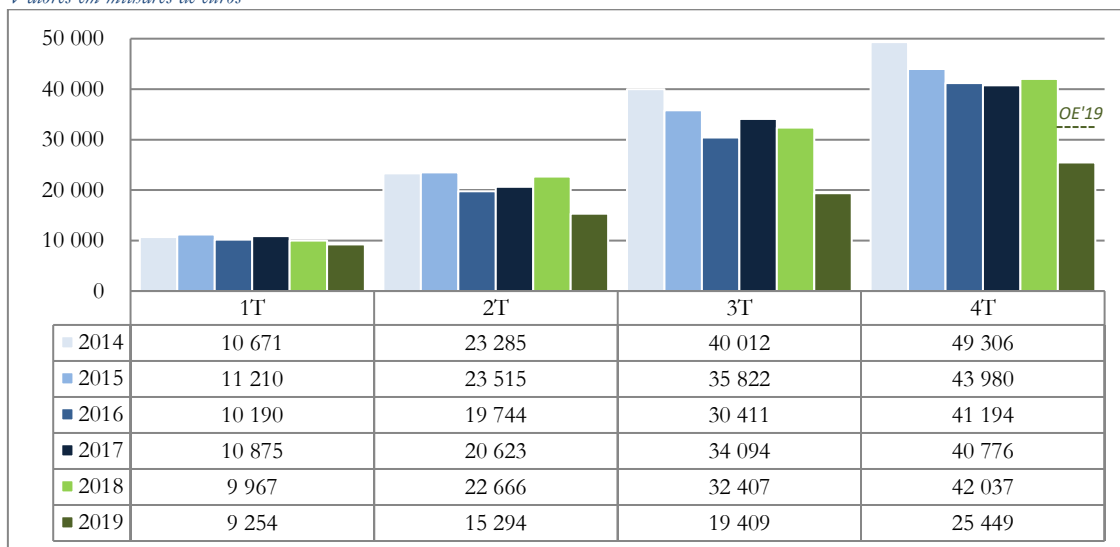
No ano de 2019, os encargos globais do sector público com a parceria SIRESP ascenderam a cerca de 25,4 milhões de euros, representando um decréscimo de aproximadamente 39% face ao período homólogo anterior, o qual é, essencialmente, justificado pelo efeito decorrente da diminuição da remuneração por disponibilidade paga à operadora, nos termos contratualmente previstos.

Também relevante é o efeito da liquidação de um menor número de faturas, referentes aos serviços prestados entre dezembro de 2018 e novembro de 2019 (11 meses), face à quantidade de faturas liquidadas em 2018, período durante o qual foram liquidadas as faturas relativas aos serviços prestados entre novembro de 2017 e novembro de 2018 (13 meses).

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

Gráfico 16 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do sector da segurança no período compreendido entre 2014 e 2019

Valores em milhares de euros



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

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

O comportamento irregular dos encargos trimestrais suportados, em cada ano, com esta parceria (*cf.* Gráfico 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, não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

5. Riscos e contingências

Os projetos de PPP assentam relações contratuais de longo prazo, reguladas por um vasto e complexo conjunto de regras que visam conferir-lhes condições de estabilidade.

Não obstante, ao longo da vigência destes contratos, ocorrem com frequência eventos suscetíveis de gerar, nos termos contratualmente previstos, direitos do parceiro privado à reposição do equilíbrio financeiro do respetivo contrato (nomeadamente, modificações às condições de exploração impostas unilateralmente pelo parceiro público, alterações legislativas com impacto específico no contrato ou casos de força maior), que muitas vezes redundam em diferendos entre as partes, dos quais podem advir potenciais riscos orçamentais e/ou responsabilidades contingentes suscetíveis de gerar encargos futuros.

Neste capítulo, identificam-se os litígios em curso e pretensões compensatórias já formuladas e pendentes de resolução na presente data por referência aos contratos objeto de acompanhamento e reporte pela UTAP, tal como transmitidos pelos gestores de cada contrato nos termos e para os efeitos previstos no artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

Daqui não resulta, naturalmente, 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, por estes rejeitados), 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 –, é muito frequente concluir-se pela falta de fundamento ou que o montante peticionado pelo parceiro privado seja tendencialmente sobredimensionado face aos danos reais ocorridos, razão pela qual se constata que, mesmo nas situações em que possam existir fundamentos justificativos dos pedidos, as responsabilidades financeiras efetivamente imputadas, a final, aos parceiros públicos acabam por ser, salvo raras exceções, manifestamente inferiores aos montantes peticionados inicialmente, tal como se tem verificado em decisões arbitrais proferidas nos últimos anos.

Relativamente aos riscos e contingências expectáveis, cumpre ainda destacar a ocorrência da pandemia da doença COVID-19 já no ano de 2020, que, a par das medidas legislativas e administrativas adotadas no seu combate, tem vindo a ser sinalizada pelos parceiros privados como eventual fundamento do direito a compensações ou à reposição do equilíbrio

financeiro, sendo expectável, e independentemente do respetivo mérito ou das circunstâncias do caso concreto, que venham a ser submetidos pedidos nesse sentido.

Neste contexto, é também de realçar a aprovação do Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril, que, entre outros aspetos, estabelece um regime excecional e temporário aplicável, entre outros, aos contratos de PPP, através do qual são suspensas as cláusulas contratuais e disposições normativas que preveem o direito à reposição do equilíbrio financeiro ou a compensação por quebras de utilização, não podendo os contraentes privados delas valer-se por factos ocorridos durante o período de 3 de abril de 2020 até 2 de maio de 2020. Fora dessa suspensão, nos contratos em que se preveja expressamente o direito do contraente ou parceiro privado a ser compensado por quebras de utilização ou em que a ocorrência de uma pandemia constitua fundamento passível de originar a reposição do equilíbrio financeiro, tal compensação ou reposição só pode ser realizada através da prorrogação do prazo de execução das prestações ou da vigência do contrato, não dando lugar, independentemente de disposição legal ou estipulação contratual, a revisão de preços ou assunção, por parte do parceiro público, de um dever de prestar à contraparte.

Setor Rodoviário

Quadro 17 – Contingências das PPP do setor rodoviário em 31 de dezembro de 2019

CONTRATOS DE CONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante estimado (M€)	Ponto de situação (2019)
Douro Litoral (AEDL)	Reposição do equilíbrio financeiro	2013	Eventos ligados à fase de construção	4,3	Pedido inicial de 23,5 M€. Proferido acórdão em fevereiro de 2017 reconhecendo que a AEDL incorreu em custos de cerca de 4,2 M € por facto imputável ao Estado e o direito a REF. 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.
Lusoponte	Reposição de equilíbrio financeiro	2017	Cobrança das taxas SIEV	0,7	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 arbitral	2019	Interpretação da Cláusula 39.ªA do contrato de concessão, relativamente às grandes reparações do pavimento.	-	Fase da elaboração das regras processuais
Ascendi Grande Lisboa	Ação arbitral	2019	Interpretação da Cláusula 41.ªA do contrato de concessão, relativamente às grandes reparações do pavimento.	-	Fase da elaboração das regras processuais
Ascendi Costa de Prata	Ação arbitral	2019	Interpretação da Cláusula 39.ªA do contrato de concessão, relativamente às grandes reparações do pavimento.	-	Fase da elaboração das regras processuais
Ascendi Beira Litoral/Beira Alta	Ação arbitral	2019	Interpretação da Cláusula 39.ªA do contrato de concessão, relativamente às grandes reparações do pavimento.	-	Fase da elaboração das regras processuais
Ascendi Norte	Ação arbitral	2019	Interpretação da Cláusula 39.ªA do contrato de concessão, relativamente às grandes reparações do pavimento.	-	Fase da elaboração das regras processuais
Concessões			Subtotal	5	

CONTRATOS DE SUBCONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante estimado (M€)	Ponto de situação (2019)
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 ²⁰ .
Baixo Tejo (AEBT)	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Impossibilidade de construção da ER377, incluindo Avenida do Mar	110	Constituída comissão de negociação cujo mandato abrange este tema.
Baixo Tejo (AEBT)	Ação arbitral	2019	Incumprimento do pagamento da remuneração devida	34	Constituída comissão de negociação cujo mandato abrange este tema.
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 ²¹ .
Litoral Oeste (AELO)	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Modificação unilateral do contrato de subconcessão (reparação de patologias nos taludes de lanços transferidos para a AELO)	0,8	Pendente.
Algarve Litoral (RAL)	Ação administrativa proposta pelos bancos financiadores	2019	Pedido de indemnização no contexto da recusa de visto	43	Pendente.
Algarve Litoral (RAL)	Ação arbitral	2019	Rescisão do contrato de subconcessão por motivo imputável à subconcedente	445	Aguarda-se constituição do tribunal arbitral.
Subconcessões			Subtotal	872,8	
			Total	877,8	

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

No final de 2019, o montante total de contingências estimadas com fundamento em pedidos apresentados e em condenações não transitadas em julgado nas PPP rodoviárias ascendia a 877,8 milhões de euros, valor significativamente superior (em cerca de 55%) ao apresentado no final do ano anterior (564,6 milhões de euros).

No que respeita às concessões do Estado, a redução verificada face aos valores reportados no fecho de 2018 (de aproximadamente 319,6 milhões de euros) ficou a dever-se (i) à decisão de improcedência do recurso junto do Supremo Tribunal Administrativo, no litígio que envolvia a AEDL e o Estado, e que confirmou a condenação deste no pagamento de cerca de 219,3 milhões de euros; (ii) à anulação da decisão que declara o incumprimento e aplica

²⁰ À data da publicação do presente boletim havia sido obtido acordo entre a IP e a Subconcessionária quanto ao diferendo, tendo o mesmo sido homologado pelo Tribunal Arbitral.

²¹ À data da publicação do presente boletim havia sido obtido acordo entre a IP e a Subconcessionária quanto ao diferendo, tendo o mesmo sido homologado pelo Tribunal Arbitral.

uma multa contratual na ação proposta pela Ascendi Grande Porto, cujo valor ascendia a aproximadamente 285 milhares de euros e *(iii)* à desconsideração de uma contingência – uma vez que não chegou a ser formalmente apresentado o correspondente pedido ou quantificado pelo parceiro privado, e à luz do tempo entretanto decorrido – no valor indicado de 100 milhões de euros, associada a um suposto impacto negativo de alterações às taxas de IRC entre os anos de 2010 e 2012 na execução do contrato celebrado com a Lusoponte.

Relativamente às subconcessões da IP, o aumento dos valores reportados comparativamente ao ano anterior (de cerca de 632,8 milhões de euros) encontra explicação *(i)* na ação arbitral de rescisão do contrato proposta pela subconcessionária do Algarve Litoral, cujo valor é de 445 milhões de euros; *(ii)* na ação movida pelos bancos financiadores da mesma subconcessão, em que é pedida uma indemnização no valor de 43 milhões de euros; *(iii)* no pedido de REF apresentado pela AEBT – Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A. com fundamento na impossibilidade de construção da ER377, quantificado em cerca de 110 milhões de euros; *(iv)* na ação arbitral desta subconcessionária, em que peticiona o pagamento de remuneração que considera devida e não paga no valor de cerca de 34 milhões; e *(v)* no pedido apresentado pela subconcessionária do Litoral Oeste com base numa modificação unilateral do respetivo contrato de subconcessão, num montante estimado de 800 milhares de euros.

A situação que envolve montantes mais expressivos refere-se agora à ação arbitral proposta em 2019 pela Rotas do Algarve Litoral, S.A. O montante peticionado por esta subconcessionária (de aproximadamente 445 milhões de euros) representa cerca de 51% do montante total de contingências financeiras identificadas nas PPP rodoviárias no final de 2019 e tem por objeto a resolução do contrato de subconcessão do Algarve Litoral por motivo imputável à IP, na sequência da recusa de visto ao aditamento ao referido contrato pela subsecção da 1.ª secção do Tribunal de Contas em agosto de 2018 (confirmada em maio de 2019, em sede de recurso interposto pela IP).

O segundo pedido mais relevante, com um peso relativo de 13% no total das contingências do sector existentes no final de 2019, é referente à subconcessão do Baixo Tejo, sendo de sublinhar que, à data da publicação do presente boletim, havia sido obtido um acordo entre as partes que foi homologado pelo tribunal arbitral, pondo termo a este processo.

No setor rodoviário, cumpre ainda realçar que, ao abrigo do disposto no Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril, as obrigações das concessionárias e subconcessionárias rodoviárias no âmbito dos respetivos contratos devem ser temporariamente objeto de redução ou

suspensão, a determinar e a concretizar, com urgência, pelo concedente ou subconcedente, tendo em conta, em particular, níveis de tráfego atualizados e consistentes com a realidade e os serviços mínimos a garantir para a adequada salvaguarda da segurança rodoviária. Neste âmbito, sempre que a remuneração das concessionárias ou subconcessionárias advenha de pagamentos do concedente ou subconcedente, deve este adicionalmente determinar, de forma unilateral, a redução dos pagamentos devidos, na medida da redução ou suspensão das obrigações das concessionárias ou subconcessionárias.

Setor Ferroviário

Quadro 18 – Contingências das PPP do setor ferroviário em 31 de dezembro de 2019

CONTRATOS					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante estimado (M€)	Ponto de situação (2019)
ELOS	Ação de anulação do acórdão arbitral	2016	Acórdão condenatório	-	Estado pediu anulação do acórdão arbitral.
ELOS	Ação executiva	2018	Acórdão condenatório	192	Pendente. Estado apresentou oposição.
Total Ferroviárias				192	

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

No âmbito do setor ferroviário, de destacar que o pedido de REF apresentado, em 2012, pela Fertagus – Travessias do Tejo, Transportes, S.A., na sequência do aumento da tarifa de utilização das infraestruturas ferroviárias, no valor aproximado de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012 (inclusive), ficou resolvido no processo de renegociação do respetivo contrato de concessão. Este foi, pois, um dos fatores que, como forma de proceder à reposição do equilíbrio financeiro, contribuiu, no âmbito do acordo alcançado no final de 2019, para a prorrogação do prazo da concessão, acordado num total de quatro anos e nove meses.

No que diz respeito aos processos pendentes, prossegue a ação executiva proposta pela ELOS – Ligações de Alta Velocidade, S.A. (“ELOS”) 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. De referir que na origem desta ação está o acórdão proferido em julho de 2016 que condenou o Estado Português no pagamento à ELOS de uma indemnização no valor de aproximadamente 150 milhões de euros, acrescidos de juros, 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 Póceirão-Caia e do projeto, construção, financiamento, manutenção, disponibilização e exploração da Estação de Évora.

Setor da Saúde

Quadro 19 – Contingências das PPP do setor da Saúde em 31 de dezembro de 2019

CONTRATOS					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante estimado (M€)	Ponto de situação (2019)
Hospital de Braga	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Decisão da ARS Norte de deixar de suportar os custos com dispensa de medicamentos para Hepatite C	1	Pendente. ARS Norte respondeu indeferindo a pretensão do privado.
Hospital de Braga	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Aplicação do método de cálculo do Índice <i>Case-Mix</i> ; dedução de remuneração da EG aplicada pela EPC por indisponibilidade do serviço de urgência; condenação da EPC a excluir a produção de radioterapia não realizada no Hospital de Braga	-	Pendente. EG requereu constituição de tribunal arbitral.
Hospital de Cascais	Reposição do equilíbrio financeiro	2018	Formação de médicos internos	7,8	Pendente. EG pediu a constituição do tribunal arbitral.
Hospital de Loures	Reposição do equilíbrio financeiro	2018	Encargos decorrentes das prestações de saúde em matéria de VIH/SIDA	-	Pendente. Em fase de mediação.
Hospital de Vila Franca de Xira	Reposição do equilíbrio financeiro	2018	Prestação de cuidados de saúde aos reclusos de Vale de Judeus e Alcoentre (VIH e hepatites virais)	1	Mediação terminou sem acordo. Em fase de constituição de uma comissão de negociação
Hospital de Vila Franca de Xira	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Cessação do financiamento dos medicamentos para tratamento da Hepatite C	1	ARS encontra-se a promover constituição de comissão de negociação.
Total Saúde				10,8	

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ARSLVT e pela ARSNorte.

No que diz respeito a novas contingências nas PPP do sector da saúde, merece realce, relativamente ao Hospital de Braga, o pedido de constituição de tribunal arbitral apresentado, no último trimestre de 2019, pela Escala Braga – Entidade Gestora do Hospital de Braga, S.A. para dirimir diferendos relativos (i) à aplicação do método de cálculo do ICM da População da Área de Influência; (ii) à dedução à remuneração da EG do Estabelecimento aplicada pela EPC referente aos anos de 2015 e 2016 por indisponibilidade do serviço de urgência na especialidade de cirurgia vascular; (iii) à condenação da EPC a excluir a produção de radioterapia que não é realizada no Hospital de Braga relativa aos anos de 2017 a 2019 por força do Acordo de 2014 no apuramento do ICM e a aplicar, no apuramento da remuneração devida pela disponibilidade do serviço de urgência, o critério seguido até 2016.

Cumpra igualmente assinalar o pedido de REF apresentado em 2019 pela Escala Braga com fundamento na decisão da ARS Norte de deixar de suportar os custos com a dispensa de medicamentos para o tratamento dos doentes com Hepatite C, que foi inicialmente quantificado em aproximadamente 1 milhão de euros.

Relativamente ao contrato de gestão do Hospital de Vila Franca de Xira, a Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A. apresentou, também este ano, um pedido de REF relacionado com o financiamento dos medicamentos para tratamento dos doentes com Hepatite C, estimando um aumento de despesas de aproximadamente 1 milhão de euros. Encontra-se ainda pendente o pedido de REF com fundamento na alteração do enquadramento legal relativamente à prestação de cuidados de saúde à população reclusa, designadamente no âmbito da infeção por VIH e das Hepatites Virais.

No âmbito do contrato de gestão do Hospital de Loures, destaque para o processo de mediação iniciado com respeito à determinação da remuneração devida pela EPC à SGHL – Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A., com impacto nos procedimentos anuais de apuramento do valor do pagamento de reconciliação, aos termos da monitorização e avaliação do cumprimento dos parâmetros de desempenho e às obrigações de elaboração de relatórios periódicos de monitorização, com efeitos nos anos de 2012 a 2016, tendo sido entretanto alcançado acordo quanto a alguns dos temas²². Merece igualmente referência o pedido de constituição de um tribunal arbitral apresentado no final de 2018 relativamente ao financiamento autónomo das prestações de saúde a doentes em tratamento por VIH/SIDA.

No que diz respeito ao contrato de gestão do Hospital de Cascais, a HPP Saúde – Parcerias Cascais, S.A. pediu a constituição de um tribunal arbitral em dezembro de 2018 para dirimir o litígio referente à formação dos médicos internos, quantificado pelo parceiro privado em cerca de 7,8 milhões de euros.

Relativamente aos processos concluídos no sector da saúde é de salientar a conclusão do processo referente à não renovação dos protocolos adicionais relativos a financiamento de prestações de saúde no âmbito do VIH-SIDA e da Esclerose Múltipla no Hospital de Braga, em que o pedido inicial ascendia a aproximadamente 33 milhões de euros, tendo o acórdão proferido em janeiro de 2019 condenado o Estado Português no pagamento de um valor base total de cerca de 18,3 milhões de euros, decomposto em 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

²² À data da publicação do presente boletim havia sido requerida a constituição de tribunal arbitral pela SGHL – Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A., relativamente aos temas em que as partes não obtiveram acordo.

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 de euros correspondentes a 2018 e 3,7 milhões de euros relativos a 2019, estando estes valores sujeitos a acertos.

Setor da segurança

Relativamente ao setor da segurança, no final de 2019, 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. O montante total estimado destas contingências ascende a aproximadamente 1,7 milhões de euros. Não obstante, cumpre assinalar que, com a transmissão das participações sociais detidas pelos acionistas privados da SIRESP para o Estado Português ocorrida em dezembro de 2019, estes pedidos e os respetivos montantes, mantendo-se, deixam, porém, de ser considerados como contingências associadas a contratos de PPP para efeitos orçamentais e de aplicação do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

6. Projeções de encargos globais

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

No *Quadro 18* seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das projeções constantes no Relatório do OE2019, tendo-se ainda incluído o valor dos encargos líquidos efetivamente incorridos no ano de 2018.

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

Quadro 20 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP

Valores em milhões de euros

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

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

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

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

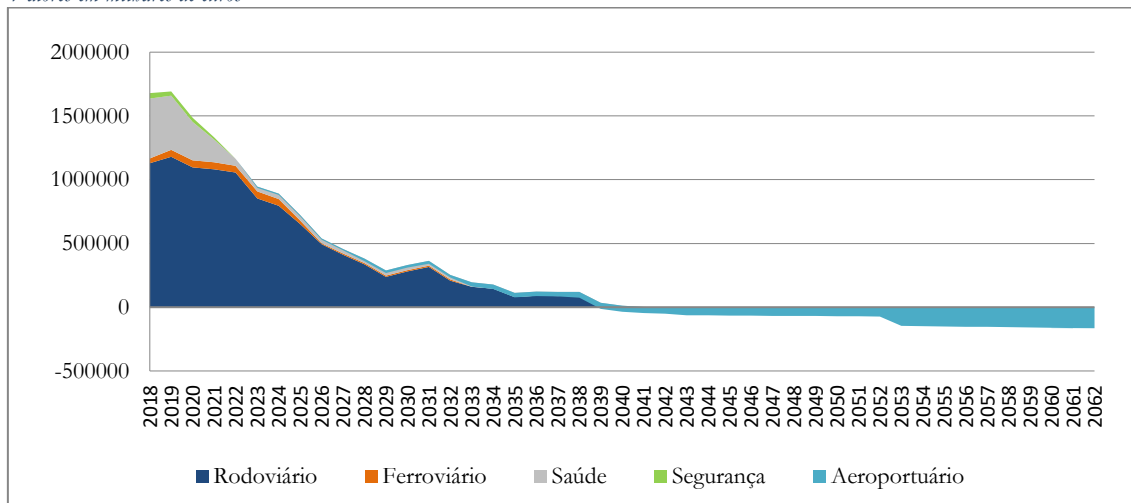
Nota: Os valores de 2018 correspondem aos encargos efetivamente registados no referido ano, a preços do ano corrente. Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2019, tal como inscritos no Relatório do OE2019. Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

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

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

Gráfico 17 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em milhares de euros



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

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

7. Anexo

Quadro 21 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2019, por sector²³

Valores em milhões de euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€ ⁽¹⁾	Dimensão km
Concessão Lusoponte	Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	33 ⁽²⁾	861	17
Concessão Norte	Ascendi Norte – Auto-Estradas do Norte, S.A.	1999	30+3 ⁽³⁾	979	175
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1998	30	588	170
Concessão Brisa	Brisa – Concessão Rodoviária, S.A.	1972	63	2 930 ⁽⁶⁾	1099
Concessão Litoral Centro	Brisal – Auto-Estradas do Litoral, S.A.	2004	30 ⁽⁵⁾	592	92
Concessão Beira Interior	Scutvias – Autoestradas da Beira Interior S.A.	1999	33	640	174
Concessão Costa de Prata	Ascendi Costa de Prata – Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30+3 ⁽³⁾	401	110
Concessão Algarve	Autoestrada do Algarve – Via do Infante – Sociedade Concessionária – AAVI, S.A.	2000	30	254	127
Concessão Interior Norte	Norscut – Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	699	155
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta – Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30+3 ⁽³⁾	800	173
Concessão Norte Litoral	Auto-Estradas Norte Litoral – Sociedade Concessionária AENI, S.A.	2001	30	338	120
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto – Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30+3 ⁽³⁾	552	56
Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa – Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30+3 ⁽³⁾	233	23
Concessão Douro Litoral	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	27	782	79
Subconcessão Transmontana	Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	621	190
Subconcessão Douro Interior	Ascendi Douro – Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	698	241
Subconcessão Baixo Alentejo	SPER – Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A.	2009	30	264	40
Subconcessão Baixo Tejo	AEBT – Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	30	244	60
Subconcessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009	30	95	-
Subconcessão Litoral Oeste	AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A.	2009	30	445	110
Subconcessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior – Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010	30	769	489

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

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

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

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

²³ Durante o período de observação dos fluxos financeiros reportados no presente boletim, pelas razões já explicadas, duas parcerias deixaram de ser acompanhadas pela UTAP, concretamente o contrato de gestão relativo à EG Estabelecimento do Hospital de Braga e o contrato SIRESP.

- 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 verificarem, 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.