



Boletim Anual das PPP – 2020

Boletim Trimestral PPP – 4.º Trimestre 2020

UTAP

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

Conteúdos

Conteúdos.....	2
Índice de Quadros.....	4
Índice de Gráficos	6
Siglas	7
Notas metodológicas.....	8
1. Sumário Executivo.....	10
2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte	15
3. Factos relevantes.....	18
3.1 Pandemia da doença Covid-19.....	18
3.2 Nova parceria público-privada para a gestão e prestação de cuidados de saúde no Hospital de Cascais.....	18
3.3 Processo de estudo e lançamento do projeto do Hospital de Lisboa Oriental	19
3.4 Novo regime de descontos de portagens	19
3.5 Resolução de litígios	20
3.5.1 Hospital de Braga	20
3.5.2 Hospital de Cascais.....	20
3.5.3 Hospital de Vila Franca de Xira	21
4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	22
4.1 Análise Setorial dos fluxos financeiros	22
4.1.1 Setor Rodoviário	22
4.1.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros	22
4.1.1.2 Evolução da procura.....	25
4.1.1.3 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	27
4.1.1.3.1 Encargos brutos.....	28
4.1.1.3.2 Receitas	30
4.1.1.3.3 Encargos líquidos	32
4.1.1.4 Evolução dos fluxos financeiros acumulados	35
4.1.2 Setor Ferroviário	44
4.1.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros	44
4.1.2.2 Evolução da procura.....	46
4.1.2.3 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	47
4.1.2.4 Evolução dos fluxos financeiros acumulados	48
4.1.3 Setor Aeroportuário.....	51

4.1.3.1	Tipologia dos fluxos financeiros	51
4.1.3.2	Evolução da procura.....	52
4.1.3.3	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	52
4.1.3.4	Evolução dos fluxos financeiros acumulados	53
4.1.4	Setor 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	58
4.1.4.4	Evolução dos fluxos financeiros acumulados	61
4.1.5	Setor Portuário	67
4.1.5.1	Tipologia dos fluxos financeiros	67
4.1.5.2	Evolução da procura.....	69
4.1.5.3	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	71
4.1.5.4	Evolução dos fluxos financeiros acumulados	73
5.	Riscos e contingências	78
6.	Projeções de encargos globais no Orçamento do Estado	89
7.	Anexo	92

Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 4.º trimestre de 2020 e em 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	11
Quadro 2 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga.....	27
Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga.....	29
Quadro 4 – Receitas totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga.....	31
Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga.....	34
Quadro 6 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor rodoviário em 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	35
Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário em 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	39
Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos em 2020.....	43
Quadro 9 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor ferroviário no 4.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga.....	47
Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor ferroviário em 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	48
Quadro 11 – Dados da produção Hospitalar do Hospital de Vila Franca de Xira - respetiva variação homóloga	56
Quadro 12 – Dados da produção Hospitalar do Hospital de Cascais - respetiva variação homóloga	56
Quadro 13 – Dados da produção Hospitalar de Loures - respetiva variação homóloga.....	57
Quadro 14 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor da saúde no 4.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga.....	58
Quadro 15 – Encargos líquidos totais por PPP do setor da saúde no 4.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga.....	59
Quadro 16 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde em 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	61
Quadro 17 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde em 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto	64
Quadro 18 – Movimento de carga contentorizada nas PPP portuárias em 2020 e respetiva variação homóloga	69
Quadro 19 – Movimento de carga total nas PPP portuárias em 2020 e respetiva variação homóloga	70
Quadro 20 – Receitas das Administrações Portuárias relativas a rendas pagas pelas PPP portuárias no 4.º trimestre de 2020 e respetiva variação homóloga	71
Quadro 21 – Movimento de carga total nas PPP portuárias por trimestre e acumulado e respetiva variação homóloga.....	71
Quadro 22 – Movimento de carga contentorizada nas PPP portuárias por trimestre e acumulado de 2020 e respetiva variação homóloga.....	72

Quadro 23 – Receitas das Administrações Portuárias relativas a rendas pagas pelas PPP portuárias em 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução.....	73
Quadro 24 – Contingências das PPP do setor rodoviário em 31 de dezembro de 2020.....	80
Quadro 25 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP	90
Quadro 26 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2020, por setor	92

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP no período compreendido entre 2015 e 2020.....	14
Gráfico 2 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2020, por setor	15
Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por setor	16
Gráfico 4 – Investimentos dos parceiros privados (em valor) – repartição anual por setores.....	17
Gráfico 5 – Evolução do TMDM na RNA entre 2018 e 2020.....	25
Gráfico 6 – Evolução do TMDA na RNA entre 2011 e 2020	26
Gráfico 7 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do setor rodoviário no período compreendido entre o 4.º trimestre de 2015 e o 4.º trimestre de 2020.....	30
Gráfico 8 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do setor rodoviário entre o 4.º trimestre de 2019 e o 4.º trimestre de 2020.....	32
Gráfico 9 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2020	33
Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor rodoviário no período compreendido entre 2015 e 2020.....	41
Gráfico 11 – Evolução da procura efetiva <i>vs</i> procura prevista no Caso Base do MST.....	46
Gráfico 12 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor ferroviário no período compreendido entre 2015 e 2020	49
Gráfico 13 – Número de passageiros transportados anualmente no período compreendido entre 2017 e 2020	52
Gráfico 14 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor da saúde no período compreendido entre 2015 e 2020	63
Gráfico 15 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde em 2020, por hospital.....	66
Gráfico 16 – Evolução das receitas acumulados por trimestre no setor portuário, no período de 2015 a 2020	76
Gráfico 17 – Distribuição do valor das receitas das concessões portuárias, por Administração Portuária, em 2020	76
Gráfico 18 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais.....	91

Siglas

4T2019	4.º trimestre de 2019
4T2020	4.º trimestre de 2020
2020P	Previsão para 2020 inscrita no Relatório do OE2020
AC2019	Acumulado 2019 (no ano de 2019)
AC2020	Acumulado 2020 (no ano de 2020)
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde, I.P.
ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.
APS	Administração Portuária de Sines
<i>Cfr.</i>	Conforme
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
EGEst Braga	Escala Braga – Entidade Gestora do Estabelecimento, S.A. ou EG Estabelecimento do Hospital de Braga
EGEst Cascais	Lusíadas Saúde – Parcerias Cascais, S.A. ou EG Estabelecimento do Hospital de Cascais
EGEst Vila Franca de Xira	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A. ou EG Estabelecimento do Hospital de Vila Franca de Xira
EGEst Loures	SGHL – Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A. ou EG Estabelecimento do Hospital de Loures
EPC	Entidade Pública Contratante
ERS	Entidade Reguladora da Saúde
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
Fertagus	Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IMT	IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
Lusoponte	Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.
Metro do Porto	Sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OE2019	Orçamento do Estado para 2019
OE2020	Orçamento do Estado para 2020
PPP	Parceria Público-Privada
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
RNA	Rede Nacional de Autoestradas
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIEV	Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (Unidade equivalente a 20 Pés)
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
VAL	Valor Atualizado Líquido
Δ 4T2020/ 4T2019	Varição ocorrida entre o 4.º trimestre de 2019 e o 4.º trimestre de 2020
Δ AC2020/ AC2019	Varição ocorrida entre o ano de 2019 e o ano de 2020

Notas metodológicas

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

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

- O universo de PPP objeto de reporte pela UTAP através do presente boletim incorpora, com referência a 31 de dezembro de 2020, 38 parcerias inseridas em cinco setores de atividade (rodoviário, ferroviário, aeroportuário, saúde e portuário), muito embora possam existir outros contratos de parceria aos quais seja aplicável, total ou parcialmente, o Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio. Este universo é, na verdade, necessariamente dinâmico, seja em função da avaliação e confirmação da verificação dos requisitos legais de aplicação daquele diploma, seja em função da extinção ou celebração de novos contratos;
- Os valores são apresentados numa ótica de *cash-flow* e, quando aplicável, incluem IVA à taxa legal em vigor à data, sendo os mesmos arredondados à unidade mais próxima;
- Os encargos brutos incluem todos os pagamentos efetuados pelo parceiro público, designadamente remunerações e compensações contratuais, incluindo pagamentos relativos a processos de REF;
- O valor das receitas de portagem, apresentado no setor rodoviário, corresponde à soma dos fluxos financeiros recebidos no período de referência, pelo parceiro público, ocorrendo estes com uma periodicidade semanal;
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre os encargos brutos e as receitas diretas da atividade, da titularidade do parceiro público;
- As variações homólogas que têm por base valores negativos no ano anterior são apresentadas mediante a utilização de taxas de crescimento com denominador em valor absoluto. Para as variações homólogas em que um dos valores é zero, não são apuradas taxas de crescimento;
- Os valores apresentados nos Quadros, inclusive os percentuais, encontram-se arredondados à unidade, pelo que a soma das parcelas pode não igualar o valor total;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos são apresentados a preços constantes de 2020, incluindo IVA, quando aplicável, conforme referenciado no Relatório do

OE2020. Os pressupostos subjacentes à estimativa dos mesmos são da responsabilidade das respetivas entidades gestoras dos contratos, não obstante as análises de coerência interanual e de âmbito setorial e contratual, realizadas pela UTAP aos dados disponibilizados por essas entidades¹; e

- O setor portuário, por envolver contratos em que os parceiros públicos são Administrações Portuárias², não integra o Setor Institucional das Administrações Públicas, nos termos do código do Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais. Desta forma, estas parcerias não são incorporadas no processo de consolidação orçamental, razão pela qual não foram consideradas no Relatório do Orçamento do Estado, pelo que os valores previsionais relativos aos contratos reportados correspondem às previsões efetuadas pelas respetivas Administrações Portuárias.

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

² Entidades não reclassificadas do Setor Empresarial do Estado.

1. Sumário Executivo

A UTAP, entidade sob a tutela do Ministério das Finanças, em cumprimento das atribuições que lhe foram cometidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, apresenta o boletim informativo das PPP relativo ao 4.º trimestre de 2020, assim como ao ano de 2020.

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

Em termos de factos relevantes, no trimestre em análise destacam-se (*cf.* ponto 3):

- (i) A permanência da pandemia da doença Covid-19 e das medidas legislativas e administrativas adotadas no seu combate, com expressão visível nos fluxos financeiros verificados em todos os setores do universo de PPP objeto de reporte pela UTAP;
- (ii) A aprovação, pelo júri do procedimento, do Relatório Final da Fase de Qualificação no âmbito do procedimento de contratação da nova parceria público-privada para a gestão e prestação de cuidados de saúde no Hospital de Cascais;
- (iii) A pronúncia dos concorrentes sobre o Primeiro Relatório Preliminar de Análise e Avaliação das Propostas no âmbito do procedimento de contratação do projeto do Hospital de Lisboa Oriental;
- (iv) A apresentação pela EGEst Braga de um pedido de REF fundamentado no apuramento do valor devido a que se refere a execução do Protocolo de Esclerose Múltipla no ano de 2014;
- (v) A submissão pela EGEst Cascais de dois novos pedidos de REF: um fundamentado na alocação de responsabilidade financeira quanto à dispensa de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar a utentes beneficiários de subsistemas públicos; e outro com fundamento nos encargos com medicamentos para tratamento Hepatite C a partir de 2018 e, bem assim, de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar; e
- (vi) A apresentação pela EGEst Vila Franca de Xira de um pedido de REF relacionado com a aplicação de pontos de penalização no âmbito dos Parâmetros

de Desempenho de Serviço n.ºs 18 e 19 (nos anos de 2015 a 2017) e do Parâmetro de Desempenho Resultado n.º B26 (nos anos de 2015 e 2016).

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

De referir que o setor rodoviário continua a destacar-se no universo analisado, seja pelo peso preponderante que apresenta em termos de número de PPP (21 parcerias), de investimento acumulado (89% no final de 2020) e até mesmo de encargos líquidos (72% dos valores globais de encargos líquidos com as PPP no 4.º trimestre de 2020 e 77% quando considerado o total de 2020).

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos no 4.º trimestre de 2020 e em 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2020	2T2020	3T2020	4T2020	Peso no Total (4T)	4T2019	Δ 4T2020/4T2019
Rodoviário	415 750	291 912	137 109	265 555	72%	274 803	-3%
Ferrovário	11 030	12 125	12 754	11 297	3%	13 562	-17%
Aeroportuário	-	-	-	-	0%	-	n.a.
Saúde	80 910	69 743	68 269	98 826	27%	94 738	4%
Portuário	(6 898)	(6 659)	(6 822)	(7 155)	-2%	(6 079)	-18%
TOTAL	500 792	367 120	211 310	368 522	100%	377 024	-2%

ENCARGOS LÍQUIDOS	AC 2020	Peso no Total	AC 2019	Δ AC 2020/AC 2019	2020P	% Execução
Rodoviário	1 110 326	77%	1 040 883	7%	1 113 934	100%
Ferrovário	47 205	3%	49 111	-4%	54 429	87%
Aeroportuário	-	0%	-	n.a.	-	n.a.
Saúde	317 747	22%	427 535	-26%	314 644	101%
Portuário	(27 534)	-2%	(28 285)	-3%	(28 180)	98%
TOTAL	1 447 744	100%	1 489 244	-3%	1 454 827	100%

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

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

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

No **4.º trimestre de 2020**, o montante de encargos líquidos suportado pelos parceiros públicos ascendeu a cerca de 368,5 milhões de euros, representando um decréscimo de, aproximadamente, 8,5 milhões de euros (-2%) face ao período homólogo de 2019.

No que diz respeito ao setor rodoviário, os respetivos encargos líquidos, ao cifrarem-se em aproximadamente 265,6 milhões de euros, registaram um decréscimo de, aproximadamente, 9,2 milhões de euros face ao período homólogo anterior (-3%). Esta redução é explicada, sobretudo, pela diminuição dos encargos brutos (-30,7M€) ao nível dos pagamentos por disponibilidade (-38,4M€) e pagamentos por serviço (-1,3M€), cujo efeito foi mitigado, pelo aumento dos pagamentos de compensação (-9,9M€) e pela diminuição significativa das receitas de portagem das parcerias em análise (-21,5M€), em virtude dos efeitos da pandemia da doença Covid-19 e das respetivas limitações à circulação impostas como medida para o seu combate (*cf.* ponto 4.1.1.3).

Já os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 98,8 milhões de euros, representando um incremento de cerca de 4% face ao período homólogo anterior (+4,1M€), acréscimo que é maioritariamente explicado pelo aumento dos encargos com as EG Estabelecimento (+5,5M€), mitigado pelo decréscimo dos pagamentos às EG Edifício (-1,4M€) (*cf.* ponto 4.1.4.3).

Os encargos com o setor ferroviário atingiram um montante de cerca de 11,3 milhões de euros, inferior, em cerca de 17% (-2,3M€), ao registado no período homólogo anterior, resultando, em grande medida, do 4.º pagamento trimestral por insuficiência de tráfego à MST ter ocorrido em janeiro de 2021 (*cf.* ponto 4.1.2.3).

Finalmente, no que respeita ao setor portuário, a receita auferida cifrou-se num valor de 7,2 milhões de euros, representando um incremento de cerca de 18% face ao período homólogo anterior, essencialmente explicado pelo aumento dos recebimentos da Administração Portuária de Sines afetas ao Terminal de Contentores de Sines XXI (+1,0M€) (*cf.* ponto 4.1.5.3).

Relativamente ao **ano de 2020**, verifica-se que os encargos líquidos do setor público com as PPP ascenderam a cerca de 1 447,7 milhões de euros, representando um decréscimo de 41,5 milhões de euros (-3%) face ao valor registado no período homólogo anterior. Destaca-se, num sentido, a diminuição dos encargos do setor da saúde (-109,8M€) decorrentes, essencialmente, do término do contrato de prestação dos serviços clínicos com a EGEst

Braga (-126,7M€), e, noutro sentido, o aumento dos encargos líquidos com o setor rodoviário (+69,4M€), em grande medida explicado pela diminuição das receitas de portagem (76,1M€), cujo valor anual se cifrou em 1 110,3 milhões de euros (*cf.* ponto 4.1.1.4).

Relativamente à diminuição registada na receita de portagens (-76,1M€), esta resulta, sobretudo, dos efeitos da pandemia da doença Covid-19 e das respetivas limitações à circulação impostas como medida para o seu combate, efeito cujo impacto teve maior significado no 2.º trimestre de 2020.

No que concerne aos encargos brutos, a evolução registada é explicada, sobretudo, pelo decréscimo verificado ao nível dos pagamentos por disponibilidade (-31,8M€), mitigado pelo aumento dos pagamentos de Compensação/REF (+26,8M€) inerentes à execução, essencialmente, dos planos de pagamentos determinados através de decisões arbitrais do passado (Litoral Centro, de 2015, e Douro Litoral, de 2017).

Por sua vez, o decréscimo registado no setor da saúde, de cerca de 109,8 milhões de euros (-26%), resulta, essencialmente, do término, no ano transato, dos serviços clínicos prestados pela EGEst Braga. De referir que, expurgando o efeito da variação da EGEst Braga, verifica-se um aumento dos encargos com o setor da saúde de, aproximadamente, 23,7 milhões de euros (+10%). Este incremento é explicado, maioritariamente, pela diferença face ao ano transato dos encargos com pagamentos de reconciliação da EGEst Loures, em cerca de 25,9 milhões de euros (pagamentos de reconciliação relativos à atividade de 2018, que deveriam ter ocorrido em 2019, e pagamento de reconciliação da atividade de 2019) mitigado pelo decréscimo, também ao nível dos pagamentos de reconciliação, da EGEst Vila Franca de Xira, em cerca de 6,2 milhões de euros (*cf.* ponto 4.1.4.4).

Relativamente ao setor ferroviário, em 2020, os encargos incorridos pelo parceiro público cifraram-se em cerca de 47,2 milhões de euros, montante inferior ao registado no período homólogo anterior, em cerca de 4%, e cuja variação é explicada, maioritariamente, pelo facto de em 2020 apenas terem sido feitos três pagamentos trimestrais de compensações à concessionária do MST por insuficiência de tráfego, enquanto que no período homólogo anterior foram efetuados quatro pagamentos (*cf.* ponto 4.1.2.4).

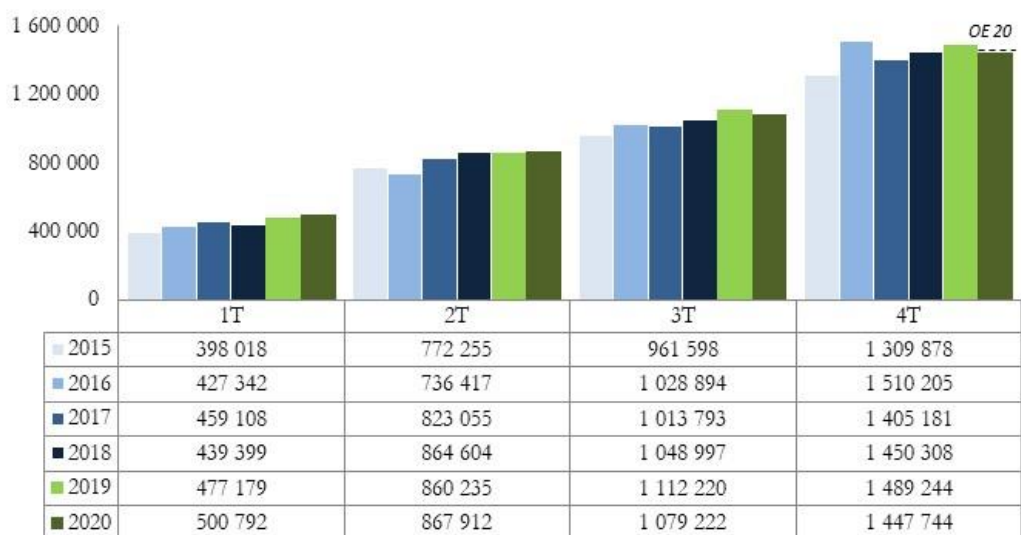
Finalmente, no que respeita ao setor portuário, a receita auferida pelas Administrações Portuárias, em 2020, cifrou-se em 27,5 milhões de euros, representando uma diminuição, de cerca de 3%, face ao período homólogo. Esta variação é, essencialmente, explicada pela

diminuição registada nas receitas do Porto de Sines referente ao Terminal de Contentores de Sines XXI (-0,6M€) (*cf.* ponto 4.1.5.4.).

Por fim, quanto à **execução orçamental**, os encargos líquidos do setor público com as PPP, em 2020, ficaram, em termos globais, em linha com o valor previsto no Relatório do OE2020 (-7,1 milhões de euros | -0,5%), sendo de destacar, em termos percentuais, apenas o setor ferroviário, com um desvio de -13% face ao orçamentado (*cf.* ponto 4.1.2.4.).

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

Valores em milhões de euros



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

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

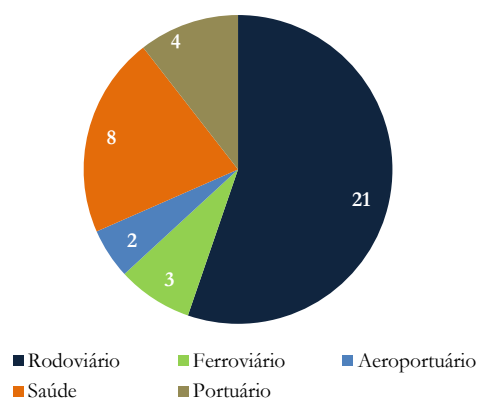
2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte

O universo de PPP considerado para efeitos de reporte, com referência a 31 de dezembro de 2020, incorpora 38 parcerias integradas nos setores rodoviário, ferroviário, aeroportuário, da saúde e portuário que se encontram identificadas no *Quadro 20*, em anexo ao presente boletim.

Apesar da manutenção do universo em análise, face ao Boletim do 3.º trimestre, realçamos que o universo de PPP não é estático, pelo que consideramos essencial que o boletim mantenha um carácter dinâmico e evolutivo, capaz de abarcar sucessivamente os contratos relativamente aos quais se tenha conseguido confirmar a verificação das condições de aplicação do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio ou o inverso, bem como outras situações singulares, sendo aliás de salientar, neste último particular, com referência ao setor da saúde, que apesar do contrato de gestão relativo ao Estabelecimento do Hospital de Braga ter terminado no 3.º trimestre de 2019, tendo os serviços clínicos até então prestados por essa entidade sido internalizados numa entidade pública empresarial, existiram fluxos financeiros no presente ano, a favor da entidade privada (a título de reconciliação), razão pela qual esta PPP ainda é considerada no universo das 38 parcerias para efeitos de reporte através do presente boletim.

Gráfico 2 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2020, por setor³

Número de PPP

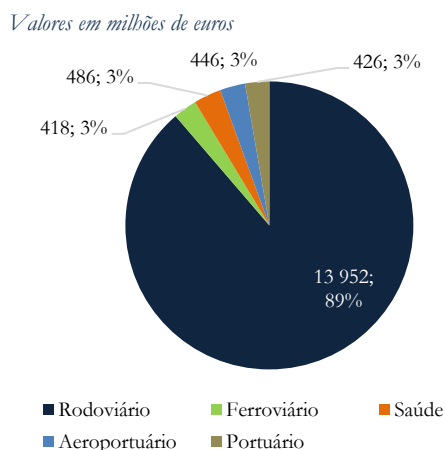


Fonte: UTAP.

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).

Este universo representa um investimento acumulado (realizado pelos parceiros privados), entre 1998 e 2020, da ordem dos 15 729 milhões de euros.

Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados, por setor



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados – investimento acumulado de 1998 a 2020.

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

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

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

(iii) Ao facto de os contratos que vieram as ser adicionados ao universo de PPP da UTAP, desde 2012, caracterizarem-se por um reduzido nível de investimento⁴ ou a sua fase de investimento ter ocorrido em momento anterior ao período em apreço⁵.

No ano de 2015, e ao contrário do que sucedeu nos anos anteriores, assistiu-se a um aumento do investimento realizado com as PPP, o que ficou a dever-se, sobretudo, a dois fatores, (i) ao facto de terem sido retomadas as obras no caso das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral e (ii) ao aumento de investimento realizado na ANA, de acordo com o plano de desenvolvimento da capacidade instalada, decorrente do aumento de tráfego, com particular ênfase para os aeroportos do Continente. A partir de então e até 2020, 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 anual por setores

Valores em milhões de euros



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

⁴ Subconcessão do Metro do Porto

⁵ Os contratos do setor aeroportuário e do setor portuário

3. Factos relevantes

3.1 Pandemia da doença Covid-19

O 4.º trimestre de 2020, à semelhança do que aconteceu nos anteriores trimestres do presente ano, é marcado, com expressão visível nos fluxos financeiros reportados através do presente boletim, pela permanência da pandemia da doença Covid-19 e das medidas legislativas e administrativas adotadas no seu combate, com impacto em todos os setores abrangidos pelo universo de PPP objeto de reporte pela UTAP, e que têm vindo a ser sinalizadas pelos parceiros privados como tendo impacto na execução dos contratos e conferindo o direito a compensações ou à reposição do equilíbrio financeiro.

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

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

No âmbito deste procedimento, foram apresentadas duas candidaturas, as quais foram analisadas e apreciadas pelo Júri do Procedimento, tendo culminado essa apreciação, no dia 30 de dezembro de 2020, com a aprovação pelo Júri do Procedimento, nos termos e para os efeitos do artigo 186.º do Código dos Contratos Públicos, do Relatório Final da Fase de Qualificação, o qual foi, juntamente com os demais documentos que constituem o processo de concurso, enviado para o órgão competente para a decisão de contratar, nos termos e para os efeitos dos n.ºs 3 e 4 do artigo 186.º do Código dos Contratos Públicos.

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

Em outubro de 2020, os concorrentes pronunciaram-se, em sede de audiência, sobre o Primeiro Relatório Preliminar de Análise e Avaliação das Propostas, as quais se encontravam no final de 2020 em fase de análise e avaliação pelo Júri do Procedimento.

3.4 Novo regime de descontos de portagens

Foram publicadas, no dia 31 de dezembro de 2020, várias normas legais e regulamentares que regulam diretamente os regimes de portagem de diversas concessões rodoviárias abrangidas pelo universo de PPP, a saber:

- a) A Portaria n.º 309-B/2020, de 31 de dezembro⁶, que, em cumprimento do disposto no n.º 3 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 93/2020, de 4 de novembro, estabelece novas medidas de uniformização e atenuação de custos para os utilizadores das concessões rodoviárias indicadas no respetivo anexo.

Em termos sintéticos, e sem prejuízo do conteúdo mais desenvolvido da própria Portaria, esta introduziu:

- i) Novas medidas de uniformização e atenuação de custos para os utilizadores, prevendo um novo desconto de quantidade (25% sobre o valor das taxas de portagem em vigor, a partir do 8.º dia de circulação em cada mês) para veículos das Classes 1 e 2, equipados com dispositivo eletrónico, que circulem num conjunto de autoestradas localizadas maioritariamente no Interior, nomeadamente: A4 – AE Transmontana e Túnel do Marão; A13 e A13-1 – Pinhal Interior; A22 – Algarve; A23 – IP e Beira Interior; A24 – Interior Norte; A25 – Beiras Litoral e Alta; A28 – Norte Litoral); e
- ii) Uniformização dos descontos no regime base (para veículos afetos ao transporte de Mercadorias (Classes 2, 3 e 4), com alargamento ao transporte de Passageiros: 35% no período diurno e 55% no período noturno, fins de semana e feriados;

⁶ A Portaria entra em vigor no dia 11 de janeiro de 2021, sem prejuízo do regime transitório previsto no artigo 6.º da própria Portaria. Revoga as Portarias n.º 41/2012, de 10 de fevereiro, n.º 342/2012, de 26 de outubro, 196/2016, de 20 de julho, e n.º 328-A/2018, de 19 de dezembro.

mantendo-se o regime alargado (+25%) para veículos de empresas sediadas nos territórios do Interior).

- b) A Lei do Orçamento do Estado para 2021 (Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro) cujos artigos 425.º⁷ e 426.º⁸ passam a sujeitar ao seguinte regime de desconto a cobrança de taxas de portagem aos utilizadores dos lanços e sublanços das autoestradas mencionadas nas próprias normas:
- i) Desconto de 50 % no valor da taxa de portagem, aplicável em cada transação;
 - ii) Desconto de 75 % no valor da taxa de portagem aplicável em cada transação, para veículos elétricos e não poluentes.

3.5 Resolução de litígios

3.5.1 Hospital de Braga

A EGEst Braga apresentou um pedido de REF fundamentado no apuramento do valor devido, para efeitos de encontro de contas, a que se refere a execução do Protocolo de Esclerose Múltipla no ano de 2014. O valor peticionado ascende a 2,3 milhões de euros, não tendo as partes alcançado consenso no decurso das sessões de mediação.

3.5.2 Hospital de Cascais

Em relação ao contrato de gestão do estabelecimento do Hospital de Cascais, cumpre sinalizar dois novos pedidos de REF apresentados pela respetiva entidade gestora: (i) um pedido fundamentado na responsabilidade financeira quanto à dispensa de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar a utentes beneficiários de subsistemas públicos, que se encontra em fase de mediação; e (ii) um outro pedido de REF com fundamento nos encargos com medicamentos para tratamento Hepatite C a partir de 2018 (após a Interrupção

⁷ Esta norma legal entra em vigor no dia 1 de julho de 2021, alterando o artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho, aplicável aos utilizadores dos lanços e dos sublanços de autoestrada identificados no próprio decreto-lei e integrados nas Concessão Costa de Prata, Concessão Grande Porto e Concessão Norte Litoral.

⁸ Esta norma legal entra em vigor no dia 1 de julho de 2021, alterando o artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro, e revogando o artigo 14.º do mesmo decreto-lei, aplicável aos utilizadores dos lanços e sublanços de autoestrada identificados no próprio decreto-lei e integrados, entre outras, nas Concessão do Algarve, da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta.

do mecanismo de financiamento centralizado) e de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar, em discussão entre as partes.

3.5.3 Hospital de Vila Franca de Xira

Durante o ano de 2020, a EGEst Vila Franca de Xira apresentou um outro pedido de REF relacionado com a aplicação de pontos de penalização no âmbito dos Parâmetros de Desempenho de Serviço nº 18 e 19 (nos anos de 2015 a 2017) e do Parâmetro de Desempenho Resultado nº B26 (nos anos de 2015 e 2016). Este último pedido ascende a cerca de 1,6 milhões de euros, sendo que as partes não alcançaram consenso no decurso das sessões de mediação, pelo que foi emitida pela Entidade Reguladora da Saúde a respetiva “Declaração de Não Acordo”, na qualidade de entidade mediadora do presente conflito.

4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

4.1 Análise Setorial dos fluxos financeiros

4.1.1 Setor Rodoviário

4.1.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros

Os fluxos financeiros associados ao setor rodoviário apresentam diferentes naturezas, sendo essencial para a sua compreensão detalhar a composição do universo de PPP do setor, constituído por 14 concessões do Estado Português⁹ 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 vigor¹⁰, 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

⁹ Onde se incluem 7 Ex-SCUT e 7 autoestradas originalmente de portagem real.

¹⁰ Nove dos quais alterados na sequência de processos negociais terminados em 2015.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

situação económico-financeira do mesmo¹¹ 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 2020, na Rede Nacional de Autoestradas, ascendeu a cerca de 15.283 veículos/dia, representando um decréscimo de, aproximadamente, 22,8% face ao ano anterior. Este acentuado decréscimo é explicado pelo efeito da pandemia da doença Covid-19 e das respetivas medidas restritivas da circulação de pessoas, sendo que, embora este efeito seja notado a partir do mês de março e até ao final do ano, se verificou uma maior incidência, em termos de diminuição de tráfego, entre os meses de março e julho, bem como nos dois últimos meses do ano.

No Gráfico 5 seguinte, apresenta-se o tráfego médio diário mensal registado, nos últimos três anos, na RNA, através do qual se torna possível observar o perfil sazonal que caracteriza a procura deste setor e, depois de um bom início de ano, a diminuição de volume ocorrida desde o início da pandemia.

Gráfico 5 – Evolução do TMDM na RNA entre 2018 e 2020

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 e 2020).

Relativamente à evolução do volume de tráfego registado, ao longo do período compreendido entre 2011 e 2020, 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

¹¹ Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou de decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

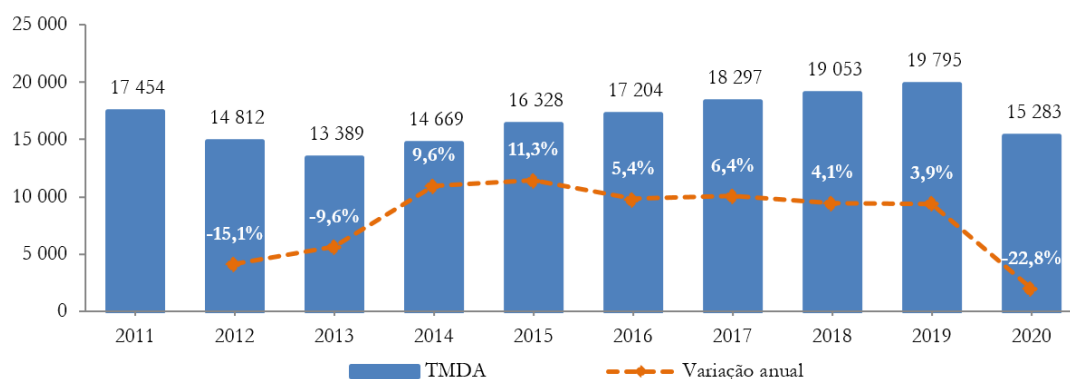
de tráfego registado, tendo-se, *por outro lado*, assistido, entre 2014 a 2019, a um incremento progressivo dos níveis de tráfego. De salientar e tal como referido anteriormente, que o ano de 2020 foi caracterizado por uma diminuição de tráfego significativa a partir do mês de março devido às limitações importas à circulação de pessoas como medida imposta de combate à pandemia da doença Covid-19.

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 2011¹². Não pode, contudo, associar-se a quebra de tráfego em exclusivo ao referido início da cobrança de taxas de portagem, dado que a quebra não ocorreu apenas nessas Ex-SCUT, tendo sido generalizada e contínua 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 2020.

Gráfico 6 – Evolução do TMDA na RNA entre 2011 e 2020

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 a 2020).

¹² 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, Beiras Litoral e Alta, Interior Norte e Algarve) essa cobrança só se iniciou no final do ano de 2011.

4.1.1.3 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*
Quadro 2 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga
Valores em milhares de euros

PPP Rodoviárias	1T2020	2T2020	3T2020	4T2020	Peso no Total (4T)	4T2019	Δ 4T2020/4T2019
Encargos brutos	501 103	340 655	231 788	344 671	100%	375 392	-8%
Pagamentos Disponibilidade	441 512	306 196	213 389	303 642	88%	342 047	-11%
Concessões	257 842	167 717	139 859	162 648	47%	153 069	6%
Subconcessões	183 670	138 479	73 530	140 995	41%	188 978	-25%
Custos com serviço de cobrança de portagem⁽¹⁾	9 792	11 024	8 207	11 229	3%	12 120	-7%
Pagamento por serviço⁽²⁾	25 800	19 335	9 668	19 335	6%	20 634	-6%
Compensações/REF's e Grandes Reparações	23 999	4 099	525	10 464	3%	591	1669%
Receitas	85 353	48 742	94 679	79 116	23%	100 588	-21%
Concessões	74 149	43 411	85 460	70 145	20%	89 099	-21%
Subconcessões	10 774	5 057	8 712	8 717	3%	11 199	-22%
Outros ⁽³⁾	430	274	507	253	0%	290	-13%
Encargos líquidos totais	415 750	291 912	137 109	265 555	77%	274 803	-3%
Taxa de cobertura	17%	14%	41%	23%		27%	

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

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

Os encargos líquidos do setor público com as PPP rodoviárias ascenderam, no 4.º trimestre de 2020, a cerca de 265,6 milhões de euros, representando uma diminuição de cerca de 3% face ao período homólogo de 2019. Esta evolução é justificada pela diminuição dos encargos brutos, em cerca de 8%, a qual foi amortecida pela também significativa contração das receitas de portagem, de aproximadamente 21%, conforme detalhado nos pontos seguintes do presente boletim.

4.1.1.3.1 Encargos brutos

Durante o 4.º trimestre de 2020, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 344,7 milhões de euros (*cf.* Quadro 3 seguinte), representando uma diminuição de cerca de 30,7 milhões de euros (-8%) face ao período homólogo de 2019, a qual é justificada, em grande parte, pelos seguintes fatores:

- (i) Diminuição dos encargos brutos à subconcessionária Pinhal Interior em comparação com o trimestre homólogo anterior dado que, em 2019, foi efetuado um pagamento de regularização em cerca de 25,8 milhões de euros (referente a pagamentos parciais de 2018 e 2019);
- (ii) Redução de encargos com a subconcessão do Baixo Tejo, em cerca de 21,1 milhões de euros, dado que no trimestre homólogo foi efetuado um pagamento de regularização parcial 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;
- (iii) Diminuição de pagamentos, de cerca de 10,8 milhões de euros, às Concessões da Beira Interior e Interior Norte, de acordo com a evolução das tarifas de disponibilidade contratualmente previstas;

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pelo (i) aumento dos pagamentos por disponibilidade, em cerca de 11,6 milhões de euros, de acordo com a evolução das tarifas contratualmente previstas, às concessionárias do Norte, das Beiras Litoral e Alta e Grande Porto e (ii) pelo pagamento de compensação para REF realizado à concessionária do Litoral Centro em cerca de 8,5M€, pagamento anual decorrente da decisão arbitral de 2015, sem paralelo em 2019 (dado que o pagamento que deveria ocorrer em dezembro de 2019 apenas ocorreu em janeiro de 2020).

Quadro 3 – Encargos brutos totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga
Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2020	2T2020	3T2020	4T2020	Peso no Total (4T)	4T2019	Δ 4T2020/4T2019
Concessão Algarve	20 655	11 752	14 741	7 418	2%	2 572	188%
Concessão Beira Interior	9 433	18 916	9 459	18 878	5%	28 589	-34%
Concessão Interior Norte	30 578	21 752	13 972	20 731	6%	20 311	2%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	49 380	33 167	24 204	32 705	9%	29 070	13%
Concessão Travessia do Tejo	21	(1 445)	66	(5 537)	-2%	(4 959)	-12%
Concessão Grande Lisboa	12 261	7 052	5 768	7 853	2%	7 659	3%
Concessão Oeste	-	79	36	36	0%	69	-48%
Concessão Costa de Prata	24 425	12 006	13 702	12 892	4%	13 447	-4%
Concessão Grande Porto	33 403	20 365	16 800	22 802	7%	22 094	3%
Concessão Norte Litoral	27 372	13 373	14 560	13 825	4%	11 568	20%
Concessão Norte	60 569	40 610	34 979	39 184	11%	30 401	29%
Concessão Douro Litoral	7 865	4 917	16	4 975	1%	4 769	4%
Concessão Litoral Centro	8 521	22	3	8 512	2%	33	n.a.
Concessão Brisa	-	-	-	-	0%	-	n.a.
Subconcessão Transmontana	20 641	17 620	8 837	17 673	5%	15 950	11%
Subconcessão Douro Interior	33 208	26 941	13 471	26 942	8%	26 941	0%
Subconcessão Pinhal Interior	49 981	38 956	19 360	38 721	11%	66 245	-42%
Subconcessão Litoral Oeste	56 223	42 102	20 747	41 252	12%	41 179	0%
Subconcessão Baixo Tejo	38 374	18 714	14 140	22 039	6%	45 006	-51%
Subconcessão Baixo Alentejo	18 170	13 755	6 870	13 755	4%	14 290	-4%
Subconcessão Algarve Litoral	-	-	-	-	0%	-	n.a.
Outros ⁽¹⁾	24	2	57	13	0%	157	-92%
TOTAL	501 103	340 655	231 788	344 671	100%	375 392	-8%

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 2020, o valor recebido pelo setor público ascendeu a, aproximadamente, 79,1 milhões de euros (*cf.* Gráfico 7 e Quadro 4 seguintes), representando uma diminuição de cerca de 21,5 milhões de euros (-21%) relativamente ao período homólogo anterior.

Embora os desvios sejam generalizados, destacam-se, em termos de perda de receita de portagem, em termos nominais, as concessões do Algarve (-4,0M€), do Norte (-3,3M€), das Beiras Litoral e Alta (-2,3M€) e do Grande Porto (-2,2M€).

No Gráfico 7 seguinte, apresenta-se a evolução trimestral das receitas no setor rodoviário e, de forma a 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 setor rodoviário no período compreendido entre o 4.º trimestre de 2015 e o 4.º trimestre de 2020

Valores em milhares de euros



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

Tendo por base o gráfico anterior, verifica-se para além da diminuição da receita face ao trimestre homólogo, tal como mencionado anteriormente, também uma diminuição das receitas na ordem dos 16%, comparativamente com o trimestre imediatamente anterior. A diminuição face ao trimestre anterior é explicada pelo agravamento das medidas de limitações à circulação, em virtude da ocorrência da pandemia da doença Covid-19 e pelo efeito de sazonalidade de tráfego, que se tem vindo a caracterizar e demonstrar pela evolução histórica

das receitas (diminuição recorrente no volume de tráfego do 4.º trimestre em comparação com o 3.º trimestre).

A quebra verificada a partir do 2.º trimestre de 2020 (em termos homólogos, de forma a isolar o impacto da sazonalidade), contrasta com uma tendência de crescimento sustentado que se vinha a verificar no setor rodoviário, mesmo desconsiderado o impacto da atualização tarifária na evolução de receitas.

No *Quadro 4* seguinte, apresentam-se as receitas totais obtidas, por PPP, e a respetiva comparação com o período homólogo de 2019.

Importa destacar o elevado peso que assumem as receitas das concessões do Norte, da Beiras Litoral/ Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto, do Norte Litoral e do Algarve, todas com uma participação individual superior a 10% e que, em conjunto, representam cerca de 79% da receita total obtida no período em análise.

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

Valores em milhares de euros

Receitas	1T2020	2T2020	3T2020	4T2020	Peso no Total (4T)	4T2019	Δ 4T2020/4T2019
Concessão Algarve	5 415	3 749	12 646	8 114	10%	12 095	-33%
Concessão Beira Interior	-	-	-	-	0%	-	n.a.
Concessão Interior Norte	4 191	2 651	4 814	4 320	5%	5 359	-19%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	11 506	7 358	11 571	10 929	14%	13 195	-17%
Concessão Travessia do Tejo	-	-	-	-	0%	-	n.a.
Concessão Grande Lisboa	4 212	2 054	3 166	3 525	4%	4 729	-25%
Concessão Oeste	-	-	-	-	0%	-	n.a.
Concessão Costa de Prata	10 313	6 243	10 456	9 535	12%	11 490	-17%
Concessão Grande Porto	10 202	5 464	9 166	8 689	11%	10 877	-20%
Concessão Norte Litoral	8 890	4 856	10 737	8 677	11%	10 359	-16%
Concessão Norte	17 721	9 783	21 132	16 354	21%	19 634	-17%
Concessão Douro Litoral	-	-	-	-	0%	-	n.a.
Concessão Litoral Centro	-	-	-	-	0%	-	n.a.
Concessão Brisa	1 699	1 272	1 772	-	0%	1 360	-100%
Subconcessão Transmontana	856	438	884	706	1%	692	2%
Subconcessão Douro Interior	-	-	-	-	0%	-	n.a.
Subconcessão Pinhal Interior	3 847	2 342	4 241	3 812	5%	4 219	-10%
Subconcessão Litoral Oeste	1 192	752	1 152	1 167	1%	1 286	-9%
Subconcessão Baixo Tejo	4 878	1 525	2 436	3 032	4%	5 002	-39%
Subconcessão Baixo Alentejo	-	-	-	-	0%	-	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	-	-	-	-	0%	-	n.a.
Outros ⁽¹⁾	430	274	507	253	0%	290	-13%
TOTAL	85 353	48 742	94 679	79 116	100%	100 588	-21%

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

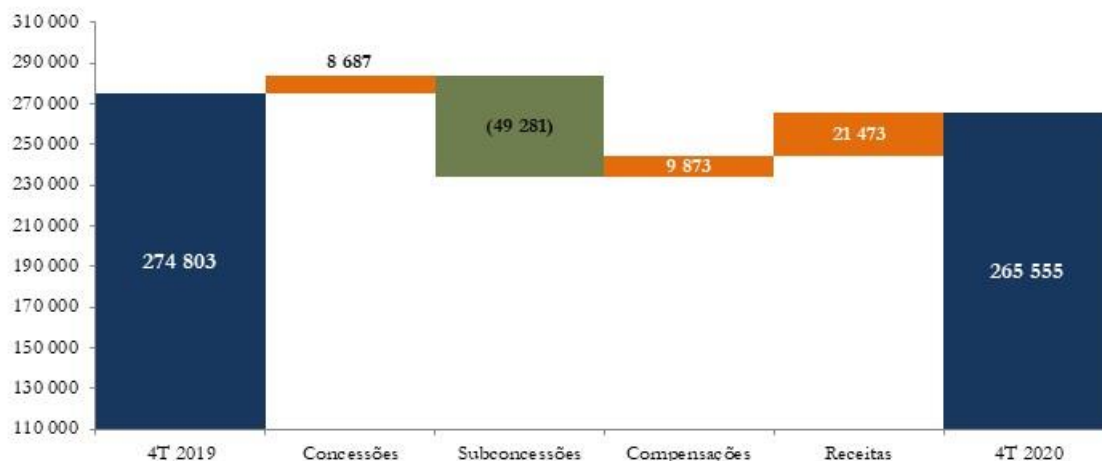
Nota: (1) Inclui receitas diretas da IP (quiosques/easytoll).

4.1.1.3.3 *Encargos líquidos*

Tal como referido anteriormente, no 4.º trimestre de 2020 os encargos líquidos do setor público com as PPP rodoviárias cifraram-se em cerca de 265,6 milhões de euros, representando uma diminuição de aproximadamente 9,2 milhões de euros face ao período homólogo de 2019. Esta diminuição é essencialmente explicada pelo decréscimo dos encargos brutos, em cerca de 30,7 milhões de euros, mitigada pela diminuição de receitas, de aproximadamente 21,5 milhões de euros (conforme pontos anteriores) e gráfico seguinte.

Gráfico 8 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do setor rodoviário entre o 4.º trimestre de 2019 e o 4.º trimestre de 2020

Valores em milhares de euros



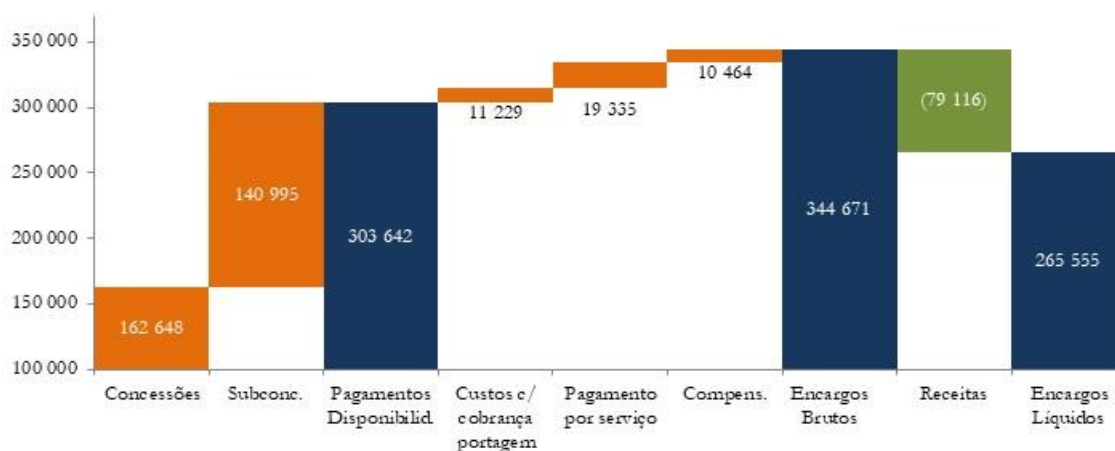
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

Os pagamentos por disponibilidade, no 4.º trimestre de 2020 têm um peso de, aproximadamente, 88% no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, conforme evidenciado no *Gráfico 9* seguinte, o que se justifica, sobretudo, pelo facto de grande parte das concessões¹³ e a totalidade das subconcessões beneficiarem, atualmente, de um modelo de remuneração essencialmente baseado na disponibilidade das vias.

¹³ 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 2020

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 setor público foram as subconcessões do Litoral Oeste, do Pinhal Interior, Douro Interior e a concessão do Norte e das Beiras Litoral e Alta, as quais representaram, no conjunto, cerca de 146,5 milhões de euros, correspondendo a aproximadamente 55% do total de encargos líquidos com as PPP do setor.

Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	1T2020	2T2020	3T2020	4T2020	Peso no Total (4T)	4T2019	Δ 4T2020/4T2019
Concessão Algarve	15 241	8 003	2 095	(696)	0%	(9 523)	93%
Concessão Beira Interior	9 433	18 916	9 459	18 878	7%	28 589	-34%
Concessão Interior Norte	26 386	19 101	9 159	16 411	6%	14 952	10%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	37 874	25 809	12 634	21 776	8%	15 875	37%
Concessão Travessia do Tejo	21	(1 445)	66	(5 537)	-2%	(4 959)	-12%
Concessão Grande Lisboa	8 049	4 998	2 601	4 328	2%	2 930	48%
Concessão Oeste	-	79	36	36	0%	69	-48%
Concessão Costa de Prata	14 112	5 763	3 246	3 357	1%	1 957	72%
Concessão Grande Porto	23 201	14 901	7 634	14 113	5%	11 217	26%
Concessão Norte Litoral	18 482	8 537	3 823	5 148	2%	1 209	326%
Concessão Norte	42 848	30 827	13 847	22 830	9%	10 767	112%
Concessão Douro Litoral	7 865	4 917	16	4 975	2%	4 769	4%
Concessão Litoral Centro	8 521	22	3	8 512	3%	33	n.a.
Concessão Brisa	(1 699)	(1 272)	(1 772)	-	0%	(1 360)	100%
Subconcessão Transmontana	19 785	17 182	7 953	16 968	6%	15 258	11%
Subconcessão Douro Interior	33 208	26 941	13 471	26 942	10%	26 941	0%
Subconcessão Pinhal Interior	46 134	36 613	15 120	34 909	13%	62 026	-44%
Subconcessão Litoral Oeste	55 030	41 349	19 595	40 086	15%	39 893	0%
Subconcessão Baixo Tejo	33 495	17 189	11 704	19 007	7%	40 004	-52%
Subconcessão Baixo Alentejo	18 170	13 755	6 870	13 755	5%	14 290	-4%
Subconcessão Algarve Litoral	-	-	-	-	0%	-	n.a.
Outros ⁽¹⁾	(406)	(272)	(450)	(241)	0%	(133)	-81%
TOTAL	415 750	291 912	137 109	265 555	100%	274 803	-3%

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

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

4.1.1.4 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 6 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor rodoviário em 2020 - respectiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Rodoviárias	AC 2020	Peso no Total	AC 2019	Δ AC 2020 / AC 2019	2020P	% Execução
Encargos brutos	1 418 216	100%	1 424 914	0%	1 500 758	95%
Pagamentos por Disponibilidade	1 264 739	89%	1 296 566	-2%		
Concessões	728 066	51%	721 283	1%		
Subconcessões	536 673	38%	575 283	-7%		
Custos com serviço de cobrança de portagem⁽¹⁾	40 252	3%	41 084	-2%		
Pagamento por serviço⁽²⁾	74 139	5%	74 957	-1%		
Compensações/REF's e Grandes Reparações	39 087	3%	12 307	218%		
Receitas	307 890	22%	384 031	-20%	386 824	80%
Concessões	273 166	19%	346 619	-21%		
Subconcessões	33 260	2%	31 726	5%		
Outros ⁽³⁾	1 464	0%	5 685	-74%		
Encargos líquidos totais	1 110 326	78%	1 040 883	7%	1 113 934	100%
Taxa de cobertura	22%		27%		26%	

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

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

Em 2020, os encargos líquidos do setor público com as PPP rodoviárias ascenderam a 1 110,3 milhões de euros, representando um aumento (de cerca de 7%) face ao verificado no período homólogo anterior, resultado da diminuição verificada ao nível das receitas de portagem (de cerca de 20%). O nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas situou-se nos 22%, valor inferior ao registado no período homólogo (de 27%).

A diminuição verificada ao nível das receitas, em cerca de 76,1 milhões de euros, face ao período homólogo anterior, é essencialmente justificada pelas limitações impostas à circulação de pessoas devido as medidas impostas de combate à pandemia da doença Covid-19 com particular ênfase no 2.º trimestre de 2020.

Relativamente aos encargos brutos, embora em termos acumulados totais não se tenha verificado um decréscimo significativo (-6,7M€), as principais variações face ao período homólogo são:

- (i) Diminuição dos pagamentos por disponibilidade realizados à concessionária da Beira Interior e Interior Norte, em cerca de 32,3 milhões de euros, de acordo com a evolução das tarifas contratualmente prevista;
- (ii) Diminuição dos encargos brutos com a subconcessionária Pinhal Interior face ao trimestre homólogo anterior dado que, em 2019, foi efetuado um pagamento de regularização em cerca de 25,8 milhões de euros, referente a pagamentos parciais de 2018 e do 1.º semestre de 2019;
- (iii) Redução de encargos com a subconcessão do Baixo Tejo, em cerca de 21,1 milhões de euros, dado que em 2019 foi efetuado um pagamento de regularização parcial 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) Diminuição, em cerca de 16,3 milhões de euros, de pagamentos de disponibilidade e serviço à subconcessionária Transmontana, essencialmente explicado, pelo facto de, no seguimento da pronúncia do Tribunal de Contas ao recurso interposto pela IP, ter sido efetuado o pagamento do montante em dívida, em agosto de 2019;
- (v) Pela diminuição, em cerca de 6,7 milhões de euros, do valor dos pagamentos de reconciliação, a título de disponibilidade, às concessionárias do Grande Porto e do Interior Norte (-4,1M€) e à subconcessionária do Pinhal Interior (-2,6M€);
- (vi) Aumento dos valores pagos pela concessionária da Lusoponte, em cerca de 6,6 milhões de euros, resultante essencialmente da diferença do valor de pagamento anual à IP, contratualmente definido nos termos do acordo para a reposição do reequilíbrio financeiro de 2012¹⁴ e do não pagamento de reconciliação de 0,7 milhões de euros que ocorreu no período homólogo de 2019 (referente a participações do SIEV), mitigado pela diferença dos pagamentos de reconciliação face ao período homólogo em cerca de 0,5 milhões de euros

¹⁴ Estes fluxos decorrem nos termos do acordo para a reposição do reequilíbrio financeiro de 2012 – acordo esse que, até ao ano transato, previa fluxos nos dois sentidos (da concessionária para o concedente e vice-versa) e que, a partir de 2020, se prevê virem a existir fluxos apenas da concessionária para o concedente.

(decorrentes dos REF de alteração das tarifas de monovolumes e do Desconto de Utente Frequente); e

- (vii) Pela diminuição, em cerca de 5,5 milhões de euros, do valor de dedução aos pagamentos efetuados à concessionária do Norte Litoral, em virtude da aplicação da cláusula de neutralidade fiscal (sendo esta diminuição o resultado de uma dedução, de cerca de 2,6 milhões de euros, no período em análise, que contrasta com um aumento dos pagamentos, em cerca de 2,9 milhões de euros, quando comparado com o período homólogo anterior).

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pelo:

- (i) Aumento dos pagamentos por disponibilidade, em cerca de 49,9 milhões de euros e de acordo com a evolução das tarifas contratualmente prevista, às concessionárias do Norte, das Beiras Litoral e Alta e do Grande Porto (+35,4M€) e à subconcessionária do Pinhal Interior (+14,5M€);
- (ii) Aumento, em cerca de 25,3 milhões de euros, dos pagamentos de compensação para REF realizados às concessionárias do Litoral Centro (+17,0M€), Douro Litoral (+8,3M€), no âmbito das decisões arbitrais, respetivamente, de 2015 e 2017. Não obstante os recursos interpostos pelo Estado (entretanto julgados improcedentes), que tem vindo a liquidar as compensações (de teor recorrente, anual ou semianual), sensivelmente, desde a data das respetivas decisões arbitrais. No caso do Douro Litoral, o pagamento realizado em janeiro (7,8M€), de carácter excecional, respeita à liquidação de encargos com o processo arbitral. No caso do Litoral Centro, foram efetuados 2 pagamentos, sendo que o pagamento efetuado em janeiro é relativo a valores devidos e não liquidados em 2019 (o REF em questão tem previsto 1 pagamento anual em dezembro de cada ano);
- (iii) Aumento, em cerca de 15,5 milhões de euros, dos pagamentos de reconciliação de disponibilidade efetuados às concessões do Norte e das Beiras Litoral e Alta (+3,7M€) e às subconcessões Transmontana, do Baixo Tejo, do Baixo Alentejo e Douro Interior (+11,8M€);
- (iv) Pagamento, às subconcessionárias do Litoral Oeste e do Baixo Tejo, totalizando 7,4 milhões de euros, fruto dos acordos alcançados referentes aos litígios relativos aos Dispositivos Eletrónicos de Matrícula; e
- (v) Redução das deduções, em cerca de 7,0 milhões de euros, referente aos pagamentos efetuados às concessionárias do Grande Porto, das Beiras Litoral e

Beira Alta, da Costa da Prata e Interior Norte relativamente aos anos de 2016, 2017 e 2018, na sequência da aplicação da cláusula de neutralidade fiscal prevista contratualmente.

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, e tal como demonstrado no *Quadro 7* seguinte, verifica-se que, em 2020, as parcerias mais onerosas para o setor público foram as subconcessões do Litoral Oeste, do Pinhal Interior, do Douro Interior e do Baixo Tejo e as concessões do Norte e da Beiras Litoral/ Beira Alta, as quais, no seu conjunto, representaram cerca de 679,2 milhões de euros de encargos líquidos, correspondendo a 61% do total de encargos líquidos com as PPP do setor.

Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário em 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto
Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	AC 2020	Peso no Total	AC 2019	Δ AC 2020/ AC 2019	2020P	% Execução
Concessão Algarve	24 642	2%	9 019	173%	14 777	167%
Concessão Beira Interior	56 685	5%	83 159	-32%	56 210	101%
Concessão Interior Norte	71 056	6%	72 060	-1%	68 522	104%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	98 092	9%	76 380	28%	115 180	85%
Concessão Travessia do Tejo	(6 894)	-1%	(255)	n.a.	(7 384)	93%
Concessão Grande Lisboa	19 976	2%	15 915	26%	17 654	113%
Concessão Oeste	151	0%	145	4%	148	102%
Concessão Costa de Prata	26 478	2%	17 892	48%	39 732	67%
Concessão Grande Porto	59 848	5%	50 404	19%	68 387	88%
Concessão Norte Litoral	35 989	3%	28 473	26%	42 612	84%
Concessão Norte	110 353	10%	70 568	56%	107 095	103%
Concessão Douro Litoral	17 772	2%	9 438	88%	9 954	179%
Concessão Litoral Centro	17 057	2%	49	n.a.	10 104	169%
Concessão Brisa	(4 743)	0%	(5 430)	13%	(5 466)	87%
Subconcessão Transmontana	61 888	6%	67 497	-8%	61 551	101%
Subconcessão Douro Interior	100 562	9%	99 994	1%	100 997	100%
Subconcessão Pinhal Interior	132 776	12%	142 106	-7%	130 872	101%
Subconcessão Litoral Oeste	156 060	14%	149 440	4%	149 639	104%
Subconcessão Baixo Tejo	81 395	7%	103 178	-21%	81 220	100%
Subconcessão Baixo Alentejo	52 550	5%	56 300	-7%	52 124	101%
Subconcessão Algarve Litoral	-	0%	-	n.a.	-	n.a.
Outros ⁽¹⁾	(1 369)	0%	(5 448)	75%	4	n.a.
TOTAL	1 110 326	100%	1 040 883	7%	1 113 934	100%

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

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

Em termos de execução orçamental global, o valor dos encargos líquidos registado no período em análise com as parcerias rodoviárias ficou em linha com total previsto no Relatório do OE2020 (-3,6M€). Este nível de execução resulta de dois fatores que praticamente se compensaram. Por um lado, em termos de receitas, o nível de execução orçamental fixou-se apenas em 80% (menos 78,9M€ face ao orçamento), resultado da quebra das receitas de portagem, consequência da pandemia da doença Covid-19 e respetivas limitações à circulação implementadas como medida para o seu combate. Por outro lado, relativamente aos encargos brutos, o nível de execução fixou-se em 95% do orçamentado (-82,5M€).

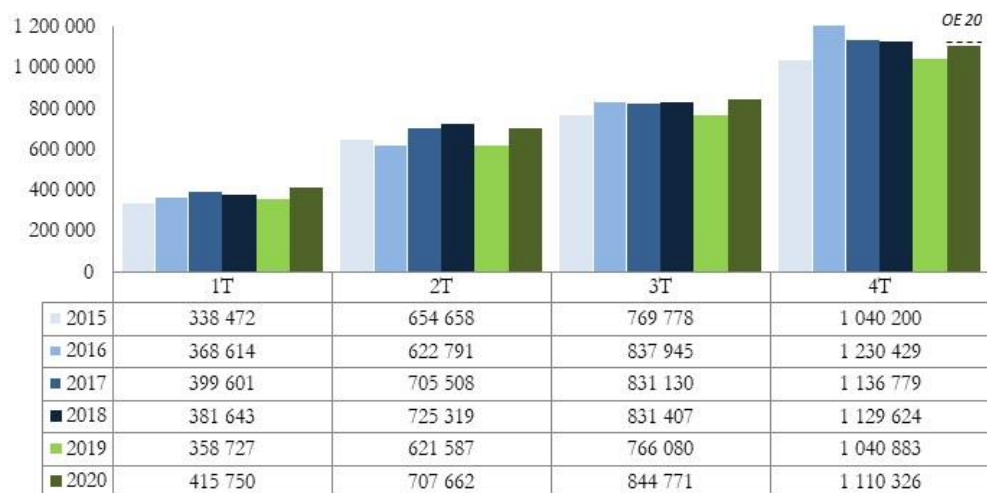
No caso das receitas, as concessões que se destacaram por um maior desvio face ao orçamento foram a concessão do Norte, do Algarve, das Beiras Litoral e Alta e Costa de Prata que representam 58% da variação (-45,8M€).

Relativamente ao decréscimo dos encargos brutos (-82,5M€), estes são maioritariamente justificados pelo nível de execução das Grandes Reparações, que se fixou em 4% face ao valor previsto no Relatório do OE2020 (originando uma poupança de cerca 75M€), nomeadamente nas concessões das Beiras Litoral e Alta, da Costa de Prata, do Norte Litoral, do Grande Porto, da Concessão Norte e Grande Lisboa.

Por fim, em termos de encargos líquidos destaca-se, pelos níveis de execução orçamental evidenciados, (i) a Concessão da Beira Litoral/ Beira Alta (-17M€), maioritariamente justificado pelo decréscimo nos encargos brutos de 26,3 milhões de euros (essencialmente explicado pela não realização de grandes reparações), parcialmente mitigado pelo decréscimo das receitas em 9,2 milhões de euros; (ii) a Concessão da Costa de Prata (-13,2M€), explicado pelo decréscimo de encargos brutos de 21,5 milhões de euros (maioritariamente não realização de grandes reparações), parcialmente mitigado pelo decréscimo da receita em 8,3 milhões de euros e (iii) a Concessão do Grande Porto (-8,5M€), com um decréscimo ao nível dos encargos brutos de 15,6 milhões de euros (grande parte explicado pela não realização de grandes reparações), parcialmente mitigado pelo decréscimo ao nível das receitas de 7,1 milhões de euros; bem como, em sentido contrário, (iv) a Concessão do Algarve (+9,8M€), com um decréscimo ao nível das receitas face ao orçamento de 13,6 milhões de euros e (v) a Concessão do Douro Litoral (+ 7,8 M€), devido ao pagamento de carácter excepcional, respeitante à liquidação de encargos com um processo arbitral que não estava orçamentado.

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

Valores em milhares de euros



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

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

No que diz respeito ao nível de cobertura dos encargos, da análise cruzada entre os encargos do período e as receitas obtidas por PPP rodoviária, confirma-se que as receitas de portagem são insuficientes para assegurar a cobertura dos encargos suportados anualmente pelo setor público, relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração, agravado, no período em análise, pela quebra das receitas de portagem, com maior incidência no 2.º trimestre de 2020.

Conforme evidenciado no *Quadro 8* seguinte, em 2020, o nível de cobertura ponderada médio dos encargos situou-se nos 22%, valor inferior ao registado em 2019 (27%).

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

adicionalmente, com a projeção de um perfil crescente de evolução do tráfego (e respetivas receitas de portagem).

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

Inversamente destaca-se 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).

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

Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos em 2020

Valores em milhares de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Receitas	Déficit	Taxa de cobertura
Concessão Algarve	54 566	29 924	24 642	55%
Concessão Beira Interior	56 685	-	56 685	n.a.
Concessão Interior Norte	87 033	15 977	71 056	18%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	139 456	41 364	98 092	30%
Concessão Travessia do Tejo	(6 894)	-	(6 894)	n.a.
Concessão Grande Lisboa	32 934	12 958	19 976	39%
Concessão Oeste	151	-	151	n.a.
Concessão Costa de Prata	63 025	36 547	26 478	58%
Concessão Grande Porto	93 370	33 522	59 848	36%
Concessão Norte Litoral	69 130	33 141	35 989	48%
Concessão Norte	175 342	64 990	110 353	37%
Concessão Douro Litoral	17 772	-	17 772	n.a.
Concessão Litoral Centro	17 057	-	17 057	n.a.
Concessão Brisa	-	4 743	(4 743)	n.a.
Subconcessão Transmontana	64 771	2 883	61 888	4%
Subconcessão Douro Interior	100 562	-	100 562	n.a.
Subconcessão Pinhal Interior	147 018	14 242	132 776	10%
Subconcessão Litoral Oeste	160 323	4 263	156 060	3%
Subconcessão Baixo Tejo	93 268	11 872	81 395	13%
Subconcessão Baixo Alentejo	52 550	-	52 550	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	-	-	-	n.a.
Outros ⁽¹⁾	95	1 464	(1 369)	1540%
TOTAL	1 418 216	307 890	1 110 326	22%

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

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

4.1.2 Setor Ferroviário

4.1.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

A Fertagus, concessionária que assegura a exploração do Eixo Ferroviário Norte-Sul e a manutenção dos comboios e estações da Margem Sul (do Pragal a Penalva), desde a implementação do novo sistema tarifário na área metropolitana de Lisboa¹⁵, no âmbito do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART)¹⁶, que a sua remuneração assenta, para além das receitas comerciais decorrentes da venda de títulos de transporte diretamente efetuada pela Fertagus, também em compensações devidas pela Área Metropolitana de Lisboa, enquanto autoridade de transportes, como contrapartida das obrigações de redução tarifária assumidas por esta operadora nos passes. Este quadro contrasta com o anterior, dado que esta concessionária assumia totalmente o risco da procura do serviço de transporte, assentando o sistema remuneratório nas receitas diretamente decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul, não estando previstos contratualmente quaisquer encargos para o setor público, numa base recorrente. No contexto atual, em consequência da mudança de paradigma devido à redução tarifária mencionada anteriormente e mediante o qual a Fertagus deixou de assumir integralmente o risco de procura, a Fertagus tem direito a acertos caso se verifique uma evolução negativa das variáveis críticas para a sua operação; simetricamente, se essas variáveis evoluírem de forma positiva, o Estado terá direito aos acertos correspondentes.

À semelhança da Fertagus, também a remuneração da MTS, entidade a quem foi atribuída a concessão da rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo, assenta nas receitas cobradas aos utilizadores do serviço, nas receitas publicitárias e nos rendimentos decorrentes da exploração de áreas comerciais e parques de estacionamento. Adicionalmente, encontram-se contratualmente previstas participações do concedente, devidas sempre que o tráfego

¹⁵ A partir de 1 de abril de 2019, através do Regulamento n.º 278-A/2019 da Área Metropolitana de Lisboa, de 19 de março (publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 61, de 27 de março de 2019).

¹⁶ O PART tem como objetivos combater as externalidades negativas associadas à mobilidade, visando atrair passageiros para o transporte público e apoiando para esse efeito as autoridades de transporte com uma verba anual que lhes permita operar um ajustamento tarifário e da oferta, cujo financiamento se encontrava originalmente previsto na Lei do Orçamento de Estado para 2019 (artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro), tendo sido posteriormente desenvolvido através do Despacho n.º 1234-A/2019 do Secretário de Estado do Orçamento e do Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade, de 31 de janeiro (publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 24, de 4 de fevereiro de 2019).

de passageiros seja inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão. 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. A MST tem ainda direito a compensações devidas pela Área Metropolitana de Lisboa, enquanto autoridade de transportes, como contrapartida das obrigações de redução tarifária assumidas por esta operadora nos passes.

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

No que diz respeito à Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda., subconcessionária à qual foi atribuída a subconcessão do Metro do Porto, a respetiva remuneração anual é essencialmente constituída por uma componente fixa e por uma componente variável (em função do número de quilómetros realizados) detalhadas no contrato de subconcessão disponível no *website* da UTAP.

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

4.1.2.2 *Evolução da procura*

Não obstante a análise individual a cada uma das parcerias apresentada no presente capítulo, é de destacar que a pandemia da doença Covid-19, bem como as respetivas medidas restritivas da circulação, impactaram negativamente a procura em cada uma das parcerias em análise.

No que respeita 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 do facto 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, tendo por base as estimativas obtidas pelo IMT e pela subconcessionária, viajaram na Fertagus cerca de 15,3 milhões de passageiros, representando um decréscimo de 36,9% aproximadamente face ao valor registado no ano anterior¹⁷. Em termos de passageiros.km, foi estimado uma redução na ordem dos 35,8% (passando de 547M pass.km para 351K pass.km).

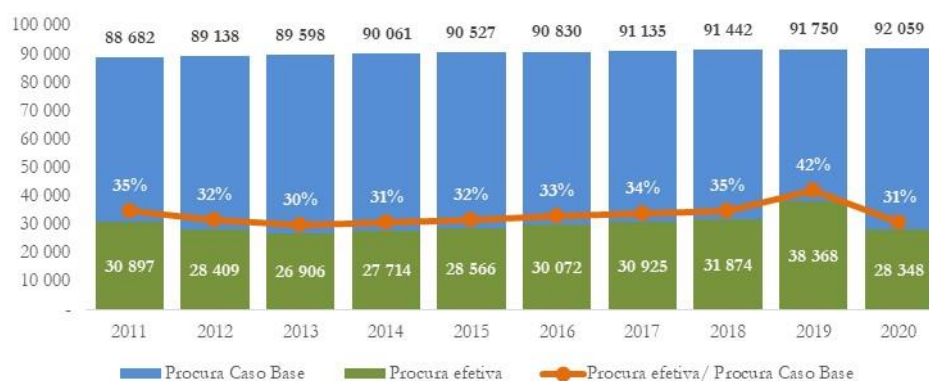
Por sua vez, a procura verificada no MST ascendeu, segundo o IMT, a cerca de 28,3 milhões de passageiros.km, representando um decréscimo de aproximadamente 26,1% face ao período homólogo anterior. Depois da quebra na procura, registada em 2012 e 2013, assistiu-se, de 2014 a 2019, a uma tendência de recuperação da procura, algo que se inverteu novamente em 2020, resultado da pandemia da doença Covid-19.

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.* se pode verificar nos pontos seguintes).

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

Valores em milhares de passageiros.km

¹⁷ Em ambos os anos foi utilizada como metodologia, no caso dos PT, a aplicação da percentagem de 75% sobre as validações do sistema de bilhética, na medida em que foi essa percentagem, em média, apurada pela AML para efeitos do mesmo cálculo. Para o apuramento dos PKT de 2019, ao resultado dos PT foi aplicado o percurso médio apurado com base no dia útil das contagens de novembro de 2019 e para os PKT de 2020 foi utilizado o valor de PT apurado através dos 75% das validações e utilizado o percurso médio apurado através de contagens realizadas em 4 meses.



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

A Viaporto, começou a exploração do Metro do Porto no início de abril de 2018 e reportou, entre essa data e o final de dezembro desse ano, 47,5 milhões de passageiros¹⁸, valor que aumentou para 71,5 milhões de passageiros em 2019, em parte justificado pelo ano completo de atividade. O ano de 2020, consequência da pandemia da doença Covid-19, teve uma diminuição de cerca de 43,5% face ao período homólogo anterior, tendo o número de passageiros ascendido a aproximadamente 40,4 milhões de passageiros.

4.1.2.3 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 9 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor ferroviário no 4.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2020	2T2020	3T2020	4T2020	Peso no Total (4T)	4T2019	Δ 4T2020/4T2019
Concessão do MST	1 932	1 804	1 987	-	0%	1 817	-100%
Concessão Eixo Norte/Sul	-	-	(2)	-	0%	-	n.a.
Subconcessão do Metro do Porto	9 097	10 320	10 769	11 297	100%	11 745	-4%
TOTAL	11 030	12 125	12 754	11 297	100%	13 562	-17%

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

Os encargos do setor público com o setor ferroviário ascenderam, no 4.º trimestre de 2020, a cerca de 11,3 milhões de euros, um montante inferior, em cerca de 17%, ao registado no período homólogo anterior. Esta diminuição é essencialmente explicada pela não ocorrência de pagamento de compensações de insuficiência de tráfego à concessionária do MST, enquanto que no 4.º trimestre de 2019 se tinha verificado o pagamento referente à compensação de insuficiência de tráfego do 2.º trimestre desse ano.

¹⁸ Medidos pelo número de validações efetuado.

4.1.2.4 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

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

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	AC 2020	Peso no total	AC 2019	Δ AC 2020/ AC 2019	2020P	% Execução
Concessão do MST	5 724	12%	7 979	-28%	8 347	69%
Concessão Eixo Norte/Sul	(2)	0%	(5)	52%	-	n.a.
Subconcessão Metro do Porto	41 483	88%	41 136	1%	46 082	90%
TOTAL	47 205	100%	49 111	-4%	54 429	87%

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

Em 2020, os encargos incorridos pelo parceiro público, no âmbito dos contratos de PPP do setor ferroviário, ascenderam a cerca de 47,2 milhões de euros, montante inferior ao registado no período homólogo anterior (-4%), resultado de uma diminuição dos pagamentos à concessionária do MST, em cerca de 2,2 milhões de euros (-28%).

Tal como evidenciado no *Quadro 10* anterior, cerca de 41,5 milhões de euros respeitam à subconcessão do Metro do Porto – pelos serviços prestados entre o período de novembro de 2019 e outubro de 2020. A variação registada, face ao período homólogo anterior, embora seja reduzida, está relacionada com um acréscimo de encargos decorrente da diferença no número de pagamentos mensais efetuados (no presente ano ocorreu mais um pagamento mensal face ao homólogo), mitigado por valores de penalidades contratualmente previstas que oneram a subconcessionária em função de indicadores de desempenho previamente definidos e que, no decorrer do presente ano, se cifraram em, sensivelmente, 2,8 milhões de euros.

Os restantes encargos de 5,7 milhões de euros estão relacionados com a concessão do MST – correspondendo os pagamentos a compensações devidas em virtude dos desvios verificados entre o nível do tráfego e o limite mínimo da banda de tráfego de referência garantida contratualmente. A diminuição do valor destes encargos (-28%) é explicado pelo facto de em 2020 terem sido efetuados 3 pagamentos de compensações por insuficiência de tráfego referentes a 3 trimestres (tráfego inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de

referência¹⁹), enquanto que no período homólogo anterior tinham sido efetuados 4 pagamentos.

Relativamente à execução orçamental, em 2020, o nível de encargos com as parcerias ferroviárias teve um nível de execução de 87% (-7,2M€). Esta variação é explicada, maioritariamente, pela execução orçamental do Metro do Porto (-4,6M€) que se fixou na ordem dos 90%. Este decréscimo deve-se, essencialmente, ao facto de não se ter previsto pagamentos ao concedente de penalizações/deduções relativos a 2020 (-2,8M€) e da diferença do montante de pagamentos da componente variável e de revisão de preços ter sido inferior ao previsto (1,8M€).

Relativamente à concessão do MST, que tem uma percentagem de execução de 69%, o decréscimo em termos de pagamentos deve-se a uma diferença temporal, isto é, em sede de orçamento foram contemplados 4 pagamentos trimestrais de compensação por insuficiência de tráfego e apenas ocorreram 3 pagamentos em 2020²⁰.

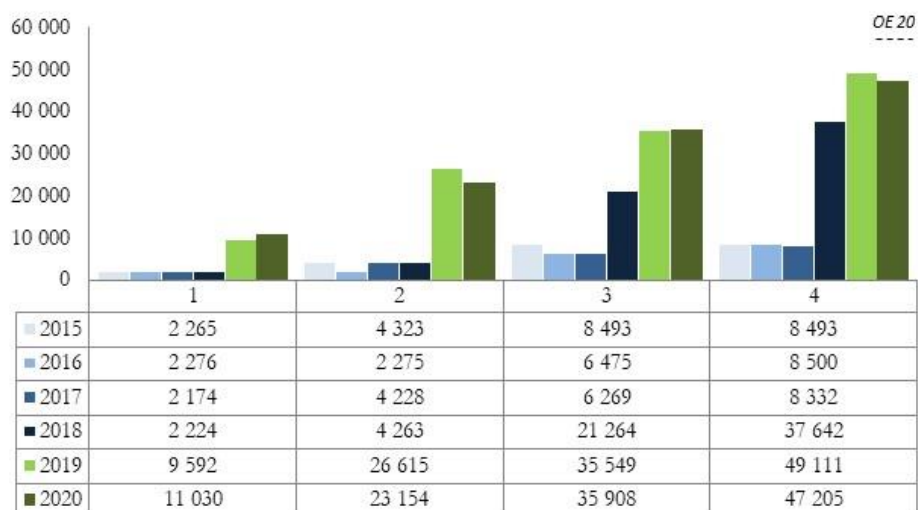
Através da análise do *Gráfico 12* seguinte, onde são apresentados os encargos acumulados, por trimestre, no setor ferroviário, verifica-se um aumento significativo a partir do 3.º trimestre de 2018. Este aumento deve-se ao início dos pagamentos à subconcessionária do Metro do Porto, sendo que até esta data os encargos ocorridos eram maioritariamente referentes à concessão do MST.

Gráfico 12 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor ferroviário no período compreendido entre 2015 e 2020

Valores em milhares de euros

¹⁹ Os pagamentos realizados em 2020 tiveram por base um tráfego real de 28 834 milhares de passageiros.km, enquanto os pagamentos efetuados no período homólogo anterior tiveram por base um tráfego real de 34 376 milhares de passageiros.km. É ainda de mencionar que os pagamentos ocorridos em 2020 são referentes ao tráfego do 3.º e 4.º trimestres de 2019 e 1.º trimestre de 2020 pelo que, nesta concessão, os impactos da pandemia da doença Covid-19 ainda não têm praticamente reflexo nos fluxos financeiros (apenas inclui o impacto do mês de março).

²⁰ O pagamento em questão foi regularizado em janeiro de 2021.



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

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

4.1.3 Setor Aeroportuário

4.1.3.1 *Tipologia dos fluxos financeiros*

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

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

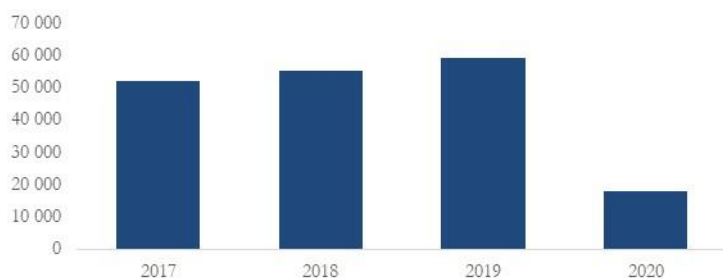
Assim sendo, os fluxos financeiros futuros associados à ANA respeitam, apenas, a receitas, não estando contratualmente previstos quaisquer encargos para o setor público, numa base recorrente, sem prejuízo de eventuais encargos decorrentes de processos de REF.

4.1.3.2 *Evolução 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 2020 viajaram na ANA cerca de 18,0 milhões de passageiros, representando um decréscimo de 69,6% face ao valor registado no ano anterior (59,1 milhões de passageiros), conforme gráfico 13 seguinte. O decréscimo verificado na procura é explicado, à semelhança do verificado noutros setores, pela ocorrência da pandemia da doença Covid-19, que veio alterar necessidades e comportamentos de mobilidade das pessoas, e pelas respetivas medidas restritivas da circulação de pessoas.

Gráfico 13 – Número de passageiros transportados anualmente no período compreendido entre 2017 e 2020



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo Ministério das Infraestruturas e Habitação.

4.1.3.3 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

No 4.º trimestre de 2020, não foi registado qualquer fluxo financeiro para o parceiro público, no âmbito dos contratos de concessão da ANA, uma vez que, tal como referido anteriormente, a partilha de receita da concessionária com o concedente terá início em 2023, não existindo, assim, qualquer fluxo a reportar no período em análise.

4.1.3.4 Evolução dos fluxos financeiros acumulados

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

4.1.4 Setor da Saúde

4.1.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

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

4.1.4.2 *Evolução da Procura*

A evolução da procura no setor da saúde apenas tem em conta as parcerias com as EG Estabelecimento, que à data inclui 3 unidades hospitalares. De ressaltar, como já referido anteriormente, que a EGEst Braga em virtude da conclusão, no ano transato, da prestação dos serviços clínicos, será excluída desta análise.

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 de informação provisória que será objeto de validação, no âmbito do respetivo processo de reconciliação, a efetuar posteriormente pelas entidades.

Em termos globais, verificou-se em 2020 uma quebra generalizada da procura face ao período homólogo anterior. Esta quebra está relacionada com a situação pandémica decorrente da doença Covid-19 e pelas medidas que foram implementadas no seu combate, tais como a suspensão temporária da atividade ambulatoria programada não urgente²¹. Complementarmente, foi dada preferência às consultas de avaliação de doentes em meios à distância e o número de recorrência às urgências também diminuiu.

No que concerne ao Hospital de Vila Franca de Xira, o nível de atividade apresentou um decréscimo generalizado, sendo de destacar a diminuição registada ao nível das urgências (-32%) e das consultas externa (-17%). Relativamente ao número de doentes equivalentes²², verificou-se um decréscimo de 13%, com maior impacto nas atividades cirúrgicas (conforme quadro n.º 11 seguinte).

²¹ *Cfm.* Despacho da Ministra da Saúde, sem número, de 15 de março de 2020.

²² Corresponde à quantidade de Episódios de Internamento, de Episódios de Cirurgias de Ambulatório e de Episódios de Ambulatório Médico, excluídos os casos e atos específicos.

Quadro 11 – Dados da produção Hospitalar do Hospital de Vila Franca de Xira - respetiva variação homóloga

	2020	2019	Δ 2020/ 2019
Doentes equivalentes	25 629	29 492	-13%
Internamento Cirúrgico	4 010	4 840	-17%
Internamento Médico	9 915	10 987	-10%
Cirurgia de Ambulatório	6 085	7 344	-17%
Ambulatório Médico	5 620	6 321	-11%
Consulta Externa	133 446	160 978	-17%
Urgência (atendimentos)	86 331	127 032	-32%
Hospital de Dia	3 091	4 358	-29%

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

Notas: Inclui dados de Produção Efetiva (reportada pela EG Estabelecimento como elegível) sendo que esta informação é provisória e será objeto de validação, no âmbito do respetivo processo de reconciliação, a efetuar posteriormente pelas entidades.

Quanto ao Hospital de Cascais, verificou-se igualmente um decréscimo em todas as linhas de atividade, sendo de destacar também o decréscimo registado ao nível das urgências (-33%) e das consultas externa (-8%). Quanto ao número de doentes equivalentes, verificou-se um decréscimo na ordem dos 10% com maior impacto na atividade de Internamento Médico (conforme quadro n.º 12 seguinte).

Quadro 12 – Dados da produção Hospitalar do Hospital de Cascais - respetiva variação homóloga

	2020	2019	Δ 2020/ 2019
Doentes equivalentes	18 831	20 931	-10%
Internamento Cirúrgico	3 617	4 167	-13%
Internamento Médico	8 440	9 918	-15%
Cirurgia de Ambulatório	6 774	6 846	-1%
Consulta Externa	146 417	159 588	-8%
Urgência (atendimentos)	100 938	151 779	-33%
Hospital de Dia	7 516	8 288	-9%

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

Notas: Inclui dados de Produção Efetiva (reportada pela EG Estabelecimento como elegível) sendo que esta informação é provisória e será objeto de validação, no âmbito do respetivo processo de reconciliação, a efetuar posteriormente pelas entidades.

No que respeita ao Hospital de Loures, destaca-se, mais uma vez, o decréscimo generalizado em todas as linhas de atividade, sendo de realçar, igualmente, o decréscimo registado ao nível das urgências (-39%) e das consultas externas (-17%). Quanto ao número de doentes equivalentes, verificou-se uma diminuição na ordem dos 17% com maior impacto nas atividades de internamento, conforme quadro n.º 13 seguinte.

Quadro 13 – Dados da produção Hospitalar de Loures - respetiva variação homóloga

	2020	2019	Δ 2020 / 2019
Doentes equivalentes	36 378	43 867	-17%
Internamento Cirúrgico	5 408	7 353	-26%
Internamento Médico	10 798	12 852	-16%
Cirurgia de Ambulatório	8 478	9 539	-11%
Ambulatório Médico	11 693	14 123	-17%
Consulta Externa	236 296	284 185	-17%
Urgência (atendimentos)	113 739	186 726	-39%
Hospital de Dia	12 387	15 224	-19%

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

Notas: Inclui dados de Produção Efetiva (reportada pela EG Estabelecimento como elegível) sendo que esta informação é provisória e será objeto de validação, no âmbito do respetivo processo de reconciliação, a efetuar posteriormente pelas entidades.

4.1.4.3 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*
Quadro 14 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor da saúde no 4.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga
Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2020	2T2020	3T2020	4T2020	Peso no Total (4T)	4T2019	Δ 4T2020/4T2019
Hospitais PPP - Estabelecimentos	71 576	57 427	57 797	89 492	91%	84 019	7%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	53 891	55 170	54 549	54 832	55%	53 588	2%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	14 578	-	-	30 264	31%	27 234	11%
Protocolos/outros ⁽³⁾	3 106	2 257	3 248	4 396	4%	3 197	38%
Hospitais PPP - Edifícios	9 334	12 315	10 472	9 334	9%	10 720	-13%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	9 334	9 334	9 334	9 334	9%	10 720	-13%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	-	2 981	1 138	-	0%	-	n.a.
Encargos Totais	80 910	69 743	68 269	98 826	100%	94 738	4%

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 2020, os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 98,8 milhões de euros, representando um crescimento, de cerca de 4%, face ao período homólogo do ano anterior. Este aumento resulta do aumento dos encargos incorridos com as EG Estabelecimento, de aproximadamente 7%, parcialmente mitigado por uma redução nos encargos incorridos com as EG Edifício, de aproximadamente 13%.

Relativamente às EG Estabelecimento, o aumento de 5,5 milhões de euros é explicado, essencialmente, pela diferença entre o valor de pagamento de reconciliação relativos à EGEst Loures face ao período homólogo (+11,3M€), dado que em 2019 apenas foi efetuado o pagamento parcial relativamente ao pagamento de reconciliação do ano anterior, sendo este efeito parcialmente mitigado por uma redução nos pagamentos de reconciliação face ao ano anterior da EG Estabelecimento do Hospital de Cascais (-5,1M€) e da EG Estabelecimento de Braga (-2,1M€).

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 do Hospital e Braga, no montante mensal de cerca de 0,4 milhões de euros (-1,2M€).

Tal como evidenciado no *Quadro 14* anterior, 4% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, no 4.º trimestre de 2020, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão. Nestes pagamentos inclui-se, entre outros, o valor do protocolo celebrado com a EG Estabelecimento do Hospital de Cascais para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA, no valor de 2,9 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 15 – Encargos líquidos totais por PPP do setor da saúde no 4.º trimestre de 2020 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2020	2T2020	3T2020	4T2020	Peso no Total (4T)	4T2019	Δ 4T2020 / 4T2019
H. Cascais	20 552	22 065	21 271	30 133	30%	34 083	-12%
EG Estabelecimento	18 192	18 631	18 911	27 773	28%	31 528	-12%
EG Edifício	2 360	3 434	2 360	2 360	2%	2 554	-8%
H. Braga	1 854	3 049	1 854	6 554	7%	10 507	-38%
EG Estabelecimento	-	-	-	4 700	5%	7 459	-37%
EG Edifício	1 854	3 049	1 854	1 854	2%	3 047	-39%
H. Loures	40 101	25 521	26 726	38 963	39%	26 779	45%
EG Estabelecimento	36 869	22 288	22 356	35 731	36%	23 553	52%
EG Edifício	3 232	3 232	4 370	3 232	3%	3 226	0%
H. VFXira	18 403	19 108	18 417	23 176	23%	23 370	-1%
EG Estabelecimento	16 515	16 508	16 530	21 288	22%	21 478	-1%
EG Edifício	1 887	2 600	1 887	1 887	2%	1 892	0%
TOTAL	80 910	69 743	68 269	98 826	100%	94 738	4%
Estabelecimentos	71 576	57 427	57 797	89 492	91%	84 019	7%
Edifícios	9 334	12 315	10 472	9 334	9%	10 720	-13%

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

O *Quadro 15* anterior apresenta a evolução dos encargos por PPP no 4.º trimestre de 2020, em comparação com o período homólogo do ano anterior, apresentando-se, seguidamente, as principais conclusões da análise do mesmo:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram um decréscimo face ao período homólogo anterior, de cerca de 12% (-3,9M€), resultante, essencialmente, da diminuição ocorrida nos encargos com a EG Estabelecimento relativos à diferença de pagamentos por reconciliação efetuados em comparação com o período homólogo (-5,1M€), efeito este que foi parcialmente mitigado pelo aumento verificado relativamente ao valor de pagamentos efetuados com protocolos (+1,1M€).
- No Hospital de Braga, verificou-se um decréscimo nos encargos totais face ao período homólogo, de cerca de 38% (-4,0M€), explicado essencialmente pela diminuição face ao ano anterior do valor de pagamentos de reconciliação à EG Estabelecimento (-2,1M€) e pela redução dos encargos com a EG do Edifício em virtude da evolução contratualmente prevista para os pagamentos de componente fixa (-1,2M€).
- No Hospital de Loures, o aumento dos respetivos encargos, em cerca de 45% (+12,2M€), resulta essencialmente do incremento do valor pago à EG Estabelecimento deste Hospital a título de pagamentos por reconciliação dado que no período homólogo apenas tinha sido feito um pagamento parcial do valor de reconciliação do ano anterior.
- No Hospital de Vila Franca de Xira, registou-se uma diminuição dos respetivos encargos globais, em cerca de 1%, devido, essencialmente, à diminuição face ao ano anterior do pagamento de reconciliação efetuado à EG Estabelecimento daquele Hospital (-1,1M€) parcialmente mitigado pelo aumento de pagamentos contratuais com a mesma entidade (+1,0M€).

4.1.4.4 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 16 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde em 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2020	Peso no total	AC 2019	Δ AC 2020/ AC 2019	2020P	% Execução
Hospitais PPP - Estabelecimentos	276 291	87%	379 014	-27%	273 037	101%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	218 442	69%	308 810	-29%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	44 843	14%	43 489	3%		
Protocolos/outros ⁽³⁾	13 006	4%	26 716	-51%		
Hospitais PPP - Edifícios	41 455	13%	48 520	-15%	41 607	100%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	37 336	12%	42 878	-13%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	4 119	1%	5 642	-27%		
Encargos Totais	317 747	100%	427 535	-26%	314 644	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).

No ano de 2020, os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 317,8 milhões de euros, representando um decréscimo, de cerca de 26%, face ao período homólogo anterior. Esta evolução resulta do efeito combinado da diminuição dos encargos incorridos com as EG Estabelecimento (de cerca de 27%) com a redução dos encargos verificada com as EG Edifício (de aproximadamente 15%).

Relativamente às EG Estabelecimento, a evolução registada é explicada, essencialmente, (i) pela praticamente não realização de pagamentos à EG Est Braga, em virtude da conclusão, no ano transato, da prestação dos serviços clínicos por esta entidade, resultando numa redução de encargos de, sensivelmente, 126,4 milhões de euros²³, (ii) pela diminuição do valor de pagamentos de reconciliação à EG Est Vila Franca de Xira em comparação com o período homólogo (-6,2M€), dado que no ano anterior tinham sido efetuados pagamentos de reconciliação referentes a dois anos de atividade e (iii) pela diferença do valor de pagamentos de reconciliação à EG Est Cascais em cerca de 5,1M€. Esta redução foi parcialmente mitigada

²³ Apenas foi efetuado o pagamento parcial do montante que estava previsto a título de pagamento de reconciliação pela atividade assistencial de 2019.

(i) pelo pagamento de reconciliação realizado à EG Estabelecimento do Hospital de Loures, no valor de cerca de 27,7 milhões de euros, relativo à atividade de 2018, sem paralelo no período homólogo anterior (dado que apenas tinha sido efetuado um pagamento parcial) e à atividade de 2019 e (ii) pelo incremento do valor dos duodécimos pagos às EG do Estabelecimento dos Hospitais de Loures, de Vila Franca de Xira e de Cascais, no valor acumulado de, aproximadamente, 7,0 milhões de euros, no decorrer do aumento da atividade de prestação de cuidados clínicos acordada com a EPC.

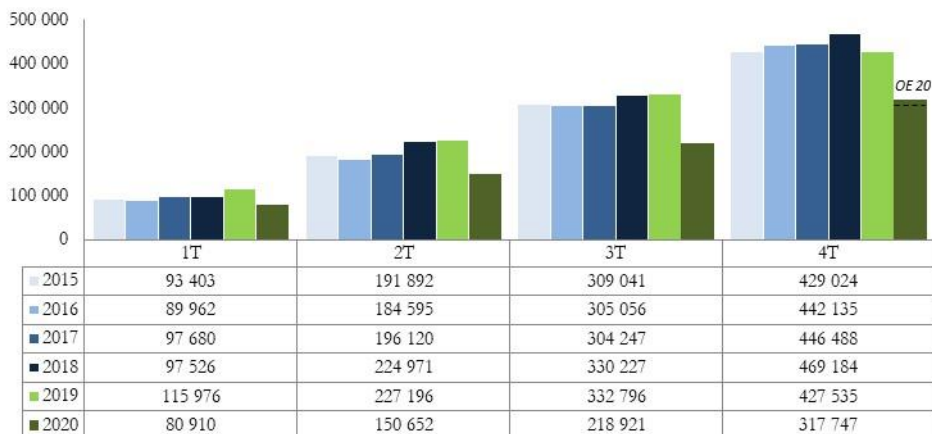
No que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução registada deve-se (i) à diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos efetuados à EG Edifício do Hospital de Braga, no montante mensal de cerca de 0,4 milhões de euros (-4,8M€) e (ii) à diminuição do valor do pagamento de reconciliação efetuado àquela mesma entidade (-1,5M€), quando comparado com o ano anterior.

Tal como evidenciado no *Quadro 16* anterior, cerca de 4% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde respeitaram, durante 2020, a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão, incluindo o protocolo celebrado com a EG Estabelecimento do Hospital de Cascais para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA, no valor de 10,2 milhões de euros. O referido protocolo, apesar de não ter enquadramento direto no contrato de gestão, é sujeito a um processo de renegociação anual, sendo submetido a fiscalização prévia do Tribunal de Contas.

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

Gráfico 14 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor da saúde no período compreendido entre 2015 e 2020

Valores em milhares de euros



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

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

Através da análise do *Gráfico 14* anterior, onde se apresentam os encargos acumulados por trimestre, é possível inferir uma tendência de crescimento dos encargos com as PPP da saúde ao longo dos anos, a qual é justificada, em grande medida, pelo aumento quase generalizado da produção hospitalar realizada pelas EG Estabelecimento. No entanto, o término da prestação de serviços clínicos em regime de parceria verificado em 2019 na EG Est Braga, e a consequente cessação dos pagamentos realizados a esta entidade, quebraram desde então a tendência de crescimento.

Quadro 17 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde em 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2020	Peso no total	AC 2019	Δ AC 2020 / AC 2019	2020P	% Execução
H. Cascais	94 021	30%	96 984	-3%	94 291	100%
EG Estabelecimento	83 507	26%	85 837	-3%	83 792	100%
EG Edifício	10 514	3%	11 147	-6%	10 499	100%
H. Braga	13 311	4%	145 996	-91%	19 295	69%
EG Estabelecimento	4 700	1%	131 116	-96%	10 553	45%
EG Edifício	8 612	3%	14 880	-42%	8 742	99%
H. Loures	131 311	41%	102 140	29%	116 819	112%
EG Estabelecimento	117 244	37%	88 128	33%	102 728	114%
EG Edifício	14 067	4%	14 012	0%	14 091	100%
H. VFXira	79 103	25%	82 414	-4%	84 240	94%
EG Estabelecimento	70 841	22%	73 933	-4%	75 965	93%
EG Edifício	8 262	3%	8 481	-3%	8 275	100%
TOTAL	317 747	100%	427 535	-26%	314 644	101%
Estabelecimentos	276 291	87%	379 014	-27%	273 037	101%
Edifícios	41 455	13%	48 520	-15%	41 607	100%

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

O *Quadro 17* anterior apresenta o valor dos encargos por PPP, em 2020, em comparação com o período homólogo anterior, sendo que as principais variações foram as seguintes:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram uma redução de cerca de 3% (-3,0M€), resultante do decréscimo do valor de pagamentos de reconciliação (-5,1M€) e pela diminuição dos pagamentos contratualmente definidos realizados à EG Edifício (-0,8M€), parcialmente mitigados pelo acréscimo dos pagamentos efetuados à EG Estabelecimento (+2,8M€), no decorrer do aumento da produção hospitalar acordada com a EPC.
- No que respeita ao Hospital de Braga, os encargos tiveram uma diminuição substancial, de aproximadamente 91% (-132,7M€), dado que não se verificaram praticamente pagamentos à EG Estabelecimento, em virtude do término da prestação dos serviços clínicos em regime de parceria (-126,4M€)²⁴ e, no que

²⁴ Durante 2020 apenas foi efetuado parte do pagamento de reconciliação pela atividade assistencial de 2019 (4,6M€), pelo que se espera que em 2021 seja efetuado o pagamento do remanescente.

respeita à EG Edifício, verificou-se uma redução, de aproximadamente -6,3M€, resultante (i) da evolução contratualmente prevista para os pagamentos de componente fixa (-4,8M€) e (ii) da diminuição do valor do pagamento de reconciliação efetuado àquela entidade (-1,5M€).

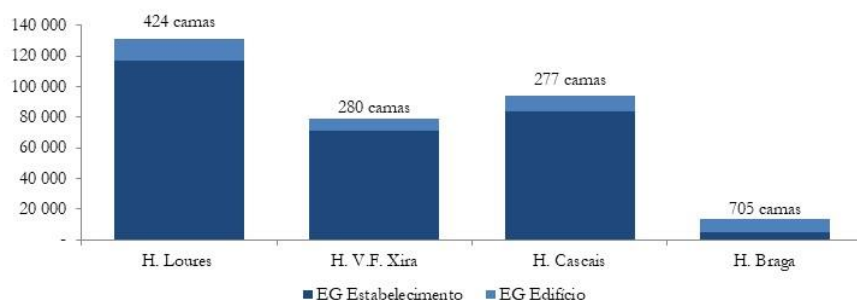
- No Hospital de Loures, verificou-se um aumento dos respetivos encargos, em cerca de 29% (29,2M€), resultante, essencialmente, dos pagamentos de reconciliação realizado à EG Estabelecimento e sem paralelo no período homólogo anterior (25,9M€)²⁵ e pelo aumento dos pagamentos contratuais efetuados à mesma entidade (2,6M€).
- Quanto ao Hospital de Vila Franca de Xira registou-se um decréscimo dos respetivos encargos globais, em cerca de 4% (-3,3M€). Esta diferença é essencialmente explicada pela diminuição dos encargos com a EG Estabelecimento deste Hospital devido à diferença do valor de pagamentos de reconciliação face ao homólogo anterior, em aproximadamente 6,2 milhões de euros, dado que no presente ano foi efetuado o pagamento de reconciliação referente à atividade de 2019 enquanto que em 2019 foram efetuados pagamentos de reconciliação referentes a 2 anos de atividade (2017 e 2018). Esta diminuição foi parcialmente mitigada pelo aumento de pagamentos contratuais que ocorreram com a mesma entidade (3,2M€).

Em termos de peso relativo nos encargos totais, o Hospital de Loures afirma-se como a maior unidade atualmente em operação em regime de PPP, tendo sido responsável por cerca de 41% dos encargos totais com as parcerias do setor da saúde, seguindo-se o Hospital de Cascais (30%), o Hospital de Vila Franca de Xira (25%) e, por fim, o Hospital de Braga (4%), conforme *Quadro 17* anterior e *Gráfico 15* seguinte.

²⁵ Em 2020 foram efetuados pagamentos de reconciliação relativamente à atividade de 2019 e 2018 (14,6M€ e 13,1M€). No entanto, em 2019 apenas tinha sido efetuado parte do pagamento de reconciliação referente a 2018 (1,8M€).

Gráfico 15 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde em 2020, por hospital

Valores em milhares de euros



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

Relativamente à execução orçamental, tendo por base o Quadro 17 anterior, verificámos que o valor total dos encargos estimados face aos encargos que ocorreram em 2020 teve um desvio de aproximadamente 1% (3,1M€). As principais variações face ao valor orçamentado ocorreram nas EG Estabelecimento, apresentando-se em seguida os maiores desvios:

- O Hospital de Loures teve uma execução superior em 14,5 milhões de euros que resulta essencialmente do facto do pagamento de reconciliação referente ao ano 2018, que deveria ter ocorrido em 2019, só ter sido efetuado em janeiro de 2020;
- O Hospital de Vila Franca de Xira registou uma execução abaixo do previsto devido ao desvio verificado entre o montante do pagamento de reconciliação referente a 2019 projetado em sede de OE 2020 (9,9M€) e o valor efetivo que foi apurado pela EPC (4,5M€). Esta diferença resulta, em grande medida, das deduções aplicadas por falhas de desempenho (no total, as deduções à remuneração da EG Estabelecimento ascenderam a 4,0M€);
- O Hospital de Braga apresentou encargos inferiores aos estimados em 5,9 milhões de euros. Este desvio deve-se ao facto de terem sido estimados, no Relatório do OE 2020, pagamentos de reconciliação de 10,6 milhões de euros (que incluíam maioritariamente o pagamento de reconciliação da atividade de 2019) e apenas terem sido efetuados pagamentos de reconciliação parciais de 2019, no valor de 4,6 milhões de euros.

4.1.5 Setor Portuário

4.1.5.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

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

Chama-se a atenção para o facto de que os valores que figuram nos vários gráficos e tabelas da presente secção, bem como a explicação subjacente, representam valores de receita, e não de encargos líquidos, como se observa nas demais secções. Apenas quando os mesmos são agregados com outros setores (sendo disso exemplo o Sumário Executivo) são os valores

apresentados na ótica dos encargos líquidos – correspondendo ao valor negativo das receitas seguidamente apresentadas.

4.1.5.2 *Evolução da procura*

De acordo com os dados disponibilizadas pelas respetivas Administrações Portuárias verificámos que, em termos de total de carga contentorizada movimentada durante o ano de 2020, registou-se, face ao ano anterior, um aumento de 7% e, em termos de toneladas movimentadas, um incremento de 6%.

O Terminal de Contentores de Sines XXI e o Terminal de Contentores de Leixões, em 2020, tiveram um aumento de carga contentorizada de, aproximadamente, 13% e 3% respetivamente face ao período homólogo, enquanto que o Terminal de Contentores de Alcântara teve um decréscimo, de cerca de 44%, explicado em grande medida pela greve em vigor neste porto, aliada à retração económica global, consequência da pandemia da doença Covid-19. A movimentação de Carga Contentorizada foi a mais afetada com a interrupção de algumas das escalas regulares.

Quadro 18 – Movimento de carga contentorizada nas PPP portuárias em 2020 e respetiva variação homóloga

Valores em TEU

PPP Portuárias	AC 2020	Peso no total	AC 2019	Δ AC 2020/AC 2019
Porto de Douro e Leixões	703 940	29%	683 312	3%
Terminal de Contentores de Leixões	703 940	29%	683 312	3%
Porto de Lisboa	79 319	3%	141 219	-44%
Terminal de Contentores de Alcântara	79 319	3%	141 219	-44%
Porto de Sines	1 611 964	67%	1 423 212	13%
Terminal de Contentores de Sines XXI	1 611 964	67%	1 423 212	13%
TOTAL	2 395 223	100%	2 247 743	7%

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

Quadro 19 – Movimento de carga total nas PPP portuárias em 2020 e respetiva variação homóloga

Valores em toneladas

PPP Portuárias	AC 2020	Peso no total	AC 2019	Δ AC 2020/AC 2019
Porto de Douro e Leixões	10 010 461	33%	10 246 973	-2%
Terminal de Contentores de Leixões	7 003 299	23%	6 783 588	3%
Terminal de Carga a Granel de Leixões	3 007 162	10%	3 463 386	-13%
Porto de Lisboa	774 033	3%	1 492 923	-48%
Terminal de Contentores de Alcântara	774 033	3%	1 492 923	-48%
Porto de Sines	19 940 808	65%	17 134 379	16%
Terminal de Contentores de Sines XXI	19 940 808	65%	17 134 379	16%
TOTAL	30 725 302	100%	28 874 275	6%

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

Tal como mencionado anteriormente, as quantidades de carga movimentada são apresentadas em unidades de medida de peso, métrica que nem sempre releva para efeito da componente variável a pagar pelos concessionários às Administrações Portuárias, isto é, a movimentação de contentores é taxada por contentor movimentado, não pelo seu respetivo peso.

4.1.5.3 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 20 – Receitas das Administrações Portuárias relativas a rendas pagas pelas PPP portuárias no 4.º trimestre de 2020 e respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Portuárias	1T2020	2T2020	3T2020	4T2020	Peso no Total (4T)	4T2019	Δ 4T2020/4T2019
Porto de Douro e Leixões	5 966	5 543	4 614	4 471	62%	4 227	6%
Terminal de Contentores de Leixões	5 200	4 832	4 014	3 937	55%	3 767	5%
Terminal de Carga a Granel de Leixões	766	711	600	534	7%	460	16%
Porto de Lisboa	558	331	672	491	7%	626	-22%
Terminal de Contentores de Alcântara	558	331	672	491	7%	626	-22%
Porto de Sines	373	785	1 536	2 193	31%	1 227	79%
Terminal de Contentores de Sines XXI	373	785	1 536	2 193	31%	1 227	79%
TOTAL	6 898	6 659	6 822	7 155	100%	6 079	18%

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

No 4.º trimestre de 2020, o valor das receitas auferidas pelas Administrações Portuárias, relativamente aos terminais portuários em referência, ascendeu, em termos globais, a cerca de 7,2 milhões de euros, representando um acréscimo, de cerca de 18%, face ao valor auferido no período homólogo de 2019. A referida evolução resulta, essencialmente, do aumento das receitas registada pela Administração Portuária de Sines (+1,0M€).

Relativamente ao movimento de carga total e do movimento de carga contentorizada, assistiu-se a um aumento, no mesmo período, de cerca de 14% e 19%, respetivamente (*cf.* Quadro 21 e 22).

Quadro 21 – Movimento de carga total nas PPP portuárias por trimestre e acumulado e respetiva variação homóloga

Valores em toneladas

PPP Portuárias	1T2020	2T2020	3T2020	4T2020	Peso no Total (4T)	4T2019	Δ 4T2020/4T2019
Porto de Douro e Leixões	2 756 751	2 505 099	2 391 347	2 357 264	29%	2 490 773	-5%
Terminal de Contentores de Leixões	1 860 062	1 718 742	1 726 088	1 698 407	21%	1 639 293	4%
Terminal de Carga a Granel de Leixões	896 689	786 358	665 259	658 857	8%	851 479	-23%
Porto de Lisboa	201 578	116 354	189 078	267 023	3%	365 736	-27%
Terminal de Contentores de Alcântara	201 578	116 354	189 078	267 023	3%	365 736	-27%
Porto de Sines	4 705 853	4 497 178	5 368 597	5 369 180	67%	4 132 628	30%
Terminal de Contentores de Sines XXI	4 705 853	4 497 178	5 368 597	5 369 180	67%	4 132 628	30%
TOTAL	7 664 182	7 118 631	7 949 022	7 993 467	100%	6 989 137	14%

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

Quadro 22 – Movimento de carga contentorizada nas PPP portuárias por trimestre e acumulado de 2020 e respetiva variação homóloga

Valores em TEU

PPP Portuárias	1T2020	2T2020	3T2020	4T2020	Peso no Total (4T)	4T2019	Δ 4T2020/4T2019
Porto de Douro e Leixões	184 097	165 335	179 110	175 398	27%	163 515	7%
Terminal de Contentores de Leixões	184 097	165 335	179 110	175 398	27%	163 515	7%
Porto de Lisboa	19 886	14 307	21 076	24 050	4%	33 378	-28%
Terminal de Contentores de Alcântara	19 886	14 307	21 076	24 050	4%	33 378	-28%
Porto de Sines	380 587	358 024	433 472	439 881	69%	341 016	29%
Terminal de Contentores de Sines XXI	380 587	358 024	433 472	439 881	69%	341 016	29%
TOTAL	584 570	537 666	633 658	639 329	100%	537 909	19%

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

As receitas auferidas pela Administração Portuária de Sines, relativas ao Terminal de Contentores de Sines XXI, no trimestre em apreço foram superiores ao valor registado no período homólogo de 2019, em aproximadamente 79%, influenciado em parte pelo aumento da carga contentorizada movimentada, de cerca de 29% (*cf.* Quadro 22). Efetivamente, no caso deste terminal, a variação das receitas auferidas pela Administração Portuária de Sines está relacionada, não só com a variação da carga contentorizada movimentada, mas também com a celebração do 5.º Aditamento ao contrato de concessão (celebrado em outubro de 2019). Com efeito, desse acordo resultou, entre outros, uma alteração da estrutura dos *royalties* a pagar pela concessionária à APS – nos escalões (intervalos de movimentação, em TEU, anual), nos *royalties* de cada escalão, incluindo na conversão de USD para Euro, e na inclusão de um mecanismo de atualização anual dos *royalties* –, prevendo-se, em função da projeção de movimentação, um aumento do valor a pagar pela concessionária à APS. Sucede, que as quantidades movimentadas no trimestre em apreço permitiram atingir o ponto de viragem, aquele em que o valor médio de *royalties* ultrapassa o resultante da anterior estrutura de *royalties* para uma determinada quantidade movimentada.

Relativamente ao Terminal de Contentores de Alcântara, as receitas auferidas pela Administração Portuária de Lisboa registaram um decréscimo de cerca de 22% face ao trimestre homólogo (como mencionado anteriormente, as receitas contemplam os fluxos financeiros efetivamente ocorridos e não os valores faturados), que está em linha com o decréscimo registado na movimentação de carga contentorizada, de cerca de 28%, em grande medida explicado pela greve em vigor neste porto, aliada à retração económica global,

consequência da pandemia da doença Covid-19. Esta conjuntura afetou muito particularmente a movimentação de Carga Contentorizada, com a interrupção de algumas das escalas das linhas regulares, com algumas exceções pontuais, bem como do tráfego com as ilhas, que se tem mantido, embora com a sua frequência e quantidades de carga também afetadas (*cf.* Quadro 21 e 22).

Por sua vez, as receitas obtidas pela Administração Portuária dos portos do Douro e Leixões registaram um crescimento, face ao período homólogo anterior, em cerca de 6%. No caso do Terminal de Contentores de Leixões verificou-se um aumento de aproximadamente 5% das receitas que está em linha com o aumento de cerca de 4% da carga total movimentada e de 7% na carga contentorizada movimentada. O Terminal de Carga a Granel de Leixões teve um aumento em termos de receita, de cerca de 16%, contrastando com uma diminuição da carga movimentada em 23%. Este incremento deve-se em parte ao facto de este contrato ter escalões de remuneração em função das toneladas movimentadas pelo que em 2020 não se verificou o benefício de atingir o último escalão que tem o valor mais reduzido. (*cf.* Quadro 21 e 22).

4.1.5.4 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 23 – Receitas das Administrações Portuárias relativas a rendas pagas pelas PPP portuárias em 2020 - respetiva variação homóloga e nível de execução

Valores em milhares de euros

PPP Portuárias	AC 2020	Peso no total	AC 2019	Δ AC 2020 / AC 2019	2020P	% Execução
Porto de Douro e Leixões	20 594	75%	20 287	2%	20 675	100%
Terminal de Contentores de Leixões	17 984	65%	17 636	2%	17 993	100%
Terminal de Carga a Granel de Leixões	2 611	9%	2 650	-1%	2 682	97%
Porto de Lisboa	2 052	7%	2 450	-16%	2 707	76%
Terminal de Contentores de Alcântara	2 052	7%	2 450	-16%	2 707	76%
Porto de Sines	4 887	18%	5 548	-12%	4 797	102%
Terminal de Contentores de Sines XXI	4 887	18%	5 548	-12%	4 797	102%
TOTAL	27 534	100%	28 285	-3%	28 180	98%

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

Como se pode observar no *Quadro 23 anterior*, o valor das receitas auferidas pelas Administrações Portuárias em 2020, relativamente aos terminais portuários em referência, ascendeu, em termos globais, a cerca de 27,5 milhões de euros, representando uma diminuição, de cerca de 3%, face ao valor registado no período homólogo de 2019.

Contrariamente à evolução verificada ao nível das receitas, assistiu-se a um aumento, em 2020, do movimento de carga total e do movimento de carga contentorizada, de cerca de 6% e 7%, respetivamente (*cfr. Quadro 18 e 19*)²⁶.

As receitas auferidas pela Administração Portuária de Sines relativas ao Terminal de Contentores de Sines XXI, em 2020, foram inferiores ao valor registado no período homólogo de 2019, em cerca de 12%, contrastando com um aumento da carga contentorizada movimentada, de 16% (*cfr. Quadro 18 e 19*) cujos fatores se encontram descritos no ponto 4.1.5.3.

Relativamente ao Terminal de Contentores de Alcântara, em 2020, as receitas auferidas pela Administração Portuária de Lisboa registaram uma diminuição, de cerca de 16%, relativamente ao período homólogo anterior, uma redução, ainda assim, inferior à registada

²⁶ Neste contexto, e tal como descrito no capítulo '4.1.5.1- Tipologia dos fluxos financeiros' chama-se a atenção para que, embora a variação da carga movimentada tenha influência na evolução dos fluxos financeiros, não constitui o único fator explicativo destes.

na movimentação de carga contentorizada, na ordem dos 44% (*cf.* *Quadro 18 e 19*), pelos fatores já mencionados.

Por sua vez, as receitas obtidas pela Administração Portuária dos portos do Douro e Leixões, em 2020, encontram-se acima do valor auferido no período homólogo de 2019 em cerca de 2%. Relativamente ao Terminal de Contentores de Leixões este apresentou um incremento nas receitas, em cerca de 2%, que está em linha com o aumento de 3% da carga total movimentada e 3% na Carga Contentorizada Movimentada. Quanto ao Terminal de Carga a Granel de Leixões, verificou-se um decréscimo de 1% da receita, tendo a Carga Total Movimentada uma redução de 13% (*cf.* *Quadro 18 e 19*).

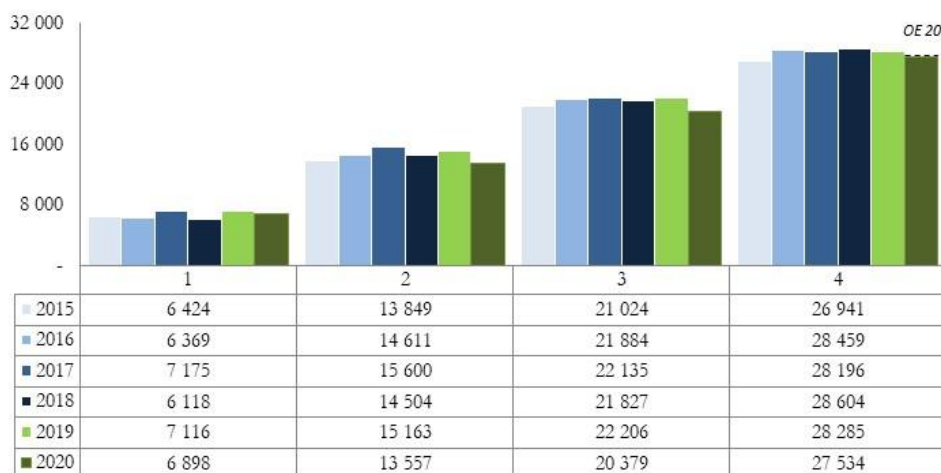
Relativamente à execução orçamental²⁷, o setor portuário esteve em linha com o orçamento, apresentando um nível de execução na ordem dos 98%. De referir que o Terminal de Contentores de Alcântara contribuiu para um decréscimo (76% de nível de execução) explicado, tal como mencionado anteriormente, pelo efeito da greve de trabalhadores que ocorreu praticamente durante o ano todo de 2020.

No *Gráfico 16* seguinte, apresenta-se a evolução anual das receitas acumuladas das administrações portuárias, com as PPP portuárias, por trimestre, desde 2015, refletindo a estabilidade, ao longo do tempo, que se regista ao nível das receitas auferidas, sem prejuízo de uma ligeira diminuição observada no ano em apreço.

²⁷ Tal como mencionado anteriormente, estas parcerias não são incorporadas no processo de consolidação orçamental, razão pela qual não foram consideradas no Relatório do Orçamento de Estado, pelo que os valores previsionais relativos aos contratos reportados correspondem às previsões efetuadas pelas respetivas Administrações Portuárias.

Gráfico 16 – Evolução das receitas acumuladas por trimestre no setor portuário, no período de 2015 a 2020

Valores em milhares de euros



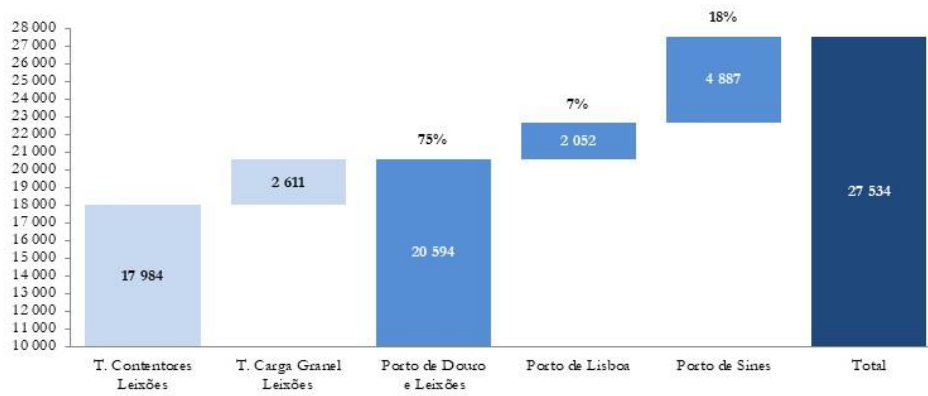
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias.

Nota: A linha tracejada a verde, no 4.º trimestre de 2020, corresponde ao valor previsto pelas Administrações Portuárias.

Em termos de peso relativo nas receitas totais, o Porto do Douro e Leixões apresenta-se, no período em análise, como o porto com o maior contributo para o valor total das rendas do setor portuário, tendo sido responsável por cerca de 75% destas, seguindo-se, por esta ordem, o Porto de Sines e o Porto de Lisboa, com pesos relativos de 18% e 7%, respetivamente (cfr. Gráfico 17 seguinte).

Gráfico 17 – Distribuição do valor das receitas das concessões portuárias, por Administração Portuária, em 2020

Valores em milhares de euros



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

5. Riscos e contingências

Os projetos de PPP assentam em 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 respectivo 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, desde logo e devido ao seu efeito potencialmente transversal a contratos de diversos setores, destacar a ocorrência da pandemia da doença Covid-19, 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, podendo vir a ser submetidos pedidos nesse sentido, independentemente do respetivo mérito ou das circunstâncias do caso concreto.

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 24 – Contingências das PPP do setor rodoviário em 31 de dezembro de 2020

CONTRATOS DE CONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante peticionado (M€)	Ponto de situação (2020)
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 à reposição do equilíbrio financeiro. Em março de 2017 foi proferido Acórdão quanto ao valor do reequilíbrio financeiro, fixando-o em 4.259.818,03 €. O Estado pediu a anulação parcial do acórdão.
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.
Lusoponte	Ação arbitral	2020	Recusa de operação de refinanciamento.	1 (*)	Processo arbitral em curso.
Beira Interior / Scutvias	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Impactos decorrentes da aplicação, ao contrato em causa, do Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro, e da Portaria n.º 328-A/2018, de 19 de dezembro.	-	Comissão de negociação constituída por despacho de 29 de setembro de 2020, cujo mandato abrange este tema.
Concessões			Subtotal	6	

CONTRATOS DE SUBCONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante peticionado (M€)	Ponto de situação (2020)
Baixo Tejo (AEBT)	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Impossibilidade de construção da ER377, incluindo Avenida do Mar.	110 (**)	Acordo alcançado entre a comissão de negociação e a subconcessionária. Relatório da comissão de negociação, com uma proposta de decisão, submetido e em apreciação pelos membros do governo com as tutelas financeira e setorial.
Baixo Tejo (AEBT)	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Incumprimento do pagamento da remuneração devida.	34 (**)	Acordo alcançado entre a comissão de negociação e a subconcessionária. Relatório da comissão de negociação, com uma proposta de decisão, submetido e em apreciação pelos membros do governo com as tutelas financeira e setorial.

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	Aguarda-se por despacho de determinação de constituição da comissão de negociação.
Algarve Litoral (RAL)	Ação administrativa proposta pelos bancos financiadores	2019	Pedido de indemnização no contexto da recusa de visto.	43	Ação judicial em curso.
Algarve Litoral (RAL)	Ação arbitral	2019	Rescisão do contrato de subconcessão por motivo imputável à subconcedente.	445	Ação arbitral em curso.
Subconcessões			Subtotal	632,8	

(*) Na data de publicação do Boletim, o montante peticionado pela concessionária ascende a 10M€, em virtude de requerimento arbitral que deu lugar à constituição da ação arbitral no 1.º trimestre de 2021.

(**) Na data de publicação deste relatório, o contrato de subconcessão alterado já se encontra em vigor. De referir que os montantes aqui indicados, tal como para os demais eventos, correspondem aos valores peticionados pela subconcessionária, tendo os mesmos, no caso da AEBT e pela razão exposta, deixado de ser considerados como riscos e contingências no decorrer do ano de 2021.

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

No final de 2020, o montante total de contingências estimadas com fundamento em pedidos apresentados e em condenações não transitadas em julgado nas PPP rodoviárias ascendia a 638,8 milhões de euros, valor inferior (em cerca de 27%) ao apresentado no final do ano anterior (877,8 milhões de euros).

A redução verificada face aos valores reportados no fecho de 2019 (de aproximadamente 239 milhões de euros) ficou a dever-se: (i) ao acordo alcançado entre as partes, e que foi homologado pelo tribunal arbitral, pondo termo à ação arbitral intentada pela subconcessionária AEBT – Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A. com fundamento em alterações legislativas de carácter específico (DL n.º 112/2009; Portaria n.º 314- B/2010; DL n.º 111/2009), quantificado em cerca de 155 milhões de euros (deste acordo resulta a previsão de um encargo global plurianual, de aproximadamente, 10,1 milhões de euros); e (ii) ao acordo alcançado entre as partes, e que foi homologado pelo tribunal arbitral, pondo termo à ação arbitral intentada pela subconcessionária AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A. com fundamento, igualmente, em alterações legislativas de carácter específico (DL n.º 112/2009; Portaria n.º 314- B/2010; DL n.º 111/2009), quantificado em cerca de 85 milhões de euros (deste acordo resulta a previsão de um encargo global plurianual, de aproximadamente, 16,6 milhões de euros).

Embora sem repercussões diretas no montante total de contingências, atendendo à ausência de qualquer estimativa de impacto financeiro inerente, de referir ainda que no ano de 2020 chegaram ao seu termo as ações arbitrais intentadas pelas concessionárias Ascendi para

interpretação e aplicação da cláusula dos respetivos contratos de concessão relativa às grandes reparações do pavimento. O litígio em causa, sendo comum às cinco concessionárias Ascendi (Grande Lisboa, Grande Porto, Beiras Litoral e Alta, Norte e Costa da Prata), deu, inicialmente, origem a cinco processos arbitrais autónomos, os quais foram apensados, não tendo sido quantificados pedidos dado o objeto do litígio.

No que se refere, ainda, às contingências rodoviárias, a situação que envolve montantes mais expressivos refere-se ainda 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).

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 2020

CONTRATOS					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante estimado (M€)	Ponto de situação (2020)
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.
Metro do Porto	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Aumento dos custos em matéria de limpeza inerentes ao respetivo contrato de subconcessão	0,9	Em apreciação pela concedente.
Total Ferroviárias				192	

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

No que diz respeito aos processos pendentes no setor ferroviário, prosseguem as ações propostas pela ELOS – Ligações de Alta Velocidade, S.A. (“ELOS”). Tendo sido proferido acórdão condenatório na ação de anulação, a ELOS intentou, em 2018 uma ação executiva, 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 Poceirão-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 2020

CONTRATOS					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante estimado (M€)	Ponto de situação (2020)
Hospital de Braga	Reposição do equilíbrio financeiro	2020	Pagamento dos medicamentos para tratamento Hepatite C a partir de 2018 e de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar, prescritos a utentes beneficiários de subsistemas públicos.	1,6	Aguarda-se a constituição de Tribunal arbitral.
Hospital de Braga	Ação arbitral	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.	13	Ação arbitral em curso.
Hospital de Braga	Reposição do equilíbrio financeiro	2020	Apuramento do valor devido, para efeitos de encontro de contas, a que se refere a execução do Protocolo de Esclerose Múltipla no ano de 2014.	2,3	As partes não alcançaram consenso no decurso das sessões de mediação. Aguarda-se a apresentação de pedido de constituição de Tribunal de Arbitral.
Hospital de Cascais	Reposição do equilíbrio financeiro	2020	Encargos com medicamentos para tratamento Hepatite C a partir de 2018 (após a Interrupção do mecanismo de financiamento centralizado) e de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar.	-	Em discussão entre as partes.
Hospital de Cascais	Ação arbitral	2020	Formação de médicos internos.	9,3	Ação arbitral em curso.
Hospital de Cascais	Reposição do equilíbrio financeiro	2020	Responsabilidade financeira quanto à dispensa de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar a utentes beneficiários de subsistemas públicos.	-	Em fase de mediação.
Hospital de Loures	Ação Arbitral	2019	Encargos decorrentes das prestações de saúde em matéria de VIH/SIDA.	22,3	Ação arbitral em curso.
Hospital de Loures	Ação arbitral	2020	Divergência quanto à elegibilidade de atos de produção e à determinação dos procedimentos	3,1	Ação arbitral em curso.

			contratualmente aplicáveis para efeitos de monitorização e avaliação do cumprimento dos parâmetros de desempenho de serviço n.º 12 e 16 a 18.		
Hospital de Vila Franca de Xira	Ação Arbitral	2020	Pagamento dos medicamentos para tratamento Hepatite C a partir de 2018 (após a Interrupção do mecanismo de financiamento centralizado) e de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar, prescritos fora do HVFX a utentes beneficiários de subsistemas públicos	1	Ação arbitral em curso.
Hospital de Vila Franca de Xira	Reposição do equilíbrio financeiro	2020	Divergência quanto à determinação dos procedimentos contratualmente aplicáveis para efeitos de monitorização e avaliação do cumprimento dos Parâmetros de Desempenho de Serviço n.º 26 e 27.	5,6	As partes não alcançaram consenso no decurso das sessões de mediação, pelo que foi emitida pela ERS a respetiva “Declaração de Não Acordo”. Até à data não foi apresentado pedido de constituição de Tribunal de Arbitral.
Hospital de Vila Franca de Xira	Reposição do equilíbrio financeiro	2020	Diferendo relacionado com a aplicação de pontos de penalização no âmbito dos Parâmetros de Desempenho de Serviço n.º 18 e 19 (nos anos de 2015 a 2017) e do Parâmetro de Desempenho Resultado n.º B26 (nos anos de 2015 e 2016).	1,6	As partes não alcançaram consenso no decurso das sessões de mediação, pelo que foi emitida pela ERS a respetiva “Declaração de Não Acordo”. Até à data não foi apresentado pedido de constituição de Tribunal de Arbitral.
Total Saúde				59,8	

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

No que diz respeito a novas contingências nas PPP do setor da saúde, cumpre assinalar que a EGEst Braga requereu em 2020 a constituição de um tribunal arbitral para dirimir os seguintes diferendos: (a) a remuneração autónoma pelo tratamento dos doentes com hepatite C; e (b) o pagamento à EGEst Braga pela dispensa de medicamentos que são de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar prescritos no quadro dos subsistemas públicos de saúde, quantificado em aproximadamente 1,6 milhões de euros. Salienta-se que esta ação arbitral surge na sequência de um pedido de REF apresentado pela EGEst Braga em 2019.

Merece também realce, relativamente ao contrato de gestão do estabelecimento do Hospital de Braga, o pedido de REF fundamentado no apuramento do valor devido, para efeitos de encontro de contas, a que se refere a execução do Protocolo de Esclerose Múltipla no ano de 2014, quantificado em 2,3 milhões de euros.

Em relação ao contrato de gestão do estabelecimento do Hospital de Cascais, cumpre sinalizar dois novos pedidos de REF apresentados pela respetiva entidade gestora: (i) um fundamentado na responsabilidade financeira quanto à dispensa de medicamentos de

dispensa obrigatória em farmácia hospitalar a utentes beneficiários de subsistemas públicos, que se encontra em fase de mediação; e *(ii)* outro pedido de REF com fundamento nos encargos com medicamentos para tratamento Hepatite C a partir de 2018 (após a Interrupção do mecanismo de financiamento centralizado) e de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar, em discussão entre as partes.

No que respeita, ainda, ao Hospital de Cascais e ao diferendo arbitral relativo à responsabilidade decorrente de encargos com a formação de médicos internos, é de salientar a apresentação de nova petição inicial e a quantificação do montante do litígio em cerca de 9,3 milhões de euros.

No que se refere a Loures, a respetiva EGEst requereu a constituição de um tribunal arbitral para dirimir os seguintes diferendos: *(i)* determinação do momento inicial relevante para a elegibilidade de uma ocorrência como episódio de internamento médico, para efeitos de remuneração à EG Estabelecimento; *(ii)* determinação do critério de elegibilidade, para efeitos de remuneração à EG Estabelecimento, de consultas externas que ocorram num mesmo dia de um episódio de ambulatório do mesmo doente; *(iii)* determinação do critério de elegibilidade das situações que, dentro de uma mesma especialidade mas referindo-se a diferentes subespecialidades ou especializações que, dentro daquela primeira, sejam tecnicamente autónomas, se devem considerar primeiras consultas e correspondente impacto ao nível da remuneração; *(iv)* determinação dos procedimentos contratualmente aplicáveis para a monitorização e avaliação do cumprimento dos parâmetros de desempenho 12 e 16 a 18; e *(v)* condenação da Entidade Pública Contratante à revisão dos relatórios anuais de avaliação da parceria, na parte abrangida pelas pronúncias descritas nas alíneas anteriores.

Por último, relativamente ao contrato da EGEst Vila Franca de Xira, foi apresentado, em agosto de 2020, um requerimento de constituição de tribunal arbitral tendo como objeto dois aspetos distintos referentes à execução contratual: (a) remuneração da EGEst Vila Franca de Xira como contrapartida do tratamento dos doentes com hepatite C; (b) remuneração da EGEst Vila Franca de Xira pela dispensa de medicamentos que são de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar prescritos fora do Hospital de Vila Franca de Xira a utentes beneficiários de subsistemas públicos. O valor global dos dois pedidos ascende a cerca de 1,0 milhão de euros. Salienta-se que esta ação arbitral surge na sequência de um pedido de REF apresentado pela mesma em 2019.

Apresentou, também este ano, a EGEst Vila Franca de Xira dois novos pedidos de REF: *(i)* um relacionado a determinação dos procedimentos contratualmente aplicáveis para efeitos de monitorização e avaliação do cumprimento dos Parâmetros de Desempenho de Serviço n.º 26 e 27, quantificado em 5,6 milhões de euros; e *(ii)* um pedido de REF relacionado com a aplicação de pontos de penalização no âmbito dos Parâmetros de Desempenho de Serviço n.º 18 e 19 (nos anos de 2015 a 2017) e do Parâmetro de Desempenho Resultado n.º B26 (nos anos de 2015 e 2016). Este último pedido de REF ascende a cerca de 1,6 milhões de euros. Note-se que ambos os processos as partes não alcançaram consenso no decurso das sessões de mediação, pelo que foi emitida pela ERS a respetiva “Declaração de Não Acordo”, na qualidade de entidade mediadora do presente conflito.

Setor Portuário

Quadro 20 – Contingências das PPP do setor portuário em 31 de dezembro de 2020

CONTRATOS					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante estimado (M€)	Ponto de situação (2020)
LISCONT	Ação judicial	2010	Aditamento de 21.10.2008 ao contrato de concessão.	-	Pendente. Instância suspensa.
Total Portuário				-	

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

No que concerne ao setor portuário, recordamos que foi no ano de 2020 que se considerou, pela primeira vez, para efeitos de análise e reporte no presente boletim, quatro concessões do setor portuário cuja execução financeira já vinha sendo acompanhada pela UTAP.

Relativamente às identificadas quatro concessões temos apenas a assinalar uma ação judicial intentada pelo Ministério Público contra a Administração do Porto de Lisboa e a Liscont, que corre os seus termos no Tribunal Administrativo de Círculo de Lisboa. Na ação judicial em causa, o Ministério Público pede, a final, a declaração de nulidade do aditamento, de outubro de 2008, ao contrato de concessão celebrado com a Liscont em dezembro de 1984, tendo a Administração do Porto de Lisboa sido citada em abril de 2010. A instância tem estado suspensa desde novembro de 2018 face à (re)negociação do contrato de concessão e diligências subsequentes (processo de Avaliação de Impacte Ambiental na Agência Portuguesa do Ambiente).

6. Projeções de encargos globais no Orçamento do Estado

De acordo com o Relatório do OE2020, as previsões de encargos líquidos com as PPP, para o ano de 2020, atingem o montante de 1 483 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (75%) e com as PPP da saúde (21%). Tal como referido anteriormente, o setor portuário, por envolver contratos em que o parceiro público são Administrações Portuárias²⁸, não figura nas contas do Orçamento do Estado e, conseqüentemente, do Relatório do Orçamento do Estado, não sendo contemplado no presente capítulo.

No *Quadro 25* seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das projeções constantes no Relatório do OE2020, tendo-se ainda incluído o valor dos encargos líquidos efetivamente incorridos no ano de 2019.

²⁸ Entidade não reclassificadas do Setor Empresarial do Estado.

Quadro 25 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP

Valores em milhões de euros

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

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

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

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

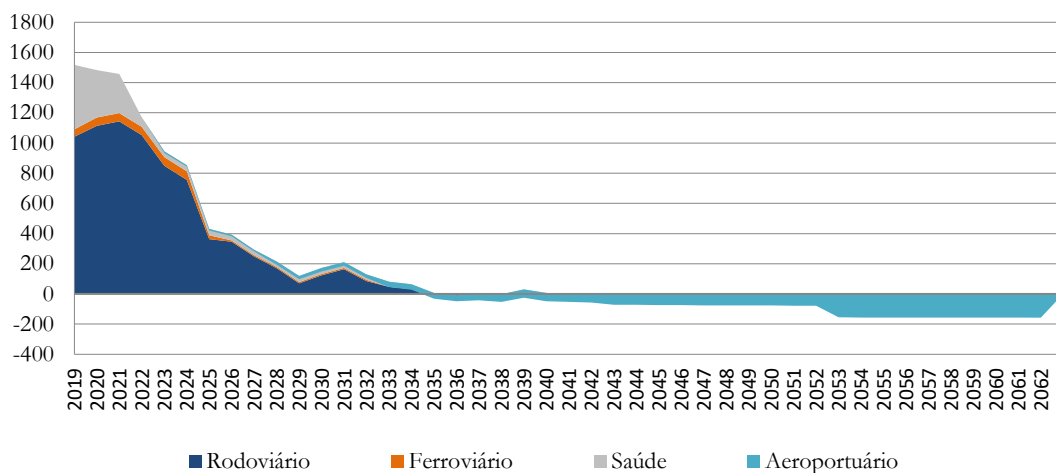
Nota: Os valores de 2019 correspondem aos encargos efetivamente registados no referido ano, a preços do ano corrente. Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2020, tal como inscritos no Relatório do OE2020. Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

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

Em termos gráficos, a previsão de evolução dos encargos com PPP, repartidos por setores, apresenta-se no *Gráfico 18* seguinte.

Gráfico 18 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em milhões de euros



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

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

7. Anexo

Quadro 26 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2020, por setor

Valores em milhões de euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€ ⁽¹⁾	Dimensão km
Concessão Lusoponte	Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	33 ⁽²⁾	862	17
Concessão Norte	Ascendi Norte – Auto-Estradas do Norte, S.A.	1999	30+3 ⁽³⁾	980	175
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1998	30	592	170
Concessão Brisa	Brisa – Concessão Rodoviária, S.A.	1972	63	3 048 ⁽⁴⁾	1099
Concessão Litoral Centro	Brisal – Auto-Estradas do Litoral, S.A.	2004	30 ⁽⁵⁾	597	92
Concessão Beira Interior	Scutvias – Autoestradas da Beira Interior S.A.	1999	33	646	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	255	127
Concessão Interior Norte	Norscut – Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	702	155
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta – Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30+3 ⁽³⁾	800	173
Concessão Norte Litoral	Auto-Estradas Norte Litoral – Sociedade Concessionária AENL, S.A.	2001	30	341	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	783	79
Subconcessão Transmontana	Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	641	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	248	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	391	14
Transp. Ferroviário Eixo-Norte/Sul	Fertagus – Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	20+5 ⁽¹⁰⁾	25	54
Metro do Porto	Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda.	2018	7	2	67
Sector Aeroportuário	Concessionária	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	
Concessão da ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (Continente e RAA)	2012	50 ⁽⁶⁾	446	
	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (RAM)	2013	50 ⁽⁷⁾		
Sector Saúde	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas
H. Braga - Gestão do Estabelecimento	Escala Braga – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10	43	705
H. Braga - Gestão do Edifício	Escala Braga – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	124	705
H. Cascais - Gestão do Estabelecimento	Lusidas Saúde – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10 + 3 ⁽⁸⁾	41	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	34	424
H. Loures - Gestão do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	86	424
H. V Franca - Gestão do Estabelecimento	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2010	10	25	280
H. V Franca - Gestão do Edifício	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280
Sector Portuário	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	
Douro e Leixões					
Terminal de Contentores de Leixões	TCL - Terminal de Contentores de Leixões, S.A.	2000	25	89	
Terminal de Carga a Granel de Leixões	TCGL - Terminal de Carga Geral e de Granéis de Leixões, S.A.	2001	25	41	
Lisboa					
Terminal de Contentores de Alcântara	Liscont - Operadores de Contentores, S.A.	1984	⁽⁹⁾	35	
Sines					
Terminal Contentores de Sines XXI	PSA Sines - Terminais de Contentores, S.A.	1999	30	261	

Notas: (1) Valores acumulados de investimento realizado até ao final de 2020, 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 resultou 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 ocorresse primeiro, tendo ainda sido acautelada neste aditamento a prorrogação do contrato até 31 de dezembro de 2021, caso não se verifique a produção da totalidade de efeitos do novo contrato.
- (9) O prazo desta concessão, originalmente fixado em 20 anos, foi estendido até 2042 por via do Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de setembro. Este diploma foi revogado pela Lei n.º 14/2010 de 23 de julho. No entanto, em 3 de março de 2014 foi proferido pelo Tribunal Constitucional o Acórdão n.º 202/2014, que julga inconstitucionais as normas constantes da Lei n.º 14/2010, de 23 de julho, em sede de fiscalização concreta da constitucionalidade. Encontra-se em curso o processo de renegociação desta concessão.
- (10) O prazo desta concessão, originalmente fixado em 20 anos, foi estendido até 30 de setembro 2024 por via da Resolução de Conselho de Ministros n.º 193/2019, publicada no Diário da República, 1.ª série, n.º 244, de 19 de dezembro de 2019. Esta aprovação surge na sequência da alteração legislativa operada ao Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, pelo Decreto-Lei n.º 170/2019, de 4 de dezembro, nos termos da qual as decisões relativas à criação e modificação de parcerias passam a competir ao Conselho de Ministros, mediante resolução, sendo aplicável à aprovação da renegociação Fertagus – cfr. n.º 1 e alínea a) do n.º 4 do artigo 7.º do referido diploma, conjugado com o n.º 3 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, na redação conferida pelo Decreto-Lei n.º 170/2019, de 4 de dezembro. À data da 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 ripristina as normas por este revogadas.