



Boletim Trimestral PPP – 3.º Trimestre de 2015

U T A P

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Conteúdos

1. Sumário Executivo.....	8
2. Universo das PPP	12
3. Factos relevantes.....	13
3.1 Processos de renegociação dos contratos de PPP	13
3.1.1 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias	13
3.1.2 Processo de renegociação do contrato SIRESP	15
3.2 Processos de estudo e lançamento de novos projetos	15
3.2.1 Processo de estudo e lançamento do projeto do Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul.....	15
3.2.2 Processo de estudo e lançamento do projeto “Hospital Lisboa Oriental”	15
3.2.3 Processo de estudo e lançamento da concessão da A23.....	16
3.3 Instituto da Mobilidade e dos Transportes (“IMT”) e Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”)	16
4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	18
4.1 Síntese dos 9 primeiros meses do ano de 2015.....	18
4.2 Síntese do trimestre.....	21
4.3 Análise Sectorial dos fluxos financeiros	23
4.3.1 Sector Rodoviário.....	23
4.3.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros	23
4.3.1.2 Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	26
4.3.1.3 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	30
4.3.1.3.1 Encargos brutos	35
4.3.1.3.2 Receitas de portagem.....	36
4.3.1.3.3 Nível de cobertura dos encargos	38
4.3.2 Sector Ferroviário.....	41
4.3.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros	41
4.3.2.2 Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	42
4.3.2.3 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	44
4.3.3 Sector Saúde	45
4.3.3.1 Tipologia dos fluxos financeiros	45
4.3.3.2 Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	46
4.3.3.3 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	50
4.3.4 Sector Segurança.....	54
4.3.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros	54

4.3.4.2	Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	54
4.3.4.3	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	55
5.	Projeções de encargos globais.....	57
6.	Anexos	59

Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos acumulados e por trimestre.....	10
Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, em termos acumulados - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto.....	18
Quadro 3 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, no 3.º trimestre 2015 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto	22
Quadro 4 – Encargos líquidos totais acumulados das PPP rodoviárias no 3.º trimestre de 2015	26
Quadro 5 – Encargos líquidos acumulados por PPP rodoviária no 3.º trimestre de 2015	28
Quadro 6 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 3.º trimestre de 2015.....	30
Quadro 7 – Encargos líquidos por PPP rodoviária no 3.º trimestre de 2015.....	34
Quadro 8 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 3.º trimestre de 2015	36
Quadro 9 – Proveitos por PPP rodoviária no 3.º trimestre de 2015	38
Quadro 10 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais acumulados no 3.º trimestre de 2015..	40
Quadro 11 – Encargos líquidos acumulados por concessão no 3.º trimestre de 2015	42
Quadro 12 – Encargos líquidos por concessão ferroviária por trimestre	44
Quadro 13 – Encargos acumulados com as PPP do sector da saúde no 3.º trimestre de 2015	46
Quadro 14 – Encargos acumulados por PPP da saúde no 3.º trimestre de 2015.....	48
Quadro 15 – Encargos com as PPP do sector da saúde no 3.º trimestre de 2015	51
Quadro 16 – Encargos por PPP na saúde no 3.º trimestre de 2015.....	52
Quadro 17 – Encargos acumulados com a PPP da segurança no 3.º trimestre de 2015	54
Quadro 18 – Encargos com a PPP da segurança no 3.º trimestre de 2015	55
Quadro 19 – Encargos plurianuais	57
Quadro 20 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector.....	59

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 30 de setembro de 2015)...	12
Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores	12
Gráfico 3 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)	20
Gráfico 4 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no sector rodoviário, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)	29
Gráfico 5 – Desagregação do diferencial existente entre os encargos líquidos totais do 3.º trimestre de 2014 e os do 3.º trimestre de 2015	32
Gráfico 6 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 3º trimestre de 2015	33
Gráfico 7 – Evolução das receitas trimestrais no sector rodoviário	37
Gráfico 8 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)	43
Gráfico 9 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)	47
Gráfico 10 – Repartição dos encargos acumulados no 3.º trimestre de 2015 por hospital	49
Gráfico 11 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)	55
Gráfico 12 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais	58

Siglas

2015P	Previsão para 2015, constante do Relatório do Orçamento do Estado para 2015
AC 2015	Valor acumulado dos primeiros nove meses de 2015
AC 2014	Valor acumulado dos primeiros nove meses de 2014
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde
CA SNS	Centro de Atendimento do Serviço Nacional de Saúde
CMFRS	Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
EGC	Entidades Gestoras dos Contratos
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
EP	EP - Estradas de Portugal, S.A.
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
IGF	Inspeção-Geral das Finanças
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IPC	Índice de Preços no Consumidor
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MAI	Ministério da Administração Interna
ME	Ministério da Economia
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OE	Orçamento de Estado
PAEF	Programa de Assistência Económica e Financeira
PETI3+	Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas
PPP	Parceria Público-Privada
RAM	Região Autónoma da Madeira
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
SNS	Serviço Nacional de Saúde
TMD	Tráfego Médio Diário
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
VAL	Valor Atualizado Líquido
Var. 2015/2014	(ou Δ 2015/2014) Variação ocorrida entre o ano de 2015 e o ano de 2014

Notas metodológicas

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

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

- Os valores incluem IVA à taxa legal aplicável à data;
- Os encargos no sector da saúde, relativos à atividade clínica (gestão do estabelecimento), estão isentos de IVA;
- Os encargos suportados a título de indemnização estão isentos de IVA;
- Os encargos brutos incluem todos os pagamentos efetuados pelo parceiro público, designadamente remunerações e compensações contratuais (por exemplo, pagamentos relativos a processos de reposição do equilíbrio financeiro);
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre os encargos brutos e as receitas diretas da atividade, da titularidade do parceiro público;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos são apresentados a preços constantes de 2015, incluindo, quando aplicável, IVA (em milhões de euros), conforme referenciado no relatório do OE2015. Os pressupostos subjacentes à estimativa dos mesmos são da responsabilidade das respetivas entidades gestoras dos contratos;
- Os valores de encargos plurianuais têm implícitos ajustamentos de tarifas e encargos decorrentes do processo de renegociação dos contratos das PPP rodoviárias atualmente em curso;
- Foram considerados apenas os valores dos encargos plurianuais líquidos estimados até ao termo do prazo de cada contrato de PPP. Por esta razão, e no caso específico do setor da saúde, os encargos associados à atividade clínica têm um horizonte temporal inferior aos encargos associados à disponibilidade da infraestrutura e atividades afins;
- Os valores apresentados são arredondados à unidade mais próxima.

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 PPP¹, relativo ao 3.º trimestre de 2015.

Este boletim tem como principais objetivos apresentar o quadro das mais relevantes alterações/evoluções ocorridas no universo das PPP em Portugal e fornecer uma visão global, quer dos fluxos financeiros do sector público com as PPP, quer da sua respetiva evolução – no trimestre em apreço e em termos acumulados relativamente ao ano de 2015 –, sempre com o intuito de contextualizar as variações verificadas à luz do enquadramento contratual de cada uma das PPP.

No trimestre em análise, e em termos de factos relevantes, destacam-se os desenvolvimentos ocorridos nas renegociações em curso, nomeadamente as relativas ao sector rodoviário e ao SIRESP.

No caso concreto do sector rodoviário, destaca-se **(i)** a assinatura dos contratos de alteração aos contratos de concessão relativos às cinco concessões do Grupo Ascendi e à concessão Interior Norte², no seguimento da aprovação dos diplomas de alteração das respetivas bases de cada uma das seis concessões, **(ii)** a assinatura dos contratos de alteração aos contratos de concessão relativos às concessões da Beira Interior, do Algarve e do Norte Litoral³, no seguimento da aprovação dos diplomas de alteração das respetivas bases, **(iii)** a conclusão das negociações entre a comissão de negociação e as subconcessionárias do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, e a assinatura das respetivas atas finais de negociação, e ainda **(iv)** o acordo quanto às condições financeiras obtido no caso das subconcessões do Pinhal Interior, Litoral Oeste e Baixo Tejo.

No 3.º trimestre de 2015, e no que concerne ao universo das PPP que foi considerado – composto por 32 parcerias em quatro sectores de atividade distintos (rodoviário, ferroviário, saúde e segurança) –, cumpre destacar, comparativamente ao período homólogo anterior, o fim de uma parceria no sector da saúde (o CA SNS, cujo contrato terminou em abril de 2014), não tendo sido contratadas quaisquer novas parcerias.

À semelhança do que tem ocorrido até à data, nos primeiros 9 meses de 2015, o sector rodoviário continuou a destacar-se no universo analisado, seja pelo peso preponderante que apresenta em termos de número de PPP (com 21 parcerias), de investimento acumulado (93%) e até mesmo de encargos líquidos (70% dos valores globais de encargos líquidos até ao final de setembro de 2015), seja pelo facto de ter sido o principal responsável pelo acréscimo verificado ao nível dos encargos líquidos totais no final dos nove primeiros meses do ano de 2015, face ao período homólogo.

¹ Os boletins trimestrais das PPP encontram-se disponíveis para consulta e *download* no *website* oficial da UTAP (www.utap.pt), na área de “publicações”.

² Cujas assinaturas pelo Estado Português e pelas concessionárias veio a ocorrer no dia 17 de julho de 2015.

³ Cujas assinaturas pelo Estado Português e pelas concessionárias veio a ocorrer no dia 2 de outubro de 2015.

Com efeito, até ao final de setembro de 2015, os encargos líquidos do sector público com as PPP cifraram-se em 1.172 milhões de euros, o que representa um incremento de 30% face ao período homólogo de 2014. Para esta variação foi determinante o aumento de 247 milhões de euros no total dos encargos líquidos no setor rodoviário, que por sua vez teve como principais causas **(i)** o crescimento de 146 milhões de euros de encargos líquidos gerados pelas subconcessões⁴ (59% do incremento do sector rodoviário) e **(ii)** os encargos relativos ao investimento no Túnel do Marão (de cerca de 90 milhões de euros). Recorde-se que estas subconcessões foram lançadas entre 2007 e 2010, tendo sido o respetivo início de pagamento diferido para 2014 e início de 2015⁵.

Nos primeiros nove meses de 2015, os pagamentos (por disponibilidade e por serviço) às subconcessionárias ascenderam a 331 milhões de euros, um valor significativamente acima do verificado no período homólogo (182 milhões de euros). Este aumento é consequência de dois aspetos: em primeiro lugar a comparabilidade é afetada pelo facto de no 1.º trimestre de 2014 apenas terem sido realizados pagamentos à Subconcessionária do Douro Interior, tendo os pagamentos às demais subconcessionárias sido iniciados ao longo dos trimestres seguintes ou apenas em 2015 (como no caso da Subconcessão do Pinhal Interior). Em segundo lugar, verifica-se que os pagamentos do 1.º trimestre de 2015 encontraram-se influenciados pelos pagamentos de reconciliação relativos ao ano anterior (previstos contratualmente), os quais não encontram paralelo no ano de 2014, uma vez que este foi o primeiro ano de pagamento às subconcessionárias.

No caso das parcerias rodoviárias, a evolução registada, quando expurgado o efeito dos pagamentos às subconcessionárias e do investimento no Túnel do Marão reflete, por um lado, o impacto da distribuição não linear dos pagamentos às PPP ao longo dos anos e entre os diferentes trimestres do ano (com alguma tendência de concentração no 1.º trimestre do ano, devido aos pagamentos de reconciliação realizados nessa altura), e, por outro lado, o incremento das receitas de portagem arrecadas pelo sector público (na sequência da tendência de aumento do tráfego que se verificou no período analisado), destacando-se ainda o impacto das compensações pagas à concessionária do Litoral Centro, em virtude da execução de duas sentenças arbitrais.

No que respeita ao sector da saúde, o aumento (da ordem dos 9%) dos encargos líquidos com as PPP, verificado nos primeiros nove meses do ano corrente, face a igual período do ano anterior, foi determinado, não só pelo efeito de um conjunto de fatores que afetam a comparabilidade dos valores (devidamente detalhados no ponto “4.3.3. Sector Saúde”), mas também pelo aumento da produção hospitalar registado na generalidade das unidades analisadas.

No caso do sector ferroviário, o aumento de 30% dos encargos líquidos reflete essencialmente uma diferença na calendarização de pagamentos face ao registado no

⁴ Apesar do início dos pagamentos a quatro subconcessionárias da IP ter ocorrido em 2014 (Douro Interior Transmontana, Baixo Tejo e Litoral Oeste), no 1.º trimestre desse ano os pagamentos foram residuais, sendo relativos apenas à subconcessão Douro Interior, tendo os pagamentos às outras 3 subconcessionárias começado apenas no 2.º trimestre de 2014.

⁵ No caso da Subconcessão Pinhal Interior.

período homólogo de 2014. Expurgando este efeito, a evolução apresentada corresponderia a uma redução de 2% face ao período homólogo, reflexo do aumento da procura verificada na concessão do MST e da conseqüente redução do montante de compensações pagas pelo Estado Português (devidas sempre que o tráfego de passageiros é inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão).

No sector da segurança, os encargos apresentaram um decréscimo de 10%, devido não só a diferenças na cadência de pagamentos ao longo do ano, mas também à diminuição, prevista contratualmente, da componente não atualizável da remuneração base anual⁶.

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos acumulados e por trimestre

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	AC 2015	Peso no Total	AC 2014	Δ AC 2015 / AC 2014	AC 2015P	% Execução
Ferrovíarias	8.493	1%	6.547	30%	8.854	96%
Segurança	35.822	3%	40.012	-10%	49.480	72%
Saúde	309.021	26%	284.493	9%	400.219	77%
Rodoviárias	819.022	70%	571.698	43%	923.809	89%
TOTAL	1.172.358	100%	902.751	30%	1.382.362	85%

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2015	2T2015	3T2015	Peso no Total (3T)	3T2014	Δ 3T2015 / 3T2014
Ferrovíarias	2.265	2.059	4.170	1%	2.129	96%
Segurança	11.210	12.304	12.307	4%	16.727	-26%
Saúde	93.383	98.489	117.149	41%	95.672	22%
Rodoviárias	342.034	327.103	149.884	53%	95.840	56%
TOTAL	448.893	439.956	283.509	100%	210.367	35%

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

Relativamente aos dados do 3.º trimestre de 2015, em concreto, e quando comparados com os do período homólogo anterior, verifica-se um crescimento dos encargos líquidos globais com as PPP em cerca de 35%, explicado sobretudo pelo incremento registado nos sectores da saúde – por via do aumento da produção hospitalar e do efeito de alguns fatores que afetam a comparabilidade dos valores (*cf.* ponto “4.3.3. Sector Saúde”) – e rodoviário. No caso do sector rodoviário, o aumento dos encargos líquidos ficou a dever-se fundamentalmente a três fatores: **(i)** o incremento dos encargos relativos às subconcessionárias, explicado pelo facto de o pagamento do Estado ter sido apenas iniciado ao longo do ano de 2014 (de forma faseada), e, portanto, terem sido realizados pela primeira vez no 1.º trimestre de 2015 os pagamentos de reconciliação relativos ao ano

⁶ A remuneração da SIRESP, S.A., prevista contratualmente, incorpora uma componente atualizável pela taxa de inflação e uma componente não atualizável, não sendo contudo esta última constante ao longo dos anos (*cf.* Anexo 9 ao Contrato Siresp).

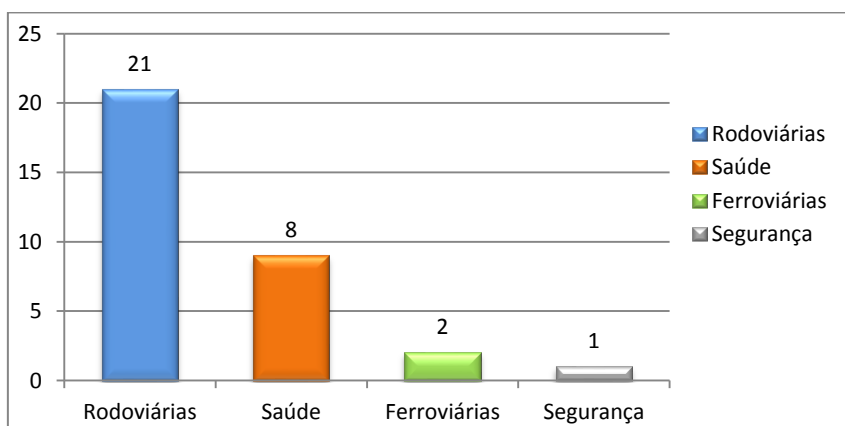
de 2014 (pagamentos inexistentes em 2014 por ser o primeiro ano em que se efetuaram pagamentos às subconcessionárias), **(ii)** o pagamento de compensações – no montante de 27,5 milhões de euros – à concessão Litoral Oeste, referentes à execução da sentença de dois processos arbitrais, e **(iii)** o investimento realizado pela IP no Túnel do Marão (40,8 milhões de euros).

Para a evolução dos fluxos financeiros, sobretudo a prevista para o futuro próximo, será determinante o resultado do desfecho dos vários processos de renegociação em curso, nomeadamente os relativos às PPP do sector rodoviário, grande parte dos quais se encontra já concluído, tendo, à data de publicação do presente relatório, ocorrido já a assinatura dos contratos de alteração aos contratos das 9 concessões do Estado Português os quais se encontram já a produzir efeitos.

2. Universo das PPP

O universo das PPP que foi considerado, com referência a 30 de setembro de 2015, incorpora 32 parcerias que integram os sectores rodoviário, ferroviário, saúde e segurança, representando um investimento acumulado (realizado pelos parceiros privados), entre 1998 e 2014, da ordem dos 14.364 milhões de euros. O sector rodoviário assume-se como o sector com maior peso no referido universo, seja em termos de número de PPP seja de investimento acumulado, sendo composto quer pelas concessões atribuídas diretamente pelo Estado Português (onde se incluem as ex-SCUT e as autoestradas com portagem real), quer pelas subconcessões da IP. 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 para o efeito).

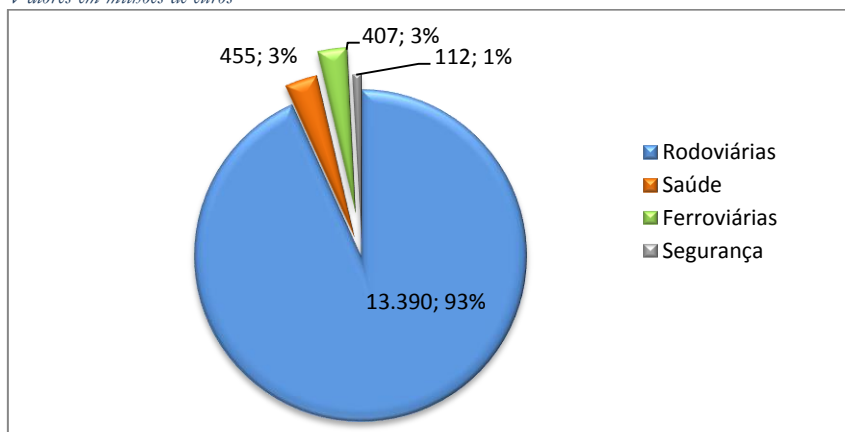
Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 30 de setembro de 2015)



Fonte: UTAP.

Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados – investimento acumulado de 1998 a 2014.

3. Factos relevantes

3.1 Processos de renegociação dos contratos de PPP

No âmbito do PAEF, o Governo Português assumiu o compromisso de renegociar os contratos de PPP, com o objetivo de atingir uma redução substancial dos encargos para o erário público. Este objetivo mantém-se, mesmo após a conclusão do referido Programa, na medida em que, por um lado, o Estado Português se encontra submetido a um conjunto de obrigações ao abrigo do “Tratado Orçamental” e sob escrutínio dos seus credores internacionais e, por outro lado, a redução dos encargos é considerada como fundamental para assegurar a sustentabilidade das contas públicas.

3.1.1 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias

No seguimento da aprovação dos diplomas de alteração das bases das seis concessões (as concessões do Grande Porto⁷, da Costa de Prata⁸, da Beira Litoral/Beira Alta⁹, do Norte¹⁰, da Grande Lisboa¹¹ e do Interior Norte¹²), foram assinados, no dia 17 de julho, os respetivos contratos de alteração aos contratos de concessão, após ter sido obtida a necessária aprovação para o efeito por parte do Conselho de Ministros¹³. A este respeito, importa sublinhar que, à data de publicação do presente Boletim, tinha sido já comunicada a decisão do Tribunal de Contas de que as alterações aos referidos contratos destas seis concessões não se encontram sujeitas a procedimento de fiscalização prévia nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo.

Após a conclusão das negociações com as concessionárias do Norte Litoral, do Algarve e da Beira Interior, no trimestre em apreço, foram vertidas a totalidade das modificações contratuais consensualizadas nas Atas de Conclusão dos Processos Negociais, tendo as mesmas sido assinadas pela comissão de negociação e pelas concessionárias no decorrer do 3º trimestre. No seguimento do encerramento definitivo, por parte da comissão de negociação das PPP rodoviárias, dos processos negociais relativos a estas três concessionárias, foram durante o mês de outubro publicados os diplomas de alteração das

⁷ Através do Decreto-Lei n.º 110/2015, de 18 de junho, publicado no Diário da República, 1.ª série, n.º 117, de 18 de junho de 2015.

⁸ Através do Decreto-Lei n.º 105/2015, de 16 de junho, publicado no Diário da República, 1.ª série, n.º 115, de 16 de junho de 2015.

⁹ Através do Decreto-Lei n.º 111/2015, de 18 de junho, publicado no Diário da República, 1.ª série, n.º 117, de 18 de junho de 2015.

¹⁰ Através do Decreto-Lei n.º 109/2015, de 18 de junho, publicado no Diário da República, 1.ª série, n.º 117, de 18 de junho de 2015.

¹¹ Através do Decreto-Lei n.º 113/2015, de 19 de junho, publicado no Diário da República, 1.ª série, n.º 118, de 19 de junho de 2015.

¹² Através do Decreto-Lei n.º 112/2015, de 19 de junho, publicado no Diário da República, 1.ª série, n.º 118, de 19 de junho de 2015.

¹³ Através das RCM n.ºs 45-A; 45-B; 45-C; 45-D; 45-E; 45-F/2015, de 2 de junho, todas publicadas no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 130, de 7 de julho de 2015.

bases de cada uma das referidas concessões (as concessões Norte Litoral¹⁴, do Algarve¹⁵ e da Beira Interior¹⁶).

A este respeito, merece ainda destaque o facto de, no seguimento da referida aprovação dos diplomas de alteração das bases das três concessões, terem sido assinados, no dia 2 de outubro, os respetivos contratos de alteração aos contratos de concessão, após ter sido obtida a necessária aprovação para o efeito por parte do Conselho de Ministros¹⁷. A este respeito, importa sublinhar que, à data de publicação do presente Boletim, tinha sido já comunicada a decisão do Tribunal de Contas de que as alterações aos referidos contratos destas três concessões não se encontram sujeitas a procedimento de fiscalização prévia nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo.

Adicionalmente foram também concluídas, no decorrer deste trimestre, as negociações com as subconcessionárias do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, tendo as modificações aos contratos entretanto consensualizadas, sido vertidas nas atas de reunião de negociação, encontrando-se contudo ainda pendente a assinatura dos respetivos contratos de alteração aos contratos de subconcessão. Salienta-se ainda que, por Resolução do Conselho de Ministros, foi a IP autorizada a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados nos contratos de subconcessão do Baixo Alentejo¹⁸ e do Algarve Litoral¹⁹.

Durante o trimestre mantiveram-se as negociações com os parceiros privados com os quais ainda não houve acordo (subconcessão Transmontana) e a discussão e consensualização do clausulado das alterações contratuais relativas às subconcessões do Pinhal Interior, Litoral Oeste e Baixo Tejo, relativamente às quais apenas se obteve um acordo quanto às condições financeiras. Cumpre ademais mencionar que, por Resolução do Conselho de Ministros, foi a IP também autorizada a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados nos contratos de subconcessão do Pinhal Interior²⁰, do Litoral Oeste²¹ e do Baixo Tejo²².

Relativamente à subconcessão Transmontana, importa relevar que foi recebida uma contraproposta da respetiva subconcessionária, a qual não mereceu, contudo, acolhimento por parte da Comissão de Negociação, prevendo-se que sejam retomadas as negociações no decorrer do próximo trimestre.

¹⁴ Através do Decreto-Lei n.º 214-B/2015, de 30 de setembro, publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 191, de 30 de setembro de 2015.

¹⁵ Através do Decreto-Lei n.º 214-C/2015, de 30 de setembro, publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 191, de 30 de setembro de 2015.

¹⁶ Através do Decreto-Lei n.º 214-A/2015, de 30 de setembro, publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 191, de 30 de setembro de 2015.

¹⁷ Resolução do Conselho de Ministros n.º 83-A/2015, n.º 83-B/2015 e n.º 83-C/2015, de 1 de outubro, publicadas no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 192, de 1 de outubro de 2015.

¹⁸ Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-E/2015, de 27 de agosto, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015.

¹⁹ Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-D/2015, de 27 de agosto, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015.

²⁰ Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-F/2015, de 27 de agosto, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015.

²¹ Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-A/2015, de 27 de agosto, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015.

²² Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-B/2015, de 27 de agosto, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015.

3.1.2 Processo de renegociação do contrato SIRESP

Na sequência do processo negocial levado a cabo pela Comissão de Negociação do contrato SIRESP²³, foram, no trimestre em apreço, finalizados os trabalhos da Comissão de Negociação com a assinatura da ata final de negociação, no dia 21 de setembro de 2015. Sumariamente, no âmbito do processo negocial foi acordada uma redução global, no valor de 25.221.000 de euros (em valores nominais e acrescidos de IVA à taxa legal em vigor), nos pagamentos por disponibilidade futuros, entre 1 de janeiro de 2015 e o fim do prazo do contrato SIRESP.

Nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, a Comissão de Negociação submeteu às respetivas tutelas, a 22 de setembro, o relatório fundamentado que congrega a compilação das principais conclusões alcançadas no seu trabalho.

3.2 Processos de estudo e lançamento de novos projetos

3.2.1 Processo de estudo e lançamento do projeto do Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul

Os trabalhos da Equipa de Projeto²⁴ constituída para levar a cabo o processo de estudo e lançamento do projeto do CMFRS culminaram no dia 19 de agosto de 2015, com o envio do respetivo relatório fundamentado.

O referido relatório congrega as principais conclusões alcançadas pela equipa de projeto no decorrer do seu trabalho de estudo e preparação do projeto, e sustenta a sua proposta de lançamento do procedimento com vista à formação do contrato de gestão relativo ao CMFRS, em modelo de PPP, incluindo ainda os diversos outputs previstos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, designadamente o estudo estratégico e económico-financeiro, o cálculo do Custo Público Comparável, a justificação do modelo a adotar, a matriz de risco, a demonstração da comportabilidade orçamental e as minutas do programa de procedimento e do caderno de encargos.

3.2.2 Processo de estudo e lançamento do projeto “Hospital Lisboa Oriental”

A Equipa de Projeto nomeada para o estudo e lançamento do projeto do Hospital de Lisboa Oriental²⁵ (“HLO”) definiu os termos, pressupostos e metodologias-chave

²³ Comissão nomeada pelo Despacho n.º 2258/2014, de 12 de fevereiro, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 30, de 12 de fevereiro de 2014, alterada pelo Despacho n.º 12091-A/2014, de 30 de setembro, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 1.º Suplemento, 2.ª série, n.º 188, de 30 de setembro de 2014 e alterada pelo Despacho n.º 10145-A/2015, de 9 de setembro, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 176, de 9 de setembro de 2015.

²⁴ Pelo Despacho n.º 9794/2013, de 21 de junho, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 142, de 25 de julho de 2013.

subjacentes ao mesmo, e continuou, ao longo do trimestre em análise, a trabalhar na elaboração de toda a documentação necessária (diversas peças do procedimento), com vista à preparação do lançamento do projeto.

Para o efeito, no final do trimestre em apreço encontravam-se em curso diversas tarefas prioritárias, designadamente **(i)** a definição de todas as especificações técnicas aplicáveis ao projeto, incluindo o plano de instalação dos equipamentos, os termos da relação e interface entre as entidades a quem caberá a gestão respetivamente do edifício do hospital (entidade privada) e do estabelecimento hospitalar (entidade pública), o regime da manutenção do edifício, os sistemas de informação, entre outros; e **(ii)** a elaboração da documentação técnica, financeira e jurídica, relativa ao novo procedimento concursal.

3.2.3 Processo de estudo e lançamento da concessão da A23

A Equipa de Projeto, constituída para dar início ao estudo e preparação do projeto da A23²⁶, com vista à beneficiação, operação e manutenção da extensão da A23 entre Torres Novas e Abrantes (37 km) – que se encontra na atualidade sob exploração direta da IP –, terminou, durante o 3.º trimestre, os seus trabalhos, com o envio do seu relatório fundamentado ao Governo, a 14 de setembro de 2015.

O referido relatório apresenta as principais conclusões alcançadas pela Equipa de Projeto no decorrer do seu trabalho de estudo e preparação do projeto, e sustenta a proposta da Equipa de Projeto de lançamento de um procedimento com vista à formação do contrato de subconcessão, em modelo de PPP relativo ao Projeto da A23 (A1/Abrantes), incluindo ainda os diversos outputs previstos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, designadamente o estudo estratégico e económico-financeiro, cálculo do Custo Público Comparável, a justificação do modelo a adotar, a matriz de risco, a demonstração da comportabilidade orçamental e as minutas do programa de procedimento e do caderno de encargos.

3.3 Instituto da Mobilidade e dos Transportes (“IMT”) e Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”)

No seguimento da aprovação da lei-quadro das entidades administrativas independentes com funções de regulação da atividade económica dos setores privado, público e cooperativo, foi reestruturado o IMT²⁷, passando este a ter como principais funções a regulamentação técnica, de licenciamento, de coordenação, de fiscalização e de planeamento no setor dos transportes terrestres, fluviais e respetivas infraestruturas e a

²⁵ Pelo Despacho n.º 1317-A/2014, de 24 de janeiro, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 18, de 27 de janeiro de 2014.

²⁶ Através do Despacho n.º 3399/2015, de 13 de março, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 65, de 2 de abril de 2015.

²⁷ Através dos decretos-leis n.ºs 44/2014, de 20 de março, 77/2014, de 14 de maio, e 83/2015, de 21 de maio.

gestão de contratos de concessão. Assim, na sequência desta reestruturação foi criada a AMT, que passa a suceder ao antigo IMT nas suas funções em matéria de regulação, de promoção e defesa da concorrência no setor dos transportes terrestres, fluviais e marítimos²⁸.

Após a definição da missão e respetivas atribuições, foi aprovada a alteração dos estatutos da AMT e do IMT, a 23 de julho e a 16 de junho²⁹, respetivamente, com o objetivo de definir, no caso da AMT, os membros do seu conselho de administração, e no caso do IMT, a sua organização interna quer em termos de estrutura e de cargos, quer das várias direções de serviço e competência dos gabinetes que constituem este instituto.

²⁸ Decreto-Lei n.º 78/2014, publicado no *Diário da República* n.º 92/2014, Série I de 2014-05-14.

²⁹ Através da Portaria n.º 209/2015, publicada no *Diário da República* n.º 137/2015, Série I de 2015-07-16.

4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

4.1 Síntese dos 9 primeiros meses do ano de 2015

O nível de execução dos encargos com PPP entre janeiro e setembro de 2015 encontra-se em cerca de 85% do valor orçamentado para o corrente ano. A este respeito importa mencionar que, por um lado a distribuição dos encargos ao longo do ano não é necessariamente uniforme (uma vez que, nomeadamente, são efetuados no primeiro trimestre do ano os pagamentos de reconciliação relativos ao ano anterior), pelo que a interpretação deste valor poderá não ser representativa, e, por outro lado, não foram ainda finalizados, na sua totalidade, os processos de renegociação em curso, tendo sido os primeiros contratos de alteração aos contratos de concessão (relativos às 5 concessões do Grupo Ascendi e à Interior Norte) assinados a 17 de julho e os segundos contratos de alteração aos contratos de concessão (relativos às concessões do Norte Litoral, do Algarve e da Beira Interior) assinados apenas a 2 de outubro.

Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, em termos acumulados - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	AC 2015	Peso no Total	AC 2014	Δ AC 2015 / AC 2014	AC 2015P	% Execução
Ferrovíarias	8.493	1%	6.547	30%	8.854	96%
Segurança	35.822	3%	40.012	-10%	49.480	72%
Saúde	309.021	26%	284.493	9%	400.219	77%
Infraestruturas	58.641	5%	56.060	5%	80.816	73%
Estabelecimento	250.381	21%	228.434	10%	319.402	78%
<i>Pag. Contratuais</i>	214.739	18%	212.420	1%		
<i>Pag. Protocolos</i>	14.071	1%	13.385	5%		
<i>Pag. Reconciliação</i>	21.571	2%	2.628	721%		
Rodoviárias	819.022	70%	571.698	43%	923.809	89%
Subconcessões	315.829	27%	169.674	86%		
Concessões	413.257	35%	402.024	3%		
Túnel do Marão e A21	89.935	8%	0	N.A.		
Total dos encargos	1.078.161	92%	808.191	33%	1.297.506	83%
<i>Pag. Disponibilidade</i>	906.037	77%	757.683	20%		
<i>Custos de Cobrança</i>	32.798	3%	31.722	3%		
<i>Pag. Serviço</i>	19.127	2%	11.921	60%		
<i>Compensações</i>	30.264	3%	3.835	689%		
<i>Outros⁽²⁾</i>	89.935	8%	3.031	2868%		
Total das Receitas	259.140	22%	236.493	10%	373.697	69%
TOTAL	1.172.358	100%	902.751	30%	1.382.362	85%

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

Notas: (1) Os valores previstos para 2015 estão de acordo com o Relatório do OE2015.

(2) Em 2015 diz respeito ao investimento no Túnel do Marão; em 2014 inclui os reequilíbrios financeiros liquidados pela DGTf.

Em termos acumulados, nos primeiros nove meses do ano, verificou-se um incremento dos encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP de 30%, face a igual período de 2014, o que se traduziu numa despesa global do sector público, neste período, de 1.172 milhões de euros.

Para esta variação concorreu, essencialmente, o acréscimo dos encargos líquidos com as parcerias do sector rodoviário (em cerca de 43%), decorrente, sobretudo, do aumento do montante pago às subconcessionárias, em consequência, por um lado, do início destes pagamentos ter ocorrido de forma faseada ao longo de 2014³⁰, e, por outro lado, do facto de em 2015, terem sido realizados pela primeira vez os pagamentos de reconciliação relativos ao ano anterior (previstos contratualmente) às subconcessionárias. Acresce ainda o efeito do investimento realizado no Túnel do Marão (de cerca de 90 milhões de euros), sem paralelo no trimestre homólogo anterior.

Adicionalmente, contribuiu para este acréscimo dos encargos líquidos, o incremento das compensações pagas às PPP rodoviárias, destacando-se a este respeito, o pagamento de 27 milhões de euros à concessionária do Litoral Centro, na sequência da conclusão de dois processos arbitrais³¹.

À semelhança do verificado no sector rodoviário, os sectores ferroviário e da saúde apresentam igualmente um acréscimo, em termos acumulados, dos encargos do sector público com as PPP, de 30% e 9%, respetivamente.

Com efeito, no sector da saúde assistiu-se a um aumento dos encargos líquidos acumulados com as PPP até setembro de 2015 (em 9%), face ao período homólogo, o que, para além do incremento da produção observado em todas as unidades hospitalares em regime de PPP, reflete ainda o impacto de alguns fatores que afetam a comparabilidade dos valores, designadamente **(i)** o maior valor de reconciliação pago à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, até ao final de setembro, em virtude de uma diferente distribuição deste pagamento ao longo do ano, face ao verificado em 2014, **(ii)** a diferente distribuição temporal dos pagamentos de reconciliação referentes à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais e à EG Edifício do Hospital de Braga, entre 2014 e 2015³², e ainda **(iii)** o fim das parcerias relativas ao CMFRS e ao CA SNS (e consequente redução dos encargos associados).

No caso do sector ferroviário, o valor dos pagamentos apresentou um aumento de 30% até ao fim de setembro, por via da antecipação de uma compensação relativa ao 4.º trimestre

³⁰ Apesar do início dos pagamentos a quatro subconcessionárias da IP ter ocorrido em 2014 (Douro Interior Transmontana, Baixo Tejo e Litoral Oeste), no 1.º trimestre desse ano os pagamentos foram residuais, sendo relativos apenas à subconcessão Douro Interior, tendo os pagamentos às outras 3 subconcessionárias começado apenas no 2.º trimestre de 2014.

³¹ Um processo relativo a uma reclamação da concessionária relativamente a sobrecustos na construção da A17 devidos, nomeadamente, a atrasos na obtenção de Relatórios de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (“RECAPE”) e a alterações de projeto impostas pelo Concedente, e outro processo referente a um pedido indemnizatório apresentado pela concessionária, em fevereiro de 2012, relativamente à quebra de tráfego (motivada pelo atraso na entrada em funcionamento do troço Angeja-Estarreja da A29 e pela introdução de portagens na Costa da Prata) e à introdução de dois custos não previstos no contrato de concessão

³² Em 2014 o pagamento de reconciliação foi realizado no 4º trimestre, enquanto que este ano este pagamento ainda ocorreu no 3º trimestre.

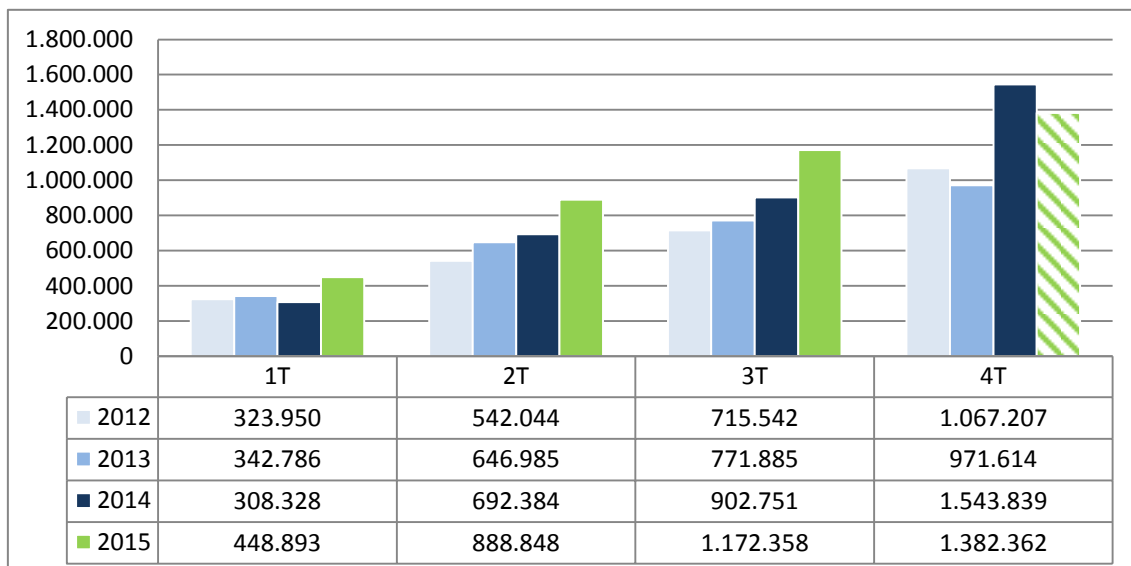
(afetando assim a comparabilidade dos valores). Note-se que, os pagamentos relativos à concessão MST são originados pelos desvios verificados entre o nível de tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida para a concessão.

Ao contrário do verificado nos restantes sectores, no sector segurança os encargos do erário público apresentaram um decréscimo, de cerca de 10%, justificado pelas diferenças ao nível do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos dos vários períodos.

O Gráfico 3 seguinte reflete a evolução dos encargos líquidos trimestrais acumulados no período 2012-2015. A última coluna (4T) apresenta o nível de encargos líquidos previstos para o ano de acordo com as previsões do OE2015.

Gráfico 3 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)

Valores em milhares de euros



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

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2015 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2015.

Sublinhe-se que as previsões globais de encargos para o ano de 2015 incorporam já os objetivos que foram fixados à comissão de renegociação das parcerias rodoviárias. Contudo, a concretização das poupanças visadas com este processo negocial só se efetivará integralmente após serem formalizadas as alterações contratuais acordadas com as respetivas subconcessionárias, bem como concluída a apreciação das mesmas por parte do Tribunal de Contas.

4.2 Síntese do trimestre

No 3.º trimestre de 2015, o montante de encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP ascendeu a 283,5 milhões de euros, montante que representa um aumento de 35% face ao período homólogo de 2014. Para esta variação foi determinante a evolução verificada no sector rodoviário, que se caracterizou por um acréscimo de 56% do total de encargos líquidos, em virtude, sobretudo, do impacto de fatores que afetam a comparabilidade dos valores, nomeadamente **(i)** o encargo extraordinário, e sem paralelo no período homólogo anterior, relativo ao investimento no Túnel do Marão (no montante de 40,8 milhões de euros), **(ii)** o aumento do montante pago às subconcessionárias, em consequência, do início faseado destes pagamentos ao longo do ano de 2014, e **(iii)** o montante pago à concessionária do Litoral Centro a título de compensações – no montante de 27 milhões de euros –, no âmbito da execução da sentença de dois processos arbitrais³³.

Para além do sector rodoviário, também os sectores ferroviário e da saúde contribuíram para o crescimento homólogo dos encargos globais das PPP no trimestre em apreço, face a igual período do ano anterior.

No que respeita ao sector da saúde assistiu-se, no trimestre em análise, a um acréscimo (da ordem dos 22%) dos encargos líquidos face ao período homólogo, tendo sido este explicado, em grande parte, pelo efeito de alguns fatores que afetam a sua comparabilidade (conforme se encontra devidamente detalhado no ponto “4.3.3. Sector Saúde”) destacando-se, nomeadamente, **(i)** a diferente distribuição dos pagamentos de reconciliação da EG Estabelecimento do Hospital de Braga uma vez que foram liquidados cinco duodécimos do pagamento de reconciliação sem paralelo no trimestre homólogo; **(ii)** o fim da parceria CA SNS, em abril de 2014; e **(iii)** a realização dos pagamentos de reconciliação referentes à EG Edifício do Hospital de Braga, e às EG Edifício e EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, que não havia ocorrido no trimestre homólogo de 2014 (tendo sido estes pagamentos nesse ano realizados noutros trimestres).

No caso do setor ferroviário, o incremento de 2 milhões de euros registado nos encargos líquidos incorpora o facto de no trimestre em apreço terem sido pagas duas compensações, ao contrário do período homólogo anterior em que apenas foi paga uma (em virtude de uma diferente calendarização anual dos pagamentos). Expurgando o mencionado efeito, a evolução dos encargos líquidos teria sido negativa, em cerca de 1%, face ao período homólogo de 2014, refletindo o ligeiro aumento de tráfego registado na concessão do MST e a conseqüente redução do montante de compensações pagas pelo Estado Português (devidas sempre que o tráfego de passageiros é inferior ao limite mínimo da banda de

³³ Um processo relativo a uma reclamação da concessionária relativamente a sobrecustos na construção da A17 devidos, nomeadamente, a atrasos na obtenção de Relatórios de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (“RECAPE”) e a alterações de projeto impostas pelo Concedente, e outro processo referente a um pedido indemnizatório apresentado pela concessionária, em fevereiro de 2012, relativamente à quebra de tráfego (motivada pelo atraso na entrada em funcionamento do troço Angeja-Estarreja da A29 e pela da introdução de portagens na Costa da Prata) e à introdução de dois custos não previstos no contrato de concessão – a TRIR (Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias) e Taxa SIEV (Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.).

tráfego de referência, definida no contrato de concessão)³⁴. Cumpre adicionalmente mencionar que os pagamentos realizados nos 3.ºs trimestres de 2015 e 2014 não são diretamente comparáveis, uma vez que são relativos a faturas emitidas com respeito a trimestres diferentes e portanto sujeitos a um padrão de tráfego diferente, em virtude da sazonalidade inerente ao mesmo.

Quadro 3 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, no 3.º trimestre 2015 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2015	2T2015	3T2015	Peso no Total (3T)	3T2014	Δ 3T2015 / 3T2014
Ferrovíarias	2.265	2.059	4.170	1%	2.129	96%
Segurança	11.210	12.304	12.307	4%	16.727	-26%
Saúde	93.383	98.489	117.149	41%	95.672	22%
Infraestruturas	18.002	18.002	22.637	8%	19.188	18%
Estabelecimento	75.381	80.487	94.512	33%	76.484	24%
<i>Pag. Contratuais</i>	72.197	70.646	71.895	25%	70.734	2%
<i>Pag. Protocolos</i>	3.474	4.013	6.584	2%	5.750	14%
<i>Pag. Reconciliação</i>	-289	5.828	16.032	6%	0	N.A.
Rodoviárias	342.034	327.103	149.884	53%	95.840	56%
Subconcessões	118.990	109.453	87.386	31%	45.789	91%
Concessões	214.127	177.479	21.651	8%	50.051	-57%
Túnel do Marão e A21	8.917	40.171	40.847	14%	0	N.A.
Total dos encargos	418.650	408.893	250.618	88%	186.845	34%
<i>Pag. Disponibilidade</i>	388.032	345.434	172.571	69%	176.109	-2%
<i>Custos de Cobrança</i>	11.411	11.546	9.841	4%	11.027	-11%
<i>Pag. Serviço</i>	6.431	9.227	3.469	1%	2.980	16%
<i>Compensações</i>	3.859	2.515	23.890	10%	-3.271	N.A.
<i>Outros</i> ⁽²⁾	8.917	40.171	40.847	16%	0	N.A.
Total das Receitas	76.615	81.790	100.734	36%	91.005	11%
TOTAL	448.893	439.956	283.509	100%	210.367	35%

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

Notas: (1) Os valores previstos para 2015 estão de acordo com o Relatório do OE2015.

(2) Em 2015 diz respeito ao investimento no Túnel do Marão; em 2014 inclui os reequilíbrios financeiros liquidados pela DGTf.

Ao contrário do verificado nos demais sectores, no sector da segurança, assistiu-se, no 3.º trimestre, a um decréscimo dos encargos líquidos (de 26%), encontrando-se este diretamente relacionado com a diferente temporalidade implícita nos pagamentos das faturas mensais por parte do Estado Português, bem como com a redução da parcela.

³⁴ Note-se que o contrato de concessão do MST inclui uma compensação para a concessionária, caso não sejam atingidos os níveis de passageiros/km previstos no caso base.

4.3 Análise Sectorial dos fluxos financeiros

4.3.1 Sector Rodoviário

4.3.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros

Os fluxos financeiros associados ao sector rodoviário apresentam diferentes naturezas, sendo essencial para a sua compreensão detalhar a composição do universo das PPP do sector, bem como as principais características do sistema de remuneração associado a cada tipo de parceria.

O grupo das PPP rodoviárias incorpora as 14 concessões do Estado Português³⁵ e as 7 subconcessões diretamente atribuídas pela IP. Deve salientar-se que, no âmbito das atribuições que foram conferidas à IP, por via do seu contrato de concessão, esta passou a ser responsável quer pela realização dos pagamentos, quer pela recolha de receitas das concessões do Estado Português.

No caso das concessões do Estado Português e, tendo em conta a natureza dos fluxos financeiros que lhe estão associados, as PPP podem ser divididas em 3 grupos:

- Ex-SCUT: no conjunto das 7 Ex-SCUT afigura-se importante efetuar a seguinte subdivisão, de forma a compreender-se o respetivo quadro remuneratório:
 - Ex-SCUT I: enquadram-se nesta categoria as 4 ex-SCUT (Costa da Prata, Norte Litoral, Grande Porto e Beira Litoral/Beira Alta), cujas bases do contrato de concessão foram alteradas em 2010, passando a sua remuneração a ser baseada num regime de disponibilidade das vias (por contraponto com o anterior regime de retribuição dependente do nível de tráfego);
 - Ex-SCUT II: esta categoria engloba as restantes 3 Ex-SCUT (Beira Interior, Algarve e Interior Norte), cujos contratos de concessão não foram formalmente alterados para um regime de retribuição baseado em disponibilidade aquando da introdução de portagens nas respetivas infraestruturas. Não obstante, tendo em conta o impacto decorrente da introdução de portagens reais nestas infraestruturas, as concessionárias têm vindo a receber uma remuneração por conta, de carácter transitório, que vigorou até à data de produção de efeitos do contrato de concessão alterado e dos respetivos contratos de prestação de serviços;
- Concessões de portagem real que foram convertidas para regime de disponibilidade: incluem-se nesta categoria as concessões Norte e Grande Lisboa. Por força da alteração das bases dos seus contratos de concessão, as concessionárias passaram, a partir de meados de 2010, a ser remuneradas através de um regime de disponibilidade, cabendo as receitas de portagem das mesmas à IP;

³⁵ Onde se incluem as 7 ex-SCUT e as 7 autoestradas originalmente de portagem real.

- 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 (correntes) para o sector público, sem prejuízo da existência de fluxos financeiros nos dois sentidos, relativos à Lusoponte, em função das alterações contratuais entretanto ocorridas.

Note-se que o produto da cobrança de portagens nas sete ex-SCUT constitui uma receita da IP, cabendo, de igual modo, a esta última, assegurar os pagamentos às concessionárias, em nome do Estado Português. Pela prestação do serviço de cobrança de portagens, cabe à IP o pagamento de custos de cobrança (excetuando-se, a este nível, as concessões Norte e Grande Lisboa, onde a IP não suporta custos desta natureza nem encargos associados a fraude).

No que concerne às subconcessões diretamente atribuídas pela IP, deve mencionar-se que, não obstante os contratos associados às diferentes PPP não serem homogêneos no que concerne à composição da remuneração das subconcessionárias, a remuneração das mesmas pode ser categorizada da seguinte forma:

- Pagamento por disponibilidade das vias da infraestrutura;
- Pagamento por serviço (remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura);
- Responsabilidades associadas aos pagamentos contingentes, decorrentes da reformulação dos modelos financeiros, que ocorreu previamente à assinatura final dos contratos de subconcessão, em 2009 e 2010, na sequência das significativas alterações verificadas nos mercados financeiros entre o momento do lançamento dos concursos e o momento da contratação final, muito embora estes pagamentos, de acordo com os respetivos modelos financeiros, apenas venham a ocorrer em períodos subsequentes, pelo que ainda não tiveram repercussões no período em análise³⁶;
- Deduções relativas a falhas de desempenho e disponibilidade, assim como penalidades associadas a externalidades ambientais e de sinistralidade (estes valores são deduzidos aos valores da remuneração total auferida pela concessionária).

Assinale-se ainda que o produto da cobrança de portagens nas subconcessões da IP constitui uma receita desta.

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

³⁶ Note-se que, em face do Relatório de Auditoria n.º 15/2012, da 2.ª Secção do Tribunal de Contas, relativo ao *Modelo de Gestão, Financiamento e Regulação do Setor Rodoviário*, afigura-se ainda incerto o tratamento a ser dado às compensações contingentes, das quais podem decorrer responsabilidades financeiras significativas.

- Encargos do sector público:
 - Pagamentos por disponibilidade das vias e responsabilidades associadas aos pagamentos contingentes, ajustados de eventuais deduções previstas contratualmente;
 - Pagamentos por serviço (dependentes do nível de tráfego);
 - Custos associados ao serviço de cobrança de portagens.
- Receitas do sector público:
 - Produto da cobrança de portagens efetuada nas concessões e nas subconcessões;
 - Outras receitas.

Para além dos fluxos financeiros supramencionados, poderão existir ainda outros encargos, nomeadamente na sequência de pedidos de REF por parte das concessionárias/subconcessionárias, derivados de factos extraordinários (quando estes se enquadrem em casos originadores de pedido de REF, de acordo com o previsto contratualmente) que impliquem alterações no projeto capazes de modificar a situação económico-financeira do mesmo³⁷ e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

³⁷ Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

4.3.1.2 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 4 – Encargos líquidos totais acumulados das PPP rodoviárias no 3.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	AC 2015	Peso no Total	AC 2014	Δ AC 2015 / AC 2014	AC 2015P	% Execução
Encargos Brutos	1.078.161	100%	808.191	33%	1.297.506	83%
Pagamentos por Disponibilidade ⁽¹⁾	906.037	84%	757.683	20%		
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT ⁽¹⁾)	593.730	55%	587.309	1%		
Portagem Real	115.715	11%	111.788	4%		
Ex-SCUT	478.015	44%	475.521	1%		
Subconcessões	312.307	29%	170.374	83%		
Encargos Túnel do Marão	89.935	8%	0	N.A.		
Reequilíbrios Financeiros Liquidados pela DGTF	0	0%	3.031	-100%		
Pagamento por serviço (Subconcessões)	19.127	2%	11.921	60%		
Custos com serviço de cobrança de portagem	32.798	3%	31.722	3%		
Ex-SCUT	30.599	3%	29.660	3%		
Outros ⁽²⁾	2.199	0%	2.062	7%		
Compensações/REF's	30.264	3%	3.835	689%		
Lusoponte	168	0%	729	-77%		
Outros	30.096	3%	3.106	869%		
Receitas de Portagem	259.140	24%	236.493	10%	373.697	69%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	224.926	21%	206.479	9%		
Subconcessões	15.605	1%	12.621	24%		
Outros ⁽³⁾	18.609	2%	17.393	7%		
Encargos Líquidos totais	819.022	76%	571.698	43%	923.809	89%
Taxa de Cobertura	24%		29%		29%	
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	36%		33%			
Subconcessões	5%		7%			

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

 Notas: ⁽¹⁾ Inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT cujos contratos de concessão não foram ainda alterados.

⁽²⁾ Inclui encargos diretos da IP (troços da A23 e A21).

⁽³⁾ Inclui proveitos diretos da IP (taxas de gestão, receitas de portagem dos troços da A21 e da A23 que integram a concessão da IP sob gestão direta desta e quiosques/Easytoll).

Até setembro de 2015, os encargos líquidos acumulados do sector público com as parcerias rodoviárias ascenderam a 819 milhões de euros, registando um incremento de 43% face ao período homólogo de 2014, em virtude, principalmente, do acréscimo registado ao nível dos encargos brutos (em 33%), o qual por sua vez foi devido fundamentalmente às seguintes razões:

- O investimento realizado na obra do Túnel do Marão (90 milhões de euros);
- O aumento considerável do montante pago às subconcessionárias, justificado pelo facto de o início destes pagamentos ter ocorrido de forma faseada ao longo de

2014³⁸, e ainda pelo facto de, em consequência, os pagamentos de reconciliação realizados no primeiro trimestre, relativos ao ano anterior (previstos contratualmente), serem naturalmente superiores aos do período homólogo; e

- O pagamento de compensações à concessão Litoral Centro no decorrer no 3º trimestre de 2015 – no montante de 27 milhões de euros –, no âmbito da execução da sentença de dois processos arbitrais – um processo relativo a uma reclamação da concessionária relativamente a sobrecustos na construção da A17 devidos, nomeadamente, a atrasos na obtenção de Relatórios de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (“RECAPE”) e a alterações de projeto impostas pelo Concedente, e outro processo referente a um pedido indemnizatório apresentado pela concessionária, em fevereiro de 2012, relativamente à quebra de tráfego (motivada pelo atraso na entrada em funcionamento do troço Angeja-Estarreja da A29 e pela da introdução de portagens na Costa da Prata) e à introdução de dois custos não previstos no contrato de concessão – a TRIR (Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias) e Taxa SIEV (Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.)..

O efeito do acréscimo dos encargos brutos foi, contudo, parcialmente mitigado pelo aumento das receitas de portagem (em 10%), o qual, por sua vez, foi motivado, sobretudo, por uma intensificação do volume de tráfego ao longo do corrente período.

Sem prejuízo do mencionado aumento das receitas, este revelou-se, ainda assim, insuficiente para acomodar integralmente o impacto do aumento dos encargos brutos, assistindo-se, portanto, a uma redução do nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas relativamente ao período homólogo, de 29% para 24%.

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que, no período de 9 meses analisado, as parcerias mais onerosas para o sector público foram as concessões Beira Interior e Interior Norte e as subconcessões Douro Interior, Litoral Oeste e Baixo Tejo, as quais, no seu conjunto, representaram cerca de 405,2 milhões de euros de encargos, correspondendo a 49% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

Merece destaque, o facto de o peso relativo do grupo de concessões do Estado Português sobre a totalidade dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias encontrar-se a diminuir, em virtude do mencionado início dos pagamentos às subconcessionárias, tendo os encargos líquidos associados a estas últimas assumido, até ao final de setembro, um peso de 38,6% do total dos encargos líquidos.

³⁸ Apesar do início dos pagamentos a quatro subconcessionárias da IP ter ocorrido em 2014 (Douro Interior Transmontana, Baixo Tejo e Litoral Oeste), no 1.º trimestre desse ano os pagamentos foram residuais, sendo relativos apenas à subconcessão Douro Interior, tendo os pagamentos às outras 3 subconcessionárias começado apenas no 2.º trimestre de 2014.

Quadro 5 – Encargos líquidos acumulados por PPP rodoviária no 3.º trimestre de 2015
Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	AC 2015	Peso no Total	AC 2014	Δ AC 2015 / AC 2014	AC 2015P	% Execução
Concessão Algarve	11.234	1%	30.117	-63%	18.676	60%
Concessão Beira Interior	101.356	12%	76.920	32%	113.936	89%
Concessão Interior Norte	79.969	10%	75.352	6%	115.195	69%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	46.812	6%	61.408	-24%	68.690	68%
Concessão Travessia do Tejo	168	0%	729	-77%	544	31%
Concessão Grande Lisboa	15.381	2%	11.589	33%	24.617	62%
Concessão Oeste	526	0%	2.916	-82%	1.248	42%
Concessão Costa de Prata	20.051	2%	26.144	-23%	34.437	58%
Concessão Grande Porto	52.283	6%	54.125	-3%	69.446	75%
Concessão Norte Litoral	25.936	3%	27.399	-5%	34.015	76%
Túnel do Marão	89.935	11%	0	n.a.	42.339	212%
Concessão Norte	46.452	6%	50.656	-8%	67.639	69%
Concessão Douro Litoral	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	29.499	4%	0	n.a.	0	n.a.
Concessão Brisa	-1.446	0%	-1.562	-7%	-2.000	72%
Subconcessão Transmontana	47.735	6%	34.162	40%	64.200	74%
Subconcessão Douro Interior	76.650	9%	62.617	22%	100.513	76%
Subconcessão Pinhal Interior	44.202	5%	-6.887	n.a.	78.312	56%
Subconcessão Litoral Oeste	82.611	10%	55.453	49%	131.252	63%
Subconcessão Baixo Tejo	64.631	8%	24.329	166%	47.429	136%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
Outros ⁽¹⁾	-14.964	-2%	-13.769	9%	-86.678	17%
TOTAL	819.022	100%	571.698	43%	923.809	89%

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

 Nota: ⁽¹⁾ Inclui receitas ou encargos diretos da IP (taxas de gestão, troços da A23 e A21 e QUIOSQUES/EASYTOLL).

Relativamente ao nível de execução dos encargos líquidos acumulados, no final do 3.º trimestre de 2015, importa mencionar o caso da subconcessão Baixo Tejo, cujos encargos líquidos acumulados no final de setembro se encontravam 36% acima do previsto no Relatório do OE 2015. Este desvio negativo é explicado pelo facto de os valores previstos para 2015 incorporarem uma expectativa de poupança muito elevada, com efeitos retroagidos a 2014, definida como estratégia negocial. Havendo já acordo quanto ao montante dos novos pagamentos, a poupança concretizada, apesar de significativa, está ainda dependente da conclusão do processo negocial ainda em curso, e da respetiva apreciação pelo Tribunal de Contas.

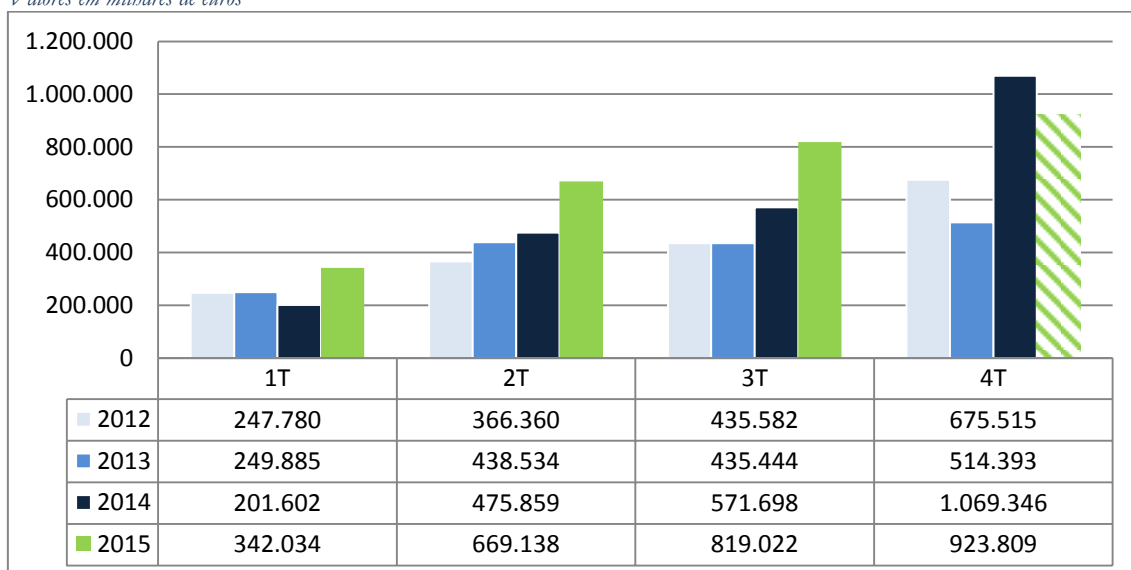
A respeito da subconcessão do Baixo Tejo, importa ainda mencionar o considerável aumento homólogo dos encargos líquidos acumulados nos 9 primeiros meses do ano (de

cerca de 23 milhões de euros), decorrente fundamentalmente de um acerto realizado no 3.º trimestre, referente a valores devidos relativamente a períodos anteriores.

Conforme se pode constatar no *Gráfico 4* seguinte, os encargos líquidos acumulados com parcerias rodoviárias até ao final de setembro de 2015 foram superiores aos registados em 2013 e 2014, fruto, essencialmente, do referido início dos pagamentos às subconcessionárias e do investimento no Túnel do Marão. No entanto, cumpre realçar que o valor orçamentado para 2015 é ainda assim inferior ao valor realizado em 2014, em virtude, por um lado, do pagamento extraordinário realizado no ano transato em resultado da transferência da A21 para a IP³⁹, e, por outro lado, da expectativa de concretização das poupanças relativas ao processo de renegociação das PPP rodoviárias em curso, que se espera para 2015, bem como de outras receitas extraordinárias previstas durante o ano de 2015⁴⁰.

Gráfico 4 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no sector rodoviário, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)

Valores em milhares de euros



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

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2015 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2015.

³⁹ Para maior detalhe sobre esta matéria deverá ser consultado o Boletim Trimestral PPP - 4º Trimestre de 2014, disponível no *website* da UTAP.

⁴⁰ No âmbito do processo de concessão da A23.

4.3.1.3 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 6 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 3.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2015	2T2015	3T2015	Peso no Total (3T)	3T2014	Δ 3T2015 / 3T2014
Encargos Brutos	418.650	408.893	250.618	100%	186.845	34%
Pagamentos por Disponibilidade ⁽¹⁾	388.032	345.434	172.571	69%	176.109	-2%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT ⁽¹⁾)	271.079	239.980	82.671	33%	128.070	-35%
Portagem Real	55.256	40.306	20.153	8%	22.701	-11%
Ex-SCUT	215.823	199.674	62.518	25%	105.369	-41%
Subconcessões	116.953	105.454	89.900	36%	48.039	87%
Encargos Túnel do Marão	8.917	40.171	40.847	16%	0	N.A.
Pagamento por serviço (Subconcessões)	6.431	9.227	3.469	1%	2.980	16%
Custos com serviço de cobrança de portagem	11.411	11.546	9.841	4%	11.027	-11%
Ex-SCUT	10.757	10.641	9.201	4%	10.309	-11%
Outros ⁽²⁾	653	905	640	0%	718	-11%
Compensações/REF's	3.859	2.515	23.890	10%	-3.271	-830%
Lusoponte	3.811	0	-3.643	-1%	-3.345	9%
Outros	48	2.515	27.533	11%	74	37191%
Receitas de Portagem	76.615	81.790	100.734	40%	91.005	11%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	65.899	70.754	88.272	35%	80.194	10%
Subconcessões	4.394	5.228	5.983	2%	5.230	14%
Outros ⁽³⁾	6.323	5.808	6.479	3%	5.581	16%
Encargos Líquidos totais	342.034	327.103	149.884	60%	95.840	56%
Taxa de Cobertura	18%	20%	40%		49%	
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	23%	28%	96%		58%	
Subconcessões	4%	5%	6%		10%	

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e dados constantes do Relatório do OE2015.

 Notas: ⁽¹⁾ Inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT cujos contratos de concessão não foram ainda alterados.

⁽²⁾ No caso da Concessão Algarve inclui o acerto referente aos custos incorridos no período de 08-12-2011 a 07-12-2012, que resultou num valor de 1.991.927,13€ (c/iva) a favor da EP, recebidos no mês de abril de 2014.

⁽³⁾ Inclui encargos diretos da IP (troços da A23 e A21).

⁽⁴⁾ Inclui proveitos diretos da IP (taxas de gestão, receitas de portagem dos troços da A21 e da A23 que integram a concessão da IP sob gestão direta desta e quiosques/Easytoll).

Durante o 3º trimestre de 2015, os encargos líquidos com as PPP rodoviárias ascenderam a 149,9 milhões de euros, evidenciando um aumento de 56% face aos valores do período homólogo de 2014, em resultado do acréscimo dos encargos brutos, da ordem dos 34%.

Em virtude do aumento verificado ao nível dos encargos brutos (63,8 milhões de euros), e não obstante o incremento das receitas de portagem (em 9,7 milhões de euros), motivado sobretudo por uma intensificação do volume de tráfego no período em análise, a taxa de cobertura reduziu-se face ao período homólogo (40% versus 49% no 3º trimestre de 2014).

Em termos de encargos brutos, o crescimento homólogo registado é explicado essencialmente pelas seguintes razões:

- O investimento realizado no Túnel do Marão;
- O aumento dos pagamentos às subconcessionárias, explicado essencialmente pelo facto de estes pagamentos terem sido iniciados de forma faseada ao longo do ano de 2014. Importa mencionar em concreto, a este respeito, o pagamento à subconcessionária do Pinhal Interior – no montante de 25,7 milhões de euros –, o qual não encontra paralelo no trimestre homólogo anterior, em virtude de o pagamento a esta subconcessionária só ter sido iniciado em 2015 e o aumento de 21,4M€ de encargos com a subconcessão Baixo Tejo;
- A compensação paga relativamente à Concessão do Litoral Centro, no montante de 27,5 milhões de euros, relativa a execução das referidas sentenças arbitrais.

Salienta-se contudo, que os fatores supra mencionados foram parcialmente mitigados pela redução de encargos verificada, quer ao nível dos custos com serviço de cobrança de portagens (cerca de 11%), quer ao nível dos encargos com os pagamentos por disponibilidade das concessões do Estado (cerca de 35%), explicado em parte por uma alteração da cadência temporal dos pagamentos às concessionárias ao longo do ano.

No que respeita às receitas de portagem, recebidas pela IP no 3.º trimestre de 2015, conclui-se que estas evoluíram favoravelmente tanto no caso das concessões como das subconcessões, sendo o crescimento especialmente expressivo nestas últimas, na ordem dos 14%, resultado do habitual período de “*ramp-up*” do tráfego em novas infraestruturas.

O aumento das receitas de portagem resultou, sobretudo, da intensificação do tráfego verificada na generalidade da rede rodoviária, mas também da maior eficiência do sistema de cobrança de portagens, seja no que respeita à cobrança no caso de veículos de matrícula estrangeira⁴¹, seja na questão da cobrança coerciva, através da operacionalização do processo na Autoridade Tributária.

No *Gráfico 5* seguinte enunciam-se e quantificam-se os diversos fatores que influenciaram a evolução homóloga dos encargos líquidos ocorrida entre os 3.ºs trimestres de 2014 e de 2015. Da análise deste gráfico depreende-se, em concreto, que os fatores com maior expressão na explicação da evolução homóloga destes encargos são essencialmente quatro:

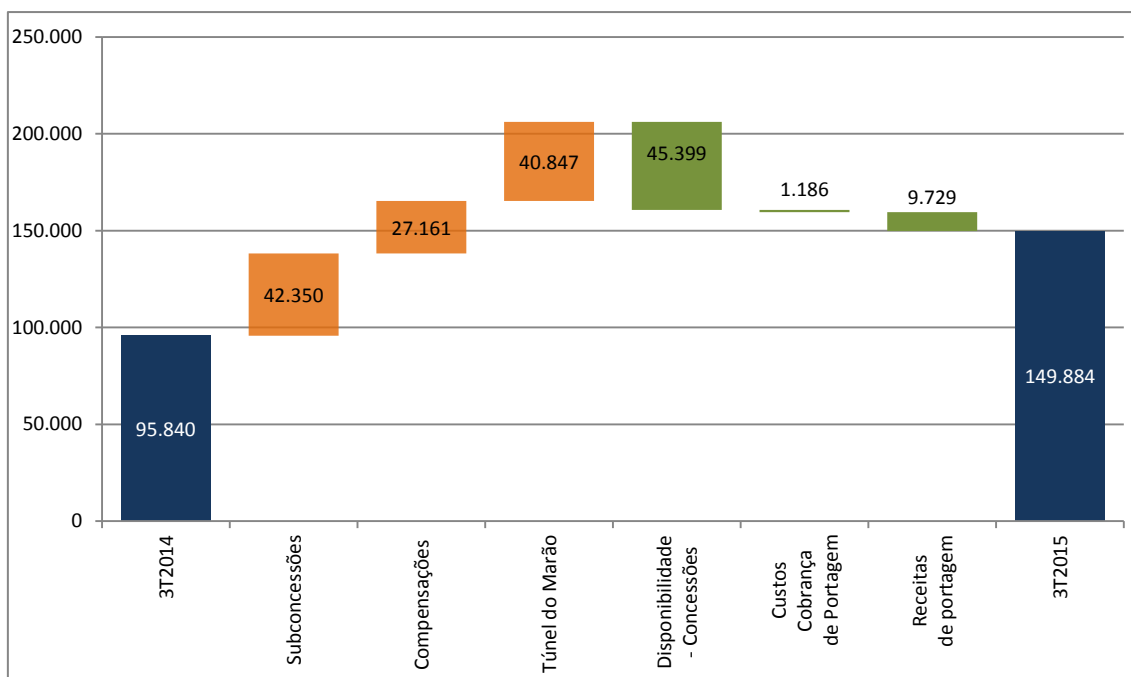
- (i) O investimento no Túnel do Marão;
- (ii) O aumento dos pagamentos às subconcessionárias, destacando-se nomeadamente os pagamentos à subconcessionária do Pinhal Interior, sem paralelo no trimestre homólogo, e à subconcessionária do Baixo Tejo, relativamente a um acerto referente a valores devidos de exercícios anteriores;
- (iii) A referida compensação paga à concessionária do Litoral Centro, no montante de 27,5 milhões de euros; e

⁴¹ Em virtude da dinamização da solução de pagamento *EasyToll*, produto que registou um crescimento até ao final de setembro de 2015 face ao período homólogo de 2014, em adesões e receita cobrada, da ordem dos 164%.

- (iv) A redução dos encargos com as concessões do Estado, que permitiu mitigar os dois efeitos elencados anteriormente.

Gráfico 5 – Desagregação do diferencial existente entre os encargos líquidos totais do 3.º trimestre de 2014 e os do 3.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros



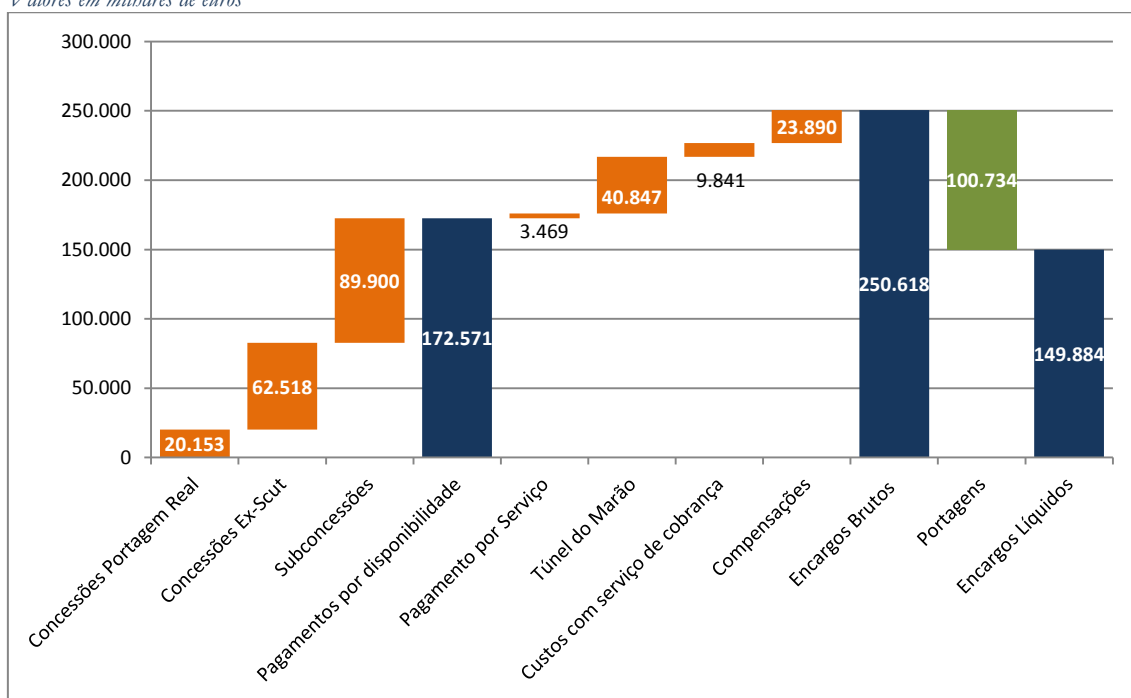
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e pela DGTF.

Tal como o demonstra o *Gráfico 6* seguinte, os encargos brutos assumem diversas naturezas, tendo por base os diferentes modelos de parceria existentes. Os pagamentos por disponibilidade apresentaram, no 3.º trimestre de 2015, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 69% dos mesmos, o que se justifica não só pelo facto de grande parte das concessões do Estado Português beneficiarem atualmente de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias⁴², mas também pela dilação, prevista contratualmente, dos pagamentos por serviço das subconcessões (ascendendo estes, no 3.º trimestre do corrente ano, a somente 3,5 milhões de euros).

⁴² Com exceção das autoestradas de portagem real, sem impacto em termos de encargos recorrentes do Estado Português.

Gráfico 6 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 3º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros



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

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que, no trimestre em análise, as parcerias mais onerosas para o sector público foram as concessões Litoral Centro e Interior Norte e as subconcessões Pinhal Interior e Baixo Tejo, que no conjunto representaram cerca de 94 milhões de euros, correspondendo a 62,8% do total de encargos líquidos com as PPP do sector. Relativamente à concessão do Litoral Centro importa referir que, não obstante o seu peso no total de encargos líquidos do 3.º trimestre de 2015, esta concessão não representa uma fonte de encargos recorrentes para o Estado Português, revestindo-se o encargo suportado no trimestre em apreço com esta concessão de um carácter extraordinário.

Merece destaque, ainda, o aumento do peso relativo do grupo das subconcessões do Estado Português sobre a totalidade dos encargos com as PPP rodoviárias, em virtude do início dos pagamentos às subconcessionárias em 2014, tendo, no 3.º trimestre de 2015 os respetivos encargos representado 58% do total dos encargos líquidos e 37% do total dos encargos brutos.

Quadro 7 – Encargos líquidos por PPP rodoviária no 3.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2015	2T2015	3T2015	Peso no Total (3T)	3T2014	Δ 3T2015 / 3T2014
Concessão Algarve	13.520	10.765	-13.052	-9%	5.442	N.A.
Concessão Beira Interior	55.648	52.945	-7.236	-5%	-6.372	14%
Concessão Interior Norte	28.065	36.339	15.564	10%	36.428	-57%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	26.954	17.978	1.880	1%	4.306	-56%
Concessão Travessia do Tejo	3.811	0	-3.643	-2%	-3.345	9%
Concessão Grande Lisboa	7.386	6.193	1.802	1%	1.364	32%
Concessão Oeste	26	474	27	0%	52	-49%
Concessão Costa de Prata	11.821	8.614	-383	0%	5.965	N.A.
Concessão Grande Porto	25.955	19.579	6.749	5%	7.991	-16%
Concessão Norte Litoral	14.216	10.335	1.384	1%	1.586	-13%
Túnel do Marão	8.917	40.171	40.847	27%	0	N.A.
Concessão Norte	32.395	17.117	-3.060	-2%	1.495	N.A.
Concessão Douro Litoral	0	0	0	0%	0	N.A.
Concessão Litoral Centro	0	2.041	27.457	18%	0	N.A.
Concessão Brisa	-790	-656	0	0%	0	N.A.
Subconcessão Transmontana	25.738	15.665	6.332	4%	9.126	-31%
Subconcessão Douro Interior	39.940	24.473	12.237	8%	18.386	-33%
Subconcessão Pinhal Interior	-2.319	24.071	22.449	15%	-2.768	N.A.
Subconcessão Litoral Oeste	35.925	29.010	17.677	12%	13.520	31%
Subconcessão Baixo Tejo	19.706	16.233	28.692	19%	7.525	281%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0	0	0%	0	N.A.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	0%	0	N.A.
Outros ⁽¹⁾	-4.879	-4.247	-5.839	-4%	-4.862	20%
TOTAL	342.034	327.103	149.884	100%	95.840	56%

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

Nota: (1) Inclui receitas ou encargos diretos da IP (taxas de gestão, troços da A23 e A21 e QUIOSQUES/EASYTOLL).

4.3.1.3.1 Encargos brutos

Durante o trimestre em análise, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 250,6 milhões de euros, o que significa um aumento de 63,8 milhões de euros face ao período homólogo de 2014, justificado, em grande medida, **(i)** pelo já referido aumento dos pagamentos às subconcessionárias, destacando-se, por um lado, o pagamento extraordinário de acerto à Baixo Tejo relativamente a valores devidos com referência a 2014 e ao 1.º semestre de 2015, e, por outro lado, o início dos pagamentos à Pinhal Interior apenas no ano de 2015; **(ii)** pelo investimento no Túnel do Marão; e **(iii)** pelo pagamento de compensações à subconcessão Litoral Centro – no montante de 27,5 milhões de euros –, sem paralelo no 3.º trimestre de 2014. Importa recordar que o efeito destes fatores foi parcialmente mitigado pelo decréscimo verificado ao nível dos pagamentos às concessões do Estado Português, destacando-se, a este respeito, as concessões do Algarve e do Interior Norte, onde se registou um decréscimo dos encargos brutos, por via sobretudo de uma alteração na cadência dos pagamentos anuais face ao registado no ano transato.

Quadro 8 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 3.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2015	2T2015	3T2015	Peso no Total (3T)	3T2014	Δ 3T2015 / 3T2014
Concessão Algarve	18.429	18.061	-118	0%	16.741	N.A.
Concessão Beira Interior	62.664	59.317	1.182	0%	1.251	-5%
Concessão Interior Norte	32.262	40.746	21.098	8%	41.349	-49%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	38.431	29.336	15.479	6%	16.494	-6%
Concessão Travessia do Tejo	3.811	0	-3.643	-1%	-3.345	9%
Concessão Grande Lisboa	9.834	8.737	4.368	2%	3.644	20%
Concessão Oeste	26	474	27	0%	52	-49%
Concessão Costa de Prata	20.210	17.582	9.376	4%	14.903	-37%
Concessão Grande Porto	32.757	26.782	14.143	6%	14.710	-4%
Concessão Norte Litoral	21.848	18.490	10.608	4%	10.254	3%
Concessão Norte	45.422	31.569	15.784	6%	19.057	-17%
Concessão Douro Litoral	0	0	0	0%	0	N.A.
Concessão Litoral Centro	0	2.041	27.457	11%	0	N.A.
Concessão Brisa	0	0	0	0%	0	N.A.
Subconcessão Transmontana	26.085	16.157	6.911	3%	9.743	-29%
Subconcessão Douro Interior	39.940	24.473	12.237	5%	18.386	-33%
Subconcessão Pinhal Interior	0	26.786	25.682	10%	0	N.A.
Subconcessão Litoral Oeste	36.521	29.753	18.453	7%	14.268	29%
Subconcessão Baixo Tejo	20.837	17.512	30.087	12%	8.621	249%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0	0	0%	0	N.A.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	0%	0	N.A.
Túnel do Marão	8.917	40.171	40.847	16%	0	N.A.
Outros ⁽¹⁾	653	905	640	0%	718	-11%
TOTAL	418.650	408.893	250.618	100%	186.845	34%

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

Nota: ⁽¹⁾ Inclui encargos diretos da IP (troços da A23 e A21).

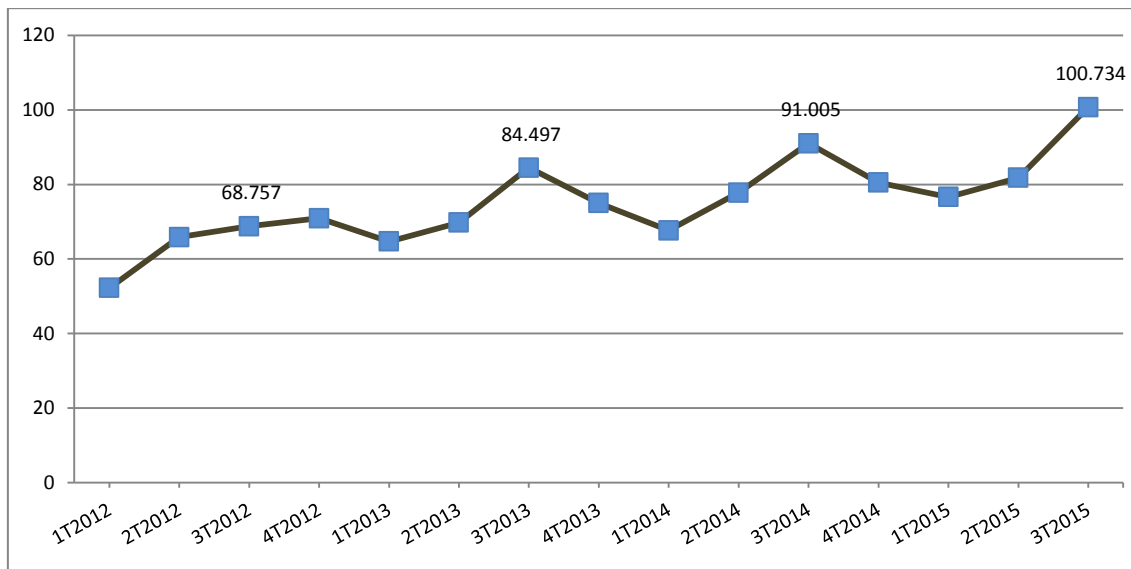
4.3.1.3.2 Receitas de portagem

Em relação aos proveitos obtidos com as PPP rodoviárias, cumpre destacar que durante o 3.º trimestre de 2015 o valor de receitas de portagem recebido pelo sector público ascendeu a 100,7 milhões de euros (*Gráfico 7* seguinte). Este valor representa um crescimento de 11% relativamente ao período homólogo, explicado essencialmente pelo aumento do tráfego na maioria das concessões e subconcessões rodoviárias.

Comparativamente ao trimestre imediatamente anterior regista-se uma evolução favorável da receita, na ordem dos 23%, a qual poderá ser explicada pelo efeito de sazonalidade que caracteriza o tráfego das PPP rodoviárias.

Gráfico 7 – Evolução das receitas trimestrais no sector rodoviário

Valores em milhares de euros



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

Conforme se constata no *Gráfico 7* anterior, tem-se verificado uma tendência de aumento sustentado das receitas provenientes da cobrança de portagens nas PPP do sector rodoviário. Esta evolução, nos períodos anteriores, foi influenciada por fatores não diretamente relacionados com a evolução do tráfego, nomeadamente, o aumento do número de vias portajadas ocorrido a partir de dezembro de 2011, e o fim das medidas de discriminação positiva para os residentes nas zonas de influência de algumas das concessões (junho de 2012).

Comparando as receitas obtidas no 3.º trimestre de 2015 com o período homólogo de 2014, e considerando que as taxas de portagem não foram atualizadas, observa-se uma ligeira recuperação do volume de tráfego na maioria das concessões, como se demonstra no *Quadro 9* seguinte, que apresenta as receitas totais obtidas por PPP e a respetiva comparação com o período homólogo de 2014. Cabe destacar o elevado peso que assumem as receitas das concessões Norte (com 18,8 milhões de euros), Algarve, Beira Litoral/Beira Alta e Costa da Prata, que representam em conjunto 55% da receita total obtida no trimestre em análise.

Em termos de variação homóloga das receitas por PPP, salienta-se o crescimento da receita relativa à concessão Algarve e às subconcessões Baixo Tejo e Pinhal Interior. No caso da concessão Algarve, o aumento das receitas incorpora, em grande medida, a recuperação do tráfego verificada após o impacto inicial no mesmo aquando da introdução de portagens na concessão, bem como a dinamização da solução de pagamento *Easytoll*.

Quadro 9 – Proveitos por PPP rodoviária no 3.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

Proveitos	1T2015	2T2015	3T2015	Peso no Total (3T)	3T2014	Δ 3T2015 / 3T2014
Concessão Algarve	4.909	7.295	12.934	13%	11.298	14%
Concessão Beira Interior	7.016	6.372	8.418	8%	7.623	10%
Concessão Interior Norte	4.196	4.407	5.534	5%	4.921	12%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	11.478	11.358	13.599	13%	12.188	12%
Concessão Travessia do Tejo	0	0	0	0%	0	N.A.
Concessão Grande Lisboa	2.448	2.543	2.566	3%	2.279	13%
Concessão Oeste	0	0	0	0%	0	N.A.
Concessão Costa de Prata	8.389	8.969	9.759	10%	8.937	9%
Concessão Grande Porto	6.802	7.204	7.394	7%	6.718	10%
Concessão Norte Litoral	7.632	8.155	9.223	9%	8.668	6%
Concessão Túnel do Marão	0	0	0	0%	0	N.A.
Concessão Norte	13.028	14.451	18.844	19%	17.562	7%
Concessão Douro Litoral	0	0	0	0%	0	N.A.
Concessão Litoral Centro	0	0	0	0%	0	N.A.
Concessão Brisa	790	656	0	0%	0	N.A.
Subconcessão Transmontana	347	492	579	1%	617	-6%
Subconcessão Douro Interior	0	0	0	0%	0	N.A.
Subconcessão Pinhal Interior	2.319	2.714	3.233	3%	2.768	17%
Subconcessão Litoral Oeste	596	743	777	1%	748	4%
Subconcessão Baixo Tejo	1.131	1.280	1.395	1%	1.097	27%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0	0	0%	0	N.A.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	0%	0	N.A.
Outros ⁽¹⁾	5.533	5.152	6.479	6%	5.581	16%
TOTAL	76.615	81.790	100.734	100%	91.005	11%

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

Nota: ⁽¹⁾ Inclui proveitos diretos da IP (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21 e quiosques/EASYTOLL).

4.3.1.3.3 Nível de cobertura dos encargos

Da análise cruzada entre os encargos correntes e as receitas obtidas por PPP rodoviária confirma-se que as receitas de portagem são ainda insuficientes para assegurar a cobertura dos encargos suportados anualmente pelo sector público relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração. No 3.º trimestre de 2015 o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 24% (*cf.* Quadro 10 seguinte), um valor abaixo do registado no período homólogo de 2014 (29%).

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 pela via das receitas de portagem, mas também pela diferença significativa que existe entre o período de pagamento dos investimentos efetuados (30

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

Entre as concessões que representam um menor esforço financeiro para o sector público, em termos relativos, destacam-se as concessões Algarve, Costa de Prata, Norte, Norte Litoral, e Beira Litoral/Beira Alta, todas com taxas de cobertura dos encargos acima dos 40%. Inversamente há a destacar as concessões Beira Interior e Interior Norte, as quais demonstram uma reduzida taxa de cobertura, assegurando as suas receitas de portagem uma percentagem inferior a 18% dos respetivos encargos, a que não será estranho o carácter de “interioridade” que caracteriza estas concessões. Destaque-se ainda os reduzidos níveis de cobertura dos encargos das subconcessões da IP, os quais podem, contudo, ser explicados pelo facto de estas infraestruturas terem entrado em operação mais recentemente, encontrando-se, portanto, o seu tráfego ainda numa fase de “*ramp up*”.

Quadro 10 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais acumulados no 3.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Proveitos	Défice	Tx de Cobertura
Concessão Algarve	36.372	25.138	11.234	69%
Concessão Beira Interior	123.163	21.807	101.356	18%
Concessão Interior Norte	94.106	14.137	79.969	15%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	83.246	36.434	46.812	44%
Concessão Travessia do Tejo	168	0	168	0%
Concessão Grande Lisboa	22.939	7.558	15.381	33%
Concessão Oeste	526	0	526	0%
Concessão Costa de Prata	47.169	27.118	20.051	57%
Concessão Grande Porto	73.683	21.400	52.283	29%
Concessão Norte Litoral	50.946	25.011	25.936	49%
Túnel do Marão	89.935	0	89.935	0%
Concessão Norte	92.775	46.323	46.452	50%
Concessão Douro Litoral	0	0	0	N.A.
Concessão Litoral Centro	29.499	0	29.499	0%
Concessão Brisa	0	1.446	-1.446	N.A.
Subconcessão Transmontana	49.153	1.418	47.735	3%
Subconcessão Douro Interior	76.650	0	76.650	0%
Subconcessão Pinhal Interior	52.467	8.266	44.202	16%
Subconcessão Litoral Oeste	84.728	2.116	82.611	2%
Subconcessão Baixo Tejo	68.437	3.805	64.631	6%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0	0	N.A.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	N.A.
Outros ⁽¹⁾	2.199	17.163	-14.964	781%
TOTAL	1.078.161	259.140	819.022	24%

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

Nota: ⁽¹⁾ Inclui encargos e proveitos diretos da IP (Taxas de Gestão, Túnel do Marão, troços da A23 e A21, QUIOSQUES/EASYTOLL).

4.3.2 Sector Ferroviário

4.3.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros

As PPP do sector ferroviário, a MST e a Fertagus, apresentam uma lógica distinta entre si em termos de fluxos financeiros para o sector público.

A remuneração da MST, entidade a quem foi atribuída a concessão da rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo (“concessão MST”), assenta nas receitas cobradas aos utilizadores do serviço, nos proveitos publicitários e rendimentos decorrentes da exploração de áreas comerciais e parques de estacionamento, bem como nas participações do concedente, devidas sempre que o tráfego de passageiros seja inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão⁴³. A título complementar, deve mencionar-se que, em sentido contrário, nos anos em que o tráfego se situe dentro ou acima da banda superior de tráfego é a concessionária quem deve entregar ao concedente uma compensação contratual.

Note-se que, desde a entrada em funcionamento da rede de metropolitano (em novembro de 2008), o tráfego real tem ficado sempre muito aquém do valor mínimo da banda de tráfego de referência, o que se tem traduzido na necessidade recorrente do concedente realizar pagamentos de compensação à concessionária. Assim, apesar de o contrato de concessão não contemplar a existência de encargos diretos para o sector público no âmbito desta parceria, na prática, por força das circunstâncias, nomeadamente da evolução do tráfego real, tem-se verificado a existência destes encargos numa base sistemática anual.

No caso da Fertagus, o sistema remuneratório atual da concessionária⁴⁴ assenta apenas em receitas comerciais, decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul (“concessão Eixo Norte/Sul”), não estando previstos contratualmente quaisquer encargos para o sector público, numa base recorrente, mas apenas decorrente de eventuais pedidos de REF por parte da concessionária (estes encargos também estão contemplados no caso da MST).

Do supramencionado pode concluir-se, portanto, que, no que toca ao sector ferroviário, os fluxos financeiros recorrentes assentam, essencialmente, nas compensações pagas à concessionária do MST, as quais, embora condicionadas aos níveis de tráfego efetivamente verificados na concessão, têm assumido, na prática, um carácter recorrente.

Deverá no entanto ter-se em atenção que a concessionária Fertagus realizou um pedido de reposição do equilíbrio financeiro do contrato, o que levou à abertura de um processo negocial para aferir da validade de tal pedido⁴⁵.

⁴³ A MTS é a única parceria para a qual existe um mecanismo de garantia de tráfego por parte do Estado Português.

⁴⁴ Após terem sido eliminadas, em 2011, as compensações financeiras a pagar pelo Estado à concessionária, de acordo com o Decreto-Lei n.º 138-B/2010, de 28 de Dezembro.

⁴⁵ O valor peticionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012 (inclusive).

4.3.2.2 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 11 – Encargos líquidos acumulados por concessão no 3.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	AC 2015	Peso no total	AC 2014	Δ AC 2015 / AC 2014	2015P	% Execução
Concessão do MST	8.493	100%	6.549	30%	8.854	96%
Concessão Eixo Norte/Sul	0	0%	-2	N.A.	0	N.A.
TOTAL	8.493	100%	6.547	30%	8.854	96%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTf e dados constantes do Relatório OE2015.

De acordo com o *Quadro 11* anterior, os pagamentos efetuados pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP do sector ferroviário, apresentaram, até ao final de setembro de 2015, um acréscimo de 30% face ao verificado no período homólogo de 2014, ascendendo a 8,5 milhões de euros. Importa salientar que este acréscimo apenas diz respeito a uma diferença na calendarização de pagamentos, uma vez que no período em análise foram efetuados quatro pagamentos, um dos quais corresponde ao pagamento devido no 4.º trimestre de 2015. Por norma estes pagamentos são efetuados no início de cada mês, no entanto o pagamento relativo ao 4.º trimestre foi efetuado antecipadamente no dia 29 de setembro. Expurgando este efeito, a evolução apresentada corresponderia a uma redução de 2% face ao período homólogo, reflexo do aumento da procura verificada na concessão do MST.

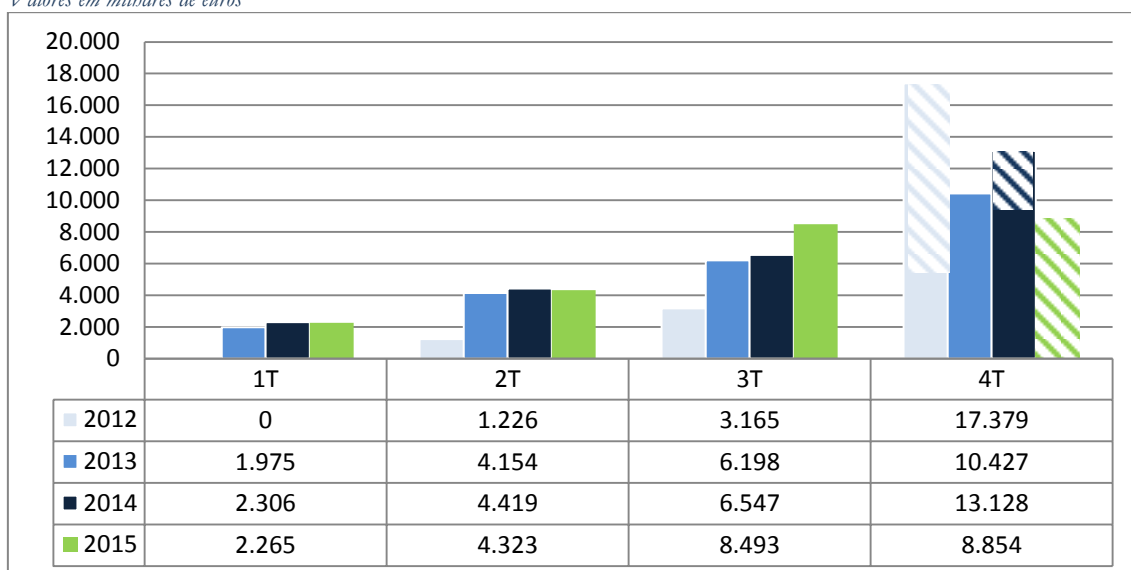
Estes fluxos dizem exclusivamente respeito aos encargos com a concessão do MST, destacando-se, contudo, o pagamento em 2014 pela concessionária do Eixo Norte/Sul de uma penalidade aplicada pelo concedente no montante de 1,6 mil de euros, decorrente do incumprimento dos parâmetros de fiabilidade e pontualidade do serviço, ao abrigo do disposto na cláusula 23.ª do contrato e no respetivo anexo 14.

Os encargos com a concessão MST espelham o pagamento das compensações decorrentes dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão. Em concreto, os períodos afetos aos pagamentos realizados até ao final de setembro de 2015 registaram uma necessidade de compensação pelo concedente inferior ao verificado no ano anterior, devido a um aumento da procura em 5,2% (no ano de 2015 os pagamentos realizados tiveram por base uma procura real de 20.851.708 passageiros.km, em comparação com os períodos analisados e pagos até ao final de setembro de 2014, que apresentavam uma procura real de 19.820.721 passageiros.km).

Apresentam-se, no *Gráfico 8* seguinte, os encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário, os quais dizem respeito, quase em exclusivo, à concessão da MST.

Gráfico 8 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)

Valores em milhares de euros



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

Nota: A zona sombreada a azul nos anos de 2012 e 2014 corresponde ao pagamento de indemnizações aos agrupamentos concorrentes da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão), devido à decisão de não adjudicação do contrato, ocorridas em dezembro de 2012 e em outubro de 2014.

A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2015 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2015.

Excluindo o efeito das indemnizações relativas à AVF Lisboa-Poçoirão, pagas em 2012 e em 2014, a evolução dos valores acumulados anuais incorpora essencialmente quer o comportamento da procura real que tem sido verificada na concessão do MST (que afeta o valor das compensações a pagar por parte do sector público), quer a diferença que tem existido ao nível dos prazos médios de pagamento do sector público nesta concessão, destacando-se a este respeito os atrasos verificados em 2012 e recuperados durante o ano de 2013.

4.3.2.3 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 12 – Encargos líquidos por concessão ferroviária por trimestre

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2015	2T2015	3T2015	Peso no Total (3T)	3T2014	Δ 3T2015 / 3T2014
Concessão do MST	2.265	2.059	4.170	100%	2.129	96%
Concessão Eixo Norte/Sul	0	0	0	0%	0	N.A.
TOTAL	2.265	2.059	4.170	100%	2.129	96%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e dados constantes do Relatório OE2015.

Os fluxos financeiros do sector ferroviário no 3.º trimestre de 2015, no valor de 4,2 milhões de euros, dizem unicamente respeito aos encargos com a concessão do MST, sendo estes relativos ao pagamento das compensações decorrentes dos desvios verificados entre o nível da procura real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão. O aumento (de 2 milhões de euros) dos encargos com a concessão do MST face a igual período do ano anterior, resulta única e exclusivamente do facto de terem sido pagas duas compensações no trimestre em apreço, uma das quais é relativa ao 4.º trimestre de 2015 e foi paga antecipadamente no final de setembro ao invés de ter sido paga no início do mês seguinte, à semelhança do ocorrido no ano anterior. Expurgando este facto, os encargos com o sector ferroviário teriam apresentado uma redução de 1% face a igual período do ano transato, refletindo a recuperação da procura verificada no MST.

Note-se que a compensação paga no trimestre em apreço foi calculada com base num *gap* de tráfego – apurado com referência ao 1.º trimestre de 2015 – inferior ao diferencial de tráfego que serviu de base ao cálculo da compensação paga no período homólogo, e que dizia respeito ao tráfego apurado no 1.º trimestre de 2014. De facto, o pagamento realizado no 3.º trimestre de 2015 teve por base um tráfego real de 6.971.902 passageiros.km, enquanto o pagamento executado no 3.º trimestre de 2014 foi calculado tendo por referência um tráfego real de 6.694.151 passageiros.km, o que se traduz num crescimento implícito de 4,15%.

4.3.3 Sector Saúde

4.3.3.1 Tipologia dos fluxos financeiros

No sector da saúde, o modelo de parceria tem assentado, essencialmente (com exceção do CMFRS), no pressuposto da distinção entre as competências de gestão da infraestrutura e de gestão do estabelecimento hospitalar, verificando-se, assim, a criação de dois veículos a quem é atribuída uma gestão distinta: um destinado à construção e manutenção da infraestrutura do hospital (“EG Edifício”) e outro destinado à prestação dos serviços clínicos (“EG Estabelecimento”).

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

- EG Estabelecimento: neste caso, os encargos do sector público (e, por inerência, a remuneração da entidade gestora) são determinados em função do nível de produção de serviços clínicos efetivamente prestados por parte da unidade de saúde em questão, da disponibilidade de determinados serviços hospitalares específicos (designadamente 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 contratualmente);
- EG Edifício: neste caso, os encargos do sector público (e, bem assim, a remuneração da entidade gestora) assumem a natureza de um pagamento por disponibilidade da infraestrutura (em função das tabelas pré-definidas contratualmente e, total ou parcialmente, indexado à inflação), ajustado quer por eventuais deduções relativas a falhas da entidade gestora no âmbito do definido contratualmente, quer pelos proveitos relativos ao mecanismo de partilha (entre entidade gestora e entidade pública contratante) das receitas de terceiros relacionadas com a exploração de parques de estacionamento e/ou zonas comerciais.

4.3.3.2 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 13 – Encargos acumulados com as PPP do sector da saúde no 3.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2015	Peso no total	AC 2014	Δ AC 2015 / AC 2014
Hospitais PPP - Estabelecimentos	250.381	81%	228.434	10%
Pagamentos Contratuais	214.739	69%	212.420	1%
CA SNS	0	0%	4.818	N.A.
CMFRS	589	0%	0	N.A.
Hospitais PPP	214.150	69%	207.602	3%
Protocolos e outros (Hospitais PPP) ⁽¹⁾	14.071	5%	13.385	5%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	21.571	7%	2.628	721%
Hospitais PPP - Edifícios	58.641	19%	56.060	5%
Pagamentos Contratuais	54.006	17%	54.081	0%
Pagamentos de Reconciliação	4.635	1%	1.979	134%
Encargos Totais	309.021	100%	284.493	9%

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

Notas: ⁽¹⁾ Inclui os pagamentos relativos aos protocolos HIV e Esclerose Múltipla estabelecidos nos Hospital de Braga, bem como os pagamentos referentes às doenças lisossomais, 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.

⁽²⁾ Pagamentos de reconciliação correspondem a acertos de pagamento relativos a períodos anteriores, previstos contratualmente.

Até ao final de setembro do corrente ano, as PPP da Saúde apresentaram 309 milhões de euros de encargos para o sector público, representando um acréscimo de 9% comparativamente a igual período do ano anterior (*cf.* Quadro 13 anterior).

Destaca-se, contudo, um conjunto de fatores que afetam a comparabilidade dos valores face ao período homólogo anterior, nomeadamente:

- O fim da parceria do CA SNS, em abril de 2014 o que implicou que no ano de 2015 o parceiro público já não tenha incorrido em quaisquer despesas com esta PPP;
- O pagamento de acerto relativo à parceria do CMFRS (cujo término ocorreu em novembro de 2013⁴⁶) realizado no 1.º trimestre de 2015 (sem paralelo no período homólogo);
- O pagamento de reconciliação à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, no 3º trimestre de 2015, ao contrário do ano anterior, em que apenas existiu pagamento de reconciliação no 4.º trimestre de 2014;

⁴⁶ Para mais informações sobre esta PPP consulte o Boletim das PPP 4.º T 2013.

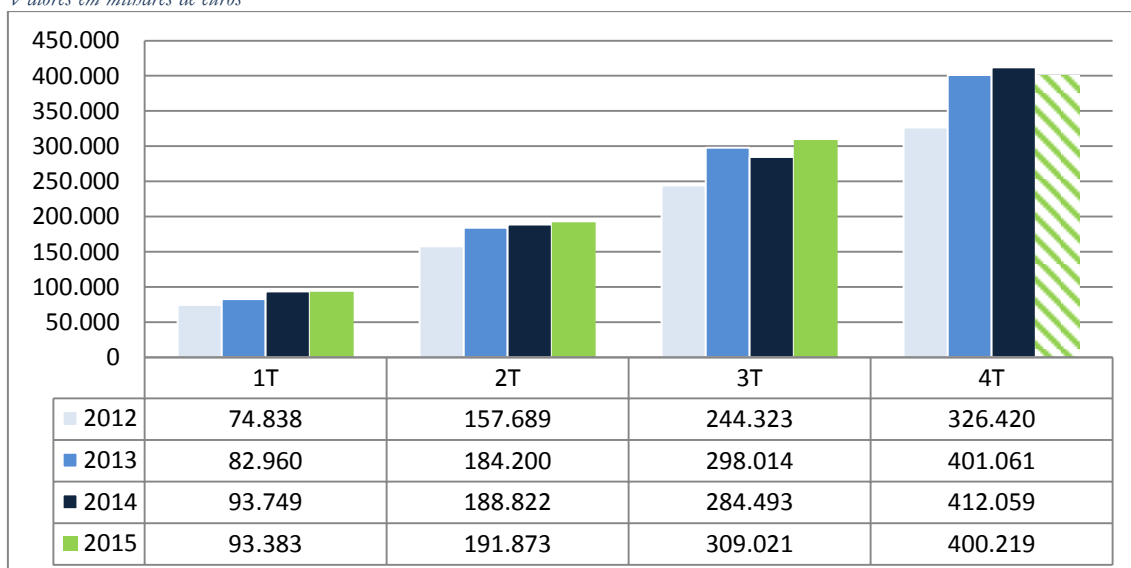
- O facto de terem sido realizados, em junho e em setembro de 2015, os pagamentos de reconciliação relativos à atividade de 2014 da EG Estabelecimento do Hospital de Braga, correspondentes a quatro e a cinco duodécimos da referida reconciliação, respetivamente, quando no período homologado apenas tinham sido pagos dois duodécimos;
- O pagamento de reconciliação à EG Edifício do Hospital de Braga, em setembro de 2015, quando no ano anterior o mesmo só havia sido pago em outubro; e
- A liquidação, no 1.º trimestre de 2015, de um acerto, a favor da entidade pública contratante, relativo à atividade da EG Estabelecimento do Hospital de Loures em 2012.

Desconsiderando os efeitos acima elencados, os encargos acumulados até setembro de 2015 teriam registado na realidade um acréscimo de apenas 2,6% face ao período homologado, refletindo essencialmente o aumento da produção hospitalar e o aumento dos encargos com os serviços protocolados.

Importa referir, ainda, que em anos anteriores os encargos de gestão clínica hospitalar estavam englobados no orçamento do sector da saúde, por via dos hospitais públicos entretanto substituídos pelos hospitais em regime PPP, tratando-se assim na verdade, nestes casos, de uma transferência dos referidos encargos (ao invés de encargos adicionais) para as PPP à medida que estas foram sendo constituídas.

Gráfico 9 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)

Valores em milhares de euros



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

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2015 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2015.

Através da análise do Gráfico 9 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. Sublinhe-se, no entanto, que esta evolução se encontra influenciada pela progressiva entrada em operação das diferentes unidades hospitalares em regime de PPP, sendo igualmente de salientar que, tal como mencionado anteriormente, nos casos da transferência dos encargos das anteriores unidades hospitalares (que se encontravam na esfera pública) para as PPP não corresponde a um real incremento de encargos para o sector público.

Quadro 14 – Encargos acumulados por PPP da saúde no 3.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2015	Peso no total	AC 2014	Δ AC 2015 / AC 2014	2015P	% Execução
CA SNS	0	0%	4.818	N.A.	0	-
CMFRS	589	0%	0	N.A.	0	N.A.
H. Cascais	59.852	19%	50.736	18%	73.060	82%
EG Estabelecimento	52.834	17%	43.802	21%	63.752	83%
EG Edifício	7.018	2%	6.934	1%	9.308	75%
H. Braga	126.256	41%	109.127	16%	164.587	77%
EG Estabelecimento	104.670	34%	90.208	16%	136.585	77%
EG Edifício	21.586	7%	18.918	14%	28.002	77%
H. Loures	63.473	21%	62.349	2%	81.137	78%
EG Estabelecimento	53.026	17%	51.831	2%	67.214	79%
EG Edifício	10.448	3%	10.518	-1%	13.923	75%
H. VFXira	58.851	19%	57.463	2%	81.435	72%
EG Estabelecimento	39.263	13%	37.775	4%	51.851	76%
EG Edifício	19.589	6%	19.689	-1%	29.584	66%
			0			
TOTAL	309.021	100%	284.493	9%	400.219	77%
Estabelecimentos	250.381	81%	228.434	10%	319.402	78%
Infraestruturas	58.641	19%	56.060	5%	80.816	73%

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

Nota: (!) Não se verificaram pagamentos relativos a REFs ou compensações neste período.

O *Quadro 14* anterior apresenta a situação final do 3.º trimestre de 2015, no âmbito dos encargos com o sector da saúde, detalhados por PPP, face a igual período de 2014 e face ao previsto, apresentando-se em seguida as principais conclusões da análise do mesmo:

- O fim da parceria CA SNS permitiu apurar uma redução na despesa do parceiro público;
- Os encargos para o erário público com o Hospital de Cascais apresentam um acréscimo, de 18%, face aos valores suportados até ao final de setembro de 2014, devido, sobretudo, à diferente calendarização do pagamento de reconciliação da

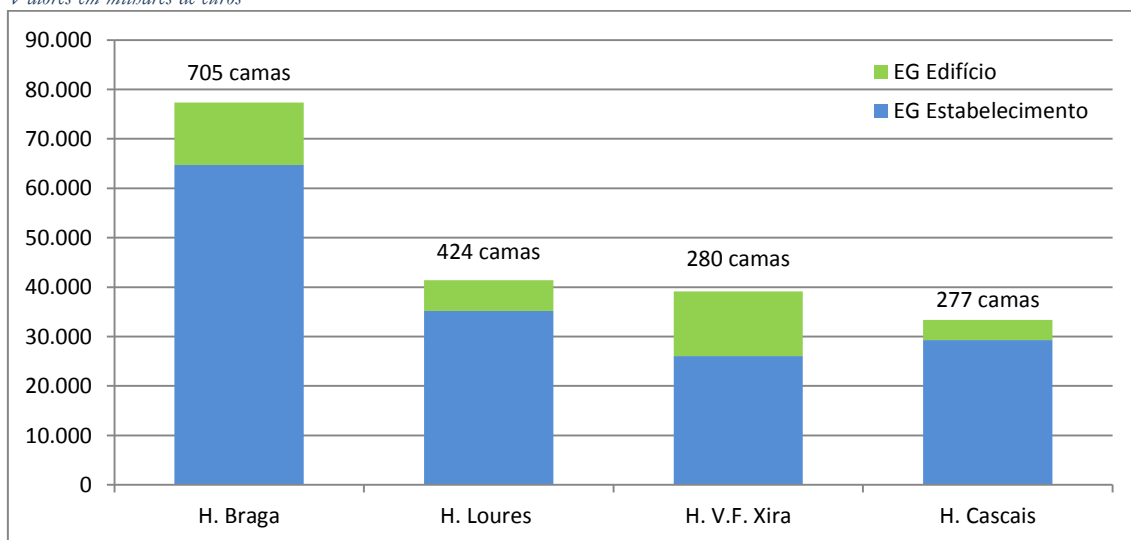
EG Estabelecimento, que em 2014 tinha ocorrido em outubro e em 2015 foi realizado em agosto;

- No caso do Hospital de Braga, os encargos associados à EG Estabelecimento apresentam um acréscimo de 16%, devido sobretudo a uma diferente distribuição do pagamento de reconciliação ao longo do ano, uma vez que até ao final de setembro do ano corrente tinham sido pagos nove duodécimos e no período homólogo apenas tinham sido pagos dois. Relativamente à EG Edifício, o aumento de 14%, foi também justificado por um pagamento de reconciliação que ocorreu em setembro de 2015, quando no período homólogo o mesmo tinha sido realizado em outubro;
- No Hospital de Loures os encargos do parceiro público registaram um incremento ligeiro, da ordem dos 2%, justificado fundamentalmente pelo aumento da produção hospitalar. Acresce, ainda, o acerto realizado, nos 9 primeiros meses de 2015, a favor da entidade pública contratante relativo à atividade da EG Estabelecimento em 2012;
- No Hospital de Vila Franca de Xira registou-se um aumento dos encargos globais do sector público, em cerca de 2%, em resultado do aumento dos pagamentos realizado à EG Estabelecimento (em 4%), por via da maior produção prevista para a unidade hospitalar.

Em termos de peso relativo nos encargos totais, o Hospital de Braga assume-se claramente como a maior unidade atualmente em operação em regime de PPP, tendo sido responsável, em termos acumulados, por cerca de 41% dos encargos totais com as PPP da saúde até ao final de setembro de 2015.

Gráfico 10 – Repartição dos encargos acumulados no 3.º trimestre de 2015 por hospital

Valores em milhares de euros



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

4.3.3.3 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

No 3.º trimestre de 2015 os encargos com as parcerias da saúde registaram um incremento de 22% face ao período homólogo de 2014 (*cf.* Quadro 15 seguinte). Nestas parcerias, deve mencionar-se, antes de mais, que esta variação incorpora alguns fatores que afetam a sua comparabilidade, nomeadamente:

- O facto de a parceria CA SNS ter terminado em 30 de abril de 2014, o que implicou que no 3.º trimestre de 2015 o parceiro público já não tenha incorrido em quaisquer despesas com esta PPP, ao contrário do verificado no trimestre homólogo;
- A diferente distribuição anual do pagamento de reconciliação da EG Estabelecimento do Hospital de Braga verificada em 2014 e em 2015. Com efeito, no 3.º trimestre de 2015 foram liquidados cinco duodécimos do pagamento de reconciliação devido pela atividade do ano anterior, enquanto no período homólogo não tinha sido pago qualquer duodécimo;
- O facto de ter ocorrido um pagamento de reconciliação à EG Edifício do Hospital de Braga no trimestre em apreço, o que não tinha acontecido no período homólogo (uma vez que em que o mesmo tinha sido pago no 4º trimestre);
- No trimestre em apreço foi realizado um pagamento de reconciliação à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, o que não havia sucedido no trimestre homólogo (em que o mesmo apenas tinha sido pago no mês de outubro); e
- A diferente distribuição anual do pagamento de reconciliação da EG Edifício do Hospital de Cascais, uma vez que o pagamento de reconciliação realizado no trimestre em análise não encontra paralelo no trimestre homólogo.

Expurgando o impacto dos mencionados fatores que afetam a comparabilidade dos valores do trimestre em apreço face aos do trimestre homólogo anterior, os encargos do sector público com as parcerias da saúde teriam registado um aumento face ao período homólogo anterior, de cerca de 3,6%, refletindo essencialmente o incremento dos encargos com os protocolos hospitalares e o aumento da produção hospitalar.

Quadro 15 – Encargos com as PPP do sector da saúde no 3.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2015	2T2015	3T2015	Peso no Total (3T)	3T2014	Δ 3T2015 / 3T2014
Hospitais PPP - Estabelecimentos	75.381	80.487	94.512	81%	76.484	24%
Pagamentos Contratuais	72.197	70.646	71.895	61%	70.734	2%
CA SNS	0	0	0	0%	1.447	N.A.
CMFRS	589	0	0	0%	0	N.A.
Hospitais PPP	71.608	70.646	71.895	61%	69.287	4%
Protocolos e outros (Hospitais PPP) ⁽¹⁾	3.474	4.013	6.584	6%	5.750	14%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	-289	5.828	16.032	14%	0	N.A.
Hospitais PPP - Edifícios	18.002	18.002	22.637	19%	19.188	18%
Pagamentos Contratuais	18.002	18.002	18.002	15%	18.027	0%
Pagamentos de Reconciliação	0	0	4.635	4%	1.161	299%
Encargos Totais	93.383	98.489	117.149	100%	95.672	22%

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

Notas: ⁽¹⁾ Inclui os pagamentos relativos aos protocolos estabelecidos nos Hospital de Braga e no Hospital de Cascais, bem como os pagamentos referentes às doenças lisossomais, 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.

⁽²⁾ Pagamentos de reconciliação correspondem a acertos de pagamento relativos a períodos anteriores, previstos contratualmente.

No período em análise, 6% dos pagamentos realizados às PPP da saúde referiram-se a protocolos para prestação de cuidados específicos adicionais não contemplados no contrato de parceria e a pagamentos relativos às doenças lisossomais (representando estes últimos apenas 1% do total de encargos). Estes protocolos, apesar de não considerados no contrato de parceria, são sujeitos a um processo de renegociação anual, devendo ser submetidos a apreciação do Tribunal de Contas.

À semelhança do verificado no trimestre anterior, os encargos com a atividade das EG Estabelecimento representaram no 3º trimestre de 2015 cerca de 81% dos encargos globais com as parcerias da saúde (sendo os restantes 19% relativos aos encargos com as infraestruturas hospitalares), apresentando um acréscimo de 24% face ao período homólogo de 2014. Este aumento é explicado essencialmente pelo efeito dos mencionados fatores que afetam a comparabilidade dos valores, destacando-se em particular o aumento dos encargos com os pagamentos de reconciliação das EG Estabelecimento e EG Edifício do Hospital de Braga e da EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, bem como pelo incremento da produção dos hospitais, sendo estes efeitos parcialmente compensados pelo fim dos encargos com a parceria do CA SNS (que no 3.º trimestre de 2014 haviam ascendido a 1,5 milhões de euros).

Quadro 16 – Encargos por PPP na saúde no 3.º trimestre de 2015
Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2015	2T2015	3T2015	Peso no Total (3T)	3T2014	Δ 3T2015 / 3T2014
CA SNS	0	0	0	0%	1.447	N.A.
CMFRS	589	0	0	0%	0	N.A.
H. Cascais	16.613	16.754	26.485	23%	16.803	58%
EG Estabelecimento	14.561	14.702	23.571	20%	14.765	60%
EG Edifício	2.052	2.052	2.914	2%	2.039	43%
H. Braga	35.983	41.377	48.897	42%	36.500	34%
EG Estabelecimento	29.678	35.072	39.920	34%	30.194	32%
EG Edifício	6.305	6.305	8.977	8%	6.306	42%
H. Loures	20.490	20.933	22.050	19%	21.574	2%
EG Estabelecimento	17.374	17.817	17.834	15%	17.295	3%
EG Edifício	3.116	3.116	4.216	4%	4.280	-1%
H. VFXira	19.709	19.425	19.717	17%	19.347	2%
EG Estabelecimento	13.180	12.896	13.187	11%	12.784	3%
EG Edifício	6.530	6.530	6.530	6%	6.563	-1%
TOTAL	93.383	98.489	117.149	100%	95.672	22%
Estabelecimentos	75.381	80.487	94.512	81%	76.484	24%
Infraestruturas	18.002	18.002	22.637	19%	19.188	18%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS e dados constantes do Relatório do OE2015.

O *Quadro 16* anterior apresenta, em pormenor, a evolução dos encargos, por PPP, no 3.º trimestre de 2015, em comparação com o período homólogo de 2014. Da sua análise, e tendo presente os já referidos fatores que afetam a respetiva comparabilidade, é possível concluir o seguinte:

- Não se registaram encargos com a parceria CA SNS no trimestre em apreço, uma vez que o término desta parceria ocorreu em abril de 2014, tendo sido posteriormente substituída por um contrato de prestação de serviços;
- No Hospital de Cascais os encargos totais apresentaram um acréscimo, na ordem dos 58%, uma vez que no presente trimestre ocorreu, por um lado, um pagamento da reconciliação da atividade da EG Estabelecimento ao contrário do verificado em 2014 (em que o mesmo apenas foi pago no 4.º trimestre), e, por outro lado, um pagamento de reconciliação da atividade da EG Edifício, o que por sua vez também não tinha acontecido no trimestre homólogo (o mesmo havia sido pago no 2.º trimestre de 2014). Salienta-se ainda o decréscimo de 4% verificado ao nível dos serviços protocolados face ao período homólogo;
- No Hospital de Braga o crescimento de 34% dos encargos totais é explicado pelo incremento verificado ao nível da EG Estabelecimento (de 32%), face ao período

homólogo de 2014, sendo este justificado, em grande medida, pelo pagamento de cinco duodécimos do valor de reconciliação relativo à atividade de 2014 neste trimestre, ao contrário do que se verificou no trimestre homólogo onde não foi pago nenhum duodécimo do valor de reconciliação relativo à atividade do ano 2013.

Adicionalmente, o incremento verificado ao nível da EG Edifício (na ordem dos 42%), face ao período homólogo de 2014, é também explicada pelo pagamento de reconciliação em setembro de 2015, sem paralelo no trimestre homólogo anterior, uma vez que em 2014 o pagamento apenas ocorreu no 4º trimestre de 2014.

Importa ainda mencionar o aumento de encargos relativos ao programa vertical referente às doenças Lisossomais, e o crescimento ao nível dos serviços protocolados (em cerca de 26%) face ao período homólogo;

- No Hospital de Loures os encargos globais registaram um incremento da ordem dos 2%, relativo na sua totalidade à EG Estabelecimento, que evidenciou um encargo superior ao do período homólogo, por via do aumento da produção da unidade hospitalar;
- No Hospital de Vila Franca de Xira verificou-se um acréscimo de 2% dos encargos globais, explicado, em grande parte, pelo aumento (de 3%) dos encargos com a EG Estabelecimento face ao período homólogo, por via do aumento da produção hospitalar contratada para o ano em curso.

4.3.4 Sector Segurança

4.3.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros

No sector da segurança existe apenas uma parceria a reportar relativa à conceção, fornecimento, montagem, construção, gestão e manutenção de um sistema integrado de tecnologia de informação para a Rede de Emergência e Segurança de Portugal (“SIRESP”), estabelecida entre o MAI e a SIRESP (“concessionária”).

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

4.3.4.2 Evolução dos fluxos financeiros acumulados

Quadro 17 – Encargos acumulados com a PPP da segurança no 3.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	AC 2015	AC 2014	Δ AC 2015 / AC 2014	2015P	% Execução
Concessão Siresp	35.822	40.012	-10%	49.480	72%

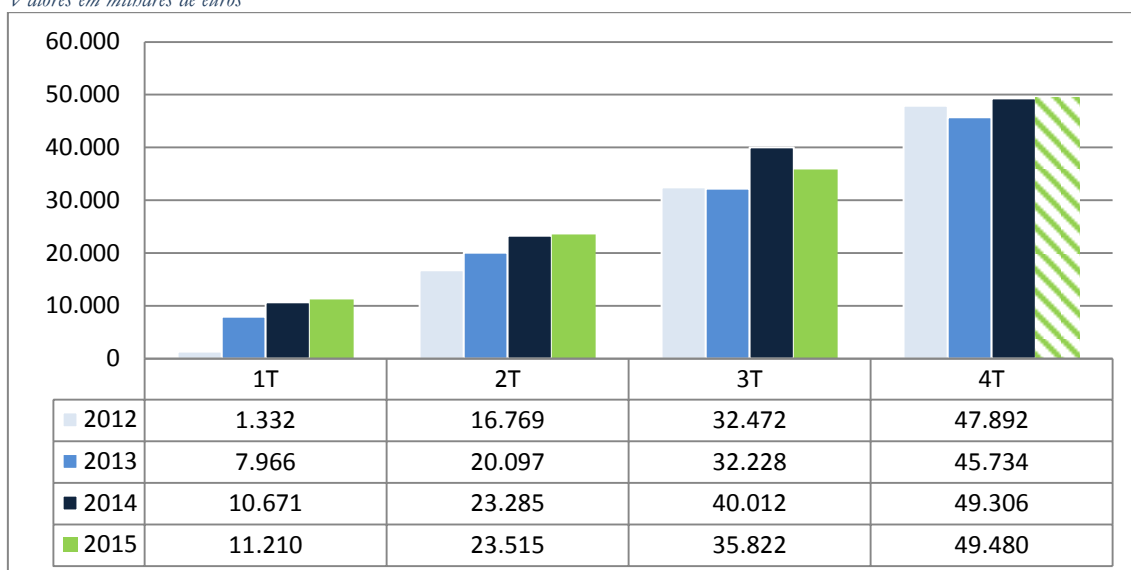
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela entidade gestora do contrato e dados constantes do Relatório do OE2015.

Os encargos suportados com a parceria SIRESP até ao final de setembro totalizam 35,8 milhões de euros, apresentando um decréscimo de cerca de 10% face ao verificado no período homólogo anterior, devido não só a diferenças na cadência de pagamentos ao longo do ano, mas também à diminuição, prevista contratualmente, da componente não atualizável da remuneração base anual⁴⁷.

⁴⁷ A remuneração da SIRESP, S.A., prevista contratualmente, incorpora uma componente atualizável pela taxa de inflação e uma componente não atualizável, não sendo contudo esta última constante ao longo dos anos (cf. Anexo 9 ao Contrato Siresp).

Gráfico 11 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)

Valores em milhares de euros



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

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2015 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2015.

O comportamento irregular dos encargos trimestrais suportados em cada ano com esta parceria (*cf.* Gráfico 11 anterior) está relacionado com o processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período, pelo que os valores executados em períodos homólogos são de difícil comparação. À parte das questões relativas à temporalidade dos pagamentos, a evolução dos encargos espelha o previsto contratualmente, tendo em conta, naturalmente, a capacidade instalada⁴⁸, não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

4.3.4.3 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 18 – Encargos com a PPP da segurança no 3.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T2015	2T2015	3T2015	3T2014	Δ 3T2015 / 3T2014
Concessão Siresp	11.210	12.304	12.307	16.727	-26%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela entidade gestora do contrato.

Os encargos globais do sector público com a parceria SIRESP no 3.º trimestre de 2015 ascenderam a 12 milhões de euros, registando um decréscimo de 26% face ao período

⁴⁸ Ao longo de 2013 a capacidade instalada foi de 96,66%, tendo esta passado, no final do exercício, para 99,66%, após a conclusão da fase G do projeto relativa à implementação da rede SIRESP na Região Autónoma dos Açores.

homólogo anterior, em resultado do pagamento nesse período de faturas referentes a quatro períodos mensais ao invés de três como sucedeu neste trimestre.

O decréscimo mencionado reflete, sobretudo, a diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado Português, decorrente do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período. Com efeito, os encargos suportados pelo parceiro público no trimestre em apreço e no trimestre homólogo não são comparáveis, devido ao facto de incorporarem prazos médios de pagamento diferentes.

5. Projeções de encargos globais

De acordo com o Relatório do OE2015, as previsões de encargos líquidos para 2015 atingem o montante de 1.382 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (67%) e PPP da saúde (29%). Estas previsões, bem como as projeções para os anos seguintes, incluem os efeitos esperados das renegociações em curso das PPP rodoviárias.

No quadro seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das estimativas constantes no Relatório do OE2015.

Quadro 19 – Encargos plurianuais

Valores em Milhões de Euros

Sectores	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rodoviárias	924	1.125	1.018	983	926	940	869	843	706
<i>encargos brutos</i>	1.298	1.483	1.404	1.376	1.325	1.355	1.290	1.267	1.137
<i>receitas</i>	374	358	386	393	399	415	421	425	431
Ferrovíárias	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Saúde	400	399	392	385	273	179	141	51	37
Segurança	49	47	45	43	30	29	16	0	0
Total	1.382	1.580	1.464	1.421	1.239	1.156	1.036	903	752

Sectores	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Rodoviárias	636	429	398	291	221	177	109	190	148
<i>encargos brutos</i>	1.075	1.061	938	840	772	732	606	538	377
<i>receitas</i>	439	632	540	549	551	556	497	348	228
Ferrovíárias	9	9	9	9	9	9	9	10	10
Saúde	40	40	37	35	36	39	39	36	35
Segurança	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	686	478	445	336	267	225	158	235	193

Sectores	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Rodoviárias	118	118	88	108	103	113	-40	-29	0
<i>encargos brutos</i>	310	313	286	256	247	252	10	3	0
<i>receitas</i>	192	195	199	149	143	139	50	32	0
Ferrovíárias	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saúde	33	31	31	31	31	28	21	7	3
Segurança	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	151	149	119	139	135	141	-20	-22	3

Fonte: UTAP, a partir de dados da responsabilidade das entidades gestoras dos contratos e tendo por base os pressupostos adotados por essas entidades.

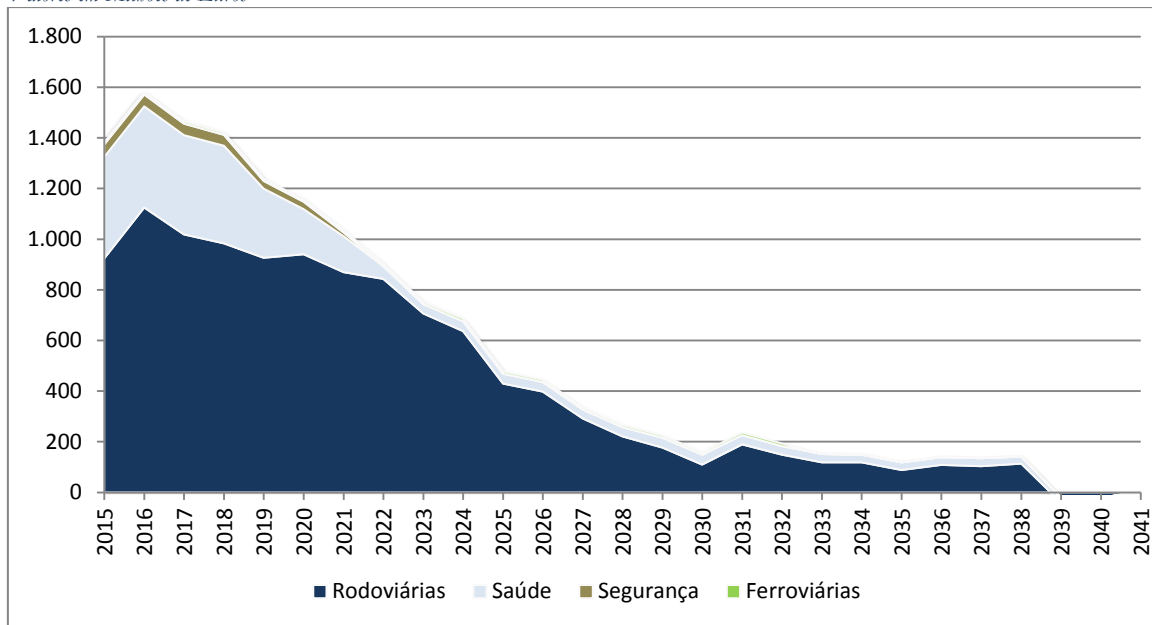
Nota: Valores previstos a preços constantes com IVA (quando aplicável), constantes do Relatório do OE2015.

Importa ter presente que as projeções apresentadas para o setor rodoviário incorporam já o objetivo de revisão dos contratos relativos às concessões/subconcessões no âmbito do processo de renegociação em curso, incluindo, no caso das subconcessões, a redução do respetivo objeto e a racionalização do tipo de serviços prestados, em linha com o que foi acordado para as concessões do Estado, por forma a atenuar o esforço financeiro que será exigido ao Concedente no âmbito do previsto nos respetivos contratos.

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

Gráfico 12 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em Milhões de Euros



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

Nota: Valores previstos a preços constantes com IVA quando aplicável, constantes do Relatório do OE2015.

6. Anexos

Quadro 20 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector

Valores em Milhões de Euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€ (¹)	Dimensão km
Concessão Lusoponte	Lusoponte Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	30	854	17
Concessão Norte	Ascendi Norte - Auto Estradas do Norte, S.A.	1999	36	979	175
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlântico - Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1999	30	575	170
Concessão Brisa (²)	Brisa – Auto-estradas de Portugal, S.A.	2000	35	2.735	1099
Concessão Litoral Centro (³)	Brisal – Auto-estradas do Litoral, S.A.	2004	30	586	92
Concessão Beira Interior	Scutvias, Auto-Estradas da Beira Interior S.A.	1999	30	625	174
Concessão Costa de Prata	Ascendi Costa de Prata - Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30	400	110
Concessão Algarve	EUROSCUT - Soc. Concessionária da SCUT do Algarve, S.A.	2000	30	253	127
Concessão Interior Norte	NORSCUT - Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	693	155
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta - Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30	799	173
Concessão Norte Litoral	Sociedade Concessionária da SCUT do Norte Litoral, S.A.	2001	30	334	120
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto - Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30	551	56
Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa - Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30	233	23
Concessão Douro Litoral	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	27	781	79
Subconcessão Transmontana	Auto-Estradas XXI-Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	613	190
Subconcessão Douro Interior	Ascendi Douro - Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	697	241
Subconcessão Baixo Alentejo	SPER – Sociedade Portuguesa de Exploração Rodoviária, S.A.	2009	30	173	40
Subconcessão Baixo Tejo	AEBT Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	30	243	60
Subconcessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009	30	51	-
Subconcessão Litoral Oeste	AELO – Auto-Estrada do Litoral Oeste, S.A.	2009	30	445	110
Subconcessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior – Auto Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010	30	768	489
Sector Ferroviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
Metro Sul Tejo	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.	2002	30	386	14
Transp. Ferroviário eixo-norte/sul (³)	Fertagus - Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	11+9	21	54
Sector Saúde	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas
H. Braga - Gestão do Estabelecimento	Escala Braga - Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10	31	705
H. Braga - Gestão do Edifício	Escala Braga - Gestora Edifício, S.A.	2009	30	124	705
H. Cascais - Gestão do Estabelecimento	Lusiadas – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10	35	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	29	424
H. Loures - Gestão do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	84	424
H. V Franca - Gestão do Estabelecimento	Escala Vila Franca – Soc. Gest. do Estabelecimento, S.A.	2010	10	18	280
H. V Franca - Gestão do Edifício	Escala Vila Franca - Soc. Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280
Sector Segurança	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	
SIRESP	SIRESP - Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.	2006	15	112	

Notas: (¹) Valores acumulados de investimento realizado até ao final de 2014, 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 ou em aquisição/substituição de equipamento.

(²) No caso da concessão Brisa, apesar de o contrato de concessão ter sido assinado em 1972, na tabela anterior foram considerados os valores de investimento acumulado apenas desde a última fase de privatização da empresa, em 1999.

(³) 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).