



**Boletim Trimestral PPP – 4.º Trimestre de 2014**

**U T A P**

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

**MINISTÉRIO DAS FINANÇAS**

## Conteúdos

<b>1. Sumário Executivo.....</b>	<b>7</b>
<b>2. Universo das PPP .....</b>	<b>11</b>
<b>3. Factos relevantes.....</b>	<b>12</b>
3.1 Processos de renegociação dos contratos de PPP .....	12
3.1.1 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias.....	12
3.1.2 Processo de renegociação do contrato SIRESP .....	12
3.2 Processos de estudo e lançamento de novos projetos na área da saúde .....	13
3.2.1 Processo de estudo e lançamento do projeto do CMFRS .....	13
3.2.2 Processo de estudo e lançamento do projeto “Hospital Lisboa Oriental” .....	13
<b>4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos .....</b>	<b>14</b>
4.1 Síntese do ano de 2014.....	14
4.2 Síntese do 4.º Trimestre .....	18
4.3 Análise Sectorial dos fluxos financeiros .....	20
4.3.1 Sector Rodoviário.....	20
4.3.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros .....	20
4.3.1.2 Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	23
4.3.1.3 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	28
4.3.1.3.1 Encargos brutos .....	33
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.....	40
4.3.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros .....	40
4.3.2.2 Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	41
4.3.2.3 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	43
4.3.3 Sector Saúde .....	44
4.3.3.1 Tipologia dos fluxos financeiros .....	44
4.3.3.2 Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	45
4.3.3.3 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	49
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
<b>5. Projeções de encargos globais.....</b>	<b>57</b>
<b>6. Anexos .....</b>	<b>59</b>

## Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos, em termos acumulados e por trimestre.....	9
Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, em termos acumulados - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto.....	15
Quadro 3 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, no 4.º trimestre 2014 - respetivas variações homólogas.....	18
Quadro 4 – Encargos líquidos totais acumulados das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2014 .....	23
Quadro 5 – Encargos líquidos acumulados por PPP rodoviária no 4.º trimestre de 2014 .....	26
Quadro 6 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2014.....	28
Quadro 7 – Encargos líquidos por PPP rodoviária no 4.º trimestre de 2014.....	33
Quadro 8 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 4.º trimestre de 2014 .....	35
Quadro 9 – Proveitos por PPP rodoviária no 4.º trimestre de 2014.....	37
Quadro 10 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais acumulados no 4.º trimestre de 2014..	39
Quadro 11 – Encargos líquidos acumulados por concessão ferroviária em 2014 .....	41
Quadro 12 – Encargos líquidos por concessão ferroviária por trimestre .....	43
Quadro 13 – Encargos acumulados com as PPP do sector da saúde no 4.º trimestre de 2014 .....	45
Quadro 14 – Encargos acumulados por PPP da saúde no 4.º trimestre de 2014 .....	47
Quadro 15 – Encargos com as PPP do sector da saúde no 4.º trimestre de 2014 .....	51
Quadro 16 – Encargos por PPP na saúde no 4.º trimestre de 2014 .....	52
Quadro 17 – Encargos acumulados com a PPP da segurança no 4.º trimestre de 2014 .....	54
Quadro 18 – Encargos com a PPP da segurança no 4.º trimestre de 2014 .....	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 31 de dezembro de 2014)..	11
Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores .....	11
Gráfico 3 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014) .....	16
Gráfico 4 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no sector rodoviário, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014) .....	27
Gráfico 5 – Desagregação do diferencial existente entre os encargos líquidos totais do 4.º trimestre de 2013 e os do 4.º trimestre de 2014 .....	31
Gráfico 6 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 4º trimestre de 2014 .....	32
Gráfico 7 – Evolução das receitas trimestrais no sector rodoviário .....	36
Gráfico 8 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014) .....	42
Gráfico 9 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014) .....	46
Gráfico 10 – Repartição dos encargos acumulados no 4.º trimestre 2014 por hospital .....	49
Gráfico 11 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014) .....	55
Gráfico 12 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais .....	58

## Siglas

2014P	Previsão para 2014, constante do Relatório do Orçamento do Estado para 2014
AC 2014	Valor acumulado de 2014
AC 2013	Valor acumulado de 2013
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
DGIE	Direcção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos
DGTF	Direcção-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.
InIR	Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, I.P.
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 do Estado
PAEF	Programa de Assistência Económica e Financeira
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
UTAO	Unidade Técnica de Apoio Orçamental
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
VAL	Valor Atualizado Líquido
Var. 2014/2013	(ou $\Delta$ 2014/2013) Variação ocorrida entre o ano de 2014 e o ano de 2013

## 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 PPP<sup>1</sup>, relativo ao 4.º trimestre de 2014.

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 2014 –, sempre com o intuito de contextualizar as variações verificadas à luz do enquadramento contratual de cada uma das PPP.

No 4.º trimestre de 2014, 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 a períodos anteriores, o fim de duas parcerias no sector da saúde (o CMFRS e o CA SNS, cujos contratos terminaram, respetivamente, em novembro de 2013 e em abril de 2014), não tendo sido contratadas quaisquer novas parcerias.

À semelhança do que tem ocorrido até à data, no 4.º trimestre de 2014, 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 (69% dos valores globais de encargos de 2014), seja pelo facto de ter sido o principal responsável pelo acréscimo verificado ao nível dos encargos líquidos totais acumulados no final do 4.º trimestre de 2014, face ao ano anterior.

Com efeito, no ano de 2014, os encargos líquidos acumulados do sector público com as PPP cifraram-se em 1.544 milhões de euros, um valor 6% abaixo do valor previsto no Relatório do OE2014.

Não obstante esta variação, a despesa líquida em 2014 representou um incremento de 572 milhões de euros face ao verificado no ano de 2013, decorrente, fundamentalmente, da evolução verificada no sector rodoviário, que se caracterizou por um aumento de 555 milhões de euros. Este aumento do sector rodoviário ficou a dever-se sobretudo ao início dos pagamentos relativos às subconcessões<sup>2</sup> lançadas entre 2007 e 2010 (no montante de 293 milhões de euros) cujos pagamentos tinham sido diferidos no tempo, conforme programado, e ao pagamento extraordinário, de 245 milhões de euros, realizado no 4.º trimestre de 2014, na sequência da transferência da A21 para a EP, ocorrida em 2010.

---

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

<sup>2</sup> No corrente ano iniciaram-se os pagamentos às subconcessionárias da EP, lançadas entre 2007 e 2010, o que provocou um crescimento destes encargos ao longo do ano, em linha com o previsto e definido contratualmente. No 1.º trimestre apenas houve pagamentos à subconcessionária do Douro Interior, já no 2.º trimestre houve pagamentos às subconcessionárias do Litoral Oeste, do Baixo Tejo e da Transmontana, tendo os pagamentos às restantes subconcessionárias sido iniciados nos trimestres seguintes, com exceção das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, cujos pagamentos só se iniciarão em 2015.

Importa mencionar que, expurgando, quer o efeito do início do pagamento às subconcessionárias, quer o impacto do pagamento extraordinário relativo à A21, os encargos líquidos globais das PPP, em 2014, teriam registado um aumento de apenas 3,6%, sendo este aumento de 3,4%, no caso dos encargos líquidos relativos apenas às PPP rodoviárias.

No caso das parcerias rodoviárias, a evolução registada, quando expurgado o efeito, quer dos pagamentos às subconcessionárias, quer do pagamento extraordinário realizado no âmbito da A21, reflete, por um lado, o impacto da distribuição não linear dos pagamentos (contratualizados) do sector público às PPP ao longo dos anos, e, por outro lado, a antecipação de parte das poupanças acordadas em termos de pagamentos por disponibilidade com as concessionárias, no âmbito das renegociações em curso, bem como o incremento das receitas de portagem (na sequência da tendência de aumento do tráfego que se verificou ao longo do ano de 2014).

À semelhança do sector rodoviário, também os demais sectores apresentaram um incremento dos encargos líquidos acumulados a dezembro de 2014, face a igual período de 2013.

No caso do sector ferroviário, o aumento de 26% dos encargos líquidos resultou do pagamento extraordinário de uma indemnização ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão) – a TAVE TEJO – na sequência da decisão de não adjudicação do respetivo contrato<sup>3</sup>, num montante de 4.480 mil euros.

No que respeita ao sector da saúde o ligeiro aumento (da ordem dos 3%) dos encargos líquidos acumulados com as PPP verificado no ano de 2014, face ao ano anterior, foi determinado, não só pelo aumento da produção (tanto a contratada como a protocolada) observado em praticamente todas as unidades hospitalares em regime de PPP, mas também por um conjunto de fatores que afetam a comparabilidade dos valores (devidamente detalhados no ponto “4.3.3. Sector Saúde”).

No caso do sector da segurança, o aumento de 8% justifica-se, essencialmente, por duas ordens de razão. Por um lado, o incremento já contemplado no contrato ao nível da componente não revisível da remuneração e o ajustamento previsto pelo IPC. Por outro lado, a diferente temporalidade associada aos pagamentos verificados em 2014 e no ano anterior, decorrente do respetivo processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período.

Importa mencionar, contudo, que a interpretação destes resultados deve ser realizada com as devidas salvaguardas, porquanto devem ser tidos em consideração alguns fatores que condicionam a comparabilidade dos valores. Entre os fatores que afetam a comparabilidade dos valores do período analisado (de janeiro a dezembro de 2014) face aos do período

---

<sup>3</sup> O concurso público internacional para a concessão do projeto, construção, financiamento, manutenção e disponibilização, do troço Lisboa-Poçoirão, designado por Concessão RAV Lisboa Poçoirão, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 64, de 1 de abril de 2009 e no Jornal Oficial da União Europeia S/63, de 1 de abril de 2009, foi cancelado, tendo sido decidida a sua não adjudicação, através do Despacho 14505/2010, de 10 de setembro de 2010, do Sr. Ministro de Estado e das Finanças, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 182, de 17 de setembro de 2010.

homólogo, para além dos já mencionados impactos do início do pagamento às subconcessionárias rodoviárias e do pagamento extraordinário relativo à A21, destacam-se, nomeadamente, (i) a alteração do universo das PPP do sector da saúde (decorrente do fim das parcerias CMFRS e CA SNS, em novembro de 2013 e abril de 2014, respetivamente); (ii) a diferente distribuição temporal dos pagamentos de reconciliação realizados às entidades gestoras de alguns dos hospitais em regime de PPP<sup>4</sup>, em 2013 e 2014; (iii) a entrada em funcionamento do novo edifício do Hospital de Vila Franca de Xira no 2.º trimestre de 2013, (iv) as diferenças existentes ao nível da cadência de pagamentos do concedente, no caso da concessão MST; bem como (v) a entrada em operação (no início de 2014) da última fase (fase G) da concessão SIRESP.

### Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos, em termos acumulados e por trimestre

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	2014	Peso no Total	2013	Δ 2014 / 2013	2014P	% Execução
Ferrovíárias	13.128	1%	10.427	26%	8.660	152%
Segurança	49.306	3%	45.734	8%	51.992	95%
Saúde	412.059	27%	401.061	3%	417.738	99%
Rodoviárias	1.069.346	69%	514.393	108%	1.166.579	92%
<b>TOTAL</b>	<b>1.543.839</b>	<b>100%</b>	<b>971.614</b>	<b>59%</b>	<b>1.644.969</b>	<b>94%</b>

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2014	2T2014	3T2014	4T2014	Peso no Total (4T)	4T2013	Δ 4T2014 / 4T2013
Ferrovíárias	2.306	2.113	2.129	6.580	1%	4.229	56%
Segurança	10.671	12.614	16.727	9.295	1%	13.506	-31%
Saúde	93.749	95.073	95.672	127.565	20%	103.046	24%
Rodoviárias	201.602	274.257	95.840	497.648	78%	78.949	530%
<b>TOTAL</b>	<b>308.328</b>	<b>384.056</b>	<b>210.367</b>	<b>641.088</b>	<b>100%</b>	<b>199.730</b>	<b>221%</b>

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

Relativamente aos dados do 4.º trimestre de 2014, em concreto, e quando comparados com os do período homólogo anterior, verifica-se um incremento de 441 milhões de euros ao nível dos encargos líquidos do sector público com as PPP, apesar de estes encargos se terem mantido em linha com o previsto. Há vários fatores que condicionam a comparabilidade entre os dois períodos, no que respeita a encargos líquidos e brutos, e que explicam em grande medida o crescimento verificado, sendo de destacar três:

- O início do pagamento relativo às subconcessões Transmontana, Baixo Tejo, Litoral Oeste e Douro Interior, (tal como previsto contratualmente), que representaram um acréscimo de 275 milhões de euros de encargos líquidos e de 293 milhões de euros de encargos brutos,

<sup>4</sup> Tal como detalhado no ponto “4.3.3. Sector Saúde”.

- O pagamento extraordinário, de cerca de 245 milhões de euros, relativo à A21, na sequência da transferência desta infraestrutura para a EP (ocorrida em 2010), e
- O pagamento extraordinário de uma indemnização ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão) – a TAVE TEJO – na sequência da decisão de não adjudicação do respetivo contrato, num montante de 4.480 mil 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 apresenta já num estado muito avançado, tendo, à data de elaboração do presente relatório, ocorrido já o acordo quanto à redução de encargos brutos em 11 dos 17 contratos rodoviários em negociação, encontrando-se a sua conclusão dependente da aprovação por parte das entidades financiadoras e da posterior apreciação pelo Tribunal de Contas.

No trimestre em análise, e em termos de factos relevantes, destaca-se a continuação das renegociações atualmente em curso, nomeadamente as relativas ao sector rodoviário e ao SIRESP. No caso concreto do sector rodoviário, foi dada continuidade aos processos negociais onde ainda não houve acordo com os parceiros privados (as subconcessões Transmontana, Baixo Tejo, Litoral Oeste e Pinhal Interior), tendo sido ainda levada a cabo a negociação do clausulado dos contratos relativos às concessões do Norte Litoral e do Algarve, do grupo Cintra.

Em paralelo, continuaram a ser desenvolvidos os trabalhos referentes ao processo de estudo e lançamento dos novos projetos do Hospital de Lisboa Oriental e do CMFRS, tendo as respetivas equipas de projeto, das quais fazem parte consultores da UTAP, concentrado os seus esforços, sobretudo, na prossecução das diversas tarefas dos referidos processos que se encontram em curso.

Em face do carácter estratégico das temáticas atualmente em desenvolvimento (as referidas renegociações e os processos de lançamento dos novos projetos iniciados em trimestres anteriores), a UTAP, no âmbito da sua missão de acompanhamento técnico das PPP, tem estado essencialmente focada na prossecução e no progresso das mesmas, seja através da participação ativa nas comissões de negociação criadas especificamente para o efeito<sup>5</sup>, seja no próprio processo de acompanhamento da situação económico-financeira dos contratos de parceria e da sua evolução.

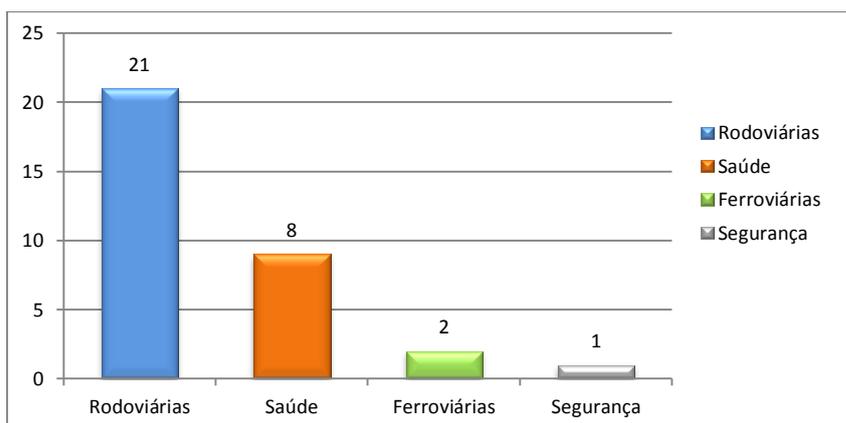
---

<sup>5</sup> As quais são nomeadas pelo Coordenador da UTAP e compostas por membros indicados pela UTAP e membros indicados pelo membro do Governo responsável pela área do projeto em causa.

## 2. Universo das PPP

O universo das PPP que foi considerado, com referência a 31 de dezembro de 2014, incorpora 32 parcerias (excluindo já a parceria da saúde cujo contrato terminou em abril de 2014 – o CA SNS) que integram os sectores rodoviário, ferroviário, saúde e segurança, representando um investimento acumulado (realizado pelos parceiros privados), entre 1998 e 2013, da ordem dos 14.283 milhares 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 EP. 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).

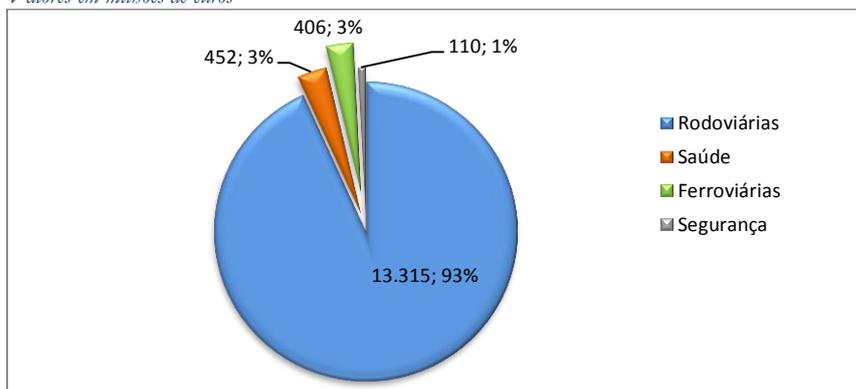
Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 31 de dezembro de 2014)



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 2013.

### 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 finanças públicas.

##### 3.1.1 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias

A comissão de renegociação tem estado empenhada em fechar os contratos onde ainda não houve acordo com os parceiros privados (subconcessões Transmontana, Baixo Tejo, Litoral Oeste e Pinhal Interior), bem como o clausulado dos contratos relativos às concessões do Norte Litoral e do Algarve, do grupo Cintra (relativamente às quais apenas se obteve um acordo de princípio quanto às condições financeiras, que ainda não foi formalizado).

No trimestre em análise continuou pendente a obtenção de aprovação por parte das entidades financiadoras relativamente às concessões do Grande Porto, do Interior Norte, da Costa de Prata, da Beira Litoral/Beira Alta, da Beira Interior, do Norte e da Grande Lisboa, bem como das subconcessões do Alentejo (SPER) e do Algarve Litoral (RAL), depois de terem sido concluídos os respetivos processos negociais.

##### 3.1.2 Processo de renegociação do contrato SIRESP

Na sequência do processo negocial que tem sido levado a cabo pela Comissão de Negociação do contrato SIRESP<sup>6</sup>, a qual, relembre-se, é composta por consultores da UTAP e por representantes do MAI, foi desenvolvido um conjunto de diligências negociais, junto da Operadora SIRESP, S.A. e dos seus acionistas (Galilei, PT, Motorola, Esegur e Datacomp), estando a conclusão do processo negocial atualmente dependente da fixação dos termos finais do acordo relativo à poupança consensualizada entre as partes.

---

<sup>6</sup> 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, e 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.

## **3.2 Processos de estudo e lançamento de novos projetos na área da saúde**

### **3.2.1 Processo de estudo e lançamento do projeto do CMFRS**

A Equipa de Projeto, constituída para dar início ao estudo e à preparação do lançamento de uma nova parceria<sup>7</sup>, continua a desenvolver os trabalhos preparatórios relativos ao lançamento do novo procedimento concursal para a adjudicação do novo contrato de gestão do CMFRS, mantendo-se fortemente empenhada na concretização do objetivo de lançamento do concurso no 1.º semestre de 2015.

Durante o trimestre em apreço, a Equipa de Projeto desenvolveu os trabalhos relativos à conclusão da montagem do procedimento de concurso, com especial enfoque na determinação das especificações técnicas do mesmo.

### **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 Oriental<sup>8</sup> encontra-se a definir os termos, pressupostos e metodologias-chave subjacentes ao mesmo, bem como a elaborar toda a respetiva documentação necessária, com vista à preparação do lançamento do projeto.

Durante o 4.º trimestre de 2014 foi constituído, por nomeação por despacho de Sua Exa. o Sr. Secretário de Estado da Saúde, um Grupo de Trabalho Técnico, ao qual foi atribuída a incumbência de elaboração do Programa Funcional do novo hospital. Durante este trimestre, a Equipa de Projeto colocou ainda à consideração da tutela um conjunto de cenários relativos à estruturação financeira do projeto.

---

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> 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.

## 4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos<sup>9</sup>

### 4.1 Síntese do ano de 2014

Durante o ano de 2014, os encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP ascenderam a 1.544 milhões de euros, o que se traduz, em termos de execução orçamental, num valor inferior (em cerca de 6%) ao previsto no Relatório do OE2014.

A execução abaixo do orçamentado, significou, ainda assim, um aumento significativo face ao verificado no período homólogo anterior devido, essencialmente, ao acréscimo dos encargos líquidos com as parcerias do sector rodoviário (em cerca de 555 milhões de euros), decorrente do início programado do pagamento (por disponibilidade e por serviço) às subconcessionárias da EP (ascendendo os encargos brutos com as subconcessionárias em 2014 a cerca de 292,6 milhões de euros) e do pagamento, de 245 milhões de euros, realizado na sequência da transferência da A21 para a EP, ocorrida em 2010.

Neste contexto, cumpre frisar que, excluindo, quer o efeito do início do pagamento às subconcessionárias, quer o impacto do pagamento extraordinário relativo à A21, os encargos líquidos, em 2014, teriam registado um aumento de somente 3,6% em termos globais e de 3,4% no caso dos encargos líquidos relativos apenas às PPP rodoviárias.

Sublinhe-se que as previsões globais de encargos para o ano de 2014 incorporavam já os objetivos que foram fixados à comissão de renegociação das parcerias rodoviárias. Neste contexto, cumpre frisar que em 2014 se verificou já uma diminuição dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, face ao projetado nos respetivos casos base, em cerca de 283 milhões de euros, em virtude, designadamente, da incorporação de parte das poupanças acordadas em sede dos pagamentos por conta realizados aos parceiros privados durante este período<sup>10</sup>. Contudo, a concretização das poupanças visadas com este processo negocial só se efetivará integralmente após ter sido obtida a aprovação das alterações contratuais acordadas com as respetivas concessionárias, por parte das entidades financiadoras, bem como realizada a apreciação das mesmas por parte do Tribunal de Contas.

---

<sup>9</sup> Para efeitos de reporte e análise dos encargos suportados pelos parceiros públicos com as PPP no ano de 2014, para além das PPP que incorporam o universo das PPP acompanhadas pela UTAP (tal como consta do ponto “2. Universo das PPP”), foram consideradas ainda a A21, a A23 e o Túnel do Marão, cuja responsabilidade de operação se encontra na esfera direta da EP.

<sup>10</sup> Com vista a mitigar o risco de execução da estratégia de renegociação, no decurso do ano de 2014 foi implementado um conjunto de medidas alternativas pela EP, que visaram contribuir para os objetivos orçamentais de poupanças traçados pelo Governo.

## 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	2014	Peso no Total	2013	Δ 2014 / 2013	2014P	% Execução
<b>Ferrovíarias</b>	<b>13.128</b>	<b>1%</b>	<b>10.427</b>	<b>26%</b>	<b>8.660</b>	<b>152%</b>
<b>Segurança</b>	<b>49.306</b>	<b>3%</b>	<b>45.734</b>	<b>8%</b>	<b>51.992</b>	<b>95%</b>
<b>Saúde</b>	<b>412.059</b>	<b>27%</b>	<b>401.061</b>	<b>3%</b>	<b>417.738</b>	<b>99%</b>
<b>infraestruturas</b>	<b>79.476</b>	<b>5%</b>	<b>77.259</b>	<b>3%</b>	<b>79.781</b>	<b>100%</b>
<b>estabelecimento</b>	<b>332.583</b>	<b>22%</b>	<b>323.802</b>	<b>3%</b>	<b>337.957</b>	<b>98%</b>
<i>pag. Contratuais</i>	281.859	18%	286.069	-1%		
<i>pag. Protocolos</i>	18.678	1%	14.371	30%		
<i>pag. Reconciliação</i>	32.046	2%	23.362	37%		
<b>Rodoviárias</b>	<b>1.069.346</b>	<b>69%</b>	<b>514.393</b>	<b>108%</b>	<b>1.166.579</b>	<b>92%</b>
Subconcessões	274.812	18%	-29.229	N.A.		
Concessões	547.585	35%	543.622	1%		
Túnel do Marão e A21	246.949	16%	0	N.A.		
<b>Total dos encargos</b>	<b>1.386.339</b>	<b>90%</b>	<b>804.763</b>	<b>72%</b>	<b>1.442.357</b>	<b>96%</b>
<i>pag. Disponibilidade</i>	1.069.620	69%	769.761	39%		
<i>Custos de Cobrança</i>	44.340	3%	52.334	-15%		
<i>pag. Serviço</i>	17.881	1%	0	N.A.		
<i>Compensações</i>	4.517	0%	-15.964	N.A.		
<i>Outros <sup>(1)</sup></i>	249.980	16%	-1.367	N.A.		
<b>Total das Receitas</b>	<b>316.993</b>	<b>21%</b>	<b>290.371</b>	<b>9%</b>	<b>275.778</b>	<b>115%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.543.839</b>	<b>100%</b>	<b>971.614</b>	<b>59%</b>	<b>1.644.969</b>	<b>94%</b>

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

 Notas: <sup>(1)</sup> Inclui o pagamento, de 245 milhões de euros, realizado em 2014, na sequência da transferência da A21 para a EP, ocorrida em 2010.

<sup>(2)</sup> Os valores previstos para 2014 estão de acordo com o Relatório do OE2014.

À semelhança do verificado no sector rodoviário, todos os restantes sectores (ferroviário, saúde e segurança) apresentaram um acréscimo, em termos acumulados, dos encargos do sector público com as PPP.

No caso do sector ferroviário o aumento de 26% dos encargos líquidos, resulta do pagamento extraordinário de uma indemnização ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão) – a TAVE TEJO – na sequência da decisão de não adjudicação do respetivo contrato, num montante de 4.480 mil euros.

No que respeita ao sector da saúde assistiu-se a um ligeiro aumento (da ordem dos 3%) dos encargos líquidos acumulados com PPP em 2014, face ao período homólogo, para o qual contribuiu não só o aumento da produção (tanto a contratada como a protocolada) observado em praticamente todas as unidades hospitalares em regime de PPP, mas também (i) o pagamento de reconciliação da atividade da EG Estabelecimento do Hospital de Loures apenas em 2014, não se tendo registado qualquer pagamento em 2013; (ii) o pagamento de reconciliação da atividade da EG Edifício do Hospital de Vila Franca de

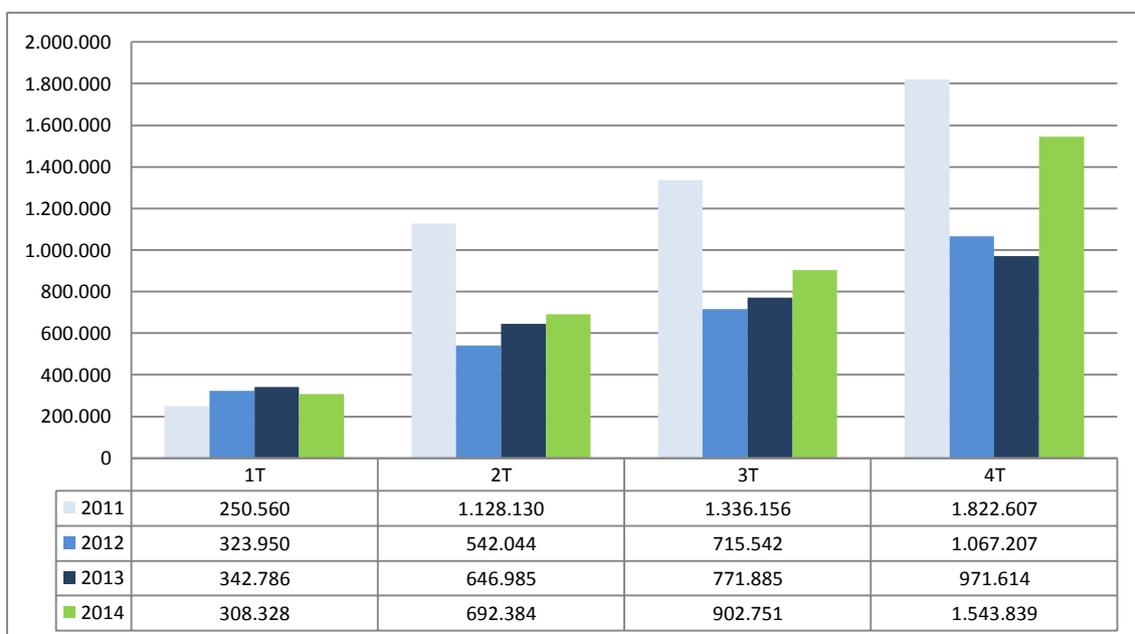
Xira em 2014, o qual não encontra paralelo em 2013, em virtude de o Edifício ter iniciado a operação apenas nesse exercício, bem como (iii) o fim das parcerias relativas ao CMFRS e ao CA SNS (e conseqüente redução dos encargos associados).

No caso do sector da segurança, o aumento de 8% justifica-se, nomeadamente pelo facto de os fluxos financeiros acumulados de 2014 incorporarem diferentes prazos de pagamentos, concluindo-se, assim, que os valores homólogos não são diretamente comparáveis.

O *Gráfico 3* seguinte reflete a evolução dos encargos líquidos trimestrais acumulados no período 2011-2014.

Gráfico 3 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014)

Valores em milhares de euros



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

Relativamente ao *Gráfico* anterior merece destaque o facto de os valores acumulados para o ano de 2014 evidenciarem um aumento significativo dos encargos líquidos totais, sendo este em muito explicado pelo sector rodoviário, que aumentou o seu peso relativo de 53% em 2013<sup>11</sup> para 69% em 2014. Na origem desta evolução encontra-se, não só o já mencionado pagamento extraordinário relativo à “aquisição” da A21 por parte da EP, mas também o facto de 2014 representar o primeiro ano de pagamento dos encargos associados à maioria das subconcessões da EP, as quais foram lançadas no período compreendido entre 2007 e 2010. Importa, contudo, ter presente que tal situação decorre da dilação dos

<sup>11</sup> Do Boletim das PPP relativo ao 4.º trimestre de 2013.

pagamentos às subconcessionárias contemplado contratualmente, não se tratando portanto de um fator não previsto ou desenquadrado do acordado entre as partes.

## 4.2 Síntese do 4.º Trimestre

No 4.º trimestre de 2014, o montante de encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP ascendeu a 641 milhões de euros, montante que representa um aumento significativo face ao período homólogo de 2013. Para esta variação foi determinante a evolução verificada no sector rodoviário, que se caracterizou por um acréscimo de 419 milhões de euros do total de encargos líquidos suportados pelo sector público, justificado, sobretudo, pelo mencionado início programado do pagamento (por disponibilidade e por serviço) às subconcessionárias da EP (lançadas entre 2007 e 2010), no valor de 110,3M€ e pelo pagamento extraordinário (de 245 milhões de euros) relativamente à A21, decorrente da transferência para a EP em 2010. Acresce ainda a distribuição não linear dos pagamentos às concessões ao longo do ano<sup>12</sup>.

Quadro 3 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, no 4.º trimestre 2014 - respetivas variações homólogas

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2014	2T2014	3T2014	4T2014	Peso no Total (4T)	4T2013	Δ 4T2014 / 4T2013
<b>Ferrovíarias</b>	<b>2.306</b>	<b>2.113</b>	<b>2.129</b>	<b>6.580</b>	<b>1%</b>	<b>4.229</b>	<b>56%</b>
<b>Segurança</b>	<b>10.671</b>	<b>12.614</b>	<b>16.727</b>	<b>9.295</b>	<b>1%</b>	<b>13.506</b>	<b>-31%</b>
<b>Saúde</b>	<b>93.749</b>	<b>95.073</b>	<b>95.672</b>	<b>127.565</b>	<b>20%</b>	<b>103.046</b>	<b>24%</b>
<b>Infraestruturas</b>	<b>18.027</b>	<b>18.845</b>	<b>19.188</b>	<b>23.417</b>	<b>4%</b>	<b>20.309</b>	<b>15%</b>
<b>Estabelecimento</b>	<b>75.722</b>	<b>76.227</b>	<b>76.484</b>	<b>104.149</b>	<b>16%</b>	<b>82.737</b>	<b>26%</b>
<i>pag. Contratuais</i>	70.989	70.697	70.734	69.438	11%	71.825	-3%
<i>pag. Protocolos</i>	3.419	4.216	5.750	5.292	1%	4.667	13%
<i>pag. Reconciliação</i>	1.314	1.314	0	29.418	5%	6.245	371%
<b>Rodoviárias</b>	<b>201.602</b>	<b>274.257</b>	<b>95.840</b>	<b>497.648</b>	<b>78%</b>	<b>78.949</b>	<b>530%</b>
Subconcessões	5.751	118.135	45.789	105.137	16%	-19.750	N.A.
Concessões	195.851	156.122	50.051	145.562	23%	98.698	47%
Túnel do Marão e A21	0	0	0	246.949	39%	0	N.A.
<b>Total dos encargos</b>	<b>269.279</b>	<b>352.067</b>	<b>186.845</b>	<b>578.147</b>	<b>90%</b>	<b>153.935</b>	<b>276%</b>
<i>pag. Disponibilidade</i>	252.207	329.367	176.109	311.937	49%	155.287	101%
<i>Custos de Cobrança</i>	12.942	7.753	11.027	12.618	2%	18.793	-33%
<i>pag. Serviço</i>	0	8.941	2.980	5.960	1%	0	N.A.
<i>Compensações</i>	4.130	2.976	-3.271	682	0%	-20.144	N.A.
<i>Outros</i>	0	3.031	0	246.949	39%	0	N.A.
<b>Total das Receitas</b>	<b>67.678</b>	<b>77.810</b>	<b>91.005</b>	<b>80.500</b>	<b>13%</b>	<b>74.987</b>	<b>7%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>308.328</b>	<b>384.056</b>	<b>210.367</b>	<b>641.088</b>	<b>100%</b>	<b>199.730</b>	<b>221%</b>

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

<sup>12</sup> Em 2013 os encargos líquidos com as PPP do sector rodoviário no 4.º trimestre representaram somente 15% dos encargos líquidos acumulados com este sector a essa data – tal como consta do Boletim das PPP relativo ao 4.º trimestre de 2013. Já em 2014, os encargos relativos ao 4.º trimestre representaram cerca de 46,5% do total de encargos líquidos acumulados do ano com as PPP rodoviárias.

À semelhança do verificado no sector rodoviário, nos sectores ferroviário e da saúde o trimestre em apreço caracterizou-se também por um aumento dos encargos líquidos do sector público com as PPP.

Com efeito, no que respeita ao sector ferroviário, a variação homóloga dos encargos ocorrida no 4.º trimestre de 2014 encontra-se influenciada, por um lado, pelo pagamento extraordinário de uma indemnização ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão) – a TAVE TEJO – na sequência da decisão de não adjudicação do respetivo contrato, num montante de 4.480 mil euros, e, por outro lado, pelo facto de a cadência de pagamentos do concedente, no caso da concessão MST, estar muito dependente do momento da prestação de informação pela concessionária e da respetiva aprovação por parte do IMT e da IGF, enquanto entidades responsáveis pela respetiva validação. De facto, os valores de encargos pagos pelo sector público nos 4.ºs trimestres de 2014 e de 2013 à MTS eram relativos a faturas emitidas com respeito a trimestres diferentes, encontrando-se, portanto, afetados da sazonalidade que caracteriza o tráfego da concessão.

No sector da saúde assistiu-se, no trimestre em estudo, a um crescimento de 24% dos encargos líquidos, tendo sido este explicado, em grande parte, pelo efeito de alguns fatores que afetam a sua comparabilidade face ao período homólogo (conforme se encontra devidamente detalhado no ponto “4.3.3. Sector Saúde”), destacando-se, nomeadamente, o fim das parcerias CMFRS (em novembro de 2013) e CA SNS (em abril de 2014) e a existência de pagamentos de reconciliação sem paralelo no período homólogo de 2013 (no montante de 20,5 milhões de euros). Expurgando os fatores anteriormente mencionados, os encargos totais com PPP no sector da saúde teriam registado um crescimento da ordem dos 9,4%, refletindo, sobretudo, o aumento da procura verificado nas várias unidades hospitalares.

Ao contrário do observado nos demais sectores, na PPP relativa ao sector da segurança assistiu-se a um decréscimo dos encargos líquidos no trimestre em apreço (de 31%), encontrando-se este diretamente relacionado com a diferente temporalidade implícita nos pagamentos das faturas mensais por parte do Estado Português.

## 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 Português<sup>13</sup> e as 7 subconcessões diretamente atribuídas pela EP. Deve salientar-se que, no âmbito das atribuições que foram conferidas à EP, 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 ainda formalmente alterados para um regime de retribuição baseado em disponibilidade. Não obstante, tendo em conta o impacto decorrente da introdução de portagens reais nestas infraestruturas, as concessionárias encontram-se neste momento a receber uma remuneração por conta, de carácter transitório, que deverá vigorar até à entrada em vigor do contrato de concessão e do contrato de prestação de serviços alterados;
- 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 EP;
- Concessões de portagem real: incluem-se aqui as concessões Douro Litoral, Litoral Centro, Oeste, Brisa e Lusoponte, as quais mantêm atualmente um sistema

---

<sup>13</sup> Onde se incluem as 7 ex-SCUT e as 7 autoestradas originalmente de portagem real.

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 EP, 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 EP o pagamento de custos de cobrança (excetuando-se, a este nível, as concessões Norte e Grande Lisboa, onde a EP não suporta custos desta natureza nem encargos associados a fraude).

No que concerne às subconcessões diretamente atribuídas pela EP, deve mencionar-se que, não obstante os contratos associados às diferentes PPP não serem homogéneos 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 análise<sup>14</sup>;
- 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 EP 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:

- Encargos do sector público:

---

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

- 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 mesmo<sup>15</sup> e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

---

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

4.3.1.2 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

## Quadro 4 – Encargos líquidos totais acumulados das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	2014	Peso no Total	2013	Δ 2014 / 2013	2014P	% Execução
<b>Encargos Brutos</b>	<b>1.386.339</b>	<b>100%</b>	<b>804.763</b>	<b>72%</b>	<b>1.442.357</b>	<b>96%</b>
<b>Pagamentos por Disponibilidade*</b>	<b>1.069.620</b>	<b>77%</b>	<b>769.761</b>	<b>39%</b>		
<b>Concessões Estado (inclui Ex-SCUT*)</b>	<b>794.911</b>	<b>57%</b>	<b>769.761</b>	<b>3%</b>		
Portagem Real**	159.297	11%	115.217	38%		
Ex-SCUT	635.615	46%	654.544	-3%		
<b>Subconcessões</b>	<b>274.709</b>	<b>20%</b>	<b>0</b>	<b>N.A.</b>		
<b>Encargos Túnel do Marão</b>	<b>2.247</b>	<b>0%</b>	<b>-1.367</b>	<b>N.A.</b>		
<b>Encargos A21</b>	<b>244.702</b>	<b>18%</b>	<b>0</b>	<b>N.A.</b>		
<b>Reequilíbrios Financeiros Liquidados pela DGTF</b>	<b>3.031</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>	<b>N.A.</b>		
<b>Pagamento por serviço (Subconcessões)</b>	<b>17.881</b>	<b>1%</b>	<b>0</b>	<b>N.A.</b>		
Subcessionárias	17.881	1%	0	N.A.		
<b>Custos com serviço de cobrança de portagem</b>	<b>44.340</b>	<b>3%</b>	<b>52.334</b>	<b>-15%</b>		
Ex-SCUT**	41.322	3%	51.990	-21%		
Outros	3.019	0%	344	778%		
<b>Compensações/REF's</b>	<b>4.517</b>	<b>0%</b>	<b>-15.964</b>	<b>N.A.</b>		
Lusoponte	746	0%	1.096	-32%		
Transmontana	0	0%	-15.700	N.A.		
Outros	3.771	0%	-1.361	N.A.		
<b>Receitas de Portagem</b>	<b>316.993</b>	<b>23%</b>	<b>290.371</b>	<b>9%</b>	<b>275.778</b>	<b>115%</b>
<b>Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)</b>	<b>275.609</b>	<b>20%</b>	<b>254.552</b>	<b>8%</b>		
<b>Subconcessões</b>	<b>17.779</b>	<b>1%</b>	<b>13.529</b>	<b>31%</b>		
<b>Outros***</b>	<b>23.605</b>	<b>2%</b>	<b>22.290</b>	<b>6%</b>		
<b>Encargos Líquidos totais</b>	<b>1.069.346</b>	<b>77%</b>	<b>514.393</b>	<b>108%</b>	<b>1.166.579</b>	<b>92%</b>
<b>Taxa de Cobertura</b>	<b>23%</b>		<b>36%</b>		<b>19%</b>	
<b>Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)</b>	<b>33%</b>		<b>31%</b>			
<b>Subconcessões</b>	<b>6%</b>		<b>-</b>			

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) 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. No caso das concessões Beira Litoral/Beira Alta e Interior Norte, o valor dos “custos com serviço de cobrança de portagem” referente ao primeiro trimestre de 2013 encontrava-se influenciado por um acerto provisório de contas relativo aos 12 meses iniciais de operação destas concessões, que resultou na devolução à EP de encargos com cobrança de portagens (nos montantes de 1.492 milhares de euros no caso da Beira Litoral/Beira Alta, e de 1.994 milhares de euros no caso da Interior Norte). Para efeitos de comparabilidade apresentaram-se os valores de 2013 corrigidos dos referidos acertos.

(3) Inclui encargos diretos da EP (troços da A23 e A21). No caso da A23, os custos com cobrança de portagem em 2013 encontravam-se afetos à Concessão Beira Interior, sendo esta a principal razão para o aumento homólogo dos encargos associados à rubrica “outros” em 2014.

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

No ano de 2014, os encargos líquidos acumulados do sector público com as parcerias rodoviárias ascenderam a 1.069 milhões de euros, registando um incremento 555 milhões de euros face ao ano 2013, em virtude, principalmente, do acréscimo (de 582 milhões de euros) registado ao nível dos encargos brutos.

O efeito do acréscimo dos encargos brutos foi, contudo, parcialmente mitigado pelo aumento das receitas de portagem (em 9%), o qual, por sua vez, foi motivado, sobretudo, por uma intensificação do volume de tráfego ao longo do corrente ano. Merece ainda destaque, o facto de a evolução das receitas de portagem associadas às subconcessões se encontrar também influenciada pela introdução de novos pontos de pagamento nas subconcessões Pinhal Interior e Transmontana ao longo do ano de 2013.

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 36% para 23%.

Ao nível dos encargos brutos, o aumento verificado pode ser explicado, em grande medida, pelo pagamento extraordinário (de 245 milhões de euros) realizado pela EP relativamente à A21, e pelo início dos pagamentos por disponibilidade e por serviço a quatro subconcessionárias – a Transmontana, a Litoral Oeste, a Douro Interior e a Baixo Tejo -, previsto para este ano (no montante de 292.590 milhares de euros), representando estas despesas, em conjunto, cerca de 38,7% dos encargos brutos totais do sector rodoviário em 2014.

Desconsiderado o efeito dos dois fatores mencionados no total de encargos acumulados do ano de 2014, registar-se-ia, face ao período homólogo, um aumento ligeiro tanto ao nível dos encargos brutos (5,5%) como dos encargos líquidos (3,4%), sendo esta evolução justificada, em grande medida, (i) quer pela antecipação de parte das poupanças acordadas em termos de pagamentos por disponibilidade com as concessionárias, no âmbito das renegociações em curso; (ii) quer pelo incremento das receitas de portagem, sendo ainda de salientar (iii) o impacto da distribuição não linear dos pagamentos do sector público às PPP ao longo dos anos, o qual explica parte do aumento dos encargos brutos do sector publico no último ano, face ao período homólogo anterior, nomeadamente no caso das PPP do Grupo Ascendi (que engloba as concessões da Costa da Prata, da Beira Litoral/Beira Alta, de Lisboa, do Norte e do Grande Porto).

Adicionalmente, a evolução homóloga dos encargos brutos acumulados durante o ano de 2014 foi ainda marcada por outros fatores, entre os quais se destacam os seguintes:

- Ao contrário do verificado no período homólogo, no ano em apreço foram liquidados 3.031 milhares de euros, referentes à compensação devida pelo Estado Português relativamente ao investimento realizado na implementação de sistemas de portagens reais em três concessões, tendo ainda sido pagos 2.815 milhares de euros referentes a uma decisão arbitral desfavorável à EP, relativa a uma reclamação realizada pela concessionária da concessão do Oeste, relativamente à

não eficácia de uma garantia de obra transferida pelo Estado Português para a concessionária;

- Em 2014 houve ainda lugar à realização de um acerto aos pagamentos por disponibilidade das concessionárias do Grupo Ascendi<sup>16</sup>, no montante de 12,7 milhões de euros, tal como previsto nos contratos de concessão atualmente em vigor, em virtude das alterações ocorridas no período de 2010 a 2013 ao nível da taxa global de tributação direta sobre o lucro das sociedades (que inclui IRC e derrama), por via da introdução da derrama estadual<sup>17</sup>.

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que, no período de 12 meses analisado, as parcerias mais onerosas para o sector público foram as concessões Beira Interior, Interior Norte e Beira Litoral/Beira Alta e as subconcessões Douro Interior e Litoral Oeste, as quais, no seu conjunto, representaram cerca de 488,6 milhões de euros de encargos, correspondendo a 46% 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 associados a estas últimas assumido, no final de 2014, um peso de 27% do total dos encargos líquidos.

---

<sup>16</sup> Inclui as concessionárias a quem foram atribuídas as concessões Norte, Grande Lisboa, Porto, Costa da Prata e Beira Litoral/Beira Alta.

<sup>17</sup> Do Boletim das PPP relativo ao 2.º trimestre de 2014.

## Quadro 5 – Encargos líquidos acumulados por PPP rodoviária no 4.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	2014	Peso no Total	2013	Δ 2014 / 2013	2014P	% Execução
Concessão Algarve	25.412	2%	33.168	-23%	33.124	77%
Concessão Beira Interior	143.817	13%	162.479	-11%	111.144	129%
Concessão Interior Norte	80.785	8%	103.545	-22%	89.311	90%
Concessão Beiras Litoral e Alta	81.180	8%	82.833	-2%	72.038	113%
Concessão Travessia do Tejo	746	0%	1.096	-32%	916	81%
Concessão Grande Lisboa	16.280	2%	11.362	43%	17.238	94%
Concessão Oeste	3.558	0%	-1.424	N.A.	146	2434%
Concessão Costa de Prata	26.756	3%	24.629	9%	21.084	127%
Concessão Grande Porto	74.254	7%	71.549	4%	60.863	122%
Concessão Norte Litoral	38.105	4%	37.555	1%	39.186	97%
Concessão Túnel do Marão	2.247	0%	-1.367	N.A.	0	N.A.
Concessão Norte	77.277	7%	40.143	93%	83.332	93%
Concessão Litoral Centro	0	0%	0	N.A.	180	0%
Concessão Brisa	-2.097	0%	-2.194	-4%	-1.902	110%
Subconcessão Transmontana	53.214	5%	-16.180	N.A.	73.356	73%
Subconcessão Douro Interior	99.390	9%	0	N.A.	115.335	86%
Subconcessão Pinhal Interior	-9.392	-1%	-7.697	22%	-7.752	121%
Subconcessão Litoral Oeste	83.401	8%	-1.806	N.A.	102.774	81%
Subconcessão Baixo Tejo	48.199	5%	-3.546	N.A.	65.146	74%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0%	0	N.A.	14.468	0%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	N.A.	23.081	0%
Outros (1)	226.213	21%	-19.751	N.A.	253.154	89%
<b>TOTAL</b>	<b>1.069.346</b>	<b>100%</b>	<b>514.393</b>	<b>108%</b>	<b>1.166.223</b>	<b>92%</b>

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

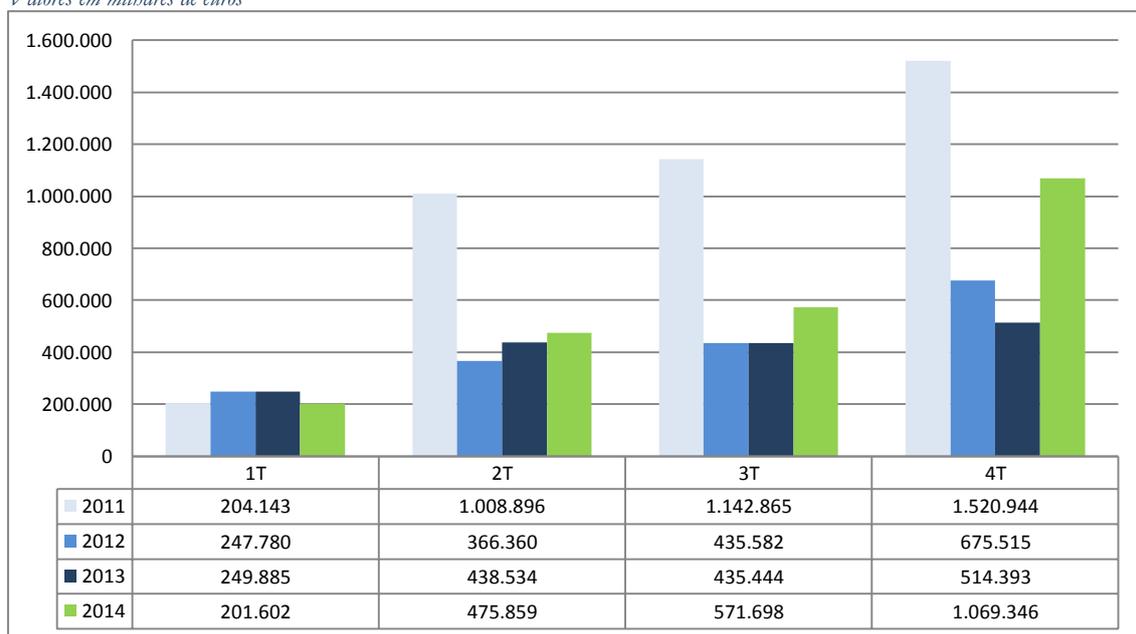
Nota: (1) Inclui receitas ou encargos diretos da EP (taxas de gestão, troços da A23 e A21 e QUIOSQUES/EASYTOLL).

Conforme se pode constatar no *Gráfico 4* seguinte, os encargos líquidos acumulados com parcerias rodoviárias no ano de 2014 foram superiores aos registados em 2012 e 2013, fruto, essencialmente, do já mencionado início dos pagamentos às subconcessionárias da EP.

A este respeito, importa realçar que não obstante estar já orçamentado para 2014, tanto no Relatório do OE2014, um crescimento dos encargos líquidos com as PPP do sector rodoviário, este na verdade veio a revelar-se ligeiramente inferior ao projetado, verificando-se portanto um nível de execução abaixo dos 100%.

Gráfico 4 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no sector rodoviário, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014)

Valores em milhares de euros



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

4.3.1.3 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

## Quadro 6 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2014	2T2014	3T2014	4T2014	Peso no Total (4T)	4T2013	Δ 4T2014 / 4T2013
<b>Encargos Brutos</b>	<b>269.279</b>	<b>352.067</b>	<b>186.845</b>	<b>578.147</b>	<b>100%</b>	<b>153.935</b>	<b>276%</b>
<b>Pagamentos por Disponibilidade*</b>	<b>252.207</b>	<b>329.367</b>	<b>176.109</b>	<b>311.937</b>	<b>54%</b>	<b>155.287</b>	<b>101%</b>
<b>Concessões Estado (inclui Ex-SCUT*)</b>	<b>243.176</b>	<b>216.063</b>	<b>128.070</b>	<b>207.603</b>	<b>36%</b>	<b>155.287</b>	<b>34%</b>
Portagem Real**	42.966	46.122	22.701	47.509	8%	2.493	1806%
Ex-SCUT	200.210	169.941	105.369	160.094	28%	152.794	5%
<b>Subconcessões</b>	<b>9.032</b>	<b>113.304</b>	<b>48.039</b>	<b>104.334</b>	<b>18%</b>	<b>0</b>	<b>N.A.</b>
<b>Encargos Túnel do Marão</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.247</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>	<b>N.A.</b>
<b>Encargos A21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>244.702</b>	<b>42%</b>	<b>0</b>	<b>N.A.</b>
<b>Reequilíbrios Financeiros Liquidados pela DGTF</b>	<b>0</b>	<b>3.031</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>	<b>N.A.</b>
<b>Pagamento por serviço (Subconcessões)</b>	<b>0</b>	<b>8.941</b>	<b>2.980</b>	<b>5.960</b>	<b>1%</b>	<b>0</b>	<b>N.A.</b>
Subcessionárias	0	8.941	2.980	5.960	1%	0	N.A.
<b>Custos com serviço de cobrança de portagem</b>	<b>12.942</b>	<b>7.753</b>	<b>11.027</b>	<b>12.618</b>	<b>2%</b>	<b>18.793</b>	<b>-33%</b>
Ex-SCUT**	12.304	7.047	10.309	11.662	2%	18.711	-38%
Outros	638	706	718	956	0%	82	1070%
<b>Compensações/REF's</b>	<b>4.130</b>	<b>2.976</b>	<b>-3.271</b>	<b>682</b>	<b>0%</b>	<b>-20.144</b>	<b>N.A.</b>
Lusoponte	4.057	17	-3.345	18	0%	-2.977	N.A.
Transmontana	0	0	0	0	0%	-15.700	N.A.
Outros	73	2.960	74	664	0%	-1.467	N.A.
<b>Receitas de Portagem</b>	<b>67.678</b>	<b>77.810</b>	<b>91.005</b>	<b>80.500</b>	<b>14%</b>	<b>74.987</b>	<b>7%</b>
<b>Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)</b>	<b>58.662</b>	<b>67.623</b>	<b>80.194</b>	<b>69.130</b>	<b>12%</b>	<b>65.337</b>	<b>6%</b>
<b>Subconcessões</b>	<b>3.281</b>	<b>4.110</b>	<b>5.230</b>	<b>5.158</b>	<b>1%</b>	<b>4.050</b>	<b>27%</b>
<b>Outros***</b>	<b>5.735</b>	<b>6.077</b>	<b>5.581</b>	<b>6.212</b>	<b>1%</b>	<b>5.600</b>	<b>11%</b>
<b>Encargos Líquidos totais</b>	<b>201.602</b>	<b>274.257</b>	<b>95.840</b>	<b>497.648</b>	<b>86%</b>	<b>78.949</b>	<b>530%</b>
<b>Taxa de Cobertura</b>	<b>25%</b>	<b>22%</b>	<b>49%</b>	<b>14%</b>		<b>49%</b>	
<b>Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)</b>	<b>23%</b>	<b>30%</b>	<b>58%</b>	<b>32%</b>		<b>38%</b>	
<b>Subconcessões</b>	<b>36%</b>	<b>3%</b>	<b>10%</b>	<b>5%</b>		<b>-</b>	

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 EP (troços da A23 e A21). No caso da A23, os custos com cobrança de portagem no 3.º trimestre de 2013 encontravam-se afetos à Concessão Beira Interior, sendo esta a principal razão para o aumento homólogo dos encargos associados à rubrica "outros" no 3.º trimestre de 2014.

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

Durante o trimestre em apreço, os encargos líquidos com as PPP rodoviárias apresentaram um aumento de cerca de 419 milhões de euros comparativamente com o mesmo período de 2013, em virtude, fundamentalmente, do forte acréscimo registado nos encargos brutos, da ordem dos 424 milhões de euros.

Não obstante o incremento das receitas de portagem (em 5,5 milhões de euros), motivado sobretudo por um aumento do tráfego no período em análise, o crescimento de 424 milhões de euros dos encargos brutos, repercutiu-se numa redução do nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas relativamente ao período homólogo (passando este indicador de 49% para 14%).

Em termos de encargos brutos, o aumento verificado é, em grande parte, explicado pelo pagamento extraordinário (de 245 milhões de euros) realizado pela EP relativamente à A21, bem como pelo início dos pagamentos por disponibilidade e por serviço a quatro subconcessionárias – a Transmontana, a Litoral Oeste, a Douro Interior e a Baixo Tejo –, previsto para este ano. A este respeito, importa frisar que os encargos associados às subconcessões referidas ascenderam, no trimestre em análise, a 110.295 milhares de euros, representando 19% dos encargos brutos do trimestre em análise. Desconsiderando o efeito dos dois fatores mencionados, o total de encargos brutos do sector rodoviário teria registado um aumento inferior, da ordem dos 69 milhões de euros.

Para além do início dos pagamentos às subconcessionárias e do pagamento extraordinário relativo à A21, a evolução homóloga dos encargos brutos no 4.º trimestre de 2014 foi ainda marcada por determinados fatores que afetam a sua comparabilidade face aos valores do trimestre homólogo anterior, entre os quais se destacam os seguintes:

- O recebimento extraordinário por parte da EP, em 2013, de 15,7 milhões de euros da sociedade exploradora da subconcessão Transmontana (incluídos na rubrica “outros”), relativos à compensação devida ao concedente, em virtude de alterações ao projeto, que se traduziram numa redução do custo de construção das vias<sup>18</sup>;
- O recebimento extraordinário, em 2013, de um montante de 1,5 milhões de euros, referente a trabalhos a menos participados pela EP relativamente ao investimento realizado no alargamento do troço CRIL/Loures da Concessão Oeste;
- A compensação paga à EP pela concessionária Lusoponte no 4.º trimestre de 2013, no valor de 2.977 milhares de euros, referente à cobrança extraordinária de portagens na Ponte 25 de Abril durante o mês de agosto, a qual em 2014 foi paga no 3.º trimestre;
- Em 2014, o pagamento dos encargos com a concessão Algarve no valor de 16,4 milhões de euros, relativos ao 4.º trimestre de 2014, foi realizado ainda em setembro (incorporando assim os valores do 3.º trimestre), ao contrário do verificado no ano anterior, em que os pagamentos relativos ao 4.º trimestre apenas foram realizados nesse mesmo trimestre.

No que respeita às receitas de portagem recebidas pela EP no 4.º trimestre de 2014, observa-se que estas, e à semelhança do que se tem vindo a verificar desde o início do ano,

---

<sup>18</sup> As compensações pagas à EP enquadram-se no disposto na cláusula 91 do contrato de subconcessão.

registaram uma evolução favorável tanto no caso das concessões como das subconcessões, sendo o crescimento especialmente expressivo nestas últimas. O aumento das receitas de portagem resultou, sobretudo, da intensificação do tráfego que tem ocorrido desde o início do ano, mas também da maior eficiência do sistema de cobrança de portagens, seja no que respeita à cobrança no caso de veículos de matrícula estrangeira<sup>19</sup>, 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 dos encargos líquidos ocorrida entre os 4.ºs trimestres de 2013 e de 2014. Da análise deste gráfico depreende-se, em concreto, que os fatores com maior expressão na explicação da evolução homóloga destes encargos são essencialmente três: (i) o pagamento, de 245 milhões de euros, realizado em 2014, na sequência da transferência da A21 para a EP, ocorrida em 2010, (ii) o início do pagamento às subconcessões; e (iii) o aumento dos pagamentos por disponibilidade<sup>20</sup> às concessões do Estado, decorrente, essencialmente, do facto de a distribuição temporal dos pagamentos contratualizados não ser linear ao longo dos anos, mas antes uma função do perfil de reembolso da dívida dos projetos.

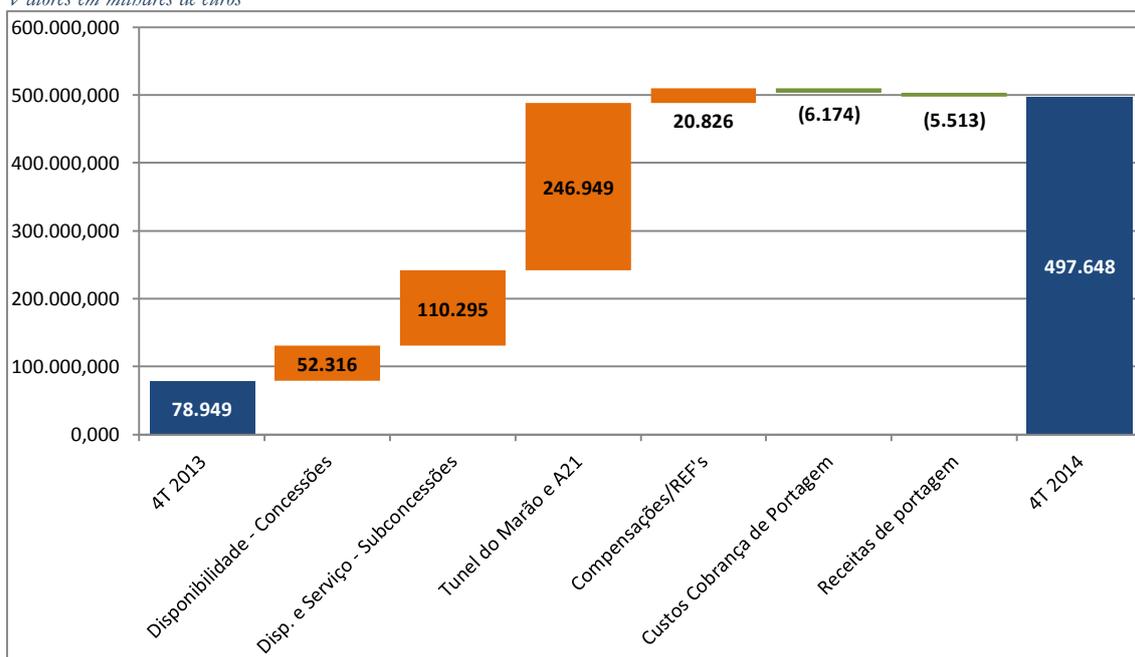
---

<sup>19</sup> Em virtude da dinamização da solução de pagamento *EasyToll*, produto que registou um crescimento em 2014, em adesões e receita cobrada, da ordem dos 28%.

<sup>20</sup> Os quais incluem a “remuneração provisória” nos casos em que ela é aplicável.

Gráfico 5 – Desagregação do diferencial existente entre os encargos líquidos totais do 4.º trimestre de 2013 e os do 4.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros



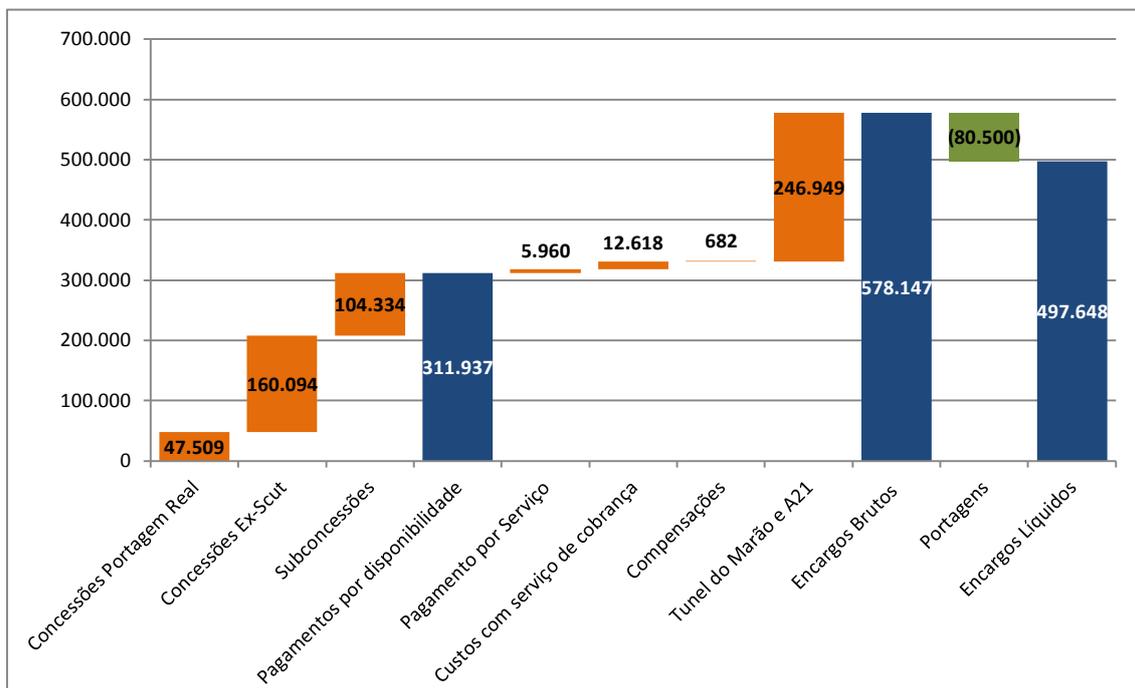
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP e pela DGTF.

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 4.º trimestre de 2014, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 54% 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 vias<sup>21</sup>, mas também pela dilação, prevista contratualmente, dos pagamentos por serviço das subconcessões (ascendendo estes, no 4.º trimestre do corrente ano, a somente 5.960 milhares de euros).

<sup>21</sup> 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 4º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP 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 Beira Interior e Norte e as subconcessões Douro Interior e Litoral Oeste, que no conjunto representaram cerca de 158,2 milhões de euros, correspondendo a 32% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

## Quadro 7 – Encargos líquidos por PPP rodoviária no 4.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2014	2T2014	3T2014	4T2014	Peso no Total	4T2013	Δ 4T2014 / 4T2013
Concessão Algarve	14.504	10.170	5.442	-4.704	-1%	11.862	-140%
Concessão Beira Interior	35.522	47.770	-6.372	66.897	13%	50.169	33%
Concessão Interior Norte	40.934	-2.011	36.428	5.434	1%	35.816	-85%
Concessão Beiras Litoral e Alta	28.524	28.578	4.306	19.772	4%	3.244	509%
Concessão Travessia do Tejo	4.057	17	-3.345	18	0%	-2.977	N.A.
Concessão Grande Lisboa	5.259	4.966	1.364	4.691	1%	65	7066%
Concessão Oeste	27	2.838	52	642	0%	-1.467	N.A.
Concessão Costa de Prata	8.469	11.709	5.965	612	0%	-3.808	N.A.
Concessão Grande Porto	23.722	22.411	7.991	20.129	4%	13.775	46%
Concessão Norte Litoral	16.267	9.547	1.586	10.706	2%	10.797	-1%
Concessão Norte	23.662	25.498	1.495	26.621	5%	-13.261	N.A.
Concessão Brisa	-1.106	-455	0	-535	0%	-505	6%
Subconcessão Transmontana	-275	25.311	9.126	19.052	4%	-16.030	N.A.
Subconcessão Douro Interior	9.032	35.199	18.386	36.773	7%	0	N.A.
Subconcessão Pinhal Interior	-1.879	-2.241	-2.768	-2.505	-1%	-2.227	12%
Subconcessão Litoral Oeste	-439	42.372	13.520	27.948	6%	-498	N.A.
Subconcessão Baixo Tejo	-689	17.493	7.525	23.869	5%	-994	N.A.
Outros <sup>(1)</sup>	-3.990	-4.916	-4.862	242.229	49%	-5.014	N.A.
<b>TOTAL</b>	<b>201.602</b>	<b>274.257</b>	<b>95.840</b>	<b>497.648</b>	<b>100%</b>	<b>78.949</b>	<b>530%</b>

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

Nota: (1) Inclui receitas ou encargos diretos da EP (taxas de gestão, troços da A23 e A21 e QUIOSQUES/EASYTOLL), bem como o investimento realizado pela EP nas obras do Túnel do Marão e o pagamento realizado no âmbito da transferência da A21 para a esfera da EP (no valor de 245 milhões de euros).

## 4.3.1.3.1 Encargos brutos

Durante o trimestre em análise, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 578.147 milhares de euros, o que significou um aumento de 424 milhões de euros, face ao período homólogo de 2013, justificado, em grande parte por fatores que afetam a sua comparabilidade com os dados do período homólogo anterior, a saber:

- O pagamento extraordinário (de 245 milhões de euros) realizado pela EP relativamente à A21;
- O montante, de 2,2 milhões de euros, pago pela EP relativamente a trabalhos no Túnel do Marão;
- O início dos pagamentos por disponibilidade e por serviço no âmbito das subconcessões Transmontana, Baixo Tejo, Litoral Oeste e Douro Interior no valor de 110 milhões de euros;
- O recebimento extraordinário por parte da EP, no 4.º trimestre de 2013, de 15,7 milhões de euros da sociedade exploradora da subconcessão Transmontana

(incluídos na rubrica “outros”), relativos à compensação devida ao concedente, em virtude de alterações ao projeto, que se traduziram numa redução do custo de construção das vias<sup>22</sup>;

- O recebimento extraordinário, no 4.º trimestre de 2013, de um montante de 1,5 milhões de euros, referente a trabalhos a menos compartilhados pela EP relativamente ao investimento realizado no alargamento do troço CRIL/Loures da Concessão Oeste;
- A compensação paga à EP pela concessionária Lusoponte no 4.º trimestre de 2013, no valor de aproximadamente 3 milhões de euros, referente à cobrança extraordinária de portagens na Ponte 25 de Abril durante o mês de agosto, a qual em 2014 foi paga apenas no 3.º trimestre;
- Em 2014, o pagamento dos encargos com a concessão Algarve no valor de 16,4 milhões de euros, relativos ao 4.º trimestre de 2014, foi realizado ainda em setembro (incorporando assim os valores do 3.º trimestre), ao contrário do verificado no ano anterior, em que os pagamentos relativos ao 4.º trimestre apenas foram realizados nesse mesmo trimestre.

À parte dos referidos fatores, a evolução dos encargos reflete essencialmente a realização de pagamentos por conta baseados nos acordos preliminares alcançados no âmbito das renegociações em curso.

---

<sup>22</sup> As compensações pagas à EP enquadram-se no disposto na cláusula 91 do contrato de subconcessão.

**Quadro 8 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 4.º trimestre de 2014**
*Valores em milhares de euros*

Encargos brutos	1T2014	2T2014	3T2014	4T2014	Peso no Total (4T)	4T2013	Δ 4T2014 / 4T2013
<b>A21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>244.702</b>	<b>42%</b>	<b>0</b>	<b>N.A.</b>
Concessão Algarve	18.898	16.520	16.741	1.500	0%	17.365	-91%
Concessão Beira Interior	41.263	55.254	1.251	73.421	13%	56.744	29%
Concessão Interior Norte	44.688	2.185	41.349	9.828	2%	40.062	-75%
Concessão Beiras Litoral e Alta	38.613	39.782	16.494	31.710	5%	14.550	118%
Concessão Travessia do Tejo	4.057	17	-3.345	18	0%	-2.977	N.A.
Concessão Grande Lisboa	7.505	7.305	3.644	7.287	1%	2.493	192%
Concessão Oeste	27	2.838	52	642	0%	-1.467	N.A.
Concessão Costa de Prata	16.011	20.077	14.903	9.448	2%	4.301	120%
Concessão Grande Porto	29.845	29.013	14.710	27.247	5%	20.308	34%
Concessão Norte Litoral	23.241	17.309	10.254	18.624	3%	18.175	2%
Concessão Norte	35.461	38.817	19.057	40.221	7%	0	N.A.
Subconcessão Transmontana	0	25.619	9.743	19.487	3%	-15.700	N.A.
Subconcessão Douro Interior	9.032	35.199	18.386	36.773	6%	0	N.A.
Subconcessão Litoral Oeste	0	42.804	14.268	28.536	5%	0	N.A.
Subconcessão Baixo Tejo	0	18.622	8.621	25.499	4%	0	N.A.
Túnel do Marão	0	0	0	2.247	0%	0	N.A.
Outros <sup>(1)</sup>	638	706	718	956	0%	82	1070%
<b>TOTAL</b>	<b>269.279</b>	<b>352.067</b>	<b>186.845</b>	<b>578.147</b>	<b>100%</b>	<b>153.935</b>	<b>276%</b>

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

Nota: <sup>(1)</sup> Inclui encargos diretos da EP (troços da A23 e A21). No caso da A23, os custos com cobrança de portagem no 3.º trimestre de 2013 encontravam-se afetos à Concessão Beira Interior, sendo esta a principal razão para o aumento homólogo dos encargos associados à rubrica “outros” no 3.º trimestre de 2014.

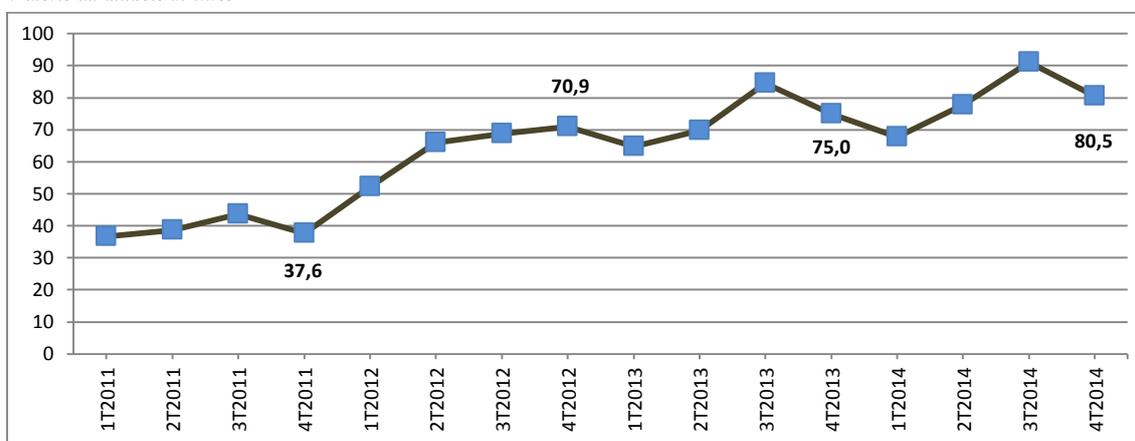
4.3.1.3.2 Receitas de portagem

Em relação aos proveitos obtidos com as PPP rodoviárias, cumpre destacar que durante o 4.º trimestre de 2014 o valor de receitas de portagem recebido pelo sector público ascendeu a 80,5 milhões de euros (*Gráfico 7* seguinte). Este valor representa um crescimento de 7% relativamente ao período homólogo, explicado essencialmente pelo aumento do TMD na maioria das concessões e subconcessões rodoviárias.

Comparativamente ao trimestre imediatamente anterior regista-se uma evolução desfavorável da receita, 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 milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP

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, não obstante o ligeiro decréscimo face ao trimestre anterior, em virtude do efeito da sazonalidade do tráfego (excetuando o ano de 2012, em todos os outros exercícios o 3.º trimestre apresenta-se como o trimestre em que as receitas de tráfego atingem o seu pico). 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). Estes fatores permitiram colmatar a quebra de tráfego que se fez sentir após a introdução de portagens na rede concessionada a partir de meados de 2010.

Comparando as receitas obtidas no 4.º trimestre de 2014 com o período homólogo de 2013, 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 comparação com o período homólogo de 2013. Cabe destacar o elevado peso que assumem as receitas das

concessões Norte (com 13.600 milhares de euros) e Beira Litoral/Beira Alta, que representam em conjunto 32% da receita total do trimestre em análise.

Em termos de variação das receitas por PPP, salienta-se o crescimento da receita relativa à concessão Algarve e às subconcessões Baixo Tejo, Transmontana e Litoral Oeste. No caso da concessão Algarve, o incremento das receitas incorpora, em grande medida, a recuperação do tráfego verificada após o impacto inicial no mesmo aquando da introdução de portagens na concessão.

#### Quadro 9 – Proveitos por PPP rodoviária no 4.º trimestre de 2014

*Valores em milhares de euros*

Proveitos	1T2014	2T2014	3T2014	4T2014	Peso no Total (4T)	4T2013	Δ 4T2014 / 4T2013
Concessão Algarve	4.394	6.350	11.298	6.204	8%	5.503	13%
Concessão Beira Interior	5.742	7.483	7.623	6.524	8%	6.575	-1%
Concessão Interior Norte	3.754	4.196	4.921	4.394	5%	4.246	3%
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	10.089	11.204	12.188	11.939	15%	11.306	6%
Concessão Grande Lisboa	2.246	2.339	2.279	2.596	3%	2.428	7%
Concessão Costa de Prata	7.542	8.368	8.937	8.837	11%	8.109	9%
Concessão Grande Porto	6.123	6.601	6.718	7.118	9%	6.532	9%
Concessão Norte Litoral	6.975	7.762	8.668	7.918	10%	7.379	7%
Concessão Norte	11.799	13.319	17.562	13.600	17%	13.261	3%
Concessão Brisa	1.106	455	0	535	1%	505	6%
Subconcessão Transmontana	275	308	617	435	1%	330	32%
Subconcessão Pinhal Interior	1.879	2.241	2.768	2.505	3%	2.227	12%
Subconcessão Litoral Oeste	439	432	748	588	1%	498	18%
Subconcessão Baixo Tejo	689	1.129	1.097	1.630	2%	994	64%
Outros <sup>(1)</sup>	4.629	5.622	5.581	5.677	7%	5.095	11%
<b>TOTAL</b>	<b>67.678</b>	<b>77.810</b>	<b>91.005</b>	<b>80.500</b>	<b>100%</b>	<b>74.987</b>	<b>7%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP

Nota: (1) Inclui proveitos diretos da EP (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 4.º trimestre de 2014 o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 23% (ver *Quadro 10* seguinte), um valor abaixo do registado no período homólogo de 2013 (36%). Importa, contudo, mencionar que este valor se encontra influenciado pelo pagamento extraordinário relativo à A21, pelo que, caso se excluísse este pagamento, a taxa de cobertura seria de 28%, ainda assim inferior à do período homólogo anterior.

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 Norte, Norte Litoral, Costa de Prata e Algarve, 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 apenas 16% e 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 EP, os quais podem, contudo, ser explicados pelo facto de estas infraestruturas terem entrado em operação mais recentemente, encontrando-se, portanto, ainda o seu tráfego numa fase de “*ramp up*”.

## Quadro 10 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais acumulados no 4.º trimestre de 2014

*Valores em milhares de euros*

Taxa de Cobertura	Encargos	Proveitos	Défice	Tx de Cobertura
Concessão Algarve	53.659	28.246	25.412	53%
Concessão Beira Interior	171.189	27.372	143.817	16%
Concessão Interior Norte	98.050	17.265	80.785	18%
Concessão Beiras Litoral e Alta	126.599	45.420	81.180	36%
Concessão Travessia do Tejo	746	0	746	0%
Concessão Grande Lisboa	25.740	9.460	16.280	37%
Concessão Oeste	3.558	0	3.558	0%
Concessão Costa de Prata	60.440	33.684	26.756	56%
Concessão Grande Porto	100.814	26.560	74.254	26%
Concessão Norte Litoral	69.428	31.323	38.105	45%
Concessão Norte	133.556	56.279	77.277	42%
Concessão Brisa	0	2.097	-2.097	N.A.
Subconcessão Transmontana	54.849	1.635	53.214	3%
Subconcessão Douro Interior	99.390	0	99.390	0%
Subconcessão Pinhal Interior	0	9.392	-9.392	N.A.
Subconcessão Litoral Oeste	85.609	2.207	83.401	3%
Subconcessão Baixo Tejo	52.743	4.544	48.199	9%
Outros <sup>(1)</sup>	249.968	21.508	228.460	9%
<b>TOTAL</b>	<b>1.386.339</b>	<b>316.993</b>	<b>1.069.346</b>	<b>23%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP

Nota: <sup>(1)</sup> Inclui encargos e proveitos diretos da EP (Taxas de Gestão, Túnel do Marão, troços da A23 e A21, QUIOSQUES/EASYTOLL), incluindo o pagamento de 245 milhões de euros realizado no 4.º trimestre de 2014 relativamente à A21.

### 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 concessão<sup>23</sup>. 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 concessionária<sup>24</sup> 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 pedido<sup>25</sup>.

<sup>23</sup> A MTS é a única parceria para a qual existe um mecanismo de garantia de tráfego por parte do Estado Português.

<sup>24</sup> Após terem sido eliminadas, em 2011, as compensações financeiras a pagar pelo Estado à concessionária, de acordo com o Decreto-Lei n.º 138-B/2010, de 28 de Dezembro.

<sup>25</sup> 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 ferroviária em 2014

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	2014	Peso no total	2013	Δ 2014 / 2013	2014P	% Execução
Concessão do MST	8.649	66%	10.429	-17%	8.660	100%
Concessão Eixo Norte/Sul	-2	0%	-2	N/A	0	N/A
Concessão AVF PPP2 (Lisboa - Poceirão)	4.480	34%	0	N/A	0	N/A
<b>TOTAL</b>	<b>13.128</b>	<b>100%</b>	<b>10.427</b>	<b>26%</b>	<b>8.660</b>	<b>152%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTf e dados constantes do Relatório OE2014

De acordo com o quadro supra, os pagamentos efetuados pelos parceiros públicos, no âmbito dos contratos de PPP no sector ferroviário, apresentaram, em 2014, um acréscimo de 26% face ao verificado no acumulado de 2013, ascendendo a 13.128 milhares de euros. O aumento verificado ficou a dever-se exclusivamente ao pagamento extraordinário, em 2014, de uma indemnização ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poceirão) TAVE TEJO, na sequência da decisão de não adjudicação do respetivo contrato, num montante de 4.480 mil euros, uma vez que no caso da concessão MST assistiu-se a uma redução dos encargos suportados pelo sector público. Este pagamento extraordinário explica um nível de execução do sector acima do previsto no Relatório do OE2014.

Nos 12 meses analisados, destaca-se ainda, embora com impacto residual no apuramento dos encargos líquidos com as PPP ferroviárias do período, o pagamento por parte da concessionária do Eixo Norte/Sul de uma penalidade aplicada pelo concedente no montante de 1,6 mil euros, decorrente do incumprimento dos parâmetros de fiabilidade e pontualidade do serviço, ao abrigo do disposto na cláusula 23.<sup>a</sup> 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. A redução de 17% verificada no ano em análise justifica-se, essencialmente, pelo facto de em 2013 terem sido pagas faturas correspondentes a mais do que um ano de atividade, de forma a recuperar algum atraso existente. Com efeito, os valores apresentados pela concessionária para pagamento obedecem a um processo de controlo e fiscalização. Deste modo, a regularização dos pagamentos à Concessionária, referentes ao 2.º semestre de 2012, apenas teve lugar em 2013.

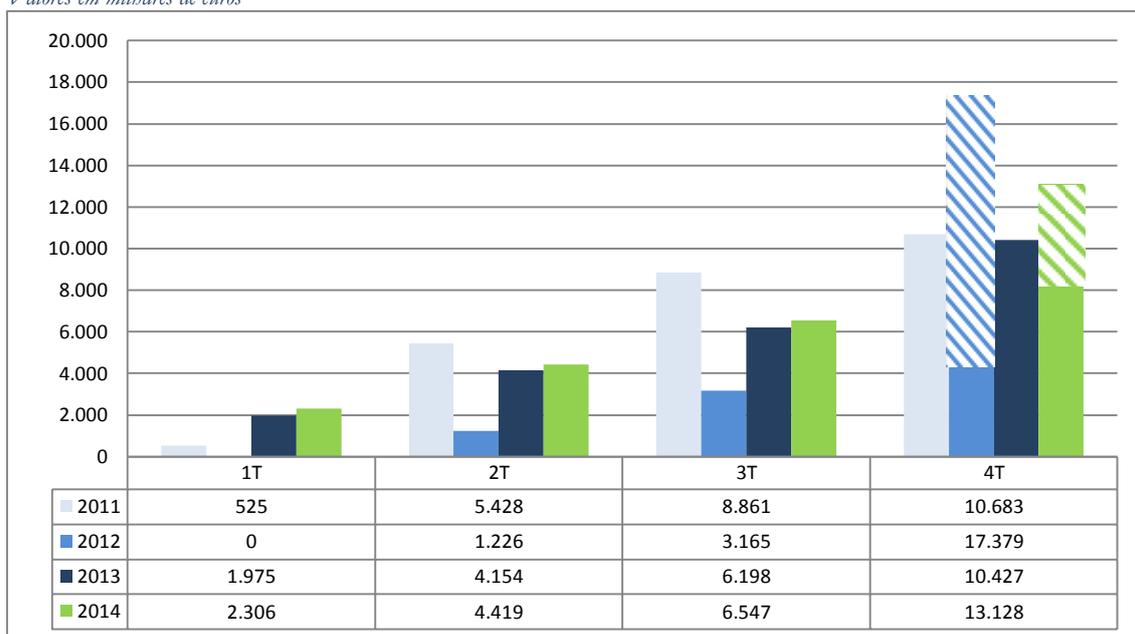
Adicionalmente, os fluxos financeiros pagos nos dois anos em análise, referindo-se a valores efetivamente liquidados (e não apenas faturados) e correspondendo a trimestres

não necessariamente coincidentes, encontram-se ainda influenciados pelo caráter de sazonalidade que caracteriza o tráfego da concessão.

Apresentam-se, no Gráfico 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 (2011 a 2014)

Valores em milhares de euros



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

**Nota:** As zonas sombreadas a azul e a verde correspondem ao pagamento de indemnizações aos agrupamentos concorrentes da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão), devido à decisão de não adjudicação do contrato, realizado em dezembro de 2012 e em outubro de 2014.

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	1T2014	2T2014	3T2014	4T2014	Peso no total (4T)	4T2013	Δ 4T2014 / 4T2013
Concessão do MST	2.308	2.113	2.129	2.100	32%	4.231	-50%
Concessão Eixo Norte/Sul	-2	0	0	0	0%	-2	-100%
Concessão AVF PPP2 (Lisboa - Poceirão)	0	0	0	4.480	68%	0	N/A
<b>TOTAL</b>	<b>2.306</b>	<b>2.113</b>	<b>2.129</b>	<b>6.580</b>	<b>100%</b>	<b>4.229</b>	<b>56%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTf

Os fluxos financeiros do sector ferroviário no 4.º trimestre de 2014, no valor de 6.580 milhares de euros, dizem respeito, tanto aos encargos com a concessão do MST, que, tal como mencionado, resultam das participações devidas em virtude do tráfego apurado ser inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão, como também à já mencionada indemnização ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poceirão) TAVE TEJO, na sequência da decisão de não adjudicação do respetivo contrato.

O aumento de 56% verificado no 4.º trimestre de 2014 ao nível dos encargos com as PPP ferroviárias, face ao período homólogo, encontra-se influenciado por fatores que afetam a sua comparabilidade, destacando-se (i) a já mencionada indemnização paga no âmbito do projeto de Alta Velocidade Ferroviária, e (ii) o facto de o pagamento realizado à concessionária do MST no 4.º trimestre de 2013 ser relativo à compensação devida pelo *gap* de tráfego verificado nos 1.º e 2.º trimestres de 2013, enquanto que a compensação paga no 4.º trimestre de 2014 é relativa apenas à fatura do 2.º trimestre de 2014.

### 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 4.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2014	Peso no total	AC 2013	Δ AC 2014 / AC 2013
<b>Hospitais PPP - Estabelecimentos</b>	<b>332.583</b>	<b>81%</b>	<b>323.802</b>	<b>3%</b>
Pagamentos Contratuais	281.859	68%	286.069	-1%
CA SNS	4.998	1%	10.848	-54%
CMFRS	0	0%	6.496	-100%
Hospitais PPP	276.860	67%	268.725	3%
Protocolos (Hospitais PPP)	18.678	5%	14.371	30%
Pagamentos de Reconciliação <sup>(1)</sup>	32.046	8%	23.362	37%
<b>Hospitais PPP - Edifícios</b>	<b>79.476</b>	<b>19%</b>	<b>77.259</b>	<b>3%</b>
Pagamentos Contratuais	72.107	17%	72.314	0%
Pagamentos de Reconciliação	7.369	2%	4.945	49%
<b>Encargos Totais</b>	<b>412.059</b>	<b>100%</b>	<b>401.061</b>	<b>3%</b>

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

Nota: <sup>(1)</sup> Pagamentos de reconciliação correspondem a acertos de pagamento do contrato relativos a períodos anteriores

Em 2014 as PPP da Saúde apresentaram 412.059 milhares de euros de encargos para o sector público, representando um acréscimo de 3% comparativamente a igual período do ano anterior (ver *Quadro 13* anterior). Apesar do crescimento dos encargos acumulados, estes mantiveram-se em linha com o orçamentado, tal como resulta da análise do *Quadro 14* seguinte.

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

- (i) O fim das parcerias do CMFRS e do CA SNS, em novembro de 2013 e abril de 2014, respetivamente;
- (ii) O facto de não ter ocorrido qualquer pagamento de reconciliação da atividade da EG Estabelecimento do Hospital de Loures em 2013 (o pagamento referente à atividade de 2012 foi liquidado conjuntamente com o pagamento de reconciliação da atividade de 2013 realizado no 4.º trimestre de 2014, no montante total de 7 milhões de euros); e,
- (iii) A inexistência de qualquer pagamento de reconciliação da EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira em 2013, em virtude do edifício ter entrado em funcionamento apenas no 2º trimestre desse ano. Ao contrário, em 2014, foi realizado um pagamento de reconciliação relativamente à atividade de 2013, no montante de 2,7 milhões de euros.

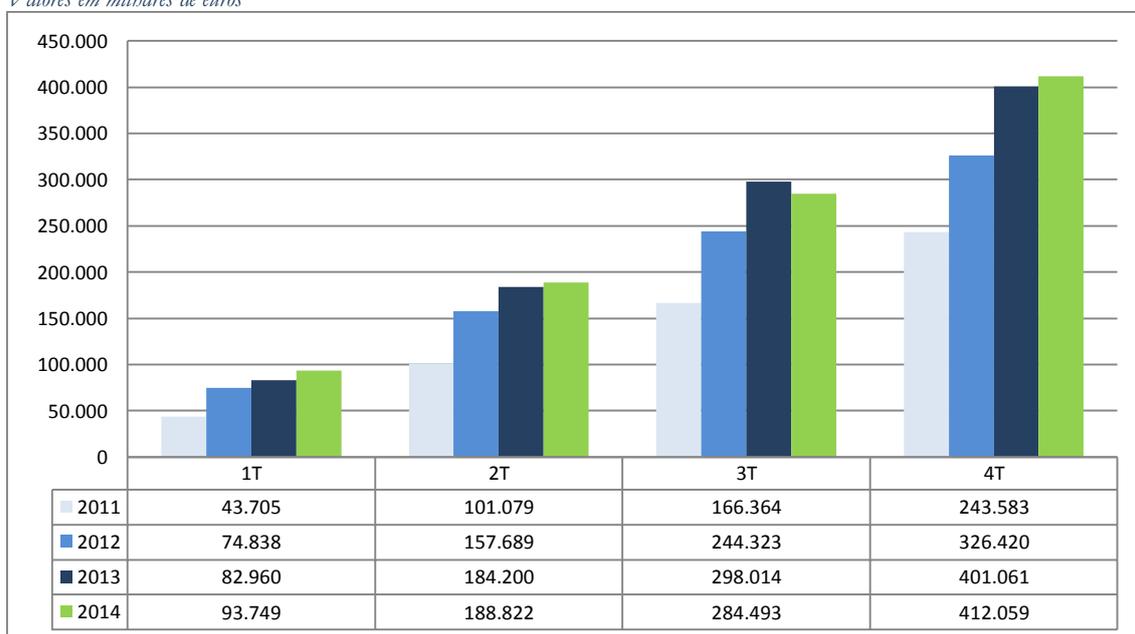
Desconsiderando os efeitos acima elencados, os encargos acumulados do ano de 2014, face ao período homólogo, teriam registado na realidade um acréscimo de 3,5%, refletindo

essencialmente o aumento dos encargos com os serviços protocolados, bem como o aumento da produção hospitalar.

Importa referir, ainda, que em anos anteriores os encargos de gestão clínica hospitalar estavam englobados no Orçamento 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 (2011 a 2014)

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS

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, parte do aumento dos encargos não corresponde a um real incremento de encargos para o sector público, mas antes a uma transferência dos mesmos das anteriores unidades hospitalares (que se encontravam na esfera pública) para as PPP.

## Quadro 14 – Encargos acumulados por PPP da saúde no 4.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2014	Peso no total	AC 2013	Δ AC 2014 / AC 2013	2014P	% Execução
<b>CA SNS</b>	<b>4.998</b>	<b>1%</b>	<b>10.848</b>	<b>-54%</b>	<b>0</b>	<b>-</b>
<b>CMFRS</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>6.496</b>	<b>-100%</b>	<b>6.681</b>	<b>0%</b>
<b>H. Cascais</b>	<b>75.684</b>	<b>18%</b>	<b>75.350</b>	<b>0%</b>	<b>72.755</b>	<b>104%</b>
EG Estabelecimento	66.712	16%	66.681	0%	63.752	105%
EG Edifício	8.973	2%	8.668	4%	9.003	100%
<b>H. Braga</b>	<b>160.629</b>	<b>39%</b>	<b>151.969</b>	<b>6%</b>	<b>176.453</b>	<b>91%</b>
EG Estabelecimento	132.738	32%	123.956	7%	148.459	89%
EG Edifício	27.890	7%	28.013	0%	27.995	100%
<b>H. Loures</b>	<b>89.803</b>	<b>22%</b>	<b>80.458</b>	<b>12%</b>	<b>80.850</b>	<b>111%</b>
EG Estabelecimento	76.166	18%	66.652	14%	67.214	113%
EG Edifício	13.637	3%	13.806	-1%	13.636	100%
<b>H. V. F. Xira</b>	<b>80.944</b>	<b>20%</b>	<b>75.940</b>	<b>7%</b>	<b>80.999</b>	<b>100%</b>
EG Estabelecimento	51.968	13%	49.169	6%	51.851	100%
EG Edifício	28.976	7%	26.771	8%	29.148	99%
<b>TOTAL</b>	<b>412.059</b>	<b>100%</b>	<b>401.061</b>	<b>3%</b>	<b>417.738</b>	<b>99%</b>
<b>Estabelecimentos</b>	<b>332.583</b>	<b>81%</b>	<b>323.802</b>	<b>3%</b>	<b>337.957</b>	<b>98%</b>
<b>Infraestruturas</b>	<b>79.476</b>	<b>19%</b>	<b>77.259</b>	<b>3%</b>	<b>79.781</b>	<b>100%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS

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

O quadro acima apresenta a situação final de 2014, no âmbito dos encargos com o sector da saúde, detalhados por PPP, face a igual período de 2013 e face ao previsto, apresentando-se em seguida as principais conclusões da análise do mesmo:

- O fim das parcerias CA SNS e CMFRS permitiu apurar uma redução na despesa do parceiro público entre os dois períodos em análise na ordem dos 12.346 milhares de euros;
- No ano de 2014, os encargos do erário público com o Hospital de Cascais mantiveram-se praticamente inalterados face aos valores suportados no ano anterior, verificando-se contudo, um ligeiro desvio, de 4%, face aos valores orçamentados em sede de Relatório do OE2014;
- O aumento dos encargos relativos ao Hospital de Braga (em 6%) é explicado, essencialmente, pelo incremento observado ao nível dos encargos com a EG Estabelecimento, o qual resulta de um aumento quer da produção hospitalar quer dos serviços protocolados. Destaca-se a este respeito o estabelecimento de um novo protocolo relativo à esclerose múltipla, que contribuiu para um aumento dos

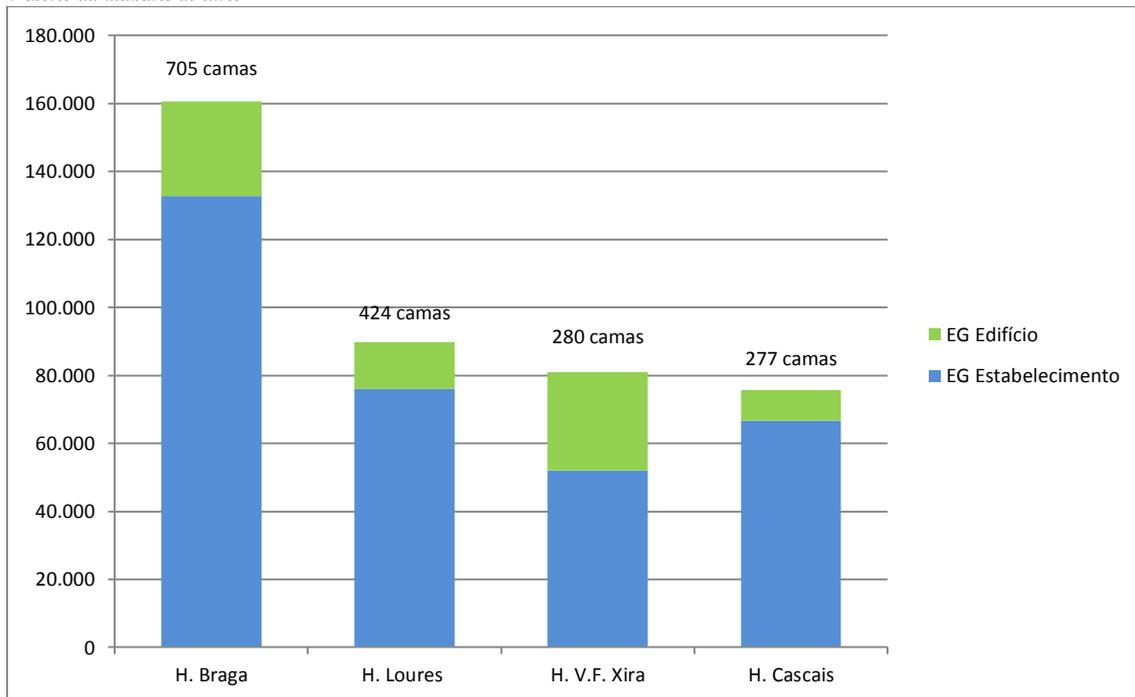
encargos com serviços protocolados em cerca de 4.498 milhares de euros, face ao ano anterior. Apesar do crescimento verificado no ano de 2014 em termos de encargos com o Hospital de Braga, estes revelaram, ainda assim, um nível de execução abaixo do previsto;

- No Hospital de Loures os encargos do parceiro público registaram um incremento da ordem dos 12%, explicado fundamentalmente pelos pagamentos de reconciliação realizados à EG Estabelecimento em 2014, os quais não encontram paralelo no exercício de 2013. O Hospital de Loures registou assim, em 2014, em termos de encargos do sector público, um desvio global de 11% face ao previsto no Relatório do OE2014;
- No Hospital de Vila Franca de Xira registou-se um aumento dos encargos globais do sector público em cerca de 7%, em resultado do incremento dos pagamentos quer ao nível da EG Estabelecimento (em 6%), por via da maior produção prevista para a unidade hospitalar, quer ao nível da EG Edifício (em 8%), em virtude da abertura da nova infraestrutura hospitalar ter ocorrido apenas em abril de 2013, com a remuneração associada a ter início apenas em maio desse ano. Cumpre frisar, a este respeito, que a variação dos encargos ao nível da EG Edifício não foi mais acentuada, uma vez que a componente fixa da remuneração anual foi paga na totalidade em 2013 tendo, no entanto, a sua distribuição sido feita em apenas 9 meses (ao invés de 12 meses), resultando assim num encargo mensal superior. No que concerne à execução orçamental do ano de 2014, importa destacar o facto de os encargos públicos com o Hospital de Vila Franca de Xira se terem mantido em linha com o orçamentado.

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 39% dos encargos totais com as PPP da saúde em 2014.

Gráfico 10 – Repartição dos encargos acumulados no 4.º trimestre 2014 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 4.º trimestre de 2014 os encargos com as parcerias da saúde registaram um acréscimo de 24% face ao período homólogo de 2013 (ver *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 originou que no 4.º trimestre de 2014 tenham sido realizados apenas pagamentos de acertos relativos à atividade, com valores substancialmente inferiores aos registados no período homólogo;
- O pagamento relativo à parceria do CMFRS que se verificou apenas no 4.º trimestre de 2013, uma vez que a PPP terminou em novembro de 2013<sup>26</sup>, não tendo existido portanto qualquer pagamento relativo a esta parceria em 2014;
- A entrada em funcionamento do novo edifício do Hospital de Vila Franca de Xira e o conseqüente início dos pagamentos à EG Edifício apenas a partir do 2.º trimestre de 2013, o que justificou que não tenham existido pagamentos de reconciliação à entidade gestora em 2013, mas apenas em 2014;

<sup>26</sup> Para mais informações sobre esta PPP consulte o Boletim das PPP 4.º T 2013.

- O mencionado início dos pagamentos à EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira apenas a partir do 2.º trimestre de 2013, justificou que a remuneração paga mensalmente durante esse ano à EG Edifício tenha sido superior àquela que foi paga em 2014, na medida em que, em 2013, a componente fixa da remuneração anual foi distribuída por 9 meses enquanto em 2014 esta foi paga em duodécimos;
- O facto de não ter ocorrido qualquer pagamento de reconciliação da atividade da EG Estabelecimento do Hospital de Loures em 2013 (o pagamento referente à atividade de 2012 foi liquidado conjuntamente com o pagamento de reconciliação da atividade de 2013 realizado no 4.º trimestre de 2014, no montante total de 7 milhões de euros);
- O pagamento de reconciliação referente à atividade de 2013 da EG Edifício do Hospital de Braga foi realizado no 4.º trimestre de 2014, enquanto que em 2013 o pagamento de reconciliação, referente à atividade de 2012, foi realizado no 2.º trimestre do ano (em maio);
- O pagamento de reconciliação referente à atividade de 2013 da EG Estabelecimento do Hospital de Cascais foi realizado no 4.º trimestre de 2014, enquanto que em 2013 o pagamento de reconciliação, referente à atividade de 2012, foi realizado no 3.º trimestre do ano.

Expurgando o impacto dos mencionados fatores que afetam a comparabilidade dos valores do trimestre em apreço face ao 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 9,4% (ao invés dos 24% observados) refletindo como já referido o aumento dos encargos com os serviços protocolados, bem como o aumento da produção hospitalar.

## Quadro 15 – Encargos com as PPP do sector da saúde no 4.º trimestre de 2014

*Valores em milhares de euros*

PPP Saúde	1T2014	2T2014	3T2014	4T2014	Peso no Total (4T)	4T2013	Δ 4T 2014/4T 2013
<b>Hospitais PPP - Estabelecimentos</b>	<b>75.722</b>	<b>76.227</b>	<b>76.484</b>	<b>104.149</b>	<b>82%</b>	<b>82.737</b>	<b>26%</b>
Pagamentos Contratuais	70.989	70.697	70.734	69.438	54%	71.825	-3%
CA SNS	2.584	786	1.447	180	0%	2.708	-93%
CMFRS	0	0	0	0	0%	1.146	-100%
Hospitais PPP	68.405	69.911	69.287	69.258	54%	67.970	2%
Protocolos (Hospitais PPP)	3.419	4.216	5.750	5.292	4%	4.667	13%
Pagamentos de Reconciliação	1.314	1.314	0	29.418	23%	6.245	371%
<b>Hospitais PPP - Edifícios</b>	<b>18.027</b>	<b>18.845</b>	<b>19.188</b>	<b>23.417</b>	<b>18%</b>	<b>20.309</b>	<b>15%</b>
Pagamentos Contratuais	18.027	18.027	18.027	18.027	14%	20.309	-11%
Pagamentos de Reconciliação	0	818	1.161	5.390	4%	0	-
<b>Encargos Totais</b>	<b>93.749</b>	<b>95.073</b>	<b>95.672</b>	<b>127.565</b>	<b>100%</b>	<b>103.046</b>	<b>24%</b>

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

De notar que, no período em análise 4% dos pagamentos realizados às PPP da saúde referiram-se a protocolos para prestação de cuidados específicos adicionais não contemplados no contrato de parceria. 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 da estrutura apresentada no trimestre anterior, os encargos com a atividade das EG Estabelecimento representaram no 4.º trimestre de 2014 cerca de 80% dos encargos globais com as parcerias da saúde (sendo os restantes encargos relativos às infraestruturas hospitalares), tendo apresentando estes um acréscimo de 26% face ao período homólogo de 2013. Este aumento é explicado, por um lado, pelo efeito conjugado dos diversos fatores (anteriormente mencionados) que afetam a comparabilidade dos valores face ao período homólogo anterior, destacando-se o facto de o pagamento de reconciliação da atividade das EG Estabelecimento dos hospitais de Loures e Cascais, realizado no 4.º trimestre de 2014, e correspondente a 15% dos encargos totais com a atividade clínica no trimestre em apreço, não ter paralelo no trimestre homólogo anterior. Por outro lado, o aumento dos encargos com a atividade clínica é justificado pelo incremento da produção dos hospitais, verificado tanto ao nível dos serviços contratados, como no âmbito dos serviços protocolados.

**Quadro 16 – Encargos por PPP na saúde no 4.º trimestre de 2014**
*Valores em milhares de euros*

PPP Saúde	1T2014	2T2014	3T2014	4T2014	Peso no Total (4T)	4T2013	Δ 4T 2014/ 4T 2013
<b>CA SNS</b>	<b>2.584</b>	<b>786</b>	<b>1.447</b>	<b>180</b>	<b>0%</b>	<b>2.708</b>	<b>-93%</b>
<b>CMFRS</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>1.146</b>	<b>-100%</b>
<b>H. Cascais</b>	<b>16.525</b>	<b>17.408</b>	<b>16.803</b>	<b>24.948</b>	<b>20%</b>	<b>16.403</b>	<b>52%</b>
EG Estabelecimento	14.486	14.551	14.765	22.910	18%	<b>14.451</b>	59%
EG Edifício	2.039	2.857	2.039	2.039	2%	<b>1.952</b>	4%
<b>H. Braga</b>	<b>35.400</b>	<b>37.227</b>	<b>36.500</b>	<b>51.502</b>	<b>40%</b>	<b>40.657</b>	<b>27%</b>
EG Estabelecimento	29.094	30.921	30.194	42.530	33%	<b>34.348</b>	24%
EG Edifício	6.306	6.306	6.306	8.972	7%	<b>6.309</b>	42%
<b>H. Loures</b>	<b>20.378</b>	<b>20.397</b>	<b>21.574</b>	<b>27.454</b>	<b>22%</b>	<b>19.791</b>	<b>39%</b>
EG Estabelecimento	17.259	17.277	17.295	24.335	19%	<b>16.667</b>	46%
EG Edifício	3.119	3.119	4.280	3.119	2%	<b>3.124</b>	0%
<b>H. V. F. Xira</b>	<b>18.862</b>	<b>19.254</b>	<b>19.347</b>	<b>23.481</b>	<b>18%</b>	<b>22.341</b>	<b>5%</b>
EG Estabelecimento	12.299	12.691	12.784	14.193	11%	<b>13.418</b>	6%
EG Edifício	6.563	6.563	6.563	9.287	7%	<b>8.924</b>	4%
<b>TOTAL</b>	<b>93.749</b>	<b>95.073</b>	<b>95.672</b>	<b>127.565</b>	<b>100%</b>	<b>103.046</b>	<b>24%</b>
<b>Estabelecimentos</b>	<b>75.722</b>	<b>76.227</b>	<b>76.484</b>	<b>104.149</b>	<b>82%</b>	<b>82.737</b>	<b>26%</b>
<b>Infraestruturas</b>	<b>18.027</b>	<b>18.845</b>	<b>19.188</b>	<b>23.417</b>	<b>18%</b>	<b>20.309</b>	<b>15%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS

O *Quadro 16* anterior apresenta, em pormenor, a evolução dos encargos, por PPP, no 4.º trimestre de 2014, em comparação com o período homólogo de 2013. Da sua análise, e tendo presente os já referidos fatores que afetam a respetiva comparabilidade, é possível concluir o seguinte:

- No 4.º trimestre, ocorreram acertos finais com a parceria CA SNS. Importa contudo realçar que, nos próximos trimestres os encargos com este serviço deixarão de configurar encargos enquadrados no regime de PPP, atendendo ao fim da parceria (no final de abril de 2014) e à referida substituição da mesma por um contrato de prestação de serviços;
- Não se verificaram quaisquer encargos com a parceria do CMFRS (Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul) durante o ano de 2014, uma vez que, ao invés da prorrogação do respetivo contrato, tal como inicialmente perspetivado, verificou-se a assunção da prestação de serviços de saúde aos utentes desta unidade diretamente por parte do SNS;
- No Hospital de Cascais os encargos totais apresentaram um acréscimo significativo, na ordem dos 52%, em resultado essencialmente de ter ocorrido

neste período (ao contrário do verificado no período homólogo) o mencionado pagamento de reconciliação relativo à atividade clínica do ano anterior. De notar, que em termos acumulados o desvio face ao ano anterior é nulo (conforme se poderá constatar a partir da análise do *Quadro 14*);

- No Hospital de Braga apurou-se um acréscimo global dos encargos da ordem dos 27%, justificado, em grande medida, pelo pagamento de reconciliação realizado à EG Edifício apenas no trimestre em apreço (uma vez que no ano anterior o mencionado pagamento foi realizado no 2.º trimestre), bem como pelo aumento dos pagamentos relativos a protocolos;
- No Hospital de Loures os encargos registaram, no trimestre em estudo, um crescimento homólogo de 39%, justificado, fundamentalmente, pelo pagamento de reconciliação realizado à EG Estabelecimento. A este respeito, importa mencionar que em 2013 não foram efetuados pagamentos de reconciliação relativos ao período anterior;
- No Hospital de Vila Franca de Xira registou-se um acréscimo de 5% dos encargos globais do sector público, explicado, quer pelo pagamento de reconciliação realizado à EG Edifício em dezembro (pagamento este que não se verificou no período homólogo anterior, tal como mencionado anteriormente), quer pelo aumento dos encargos relativos à atividade clínica desta unidade hospitalar.

### 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 4.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	AC 2014	AC 2013	$\Delta$ AC 2014 / AC 2013	2014P	% Execução
Concessão Siresp	49.306	45.734	8%	51.992	95%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela entidade gestora e constantes do Relatório do OE 2014

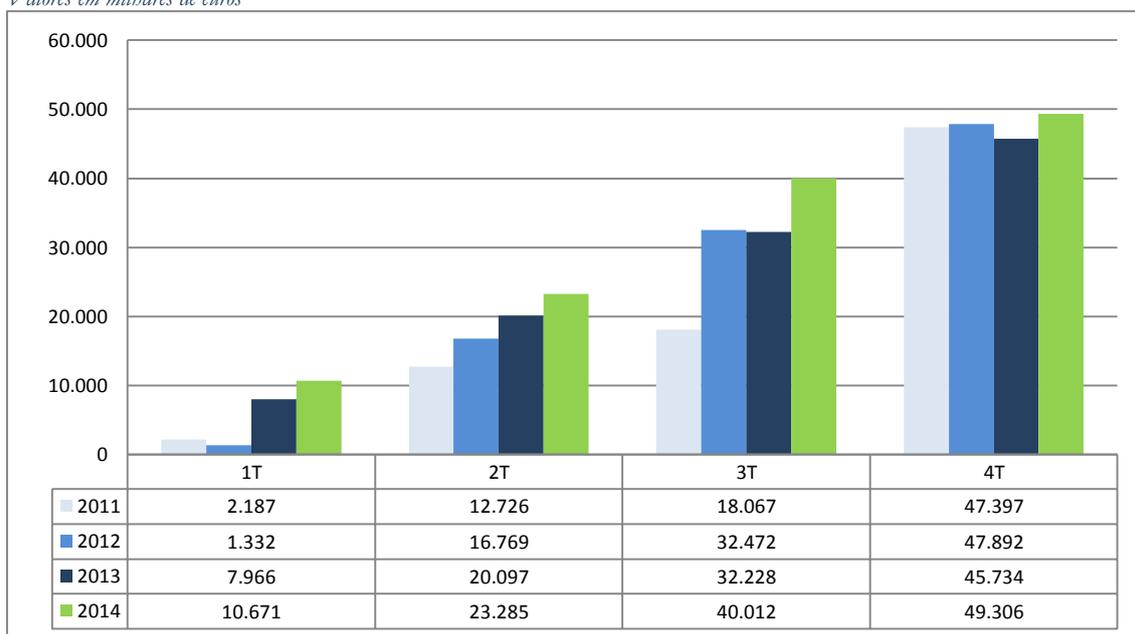
Os encargos globais do sector público com a parceria SIRESP ascenderam, em 2014, a cerca de 49.306 milhares de euros, registando um crescimento de 8% face ao exercício anterior.

O acréscimo mencionado dos encargos reflete, não só o incremento já contemplado no contrato ao nível da componente não revisível da remuneração e o ajustamento previsto pelo IPC, mas também o facto de os fluxos financeiros acumulados de 2013 e 2014 incorporarem diferentes prazos de pagamentos, concluindo-se, assim, que os valores homólogos não são diretamente comparáveis. Importa ainda referir o efeito, nos pagamentos do Estado Português à concessionária, da entrada em operação da última fase de implementação do sistema (a fase G na Região Autónoma dos Açores) no início de 2014, uma vez que a remuneração da operadora é proporcional à capacidade instalada.

Relativamente à execução orçamental do ano, verifica-se que em 2014 o nível de encargos efetivamente liquidado a esta concessionária apresentou-se ligeiramente abaixo do previsto no Relatório do OE 2014.

Gráfico 11 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014)

Valores em milhares de euros



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

O comportamento irregular dos encargos trimestrais suportados em cada ano com esta parceria (verificado no *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 instalada<sup>27</sup>, 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 4.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T2014	2T2014	3T2014	4T2014	4T2013	Δ 4T2014 / 4T2013
Concessão Siresp	10.671	12.614	16.727	9.295	13.506	-31%

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

<sup>27</sup> 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.

No 4.º trimestre de 2014, os encargos suportados com a parceria SIRESP apresentaram um acentuado decréscimo (de 31%) face ao período homólogo anterior, o qual reflete, sobretudo, a diferente temporalidade no pagamento das faturas mensais por parte do Estado Português. 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 mas, em qualquer um dos casos, inferiores ao prazo contratual de 60 dias.

## 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	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Rodoviárias</b>	<b>1.069</b>	<b>924</b>	<b>1.125</b>	<b>1.018</b>	<b>983</b>	<b>926</b>	<b>940</b>	<b>869</b>	<b>843</b>
<i>encargos brutos</i>	1.386	1.298	1.483	1.404	1.376	1.325	1.355	1.290	1.267
<i>receitas</i>	317	374	358	386	393	399	415	421	425
<b>Ferrovíárias</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>9</b>						
<b>Saúde</b>	<b>412</b>	<b>400</b>	<b>399</b>	<b>392</b>	<b>385</b>	<b>273</b>	<b>179</b>	<b>141</b>	<b>51</b>
<b>Segurança</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>47</b>	<b>45</b>	<b>43</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>16</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>1.544</b>	<b>1.382</b>	<b>1.580</b>	<b>1.464</b>	<b>1.421</b>	<b>1.239</b>	<b>1.156</b>	<b>1.036</b>	<b>903</b>

Sectores	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>Rodoviárias</b>	<b>706</b>	<b>636</b>	<b>429</b>	<b>398</b>	<b>291</b>	<b>221</b>	<b>177</b>	<b>109</b>	<b>190</b>
<i>encargos brutos</i>	1.137	1.075	1.061	938	840	772	732	606	538
<i>receitas</i>	431	439	632	540	549	551	556	497	348
<b>Ferrovíárias</b>	<b>9</b>	<b>10</b>							
<b>Saúde</b>	<b>37</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>37</b>	<b>35</b>	<b>36</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>36</b>
<b>Segurança</b>	<b>0</b>								
<b>Total</b>	<b>752</b>	<b>686</b>	<b>478</b>	<b>445</b>	<b>336</b>	<b>267</b>	<b>225</b>	<b>158</b>	<b>235</b>

Sectores	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
<b>Rodoviárias</b>	<b>148</b>	<b>118</b>	<b>118</b>	<b>88</b>	<b>108</b>	<b>103</b>	<b>113</b>	<b>-40</b>	<b>-29</b>	<b>0</b>
<i>encargos brutos</i>	377	310	313	286	256	247	252	10	3	0
<i>receitas</i>	228	192	195	199	149	143	139	50	32	0
<b>Ferrovíárias</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>							
<b>Saúde</b>	<b>35</b>	<b>33</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>28</b>	<b>21</b>	<b>7</b>	<b>3</b>
<b>Segurança</b>	<b>0</b>	<b>0</b>								
<b>Total</b>	<b>193</b>	<b>151</b>	<b>149</b>	<b>119</b>	<b>139</b>	<b>135</b>	<b>141</b>	<b>-20</b>	<b>-22</b>	<b>3</b>

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

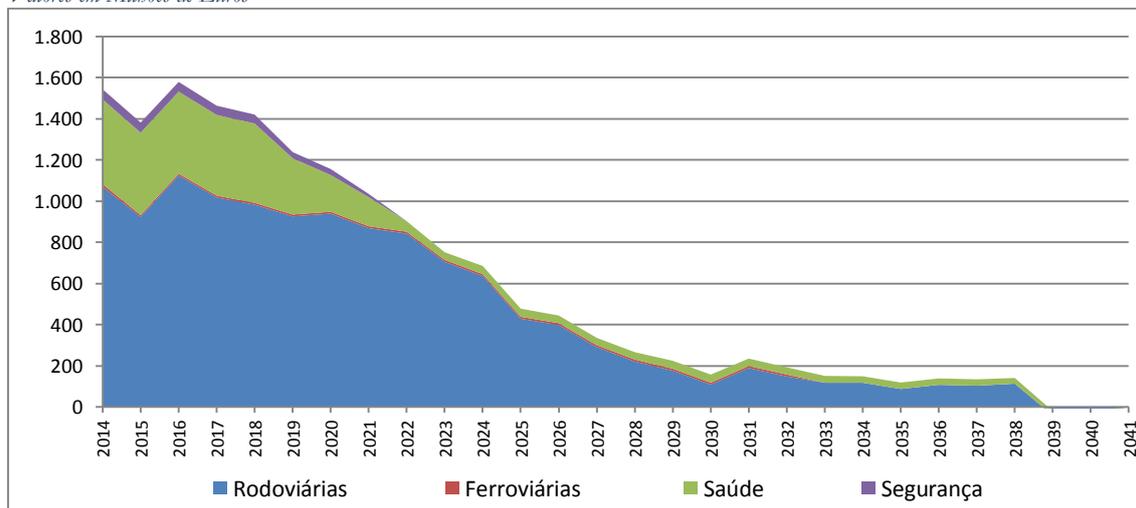
Nota: Valores previstos a preços constantes com IVA (quando aplicável), constantes do Relatório do OE 2015.

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 OE 2015.

## 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
<b>Concessão Lusoponte</b>	Lusoponte Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	30	854	17
<b>Concessão Norte</b>	Ascendi Norte - Auto Estradas do Norte, S.A.	1999	36	979	175
<b>Concessão Oeste</b>	Auto-Estradas do Atlantico - Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1999	30	573	170
<b>Concessão Brisa (2)</b>	Brisa – Auto-estradas de Portugal, S.A.	2000	35	2.703	1099
<b>Concessão Litoral Centro (3)</b>	Brisal – Auto-estradas do Litoral, S.A.	2004	30	586	92
<b>Concessão Beira Interior</b>	Scutvias, Auto-Estradas da Beira Interior S.A.	1999	30	624	174
<b>Concessão Costa de Prata</b>	Ascendi Costa de Prata - Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30	400	110
<b>Concessão Algarve</b>	EUROSCUT - Soc. Concessionária da SCUT do Algarve, S.A.	2000	30	253	127
<b>Concessão Interior Norte</b>	NORSCUT - Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	692	155
<b>Concessão Beira Litoral / Beira Alta</b>	Ascendi Beiras Litoral e Alta - Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30	799	173
<b>Concessão Norte Litoral</b>	Sociedade Concessionária da SCUT do Norte Litoral, S.A.	2001	30	334	120
<b>Concessão Grande Porto</b>	Ascendi Grande Porto - Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30	551	56
<b>Concessão Grande Lisboa</b>	Ascendi Grande Lisboa - Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30	233	23
<b>Concessão Douro Litoral</b>	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	27	781	129
<b>Subconcessão Transmontana</b>	Auto-Estradas XXI-Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	609	190
<b>Subconcessão Douro Interior</b>	Ascendi Douro - Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	697	241
<b>Subconcessão Baixo Alentejo</b>	SPER – Sociedade Portuguesa de Exploração Rodoviária, S.A.	2009	30	173	40
<b>Subconcessão Baixo Tejo</b>	AEBT Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	30	243	60
<b>Subconcessão Algarve Litoral</b>	Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009	30	47	-
<b>Subconcessão Litoral Oeste</b>	AELO – Auto-Estrada do Litoral Oeste, S.A.	2009	30	444	110
<b>Subconcessão Pinhal Interior</b>	Ascendi Pinhal Interior – Auto Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010	30	741	489
Sector Ferroviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
<b>Metro Sul Tejo</b>	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.	2002	30	386	14
<b>Transp. Ferroviário eixo-norte/sul (3)</b>	Fertagus - Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	11+9	20	54
Sector Saúde	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas
<b>H. Braga - Gestão do Estabelecimento</b>	Escala Braga - Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10	30	705
<b>H. Braga - Gestão do Edifício</b>	Escala Braga - Gestora Edifício, S.A.	2009	30	124	705
<b>H. Cascais - Gestão do Estabelecimento</b>	HPP Saúde – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10	35	277
<b>H. Cascais - Gestão do Edifício</b>	TDHOSP – Gestão de Edifício Hospitalar, S.A.	2008	30	53	277
<b>H. Loures - Gestão do Estabelecimento</b>	SGHL - Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A.	2009	10	29	424
<b>H. Loures - Gestão do Edifício</b>	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	84	424
<b>H. V Franca - Gestão do Estabelecimento</b>	Escala Vila Franca – Soc. Gest. do Estabelecimento, S.A.	2010	10	17	280
<b>H. V Franca - Gestão do Edifício</b>	Escala Vila Franca - Soc. Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280
Sector Segurança	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	
<b>SIRESP</b>	SIRESP - Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.	2006	15	110	

Notas: (1) Valores acumulados de investimento realizado até ao final de 2013, 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).