



Boletim Trimestral PPP – 3.º Trimestre de 2014

U T A P

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Conteúdos

1. Sumário Executivo.....	7
2. Universo das PPP	11
3. Factos relevantes.....	12
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 dos contratos de PPP rodoviárias da Região Autónoma da Madeira.....	13
3.1.3 Processo de renegociação do contrato SIRESP	13
3.1.3.1 Extinção da DGIE.....	14
3.2 Processos de estudo e lançamento de novos projetos na área da saúde	14
3.2.1 Processo de estudo e lançamento do projeto “Hospital Lisboa Oriental”	14
3.2.2 Processo de estudo e lançamento do projeto do CMFRS	15
4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	16
4.1 Síntese dos nove primeiros meses do ano de 2014.....	16
4.2 Síntese do 3.º Trimestre	19
4.3 Análise Sectorial dos fluxos financeiros	21
4.3.1 Sector Rodoviário	21
4.3.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros	21
4.3.1.2 Evolução dos fluxos financeiros acumulados	24
4.3.1.3 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	29
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	56
5. Projeções de encargos globais.....	57
6. Anexos	59

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.....	16
Quadro 3 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, no 3.º trimestre 2014 - respetivas variações homólogas.....	19
Quadro 4 – Encargos líquidos totais acumulados das PPP rodoviárias no 3.º trimestre de 2014	24
Quadro 5 – Encargos líquidos acumulados por PPP rodoviária no 3.º trimestre de 2014	27
Quadro 6 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 3.º trimestre de 2014.....	29
Quadro 7 – Encargos líquidos por PPP rodoviária no 3.º trimestre de 2014.....	34
Quadro 8 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 3.º trimestre de 2014	35
Quadro 9 – Proventos por PPP rodoviária no 3.º trimestre de 2014.....	37
Quadro 10 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais acumulados no 3.º trimestre de 2014..	39
Quadro 11 – Encargos líquidos acumulados por concessão ferroviária no 3.º trimestre de 2014.....	41
Quadro 12 – Encargos líquidos por concessão ferroviária por trimestre	43
Quadro 13 – Encargos acumulados com as PPP do sector da saúde no 3.º trimestre de 2014	45
Quadro 14 – Encargos acumulados por PPP da saúde no 3.º trimestre de 2014	47
Quadro 15 – Encargos com as PPP do sector da saúde no 3.º trimestre de 2014	50
Quadro 16 – Encargos por PPP na saúde no 3.º trimestre de 2014	51
Quadro 17 – Encargos acumulados com a PPP da segurança no 3.º trimestre de 2014	54
Quadro 18 – Encargos com a PPP da segurança no 3.º trimestre de 2014	56
Quadro 19 – Encargos plurianuais	57
Quadro 20 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector	59
Quadro 21 – Variação do Tráfego Médio Diário por Concessão em períodos homólogos	60

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 30 de setembro 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)	18
Gráfico 4 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no sector rodoviário, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014)	28
Gráfico 5 – Desagregação do diferencial existente entre os encargos líquidos totais do 3.º trimestre de 2013 e os do 3.º trimestre de 2014	32
Gráfico 6 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 3º trimestre de 2014	33
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 3.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 dos primeiros 9 meses de 2014
AC 2013	Valor acumulado dos primeiros 9 meses 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 Δ 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 2014, incluindo, quando aplicável, IVA (em milhões de euros), conforme referenciado no relatório do OE2014. Os pressupostos subjacentes à estimativa dos mesmos são da responsabilidade das respetivas entidades gestoras dos contratos;
- Os valores de encargos plurianuais têm implícitos ajustamentos de tarifas e encargos decorrentes do processo de renegociação dos contratos das PPP rodoviárias atualmente em curso;
- Foram considerados apenas os valores dos encargos plurianuais líquidos estimados até ao termo do prazo de cada contrato de PPP. Por esta razão, e no caso específico do setor da saúde, os encargos associados à atividade clínica têm um horizonte temporal inferior aos encargos associados à disponibilidade da infraestrutura e atividades afins;
- Os valores apresentados são arredondados à unidade mais próxima.

1. Sumário Executivo

A UTAP, entidade sob a tutela do Ministério das Finanças, em cumprimento das atribuições que lhe foram cometidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, apresenta o boletim informativo das PPP¹, relativo ao 3.º trimestre de 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 –, sempre com o intuito de contextualizar as variações verificadas à luz do enquadramento contratual de cada uma das PPP.

No 3.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, 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 (63% do total acumulado nos primeiros nove meses do ano), seja pelo facto de ter sido o principal responsável pelo acréscimo verificado ao nível dos encargos líquidos totais acumulados no 3.º trimestre de 2014², face ao período homólogo.

Com efeito, nos primeiros 9 meses de 2014, os encargos líquidos do sector público com as PPP cifraram-se em 903 milhões de euros, o que representa um incremento de 17% face ao verificado no período homólogo de 2013. Para esta variação, sublinhe-se, foi determinante a evolução verificada no sector rodoviário, que se caracterizou por um aumento de 31%, motivado, sobretudo, e conforme programado, pelo início dos pagamentos relativos às subconcessões³, lançadas entre 2007 e 2010, e cujo início dos pagamentos havia sido diferido no tempo.

Importa mencionar que, expurgando o efeito do referido início dos pagamentos às subconcessionárias rodoviárias, e em termos de encargos líquidos acumulados, ter-se-ia

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

² O sector rodoviário foi também o principal responsável pelo aumento dos encargos líquidos do sector público com as PPP verificado no 3.º trimestre de 2014, face ao período homólogo.

³ No corrente ano iniciaram-se os pagamentos às subconcessionárias da EP, o que provocará um crescimento destes encargos até ao final do ano, em linha com o previsto e definido contratualmente. No primeiro trimestre apenas houve pagamentos à subconcessão Douro Interior, já no segundo trimestre houve pagamentos às subconcessões Litoral Oeste, Baixo Tejo e Transmontana, devendo os pagamentos às restantes subconcessionárias vir a ocorrer ao longo dos próximos trimestres do ano, com exceção das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, cujos pagamentos só se iniciarão em 2015.

verificado na realidade uma redução (ao invés de um aumento) quer dos encargos líquidos globais com as PPP (em 6,7%), quer dos encargos líquidos relativos ao sector rodoviário (em aproximadamente 11%). No caso das parcerias rodoviárias, a evolução registada, quando expurgado o efeito dos pagamentos às subconcessionárias, reflete, não só a tendência de aumento das receitas de portagem, mas também o efeito da redução de pagamentos decorrente dos acordos já obtidos em 11 parcerias no contexto do processo de renegociação em curso, uma vez que parte das poupanças acordadas foi já refletida em sede dos pagamentos por conta realizados às concessionárias durante este período.

À semelhança do sector rodoviário, também os sectores da segurança e ferroviário apresentaram um incremento dos encargos líquidos acumulados a setembro de 2014, face ao período homólogo de 2013. O sector da saúde apresentou-se assim como a única exceção à tendência de aumento de encargos, registando-se, no período (de 9 meses) em análise, uma redução do valor global dos encargos com as PPP deste sector de cerca de 5% face ao período homólogo.

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 setembro de 2014) face aos do período homólogo, para além do já referido início do pagamento às subconcessionárias rodoviárias, 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 dos Hospitais de Braga e Cascais, 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 da última fase (fase G) da concessão SIRESP.

Relativamente aos dados do 3.º trimestre de 2014, em concreto, e quando comparados com os do período homólogo anterior, verifica-se um incremento de 85 milhões de euros de encargos líquidos e 105 milhões de euros de encargos brutos, 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 50 M€ de encargos líquidos e 51 M€ de encargos brutos;
- O pagamento à concessão do Algarve de 16,4 milhões de euros, que em 2013 foi realizado no 4º trimestre; e
- O pagamento no valor de 40 milhões de euros, à concessionária do Interior Norte a 1 de julho, respeitante ao 2º trimestre de 2014 e que é assim considerado no 3º trimestre.

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos, em termos acumulados e por trimestre
Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	AC 2014	Peso no Total	AC 2013	Δ AC 2014 / AC 2013	2014P	% Execução
Ferrovíarias	6.547	1%	6.198	6%	8.660	76%
Segurança	40.012	4%	32.228	24%	51.992	77%
Saúde	284.493	32%	298.014	-5%	417.738	68%
Rodoviárias	571.698	63%	435.444	31%	1.166.579	49%
TOTAL	902.751	100%	771.885	17%	1.644.969	55%

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2014	2T2014	3T2014	Peso no Total	3T2013	Δ 3T2014 / 3T2013
Ferrovíarias	2.306	2.113	2.129	1%	2.044	4%
Segurança	10.671	12.614	16.727	8%	12.131	38%
Saúde	93.749	95.073	95.672	45%	113.814	-16%
Rodoviárias	201.602	274.257	95.840	46%	-3.090	N.A.
TOTAL	308.328	384.056	210.367	100%	124.899	68%

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

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, a qual se estima, de acordo com os dados mais recentes, num total de 4,5 mil milhões de euros (a preços correntes), correspondente a 2,3 mil milhões de euros a valores atualizados a dezembro de 2013, encontrando-se a sua conclusão dependente da aprovação por parte das entidades financiadoras e da posterior apreciação pelo Tribunal de Contas.

Ainda a respeito dos encargos futuros previstos, importa mencionar que, tendo em conta as últimas previsões disponíveis para o ano de 2014, constantes do Relatório do OE2015, estima-se que o último trimestre de 2014 seja aquele com maior montante de encargos líquidos do ano. O crescimento dos encargos líquidos, estimado para o 4.º trimestre, justifica-se sobretudo pela distribuição não linear dos pagamentos às concessões ao longo do ano, bem como pelo já referido impacto decorrente do início do pagamento às subconcessionárias rodoviárias, parcialmente mitigado pela antecipação de parte do efeito das poupanças já acordadas no sector rodoviário no contexto do processo de renegociação das mesmas em curso.

No trimestre em análise, e em termos de factos relevantes, destaca-se a continuação das renegociações do sector rodoviário, onde deve mencionar-se o acordo alcançado entre a comissão de negociação e as concessionárias do Norte Litoral e do Algarve, com as quais foram estabelecidos pré-acordos que permitirão alcançar poupanças brutas até ao final destas duas concessões estimadas em cerca de 309 milhões de euros, com IVA incluído, em

termos nominais, assumindo uma evolução da taxa de inflação futura de 2% ao ano (correspondendo a 178 milhões de euros em termos de VAL⁴). A este respeito, cumpre ainda mencionar o acordo formalizado entre a comissão de negociação e as subconcessionárias do Baixo Alentejo e Algarve Litoral, o qual deverá permitir uma poupança até ao final das duas subconcessões de cerca de 1.553 milhões de euros, a preços correntes com IVA e assumindo o tráfego previsto no Caso Base acionista (correspondendo a cerca de 658 milhões de euros em termos de VAL).

Em paralelo, foi dada continuidade ao processo de renegociação do contrato SIRESP e aos 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 caráter estratégico das temáticas atualmente em desenvolvimento (as referidas renegociações e o processo de lançamento dos novos projetos iniciado 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 efeito⁵, seja no próprio processo de acompanhamento da situação económico-financeira dos contratos de parceria e da sua evolução. A este respeito destaca-se ainda o apoio prestado, durante o trimestre em apreço, por membros da UTAP ao Governo Regional da Madeira, no desenvolvimento das negociações relativas às PPP rodoviárias da Viaexpresso e da Vialitoral..

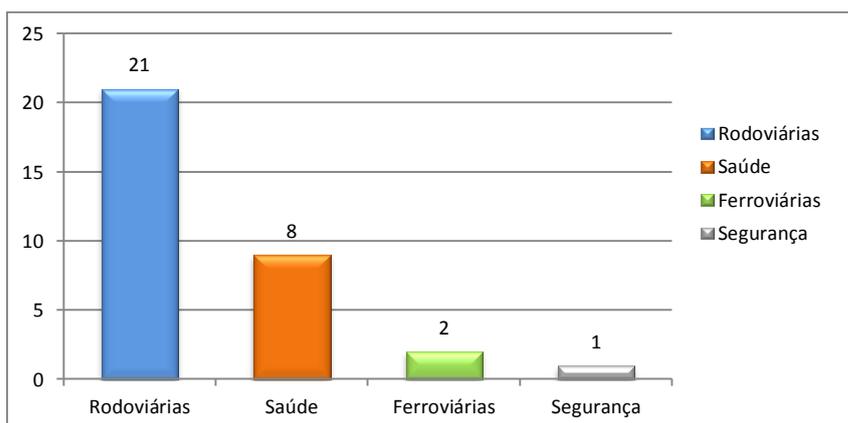
⁴ Considerando uma taxa de desconto nominal de 6,08%, de acordo com o previsto no Despacho n.º 13208/2003, de 2 de junho, de Sua Exa. a Ministra das Finanças.

⁵ 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 30 de setembro 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).

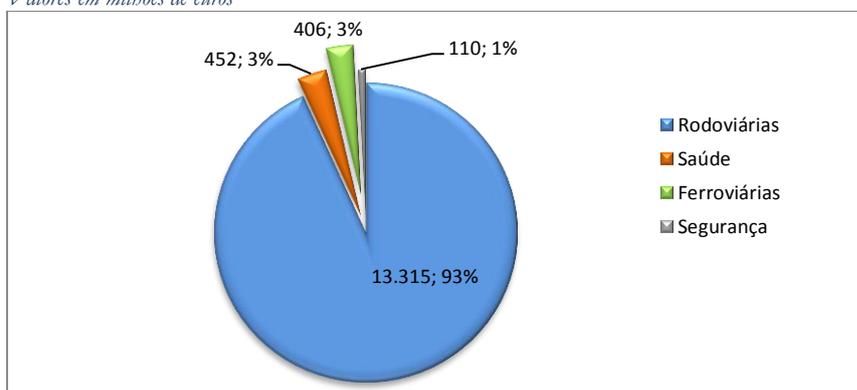
Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 30 de setembro de 2014)



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.

Perante este contexto, ao longo do 3.º trimestre de 2014, a UTAP e os membros nomeados para as comissões de negociação⁶ mantiveram-se fortemente empenhados no prosseguimento dos processos de renegociação já iniciados, destacando-se, a este nível, a continuidade do processo de renegociação de 15 contratos de PPP rodoviárias, assim como a renegociação do contrato relativo ao SIRESP.

Adicionalmente, a UTAP prestou ainda apoio técnico ao processo de renegociação de duas PPP rodoviárias da Região Autónoma da Madeira, que se encontra em curso e onde se procura atingir objetivos semelhantes aos que foram definidos para a negociação das PPP rodoviárias do Continente.

3.1.1 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias

No decurso do 3.º trimestre de 2014 a comissão de negociação constituída e nomeada ao abrigo do Despacho n.º 16198-F/2012, de 10 de dezembro, do Coordenador da UTAP, deu continuidade às diversas diligências negociais em curso destacando-se, neste trimestre, a celebração de Memorandos de Entendimento com as Concessionárias do Norte Litoral e do Algarve, onde foram estabelecidos pré-acordos que permitirão alcançar poupanças brutas até ao final destas duas concessões que se estimam em cerca de 309 milhões de euros, com IVA incluído, em termos nominais, assumindo uma evolução da taxa de inflação futura de 2% ao ano (o que corresponde a uma poupança de 178 milhões de euros em termos de VAL⁷). As negociações com estas duas concessionárias continuam, estando atualmente a ser negociado o clausulado contratual, de forma a materializar o acordo financeiro obtido, a que se seguirá a sujeição das alterações acordadas à aprovação por parte das entidades financiadoras.

Ainda neste trimestre foi possível chegar a acordo com as subconcessionárias do Baixo Alentejo (SPER) e do Algarve Litoral (RAL), no âmbito de um processo negocial que envolveu uma redução de objeto, face à decisão de não construir ou alargar troços em que

⁶ Criadas de acordo com o previsto nos termos do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

⁷ Considerando uma taxa de desconto nominal de 6,08%, de acordo com o previsto no Despacho n.º 13208/2003, de 2 de junho, de Sua Exa. a Ministra das Finanças.

as estimativas de procura, em termos de previsão de tráfego futuro, o não justificavam, para além de otimizações operacionais que conduziram à redução de OPEX, bem como da rentabilidade acionista. Decorrente do acordo alcançado foi possível reduzir os encargos estimados até ao final destas duas subconcessões em cerca de 1.553 milhões de euros, com IVA incluído, em termos nominais, assumindo uma evolução da taxa de inflação futura de 2% ao ano e as previsões de tráfego dos acionistas (o que corresponde a uma poupança de 658 milhões de euros em termos de VAL), comparando com os encargos que se encontravam previstos nos respetivos Caso Base Reformados que foram visados pelo Tribunal de Contas. Se forem consideradas as estimativas de tráfego mais recentes, a poupança deverá cifrar-se em 1.618 milhões de euros (correspondendo a uma poupança de 690 milhões de euros em termos de VAL). Estes processos estão agora pendentes de aprovação por parte dos respetivos sindicatos bancários.

No trimestre em análise continuaram pendentes de aprovação por parte das entidades financiadoras as concessões do Grande Porto, do Interior Norte, da Costa de Prata, das Beiras Litoral e Alta, da Beira Interior, Norte e da Grande Lisboa, depois de se ter concluído os respetivos processos negociais.

3.1.2 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias da Região Autónoma da Madeira

O Governo Regional da Madeira, na sequência da assinatura com o Governo da República do Programa de Ajustamento Económico Financeiro da RAM, comprometeu-se a encetar um processo negocial com as concessionárias da Viaexpresso e da Vialitoral, duas PPP rodoviárias daquela Região, com o objetivo de alcançar resultados similares aos que se procuram obter na renegociação das PPP rodoviárias do Continente.

Dada a experiência acumulada nestas matérias, a RAM solicitou o apoio da UTAP no desenvolvimento destas negociações, que beneficiam também do apoio técnico da Estradas de Portugal, num processo que é da responsabilidade da RAM.

Neste âmbito, e no decurso do 3.º trimestre, intensificaram-se as negociações com estas duas concessionárias, as quais continuam a decorrer sem que, no entanto, tenha ainda sido possível alcançar o respetivo acordo.

3.1.3 Processo de renegociação do contrato SIRESP

Na sequência da nomeação da comissão de renegociação do contrato SIRESP⁸, a qual, relembre-se, é composta por consultores da UTAP e por representantes do MAI e da DGIE, foi desenvolvido um conjunto de diligências negociais, tendo sido veiculados à Operadora SIRESP, S.A. e aos seus acionistas (Galilei, PT, Motorola, Esegur e Datacomp),

⁸ Comissão nomeada pelo Despacho n.º 2258/2014, de 12 de fevereiro, do Coordenador da UTAP, tendo a mesma sido alterada pelo Despacho n.º 12091-A/2014, de 30 de setembro..

os objetivos plurianuais de redução de encargos a alcançar, nomeadamente por via da redução das rentabilidades acionistas e da redução de custos operacionais existentes sem contudo comprometer os padrões de qualidade atuais e os *outputs* do projeto.

Sabendo-se que o atual contrato não é sustentável para o parceiro público, tem sido privilegiada uma aproximação negociada, pois entende-se que os principais fornecedores da Operadora – os quais são também acionistas - são sensíveis ao facto de as condições inicialmente definidas no contrato justificarem uma revisão que as aproxime das condições atuais de mercado. Importa, contudo, mencionar que não foi ainda possível, até à data, formalizar um acordo com os acionistas e representantes da SIRESP, S.A., apesar do forte empenho da Comissão de Negociação na concretização deste objetivo.

3.1.3.1 Extinção da DGIE

O Governo, através do Decreto-Lei n.º 112/2014, publicado em Diário da República, 1.ª série, n.º 132, de 11 de julho de 2014, procedeu à extinção da DGIE e à transferência das suas atribuições para a Secretaria-Geral (SG), ambos serviços do MAI, com o objetivo da obtenção de economias de escala, nomeadamente através da centralização na SG do MAI de todas as competências na área das comunicações e das tecnologias de informação. Tendo em conta que a equipa de gestão do SIRESP transitou para a SG do MAI, considera-se que a extinção da DGIE não terá qualquer impacto no processo de renegociação do contrato SIRESP atualmente em curso.

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

3.2.1 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 Oriental⁹ encontra-se a rever e a atualizar 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. Este trabalho envolve, naturalmente, diversas vertentes, incluindo ao nível técnico, financeiro, jurídico e de enquadramento sectorial.

Em particular, estão em curso, no presente momento, as seguintes tarefas prioritárias: (i) estudo e atualização do perfil assistencial, área de influência e dimensionamento projetado para o novo hospital; (ii) definição de todas as especificações técnicas do novo projeto; (iii) concretização da metodologia, bem como dos respetivos pressupostos macroeconómicos

⁹ 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.

subjacentes ao processo de apuramento e análise do CPC - Custo Público Comparável¹⁰; e (iv) análise e estruturação dos cenários possíveis para o enquadramento do financiamento do projeto.

3.2.2 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 parceria¹¹, continua a desenvolver os seus trabalhos no que diz respeito ao lançamento do novo procedimento concursal para a adjudicação do novo contrato de gestão do CMFRS.

Para o efeito, encontram-se em curso as seguintes tarefas prioritárias: (i) definição de todas as especificações técnicas aplicáveis ao novo contrato do CMFRS, incluindo o perfil do centro, a produção prevista, normas do projeto, a qualidade dos serviços clínicos, regime da manutenção do edifício e dos equipamentos médicos, sistemas de informação, recursos humanos, entre outros; (ii) elaboração da documentação técnica, financeira e jurídica, relativa ao novo procedimento concursal; e (iii) concretização da metodologia, bem como respetivos pressupostos macroeconómicos, subjacentes ao processo de apuramento e análise do CPC.

¹⁰ Ferramenta de cálculo do custo total do projeto quando este é implementado, operado, gerido e financiado pelo sector público. Este cálculo afigura-se fundamental não só para avaliar a estimativa da incidência orçamental líquida do projeto e respetiva comportabilidade, mas também para justificar os eventuais benefícios associados à opção pela modalidade de PPP e assim realizar “a avaliação da economia, da eficiência e da eficácia de programas com recurso a parcerias dos sectores público e privado”, tal como estipula o n.º 2 do artigo 19.º da Lei de Enquadramento Orçamental.

¹¹ 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.

4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

4.1 Síntese dos nove primeiros meses do ano de 2014

O nível de execução dos encargos com PPP entre janeiro e setembro de 2014 encontra-se de acordo com o orçamentado, tendo-se observado um incremento dos encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP de 17%, face a igual período de 2013, o que se traduziu numa despesa global do sector público, neste período, de 903 milhões de euros. Para esta variação concorreu, essencialmente, o acréscimo dos encargos líquidos com as parcerias do sector rodoviário (em cerca de 31%), decorrente, sobretudo, do já programado início do pagamento (por disponibilidade e por serviço) às subconcessionárias da EP (ascendendo os encargos líquidos com as subconcessionárias nos primeiros 9 meses do ano a cerca de 170 milhões de euros). Neste contexto, cumpre frisar que, excluindo o efeito do início do pagamento às subconcessionárias, os encargos líquidos, nos 9 primeiros meses de 2014 teriam registado um decréscimo (ao invés de um aumento) de 6,7% em termos globais e de 11% no caso dos encargos líquidos relativos apenas às PPP rodoviárias.

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

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	AC 2014	Peso no Total	AC 2013	Δ AC 2014 / AC 2013	2014P	% Execução
Ferrovíarias	6.547	1%	6.198	6%	8.660	76%
Segurança	40.012	4%	32.228	24%	51.992	77%
Saúde	284.493	32%	298.014	-5%	417.738	68%
Infraestruturas	56.060	6%	56.949	-2%	79.781	70%
Estabelecimento	228.434	25%	241.065	-5%	337.957	68%
<i>pag. Contratuais</i>	212.420	24%	214.244	-1%		
<i>pag. Protocolos</i>	13.385	1%	9.703	38%		
<i>pag. Reconciliação</i>	2.628	0%	17.117	-85%		
Rodoviárias	571.698	63%	435.444	31%	1.166.579	49%
Subconcessões	169.674	19%	-9.480	N.A.		
Concessões	402.024	45%	444.924	-10%		
Total dos encargos	808.191	90%	650.828	24%	1.442.357	56%
<i>pag. Disponibilidade</i>	757.683	84%	614.474	23%		
<i>Custos de Cobrança</i>	31.722	4%	33.541	-5%		
<i>pag. Serviço</i>	11.921	1%	0	-		
<i>Compensações</i>	3.835	0%	4.180	-8%		
<i>Outros</i>	3.031	0%	-1.367	N.A.		
Total das Receitas	236.493	26%	215.384	10%	275.778	86%
TOTAL	902.751	100%	771.885	17%	1.644.969	55%

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

Nota: Os valores previstos para 2014 estão de acordo com o Relatório do OE2014.

Sublinhe-se que as previsões globais de encargos para o ano de 2014 incorporam já os objetivos que foram fixados à comissão de renegociação das parcerias rodoviárias. Contudo, a concretização das poupanças visadas com este processo negocial só se efetivará integralmente após 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.

À semelhança do verificado no sector rodoviário, os sectores ferroviário e da segurança apresentam igualmente um acréscimo, em termos acumulados, dos encargos do sector público com as PPP, de 6% e 24%, respetivamente. No caso do sector da segurança, a evolução registada justifica-se, nomeadamente pelo facto de os fluxos financeiros acumulados até setembro incorporarem diferentes prazos de pagamentos, sendo de destacar que a fatura devida a janeiro de 2013 foi antecipada para 2012, e no presente trimestre foi antecipada uma fatura devida apenas no trimestre seguinte, de modo que até setembro de 2013 foram pagas faturas referentes a 8 períodos mensais, ao passo que em igual período de 2014 foram pagas faturas referentes a 10 períodos mensais, concluindo-se, assim, que os valores homólogos não são diretamente comparáveis.

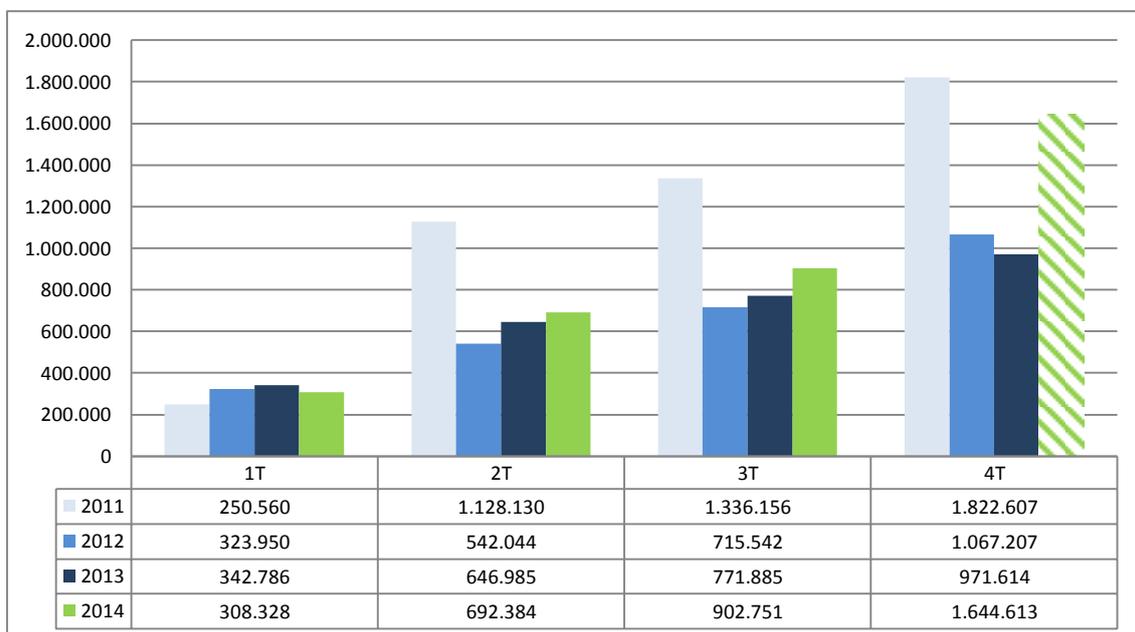
Ao contrário do verificado nos restantes sectores, no sector da saúde assistiu-se a uma diminuição dos encargos líquidos acumulados com PPP até setembro de 2014 (em 5%), face ao período homólogo, o que, tendo em conta o aumento da produção observado em praticamente todas as unidades hospitalares em regime de PPP, poderá ser explicado, sobretudo, (i) pela diferente distribuição temporal do pagamento de reconciliação referente à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, entre 2013 e 2014¹², (ii) pelo elevado valor de reconciliação pago à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, em 2013, em virtude de este pagamento se referir à atividade desenvolvida pela entidade gestora no período 2009-2012, ao invés do estabelecido no contrato, que prevê o acerto face ao ano imediatamente anterior, bem como (iii) pelo fim das parcerias relativas ao CMFRS e ao CA SNS (e consequente redução dos encargos associados).

O *Gráfico 3* seguinte reflete a evolução dos encargos líquidos trimestrais acumulados no período 2011-2014. A última coluna (4T) apresenta o nível de encargos líquidos previstos para o ano de acordo com as previsões do OE2014.

¹² Em 2013 o pagamento de reconciliação foi realizado em julho, enquanto que este ano este pagamento ainda não ocorreu.

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.

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2014 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2014.

Relativamente ao *Gráfico* anterior merece destaque o facto de os valores previstos para o ano de 2014 evidenciarem um aumento significativo dos encargos líquidos totais, sendo este em muito explicado pelo sector rodoviário, que se espera que venha a aumentar o seu peso relativo de 53% em 2013¹³ para 71% em 2014¹⁴. Na origem desta evolução encontra-se 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 pagamentos às subconcessionárias contemplado contratualmente, não se tratando portanto de um fator não previsto ou desenquadrado do acordado entre as partes.

A este respeito importa mencionar que, de acordo com o Relatório do OE2015, publicado em outubro deste ano, o montante previsto de encargos líquidos com as PPP para 2014 foi revisto em baixa, estimando-se atualmente que estes encargos se venham a cifrar em cerca de 1.459 milhões de euros. A redução dos encargos previstos encontra-se fundamentalmente relacionada com a diminuição dos encargos líquidos estimados para o sector rodoviário, de 1.166 milhões de euros (de acordo com o Relatório do OE2014) para 988 milhões de euros (tal como consta do Relatório do OE2015).

¹³ Do Boletim das PPP relativo ao 4.º trimestre de 2013.

¹⁴ Este peso reduz para 68% caso se considerem as últimas estimativas para o ano de 2014, constantes do Relatório do OE2015.

4.2 Síntese do 3.º Trimestre

No 3.º trimestre de 2014, o montante de encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP ascendeu a 210,4 milhões de euros, montante que representa um aumento de 85,5 milhões de euros face ao período homólogo de 2013. Para esta variação foi determinante a evolução verificada no sector rodoviário, que se caracterizou por um acréscimo de 98,9 milhões de euros do total de encargos líquidos suportados pelo sector público – passando estes de um montante negativo de cerca de 3 milhões de euros no período homólogo para um valor de 95.840 milhares de euros neste trimestre, em virtude, sobretudo, do mencionado início do pagamento (por disponibilidade e por serviço) às subconcessionárias e da diferente cadência temporal associada ao pagamento dos encargos relativos às concessões Algarve e Interior Norte, que em 2013 tinham sido liquidados no 4.º e no 2.º trimestre, respetivamente.

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

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2014	2T2014	3T2014	Peso no Total (3T)	3T2013	Δ 3T2014 / 3T2013
Ferrovíarias	2.306	2.113	2.129	1%	2.044	4%
Segurança	10.671	12.614	16.727	8%	12.131	38%
Saúde	93.749	95.073	95.672	45%	113.814	-16%
infraestruturas	18.027	18.845	19.188	9%	21.618	-11%
estabelecimento	75.722	76.227	76.484	36%	92.197	-17%
<i>pag. Contratuais</i>	70.989	70.697	70.734	34%	71.822	-2%
<i>pag. Protocolos</i>	3.419	4.216	5.750	3%	3.258	77%
<i>pag. Reconciliação</i>	1.314	1.314	0	0%	17.117	-100%
Rodoviárias	201.602	274.257	95.840	46%	-3.090	N.A.
Subconcessões	5.751	118.135	45.789	22%	-3.875	N.A.
Concessões	195.851	156.122	50.051	24%	785	6278%
Total dos encargos	269.279	352.067	186.845	89%	81.407	130%
<i>pag. Disponibilidade</i>	252.207	329.367	176.109	84%	69.940	152%
<i>Custos de Cobrança</i>	12.942	7.753	11.027	5%	11.444	-4%
<i>pag. Serviço</i>	0	8.941	2.980	1%	0	N.A.
<i>Compensações</i>	4.130	2.976	-3.271	-2%	23	N.A.
<i>Outros</i>	0	3.031	0	0%	0	N.A.
Total das Receitas	67.678	77.810	91.005	43%	84.497	8%
TOTAL	308.328	384.056	210.367	100%	124.899	68%

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

À semelhança do verificado no sector rodoviário, nos sectores ferroviário e da segurança 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 3.º trimestre de 2014 (ligeiro acréscimo de 4%) encontra-se influenciada pela cadência de pagamentos do concedente, no caso da concessão MST, 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 verificados no 3.º trimestre de 2014 e de 2013 são relativos a faturas emitidas com respeito a trimestres diferentes, sendo portanto afetados pela sazonalidade que caracteriza o tráfego da concessão.

Na PPP relativa ao sector da segurança o acréscimo dos encargos líquidos registado no trimestre em apreço (de 38%) encontra-se diretamente relacionado com a antecipação do pagamento de uma fatura, tendo sido pagas faturas referentes a 4 meses, ao passo que no trimestre homólogo apenas foram liquidadas faturas referentes a um período de três meses.

Ao contrário do observado nos demais sectores, no sector da saúde assistiu-se, no trimestre em estudo, a um decréscimo de 16% 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 “4.2.3. Sector Saúde”), destacando-se, nomeadamente, o fim das parcerias CMFRS (em novembro de 2013) e CA SNS (em abril de 2014) e a diferente distribuição temporal dos pagamentos de reconciliação realizados às entidades gestoras do estabelecimento dos hospitais de Braga e Cascais, em 2013 e em 2014. Expurgando os fatores anteriormente mencionados, os encargos totais com PPP no sector da saúde teriam registado um crescimento da ordem dos 4,5%, refletindo, sobretudo, o aumento da procura verificado nas várias unidades hospitalares.

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 Português¹⁵ 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

¹⁵ 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 análise¹⁶;
- 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:

¹⁶ 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 mesmo¹⁷ e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

¹⁷ Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

4.3.1.2 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 4 – Encargos líquidos totais acumulados das PPP rodoviárias no 3.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	AC 2014	Peso no Total	AC 2013	Δ AC 2014 / AC 2013	2014P	% Execução
Encargos Brutos	808.191	100%	650.828	24%	1.442.357	56%
Pagamentos por Disponibilidade ⁽¹⁾	757.683	94%	614.474	23%		
Concessões do Estado - inclui Ex-SCUT ⁽¹⁾	587.309	73%	614.474	-4%		
Portagem Real	111.788	14%	112.724	-1%		
Ex-SCUT	475.521	59%	501.750	-5%		
Subconcessões	170.374	21%	0	-		
Encargos Túnel do Marão		0%	-1.367	N.A.		
Encargos Liquidados pela DGTF - REF's de investimento	3.031	0%	0	-		
Pagamento por serviço (Subconcessões)	11.921	1%	0	-		
Custos com serviço de cobrança de portagem	31.722	4%	33.541	-5%		
Ex-SCUT ⁽²⁾	29.660	4%	33.279	-11%		
Outros ⁽³⁾	2.062	0%	262	687%		
Compensações/REF's	3.835	0%	4.180	-8%		
Lusoponte	729	0%	4.073	-82%		
Outros	3.106	0%	106	2820%		
Receitas de Portagem	236.493	29%	215.384	10%	275.778	86%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	206.479	26%	189.215	9%		
Subconcessões	12.621	2%	9.480	33%		
Outros ⁽⁴⁾	17.393	2%	16.689	4%		
Encargos Líquidos totais	571.698	71%	435.444	31%	1.166.579	49%
Taxa de Cobertura	29%		33%		19%	
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	33%		29%			
Subconcessões	6%		106%			

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*).

Nos primeiros 9 meses do corrente ano, os encargos líquidos acumulados do sector público com as parcerias rodoviárias ascenderam a 571.698 milhares de euros, registando um incremento significativo (de 31%) face a igual período de 2013, em virtude, principalmente, do acréscimo registado ao nível dos encargos brutos (em 24%).

O efeito do acréscimo dos encargos brutos foi, contudo, parcialmente mitigado pelo aumento das receitas de portagem (em 10%), o qual, por sua vez, foi motivado, sobretudo, por uma intensificação do volume de tráfego ao longo do corrente ano (tal como o confirmam os dados de TMD disponibilizados pelo IMT, e constantes do *Quadro 21*).

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 33% para 29%.

Ao nível dos encargos brutos, o aumento verificado (de 24%) pode ser explicado, em grande medida, 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 a 182.295 milhares de euros, representando 23% dos encargos brutos totais do sector rodoviário no período compreendido entre 1 de janeiro e 30 de setembro de 2014.

Desconsiderado o efeito do mencionado início do pagamento (por disponibilidade e por serviço) às subconcessionárias no total de encargos acumulados em setembro de 2014, registar-se-ia, face ao período homólogo, uma redução (ao invés de um aumento) de 4% no caso dos encargos brutos e de 11% no caso dos encargos líquidos, 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.

Adicionalmente, a evolução homóloga dos encargos brutos acumulados até ao final do terceiro trimestre de 2014 foi ainda marcada por outros fatores, entre os quais se destacam os seguintes:

- 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;
- A compensação paga à EP pela concessionária Lusoponte no 3.º trimestre de 2014, no valor de 3.345 milhares de euros, referente à cobrança extraordinária de portagens na Ponte 25 de Abril durante o mês de agosto, a qual em 2013 foi paga apenas no 4.º trimestre.
- Ao contrário do verificado no período homólogo, no período (de 9 meses) 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 Ascendi¹⁸, 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 estadual¹⁹.

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que, no período de 9 meses analisado, as parcerias mais onerosas para o sector público foram as concessões Beira Interior, Interior Norte e Beira Litoral/Beira Alta e as subconcessões Douro Interior e Litoral Oeste, as quais, no seu conjunto, representaram cerca de 331,8 milhões de euros de encargos, correspondendo a 57% 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, prevendo-se que os encargos associados a estas últimas venham a assumir, no final de 2014, um peso de 33% do total dos encargos líquidos²⁰.

¹⁸ Inclui as concessionárias a quem foram atribuídas as concessões Norte, Grande Lisboa, Porto, Costa da Prata e Beira Litoral/Beira Alta.

¹⁹ Do Boletim das PPP relativo ao 2.º trimestre de 2014.

²⁰ Considerando as últimas estimativas relativas ao ano de 2014, constantes do Relatório do OE2015, estima-se que o peso das subconcessionárias venha a ser de 28,2%.

Quadro 5 – Encargos líquidos acumulados por PPP rodoviária no 3.º trimestre de 2014
Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	AC 2014	Peso no Total	AC 2013	Δ AC 2014 / AC 2013	2014P	% Execução
Concessão Algarve	30.117	5%	21.306	41%	33.124	91%
Concessão Beira Interior	76.920	13%	112.310	-32%	111.144	69%
Concessão Interior Norte	75.352	13%	67.728	11%	89.311	84%
Concessão Beiras Litoral e Alta	61.408	11%	79.589	-23%	72.038	85%
Concessão Travessia do Tejo	729	0%	4.073	-82%	916	80%
Concessão Grande Lisboa	11.589	2%	11.296	3%	17.238	67%
Concessão Oeste	2.916	1%	43	6651%	146	1994%
Concessão Costa de Prata	26.144	5%	28.437	-8%	21.084	124%
Concessão Grande Porto	54.125	9%	57.774	-6%	60.863	89%
Concessão Norte Litoral	27.399	5%	26.758	2%	39.186	70%
Concessão Túnel do Marão	0	0%	-1.367	N.A.	0	-
Concessão Norte	50.656	9%	53.403	-5%	83.332	61%
Concessão Brisa	-1.562	0%	-1.689	N.A.	-1.902	82%
Subconcessão Transmontana	34.162	6%	-149	N.A.	73.356	47%
Subconcessão Douro Interior	62.617	11%	0	-	115.335	54%
Subconcessão Pinhal Interior	-6.887	-1%	-5.470	N.A.	-7.752	89%
Subconcessão Litoral Oeste	55.453	10%	-1.308	N.A.	102.774	54%
Subconcessão Baixo Tejo	24.329	4%	-2.552	N.A.	65.146	37%
Outros ⁽¹⁾	-13.769	-2%	-14.738	N.A.	253.154	-5%
TOTAL	571.698	100%	435.444	31%	1.166.223	49%

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

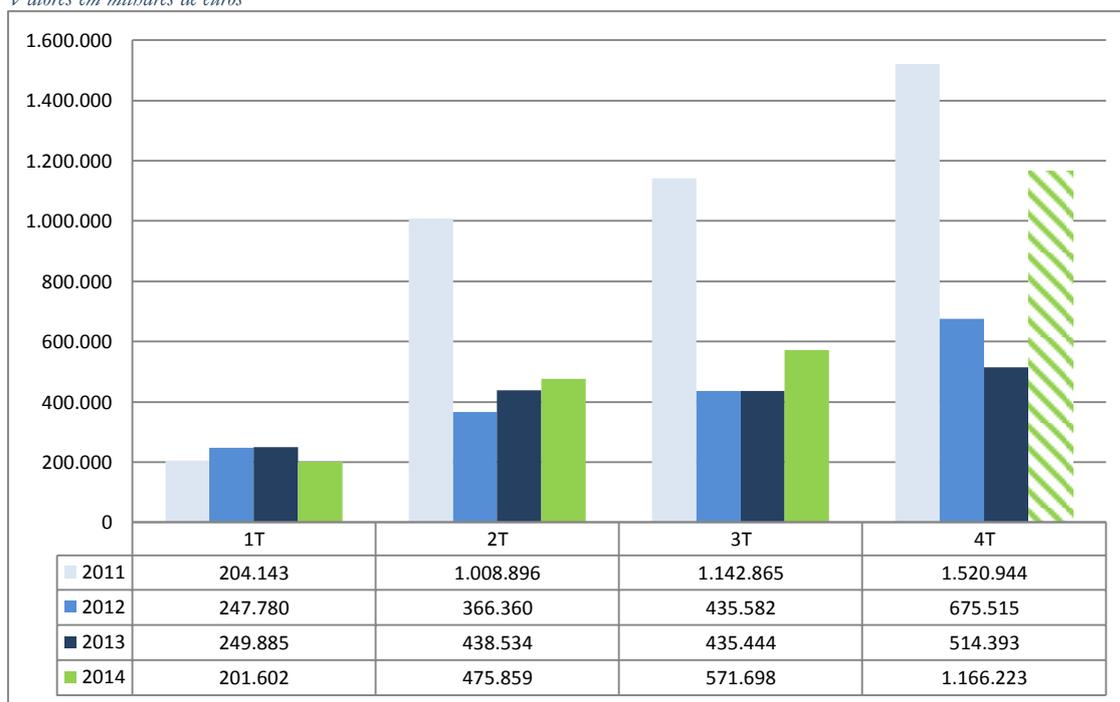
 Nota: ⁽¹⁾ Inclui receitas ou encargos diretos da EP (taxas de gestão, troços da A23 e A21 e QUIOSQUES/EASYTOLL).

Conforme se pode constatar no *Gráfico 4* seguinte, os encargos líquidos acumulados com parcerias rodoviárias no 3.º trimestre de 2014 foram superiores aos registados nos dois períodos homólogos anteriores (período de 2012 a 2014), fruto, essencialmente, do início dos pagamentos às subconcessionárias. Esta situação resultará igualmente num crescimento destes encargos até ao final do ano, em linha com o previsto e definido contratualmente.

A este respeito, realça-se o facto de, de acordo com as últimas estimativas constantes do Relatório do OE2015, se prever que, em 2014, os encargos líquidos com as PPP do sector rodoviário venham a ser inferiores aos previstos no OE2014, devendo cifrar-se em cerca de 988 M€ (dos quais cerca de 28,2% devem ser relativos às subconcessionárias, que começaram a ser remuneradas apenas este ano).

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.

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2014 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2014.

4.3.1.3 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 6 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 3.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2014	2T2014	3T2014	Peso no Total (3T)	3T2013	Δ 3T2014 / 3T2013
Encargos Brutos	269.279	352.067	186.845	100%	81.407	130%
Pagamentos por Disponibilidade (¹)	252.207	329.367	176.109	94%	69.940	152%
Concessões do Estado - inclui Ex-SCUT (¹)	243.176	216.063	128.070	69%	69.940	83%
Portagem Real**	42.966	46.122	22.701	12%	23.110	-2%
Ex-SCUT	200.210	169.941	105.369	56%	46.831	125%
Subconcessões	9.032	113.304	48.039	26%	0	-
Encargos Liquidados pela DGTF - REF's de investimento	0	3.031	0	0%	0	-
Pagamento por serviço (Subconcessões)	0	8.941	2.980	2%	0	-
Custos com serviço de cobrança de portagem	12.942	7.753	11.027	6%	11.444	-4%
Ex-SCUT	12.304	7.047	10.309	6%	11.343	-9%
Outros (²)	638	706	718	0%	101	611%
Compensações/REF's	4.130	2.976	-3.271	-2%	23	N.A.
Lusoponte	4.057	17	-3.345	-2%	0	-
Outros	73	2.960	74	0%	23	221%
Receitas de Portagem	67.678	77.810	91.005	49%	84.497	8%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	58.662	67.623	80.194	43%	74.985	7%
Subconcessões	3.281	4.110	5.230	3%	3.875	35%
Outros (³)	5.735	6.077	5.581	3%	5.638	-1%
Encargos Líquidos totais	201.602	274.257	95.840	51%	-3.090	N.A.
Taxa de Cobertura	25%	22%	49%		104%	
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	23%	30%	58%		92%	
Subconcessões	36%	3%	10%		-	

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 significativo comparativamente com o mesmo período de 2013, passando de um valor negativo de cerca de 3 milhões de euros em 2013 para um valor positivo de 95.840 milhares de euros em 2014, em virtude, fundamentalmente, do forte acréscimo registado nos encargos brutos.

Não obstante o incremento das receitas de portagem (em 6,5 milhões de euros), motivado sobretudo por um aumento do tráfego no período em análise²¹, o crescimento de 105 milhões de euros dos encargos brutos, repercutiu-se numa redução do nível de cobertura

²¹ De acordo com dados do IMT (conforme *Quadro 21* no anexo ao Boletim).

dos encargos pelas receitas obtidas relativamente ao período homólogo (passando este indicador de 104% para 49%).

Em termos de encargos brutos, o aumento verificado é, em grande parte, explicado 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 a 51.019 milhares de euros, representando 27% dos encargos brutos do trimestre em análise.

Para além do referido início do pagamento às subconcessionárias da EP, a evolução homóloga dos encargos brutos no 3.º trimestre de 2014 foi ainda marcada por determinados fatores que afetam a comparabilidade dos valores, entre os quais se destacam os seguintes:

- O facto de o pagamento dos encargos do 2.º trimestre de 2014, no valor de 40 milhões de euros, relativos à concessão Interior Norte, ter sido realizado apenas no dia 1 de julho de 2014, encontrando-se portanto refletido nos encargos apresentados do 3.º trimestre de 2014. Tal facto afeta a comparabilidade homóloga dos valores, uma vez que no 3.º trimestre de 2013 não havia sido realizado qualquer pagamento a esta concessão;
- 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;
- A compensação paga à EP pela concessionária Lusoponte no 3.º trimestre de 2014, no valor de 3.345 milhares de euros, referente à cobrança extraordinária de portagens na Ponte 25 de Abril durante o mês de agosto, a qual em 2013 foi paga apenas no 4.º trimestre.

Neste contexto, cumpre frisar que, à semelhança do verificado em 2013, em 2014 o 3.º trimestre registou um volume de encargos reduzido, face aos restantes trimestres do ano, situação justificada pela distribuição não linear dos pagamentos às concessões ao longo do ano²². Importa realçar a este respeito que, tendo em conta as últimas previsões disponíveis para o ano de 2014, constantes do Relatório do OE2015, estima-se que o 4.º trimestre de 2014 seja aquele com maior montante de encargos brutos do ano, uma vez que, de acordo com as novas previsões, o nível de execução dos encargos no final de setembro era de cerca de 64%. Com efeito, de acordo com as previsões para 2014, constantes do Relatório do OE2015, estima-se, para o 4.º trimestre do ano, um montante total de encargos brutos de 459 milhões de euros, representando este valor um incremento significativo – mas

²² Em 2013 os encargos com as PPP do sector rodoviário no 3.º trimestre representaram somente 13% dos encargos acumulados com este sector a essa data. Já em 2014, os encargos relativos ao 3.º trimestre representaram cerca de 23% do total de encargos acumulados do ano com as PPP rodoviárias.

antecipável, tendo em conta o efeito do início do pagamento às subconcessionárias – face ao montante de encargos brutos registados no 4.º trimestre do ano anterior, de cerca de 154 milhões de euros.

No que respeita às receitas de portagem recebidas pela EP no 3.º trimestre de 2014, observa-se que estas, e à semelhança do que se tem vindo a verificar desde o início do ano, 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 (confirmada pelos dados de TMD disponibilizados pelo IMT e constantes do *Quadro 21* em anexo a este boletim), mas também da maior eficiência do sistema de cobrança de portagens, seja no que respeita à cobrança no caso de veículos de matrícula estrangeira²³, seja na questão da cobrança coerciva, através da operacionalização do processo na Autoridade Tributária. 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 introduzidos na subconcessão Transmontana no final do 3.º trimestre de 2013.

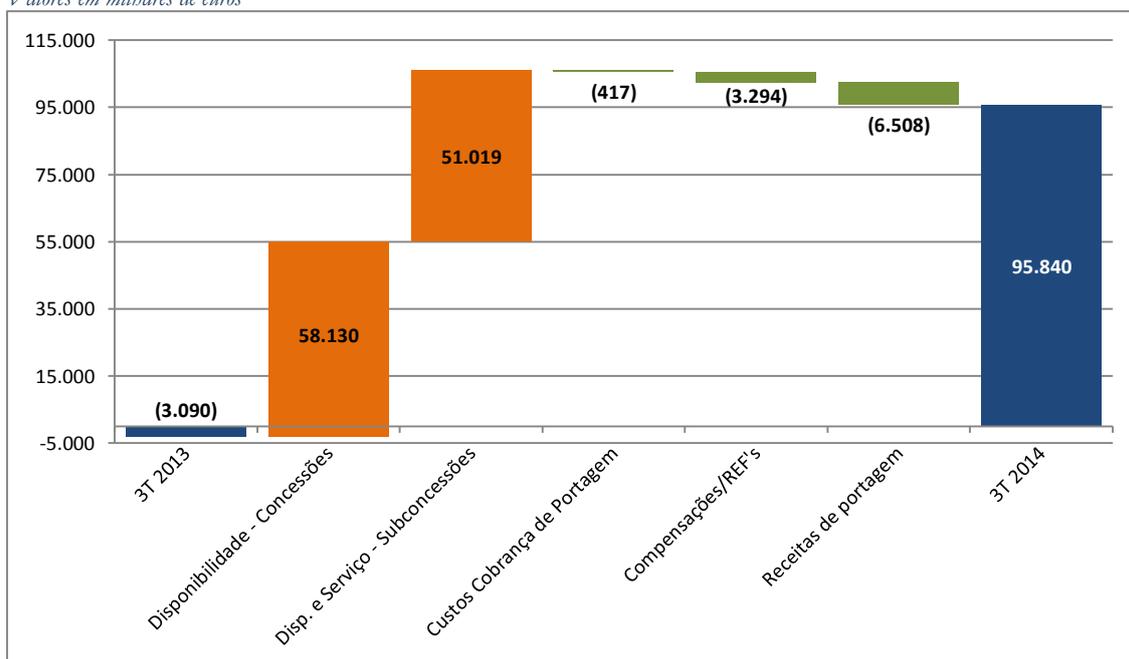
No *Gráfico 5* seguinte enunciam-se e quantificam-se os diversos fatores que influenciaram a evolução dos encargos líquidos ocorrida entre os 3.ºs trimestres de 2013 e de 2014. Da análise deste gráfico depreende-se, em concreto, que os fatores com maior expressão na explicação da evolução homóloga destes encargos são essencialmente dois: (i) o início do pagamento às subconcessões; e (ii) o aumento dos pagamentos por disponibilidade²⁴ às concessões do Estado, decorrente, essencialmente, do já mencionado efeito da diferente calendarização dos pagamentos dos encargos relativos às concessões Interior Norte e Algarve entre 2013 e 2014, que resultou no pagamento neste trimestre de valores que no ano passado foram pagos no 2.º trimestre (no caso da concessão Interior Norte) e no 4.º trimestre (no caso da concessão Algarve).

²³ Em virtude da dinamização da solução de pagamento *EasyToll*, produto que tem vindo a registar aumentos significativos quer em nível de adesão, quer em receita cobrada

²⁴ 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 3.º trimestre de 2013 e os do 3.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros



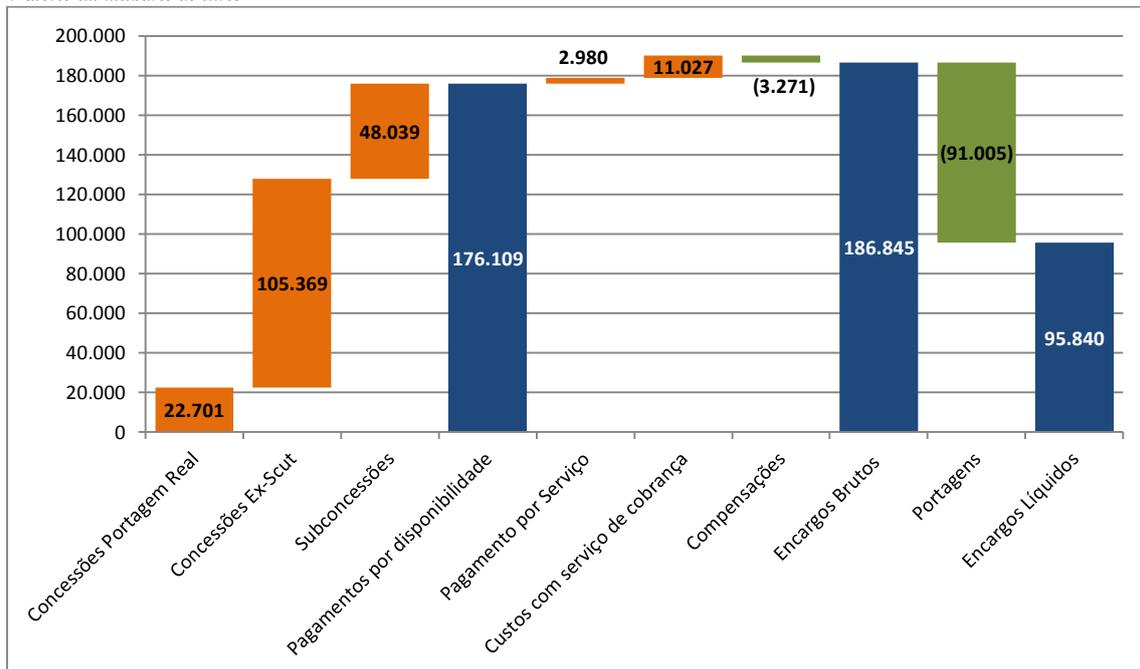
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP e pela DGTF.

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 3.º trimestre de 2014, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 94% 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 vias²⁵, mas também pela dilação, prevista contratualmente, dos pagamentos por serviço das subconcessões (ascendendo estes, no 3.º trimestre do corrente ano, a somente 2.980 milhares de euros).

²⁵ Com exceção das autoestradas de portagem real, sem impacto em termos de encargos recorrentes do Estado Português.

Gráfico 6 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 3º trimestre de 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 a concessão Interior Norte e a subconcessão Douro Interior, que no conjunto representaram cerca de 54,8 milhões de euros, correspondendo a 57% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

Quadro 7 – Encargos líquidos por PPP rodoviária no 3.º trimestre de 2014
Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2014	2T2014	3T2014	Peso no Total (3T)	3T2013	Δ 3T2014 / 3T2013
Concessão Algarve	14.504	10.170	5.442	6%	-7.724	N.A.
Concessão Beira Interior	35.522	47.770	-6.372	-7%	-5.036	N.A.
Concessão Interior Norte	40.934	-2.011	36.428	38%	-3.362	N.A.
Concessão Beiras Litoral e Alta	28.524	28.578	4.306	4%	8.637	-50%
Concessão Travessia do Tejo	4.057	17	-3.345	-3%	0	-
Concessão Grande Lisboa	5.259	4.966	1.364	1%	1.111	23%
Concessão Oeste	27	2.838	52	0%	0	-
Concessão Costa de Prata	8.469	11.709	5.965	6%	369	1518%
Concessão Grande Porto	23.722	22.411	7.991	8%	7.861	2%
Concessão Norte Litoral	16.267	9.547	1.586	2%	1.936	-18%
Concessão Norte	23.662	25.498	1.495	2%	2.529	-41%
Concessão Brisa	-1.106	-455	0	0%	0	-
Subconcessão Transmontana	-275	25.311	9.126	10%	-81	N.A.
Subconcessão Douro Interior	9.032	35.199	18.386	19%	0	-
Subconcessão Pinhal Interior	-1.879	-2.241	-2.768	-3%	-2.288	N.A.
Subconcessão Litoral Oeste	-439	42.372	13.520	14%	-511	N.A.
Subconcessão Baixo Tejo	-689	17.493	7.525	8%	-995	N.A.
Outros ⁽¹⁾	-3.990	-4.916	-4.862	-5%	-5.536	N.A.
TOTAL	201.602	274.257	95.840	100%	-3.090	N.A.

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).

4.3.1.3.1 Encargos brutos

Durante o trimestre em análise, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 186.845 milhares de euros, valor em linha com o orçamentado, mas que significou um aumento de 105.438 milhares de euros, face ao período homólogo de 2013, e que se deve, em grande parte a fatores que afetam a sua comparabilidade com os dados do período homólogo, a saber:

- O início dos pagamentos por disponibilidade e por serviço no âmbito das subconcessões Transmontana, Baixo Tejo, Litoral Oeste e Douro Interior no valor de 51.019 milhares de euros;
- A realização do pagamento à concessionária do Interior Norte, relativo ao 2.º trimestre de 2014, apenas em 1 de julho no valor de 40 milhões de euros. Este facto implicou a incorporação deste pagamento nos encargos brutos do 3.º trimestre, quando em 2013 o mesmo havia sido considerado no 2.º trimestre;
- A realização de um pagamento à concessão Algarve, num total de 13.314 milhares de euros, durante o mês de setembro, quando no ano de 2013 não havia sido

realizado qualquer pagamento a esta concessão no 3.º trimestre, mas apenas em outubro;

- O pagamento realizado à EP pela concessionária da Travessia do Tejo, no trimestre em apreço, relativo a uma compensação, no valor de 3.345 milhares de euros, devida ao abrigo do acordo celebrado com a concessionária, e em resultado da cobrança extraordinária de portagens no mês de agosto na ponte 25 de Abril;

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.

Quadro 8 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 3.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2014	2T2014	3T2014	Peso no Total (3T)	3T2013	Δ 3T2014 / 3T2013	AC 2014
Concessão Algarve	18.898	16.520	16.741	5%	1.500	1016%	52.159
Concessão Beira Interior	41.263	55.254	1.251	16%	2.100	-40%	97.768
Concessão Interior Norte	44.688	2.185	41.349	1%	1.410	2833%	88.222
Concessão Beiras Litoral e Alta	38.613	39.782	16.494	11%	20.221	-18%	94.889
Concessão Travessia do Tejo	4.057	17	-3.345	0%	0	-	729
Concessão Grande Lisboa	7.505	7.305	3.644	2%	3.238	13%	18.453
Concessão Oeste	27	2.838	52	1%	0	-	2.916
Concessão Costa de Prata	16.011	20.077	14.903	6%	8.787	70%	50.991
Concessão Grande Porto	29.845	29.013	14.710	8%	14.202	4%	73.568
Concessão Norte Litoral	23.241	17.309	10.254	5%	9.976	3%	50.804
Concessão Norte	35.461	38.817	19.057	11%	19.872	-4%	93.335
Subconcessão Transmontana	0	25.619	9.743	7%	0	-	35.362
Subconcessão Douro Interior	9.032	35.199	18.386	10%	0	-	62.617
Subconcessão Litoral Oeste	0	42.804	14.268	12%	0	-	57.072
Subconcessão Baixo Tejo	0	18.622	8.621	5%	0	-	27.244
Outros ⁽¹⁾	638	706	718	0%	101	611%	2.062
TOTAL	269.279	352.067	186.845	100%	81.407	130%	808.191

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

Nota: ⁽¹⁾ 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.

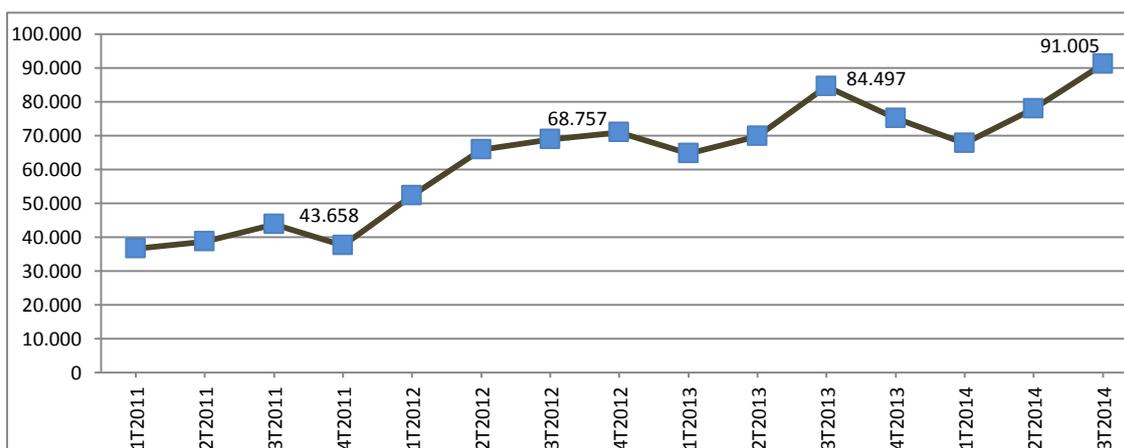
4.3.1.3.2 Receitas de portagem

Em relação aos proveitos obtidos com as PPP rodoviárias, cumpre destacar que durante o 3.º trimestre de 2014 o valor de receitas de portagem recebido pelo sector público ascendeu a 91.005 milhares de euros (*Gráfico 7* seguinte). Este valor representa um crescimento (de 8%) relativamente ao período homólogo, explicado essencialmente pelo aumento do TMD na maioria das concessões subconcessões rodoviárias (de acordo com informações prestadas pelo IMT – ver *Quadro 21* dos anexos a este boletim).

Paralelamente, a variação homóloga das receitas de portagem reflete, como referido, uma melhoria no sistema de cobrança de portagens e a introdução de novos pontos de pagamento na subconcessão Transmontana, no final do terceiro trimestre de 2013. Comparativamente ao trimestre imediatamente anterior regista-se igualmente uma evolução favorável 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 milhares 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. 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 3.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 17.562 milhares de euros) e Beira Litoral/Beira Alta, que representam em conjunto 33% 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 Transmontana, Pinhal Interior 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. No caso da subconcessão Transmontana deve salientar-se que a variação observada nas receitas reflete os efeitos da introdução de novos pontos de cobrança de portagem.

Quadro 9 – Proveitos por PPP rodoviária no 3.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

Proveitos	1T2014	2T2014	3T2014	Peso no Total (3T)	3T2013	Δ 3T2014 / 3T2013	AC 2014
Concessão Algarve*	4.394	6.350	11.298	12%	9.224	22%	22.042
Concessão Beira Interior	5.742	7.483	7.623	8%	7.136	7%	20.848
Concessão Interior Norte	3.754	4.196	4.921	5%	4.772	3%	12.871
Concessão Beiras Litoral e Alta	10.089	11.204	12.188	13%	11.585	5%	33.481
Concessão Grande Lisboa	2.246	2.339	2.279	3%	2.127	7%	6.864
Concessão Costa de Prata	7.542	8.368	8.937	10%	8.418	6%	24.847
Concessão Grande Porto	6.123	6.601	6.718	7%	6.341	6%	19.442
Concessão Norte Litoral	6.975	7.762	8.668	10%	8.040	8%	23.405
Concessão Norte	11.799	13.319	17.562	19%	17.343	1%	42.679
Concessão Brisa	1.106	455	0	0%	0	-	1.562
Subconcessão Transmontana	275	308	617	1%	81	665%	1.200
Subconcessão Pinhal Interior	1.879	2.241	2.768	3%	2.288	21%	6.887
Subconcessão Litoral Oeste	439	432	748	1%	511	46%	1.619
Subconcessão Baixo Tejo	689	1.129	1.097	1%	995	10%	2.914
Outros ⁽¹⁾	4.629	5.622	5.581	6%	5.638	-1%	15.831
TOTAL	67.678	77.810	91.005	100%	84.497	8%	236.493

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 3.º trimestre de 2014 o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 49% (ver *Quadro 10* seguinte), um valor abaixo do registado no período homólogo de 2013 (superior a 100%), mas acima do registado nos restantes trimestres do ano, o que aliás permitiu uma melhoria da taxa de cobertura acumulada face ao trimestre anterior de 23% para 29%.

Esta situação compreende-se, não só pela natureza de alguns dos investimentos efetuados, que não permitiam, *ab initio*, a recuperação do investimento numa perspetiva estritamente empresarial apenas pela via das receitas de portagem, mas também pela diferença significativa que existe entre o período de pagamento dos investimentos efetuados (30 anos) e o período de vida útil económica dos mesmos, que é expectável que seja, pelo menos, o dobro do primeiro.

Entre as concessões que representam um menor esforço financeiro para o sector público, em termos relativos, destacam-se as concessões 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 21% e 15% 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 3.º trimestre de 2014
Valores em milhares de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Proveitos	Défice	Tx de Cobertura
Concessão Algarve	52.159	22.042	30.117	42%
Concessão Beira Interior	97.768	20.848	76.920	21%
Concessão Interior Norte	88.222	12.871	75.352	15%
Concessão Beiras Litoral e Alta	94.889	33.481	61.408	35%
Concessão Travessia do Tejo	729	0	729	0%
Concessão Grande Lisboa	18.453	6.864	11.589	37%
Concessão Oeste	2.916	0	2.916	0%
Concessão Costa de Prata	50.991	24.847	26.144	49%
Concessão Grande Porto	73.568	19.442	54.125	26%
Concessão Norte Litoral	50.804	23.405	27.399	46%
Concessão Norte	93.335	42.679	50.656	46%
Concessão Brisa	0	1.562	-1.562	-
Subconcessão Transmontana	35.362	1.200	34.162	3%
Subconcessão Douro Interior	62.617	0	62.617	0%
Subconcessão Pinhal Interior	0	6.887	-6.887	-
Subconcessão Litoral Oeste	57.072	1.619	55.453	3%
Subconcessão Baixo Tejo	27.244	2.914	24.329	11%
Outros ⁽¹⁾	2.062	15.831	-13.769	768%
TOTAL	808.191	236.493	571.698	29%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP

 Nota: ⁽¹⁾ Inclui encargos e proveitos diretos da EP (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21, QUIOSQUES/EASYTOLL)

4.3.2 Sector Ferroviário

4.3.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

A remuneração da MST, entidade a quem foi atribuída a concessão da rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo (“concessão MST”), assenta nas receitas cobradas aos utilizadores do serviço, nos proventos 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 concessão²⁶. 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 concessionária²⁷ 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 pedido²⁸.

²⁶ A MTS é a única parceria para a qual existe um mecanismo de garantia de tráfego por parte do Estado Português.

²⁷ 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.

²⁸ 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 no 3.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	AC 2014	Peso no total	AC 2013	Δ AC 2014 / AC 2013	2014P	% Execução
Concessão do MST	6.549	100%	6.198	6%	8.660	76%
Concessão Eixo Norte/Sul	-2	0%	0	-	-	-
TOTAL	6.547	100%	6.198	6%	8.660	76%

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

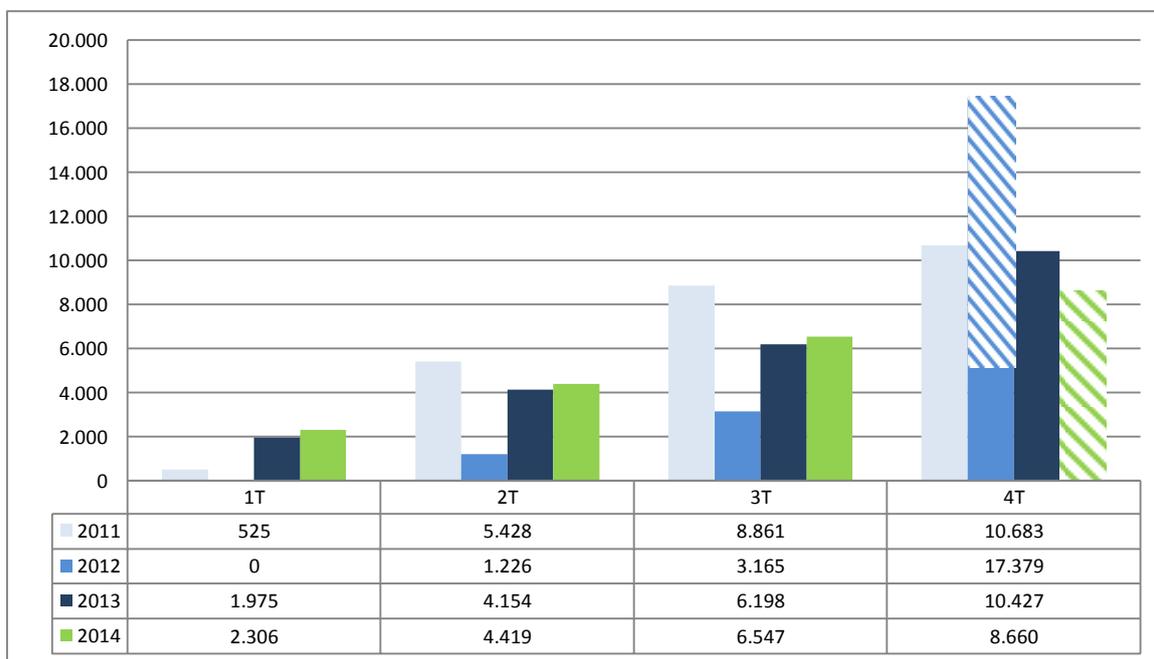
De acordo com o quadro supra, os pagamentos efetuados pelos parceiros públicos, no âmbito dos contratos de PPP no sector ferroviário, apresentaram, nos primeiros 9 meses do corrente ano, um acréscimo de 6% face ao verificado no acumulado do 3.º trimestre de 2013, ascendendo a 6.547 milhares de euros. Estes fluxos dizem quase exclusivamente respeito aos encargos com a concessão do MST, destacando-se, contudo, o pagamento pela 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.ª do contrato e no respetivo Anexo 14.

Os encargos com a concessão MST espelham o pagamento das compensações decorrentes dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão. A comparabilidade dos valores acumulados a setembro de 2014 face a igual período de 2013 encontra-se afetada pelo facto de os fluxos apresentados serem relativos a compensações apuradas em diferentes trimestres, pelo que os valores são influenciados pelo carácter de sazonalidade do tráfego da concessão. Efetivamente, enquanto as compensações pagas até ao final do 3.º trimestre de 2014 dizem respeito ao diferencial de tráfego apurado entre o último trimestre de 2013 e o 2.º trimestre de 2014, os fluxos do período homólogo de 2013 são relativos à compensação devida pelo diferencial de tráfego verificado entre o 2.º e o 4.º trimestre de 2012. Tendo em conta que, pelo efeito da sazonalidade, o 1.º trimestre é um trimestre de menor tráfego, os dois valores não são comparáveis. Neste caso, os períodos afetos aos pagamentos já realizados em 2014 registaram uma necessidade de compensação pelo concedente superior ao verificado no ano anterior, devido a uma diminuição da procura em 6% (nos primeiros 9 meses de 2014 os pagamentos realizados tiveram por base uma procura real de 19.820.721 passageiros.km, em comparação com os períodos analisados e pagos no acumulado do 3.º trimestre de 2013, que apresentavam uma procura real de 21.003.770 passageiros.km).

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: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2014 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2014. A zona sombreada a azul corresponde ao pagamento de indemnizações aos agrupamentos concorrentes da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão), devido à decisão de não adjudicação do contrato, ocorridas em dezembro de 2012.

Excluindo o efeito da indemnização relativa à AVF Lisboa-Poçoirão, paga em 2012, 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 parcialmente 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	Peso no total (3T)	3T2013	Δ 3T2014 / 3T2013
Concessão do MST	2.308	2.113	2.129	100%	2.044	4%
Concessão Eixo Norte/Sul	-2	0	0	0%	0	-
TOTAL	2.306	2.113	2.129	100%	2.044	4%

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

Os fluxos financeiros do sector ferroviário no 3.º trimestre de 2014, no valor de 2.129 milhares de euros, dizem unicamente respeito 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. O aumento de 4% verificado ao nível das participações, face ao período homólogo, não é passível de ser interpretado de forma direta, tendo em conta o facto já referido de que os fluxos de cada um dos períodos trimestrais não são relativos a compensações apuradas em iguais trimestres, pelo que os valores são influenciados pelos efeitos da sazonalidade que caracterizam o tráfego da concessão. Neste contexto, importa referir que as compensações pagas no 3.º trimestre de 2014 dizem respeito ao diferencial de tráfego apurado no 1.º trimestre de 2014 (um trimestre que apresenta tipicamente um menor volume de tráfego), ao passo que os fluxos do período homólogo de 2013 são relativos à compensação devida pelo *gap* de tráfego verificado no 4.º trimestre de 2012. A título demonstrativo, note-se que o pagamento realizado no 3.º trimestre de 2014 teve por base um tráfego real de 6,7 milhões de passageiros.km, enquanto o pagamento executado no 3.º trimestre de 2013 foi calculado tendo por referência um tráfego real de 7,2 milhões de passageiros.km.

4.3.3 Sector Saúde

4.3.3.1 *Tipologia dos fluxos financeiros*

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

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

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

4.3.3.2 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 13 – Encargos acumulados com as PPP do sector da saúde no 3.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2014	Peso no total	AC 2013	Δ AC 2014 / AC 2013
Hospitais PPP - Estabelecimentos	228.434	80%	241.065	-5%
Pagamentos Contratuais	212.420	75%	214.244	-1%
CA SNS	4.818	2%	8.140	-41%
CMFRS	0	0%	5.350	-100%
Hospitais PPP	207.602	73%	200.754	3%
Protocolos (Hospitais PPP)	13.385	5%	9.703	38%
Pagamentos de Reconciliação ⁽¹⁾	2.628	1%	17.117	-85%
Hospitais PPP - Edifícios	56.060	20%	56.949	-2%
Pagamentos Contratuais	54.081	19%	52.004	4%
Pagamentos de Reconciliação	1.979	1%	4.945	-60%
Encargos Totais	284.493	100%	298.014	-5%

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

Nota: ⁽¹⁾ Pagamentos de reconciliação correspondem a acertos de pagamento do contrato relativos a períodos anteriores.

Até ao final de setembro do corrente ano, as PPP da Saúde apresentaram 284.493 milhares de euros de encargos para o sector público, representando um decréscimo de 5% comparativamente a igual período do ano anterior (ver *Quadro 13* anterior). Destaca-se, contudo, um conjunto de fatores que afetam a comparabilidade dos valores face ao período homólogo, nomeadamente, *(i)* o fim das parcerias do CMFRS e do CA SNS, em novembro de 2013 e abril de 2014, respetivamente; *(ii)* a diferente distribuição temporal do pagamento de reconciliação da atividade da EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, o qual em 2013 havia sido pago no 3.º trimestre de 2013, não tendo ainda ocorrido no presente ano; *(iii)* o facto de o pagamento de reconciliação, realizado em 2013, à EG Estabelecimento do Hospital de Braga ter sido anormalmente elevado, uma vez que teve por referência a atividade hospitalar desenvolvida por esta unidade no período 2009-2012²⁹, ao passo que no presente ano o pagamento de reconciliação apenas se referiu à atividade desenvolvida no ano precedente, tal como definido no contrato de gestão; *(iv)* o facto de não ter ainda ocorrido até ao momento o pagamento de reconciliação referente à atividade de 2013 da EG Edifício do Hospital de Braga, enquanto que no ano passado este pagamento havia sido realizado no 2.º trimestre do ano (neste caso referente à atividade de 2012); e, *(v)* a

²⁹ A reconciliação final de contas apresentou um atraso significativo tendo as questões pendentes para reconciliação da atividade desde o início da operação (em 2009) sido totalmente saldadas apenas em 2013.

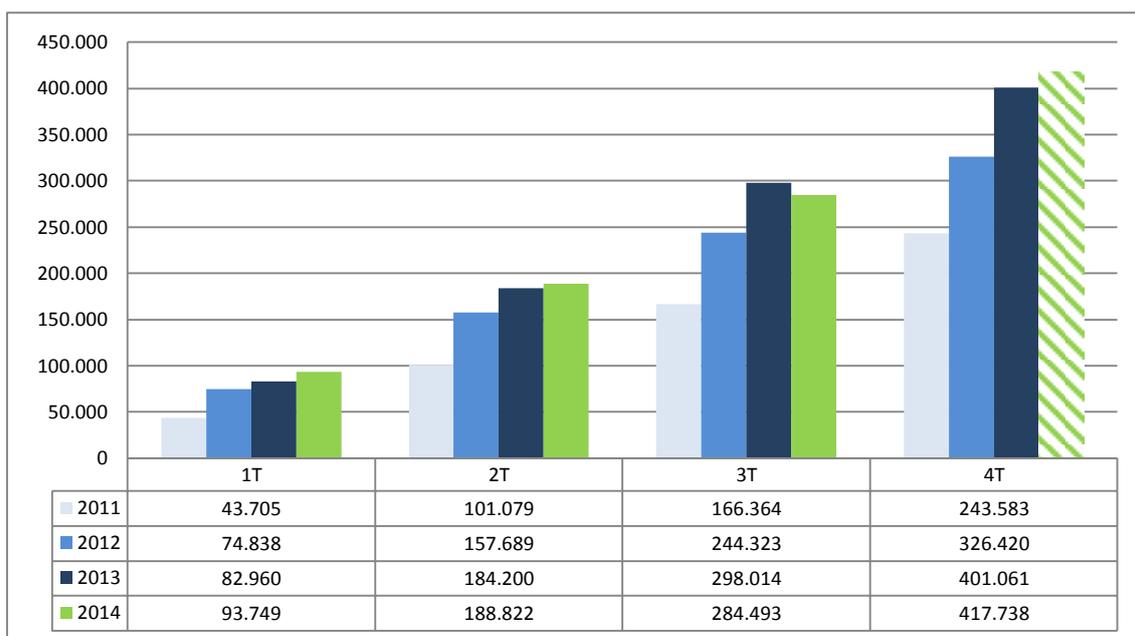
entrada em funcionamento do novo edifício do Hospital de Vila Franca de Xira e o consequente início dos pagamentos à EG Edifício apenas a partir do 2.º trimestre de 2013.

Desconsiderando os efeitos acima elencados, os encargos acumulados até setembro de 2014, face ao período homólogo, teriam registado na realidade um acréscimo de 3,4%, 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

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2014 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2014

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, a qual, de acordo com os valores previstos para o fecho de 2014, se espera que se venha a manter neste ano. 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 3.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
CA SNS	4.818	2%	8.140	-41%	0	-
CMFRS	0	0%	5.350	-100%	6.681	0%
H. Cascais	50.736	18%	58.947	-14%	72.755	70%
EG Estabelecimento	43.802	15%	52.231	-16%	63.752	69%
EG Edifício	6.934	2%	6.716	3%	9.003	77%
H. Braga	109.127	38%	111.312	-2%	176.453	62%
EG Estabelecimento	90.208	32%	89.608	1%	148.459	61%
EG Edifício	18.918	7%	21.704	-13%	27.995	68%
H. Loures	62.349	22%	60.667	3%	80.850	77%
EG Estabelecimento	51.831	18%	49.985	4%	67.214	77%
EG Edifício	10.518	4%	10.682	-2%	13.636	77%
H. VFXira	57.463	20%	53.599	7%	80.999	71%
EG Estabelecimento	37.775	13%	35.751	6%	51.851	73%
EG Edifício	19.689	7%	17.848	10%	29.148	68%
TOTAL	284.493	100%	298.014	-5%	417.738	68%
Estabelecimentos	228.434	80%	241.065	-5%	337.957	68%
Infraestruturas	56.060	20%	56.949	-2%	79.781	70%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS

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

O quadro acima apresenta a evolução dos encargos com o sector da saúde durante os primeiros 9 meses de 2014, detalhados por PPP, face a igual período de 2013, 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 8.672 milhares de euros;
- O decréscimo dos encargos relativos ao Hospital de Cascais, em cerca de 14%, pode ser explicado, sobretudo, pelo facto de não ter ainda ocorrido, até ao final de setembro de 2014, o pagamento de reconciliação referente à atividade desenvolvida pela EG Estabelecimento no ano precedente, ao passo que em 2013 o pagamento de reconciliação foi realizado no 3.º trimestre;
- No caso do Hospital de Braga, os encargos associados à EG Estabelecimento nos 9 primeiros meses do corrente ano mantiveram-se relativamente constantes face

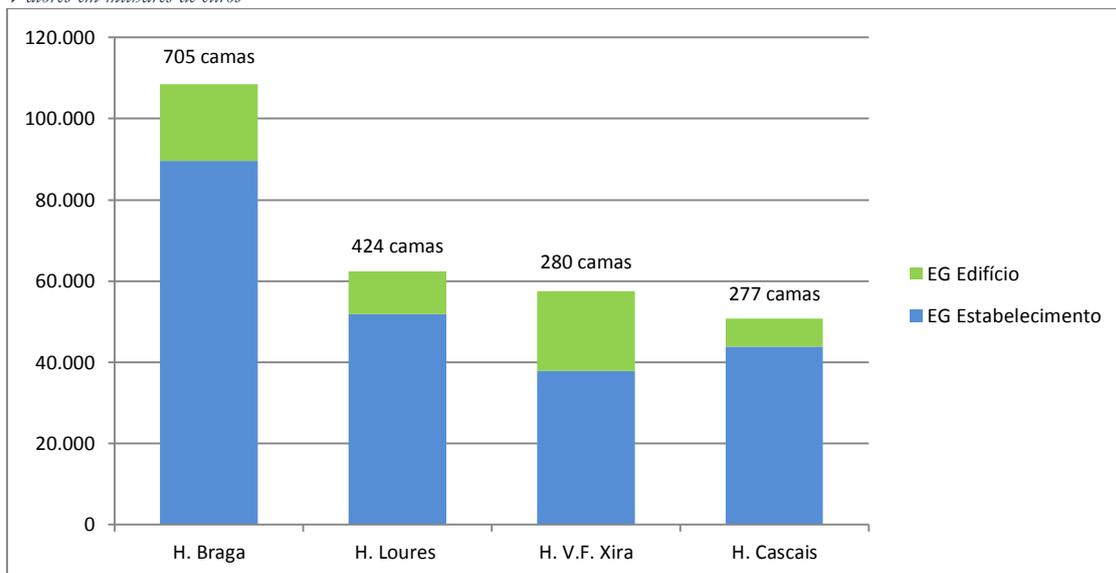
aos do período homólogo, uma vez que, o aumento quer da produção hospitalar quer dos serviços protocolados, foi mitigado pelo acentuado decréscimo ao nível dos pagamentos de reconciliação (em 67%), explicado supra. Deste modo a variação dos encargos com o Hospital de Braga no período analisado é totalmente explicada pela evolução dos encargos com a EG Edifício, a qual se deve ao não pagamento nos três primeiros trimestres de 2014 do pagamento de reconciliação relativo à atividade do ano anterior, pagamento esse que em 2013 havia sido realizado ainda no 2.º Trimestre;

- No Hospital de Loures os encargos do parceiro público registaram um incremento da ordem dos 3%, sendo este resultado do efeito combinado e contrário: (i) do aumento dos encargos com a EG Estabelecimento (em 4%), em virtude do aumento da produção hospitalar; e (ii) do decréscimo dos encargos com a EG Edifício (em 2%), permitido pelo facto de o pagamento de reconciliação realizado em 2014 ter sido inferior ao efetuado em 2013;
- No Hospital de Vila Franca de Xira registou-se um aumento dos encargos globais do sector público em cerca de 7%, em resultado do aumento 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 10%), 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.

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 nos 9 primeiros meses de 2014, quando excluído o CA SNS (cuja PPP, recorde-se, já terminou).

Gráfico 10 – Repartição dos encargos acumulados no 3.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 3.º trimestre de 2014 os encargos com as parcerias da saúde registaram um decréscimo de 16% face ao período homólogo de 2013 (ver *Quadro 9* seguinte). Nestas parcerias, deve mencionar-se, antes de mais, que este decréscimo 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 3.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 3.º trimestre de 2013, uma vez que a PPP terminou em novembro de 2013³⁰, 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 consequente início dos pagamentos à EG Edifício apenas a partir do 2.º trimestre de 2013, o que justificou que a remuneração paga mensalmente durante esse ano tenha sido superior àquela que tem sido paga em 2014, na medida em que, em 2013, a componente fixa da remuneração anual foi distribuída por 9 meses enquanto em 2014 esta tem sido paga em duodécimos;

³⁰ Para mais informações sobre esta PPP consulte o Boletim das PPP 4.º T 2013.

- Inexistência de pagamentos de reconciliação nos estabelecimentos hospitalares no 3.º trimestre de 2014. Note-se que no 3.º trimestre de 2013 houve lugar a pagamento de reconciliação nos Estabelecimentos de Cascais e Braga;

Quadro 15 – Encargos com as PPP do sector da saúde no 3.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2014	2T2014	3T2014	Peso no Total (3T)	3T2013	Δ 2014/2013
Hospitais PPP - Estabelecimentos	75.722	76.227	76.484	80%	92.197	-17%
Pagamentos Contratuais	70.989	70.697	70.734	74%	71.822	-2%
CA SNS	2.584	786	1.447	2%	3.312	-56%
CMFRS	0	0	0	0%	1.673	-100%
Hospitais PPP	68.405	69.911	69.287	72%	66.836	4%
Protocolos (Hospitais PPP)	3.419	4.216	5.750	6%	3.258	77%
Pagamentos de Reconciliação*	1.314	1.314	0	0%	17.117	-100%
Hospitais PPP - Edifícios	18.027	18.845	19.188	20%	21.618	-11%
Pagamentos Contratuais	18.027	18.027	18.027	19%	20.309	-11%
Pagamentos de Reconciliação	0	818	1.161	1%	1.308	-11%
Encargos Totais	93.749	95.073	95.672	100%	113.814	-16%

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

Expurgando o impacto dos eventos supramencionados, no 3.º trimestre de 2014 os encargos com as PPP no sector da saúde teriam registado um crescimento, da ordem dos 4,5%, refletindo, essencialmente, o aumento dos custos com os protocolos efetuados em várias unidades hospitalares. De notar que, no período em análise 5% 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 3.º trimestre de 2014 cerca de 80% dos encargos globais com as parcerias da saúde (sendo os restantes 20% relativos aos encargos com as infraestruturas hospitalares), apresentando estes um decréscimo de 18% face ao período homólogo de 2013. Esta diminuição é explicada, essencialmente, pelo facto de não ter sido realizado nenhum pagamento de reconciliação da atividade às EG Estabelecimento dos hospitais de Braga e Cascais, que no seu conjunto, representavam, no 3.º trimestre de 2013, 15% dos encargos totais, destacando-se ainda o impacto do fim das parcerias CA SNS (no final de abril de 2014) e CMFRS (em novembro de 2013). O impacto da diminuição destes encargos foi, no entanto, parcialmente compensado pelo incremento da produção dos hospitais, verificado tanto ao nível dos serviços contratados, como no âmbito dos serviços protocolados (onde se observou uma variação de aproximadamente

2,5 milhões de euros dos encargos associados, para a qual contribuiu nomeadamente o estabelecimento de um novo protocolo relativo à esclerose múltipla no Hospital de Braga).

Quadro 16 – Encargos por PPP na saúde no 3.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2014	2T2014	3T2014	Peso no Total (3T)	3T2013	Δ 3T 2014/ 3T 2013
CA SNS	2.584	786	1.447	2%	3.312	-56%
CMFRS	0	0	0	0%	1.673	-100%
H. Cascais	16.525	17.408	16.803	18%	24.984	-33%
EG Estabelecimento	14.486	14.551	14.765	15%	23.031	-36%
EG Edifício	2.039	2.857	2.039	2%	1.952	4%
H. Braga	35.400	37.227	36.500	38%	42.038	-13%
EG Estabelecimento	29.094	30.921	30.194	32%	35.729	-15%
EG Edifício	6.306	6.306	6.306	7%	6.309	0%
H. Loures	20.378	20.397	21.574	23%	21.096	2%
EG Estabelecimento	17.259	17.277	17.295	18%	16.663	4%
EG Edifício	3.119	3.119	4.280	4%	4.433	-3%
H. VFXira	18.862	19.254	19.347	20%	20.712	-7%
EG Estabelecimento	12.299	12.691	12.784	13%	11.788	8%
EG Edifício	6.563	6.563	6.563	7%	8.924	-26%
TOTAL	93.749	95.073	95.672	100%	113.814	-16%
Estabelecimentos	75.722	76.227	76.484	80%	92.197	-17%
Infraestruturas	18.027	18.845	19.188	20%	21.618	-11%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS

O *Quadro 16* anterior apresenta, em pormenor, a evolução dos encargos, por PPP, no 3.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 Hospital de Cascais os encargos totais apresentaram um decréscimo significativo, na ordem dos 33%, em resultado essencialmente de não ter ocorrido neste período (ao contrário do verificado no período homólogo) o mencionado pagamento de reconciliação relativo à atividade clínica do ano anterior. Este impacto foi no entanto parcialmente mitigado pelo aumento dos encargos com

protocolos (em 16%) e pelo ligeiro aumento, de 4%, nos encargos com a EG Edifício (em linha com o previsto contratualmente³¹);

- À semelhança do Hospital de Cascais, no Hospital de Braga apurou-se um decréscimo significativo dos encargos (em 13%), em virtude, sobretudo, de não ter ocorrido o designado pagamento de reconciliação à EG Estabelecimento, relativo à atividade do ano anterior (sendo de destacar que no ano anterior o pagamento de reconciliação foi anormalmente elevado, uma vez que teve por referência a atividade hospitalar desenvolvida por esta unidade no período 2009-2012). Este impacto permitiu assim minorar o efeito dos pagamentos realizados no 3.º trimestre de 2014 relativos ao Protocolo de Esclerose Múltipla (pagamentos estes sem paralelo no período homólogo), que justificaram, em grande medida, um aumento dos encargos com protocolos nesta unidade hospitalar em 2,1 milhões de euros;
- No Hospital de Loures os encargos registaram um incremento da ordem dos 2%, tendo sido este decorrente da evolução ocorrida ao nível da EG Estabelecimento, que apresentou encargos superiores aos do período homólogo, por via, essencialmente, do aumento da produção da unidade hospitalar. Ao contrário, no caso da EG Edifício, assistiu-se a uma diminuição de 3% dos encargos, decorrente, fundamentalmente, do facto de o pagamento de reconciliação realizado à entidade gestora no 3.º trimestre de 2014 ter sido inferior ao verificado no mesmo trimestre de 2013;
- No Hospital de Vila Franca de Xira registou-se um decréscimo de 7% dos encargos globais do sector público, explicado, em grande medida, pela diminuição dos encargos com a EG Edifício (-26%). Esta redução verificada no caso da EG Edifício foi decorrente do facto de o início da remuneração desta entidade gestora ter ocorrido apenas no 2.º trimestre de 2013 (em virtude da abertura da nova infraestrutura hospitalar em abril de 2013), o que se consubstanciou na distribuição da componente fixa (não indexada ao IPC) da remuneração anual à entidade gestora, naquele ano, em apenas 9 meses (ao invés de 12 meses), resultando assim num encargo mensal superior. Refira-se, contudo, que o impacto da redução dos pagamentos à EG Edifício, no total de encargos com esta PPP, foi parcialmente limitado pelo aumento da produção prevista para esta unidade hospitalar, o qual resultou num aumento dos encargos com a EG Estabelecimento em 8% face ao período homólogo;
- De notar que, contrariamente ao inicialmente previsto, e devido ao atraso na transição das operações para o novo contrato do SNS (de prestação de serviços para Centro de Atendimento), a parceria CA SNS apresentou encargos no 3.º trimestre do corrente ano. Importa contudo realçar que, nos próximos trimestres

³¹ A remuneração anual da EG Edifício é composta por uma componente revisível em função do IPC e outra não revisível, encontrando-se o valor desta última estipulado no contrato, no qual era já previsto um aumento desta componente de 2013 para 2014.

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.

4.3.4 Sector Segurança

4.3.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

4.3.4.2 Evolução dos fluxos financeiros acumulados

Quadro 17 – Encargos acumulados com a PPP da segurança no 3.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

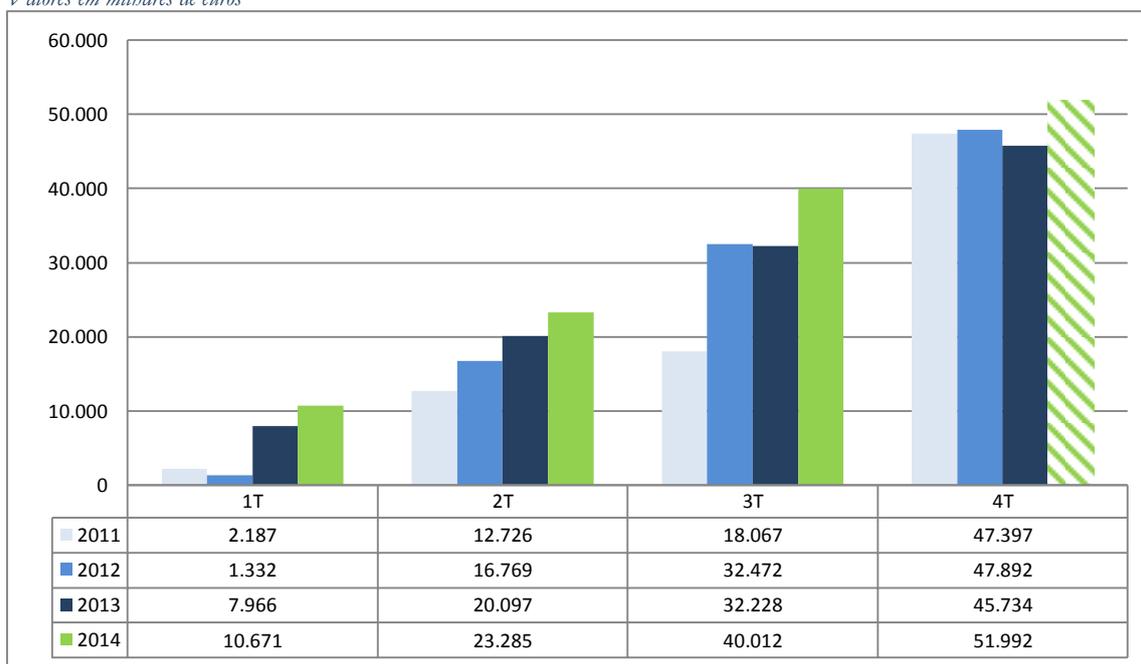
PPP Segurança	AC 2014	AC 2013	Δ AC 2014 / AC 2013	2014P	% Execução
Concessão Siresp	40.012	32.228	24%	51.992	77%

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

Os encargos suportados com a parceria SIRESP registaram um aumento considerável (de 24%) no período compreendido entre janeiro e setembro de 2014, face a igual período de 2013, salientando-se, porém, que esta variação não representa qualquer aumento face aos encargos contratualmente previstos (os quais apesar de fixos são sujeitos, naturalmente, aos ajustamentos pelo IPC e por deduções – quando estas existirem –, tal como detalhado acima). Assim, 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, e acima de tudo, diferentes prazos médios de pagamento das faturas apresentadas pelo SIRESP por parte do Estado Português. A este respeito destaque-se que a fatura devida a janeiro de 2013 foi antecipada para 2012, ao passo que no presente trimestre foi antecipada uma fatura devida apenas no trimestre seguinte. Desta forma, até setembro de 2013 foram pagas faturas referentes a 8 períodos mensais, ao passo que em igual período de 2014 foram pagas faturas referentes a 10 períodos mensais, pelo que os valores 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.

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 DGIE

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2014 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2014, sem consideração das cativações orçamentais.

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. A este respeito, note-se que o valor final do ano de 2013 incorpora apenas 11 faturas mensais (devido à antecipação do pagamento de uma fatura em 2012), enquanto o valor previsto para 2014 contempla já 12 faturas mensais. À parte das questões relativas à temporalidade dos pagamentos, a evolução dos encargos espelha o previsto contratualmente, tendo em conta, naturalmente, a capacidade instalada³², não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

³² 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.

4.3.4.3 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 18 – Encargos com a PPP da segurança no 3.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T2014	2T2014	3T2014	3T2013	Δ 3T2014 / 3T2013
Concessão Siresp	10.671	12.614	16.727	12.131	38%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGIE

No 3.º trimestre de 2014, os encargos suportados com a parceria SIRESP apresentaram um acentuado acréscimo (de 38%) face ao período homólogo anterior que, à semelhança do que se tem vindo a verificar ao longo do ano, não representou qualquer aumento face aos encargos contratualmente previstos, refletindo unicamente o disposto contratualmente (ao nível da componente não revisível da remuneração) e o ajustamento relativo ao IPC, e, sobretudo, a diferente temporalidade no pagamento das faturas mensais por parte do Estado Português, que resultou no pagamento neste trimestre de faturas referentes a 4 períodos mensais, ao passo que no trimestre homólogo haviam sido liquidadas 3 faturas mensais. Assim, poderá concluir-se que, quando comparados os fluxos financeiros relativos ao 3º trimestre de 2014 com os do período homólogo, verifica-se que efetivamente os mesmos 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 OE2014, as previsões de encargos líquidos para 2014 atingem o montante de 1.645 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (71%) e PPP da saúde (25%). 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 OE2014.

Quadro 19 – Encargos plurianuais

Valores em Milhões de Euros

Sectores	2013 Real	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Rodoviárias	511	1.166	1.097	1.121	967	938	877	901	833	790
<i>Encargos brutos</i>	805	1.442	1.388	1.472	1.334	1.326	1.284	1.336	1.281	1.252
<i>Receitas</i>	294	276	291	351	368	388	408	435	448	462
Ferrovíárias	10	9	9	9						
Saúde	401	418	398	397	391	384	273	180	142	51
Segurança	46	52	51	49	47	46	31	32	12	0
Total	968	1.645	1.554	1.576	1.414	1.377	1.189	1.121	996	849

Sectores	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Rodoviárias	659	571	421	356	208	166	124	115	202
<i>Encargos brutos</i>	1.139	1.067	1.052	973	846	822	756	608	524
<i>Receitas</i>	480	496	631	617	637	656	632	493	323
Ferrovíárias	9								
Saúde	36	39	39	36	35	35	38	38	36
Segurança	0								
Total	704	619	469	401	252	210	170	162	246

Sectores	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Rodoviárias	135	120	126	105	104	87	74	-11	-4	0
<i>Encargos brutos</i>	357	305	312	293	242	208	196	4	0	0
<i>Receitas</i>	222	185	186	188	138	122	122	14	4	0
Ferrovíárias	9	0	0	0						
Saúde	34	33	31	31	31	31	27	20	7	3
Segurança	0	0	0							
Total	178	152	157	136	135	117	102	10	3	3

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

Nota: Valores previstos a preços constantes com IVA (quando aplicável), constantes do Relatório do OE 2014.

Importa ter presente que a interpretação do aumento de encargos previsto para 2014 (tendo em conta os valores reais de 2013, apresentados no *Quadro 19* anterior) deverá ser realizada, considerando o facto de este ser o ano em que se iniciam os pagamentos por disponibilidade relativos às subconcessões rodoviárias da EP, tendo em conta a dilação do

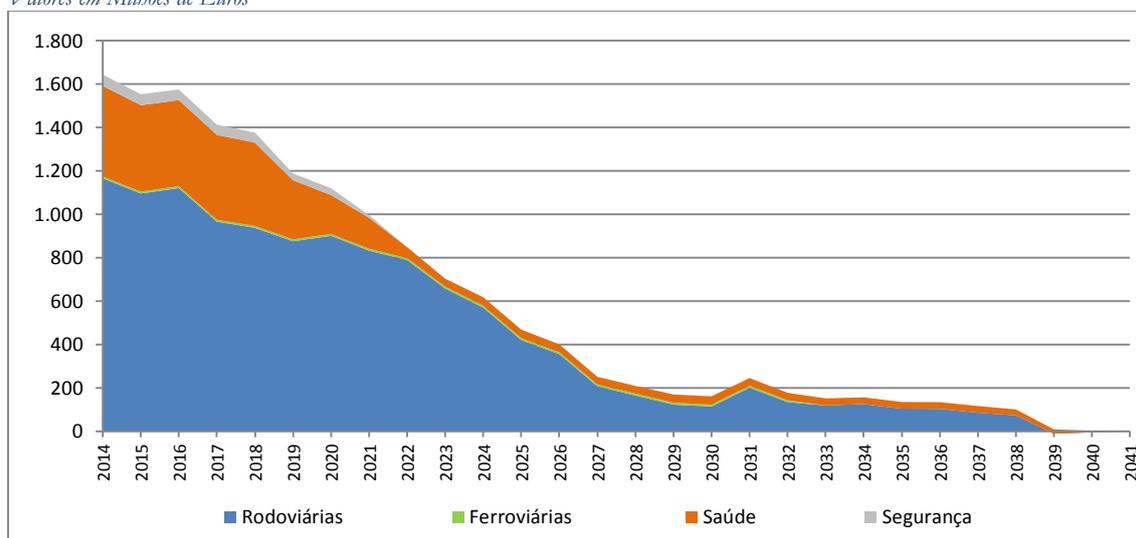
início dos referidos pagamentos, por um período de cinco anos, prevista nos termos dos contratos celebrados. Por outro lado, cumpre destacar que as projeções apresentadas para o setor rodoviário incorporam já o objetivo de revisão dos contratos relativos às concessões/subconcessões no âmbito do processo 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 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.

Cumpre realçar que, de acordo com o Relatório do OE2015, publicado em outubro deste ano, pelo Ministério das Finanças, as últimas estimativas disponíveis relativamente ao montante previsto de encargos líquidos com as PPP para o ano de 2014 apontam para um valor de 1.458 milhões de euros, representando este uma redução de cerca de 11% face ao previsto anteriormente no Relatório do OE2014. A revisão em baixa do orçamento relativo aos encargos globais com PPP para o ano de 2014 atribui-se, sobretudo, ao sector rodoviário, onde se espera um valor global de encargos líquidos da ordem dos 988 milhões de euros (face aos 1.166 milhões de euros estimados no Relatório do OE2014), o qual representa, ainda assim, um aumento substancial face ao valor real de 2013, sendo este crescimento justificado pelo mencionado início do pagamento às subconcessionárias.

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 2014.

6. Anexos

Quadro 20 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector

Valores em Milhões de Euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€ (1)	Dimensão km
Concessão Lusoponte	Lusoponte Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	30	854	17
Concessão Norte	Ascendi Norte - Auto Estradas do Norte, S.A.	1999	36	979	175
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlantico - Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1999	30	573	170
Concessão Brisa (2)	Brisa – Auto-estradas de Portugal, S.A.	2000	35	2.703	1099
Concessão Litoral Centro (3)	Brisal – Auto-estradas do Litoral, S.A.	2004	30	586	92
Concessão Beira Interior	Scutvias, Auto-Estradas da Beira Interior S.A.	1999	30	624	174
Concessão Costa de Prata	Ascendi Costa de Prata - Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30	400	110
Concessão Algarve	EUROSCUT - Soc. Concessionária da SCUT do Algarve, S.A.	2000	30	253	127
Concessão Interior Norte	NORSCUT - Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	692	155
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta - Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30	799	173
Concessão Norte Litoral	Sociedade Concessionária da SCUT do Norte Litoral, S.A.	2001	30	334	120
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto - Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30	551	56
Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa - Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30	233	23
Concessão Douro Litoral	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	27	781	129
Subconcessão Transmontana	Auto-Estradas XXI- Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	609	190
Subconcessão Douro Interior	Ascendi Douro - Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	697	241
Subconcessão Baixo Alentejo	SPER – Sociedade Portuguesa de Exploração Rodoviária, S.A.	2009	30	173	40
Subconcessão Baixo Tejo	AEBT Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	30	243	60
Subconcessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009	30	47	-
Subconcessão Litoral Oeste	AELO – Auto-Estrada do Litoral Oeste, S.A.	2009	30	444	110
Subconcessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior – Auto Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010	30	741	489
Sector Ferroviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
Metro Sul Tejo	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.	2002	30	386	14
Transp. Ferroviário eixo-norte/sul (3)	Fertagus - Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	11+9	20	54
Sector Saúde	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas
H. Braga - Gestão do Estabelecimento	Escala Braga - Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10	30	705
H. Braga - Gestão do Edifício	Escala Braga - Gestora Edifício, S.A.	2009	30	124	705
H. Cascais - Gestão do Estabelecimento	HPP Saúde – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10	35	277
H. Cascais - Gestão do Edifício	TDHOSP – Gestão de Edifício Hospitalar, S.A.	2008	30	53	277
H. Loures - Gestão do Estabelecimento	SGHL - Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A.	2009	10	29	424
H. Loures - Gestão do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	84	424
H. V Franca - Gestão do Estabelecimento	Escala Vila Franca – Soc. Gest. do Estabelecimento, S.A.	2010	10	17	280
H. V Franca - Gestão do Edifício	Escala Vila Franca - Soc. Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280
Sector Segurança	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	
SIRESP	SIRESP - Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.	2006	15	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).

Quadro 21 – Variação do Tráfego Médio Diário por Concessão em períodos homólogos

Mês	Jul			Ago			Set					
	2013	2014	Var.	2013	2014	Var.	2013	2014	Var.			
Concessão												
Algarve	12.602	13.642	8,3%	↑	18.347	20.269	10,5%	↑	10.027	10.750	7,2%	↑
Beira Interior	6.216	6.371	2,5%	↑	8.939	9.644	7,9%	↑	5.772	5.879	1,9%	↑
Beiras Litoral e Alta	9.792	9.941	1,5%	↑	13.131	13.548	3,2%	↑	8.755	8.725	-0,3%	↓
Brisa	20.698	21.847	5,5%	↑	24.346	26.268	7,9%	↑	19.490	20.300	4,2%	↑
Costa de Prata	20.613	21.212	2,9%	↑	21.761	22.151	1,8%	↑	19.065	19.600	2,8%	↑
Douro Litoral	5.041	5.808	15,2%	↑	5.036	5.777	14,7%	↑	4.931	5.696	15,5%	↑
Estradas de Portugal	7.448	7.419	-0,4%	↓	8.138	8.512	4,6%	↑	6.992	7.143	2,2%	↑
Grande Lisboa	21.482	22.081	2,8%	↑	18.757	19.579	4,4%	↑	21.399	21.912	2,4%	↑
Grande Porto	20.992	22.160	5,6%	↑	20.010	20.560	2,8%	↑	19.681	20.758	5,5%	↑
Interior Norte	4.621	4.679	1,3%	↑	7.129	7.489	5,1%	↑	4.253	4.286	0,8%	↑
Litoral Centro	5.740	6.169	7,5%	↑	7.449	8.976	20,5%	↑	5.253	5.417	3,1%	↑
Lusoponte	81.247	81.689	0,5%	↑	78.851	79.668	1,0%	↑	76.514	77.180	0,9%	↑
Norte	9.387	9.867	5,1%	↑	12.484	12.968	3,9%	↑	8.125	8.269	1,8%	↑
Norte Litoral	22.103	22.594	2,2%	↑	25.075	25.939	3,4%	↑	20.343	20.742	2,0%	↑
Oeste	17.283	17.589	1,8%	↑	18.305	19.256	5,2%	↑	15.896	16.408	3,2%	↑
Média Ponderada	15.288	15.835	3,6%	↑	17.852	18.965	6,2%	↑	14.118	14.579	3,3%	↑

Fonte: IMT, Relatório de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas - 3º Trimestre 2014

Nota: O contrato da Concessão do Túnel do Marão foi rescindido pelo Estado Português durante o 2.º trimestre de 2013, tendo revertido os troços da rede incluídos no contrato para a EP.