



**Boletim Trimestral PPP – 1.º Trimestre de 2013**

**U T A P**

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

**MINISTÉRIO DAS FINANÇAS**

## Conteúdos

<b>1. Introdução e enquadramento .....</b>	<b>6</b>
<b>2. Factos relevantes.....</b>	<b>7</b>
2.1 Processo de negociação dos contratos de PPP rodoviárias.....	7
2.2 Nomeação da Comissão de avaliação do “Projeto Hospital Lisboa Oriental”.....	8
<b>3. Encargos liquidados pelos parceiros públicos .....</b>	<b>9</b>
3.1 Síntese do Trimestre .....	9
3.2 Análise Sectorial dos fluxos financeiros .....	11
3.2.1 Sector Rodoviário .....	11
3.2.2 Sector Ferroviário .....	17
3.2.3 Sector Saúde.....	19
3.2.4 Sector Segurança.....	22
<b>4. Projeções de encargos globais.....</b>	<b>24</b>
<b>5. Anexos .....</b>	<b>26</b>

## Índice de Quadros

Quadro 1 – Encargos líquidos por sector no 1.º trimestre 2013, respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto (P) .....	9
Quadro 2 – Encargos líquidos por concessão rodoviária no 1.º trimestre de 2013 .....	12
Quadro 3 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 1.º trimestre de 2013 .....	14
Quadro 4 – Proveitos por concessão no 1.º trimestre de 2013.....	15
Quadro 5 – Nível de cobertura dos encargos no 1.º trimestre de 2013 .....	16
Quadro 6 – Encargos líquidos por concessão ferroviária no 1.º trimestre de 2013 .....	18
Quadro 7 – Encargos líquidos por concessão na saúde no 1.º trimestre de 2013 .....	20
Quadro 8 – Encargos na PPP segurança no 1.º trimestre de 2013 .....	23
Quadro 9 – Encargos plurianuais .....	24
Quadro 10 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector .....	26

## Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013) .....	10
Gráfico 2 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector rodoviário, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013) .....	11
Gráfico 3 – Evolução dos encargos por trimestre no sector rodoviário.....	11
Gráfico 4 – As principais concessões no 1.º trimestre de 2013, em termos de encargos líquidos para o Estado .....	13
Gráfico 5 – Evolução dos proveitos por trimestre no sector rodoviário.....	14
Gráfico 6 – Nível de execução no 1.º trimestre de 2013, encargos e proveitos rodoviários, face aos valores anuais previstos no OE2013 .....	16
Gráfico 7 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013) .....	18
Gráfico 8 – Evolução dos encargos por trimestre das atuais concessões ferroviárias .....	18
Gráfico 9 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013) .....	19
Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos por trimestre no sector da saúde.....	19
Gráfico 11 – Encargos dos hospitais PPP no 1.º trimestre de 2013.....	21
Gráfico 12 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013) .....	22
Gráfico 13 – Evolução dos encargos líquidos por trimestre no sector segurança.....	23
Gráfico 14 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais .....	25

## Acrónimos

1 Trim 2013	(1T2013) 1.º Trimestre de 2013
2013P	Previsão para 2013
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde
AVF	Alta Velocidade Ferroviária
BEI	Banco Europeu de Investimento
CA SNS	Centro de Atendimento do Serviço Nacional de Saúde
CMFRS	Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul
CPC	Custo Público Comparável
DGIE	Direcção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos
DGS	Direcção Geral de Saúde
DGTF	Direcção Geral do Tesouro e Finanças
EGC	Entidades Gestoras dos Contratos
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
Encargos Líq.	Encargos Líquidos = Encargos Brutos + Compensações e REF – Receitas
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, IP
InIR	Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, IP
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MST	Metro Sul Tejo
OE	Orçamento de Estado
PPP	Parceria Público-Privada
PREMAC	Plano de Redução e Melhoria da Administração Central
REF	Reequilíbrio Económico-financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
TMD	Tráfego Médio Diário
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
Var. 2013/2012	(ou $\Delta$ 2013/2012) Variação ocorrida entre o ano de 2013 e o ano de 2012

## Notas metodológicas

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

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

- 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 restantes valores incluem IVA à taxa legal aplicável;
- Os encargos brutos incluem todos os pagamentos efetuados pelo Concedente, designadamente remunerações contratuais, compensações ao investimento, e reposição de equilíbrios financeiros;
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre encargos brutos e as receitas da atividade (ex: cobrança de portagens) arrecadadas pelo Concedente e/ou representante do Estado;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos previstos são apresentados a preços constantes de 2012 incluindo, quando aplicável, IVA (em milhões de euros), correspondendo aos referenciados no relatório do OE para 2013;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos previstos incluem as receitas e os encargos estimados até ao termo de cada contrato de PPP;
- Os valores apresentados são arredondados à unidade mais próxima.

## 1. Introdução e enquadramento

A Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (“UTAP”), entidade administrativa, sob a tutela do Ministério das Finanças, apresenta o boletim da informação financeira relacionada com as PPP, referente ao 1.º trimestre de 2013, em cumprimento do disposto no Decreto-Lei 111/2012, de 23 de maio.

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

Os fluxos financeiros apresentados neste relatório proporcionam uma visão da execução dos valores de despesas e receitas do sector público com PPP durante o 1º trimestre de 2013.

Na sua análise, é importante destacar que os valores correspondentes ao primeiro trimestre de cada ano incluem frequentemente acertos e correcções face ao ano precedente, o que, por vezes, condiciona a análise comparativa com períodos homólogos.

De salientar que, em termos previsionais, os valores que são apresentados, relativamente aos encargos com as PPP têm implícito o resultado das negociações dos contratos das PPP rodoviárias, em linha com as previsões do OE2013.

Não obstante os resultados deste processo negocial que são já conhecidos indiciarem o cumprimento dos objetivos estabelecidos no artigo 143º da Lei nº 66-B/2012, os valores reais relativos ao primeiro trimestre de 2013 não refletem ainda as reduções exptáveis na despesa, decorrente destas negociações.

Com efeito, a concretização destas poupanças só será materializada, relativamente ao exercício de 2013, após a alteração das bases da concessão relativamente a cada uma das PPP em renegociação e da assinatura das alterações aos respetivos contratos, processo que terá de ser antecedido da aprovação por parte das respetivas entidades financiadoras.

Assim sendo, o impacto destas poupanças apenas será refletido no segundo semestre do ano, embora contemplando, em termos financeiros, a redução global de encargos prevista para a totalidade do ano. Estes factos encontram-se devidamente analisados e comentados no presente relatório.

## 2. Factos relevantes

### 2.1 Processo de negociação dos contratos de PPP rodoviárias

Durante o mês de dezembro foi dado início formal ao processo de renegociação dos contratos referentes às seguintes PPP do sector rodoviário: (i) concessões ex-SCUT do Norte Litoral, do Grande Porto, do Interior Norte, da Costa de Prata, das Beiras Litoral e Alta, da Beira Interior e do Algarve; (ii) concessões de portagem real do Norte e da Grande Lisboa; e (iii) subconcessões da Estradas de Portugal, a saber, Autoestrada Transmontana, do Baixo Tejo, do Baixo Alentejo, do Litoral Oeste, do Pinhal Interior e do Algarve Litoral.

Os trabalhos da Comissão nomeada, para o efeito, pelo coordenador da UTAP através do Despacho n.º 16.198-F/2012, de 19 de dezembro, tiveram início nos primeiros dias de janeiro, tendo sido já realizadas mais de meia centena de reuniões, formais e técnicas, entre a Comissão e os parceiros privados. As linhas estratégicas discutidas para a reforma dos contratos e consequente redução dos encargos públicos a estes associados foram as seguintes:

- Redução das TIR acionistas previstas em Caso Base para níveis compatíveis com a tipologia de riscos assumidos pelas Concessionárias.
- Redução dos custos operacionais das concessionárias, em sintonia com a adequação dos níveis de serviço exigíveis com os *standards* e práticas europeias;
- Eliminação, em cada Caso Base, dos custos associados às grandes reparações relacionadas com repavimentação, até agora pagos antecipadamente pelo Concedente, com base numa mera previsão de ocorrência. Futuramente, estes encargos apenas suportados pelo parceiro público se, e quando, vier efetivamente a ser necessária a realização de uma grande reparação, com base em critérios técnicos acordados com cada concessionária; e
- Dedução dos saldos de contas de reserva das concessionárias afetas a grandes reparações, aos pagamentos a efetuar pelo Concedente e supressão de reforços futuros destas contas.

No momento do lançamento das negociações, em Dezembro de 2012, o Governo fixou um objectivo de poupanças para 2013 de 250 milhões de euros, correspondente a cerca de 30% dos encargos brutos deste ano com as PPP rodoviárias. Este esforço de poupança deverá ainda manter-se de forma sustentada nos exercícios seguintes.<sup>1</sup> À data de emissão do presente Relatório foram já celebrados Memorandos de Entendimento e protocolos de acordo com sete concessionárias, que permitem antecipar a concretização dos objetivos estabelecidos para 2013.

---

<sup>1</sup> Através das orientações aprovadas pelo Conselho de Ministros de 17 de abril de 2013, o Governo determinou objetivos adicionais de reduções de encargos com as PPP rodoviárias de 50 milhões de euros para 2013.

## 2.2 Nomeação da Comissão de avaliação do “Projeto Hospital Lisboa Oriental”

Em 22 de fevereiro de 2013, por despacho<sup>2</sup> do Sr. Ministro de Estado e das Finanças e do Sr. Ministro da Saúde, foi nomeada a Comissão de Avaliação da Prossecução de Desenvolvimento do Projeto relativo ao Hospital de Lisboa Oriental (“HLO”) com o objetivo de averiguar se a proposta final apresentada pelo agrupamento vencedor do concurso público lançado em 2008, bem como o próprio concurso público se apresentam ainda válidos e se a própria proposta é ainda exequível, face à atual conjuntura económica e financeira.

Mais especificamente, a Comissão tem por missão: (i) analisar um cenário de eventual adjudicação do processo em curso, tendo em conta os diversos riscos jurídicos decorrentes das vicissitudes no procedimento de concurso; e (ii) analisar a viabilidade financeira e comportabilidade orçamental do projecto.

A Comissão deve apresentar as suas conclusões sobre a existência de condições para a prossecução do projeto no prazo máximo de 90 dias a contar do dia 2 de março, data de entrada em vigor do despacho de nomeação.

---

<sup>2</sup> Despacho n.º 3301/2013, de 22 de fevereiro, do Sr. Ministro de Estado e das Finanças, e do Sr. Ministro da Saúde foi publicado no Diário da República, 2ª Série, N.º 43, de 1 de março de 2013.

### 3. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

#### 3.1 Síntese do Trimestre

No 1.º trimestre de 2013, o montante de encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos, no âmbito dos contratos de PPP, ascendeu a 339 milhões de euros, montante que corresponde a um aumento de 5% face ao período homólogo de 2012. Este valor resulta do aumento dos encargos das PPP ferroviárias, da saúde e da segurança, tendo-se verificado uma ligeira redução dos encargos das rodoviárias (-1%).

O nível de execução do trimestre corresponde a 38%, face ao previsto no Orçamento de Estado para 2013, fortemente influenciado pelo nível de execução do sector rodoviário (55%). Note-se contudo que, no caso das PPP rodoviárias, as previsões já refletem os objetivos de redução de encargos que foram fixados à respetiva Comissão de Renegociação, em linha com as disposições do OE2013. No entanto, a redução de 300 milhões de euros<sup>3</sup> que se perspetiva com estas PPP decorrentes das negociações em curso, apenas será concretizada no decurso do segundo semestre do corrente ano, embora abrangendo a totalidade do exercício.

Deste modo, os pagamentos já efetuados com estas PPP estão ainda de acordo com as obrigações existentes antes do processo negocial, só sendo ajustados após a alteração das bases da concessão relativamente a cada uma das PPP em renegociação e da assinatura das alterações aos respetivos contratos, processo que terá de ser antecedido da aprovação por parte das devidas entidades. Assim sendo, o elevado nível de execução do primeiro trimestre – e, potencialmente, do segundo trimestre –, será compensado com pagamentos mais reduzidos durante o segundo semestre de 2013, ou mesmo com eventuais devoluções de pagamentos em excesso, face às alterações contratuais que vierem a ocorrer, permitindo assim atingir as metas orçamentais.

Quadro 1 – Encargos líquidos por sector no 1.º trimestre 2013, respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto (P)

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2013	1T2012	Δ 1T2013/1T2012	2013P	% Execução
Ferrovíárias	1.975	0	-	12.045	16%
Segurança	7.966	1.332	498%	46.144	17%
Saúde	82.960	74.838	11%	376.219	22%
Rodoviárias	246.399	247.780	-1%	449.446	55%
<b>TOTAL</b>	<b>339.300</b>	<b>323.950</b>	<b>5%</b>	<b>883.853</b>	<b>38%</b>

Fonte: Entidades Gestoras dos Contratos

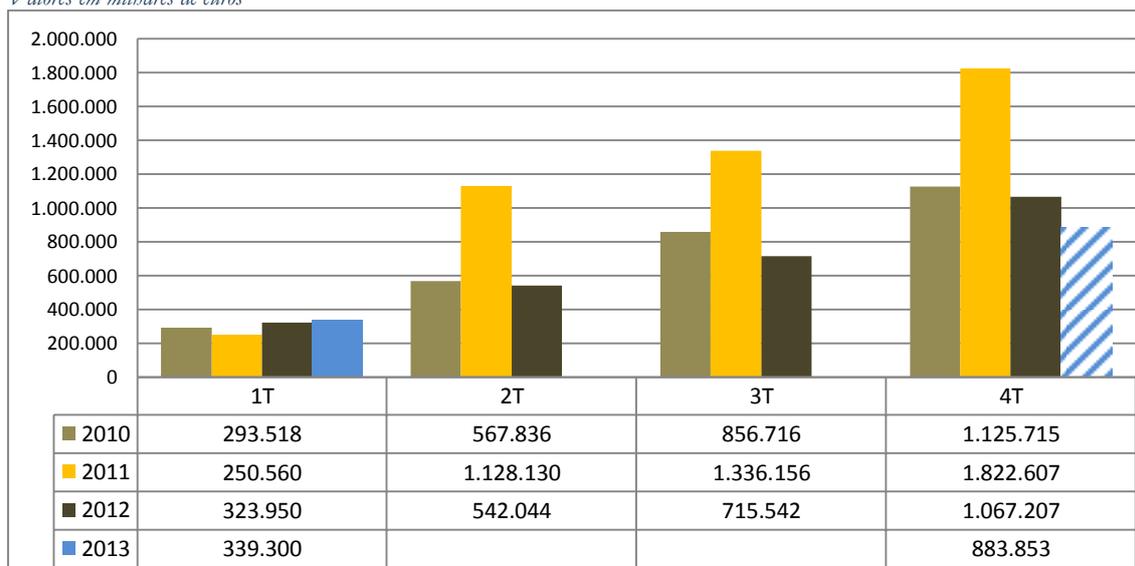
Nota: Os valores previstos para 2013, estão de acordo com o Relatório do OE2013. De salientar que este relatório previa uma redução de encargos com as PPP Rodoviárias de 250 Milhões de Euros, decorrentes de renegociações a realizar. Os valores revistos pelas orientações aprovadas pelo Conselho de Ministros de 17 de abril de 2013, apontam para uma redução superior em 50 milhões ao apresentado no OE2013.

<sup>3</sup> O Relatório do OE2013 previa uma redução inicial de 250 Milhões de Euros.

O gráfico seguinte reflete a evolução dos encargos líquidos trimestrais acumulados no período 2010-2013. O 4.º trimestre de 2013 apresenta o valor previsto dos encargos líquidos para o ano, de acordo com as previsões do OE2013.

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013)

Valores em milhares de euros



Fonte: Entidades Gestoras dos Contratos

Nota: A zona sombreada a azul no 4.º trimestre de 2013, corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2013

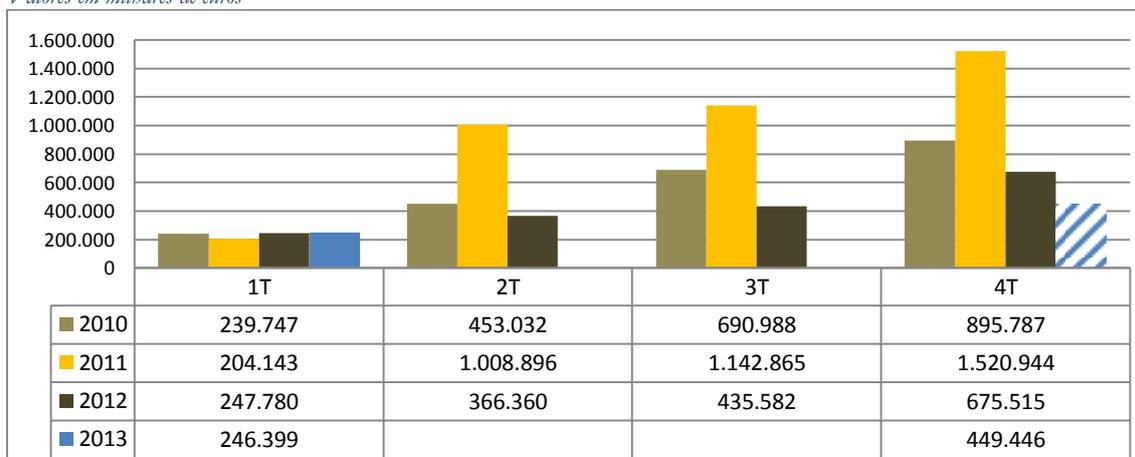
### 3.2 Análise Sectorial dos fluxos financeiros

#### 3.2.1 Sector Rodoviário

Os encargos com as parcerias rodoviárias no 1.º trimestre de 2013 ascenderam a 246.399 milhares de euros, registando um decréscimo de encargos líquidos para o Estado (-1%), face ao período homólogo do ano anterior, conforme se pode constatar no *quadro 2*.

Gráfico 2 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector rodoviário, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013)

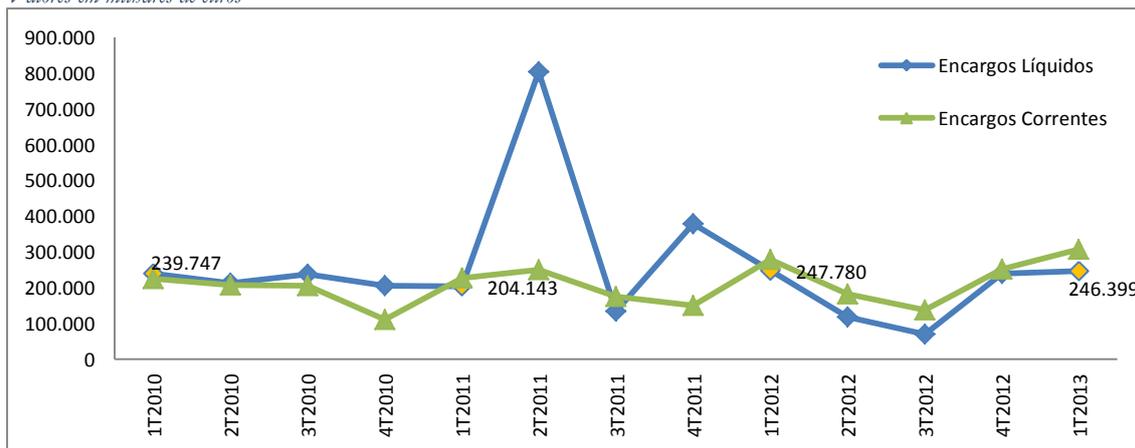
Valores em milhares de euros



Fonte: Estradas de Portugal e DGTF

Gráfico 3 – Evolução dos encargos por trimestre no sector rodoviário

Valores em milhares de euros



Fonte: Estradas de Portugal e DGTF

Nota: A linha dos encargos correntes não inclui proveitos e encargos extraordinários (de investimentos ou REF). A linha dos encargos líquidos engloba todos os fluxos financeiros realizados (encargos e proveitos).

Em termos de execução orçamental, os encargos com as PPP do sector rodoviário atingiram 55% do valor previsto, (*Quadro 1* anterior). No entanto, e como já foi comentado

anteriormente, os valores pagos não refletem ainda as poupanças decorrentes dos processos em renegociação e já acordadas com sete parceiros privados. Os acertos terão efeitos nos períodos seguintes, mais especificamente, nos pagamentos a realizar no 3.º e 4.º trimestre de 2013.

No quadro seguinte, é apresentado o detalhe dos encargos líquidos associados a cada parceria rodoviária, e a respetiva variação face ao período homólogo de 2012.

## Quadro 2 – Encargos líquidos por concessão rodoviária no 1.º trimestre de 2013

*Valores em milhares de euros*

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2013	1T2012	Δ 1T2013/1T2012
Concessão Algarve	16.967	12.615	35%
Concessão Beira Interior	65.756	44.809	47%
Concessão Interior Norte	33.017	31.176	6%
Concessão Beiras Litoral e Alta	41.638	73.803	-44%
Concessão Travessia do Tejo	4.061	28	14.452%
Concessão Grande Lisboa	5.982	5.649	6%
Concessão Oeste	29	18	58%
Concessão Costa de Prata	19.831	24.848	-20%
Concessão Grande Porto	28.871	30.022	-4%
Concessão Norte Litoral	14.311	14.179	1%
Concessão Túnel do Marão	0	1.182	-100%
Concessão Norte	23.863	12.550	90%
Concessão Brisa	-959	0	-
Outros <sup>(1)</sup>	-6.967	-3.098	125%
<b>TOTAL</b>	<b>246.399</b>	<b>247.780</b>	<b>-1%</b>

Fonte: Estradas de Portugal e DGTF

Nota: <sup>(1)</sup> Inclui receitas ou encargos diretos da EP (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21), e taxas de cobrança de subconcessões EP

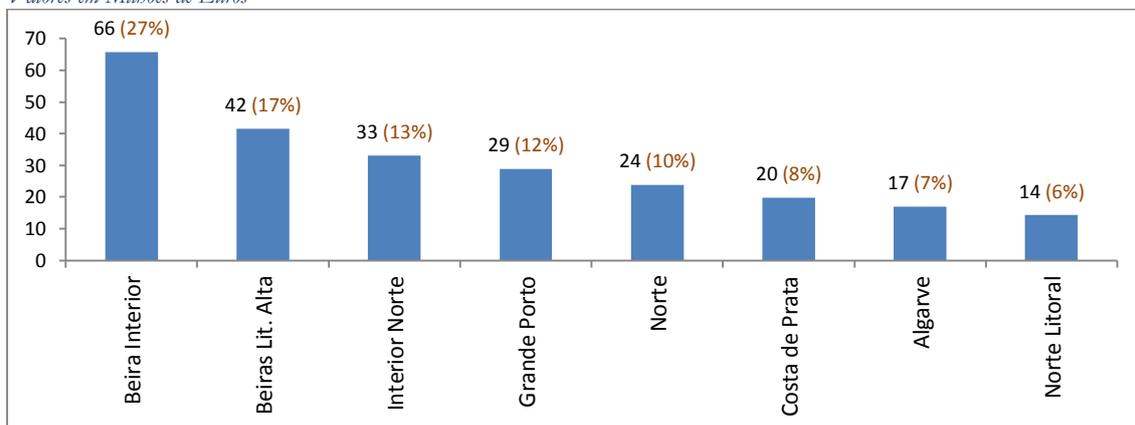
Importa referir alguns aspetos, para efeitos de clarificação dos desvios expostos:

- a) Nas concessões Algarve, Beira Interior e Interior Norte:
  - Verificou-se uma alteração da metodologia de cálculo das “rendas SCUT” a partir de 8 dezembro de 2011 (início da cobrança de portagens), não sendo, por isso, exatamente comparável a fração correspondente aos pagamentos de reconciliação dos anos 2011 (ocorrida no mês de janeiro de 2012) face a acertos do ano 2012 (efetuados em janeiro de 2013). Esta alteração decorreu de um acordo intercalar que visou acautelar o efeito decorrente da quebra de tráfego associada à introdução de portagens, à qual as concessionárias foram alheias;
  - O primeiro trimestre de 2013 engloba, para além dos pagamentos associados às “rendas SCUT”, os pagamentos decorrentes dos contratos de prestação de serviços de cobrança de portagens, os quais só começaram a ser efetuados a partir de junho de 2012;

- b) Na concessão Beira Litoral e Alta, os encargos relativos ao 1.º trimestre de 2012 englobam o pagamento do valor do investimento efetuado nos equipamentos de cobrança de portagens, incluindo os pórticos. Trata-se, no entanto, de um encargo extraordinário efetuado nesse trimestre, sem correspondência no período em análise, justificando assim a variação trimestral ocorrida;
- c) A concessão Travessia do Tejo (Lusoponte) teve um pagamento decorrente do acordo de reequilíbrio financeiro previsto no Acordo celebrado em Março de 2012, não comparável com o período anterior<sup>4</sup>;
- d) As variações ocorridas nas concessões da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte estão associadas à variação na tarifa diária de disponibilidade que se encontra contratualmente prevista. Note-se que, neste tipo de contratos, as rendas anuais estão muito associadas à cadência do serviço da dívida, podendo variar de forma significativa de ano para ano;
- e) Na concessão Túnel do Marão o pagamento referente ao 1.º trimestre de 2013 não foi realizado, devido ao atraso na apresentação da fatura por parte da concessionária;
- f) A receita gerada na concessão Brisa decorre da parcela de receitas de portagem decorrente da atualização de taxas que, nos termos da última renegociação deste contrato, passou a ser titularidade da EP<sup>5</sup>;

Gráfico 4 – As principais concessões no 1.º trimestre de 2013, em termos de encargos líquidos para o Estado

Valores em Milhões de Euros



Fonte: Estradas de Portugal

<sup>4</sup> O Acordo de Reequilíbrio Financeiro IX, celebrado em 29 de março de 2012, redefiniu os pagamentos à concessão e introduziu a cobrança de portagem no mês de agosto. De acordo com os fluxos financeiros definidos, não haverá mais pagamentos no corrente ano à Concessionária e em setembro o Estado deverá receber receitas de portagens relativas a agosto. O REF deve-se a compensações do Estado à Concessão face a valores pagos (por esta) nos anos de 2008, 2009, 2010, 2011 e 2012 a título de Taxa de Regulação de Infraestruturas Rodoviárias (TRIR) ao InIR.

<sup>5</sup> De acordo com o n.º 8 da Base XVI, do DL 247-C/2008, de 30 de Dezembro (Acordo Global Brisa de 2008), a partir da atualização tarifária referente ao ano de 2012 (inclusive), sempre que esta ocorra por valor superior a 90% do IPC, a Brisa entrega à EP, um montante anual equivalente a 85% do valor excedente.

Em termos de encargos líquidos para o Estado, as concessões mais onerosas para o Estado, neste trimestre, foram as Concessões da Beira Interior, Beira Litoral e Alta e Interior Norte (todas elas ex-SCUT) e que, no conjunto, representam 57% do total dos encargos líquidos pagos pelo Estado no sector rodoviário (*Gráfico 4* anterior) no 1.º trimestre de 2013.

No 1.º trimestre de 2013, verificou-se um acréscimo (+4%) de encargos brutos (incluindo reequilíbrios financeiros ocorridos – Lusoponte), face ao período homólogo.

### Quadro 3 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 1.º trimestre de 2013

Valores em milhares de euros

ENCARGOS BRUTOS	1T2013	1T2012	Δ 1T2013/1T2012
Concessão Algarve	20.577	14.243	44%
Concessão Beira Interior	71.394	50.645	41%
Concessão Interior Norte	36.800	32.707	13%
Concessão Beiras Litoral e Alta	51.793	80.727	-36%
Concessão Travessia do Tejo	4.061	28	14.452%
Concessão Grande Lisboa	8.116	8.011	1%
Concessão Oeste	29	18	58%
Concessão Costa de Prata	27.191	31.684	-14%
Concessão Grande Porto	34.691	35.403	-2%
Concessão Norte Litoral	20.862	20.066	4%
Concessão Túnel do Marão	0	1.182	-100%
Concessão Norte	35.513	24.942	42%
Outros (¹)	68	354	-81%
<b>TOTAL</b>	<b>311.095</b>	<b>300.010</b>	<b>4%</b>

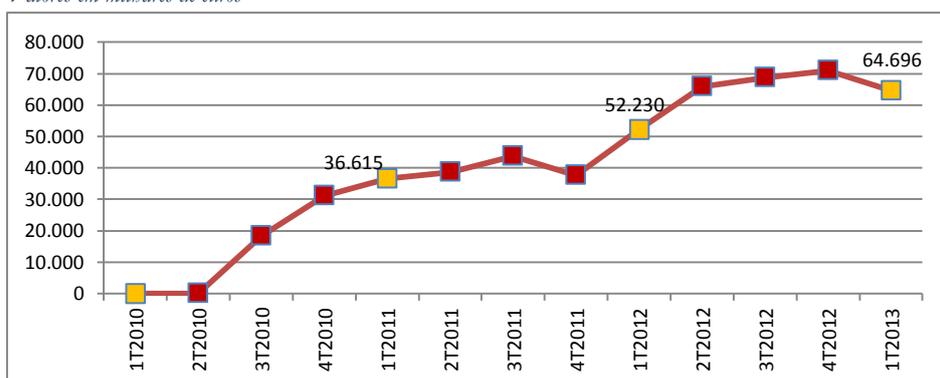
Fonte: Estradas de Portugal

Nota: (¹) Inclui encargos diretos da EP (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21).

No 1.º trimestre, o Estado obteve 64.696 milhares de euros de proveitos com as PPP rodoviárias (*no Gráfico 5*).

### Gráfico 5 – Evolução dos proveitos por trimestre no sector rodoviário

Valores em milhares de euros



Fonte: Estradas de Portugal

A evolução das receitas, ao longo do período considerado, foi influenciada por diversos fatores, com predominância para os que estão associados ao aumento de vias portajadas, como é o caso, designadamente, do 3º trimestre de 2010 e do 1º trimestre de 2011, a que estão igualmente associados efeitos de *ramp up*, caracterizados por uma quebra abrupta de tráfego após a introdução de portagens, a que se segue um período de recuperação, mais ou menos lento, dado que é igualmente influenciado pela variação de outros parâmetros socio-económicos. No mesmo sentido, destaca-se ainda o efeito do *terminus* das medidas de discriminação positiva para os residentes nas zonas de influência de algumas das concessões, de que resultou um aumento das receitas de taxas de portagem.

Em sentido contrário, a quebra generalizada do tráfego em toda a rede viária nacional contribui igualmente para uma moderação da evolução das receitas de portagem. Há ainda a considerar, com comportamento mais atípico, as receitas decorrentes da cobrança coerciva, cuja apropriação pela EP ocorre de forma discreta, influenciando o comportamento das receitas, quando se comparam períodos temporais relativamente reduzidos.

#### Quadro 4 – Proveitos por concessão no 1.º trimestre de 2013

Valores em milhares de euros

PROVEITOS	1T2013	1T2012	Δ 1T2013/1T2012
Concessão Algarve	3.610	1.628	122%
Concessão Beira Interior	5.638	5.836	-3%
Concessão Interior Norte	3.783	1.531	147%
Concessão Beiras Litoral e Alta	10.155	6.923	47%
Concessão Grande Lisboa	2.134	2.362	-10%
Concessão Costa de Prata	7.361	6.837	8%
Concessão Grande Porto	5.820	5.381	8%
Concessão Norte Litoral	6.551	5.887	11%
Concessão Norte	11.650	12.392	-6%
Concessão Brisa	959	0	-
Outros (¹)	7.035	3.452	104%
<b>TOTAL</b>	<b>64.696</b>	<b>52.230</b>	<b>24%</b>

Fonte: Estradas de Portugal

Nota: (¹) inclui proveitos diretos da EP (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21), e taxas de cobrança de subconcessões da EP

Do *Quadro 4* dos proveitos das concessões rodoviárias, destaca-se o crescimento acentuado da receita no 1.º trimestre, face ao período homólogo, para a Concessão Interior Norte, Concessão Algarve e Concessão Beira Litoral e Alta. Estas concessões refletem o efeito do aumento do pagamento de portagens por via do *terminus* da medida de discriminação positiva<sup>6</sup> que esteve em vigor para os residentes locais durante o 1.º, 2.º e 3.º trimestre de 2012.

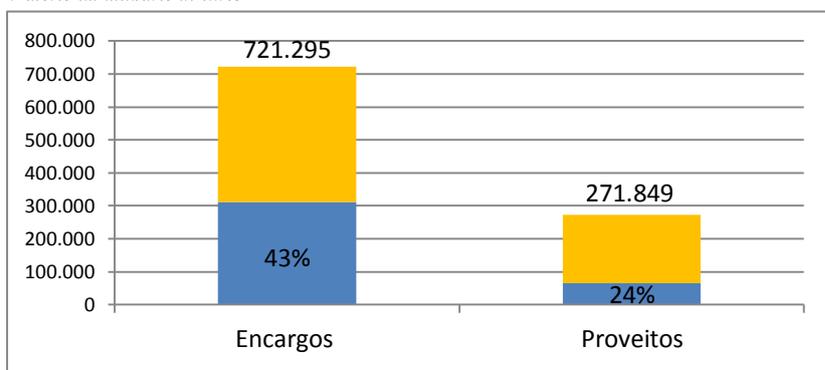
<sup>6</sup> O regime de discriminação positiva terminou a 30 de setembro de 2012 (conforme definido no artigo 5.º da Portaria n.º 211/2012, de 13 de julho), tendo entrado em vigor a 1 de outubro de 2012 um novo regime de descontos e taxas de portagem reduzidas a aplicar nas ex-SCUT, que assegurou a mitigação do impacto associado à introdução da cobrança de taxas de portagens nas regiões servidas por estas vias, respeitando a legislação vigente na União Europeia.

A Concessão Norte (com 11.650 milhares de euros) e a Concessão Beiras Litoral e Alta (com 10.155 milhares de euros), assumem 34% das receitas totais obtidas nas concessões rodoviárias, de acordo com os valores apresentados no quadro anterior.

O gráfico seguinte, expressa o nível de execução orçamental, no primeiro trimestre de 2013, nas componentes de encargos e de receitas, face aos valores anuais previstos. O primeiro aparenta um nível de execução muito elevado, dado que a previsão de encargos totais do ano incorpora os efeitos das reduções de encargos previstas nas renegociações em curso, conforme já referido.

Gráfico 6 – Nível de execução no 1.º trimestre de 2013, encargos e proveitos rodoviários, face aos valores anuais previstos no OE2013

Valores em milhares de euros



Fonte: Estradas de Portugal e Relatório do OE2013

Quadro 5 – Nível de cobertura dos encargos no 1.º trimestre de 2013

Valores em milhares de euros

PROVEITOS / ENCARGOS	Encargos	Proveitos	Défice	Taxa de Cobertura
Concessão Algarve	20.577	3.610	16.967	18%
Concessão Beira Interior	71.394	5.638	65.756	8%
Concessão Interior Norte	36.800	3.783	33.017	10%
Concessão Beiras Litoral e Alta	51.793	10.155	41.638	20%
Concessão Travessia do Tejo	4.061	0	4.061	n.a.
Concessão Grande Lisboa	8.116	2.134	5.982	26%
Concessão Oeste	29	0	29	n.a.
Concessão Costa de Prata	27.191	7.361	19.831	27%
Concessão Grande Porto	34.691	5.820	28.871	17%
Concessão Norte Litoral	20.862	6.551	14.311	31%
Concessão Norte	35.513	11.650	23.863	33%
Concessão Brisa	0	959	-959	-
Outros <sup>(1)</sup>	68	7.035	-6.967	10.284%
<b>TOTAL</b>	<b>311.095</b>	<b>64.696</b>	<b>246.399</b>	<b>21%</b>

Fonte: Estradas de Portugal

Nota: <sup>(1)</sup> Inclui encargos e proveitos diretos da EP (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21), e taxas de cobrança de subconcessões EP

Na análise cruzada, entre os encargos correntes e as receitas obtidas, por concessão, confirma-se que as receitas de portagem ainda são insuficientes para assegurar a cobertura dos encargos suportados com o pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração. O nível de cobertura média dos encargos brutos situa-se nos 21%.

As concessões Norte, Norte Litoral, e Costa de Prata apresentam os melhores índices de cobertura, com taxas de 33%, 31% e 27% respetivamente. Em sentido contrário, a concessão Beira Interior e concessão Interior Norte apresentam uma reduzida taxa de cobertura, assegurando apenas 8% e 10% dos respetivos encargos.

Note-se, contudo, que esta situação é perfeitamente compreensível, 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, como 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 será, pelo menos, o dobro deste período.

No *Quadro 5* anterior, importa destacar que no grupo «Outros» estão incluídas as subconcessões da EP, Pinhal Interior, Baixo Tejo, Litoral Oeste e Transmontana que apresentaram 2.370 milhares de euros de receitas no trimestre em análise, decorrentes da cobrança de receitas de taxas de portagem, que são titularidade da EP. Note-se contudo que, de acordo com os respetivos contratos, o pagamento das rendas de disponibilidade, pela EP, apenas se iniciará em 2014 e 2015.

### 3.2.2 Sector Ferroviário

No sector ferroviário foram pagos 1.975 milhares de euros, no 1.º trimestre de 2013, à Concessão do MST<sup>7</sup>. De salientar que, no modelo contratualizado o Concedente garantiu um nível de procura anual que, em 2012, corresponderia a 89.597.709 passageiros-Km, a que corresponderia uma receita de 10.558 milhares de euros. Contudo, este nível de procura nunca chegou a ser atingido, nem em 2012 nem em anos anteriores, o que tem obrigado o Concedente a pagar à Concessionária, numa base trimestral, o diferencial entre a receita real e a que corresponderia ao nível de procura contratualmente previsto.

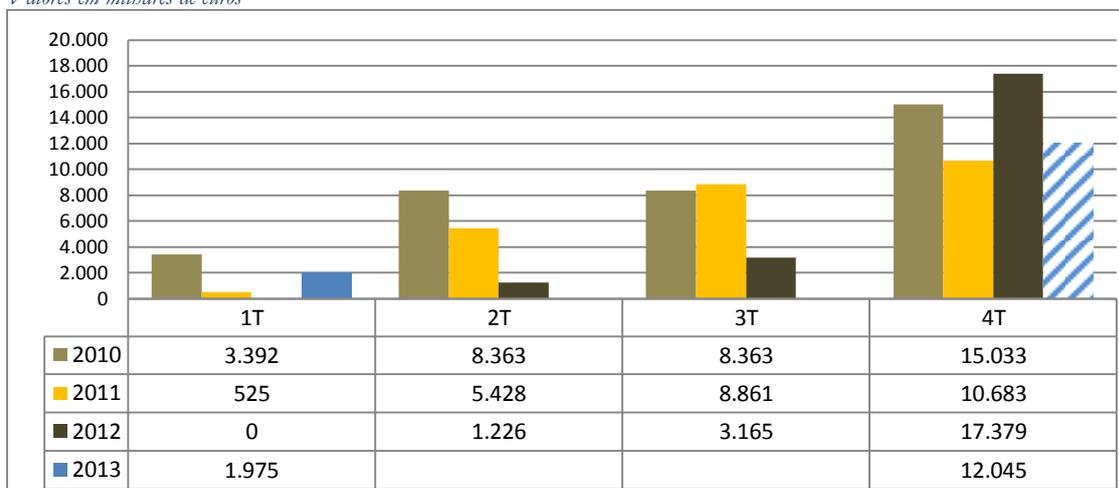
Note-se que os pagamentos a cargo do Concedente só podem ocorrer depois de efetuado um conjunto de validações a cargo do IMT e da IGF, e depois de devidamente fundamentados pela concessionária, o que conduz a algum desfasamento entre a ocorrência do diferencial e o respetivo pagamento, justificando assim as variações significativas ocorridas entre períodos, conforme demonstrado nos gráficos seguintes.

---

<sup>7</sup> Valores relativos a compensações do 2.º trimestre de 2012, face ao nível de procura verificado.

Gráfico 7 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013)

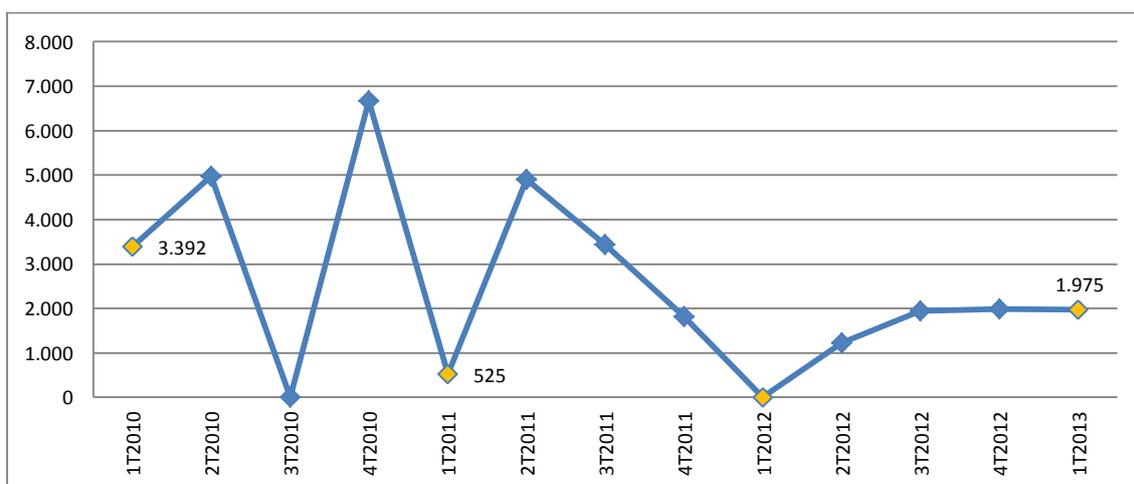
Valores em milhares de euros



Fonte: DGTF

Gráfico 8 – Evolução dos encargos por trimestre das atuais concessões ferroviárias

Valores em milhares de euros



Fonte: DGTF

Quadro 6 – Encargos líquidos por concessão ferroviária no 1.º trimestre de 2013

Valores em milhares de euros

PPP FERROVIARIAS	1T2013	1T2012	Δ 1T2013/1T2012	2013P	% Execução
Concessão do MST	1.975	0	-	8.870	22%
Concessão Eixo Norte/Sul	0	0	-	3.175	0%
<b>TOTAL</b>	<b>1.975</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>12.045</b>	<b>16%</b>

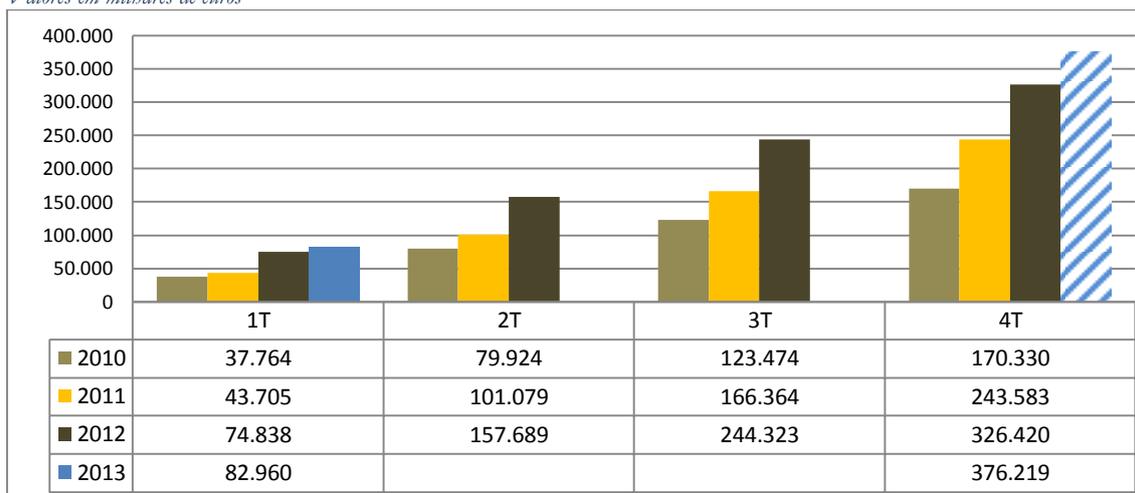
Fonte: DGTF e Relatório OE2013

### 3.2.3 Sector Saúde

Os encargos com as parcerias da saúde registam um crescimento, face a anos anteriores, justificado em grande parte pela substituição de hospitais públicos por novos hospitais em regime de PPP, que têm vindo, gradualmente, a entrar em funcionamento.

Gráfico 9 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013)

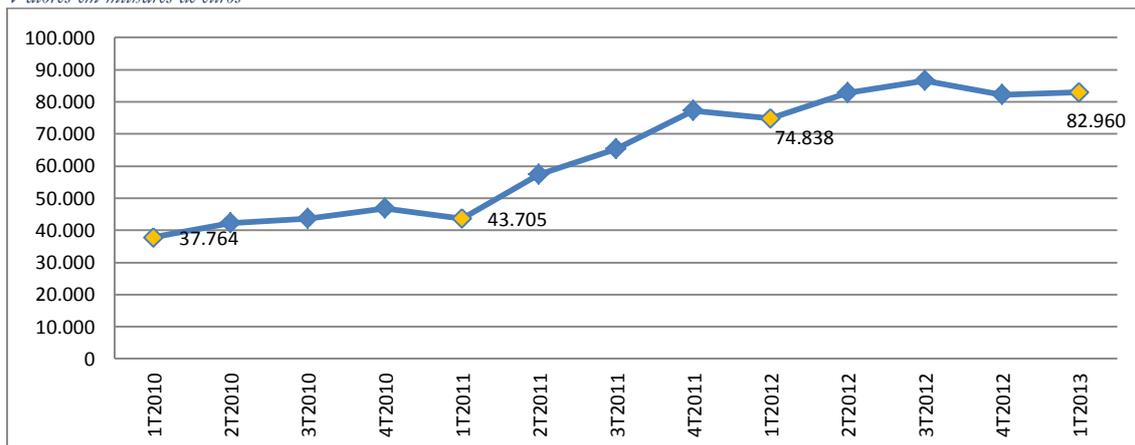
Valores em milhares de euros



Fonte: ACSS

Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos por trimestre no sector da saúde

Valores em milhares de euros



Fonte: ACSS

Os encargos com as parcerias da saúde registam, no 1.º trimestre de 2013, um crescimento de +11%, face ao período homólogo (*Quadro 7*). Os motivos deste crescimento devem-se, particularmente, ao aumento da atividade clínica nas seguintes PPP:

- Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Cascais, +48%;
- Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Loures, +25%.

Em relação ao Hospital de Cascais, é de realçar o aumento dos encargos verificado no 1.º trimestre de 2013 relativamente ao período homólogo (+41%). Esta variação resulta de um aumento da atividade contratada que se deverá traduzir num aumento dos encargos ao longo deste ano superior ao previsto inicialmente. Acresce que, até ao final do 1.º trimestre de 2012, não tinha sido efetuado o pagamento de qualquer duodécimo relativo ao Protocolo HIV/SIDA (que aguardava Visto do Tribunal de Contas). Adicionalmente, no 1.º trimestre de 2013 ocorreram pagamentos relativos à Interrupção Voluntária da Gravidez (IVG) até às 10 semanas (cerca de 330 mil euros), situação que não se tinha verificado no ano anterior<sup>8</sup>.

No caso do Hospital de Loures, o incremento da atividade contratada em 2013 face a 2012, de 25%, deve-se ao facto de entrar no 2.º ano de actividade, mais próximo do período de “velocidade de cruzeiro” em termos de produção, a que acresce ainda um acréscimo de produção contratada à semelhança do que se verificou no Hospital de Cascais.

**Quadro 7 – Encargos líquidos por concessão na saúde no 1.º trimestre de 2013**

*Valores em milhares de euros*

PPP Saúde	1T2013	1T2012	Δ 1T2013/1T2012	2013P	% Execução
<b>CA SNS</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>11.202</b>	<b>0%</b>
<b>CMFRS</b>	<b>1.673</b>	<b>1.686</b>	<b>-1%</b>	<b>6.686</b>	<b>25%</b>
<b>H. Cascais</b>	<b>16.547</b>	<b>11.740</b>	<b>41%</b>	<b>65.954</b>	<b>25%</b>
EG Estabelecimento	14.595	9.849	48%	57.425	25%
EG Edifício	1.952	1.890	3%	8.530	23%
<b>H. Braga</b>	<b>32.934</b>	<b>33.155</b>	<b>-1%</b>	<b>132.650</b>	<b>25%</b>
EG Estabelecimento	26.625	26.875	-1%	104.999	25%
EG Edifício	6.309	6.280	0%	27.651	23%
<b>H. Loures</b>	<b>19.739</b>	<b>16.333</b>	<b>21%</b>	<b>81.987</b>	<b>24%</b>
EG Estabelecimento	16.615	13.267	25%	68.854	24%
EG Edifício	3.124	3.067	2%	13.132	24%
<b>H. V.F. Xira</b>	<b>12.066</b>	<b>11.924</b>	<b>1%</b>	<b>77.740</b>	<b>16%</b>
EG Estabelecimento	12.066	11.924	1%	53.164	23%
EG Edifício	0	0	-	24.576	0%
<b>TOTAL</b>	<b>82.960</b>	<b>74.838</b>	<b>11%</b>	<b>376.219</b>	<b>22%</b>
<b>Estabelecimentos</b>	<b>71.574</b>	<b>63.600</b>	<b>13%</b>	<b>302.330</b>	<b>24%</b>
<b>Infraestruturas</b>	<b>11.386</b>	<b>11.237</b>	<b>1%</b>	<b>73.889</b>	<b>15%</b>

Fonte: ACSS

**Nota:** (1) No total dos encargos de cada Hospital estão incluídos os encargos da Entidade Gestora (EG) do Estabelecimento e da Entidade Gestora do Edifício, respetivamente.

(2) Não se verificaram REFs ou compensações neste período.

<sup>8</sup> A deliberação em 18 de abril de 2012 do Conselho Diretivo da ARSLVT determina que hospitais em regime de PPP passem a assegurar a realização da IVG até às 10 semanas, em ambulatório, nos mesmos termos dos demais estabelecimentos do SNS.

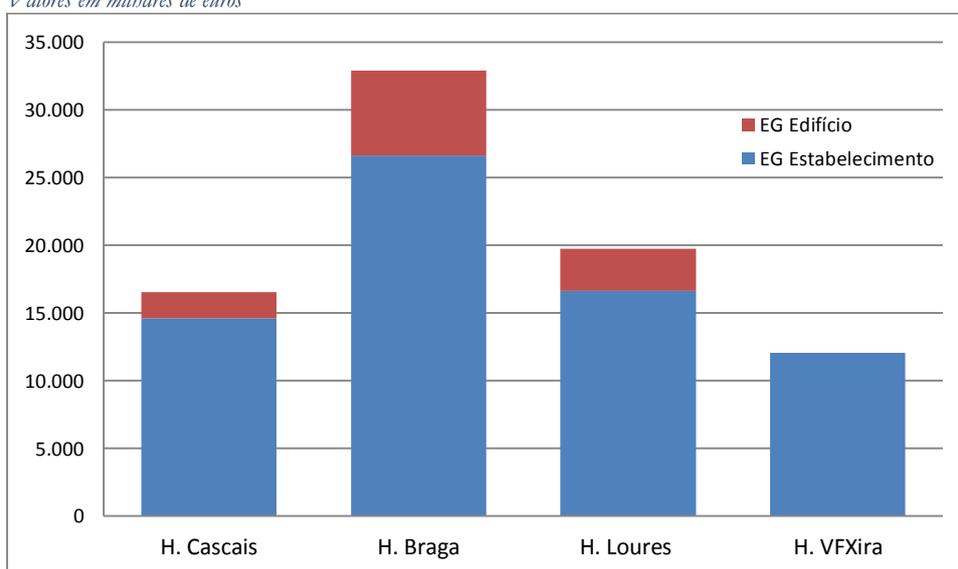
No conjunto, a atividade dos estabelecimentos<sup>9</sup> hospitalares representam cerca de 86% dos encargos com as parcerias da saúde. Importa referir que, em anos anteriores, parte desses encargos de gestão clínica hospitalar estavam englobados no Orçamento da Saúde, por via dos hospitais públicos, entretanto substituídos. A componente relacionada com as novas infraestruturas hospitalares (os edifícios propriamente ditos), representam apenas 14% do total dos encargos associados às parcerias da saúde.

O Hospital de Braga, com dimensão para 700 camas, assume no corrente trimestre 40%, do total dos encargos com PPP no sector da saúde.

No *Gráfico 11*, estão representados os encargos dos Hospitais, individualizados por parceria na área da saúde, gestão do edifício e gestão do estabelecimento.

Gráfico 11 – Encargos dos hospitais PPP no 1.º trimestre de 2013

Valores em milhares de euros



Fonte: ACSS – Administração Central do Sistema de Saúde

Nota: O Hospital de Vila Franca de Xira encontra-se em fase de construção durante o primeiro trimestre de 2013. A atividade da Entidade Gestora do realizou-se nas instalações do antigo hospital público<sup>10</sup> não comportando por isso qualquer encargo para o Estado neste período.

<sup>9</sup> Em cada Hospital, existem duas parcerias, uma para a gestão do edifício, contratualizada por 30 anos, e outra para a gestão do estabelecimento, por 10 anos.

<sup>10</sup> O novo Hospital de Vila Franca de Xira foi inaugurado em 22 de Maio de 2013.

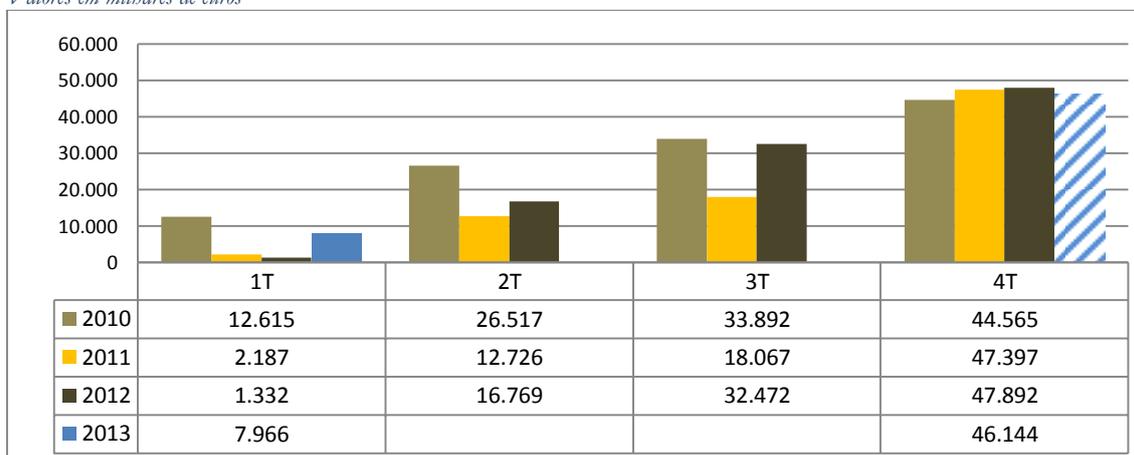
### 3.2.4 Sector Segurança

No sector da segurança, existe apenas uma parceria referente ao Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal (“SIRESP”), objeto do contrato de parceria público-privada entre a SIRESP, S.A. e a atual Direção Geral de Instalações e Equipamentos do Ministério da Administração Interna, que visa proceder à conceção, gestão e manutenção de um sistema integrado, de tecnologia *truncking* digital.

Os valores dos encargos pagos no 1.º trimestre de 2013 estão em conformidade com os previstos nesta parceria para o período, apesar de apresentar um acréscimo significativo face a períodos homólogos de anos anteriores.

Gráfico 12 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013)

Valores em milhares de euros

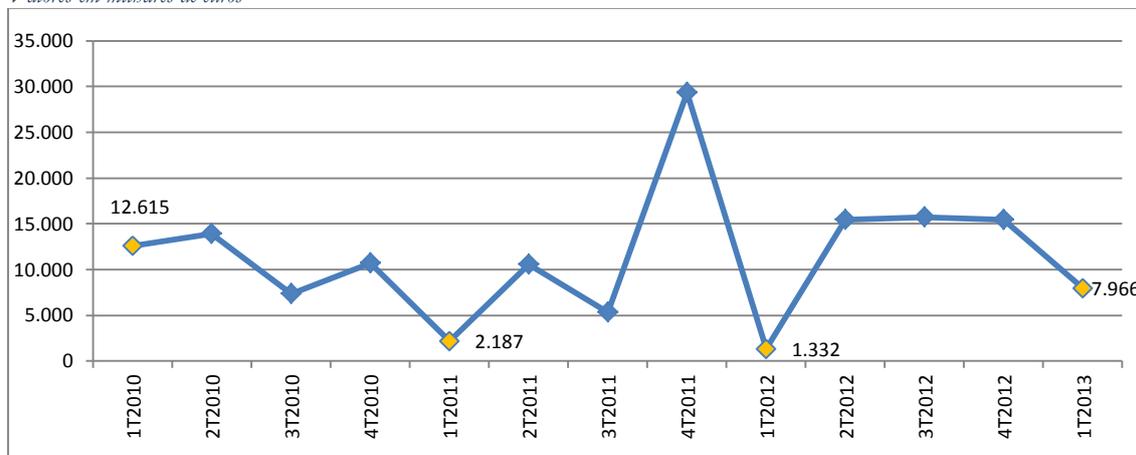


Fonte: DGIE, Direção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos

O comportamento irregular dos encargos líquidos no primeiro trimestre de cada ano nesta parceria (ver *Gráfico 13* seguinte) está relacionado com a disponibilidade e libertação de verba para os pagamentos do período. Este facto influenciou não só os pagamentos realizados em períodos homólogos de anos anteriores como nos períodos subsequentes, pelo que os pagamentos no 1.º trimestre de 2013 não são diretamente comparáveis com os anteriores. Em termos de execução orçamental, os pagamentos realizados neste trimestre (17% do valor previsto para o ano) estão ligeiramente abaixo do previsto no orçamento.

Gráfico 13 – Evolução dos encargos líquidos por trimestre no sector segurança

Valores em milhares de euros



Fonte: DGIE (Direcção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos)

Quadro 8 – Encargos na PPP segurança no 1.º trimestre de 2013

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T2013	1T2012	Δ 1T2013/1T2012	2013P	% Execução
Concessão Siresp	7.966	1.332	498%	46.144	17%

Fonte: DGIE (Direcção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos)

## 4. Projeções de encargos globais

De acordo com o relatório do OE2013, as previsões de encargos líquidos para 2013 atingem o montante de 884 milhões de euros, e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP Rodoviárias (51%) e PPP da Saúde (43%). Estas previsões incluem os efeitos esperados das renegociações em curso das PPP rodoviárias, no montante de 250 milhões de euros de redução dos encargos para o ano 2013 previstos inicialmente.

No quadro seguinte são apresentadas estimativas de encargos plurianuais com as parcerias.

### Quadro 9 – Encargos plurianuais

*Valores em Milhões de Euros*

Parcerias Sectors	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Rodoviárias</b>	<b>449</b>	<b>1.132</b>	<b>823</b>	<b>870</b>	<b>827</b>	<b>809</b>	<b>755</b>	<b>715</b>
<i>encargos brutos</i>	721	1.403	1.164	1.258	1.235	1.242	1.221	1.210
<i>receitas</i>	272	271	341	388	408	433	466	495
<b>Ferrovíarias</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>9</b>
<b>Saúde</b>	<b>377</b>	<b>391</b>	<b>389</b>	<b>384</b>	<b>379</b>	<b>349</b>	<b>252</b>	<b>189</b>
<b>Segurança</b>	<b>46</b>	<b>48</b>	<b>47</b>	<b>45</b>	<b>43</b>	<b>42</b>	<b>27</b>	<b>28</b>
<b>Total</b>	<b>884</b>	<b>1.581</b>	<b>1.268</b>	<b>1.309</b>	<b>1.259</b>	<b>1.210</b>	<b>1.044</b>	<b>941</b>

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>Rodoviárias</b>	<b>698</b>	<b>679</b>	<b>511</b>	<b>455</b>	<b>284</b>	<b>304</b>	<b>230</b>	<b>215</b>	<b>164</b>
<i>encargos brutos</i>	1.199	1.182	1.024	975	1.013	934	871	852	751
<i>receitas</i>	500	503	514	521	729	630	641	637	588
<b>Ferrovíarias</b>	<b>9</b>								
<b>Saúde</b>	<b>149</b>	<b>50</b>	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>35</b>	<b>33</b>	<b>34</b>	<b>36</b>
<b>Segurança</b>	<b>10</b>	<b>0</b>							
<b>Total</b>	<b>867</b>	<b>738</b>	<b>554</b>	<b>501</b>	<b>330</b>	<b>348</b>	<b>272</b>	<b>258</b>	<b>209</b>

	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<b>Rodoviárias</b>	<b>187</b>	<b>194</b>	<b>226</b>	<b>176</b>	<b>192</b>	<b>109</b>	<b>135</b>	<b>148</b>	<b>174</b>
<i>encargos brutos</i>	678	538	476	391	402	516	488	462	489
<i>receitas</i>	490	344	250	215	210	407	353	314	315
<b>Ferrovíarias</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saúde</b>	<b>37</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>26</b>
<b>Segurança</b>	<b>0</b>								
<b>Total</b>	<b>233</b>	<b>238</b>	<b>268</b>	<b>207</b>	<b>222</b>	<b>138</b>	<b>165</b>	<b>178</b>	<b>200</b>

	2039	2040	2041
<b>Rodoviárias</b>	<b>-8</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
<i>encargos brutos</i>	174	6	0
<i>receitas</i>	182	3	0
<b>Ferrovíarias</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saúde</b>	<b>19</b>	<b>7</b>	<b>3</b>
<b>Segurança</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>3</b>

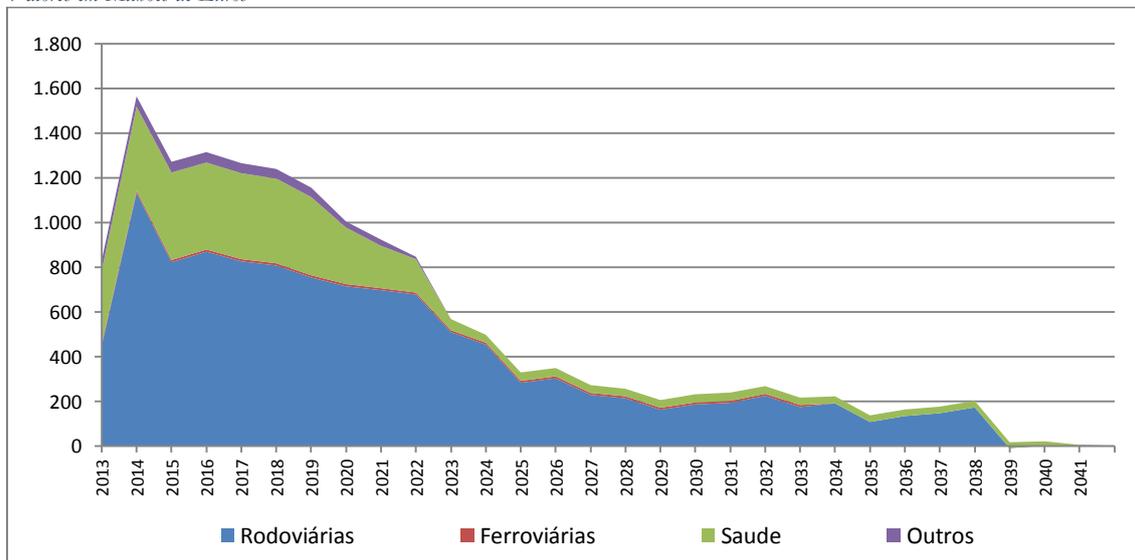
Fonte: Entidades Gestoras dos Contratos

Nota: Valores previstos a preços constantes com IVA (quando aplicável), «Relatório do OE 2013»

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

Gráfico 14 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em Milhões de Euros



Fonte: Entidades Gestoras dos Contratos

Nota: Valores previstos a preços constantes com IVA quando aplicável, «Relatório do OE 2013 – outubro de 2012»

Importa ter presente que o aumento de encargos previsto para 2014 coincide com o início dos pagamentos de disponibilidade relativos às subconcessões rodoviárias da EP que, nos termos dos contratos celebrados, previam a dilação do início dos pagamentos por um período de cinco anos.

Contudo, no âmbito do processo de renegociação em curso está também contemplado o objetivo de revisão destes contratos, incluindo alguma redução do respetivo objeto e racionalização do tipo de serviços prestados, de forma a atenuar o esforço financeiro que será exigido ao Concedente, associado a estes encargos.

## 5. Anexos

### Quadro 10 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector

Valores em Milhões de Euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. total M€ (1)	Dimensão KM
<b>Concessão Lusoponte</b>	Lusoponte – Conc. para a Travessia do Tejo em Lisboa, SA	1995	30	897	17
<b>Concessão Norte</b>	Ascendi Norte – Auto Estradas do Norte, SA	1999	36	1.570	175
<b>Concessão Oeste</b>	Auto-Estradas do Atlântico, SA	1999	30	415	85
<b>Concessão Brisa (3)</b>	Brisa – Auto-Estradas de Portugal, SA	2000	35	4.096	1.099
<b>Concessão Litoral Centro (3)</b>	Brisal – Auto-estradas do Litoral, SA	2004	30	587	92
<b>Concessão Beira Interior</b>	Scutvias – Auto-Estradas da Beira Interior, SA	1999	30	628	174
<b>Concessão Costa de Prata</b>	Ascendi Costa de Prata – Auto Estradas da Costa de Prata, S	2000	30	492	110
<b>Concessão Algarve</b>	Euroscut – Sociedade Concessionária da SCUT do Algarve, SA	2000	30	201	127
<b>Concessão Interior Norte</b>	Norscut – Concessionária de Auto-Estradas, SA	2000	30	726	155
<b>Concessão das Beiras Litoral Alta</b>	Ascendi Beiras Litoral e Alta – Auto Est. das Beiras Litoral e Alta, SA	2001	30	1.020	173
<b>Concessão Norte Litoral</b>	Euroscut Norte – Soc. Concessionária da SCUT do Norte Litoral, SA	2001	30	317	120
<b>Concessão Grande Porto</b>	Ascendi Grande Porto – Auto Estradas do Grande Porto, SA	2002	30	763	56
<b>Concessão Grande Lisboa</b>	Ascendi Grande Lisboa – Auto Estradas da Grande Lisboa, SA	2007	30	256	23
<b>Concessão Douro Litoral</b>	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, SA	2007	27	1.000	129
<b>Concessão Tunel do Marão</b>	Auto Estrada do Marão, SA	2008	30	458	29
<b>Subconcessão Transmontana</b>	Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana, SA	2008	30	800	186
<b>Subconcessão Douro Interior</b>	Ascendi Douro – Estradas do Douro, SA	2008	30	940	242
<b>Subconcessão Baixo Alentejo</b>	SPER – Soc. Port. para a Construção e Exploração Rodoviária, SA	2009	30	561	345
<b>Subconcessão Baixo Tejo</b>	AEBT Auto-Estradas do Baixo Tejo, SA	2009	30	278	70
<b>Subconcessão Algarve Litoral</b>	Rotas do Algarve Litoral, SA	2009	30	318	273
<b>Subconcessão Litoral Oeste</b>	AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, SA	2009	30	622	109
<b>Subconcessão Pinhal Interior</b>	Ascendi Pinhal Interior – Auto Estradas do Pinhal Interior, SA	2010	30	1.244	520
Sector Ferroviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. total M€ (2)	Dimensão KM
Metro Sul Tejo	MTS,SA	2002	30	388	14
Transp. Ferroviário eixo-norte/sul (4)	Fertagus,SA	1999	11 + 9	4	54
Sector Saúde	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. total M€ (2)	Dimensão camas
<b>Gestão do Centro de Atendimento do SNS</b>	LCS,SA	2006	4 + 3	4	n.a
<b>CMFRS - São Brás de Alportel</b>	GP Saúde	2006	7	3	54
<b>Gestão H. Braga - Ent. Gestora do Edifício</b>	Escala Braga, Gestora do Edifício SA	2009	30	155	705
<b>Gestão H. Braga - Ent. Gestora Estabelecimento</b>	Escala Braga, Gestora do Estabelecimento SA	2009	10	59	705
<b>Gestão H. Cascais - Ent. Gestora do Edifício</b>	TDHOSP,SA	2008	30	74	277
<b>Gestão H. Cascais - Ent. Gestora Estabelecimento</b>	HPP,SA	2008	10	23	277
<b>Gestão H. Loures - Ent. Gestora do Edifício</b>	HL – Sociedade Gestora do Edifício SA	2009	30	125	424
<b>Gestão H. Loures - Ent. Gestora Estabelecimento</b>	SGHL - Soc. Gestora do Hospital de Loures SA	2009	10	46	424
<b>Gestão H. V. Franca - Ent. Gestora do Edifício</b>	Escala Vila Franca - Gestora do Edifício, S.A	2010	30	103	280
<b>Gestão H. V. Franca - Ent. Gestora Estabelecimento</b>	Escala Vila Franca – Gest. do Estabelecimento, S.A.	2010	10	30	280
Sector Segurança Interna	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. total M€ (2)	
<b>SIRESP</b>	SIRESP - Redes digitais de Seg. e Emergência	2006	15	126,0	

(1) Informação relativa ao Investimento Total indicado pelas Concessionárias

(2) Investimento total no Contrato

(3) Custo de construção indicado pelo grupo Brisa no Relatório de 2011

(4) Não inclui o Investimento na infra-estrutura realizado pela REFER