



**Boletim Trimestral PPP – 1.º Trimestre de 2014**

**U T A P**

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

**MINISTÉRIO DAS FINANÇAS**

## Conteúdos

<b>1. Sumário Executivo.....</b>	<b>6</b>
<b>2. Universo das PPP .....</b>	<b>9</b>
<b>3. Factos relevantes.....</b>	<b>10</b>
3.1 Processos de renegociação dos contratos de PPP .....	10
3.1.1 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias.....	10
3.1.2 Processo de renegociação do contrato MST.....	11
3.1.3 Processo de renegociação do contrato SIRESP .....	11
3.2 Lançamento do processo do novo “Projeto Hospital Lisboa Oriental”.....	12
<b>4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos .....</b>	<b>14</b>
4.1 Síntese do Trimestre .....	14
4.2 Análise Sectorial dos fluxos financeiros .....	17
4.2.1 Sector Rodoviário .....	17
4.2.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros .....	17
4.2.1.2 Evolução dos fluxos financeiros .....	19
4.2.1.2.1 Encargos brutos .....	23
4.2.1.2.2 Receitas de portagem.....	25
4.2.1.2.3 Nível de cobertura dos encargos .....	27
4.2.2 Sector Ferroviário .....	29
4.2.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros .....	29
4.2.2.2 Evolução dos fluxos financeiros .....	30
4.2.3 Sector Saúde .....	32
4.2.3.1 Tipologia dos fluxos financeiros .....	32
4.2.3.2 Evolução dos fluxos financeiros .....	32
4.2.4 Sector Segurança .....	38
4.2.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros .....	38
4.2.4.2 Evolução dos fluxos financeiros .....	38
<b>5. Projeções de encargos globais.....</b>	<b>40</b>
<b>6. Anexos .....</b>	<b>42</b>

## Índice de Quadros

Quadro 1 – Síntese dos encargos líquidos.....	7
Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, no 1.º trimestre 2014, respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto (P).....	14
Quadro 3 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 1.º trimestre de 2014.....	20
Quadro 4 – Encargos líquidos por concessão rodoviária no 1.º trimestre de 2014.....	23
Quadro 5 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 1.º trimestre de 2014.....	24
Quadro 6 – Proveitos por concessão no 1.º trimestre de 2014.....	27
Quadro 7 – Nível de cobertura dos encargos no 1.º trimestre de 2014.....	28
Quadro 8 – Encargos líquidos por concessão ferroviária no 1.º trimestre de 2014.....	30
Quadro 9 – Encargos com as PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2014.....	33
Quadro 10 – Encargos por PPP na saúde no 1.º trimestre de 2014.....	35
Quadro 11 – Encargos com a PPP da segurança no 1.º trimestre de 2014.....	38
Quadro 12 – Encargos plurianuais.....	40
Quadro 13 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector.....	42
Quadro 14 – Variação do Tráfego Médio Diário por concessão em períodos homólogos.....	43

## Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP.....	9
Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores.....	9
Gráfico 3 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014).....	16
Gráfico 4 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector rodoviário, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014).....	22
Gráfico 5 – Tipologia dos Encargos brutos das PPP rodoviárias no 1.º trimestre de 2014.....	25
Gráfico 6 – Evolução das receitas trimestrais no sector rodoviário.....	26
Gráfico 7 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014).....	31
Gráfico 8 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014).....	34
Gráfico 9 – Repartição dos Encargos acumulados no 1.º trimestre 2014 por Hospital.....	37
Gráfico 10 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014).....	39
Gráfico 11 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais.....	41

## Acrónimos

1 Trim 2014	(1T2014) 1.º Trimestre de 2014
2014P	Previsão para 2014
AC 2014	Valor Acumulado de 2014 à data
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	Estradas de Portugal, S.A.
EPE	Entidade Pública Empresarial
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
IGF	Inspeção-Geral das Finanças
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
IPC	Índice de Preços no Consumidor
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MAI	Ministério da Administração Interna
ME	Ministério da Economia
MST	Metro Sul Tejo
MTS	Metro Transportes do Sul, S.A.
OE	Orçamento de Estado
PAEF	Programa de Assistência Económica e Financeira
PPP	Parceria Público-Privada
REF	Reposição do equilíbrio 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. 2014/2013	(ou $\Delta$ 2014/2013) Variação ocorrida entre o ano de 2014 e o ano de 2013

## Notas metodológicas

No boletim trimestral são apresentados valores de encargos e receitas com 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 valores incluem IVA à taxa legal aplicável;
- 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, arrecadadas pelo parceiro público e/ou representante deste;
- 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 PPP<sup>1</sup>, relativo ao 1.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, sempre com o intuito de contextualizar as variações verificadas à luz do enquadramento contratual de cada uma das PPP.

No primeiro trimestre de 2014, no que concerne ao universo das PPP que foi considerado, composto por 33 parcerias atuantes em quatro sectores de atividade distintos (rodoviário, ferroviário, saúde e segurança), há a destacar, comparativamente a períodos anteriores, o fim de uma parceria no sector da saúde (CMFRS, cujo contrato terminou em novembro de 2013), não tendo sido contratadas quaisquer novas parcerias.

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 (94%) e até mesmo de encargos líquidos (65% do total), seja pelo facto de ter sido o responsável pela diminuição verificada ao nível dos encargos líquidos totais no primeiro trimestre de 2014, face ao período homólogo.

Com efeito, no trimestre em apreço, os encargos líquidos do Sector Público com as PPP cifraram-se em 308 milhões de euros, registando um decréscimo de 9% face ao período homólogo de 2013. Para esta variação foi determinante a evolução verificada no sector rodoviário, que se caracterizou por uma diminuição (de 18%) significativa do total de encargos líquidos suportados pelo Sector Público, apesar do início dos pagamentos à subconcessionária Douro Interior. Para esta variação foi determinante o efeito decorrente dos acordos preliminares já obtidos, relativamente a nove concessões, no âmbito do processo de renegociação das concessões rodoviárias, e que foram já refletidos no âmbito dos pagamentos por conta baseados nesses acordos preliminares. Note-se que, sem o efeito do referido início dos pagamentos à subconcessionária Douro Interior, a redução dos encargos líquidos no sector rodoviário seria de 21,8%<sup>2</sup>.

Nos demais sectores (ferroviário, saúde e segurança) assistiu-se a um incremento dos referidos encargos face ao período homólogo de 2013, sendo contudo importante mencionar que a interpretação destes resultados deve ser realizada com as devidas

---

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

<sup>2</sup> No corrente ano iniciaram-se os pagamentos às subconcessões 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, 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.

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 trimestre face aos do período homólogo destacam-se: (i) a alteração do universo das PPP do sector da saúde (decorrente da saída da parceria mencionada e da entrada em operação do novo Hospital de Vila Franca de Xira); (ii) as diferenças existentes ao nível da cadência de pagamentos do concedente, no caso da concessão MST; bem como (iii) a alteração na distribuição mensal do pagamento anual da concessão SIRESP.

Excluindo os efeitos dos referidos fatores, a evolução dos encargos teria sido diferente, nomeadamente no sector da saúde, onde a taxa de crescimento dos fluxos se reduziria dos 13% observados para apenas 2,5%, resultante do efeito da atualização das tarifas, de acordo com o previsto contratualmente e do aumento da produção verificada em algumas das unidades hospitalares.

### Quadro 1 – Síntese dos encargos líquidos

*Valores em milhares de euros*

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2014	Peso no total	1T2013	Δ 1T 2014/1T 2013
Ferrovíárias	2.306	1%	1.975	17%
Segurança	10.671	3%	7.966	34%
Saúde	93.749	31%	82.960	13%
Rodoviárias	201.602	65%	246.399	-18%
<b>TOTAL</b>	<b>308.328</b>	<b>100%</b>	<b>339.300</b>	<b>-9%</b>

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 em negociação, a qual se estima, 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 o seu desfecho dependente da aprovação por parte das entidades financiadoras e da posterior apreciação pelo Tribunal de Contas.

No trimestre em análise, para além da continuação das renegociações do sector rodoviário, destaca-se também a constituição das comissões de negociação relativas às parcerias do MST e do SIRESP. Afigura-se de igual forma importante referir, como facto de relevo, a nomeação da equipa de projeto que será responsável pelo estudo e lançamento do processo de contratação do novo Hospital de Lisboa Oriental<sup>3</sup>, o qual se deverá assumir como o

<sup>3</sup> 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.

primeiro projeto *greenfield* a ser lançado com o contributo direto da UTAP, ao abrigo das atribuições que lhe foram cometidas e tendo em conta o procedimento previsto no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio. Em paralelo, foi dada continuidade aos trabalhos referentes ao lançamento do processo de contratação da prestação de serviços de saúde no CMFRS, tendo ainda sido lançado o processo de renegociação de 9 contratos de concessão de terminais portuários para a prestação do serviço público de movimentação de cargas, que, por razões de maior transparência, entendeu o Governo sujeitar ao regime do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, ao abrigo do qual foi constituída uma comissão de negociação na qual participam membros da UTAP.

Em face do carácter estratégico das temáticas atualmente em desenvolvimento (as referidas renegociações e o processo de lançamento dos novos projetos), a UTAP, no âmbito da sua missão de acompanhamento técnico das PPP, tem estado essencialmente focada na prossecução e no progresso das mesmas, seja através da participação ativa nas comissões de negociação criadas especificamente para o efeito<sup>4</sup>, seja no próprio processo de acompanhamento da situação económico-financeira dos contratos de parceria e da sua evolução.

Através de um quadro próprio e multidisciplinar de consultores especializados, a UTAP tem procurado assegurar o cumprimento das suas atribuições, nomeadamente em termos de diminuição do recurso à consultoria externa, de concentração do conhecimento técnico dentro do sector público e de prestação de informação tempestiva ao membro do Governo responsável pela área das finanças, com o propósito de contribuir para uma tomada de decisão mais consciente e informada (através do diagnóstico da situação, do acompanhamento da sua evolução e da recomendação quanto à forma de mitigação dos riscos associados). Desta forma, a UTAP tem reafirmado o seu papel central no quadro das PPP, materializado na prestação de um apoio técnico e especializado ao Governo e às diversas entidades públicas nas diferentes matérias relacionadas com as PPP.

---

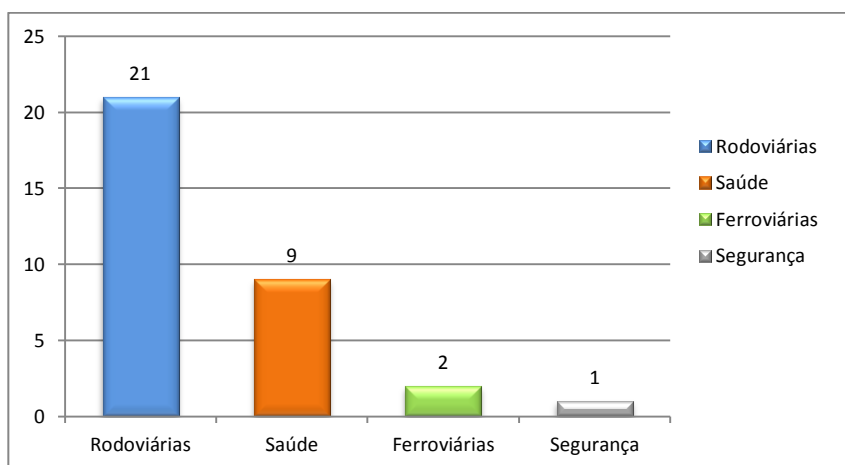
<sup>4</sup> As quais são nomeadas pelo coordenador da UTAP e compostas por membros indicados pela UTAP e membros indicados pelo membro do Governo responsável pela área do projeto em causa.



## 2. Universo das PPP

O universo das PPP que foi considerado, com referência a 31 de março de 2014, incorpora 33 parcerias que integram os sectores rodoviário, ferroviário, saúde e segurança, representando um investimento acumulado, entre 1998 e 2013, da ordem dos 15.505 milhões de euros. O sector rodoviário assume-se como o sector com maior peso no referido universo, seja em termos de número de PPP seja de investimento acumulado, sendo composto quer pelas concessões atribuídas diretamente pelo Estado Português (onde se incluem as ex-SCUT e as autoestradas com portagem real), quer pelas subconcessões da EP. Para uma informação mais detalhada, encontram-se disponíveis no site 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).

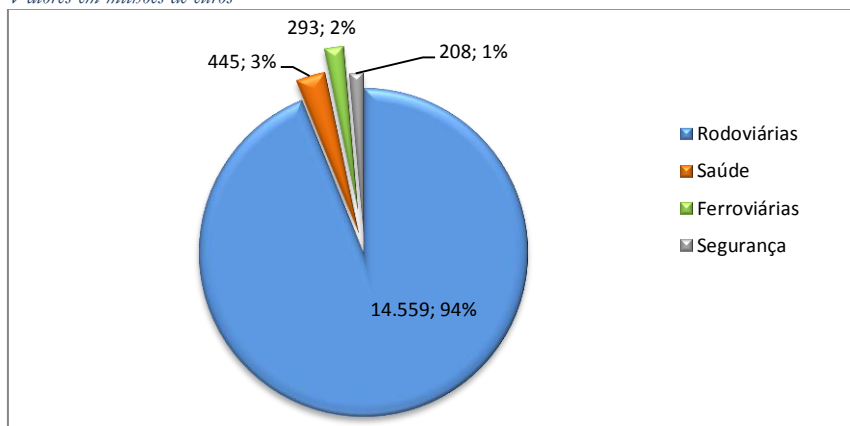
Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP



Fonte: UTAP

Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos – investimentos acumulados 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 realizar todas as diligências necessárias à conclusão da revisão dos 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 o Estado Português se encontra submetido a um conjunto de obrigações ao abrigo do “Tratado Orçamental” e sob escrutínio dos seus credores internacionais.

Neste enquadramento, e de forma a dar cumprimento aos objetivos orçamentais plurianuais do Estado Português e a assegurar a sustentabilidade dos contratos de PPP, o Estado Português tem privilegiado uma aproximação aos parceiros privados através da via negocial, atendendo ao contexto especial em que o País se encontra e ao facto de as condições inicialmente definidas nos contratos de PPP justificarem uma revisão que os aproxime da realidade atual.

Perante este contexto, ao longo do primeiro trimestre de 2014, a UTAP e os membros nomeados para as comissões de negociação<sup>5</sup> têm-se mantido empenhados no prosseguimento dos processos de renegociação já iniciados, destacando-se, a este nível, a renegociação dos contratos das PPP rodoviárias, assim como a participação nos procedimentos de renegociação entretanto encetados relativos ao SIRESP, à Fertagus, e ao MST<sup>6</sup>.

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

No decurso do 1.º trimestre de 2014 a comissão de renegociação 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, tendo alcançado significativos progressos em relação às concessões Grande Porto, Interior Norte, Costa de Prata, Beira Litoral/Beira Alta, Beira Interior, Norte e Grande Lisboa, bem como às subconcessões Baixo Alentejo e Algarve Litoral, relativamente às quais foi possível estabilizar os concretos termos da revisão dos contratos e respetivos anexos, bem como as reduções de encargos associadas.

Em face destes desenvolvimentos, as minutas contratuais acordadas foram submetidas pelas concessionárias e subconcessionárias à aprovação das respetivas entidades financiadoras, onde se inclui o Banco Europeu de Investimento.

---

<sup>5</sup> Criadas de acordo com o previsto nos termos do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

<sup>6</sup> A Comissão de renegociação da concessão MST foi constituída por Despacho do Coordenador da UTAP de 11 de Março, pelo que, na prática, não teve qualquer desenvolvimento relevante até o fecho do primeiro trimestre do ano.

Paralelamente, a comissão de negociação continuou a desenvolver esforços junto das demais entidades exploradoras das concessões/subconcessões, em particular junto das concessionárias do Norte Litoral e do Algarve, não tendo sido possível, contudo, formalizar qualquer acordo no decurso do período de referência<sup>7</sup>.

### 3.1.2 Processo de renegociação do contrato MST

O ME, através de despacho datado de 29 de outubro de 2013, determinou o relançamento do processo de renegociação do contrato que regula a concessão da rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo<sup>8</sup>, atribuída à MTS (“concessionária”), em dezembro de 2002, por um período de 30 anos. Por sua vez, através do Despacho n.º 2543/2013 de 13 de dezembro, Sua Exa. o Secretário de Estado das Finanças determinou à UTAP, através do respetivo Coordenador, a constituição da comissão de negociação. Na sequência deste despacho, o Coordenador da UTAP procedeu à nomeação da comissão de renegociação do contrato<sup>9</sup>, a qual é composta por consultores da UTAP e por representantes do ME.

Esta comissão foi constituída com o objetivo de reduzir os encargos públicos decorrentes desta concessão, nomeadamente através da adequação do nível de serviço do sistema à procura real verificada e expectável para o futuro.

Desde a entrada em funcionamento da rede MST, em novembro de 2008, o tráfego real tem ficado sempre aquém do valor mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão, o que se tem traduzido, dando cumprimento ao previsto contratualmente, na necessidade recorrente do Estado Português realizar pagamentos de compensação à concessionária. Neste âmbito, o Estado Português pretende reavaliar o modelo de parceria, reduzir os encargos públicos decorrentes da concessão (pela adequação do sistema e da exploração da concessão à procura real) e proceder a uma adequada e rigorosa quantificação das compensações a atribuir à concessionária.

### 3.1.3 Processo de renegociação do contrato SIRESP

No início do corrente ano, a DGIE, entidade que efetua a gestão da parceria SIRESP (e o controlo dos pagamentos do respetivo serviço), apresentou ao MAI uma proposta para o lançamento do procedimento de renegociação do contrato SIRESP<sup>10</sup>. Assim, por despacho datado de 10 de janeiro de 2014, Sua Exa. o Secretário de Estado Adjunto do Ministro da

---

<sup>7</sup> Importa no entanto destacar que, à data de publicação do presente boletim, tinham sido assinados os Memorandos de Entendimento entre a Comissão de Negociação e as concessionárias do Norte Litoral e do Algarve, onde foram já estabilizadas as poupanças futuras, estando atualmente a decorrer o processo de revisão das cláusulas contratuais e respetivos anexos.

<sup>8</sup> Em Dezembro de 2011 havia já sido criada uma comissão para a renegociação do contrato, tendo contudo esta comissão cessado funções, por não ter logrado alcançar os objetivos que nortearam a sua constituição.

<sup>9</sup> Despacho n.º 4125/2014, de 11 de março, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 55, de 19 de março de 2014.

<sup>10</sup> Nos termos e para os efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

Administração Interna determinou o lançamento do procedimento de negociação do contrato SIRESP. Por sua vez, Sua Exa. o Secretário de Estado das Finanças, por despacho datado de 30 de janeiro de 2014, determinou à UTAP a constituição da comissão de negociação do contrato. Na sequência deste despacho, o Coordenador da UTAP procedeu à nomeação da comissão de renegociação do contrato<sup>11</sup>, a qual é composta por consultores da UTAP e por representantes do MAI e da DGIE. Esta comissão encontra-se atualmente em fase de negociação com o parceiro privado, tendo em vista uma redução substancial dos encargos suportados pelo Estado Português, sem comprometer os *standards* e *outputs* do projeto.

A parceria SIRESP, formalizada em 4 de julho de 2006, engloba a conceção, projeto, fornecimento, montagem, construção, gestão e manutenção de um sistema integrado de tecnologia *trunking* digital para a Rede de Emergência e Segurança de Portugal, por um período de 15 anos.

### 3.2 Lançamento do processo do novo “Projeto Hospital Lisboa Oriental”

Após a concordância expressa de Sua Exa. o Ministro da Saúde relativamente à proposta de Sua Exa. o Secretário de Estado da Saúde quanto ao início do estudo e preparação do projeto do novo Hospital de Lisboa Oriental, Sua Exa. o Secretário de Estado das Finanças determinou à UTAP, por despacho datado de 22 de janeiro de 2014, a constituição da equipa de projeto. Assim, no passado dia 27 de janeiro foi publicado o despacho de nomeação da equipa de projeto responsável pelo estudo e lançamento do processo de contratação do novo Hospital de Lisboa Oriental<sup>12</sup>. Este projeto assumir-se-á como o primeiro projeto *greenfield* a ser lançado com o contributo direto da UTAP, ao abrigo das atribuições que lhe foram cometidas e tendo em conta o procedimento previsto no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

Note-se que, em 2008, foi lançado um procedimento concursal relativo a este hospital, tendo sido determinada a não adjudicação do contrato no âmbito do concurso público internacional levado a cabo para o efeito<sup>13</sup> através do Despacho n.º 15799/2013, de 13 de novembro, da Ministra de Estado e das Finanças e do Ministro da Saúde.

A equipa de projeto agora nomeada para o estudo e lançamento do projeto do Hospital de Lisboa Oriental, encontra-se empenhada na revisão e atualização das características, pressupostos e metodologias-chave para o lançamento do projeto nas suas diversas

---

<sup>11</sup> Despacho n.º 2258/2014, de 3 de fevereiro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 30, de 12 de fevereiro de 2014.

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> Designado por “Procedimento de contratação com qualificação prévia para a celebração do Contrato de Gestão do Edifício Hospitalar do Hospital de Todos-os-Santos”.

vertentes, nomeadamente ao nível técnico, financeiro, jurídico e de enquadramento sectorial.

No âmbito dos trabalhos em curso, a UTAP reconhece, como essencial, que sejam reavaliados os procedimentos de análise do *Value for Money* associados ao projeto, bem como repensada a metodologia subjacente ao processo de apuramento e análise do CPC - Custo Público Comparável<sup>14</sup>, os quais se afiguram fundamentais não só para avaliar a estimativa da incidência orçamental líquida do projeto e respetiva comportabilidade, como 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.

A existência de um comprovado benefício económico-financeiro e social acrescido da parceria, assim como de ganhos de eficiência e uma adequada partilha de riscos são fatores essenciais para a viabilidade de uma parceria entre o sector público e privado, pelo que devem constituir as bases para a escolha desta modalidade em detrimento de outra modalidade de contratação pública.

A este nível, assume-se crítica a construção de um modelo robusto de cálculo do CPC que permita assegurar que este cumpre efetivamente o seu papel, não só enquanto *benchmark*, para efeitos quer da demonstração do *Value for Money* da parceria, quer como instrumento de comparação entre as propostas dos concorrentes, mas também como referencial de avaliação da própria comportabilidade orçamental do projeto.

---

<sup>14</sup> Ferramenta de cálculo do custo total do projeto quando este é implementado, operado, gerido e financiado pelo sector público.

## 4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

### 4.1 Síntese do Trimestre

No 1.º trimestre de 2014, o montante de encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP ascendeu a 308 milhões de euros, montante que representa um decréscimo de 9% face ao período homólogo de 2013. Para esta variação foi determinante a evolução verificada no sector rodoviário, que se caracterizou por uma diminuição significativa do total de encargos líquidos suportados pelo Sector Público. No entanto, o sector rodoviário continua a assumir-se como o mais representativo em termos de peso no total de encargos líquidos com as PPP, representando, no primeiro trimestre deste ano cerca de 65% do total.

Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, no 1.º trimestre 2014, respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto (P)

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2014	Peso no Total	1T2013	Δ 1T 2014/1T 2013	2014P	% Execução
<b>Ferrovíarias</b>	<b>2.306</b>	<b>1%</b>	<b>1.975</b>	<b>17%</b>	<b>8.660</b>	<b>27%</b>
<b>Segurança</b>	<b>10.671</b>	<b>3%</b>	<b>7.966</b>	<b>34%</b>	<b>51.992</b>	<b>21%</b>
<b>Saúde</b>	<b>93.749</b>	<b>31%</b>	<b>82.960</b>	<b>13%</b>	<b>417.738</b>	<b>22%</b>
<b>Infraestruturas</b>	<b>18.027</b>		<b>11.386</b>	<b>58%</b>	<b>79.781</b>	<b>23%</b>
<b>Estabelecimento</b>	<b>75.722</b>		<b>71.574</b>	<b>6%</b>	<b>337.957</b>	<b>22%</b>
<i>Pag. Contratuais</i>	70.989		68.352	4%		
<i>Pag. Protocolos</i>	3.419		3.222	6%		
<i>Pag. Reconciliação</i>	1.314		0	-		
<b>Rodoviárias</b>	<b>201.602</b>	<b>65%</b>	<b>246.399</b>	<b>-18%</b>	<b>1.166.223</b>	<b>17%</b>
<b>Total dos encargos</b>	<b>269.280</b>		<b>311.095</b>	<b>-13%</b>	<b>1.442.357</b>	<b>19%</b>
<i>Pag. Disponibilidade</i>	252.207		296.989	-15%		
<i>Custos de Cobrança</i>	12.943		9.992	30%		
<i>Compensações</i>	4.130		4.114	0%		
<b>Total das Receitas</b>	<b>67.678</b>		<b>64.696</b>	<b>5%</b>	<b>276.134</b>	<b>25%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>308.328</b>	<b>100%</b>	<b>339.300</b>	<b>-9%</b>	<b>1.644.613</b>	<b>19%</b>

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.

As previsões globais de encargos para o ano de 2014 incorporam os objetivos que foram fixados à comissão de renegociação das parcerias rodoviárias. A concretização das poupanças visadas com este processo negocial só deverá efetivar-se integralmente após ter sido obtida quer 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 parte do sector rodoviário, o primeiro trimestre caracterizou-se por um aumento dos encargos líquidos do Sector Público com as PPP dos demais sectores (ferroviário, saúde e segurança), devendo contudo a interpretação destes resultados ser realizada tendo presente os fatores que afetam a comparabilidade dos valores.

No sector ferroviário, o crescimento dos encargos líquidos observado (de 17%), apesar de incorporar implicitamente a tendência de redução da procura que tem sido verificada na concessão do MST e o conseqüente aumento do montante de compensações pagas pelo Estado Português por essa via, a variação ocorrida ao nível dos montantes pagos, face ao período homólogo de 2013, 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. Com efeito, os valores realizados no primeiro trimestre de 2014 e 2013 são relativos a faturas emitidas com respeito a trimestres diferentes, estando portanto afetados pela respetiva sazonalidade.

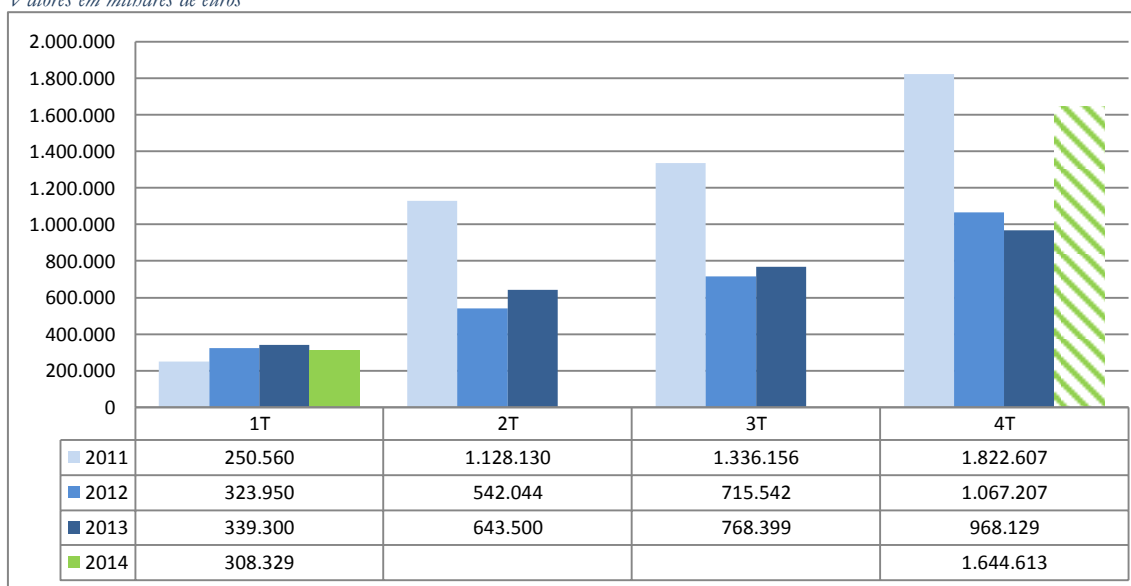
No caso da saúde, a evolução dos encargos líquidos incorpora alguns fatores que afetam a sua comparabilidade, nomeadamente a entrada em operação do novo edifício do Hospital de Vila Franca de Xira e o conseqüente início do pagamento à respetiva entidade gestora, bem como a antecipação do pagamento de parte do valor de reconciliação do Hospital de Braga (que no ano anterior foi integralmente pago a meio do ano). Excluindo os fatores anteriormente mencionados, conforme se encontra devidamente detalhado no ponto “4.2.3 Sector Saúde”, a variação dos encargos totais com PPP no sector da saúde teria sido de apenas 2,5%, refletindo quer as revisões de preços por via da atualização prevista contratualmente com base no IPC, quer o aumento da procura verificado nas várias unidades hospitalares.

Na PPP relativa ao sector da segurança o aumento dos encargos líquidos (de 34%) registado no trimestre em apreço encontra-se fortemente influenciado pelo facto de a distribuição mensal do pagamento anual da concessão não ter sido realizada de forma semelhante nos anos de 2013 e 2014. Excluído este efeito, a variação teria sido substancialmente inferior, em linha com o previsto contratualmente.

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.

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 3* 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 2013<sup>15</sup> para 71% em 2014. Na origem desta evolução encontra-se o facto de 2014 representar o primeiro ano de pagamento dos encargos associados à maioria das subconcessionárias rodoviárias. 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 contratualmente disposto.

<sup>15</sup> Do Boletim das PPP relativo ao 4.º trimestre de 2013.



## 4.2 Análise Sectorial dos fluxos financeiros

### 4.2.1 Sector Rodoviário

#### 4.2.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

O grupo das PPP rodoviárias incorpora as 14 concessões do Estado Português<sup>16</sup> e as 7 subconcessões diretamente atribuídas pela EP. Deve salientar-se que, no âmbito das atribuições que foram conferidas à EP, por via do seu contrato de concessão, esta passou a ser responsável quer pela realização dos pagamentos quer pela recolha de receitas das concessões do Estado Português.

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

- Ex-SCUT: no conjunto das 7 Ex-SCUT afigura-se importante para compreender o respetivo quadro remuneratório efetuar a seguinte subdivisão:
  - Ex-SCUT I: enquadram-se nesta categoria as 4 ex-SCUT (Costa da Prata, Norte Litoral, Grande Porto e Beira Litoral/Beira Alta), cujas bases do contrato de concessão foram alteradas em 2010, passando a sua remuneração a ser baseada num regime de disponibilidade das vias (por contraponto com o anterior regime de retribuição dependente do nível de tráfego);
  - Ex-SCUT II: esta categoria engloba as restantes 3 Ex-SCUT (Beira Interior, Algarve e Interior Norte), cujos contratos de concessão não foram ainda formalmente alterados para um regime de retribuição baseado em disponibilidade. Não obstante, tendo em conta o impacto decorrente da introdução de portagens reais nestas infraestruturas, as concessionárias encontram-se neste momento a receber uma remuneração por conta, de carácter transitório, que deverá vigorar até à entrada em vigor do contrato de concessão e do contrato de prestação de serviços alterados;
- Concessões de portagem real que foram convertidas para regime de disponibilidade: incluem-se nesta categoria as concessões Norte e Grande Lisboa. Por força da alteração das bases dos seus contratos de concessão, as concessionárias passaram, a partir de meados de 2010, a ser remuneradas através de um regime de disponibilidade, cabendo as receitas de portagem das mesmas à EP;
- Concessões de portagem real: incluem-se aqui as concessões Douro Litoral, Litoral Centro, Oeste, Brisa e Lusoponte, as quais mantêm atualmente um sistema

<sup>16</sup> Onde se incluem as 7 ex-SCUT e as 7 autoestradas originalmente de portagem real.

remuneratório baseado nas receitas de portagem cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores da infraestrutura, não apresentando, portanto, fluxos financeiros (correntes) para o Sector Público, sem prejuízo dos fluxos financeiros nos dois sentidos, relativos à Lusoponte, no âmbito 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 homogêneos no que concerne à composição da remuneração das subconcessionárias, a remuneração das mesmas pode ser categorizada da seguinte forma:

- Pagamento por disponibilidade das vias da infraestrutura;
- Pagamento por serviço (remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura);
- Responsabilidades associadas aos pagamentos contingentes, decorrentes da reformulação dos modelos financeiros, que ocorreu previamente à assinatura final dos contratos de subconcessão, em 2009 e 2010, na sequência das significativas alterações verificadas nos mercados financeiros entre o momento do lançamento dos concursos e o momento da contratação final, muito embora estes pagamentos, de acordo com os respetivos modelos financeiros, apenas venham a ocorrer em períodos subsequentes, pelo que ainda não tiveram repercussões no período em análise<sup>17</sup>;
- Deduções relativas a falhas de desempenho e disponibilidade, assim como penalidades associadas a externalidades ambientais e de sinistralidade (estes valores são deduzidos aos valores da remuneração total auferida pela concessionária).

Assinale-se que o produto da cobrança de portagens nas subconcessionárias constitui uma receita da EP.

---

<sup>17</sup> Note-se que, em face do Relatório de Auditoria n.º 15/2012, da 2.ª Secção do Tribunal de Contas, relativo ao *Modelo de Gestão, Financiamento e Regulação do Setor Rodoviário*, afigura-se ainda incerto o tratamento a ser dado às compensações contingentes, das quais podem decorrer responsabilidades financeiras significativas.

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

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

Para além dos fluxos financeiros supramencionados, poderão existir ainda outros encargos, nomeadamente na sequência de pedidos de REF por parte das concessionárias, derivados de factos extraordinários (quando estes se enquadrem em casos originadores de pedido de REF, de acordo com o previsto contratualmente) que impliquem alterações no projeto capazes de modificar a situação económico-financeira do mesmo<sup>18</sup>.

#### 4.2.1.2 *Evolução dos fluxos financeiros*

No primeiro trimestre de 2014, os encargos líquidos com as PPP rodoviárias ascenderam a 201.602 milhares de euros, evidenciando um decréscimo de 19% face aos valores ajustados<sup>19</sup> do período homólogo de 2013 (ver *Quadro 3* seguinte). Esta evolução foi acompanhada por uma melhoria do nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas (de 21% para os 25%), para a qual concorreram o crescimento das receitas de portagem (de 5%, permitido por um aumento do TMD nos três primeiros meses do ano<sup>20</sup>) e a redução dos encargos brutos (em 14%). Desconsiderando o efeito do início dos pagamentos da subconcessão Douro Interior, a variação homóloga registada representaria uma redução de 21,8% face ao primeiro trimestre de 2013.

---

<sup>18</sup> Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

<sup>19</sup> Os valores de 2013 encontram-se ajustados pela soma do acerto provisório de contas relativo aos 12 meses iniciais de operação, que resultou na devolução à EP de encargos com cobrança de portagens. Os montantes em causa são 1.492 milhares de euros da Beira Litoral/Beira Alta e 1.994 milhares de euros da Interior Norte.

<sup>20</sup> De acordo com dados do IMT (conforme *Quadro 14* no anexo ao Boletim).

Quadro 3 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 1.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2014	1 T2013 <sup>(1)</sup>	Δ 1T2014/ 1T2013	2014P	% Execução
<b>Encargos Brutos</b>	<b>269.279</b>	<b>314.581</b>	<b>-14%</b>	<b>1.442.357</b>	<b>19%</b>
<b>Pagamentos por Disponibilidade <sup>(1)</sup></b>	<b>252.207</b>	<b>296.989</b>	<b>-15%</b>		
<b>Concessões Estado (inclui Ex-SCUT) <sup>(1)</sup></b>	<b>243.176</b>	<b>296.989</b>	<b>-18%</b>		
Portagem Real	42.966	43.629	-2%		
Ex-SCUT	200.210	253.360	-21%		
<b>Subconcessões</b>	<b>9.032</b>	<b>0</b>	<b>-</b>		
<b>Pagamento por serviço</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>		
<b>Subconcessionárias</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>		
<b>Custos com serviço de cobrança de portagem</b>	<b>12.942</b>	<b>13.478</b>	<b>-4%</b>		
Ex-SCUT <sup>(2)</sup>	12.304	13.410	-8%		
Outros	638	68	832%		
<b>Compensações/REFs</b>	<b>4.130</b>	<b>4.114</b>	<b>0%</b>		
<b>Receitas de Portagem</b>	<b>67.678</b>	<b>64.696</b>	<b>5%</b>	<b>275.778</b>	<b>25%</b>
<b>Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)</b>	<b>58.662</b>	<b>56.702</b>	<b>3%</b>		
<b>Subconcessões</b>	<b>3.281</b>	<b>2.370</b>	<b>38%</b>		
<b>Outros <sup>(3)</sup></b>	<b>5.735</b>	<b>5.624</b>	<b>2%</b>		
<b>Encargos Líquidos totais</b>	<b>201.602</b>	<b>249.885</b>	<b>-19%</b>	<b>1.166.579</b>	<b>17%</b>
<b>Taxa de Cobertura</b>	<b>25%</b>	<b>21%</b>		<b>19%</b>	
<b>Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)</b>	<b>23%</b>	<b>18%</b>			
<b>Subconcessões</b>	<b>36%</b>	<b>-</b>			

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

Notas: <sup>(1)</sup> Inclui “Remuneração Provisória” das Ex-SCUT cujos contratos de concessão não foram ainda alterados

<sup>(2)</sup> 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 com o primeiro trimestre de 2014 apresentaram-se os valores de 2013 corrigidos dos referidos acertos.

<sup>(3)</sup> 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)

Ao nível dos encargos brutos, a diminuição verificada no primeiro trimestre do corrente ano foi em grande parte determinada pela redução dos pagamentos por disponibilidade realizados às concessões do Estado Português, particularmente evidente no caso das ex-SCUT, em virtude dos efeitos das renegociações em curso, que se espera que estejam concluídas até ao final do corrente ano. A contração destes encargos, em conjunto com a diminuição dos custos com a cobrança de portagem (decorrente sobretudo de diferentes prazos médios de pagamento), permitiu compensar o efeito do início dos pagamentos por disponibilidade à subconcessão Douro Interior, já previsto para este ano. Importa

mencionar que, apesar de no trimestre em apreço só a subconcessão Douro Interior<sup>21</sup> ter apresentado encargos efetivos para o Sector Público (no montante de 9.032 milhares de euros), está previsto o início do pagamento a mais quatro subconcessões neste ano, devendo os respetivos fluxos vir a acontecer ao longo dos próximos trimestres.

No que concerne às receitas de portagem, estas evoluíram favoravelmente tanto nas concessões do Estado Português como nas subconcessões, sendo especialmente evidente este facto nestas últimas. Para além da já referida intensificação do tráfego (confirmada pelos dados de TMD disponibilizados pelo IMT), o incremento das receitas incorpora ainda uma maior eficiência do sistema, seja no que respeita a cobrança no caso de veículos de matrícula estrangeira (nomeadamente 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), 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 nas subconcessões Transmontana e Pinhal Interior.

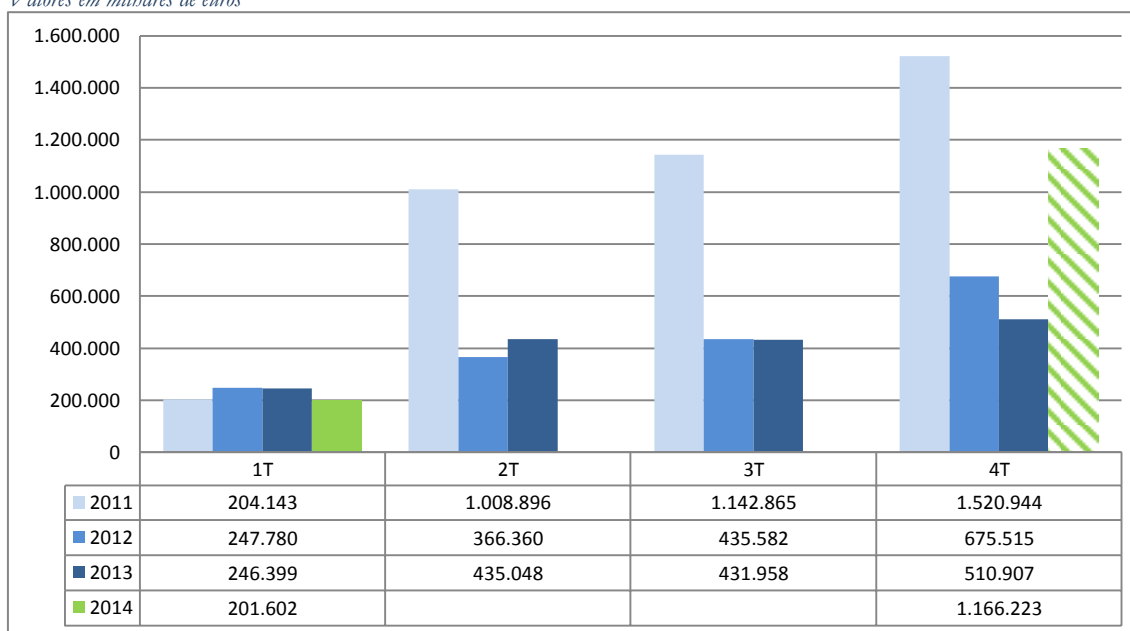
Conforme se pode constatar no *Gráfico 4* seguinte, os encargos líquidos no sector das parcerias rodoviárias atingiram valores mínimos neste trimestre face a períodos homólogos anteriores (período de 2011 a 2014), fruto das renegociações em curso. Todavia, no corrente ano iniciaram-se os pagamentos às subconcessões da EP, o que provocará um crescimento destes encargos até ao final do ano, em linha com o previsto e definido contratualmente. Estima-se que, do total de 1.166.223 milhares de euros de encargos líquidos previstos para o sector rodoviário em 2014, cerca de 33% sejam relativos às subconcessões da EP, cujo sistema de remuneração contratualizado previa o início dos pagamentos por parte da EP apenas em 2014.

---

<sup>21</sup> Subconcessão do grupo ASCENDI adjudicada em 2008 para a construção de vias no interior do Nordeste Transmontano, abrangendo uma extensão total de 241 quilómetros.

Gráfico 4 – Evolução dos encargos 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

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que, no trimestre em análise, as concessões mais onerosas para o Sector Público foram as concessões Interior Norte, Beira Interior, Beira Litoral/Beira Alta, Grande Porto e Norte, que no conjunto representaram cerca de 153 milhões de euros, correspondendo a 76% do total de encargos líquidos com as PPP do sector. Em todo o caso, prevê-se que o peso relativo deste grupo de concessões venha a reduzir-se para apenas 32% do total dos encargos líquidos anuais em 2014, em virtude do peso que se espera que as subconcessões venham a apresentar no total. Relativamente a estas, apenas a Douro Interior apresentou encargos no primeiro trimestre, devendo os pagamentos relativos a mais quatro subconcessões vir a ocorrer ao longo dos próximos trimestres do ano.

## Quadro 4 – Encargos líquidos por concessão rodoviária no 1.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2014	Peso no total	1 T2013	Δ 1T2014/1T2013
Concessão Algarve	14.504	7%	16.967	-15%
Concessão Beira Interior	35.522	18%	65.756	-46%
Concessão Interior Norte	40.934	20%	33.017	24%
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	28.524	14%	41.638	-31%
Concessão Travessia do Tejo	4.057	2%	4.061	0%
Concessão Grande Lisboa	5.259	3%	5.982	-12%
Concessão Oeste	27	0%	29	-8%
Concessão Costa de Prata	8.469	4%	19.831	-57%
Concessão Grande Porto	23.722	12%	28.871	-18%
Concessão Norte Litoral	16.267	8%	14.311	14%
Concessão Norte	23.662	12%	23.863	-1%
Concessão Brisa	-1.106	-1%	-959	-15%
Subconcessão Transmontana	-275	0%	-28	-888%
Subconcessão Douro Interior	9.032	4%	0	
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0%	0	
Subconcessão Baixo Tejo	-689	0%	-722	5%
Subconcessão Litoral Oeste	-439	0%	-374	-17%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	
Subconcessão Pinhal Interior	-1.879	-1%	-1.246	-51%
Outros <sup>(1)</sup>	-3.990	-2%	-4.597	13%
<b>TOTAL</b>	<b>201.602</b>	<b>100%</b>	<b>246.399</b>	<b>-18%</b>

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

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

## 4.2.1.2.1 Encargos brutos

Os encargos brutos ascenderam a 269.279 milhares de euros, representando uma redução de 13% relativamente ao período homólogo de 2013 (ver *Quadro 5* seguinte). Em termos de comparabilidade merece destaque o facto de no primeiro trimestre de 2014 ter sido realizado pela primeira vez o pagamento por disponibilidade à subconcessão Douro Interior (como referido acima), o pagamento apenas parcial da fatura de reconciliação de 2013 relativa à concessão Beira Interior<sup>22</sup> (o que é já uma consequência do processo de renegociação em curso), bem como o facto de os valores de 2013 se encontrarem influenciados pelo acerto provisório de contas relativo aos 12 meses iniciais de operação de cobrança de portagens, que resultou na devolução à EP de encargos com cobrança de portagens (nas concessões Beira Litoral/Beira Alta e Interior Norte). À parte dos referidos fatores, a evolução dos encargos com disponibilidade reflete a atualização das tarifas em linha com o disposto contratualmente e a realização de pagamentos por conta baseados nos acordos preliminares alcançados no âmbito das renegociações em curso.

<sup>22</sup> Os pagamentos de reconciliação ocorrem geralmente no primeiro trimestre.

## Quadro 5 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 1.º trimestre de 2014

*Valores em milhares de euros*

ENCARGOS BRUTOS	1T2014	Peso no Total	1 T2013	Δ 1T2014/1T2013
Concessão Algarve	18.898	7%	20.577	-8%
Concessão Beira Interior	41.263	15%	71.394	-42%
Concessão Interior Norte	44.688	17%	36.800	21%
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	38.613	14%	51.793	-25%
Concessão Travessia do Tejo	4.057	2%	4.061	0%
Concessão Grande Lisboa	7.505	3%	8.116	-8%
Concessão Oeste	27	0%	29	-8%
Concessão Costa de Prata	16.011	6%	27.191	-41%
Concessão Grande Porto	29.845	11%	34.691	-14%
Concessão Norte Litoral	23.241	9%	20.862	11%
Concessão Norte	35.461	13%	35.513	0%
Subconcessão Douro Interior	9.032	3%	0	-
Subconcessão Litoral Oeste	0	0%	0	-
Outros <sup>(1)</sup>	638	0%	68	832%
<b>TOTAL</b>	<b>269.279</b>	<b>100%</b>	<b>311.095</b>	<b>-13%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP

 Nota: <sup>(1)</sup> Inclui encargos diretos da EP (troços da A23 e A21).

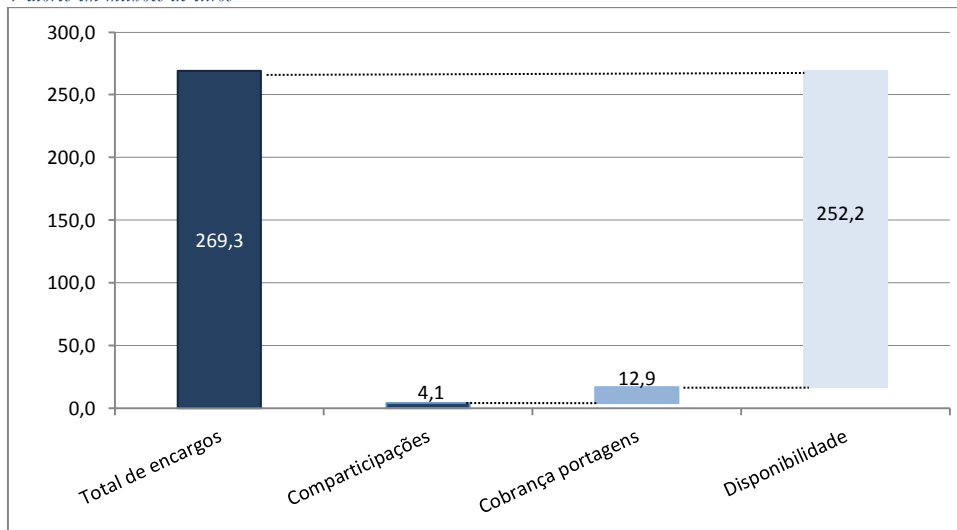
Tal como mencionado, os encargos brutos assumem diversas naturezas, tendo por base os diferentes modelos de parceria existentes. Os pagamentos por disponibilidade assumiram, no primeiro trimestre, um peso preponderante no total dos encargos brutos das PPP rodoviárias, tendo representado 93,7% dos mesmos, o que se justifica não só pelo facto de grande parte das concessões do Estado Português apresentarem atualmente um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias<sup>23</sup>, mas também pela dilação, prevista contratualmente, dos pagamentos por serviço das subconcessões (não tendo sido ainda realizado qualquer pagamento desta natureza no primeiro trimestre).

<sup>23</sup> Com exceção das autoestradas de portagem real, sem impacto em termos de encargos recorrentes do Estado Português.



Gráfico 5 – Tipologia dos Encargos brutos das PPP rodoviárias no 1.º trimestre de 2014

Valores em milhões de euros



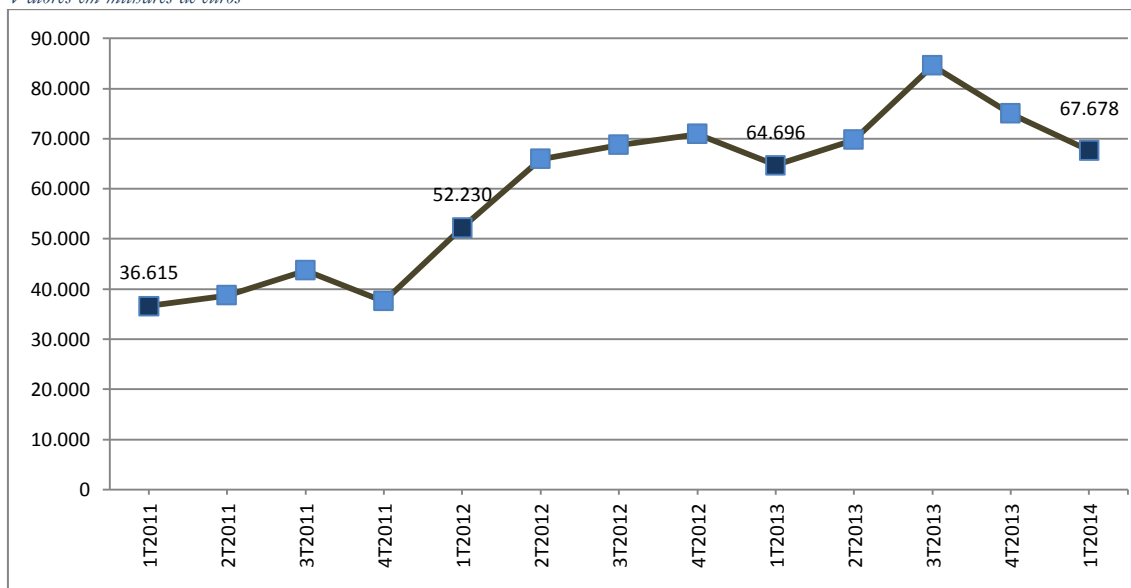
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP

#### 4.2.1.2.2 Receitas de portagem

Em relação aos proveitos obtidos com as concessões rodoviárias, cumpre destacar que durante o primeiro trimestre de 2014 o valor angariado pelo Sector Público ascendeu a 67.678 milhares de euros (*Gráfico 6* seguinte). Este valor representa um crescimento relativamente ao período homólogo, devido essencialmente ao aumento do TMD na maioria das concessões. Paralelamente, a variação homóloga reflete, como referido, uma melhoria no sistema de cobrança de portagens e a introdução de novos pontos de pagamento introduzidos nas subconcessões Transmontana e Pinhal Interior. Comparativamente aos trimestres imediatamente anteriores regista-se uma quebra de receita, perfeitamente compreensível tendo em conta o efeito de sazonalidade que justifica o maior volume de tráfego verificado nos 3º e 4º trimestres de cada ano, tendo em conta o efeito da época das férias de verão e do período natalício.

## Gráfico 6 – 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 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.

No entanto, comparando as receitas obtidas no 1.º trimestre de 2014 com o período homólogo de 2013, e considerando que as taxas de portagem não foram atualizadas, é de realçar já uma ligeira recuperação do volume de tráfego na maioria das concessões, como se demonstra no *Quadro 6* seguinte, que apresenta as receitas totais obtidas por concessão e a comparação com o período homólogo de 2013. Cabe destacar o elevado peso que assumem as receitas das concessões Norte (com 11.799 milhares de euros) e Beira Litoral/Beira Alta (com 10.089 milhares de euros), que representam em conjunto 32% da receita total do trimestre.

Em termos de variação, salienta-se o crescimento de receita ocorrida na concessão Algarve e nas subconcessões Transmontana, Pinhal Interior e Litoral Oeste. No caso da concessão Algarve, o incremento das receitas incorpora, de alguma forma a recuperação do tráfego, após o forte impacto inicial no mesmo (de cerca de 50%), após a introdução de portagens na concessão. No que concerne às subconcessões Transmontana e Pinhal Interior deve salientar-se que as variações de receita observadas incorporam também os efeitos da introdução de novos pontos de cobrança de portagem.

De realçar ainda que apenas nos casos das concessões do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta é que ainda não se assistiu ao início da recuperação da perda de tráfego anteriormente ocorrida.

#### Quadro 6 – Proveitos por concessão no 1.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

PROVEITOS	1T2014	Peso no Total	1 T2013	Δ 1T2014/1T2013
Concessão Algarve	4.394	6%	3.610	22%
Concessão Beira Interior	5.742	8%	5.638	2%
Concessão Interior Norte	3.754	6%	3.783	-1%
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	10.089	15%	10.155	-1%
Concessão Grande Lisboa	2.246	3%	2.134	5%
Concessão Costa de Prata	7.542	11%	7.361	2%
Concessão Grande Porto	6.123	9%	5.820	5%
Concessão Norte Litoral	6.975	10%	6.551	6%
Concessão Norte	11.799	17%	11.650	1%
Concessão Brisa	1.106	2%	959	15%
Subconcessão Transmontana	275	0%	28	888%
Subconcessão Baixo Tejo	689	1%	722	-5%
Subconcessão Litoral Oeste	439	1%	374	17%
Subconcessão Pinhal Interior	1.879	3%	1.246	51%
Outros (¹)	4.629	7%	4.665	-1%
<b>TOTAL</b>	<b>67.678</b>	<b>100%</b>	<b>64.696</b>	<b>5%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP

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

#### 4.2.1.2.3 Nível de cobertura dos encargos

Da 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 anualmente pelo Sector Público relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração. O nível de cobertura médio dos encargos situa-se nos 25% (ver *Quadro 7* seguinte), acima dos 21% registados no período homólogo.

As concessões Costa de Prata, Norte, Norte Litoral e Grande Lisboa apresentam os melhores índices de cobertura, com taxas acima de 30%. Em sentido contrário, as concessões Beira Interior e Interior Norte demonstram uma reduzida taxa de cobertura, assegurando as suas receitas de portagem apenas 14% e 8% dos respetivos encargos, a que não será estranho o carácter de “interioridade” que caracteriza estas concessões.

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.

## Quadro 7 – Nível de cobertura dos encargos no 1.º trimestre de 2014

*Valores em milhares de euros*

PROVEITOS / ENCARGOS	Encargos	Proveitos	Défica	TX Cobertura
Concessão Algarve	18.898	4.394	14.504	23%
Concessão Beira Interior	41.263	5.742	35.522	14%
Concessão Interior Norte	44.688	3.754	40.934	8%
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	38.613	10.089	28.524	26%
Concessão Travessia do Tejo	4.057	0	4.057	0%
Concessão Grande Lisboa	7.505	2.246	5.259	30%
Concessão Oeste	27	0	27	-
Concessão Costa de Prata	16.011	7.542	8.469	47%
Concessão Grande Porto	29.845	6.123	23.722	21%
Concessão Norte Litoral	23.241	6.975	16.267	30%
Concessão Norte	35.461	11.799	23.662	33%
Concessão Brisa	0	1.106	-1.106	-
Subconcessão Transmontana	0	275	-275	-
Subconcessão Douro Interior	9.032	0	9.032	0%
Subconcessão Baixo Tejo	0	689	-689	-
Subconcessão Litoral Oeste	0	439	-439	-
Subconcessão Pinhal Interior	0	1.879	-1.879	-
Outros <sup>(1)</sup>	638	4.629	-3.990	725%
<b>TOTAL</b>	<b>269.279</b>	<b>67.678</b>	<b>201.602</b>	<b>25%</b>

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)

## 4.2.2 Sector Ferroviário

### 4.2.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

A remuneração da MST, entidade a quem foi atribuída a concessão da rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo (“concessão MST”), assenta nas receitas cobradas aos utilizadores do serviço, nos proveitos publicitários e rendimentos decorrentes da exploração de áreas comerciais e parques de estacionamento, bem como nas participações do concedente, devidas sempre que o tráfego de passageiros seja inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão<sup>24</sup>. A título complementar, deve mencionar-se que, em sentido contrário, nos anos em que o tráfego se situe dentro ou acima da banda superior de tráfego é a concessionária quem deve entregar ao concedente uma compensação contratual.

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

No caso da Fertagus, o sistema remuneratório atual da concessionária<sup>25</sup> assenta apenas em receitas comerciais, decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul (“concessão Eixo Norte/Sul”), não estando previstos contratualmente quaisquer tipo de encargos para o Sector Público, numa base recorrente, mas apenas decorrente de eventuais pedidos de REF por parte da concessionária (estes encargos também estão contemplados no caso da MST).

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

Deverá no entanto ter-se em atenção que a concessionária Fertagus realizou um pedido de reposição do equilíbrio financeiro do contrato, o que levou à abertura de um processo negocial para aferir da validade de tal pedido<sup>26</sup>.

<sup>24</sup> A MTS é a única parceria para a qual existe um mecanismo de garantia de tráfego por parte do Estado Português.

<sup>25</sup> Após terem sido eliminadas, em 2011, as compensações financeiras a pagar pelo Estado à concessionária, de acordo com o Decreto-Lei n.º 138-B/2010, de 28 de Dezembro.

<sup>26</sup> O valor peticionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012 (inclusive).

4.2.2.2 *Evolução dos fluxos financeiros*

Quadro 8 – Encargos líquidos por concessão ferroviária no 1.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2014	Peso no Total	1 T2013	$\Delta$ 1T2014/1T2013	2014P	% Execução
Concessão do MST	2.308	100%	1.975	17%	8.660	27%
Concessão Eixo Norte/Sul	-2	0%	0	-	0	-
<b>TOTAL</b>	<b>2.306</b>	<b>100%</b>	<b>1.975</b>	<b>17%</b>	<b>8.660</b>	<b>27%</b>

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

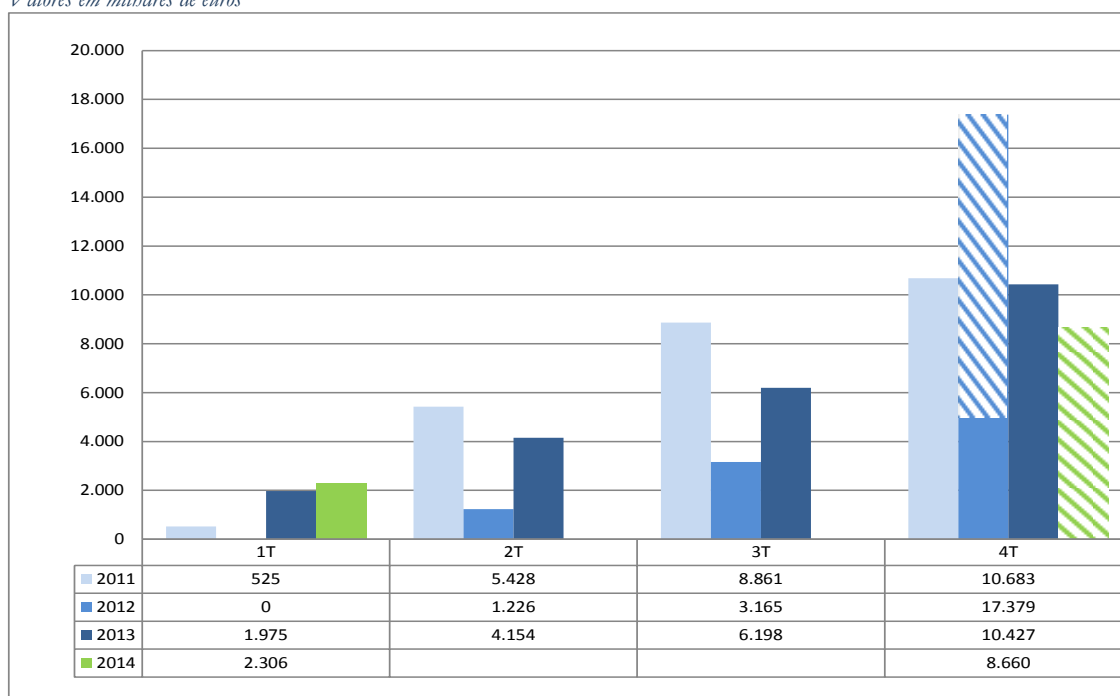
Os fluxos financeiros do sector ferroviário no 1.º trimestre de 2014 dizem respeito, na sua quase totalidade, aos encargos com a concessão do MST no valor de 2.308 milhares de euros, sendo estes relativos ao pagamento das compensações decorrentes dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão. O aumento de 17% verificado nessa compensação, quando comparado com o período homólogo, não é passível de ser interpretado de forma direta, tendo em conta o facto de os fluxos de cada um dos anos não serem relativos a compensações apuradas em iguais trimestres, pelo que os valores são influenciados pelos efeitos da sazonalidade que caracterizam o tráfego da concessão. Efetivamente, enquanto as compensações pagas no primeiro trimestre de 2014 dizem respeito ao diferencial de tráfego apurado no terceiro trimestre de 2013, os fluxos do período homólogo de 2013 são relativos à compensação devida pelo *gap* de tráfego verificado no segundo trimestre de 2012. Tendo em conta que, pelo efeito da sazonalidade, o terceiro trimestre é um trimestre de menor tráfego, os dois valores não são diretamente comparáveis. A título demonstrativo, note-se que o pagamento realizado no primeiro trimestre de 2014 teve por base um tráfego real de 5,8 milhões de passageiros-km, enquanto o pagamento executado no primeiro trimestre de 2013 foi calculado tendo por referência um tráfego real de 7,5 milhões de passageiros-km.

Apesar de os fluxos associados à concessão Eixo Norte/Sul, explorada pela Fertagus, serem, em regra, inexpressivos, deve salientar-se a receita apurada com esta concessão no primeiro trimestre de 2014, no montante de 1,6 mil euros, a qual diz respeito ao pagamento pela concessionária de uma penalidade aplicada pelo concedente, 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.

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 7 – 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.

### 4.2.3 Sector Saúde

#### 4.2.3.1 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 do Edifício”) e outro destinado à prestação dos serviços clínicos (“EG do Estabelecimento”).

A natureza dos encargos do Sector Público varia consoante se trate da EG do Edifício ou da EG do Estabelecimento:

- EG do 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 do 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.

#### 4.2.3.2 Evolução dos fluxos financeiros

No 1.º trimestre de 2014, os encargos com as parcerias da saúde registaram um crescimento de 13% face ao período homólogo de 2013 (*Quadro 9* seguinte). Deve mencionar-se, antes de mais, que este crescimento incorpora alguns fatores que afetam a sua comparabilidade, nomeadamente:

- O facto de os encargos com o LCS - Linha de Cuidados de Saúde, S.A. CASNS (PPP) referentes ao primeiro trimestre de 2013 terem sido apenas pagos em maio do mesmo ano, o que originou a inexistência de quaisquer encargos com esta PPP no primeiro trimestre de 2013, ao contrário do que se verificou em 2014;



- O pagamento relativo à parceria do CMFRS que se verificou apenas no primeiro trimestre de 2013, uma vez que a PPP terminou em novembro de 2013<sup>27</sup>, não existindo assim qualquer pagamento relativo a esta parceria no 1º trimestre de 2014;
- A entrada em funcionamento do novo edifício do Hospital de Vila Franca de Xira e o conseqüente início dos pagamentos à EG Edifício em maio de 2013. Este facto justifica que não exista qualquer pagamento a esta entidade no primeiro trimestre de 2013;
- O pagamento, no primeiro trimestre de 2014, de parte do valor de reconciliação relativo à atividade de 2013 da parceria relativa à gestão do estabelecimento do Hospital de Braga. Note-se que, no primeiro trimestre de 2013, não houve lugar a qualquer pagamento de reconciliação, tendo sido este acerto realizado em meados de 2013. Não obstante, em 2014, foi decidido que o pagamento de reconciliação (previsto contratualmente) seria faseado ao longo do ano, ao invés de ser pago numa única parcela num determinado momento do ano.

Quadro 9 – Encargos com as PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2014	Peso no Total	1T2013	Δ 1T2014/ 1T2013
<b>Hospitais PPP - Estabelecimentos</b>	<b>75.722</b>	<b>81%</b>	<b>71.574</b>	<b>6%</b>
Pagamentos Contratuais	70.989	76%	68.352	4%
CA SNS	2.584	3%	0	
CMFRS	0	0%	1.673	
Hospitais PPP	68.405	73%	66.679	3%
Protocolos (Hospitais PPP)	3.419	4%	3.222	6%
Pagamentos de Reconciliação*	1.314	1%	0	
<b>Hospitais PPP – Edifícios</b>	<b>18.027</b>	<b>19%</b>	<b>11.386</b>	<b>58%</b>
Pagamentos Contratuais	18.027	19%	11.386	58%
Hospital V. F. Xira	6.563	7%	0	
Restantes hospitais	11.464	12%	11.386	1%
<b>Encargos Totais</b>	<b>93.749</b>	<b>100%</b>	<b>82.960</b>	<b>13%</b>

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

Nota: \* Pagamento faseado em 2014 da reconciliação da atividade de 2013 do Hospital de Braga

Sem o efeito dos eventos anteriormente mencionados, a variação dos encargos totais com PPP no sector da saúde teria sido de apenas 2,5%, refletindo quer as revisões de preços por via da atualização prevista contratualmente com base no IPC, quer o aumento da produção verificado nas várias unidades hospitalares.

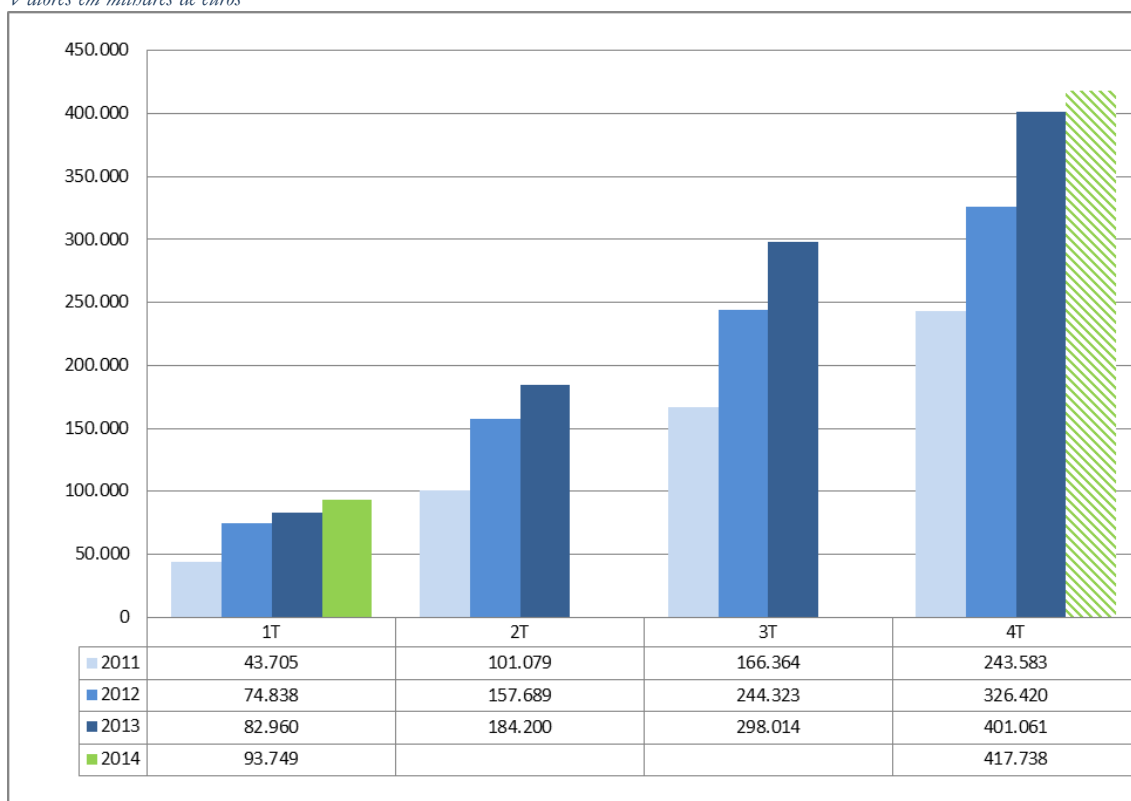
<sup>27</sup> Para mais informações sobre esta PPP consulte o Boletim das PPP 4.º T2013.

Importa reter que, do total dos pagamentos realizados às PPP da saúde no primeiro trimestre de 2014, apenas 3,6% são referentes a pagamentos não contratualizados nos respetivos contratos de gestão, referindo-se estes a custos relativos a protocolos celebrados com as entidades gestoras dos estabelecimentos 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.

Os encargos com a atividade das EG Estabelecimento representaram no primeiro trimestre de 2014 cerca de 81% dos encargos globais nas parcerias da saúde (sendo os restantes 19% relativos aos encargos com as infraestruturas hospitalares), apresentando um crescimento de 6% face ao período homólogo de 2013. Este aumento é explicado, essencialmente, pelo já referido pagamento de reconciliação relativo ao ano de 2013, bem como pelo incremento na produção dos hospitais, verificado quer ao nível dos serviços contratados, quer no âmbito dos serviços protocolados (onde se verificou uma variação de 6% dos encargos associados). Importa referir, ainda, que em anos anteriores parte dos 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 8 – 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 anterior, onde se apresentam os encargos acumulados por trimestre, é possível concluir acerca de 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 entrada progressiva 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 10 – Encargos por PPP na saúde no 1.º trimestre de 2014**

*Valores em milhares de euros*

PPP Saúde	1T2014	Peso no Total	1T2013	Δ 1T2014/1T2013	2014P	% Execução
<b>CA SNS</b>	<b>2.584</b>	<b>3%</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-</b>
<b>CMFRS</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>1.673</b>	<b>-100%</b>	<b>6.681</b>	<b>0%</b>
<b>H. Cascais</b>	<b>16.525</b>	<b>18%</b>	<b>16.547</b>	<b>0%</b>	<b>72.755</b>	<b>23%</b>
EG Estabelecimento	14.486	15%	14.595	-1%	63.752	23%
EG Edifício	2.039	2%	1.952	4%	9.003	23%
<b>H. Braga</b>	<b>35.400</b>	<b>38%</b>	<b>32.934</b>	<b>7%</b>	<b>176.453</b>	<b>20%</b>
EG Estabelecimento	29.094	31%	26.625	9%	148.459	20%
EG Edifício	6.306	7%	6.309	0%	27.995	23%
<b>H. Loures</b>	<b>20.378</b>	<b>22%</b>	<b>19.739</b>	<b>3%</b>	<b>80.850</b>	<b>25%</b>
EG Estabelecimento	17.259	18%	16.615	4%	67.214	26%
EG Edifício	3.119	3%	3.124	0%	13.636	23%
<b>H. V.F. Xira</b>	<b>18.862</b>	<b>20%</b>	<b>12.066</b>	<b>56%</b>	<b>80.999</b>	<b>23%</b>
EG Estabelecimento	12.299	13%	12.066	2%	51.851	24%
EG Edifício	6.563	7%	0	-	29.148	23%
<b>TOTAL</b>	<b>93.749</b>	<b>100%</b>	<b>82.960</b>	<b>13%</b>	<b>417.738</b>	<b>22%</b>
<b>Estabelecimentos</b>	<b>75.722</b>	<b>81%</b>	<b>71.574</b>	<b>6%</b>	<b>337.957</b>	<b>22%</b>
<b>Infraestruturas</b>	<b>18.027</b>	<b>19%</b>	<b>11.386</b>	<b>58%</b>	<b>79.781</b>	<b>23%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS

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

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

O *Quadro 10* anterior apresenta, em pormenor, a evolução dos encargos, por PPP, no primeiro 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 mantiveram-se praticamente constantes, uma vez que, o aumento de 4% nos encargos com a EG Edifício (em

linha com o previsto contratualmente<sup>28</sup>) foi compensado pela redução dos encargos com a EG Estabelecimento, em virtude dos menores pagamentos relativos a protocolos;

- No Hospital de Braga o crescimento de 7% dos encargos totais é totalmente explicado pelo incremento verificado ao nível da EG do Estabelecimento (de 9%), face ao período homólogo de 2013, sendo este justificado, em grande medida, pelo pagamento faseado em 2014 da reconciliação da atividade de 2013 (no primeiro trimestre de 2013 não foi efetuado qualquer pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2012) e pelos pagamentos realizados, em 2014, ao abrigo do Protocolo VIH/SIDA, que ainda não vigorava no primeiro trimestre de 2013. Expurgando estes dois efeitos, o acréscimo de encargos verificado no primeiro trimestre de 2014 face ao período homólogo seria de apenas 1%;
- No Hospital de Loures os encargos globais registaram um incremento da ordem dos 3%, relativo quase na sua totalidade à EG do Estabelecimento, que evidenciou um encargo superior ao do período homólogo, por via, essencialmente, do aumento da produção da unidade hospitalar;
- No Hospital de Vila Franca de Xira verificou-se um acréscimo de 56% dos encargos globais, explicado, em grande parte, pelo início do pagamento da remuneração da EG do Edifício<sup>29</sup>, decorrente da abertura da nova infraestrutura hospitalar em abril de 2013 (que veio substituir o antigo edifício hospitalar gerido em modalidade de EPE). Ao nível da EG do Estabelecimento verificou-se um nível de pagamentos 2% superior ao do período homólogo, explicado sobretudo por um aumento da produção contratada para o ano em curso;
- De notar que, contrariamente ao inicialmente previsto, a LCS - Linha de Cuidados de Saúde, S.A. CASNS (PPP) apresentou encargos no 1.º trimestre do ano, devido ao atraso na transição das operações para o novo contrato do SNS (de prestação de serviços para Centro de Atendimento). Nos próximos trimestres os encargos com este serviço deixarão de configurar encargos enquadrados no regime de PPP, atendendo ao fim da parceria e à substituição da mesma por um contrato de prestação de serviços.

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, no primeiro trimestre de 2014, por cerca de 39% dos encargos totais, quando excluído o CA SNS (ver *Gráfico 9* seguinte).

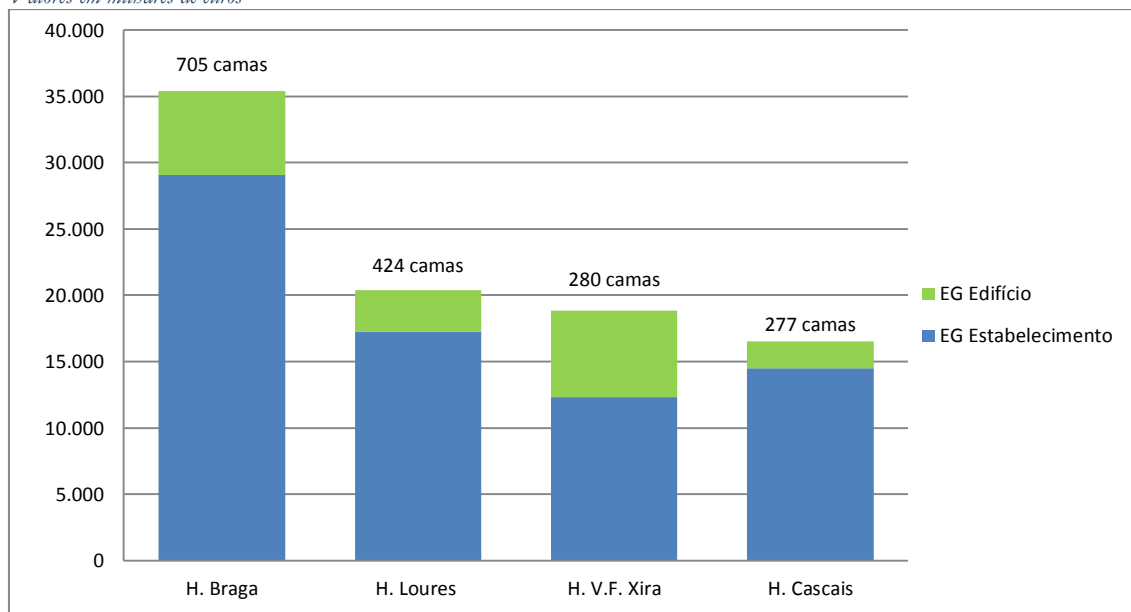
---

<sup>28</sup> 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.

<sup>29</sup> Que teve lugar apenas no segundo trimestre de 2013.

Gráfico 9 – Repartição dos Encargos acumulados no 1.º trimestre 2014 por Hospital

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS

## 4.2.4 Sector Segurança

### 4.2.4.1 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 DGIE é a entidade que efetua a gestão da parceria SIRESP e o controlo dos pagamentos do respetivo serviço.

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.

### 4.2.4.2 Evolução dos fluxos financeiros

#### Quadro 11 – Encargos com a PPP da segurança no 1.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

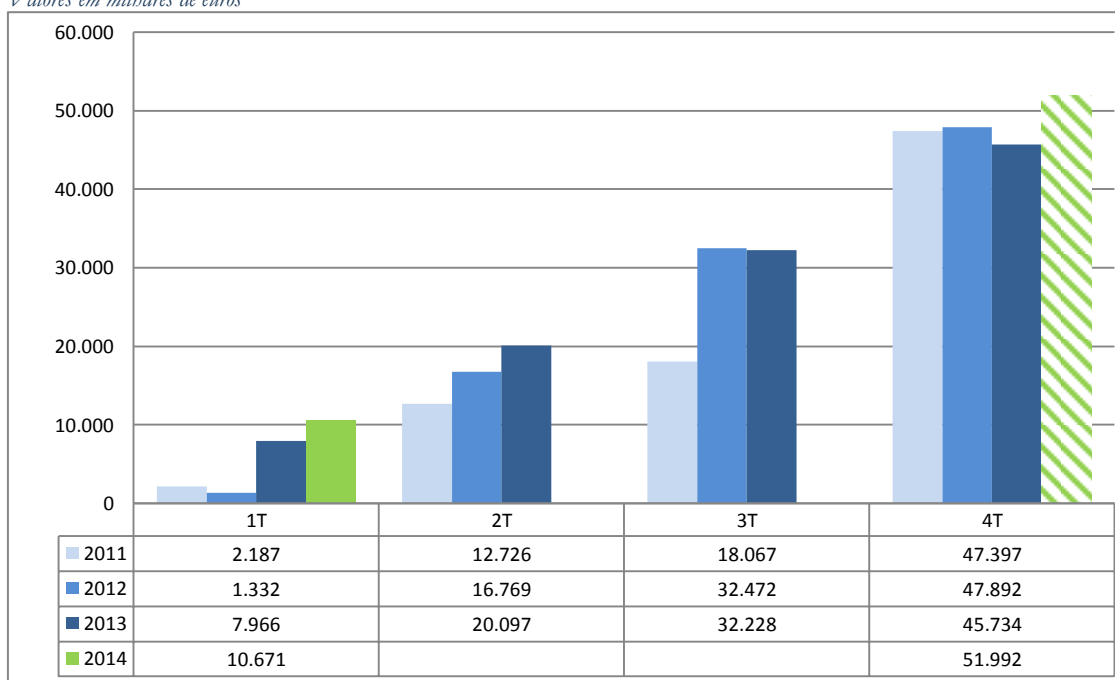
PPP Segurança	1T2014	1T2013	Δ 1T2014/1T2013	2014P	% Execução
Concessão Siresp	10.671	7.966	34%	51.992	21%

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

No 1.º trimestre de 2014, os valores pagos ao SIRESP apresentam um acréscimo de 34% face ao período homólogo anterior, sendo contudo de salientar que esta variação não representa qualquer acréscimo face aos encargos contratualmente previstos (os quais apesar de fixos são sujeitos, naturalmente, aos ajustamentos pelo IPC e por deduções, tal como detalhado acima). Assim, o acréscimo mencionado dos encargos reflete, não só 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. Assim, poderá concluir-se que, quando comparados os fluxos financeiros relativos ao 1º trimestre de 2014 com os do período homólogo, verificamos 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.

Gráfico 10 – 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 (ver *Gráfico 10* 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 instalada<sup>30</sup>, não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

<sup>30</sup> Ao longo de 2013 a capacidade instalada foi de 96,66%, tendo esta passado, no final do exercício, para 99,66%, após a conclusão da fase G do projeto relativa à implementação da rede SIRESP na Região Autónoma dos Açores.

## 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 12 – Encargos plurianuais

Valores em Milhões de Euros

Sectores	2013 Real	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Rodoviárias</b>	<b>511</b>	<b>1.166</b>	<b>1.097</b>	<b>1.121</b>	<b>967</b>	<b>938</b>	<b>877</b>	<b>901</b>	<b>833</b>	<b>790</b>
<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
<b>Ferrovíárias</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>
<b>Saúde</b>	<b>401</b>	<b>418</b>	<b>398</b>	<b>397</b>	<b>391</b>	<b>384</b>	<b>273</b>	<b>180</b>	<b>142</b>	<b>51</b>
<b>Segurança</b>	<b>46</b>	<b>52</b>	<b>51</b>	<b>49</b>	<b>47</b>	<b>46</b>	<b>31</b>	<b>32</b>	<b>12</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>968</b>	<b>1.645</b>	<b>1.554</b>	<b>1.576</b>	<b>1.414</b>	<b>1.377</b>	<b>1.189</b>	<b>1.121</b>	<b>996</b>	<b>849</b>

Sectores	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>Rodoviárias</b>	<b>659</b>	<b>571</b>	<b>421</b>	<b>356</b>	<b>208</b>	<b>166</b>	<b>124</b>	<b>115</b>	<b>202</b>
<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
<b>Ferrovíárias</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>
<b>Saúde</b>	<b>36</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>36</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>36</b>
<b>Segurança</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>704</b>	<b>619</b>	<b>469</b>	<b>401</b>	<b>252</b>	<b>210</b>	<b>170</b>	<b>162</b>	<b>246</b>

Sectores	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
<b>Rodoviárias</b>	<b>135</b>	<b>120</b>	<b>126</b>	<b>105</b>	<b>104</b>	<b>87</b>	<b>74</b>	<b>-11</b>	<b>-4</b>	<b>0</b>
<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
<b>Ferrovíárias</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saúde</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>27</b>	<b>20</b>	<b>7</b>	<b>3</b>
<b>Segurança</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>178</b>	<b>152</b>	<b>157</b>	<b>136</b>	<b>135</b>	<b>117</b>	<b>102</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e tendo por base os pressupostos adotados por essas entidades

Nota: Valores previstos a preços constantes com IVA (quando aplicável), «Relatório do OE2014»



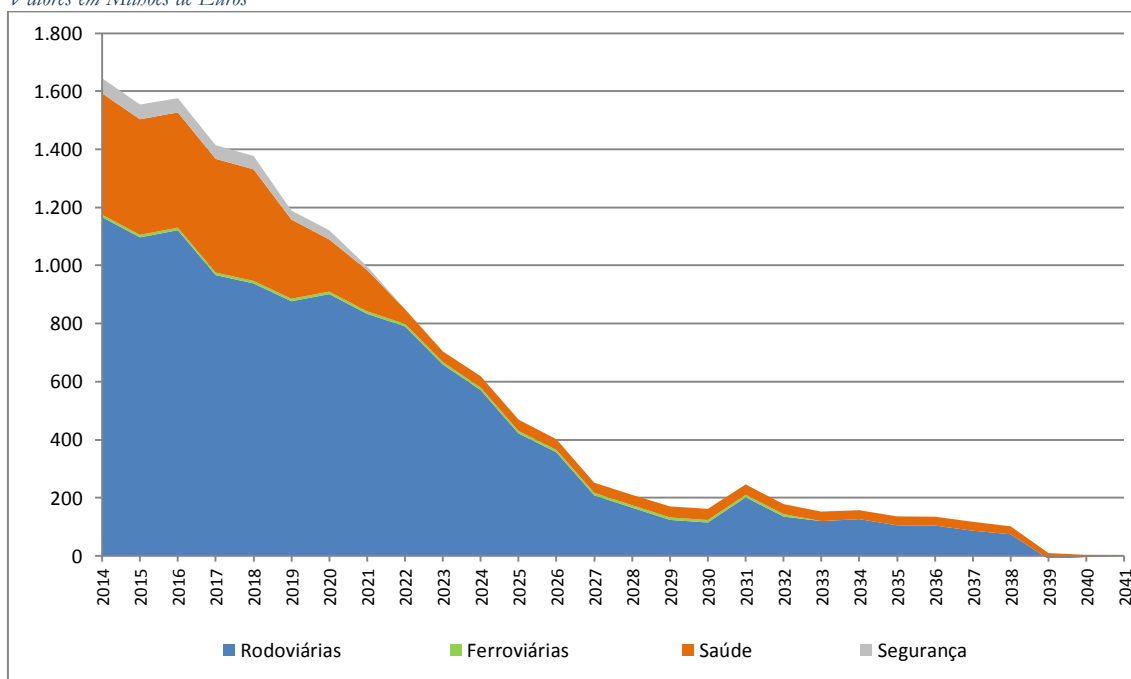
Importa ter presente que a interpretação do aumento de encargos previsto para 2014 (tendo em conta os valores reais de 2013, apresentados no *Quadro 12* anterior) deverá ser realizada, considerando o facto de este ser o ano em que se iniciam os pagamentos por disponibilidade relativos às subconcessões 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.

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 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.

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

Gráfico 11 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em Milhões de Euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e tendo por base os pressupostos adotados por essas entidades

Nota: Valores previstos a preços constantes com IVA quando aplicável, «Relatório do OE2014».

## 6. Anexos

### Quadro 13 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector

Valores em Milhões de Euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
Concessão Lusooponte	Lusooponte Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	30	941	17
Concessão Norte	Ascendi Norte - Auto Estradas do Norte, S.A.	1999	36	1.087	175
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlantico,S.A.	1999	30	657	85
Concessão Brisa	Brisa – Auto-estradas de Portugal, S.A.	2000	35	2.917	1099
Concessão Litoral Centro	Brisal – Auto-estradas do Litoral, S.A.	2004	30	585	92
Concessão Beira Interior	Scutvias, Auto-Estradas da Beira Interior S.A.	1999	30	652	174
Concessão Costa de Prata	Ascendi Costa de Prata - Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30	454	110
Concessão Algarve	EUROSCUT - Soc. Concessionária da SCUT do Algarve, S.A.	2000	30	285	127
Concessão Interior Norte	NORSCUT - Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	1.110	155
Concessão Beiras Litoral e Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta - Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30	898	173
Concessão Norte Litoral	Sociedade Concessionária da SCUT do Norte Litoral, S.A.	2001	30	376	120
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto - Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30	615	56
Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa - Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30	288	23
Concessão Douro Litoral	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	27	735	129
Subconcessão Transmontana	Auto-Estradas XXI- Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	588	190
Subconcessão Douro Interior	Ascendi Douro - Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	659	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	236	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	443	110
Subconcessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior – Auto Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010	30	551	489
Sctor Ferroviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
Metro Sul Tejo	MTS - Metro, Transportes do Sul, S.A.	2002	30,00	271	14
Transp. Ferroviário eixo-norte/sul	Fertagus - Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	11+9	22	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	26	705
H. Braga - Gestão do Edifício	Escala Braga - Gestora Edifício, S.A.	2009	30	132	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	18	280
H. V Franca - Gestão do Edifício	Escala Vila Franca - Soc. Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280
Sector Segurança	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	
SIRESP	SIRESP - Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.	2006	15	208	

Nota: Valores de investimento real até final de 2013 indicados pelas concessionárias.

Quadro 14 – Variação do Tráfego Médio Diário por concessão em períodos homólogos

Mês Concessão	Jan			Fev			Mar			
	2013	2014	Var.	2013	2014	Var.	2013	2014	Var.	
Algarve	4.466	4.825	8,0%	4.971	5.315	6,9%	5.779	5.852	1,3%	↑
Beira Interior	4.516	4.559	0,9%	4.767	4.589	-3,7%	5.294	4.909	-7,3%	↓
Beiras Litoral e Alta	7.261	7.322	0,8%	7.370	7.279	-1,2%	7.776	7.520	-3,3%	↓
Brisa	15.346	15.650	2,0%	15.856	16.100	1,5%	16.699	16.906	1,2%	↑
Costa Prata	16.988	16.648	-2,0%	17.484	17.374	-0,6%	17.424	17.744	1,8%	↑
Douro Litoral	4.112	4.722	14,8%	4.198	4.907	16,9%	4.221	4.938	17,0%	↑
Estradas de Portugal	6.512	-	-	6.306	-	-	6.321	-	-	-
Grande Lisboa	22.253	21.804	-2,0%	22.229	22.369	0,6%	21.699	22.323	2,9%	↑
Grande Porto	18.108	18.699	3,3%	18.298	19.166	4,7%	18.224	19.280	5,8%	↑
Interior Norte	3.287	3.404	3,6%	3.194	3.249	1,7%	3.489	3.443	-1,3%	↓
Litoral Centro	3.901	3.970	1,8%	4.056	4.141	2,1%	4.396	4.366	-0,7%	↓
Lusoponte	67.968	67.601	-0,5%	69.178	69.130	-0,1%	68.972	71.235	3,3%	↑
Marão	11.301	-	-	11.531	-	-	12.030	-	-	-
Norte	6.729	6.970	3,6%	6.729	6.738	0,1%	6.855	7.408	8,1%	↑
Norte Litoral	17.310	17.627	1,8%	17.517	17.827	1,8%	17.742	18.516	4,4%	↑
Oeste	13.364	13.296	-0,5%	13.740	13.726	-0,1%	14.155	14.446	2,1%	↑
<b>Média Ponderada</b>	<b>11.541</b>	<b>12.249</b>	<b>6,1%</b>	<b>11.776</b>	<b>12.546</b>	<b>6,5%</b>	<b>12.239</b>	<b>13.137</b>	<b>7,3%</b>	<b>↑</b>

Fonte: IMT, «Relatório de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas - 1º Trimestre 2014»

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