



Boletim Trimestral PPP – 2.º Trimestre de 2014

U T A P

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Conteúdos

1. Sumário Executivo.....	6
2. Universo das PPP	9
3. Factos relevantes.....	10
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 SIRESP	11
3.2 Processos de estudo e lançamento de novos projetos na área da saúde	12
3.2.1 Processo de estudo e lançamento do projeto “Hospital Lisboa Oriental”	12
3.2.2 Processo de estudo e lançamento do projeto do CMFRS	12
3.3 Resoluções da Assembleia da República em matéria de PPP	13
3.4 Posicionamento dos Hospitais PPP na rede hospitalar do SNS	13
3.5 Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+) 2014-2020	15
4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	16
4.1 Síntese do Trimestre	16
4.2 Análise Sectorial dos fluxos financeiros	19
4.2.1 Sector Rodoviário	19
4.2.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros	19
4.2.1.2 Evolução dos fluxos financeiros	22
4.2.1.2.1 Encargos brutos	28
4.2.1.2.2 Receitas de portagem.....	30
4.2.1.2.3 Nível de cobertura dos encargos	31
4.2.2 Sector Ferroviário	34
4.2.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros	34
4.2.2.2 Evolução dos fluxos financeiros	35
4.2.3 Sector Saúde	37
4.2.3.1 Tipologia dos fluxos financeiros	37
4.2.3.2 Evolução dos fluxos financeiros	38
4.2.4 Sector Segurança	44
4.2.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros	44
4.2.4.2 Evolução dos fluxos financeiros	44
5. Projeções de encargos globais	46
6. Anexos	48

Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos	7
Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, no 2.º trimestre 2014 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto	16
Quadro 3 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 2.º trimestre de 2014.....	22
Quadro 4 – Encargos líquidos por PPP rodoviária no 2.º trimestre de 2014.....	28
Quadro 5 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 2.º trimestre de 2014	29
Quadro 6 – Proveitos por PPP rodoviária no 2.º trimestre de 2014.....	31
Quadro 7 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais acumulados no 2.º trimestre de 2014....	33
Quadro 8 – Encargos líquidos por concessão ferroviária no 2.º trimestre de 2014	35
Quadro 9 – Encargos com as PPP do sector da saúde no 2.º trimestre de 2014.....	39
Quadro 10 – Encargos por PPP na saúde no 2.º trimestre de 2014	41
Quadro 11 – Encargos com a PPP da segurança no 2.º trimestre de 2014	44
Quadro 12 – Encargos plurianuais	46
Quadro 13 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector	48
Quadro 14 – Variação do Tráfego Médio Diário por Concessão em períodos homólogos	49

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 30 de junho de 2014)	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)	18
Gráfico 4 – Desagregação do diferencial existente entre os encargos líquidos totais do 2.º trimestre de 2013 e do 2.º trimestre de 2014.....	25
Gráfico 5 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no sector rodoviário, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014)	26
Gráfico 6 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 2º trimestre de 2014	27
Gráfico 7 – Evolução das receitas trimestrais no sector rodoviário	30
Gráfico 8 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014)	36
Gráfico 9 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014)	40
Gráfico 10 – Repartição dos Encargos acumulados no 2.º trimestre 2014 por Hospital.....	43
Gráfico 11 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014)	45
Gráfico 12 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais	47

Siglas

2014P	Previsão para 2014
AC 2014	Valor Acumulado de 2014 até 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	EP - Estradas de Portugal, S.A.
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
IGF	Inspeção-Geral das Finanças
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
InIR	Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, I.P.
IPC	Índice de Preços no Consumidor
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MAI	Ministério da Administração Interna
ME	Ministério da Economia
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OE	Orçamento do Estado
PAEF	Programa de Assistência Económica e Financeira
PPP	Parceria Público-Privada
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
SNS	Serviço Nacional de Saúde
TMD	Tráfego Médio Diário
UTAO	Unidade Técnica de Apoio Orçamental
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
Var. 2014/2013	(ou Δ 2014/2013) Variação ocorrida entre o ano de 2014 e o ano de 2013

Notas metodológicas

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

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

- Os valores incluem IVA à taxa legal aplicável à data;
- Os encargos no sector da saúde, relativos à atividade clínica (gestão do estabelecimento), estão isentos de IVA;
- Os encargos suportados a título de indemnização estão isentos de IVA;
- Os encargos brutos incluem todos os pagamentos efetuados pelo parceiro público, designadamente remunerações e compensações contratuais (por exemplo, pagamentos relativos a processos de reposição do equilíbrio financeiro);
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre os encargos brutos e as receitas diretas da atividade, da titularidade do parceiro público;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos são apresentados a preços constantes de 2014, incluindo, quando aplicável, IVA (em milhões de euros), conforme referenciado no relatório do OE2014. Os pressupostos subjacentes à estimativa dos mesmos são da responsabilidade das respetivas entidades gestoras dos contratos;
- Os valores de encargos plurianuais têm implícitos ajustamentos de tarifas e encargos decorrentes do processo de renegociação dos contratos das PPP rodoviárias atualmente em curso;
- Foram considerados apenas os valores dos encargos plurianuais líquidos estimados até ao termo do prazo de cada contrato de PPP. Por esta razão, e no caso específico do setor da saúde, os encargos associados à atividade clínica têm um horizonte temporal inferior aos encargos associados à disponibilidade da infraestrutura e atividades afins;
- Os valores apresentados são arredondados à unidade mais próxima.

1. Sumário Executivo

A UTAP, entidade sob a tutela do Ministério das Finanças, em cumprimento das atribuições que lhe foram cometidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, apresenta o boletim informativo das PPP¹, relativo ao 2.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 2.º trimestre de 2014, e no que concerne ao universo das PPP que foi considerado – composto por 33 parcerias em quatro sectores de atividade distintos (rodoviário, ferroviário, saúde e segurança) –, cumpre destacar o fim de uma parceria no sector da saúde (CA SNS, cujo contrato terminou em abril de 2014), não tendo sido contratadas quaisquer novas parcerias. Comparativamente ao período homólogo há ainda a referir o fim de uma parceria no sector da saúde, o CMFRS, cujo contrato terminou em novembro de 2013.

À semelhança do que tem ocorrido até à data, o sector rodoviário continuou a destacar-se no universo analisado, seja pelo peso preponderante que apresenta em termos de número de PPP (com 21 parcerias), de investimento acumulado (94%) e até mesmo de encargos líquidos (71% do total), seja pelo facto de ter sido o principal responsável pelo acréscimo verificado ao nível dos encargos líquidos totais no 2.º 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 384 milhões de euros, o que representa um incremento de 26% face ao período homólogo de 2013. Para esta variação, sublinhe-se, foi determinante a evolução verificada no sector rodoviário, que se caracterizou por um aumento de 45% no total dos encargos líquidos suportados pelo sector público, motivado sobretudo, e conforme programado, pelo início dos pagamentos relativos às subconcessões², lançadas entre 2007 e 2010, e cujo início dos pagamentos havia sido diferido no tempo. Note-se, por outro lado, que este impacto foi parcialmente mitigado pelo aumento das receitas de portagem arrecadas pelo sector público, bem como pelo efeito da redução de pagamentos decorrente dos acordos já obtidos no âmbito do processo de renegociação das concessões rodoviárias,

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

² No corrente ano iniciaram-se os pagamentos às subconcessionárias da EP, o que provocará um crescimento destes encargos até ao final do ano, em linha com o previsto e definido contratualmente. No primeiro trimestre apenas houve pagamentos à subconcessão Douro Interior, já no segundo trimestre houve pagamentos às subconcessões Litoral Oeste, Baixo Tejo e Transmontana, devendo os pagamentos às restantes subconcessionárias vir a ocorrer ao longo dos próximos trimestres do ano, com exceção das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, cujos pagamentos só se iniciarão em 2015.

relativamente a 11 parcerias, que foram já refletidos em sede dos pagamentos por conta realizados às concessionárias durante este período.

Destaque-se que, sem o efeito do referido início dos pagamentos às subconcessionárias rodoviárias, ter-se-ia verificado uma redução quer dos encargos líquidos totais (de cerca de 14%), quer dos encargos líquidos no sector rodoviário (da ordem dos 20%).

À semelhança do que se verificou no sector rodoviário, assistiu-se no 2.º trimestre de 2014 a um incremento dos encargos no sector da segurança, face ao período homólogo de 2013, ao passo que nos demais sectores (ferroviário e saúde) a tendência foi de decréscimo.

Nesta sede, importa contudo mencionar que a interpretação destes resultados deve ser realizada com as devidas salvaguardas, porquanto devem ser tidos em consideração alguns fatores que condicionam a comparabilidade dos valores. Entre os fatores que afetam a comparabilidade dos valores do trimestre face aos do período homólogo, para além do já referido início do pagamento às subconcessionárias rodoviárias, destacam-se, nomeadamente, (i) a alteração do universo das PPP do sector da saúde (decorrente da saída das duas parcerias mencionadas); (ii) a diferente distribuição temporal dos pagamentos de reconciliação realizados às entidades gestoras (do edifício e do estabelecimento) do Hospital de Braga, em 2013 e 2014; (iii) as diferenças existentes ao nível da cadência de pagamentos do concedente, no caso da concessão MST; bem como (iv) a entrada em operação da última fase (fase G) da concessão SIRESP.

Excluindo a totalidade dos efeitos dos referidos fatores, a evolução dos encargos teria sido diferente, nomeadamente no sector rodoviário, onde os encargos líquidos registariam uma redução de 8,6% caso não fosse considerado o impacto quer do início dos pagamentos às subconcessões, quer de outros fatores que afetam a comparabilidade, os quais se encontram detalhados no ponto “4.2.1. Sector Rodoviário” do presente relatório.

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	2T2014	Peso no total	2T2013	Δ 2T 2014/2T 2013	AC 2014	2014P	% Execução
Ferrovíarias	2.113	1%	2.180	-3%	4.419	8.660	51%
Segurança	12.614	3%	12.131	4%	23.285	51.992	45%
Saúde	95.073	25%	101.240	-6%	188.822	417.738	45%
Rodoviárias	274.257	71%	188.649	45%	475.859	1.166.223	41%
TOTAL	384.056	100%	304.199	26%	692.384	1.644.613	42%

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 a sua conclusão 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, onde deve mencionar-se o acordo alcançado entre a comissão de negociação e as subconcessionárias do Baixo Alentejo e Algarve Litoral, destaca-se também o desenvolvimento, por parte da comissão de negociação constituída para o efeito, de um conjunto de diligências negociais relativamente ao processo de renegociação da parceria SIRESP, iniciado no trimestre anterior, no sentido de encontrar uma via para alcançar os objetivos plurianuais de redução de encargos, nomeadamente através da diminuição das rentabilidades acionistas e do decréscimo de determinados custos operacionais, nos quais a comissão identificou margens significativas de poupança, sem necessidade de comprometimento dos padrões de qualidade e de serviço atuais.

Em paralelo, foi dada continuidade aos trabalhos referentes ao processo de estudo e lançamento dos novos projetos do Hospital de Lisboa Oriental e do CMFRS, tendo as respetivas equipas de projeto, das quais fazem parte consultores da UTAP, mantido o seu empenho na prossecução das diversas tarefas dos referidos processos que se encontram em curso.

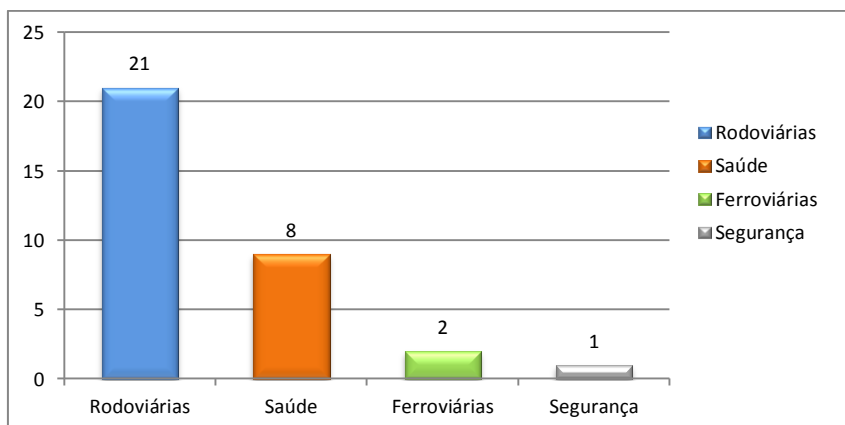
Em face do carácter estratégico das temáticas atualmente em desenvolvimento (as referidas renegociações e o processo de lançamento dos novos projetos iniciado em trimestres anteriores), a UTAP, no âmbito da sua missão de acompanhamento técnico das PPP, tem estado essencialmente focada na prossecução e no progresso das mesmas, seja através da participação ativa nas comissões de negociação criadas especificamente para o efeito³, seja no próprio processo de acompanhamento da situação económico-financeira dos contratos de parceria e da sua evolução.

³ As quais são nomeadas pelo Coordenador da UTAP e compostas por membros indicados pela UTAP e membros indicados pelo membro do Governo responsável pela área do projeto em causa.

2. Universo das PPP

O universo das PPP que foi considerado, com referência a 30 de junho de 2014, incorpora 32 parcerias (excluindo já a parceria da saúde cujo contrato terminou em abril de 2014 – o CA SNS) que integram os sectores rodoviário, ferroviário, saúde e segurança, representando um investimento acumulado, entre 1998 e 2013, da ordem dos 15.505 milhares de euros. O sector rodoviário assume-se como o sector com maior peso no referido universo, seja em termos de número de PPP seja de investimento acumulado, sendo composto quer pelas concessões atribuídas diretamente pelo Estado Português (onde se incluem as ex-SCUT e as autoestradas com portagem real), quer pelas subconcessões da EP. Para uma informação mais detalhada, encontram-se disponíveis no *website* da UTAP os contratos das diferentes PPP e respetivos anexos (com exceção daqueles que os parceiros privados identificaram como contendo segredos comerciais/industriais, de acordo com a legislação para o efeito).

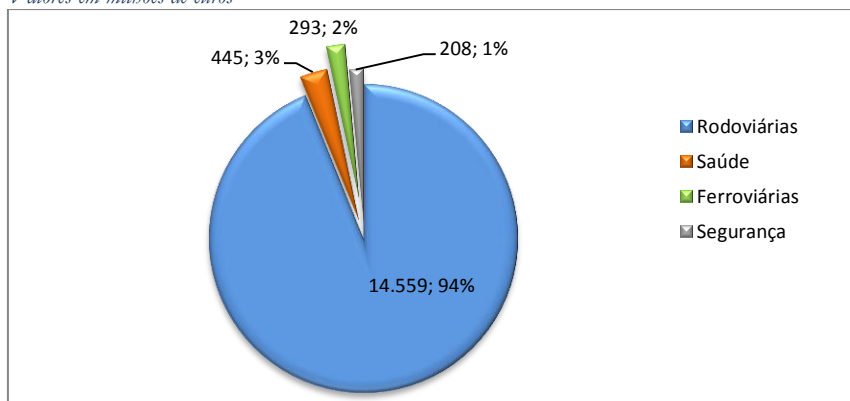
Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 30 de junho de 2014)



Fonte: UTAP.

Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos – investimento acumulado de 1998 a 2013.

3. Factos relevantes

3.1 Processos de renegociação dos contratos de PPP

Em sede do PAEF, o Estado Português assumiu o compromisso de realizar todas as diligências necessárias à conclusão da renegociação/revisão dos contratos de PPP, com vista a alcançar uma redução substancial dos encargos para o erário público.

Este objetivo mantém-se integralmente, mesmo após a conclusão do referido programa de assistência, considerando os objetivos orçamentais plurianuais traçados pelo Governo Português, de modo a dar cumprimento às obrigações consagradas no *Tratado sobre Estabilidade, Coordenação e Governação na União Económica e Monetária*.

Para este efeito, a estratégia seguida tem privilegiado uma aproximação aos parceiros privados através da via negocial, que se tem considerado ser a via mais profícua, mas também a mais consentânea com o contexto de retorno aos mercados em que o país se encontra.

Sob este pano de fundo, ao longo do 2.º trimestre de 2014, a UTAP e os membros nomeados para as comissões de negociação⁴ têm procurado concluir os processos de renegociação em curso, destacando-se, a este nível, a renegociação dos contratos das PPP rodoviárias, bem como a participação no processo de renegociação do SIRESP.

3.1.1 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias

No decurso do 2.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. No que se refere 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, foram já acordados os diversos instrumentos jurídicos relevantes, tendo sido assegurada uma concordância integral entre a comissão de negociação, as respetivas concessionárias e as correspondentes estruturas acionistas. Contudo, os acordos alcançados, bem como os referidos instrumentos jurídicos e os modelos financeiros subjacentes encontram-se, já há alguns meses, em processo de apreciação pelas respetivas entidades financiadoras, o que, relembre-se, constitui condição precedente essencial à conclusão do processo, em particular à assinatura dos contratos e à sua remessa ao Tribunal de Contas.

No caso das subconcessões Baixo Alentejo e Algarve Litoral o acordo entre a comissão de negociação e as subconcessionárias ocorreu já na fase final do trimestre, encontrando-se igualmente em processo de aprovação pelas respetivas entidades financiadoras.

Embora se reconheça que estes processos de apreciação e aprovação pelos sindicatos bancários, e pelo próprio BEI, nos casos aplicáveis, são normalmente bastante morosos,

⁴ Criadas de acordo com o previsto no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

envolvendo complexas e delicadas negociações, agravadas ainda pelo facto de, em muitos dos casos, os respetivos sindicatos bancários serem compostos por mais de duas dezenas de entidades, com expectativas e interesses nem sempre convergentes, a expectativa da comissão de renegociação, à data, é que seja possível obter-se a pronúncia das supramencionadas entidades financiadoras até ao final do 3.º trimestre de 2014.

Paralelamente, a comissão de renegociação continuou a desenvolver esforços junto das demais entidades exploradoras das concessões/subconcessões, em particular junto das concessionárias do Norte Litoral e do Algarve, com as quais foi possível chegar a acordo, já no decurso do mês de julho, quanto aos termos gerais da revisão dos respetivos contratos de concessão e poupanças futuras daí advenientes. Consequentemente, à data da publicação do presente relatório, encontra-se em curso a negociação do clausulado final dos respetivos contratos de concessão e seus anexos.

Também no que se refere às outras cinco subconcessões rodoviárias em negociação, continuam a decorrer os respetivos processos negociais, depois de acordados os princípios gerais de redução de objeto, estando as negociações atualmente concentradas na obtenção de consenso quanto aos impactes financeiros dessas reduções, bem como no que se refere poupanças adicionais pretendidas pela comissão de negociação, envolvendo, designadamente, benefícios decorrentes de otimizações operacionais adicionais e de ajustamentos ao nível da TIR acionista.

3.1.2 Processo de renegociação do contrato SIRESP

Na sequência da nomeação da comissão de renegociação do contrato SIRESP⁵, a qual, relembre-se, é composta por consultores da UTAP e por representantes do MAI e da DGIE, foi desenvolvido um conjunto de diligências negociais, tendo sido veiculados à Operadora SIRESP, S.A. e aos seus acionistas (Galilei, PT, Motorola, Esegur e Datacomp), os objetivos plurianuais de redução de encargos a alcançar, nomeadamente por via da redução das rentabilidades acionistas e da redução de custos operacionais existentes sem contudo comprometer os padrões de qualidade atuais e os *outputs* do projeto.

Sabendo-se que o atual contrato não é sustentável para o parceiro público, tem sido privilegiada uma aproximação negociada, pois entende-se que os principais fornecedores da Operadora – os quais são também acionistas - são sensíveis ao facto de as condições inicialmente definidas no contrato justificarem uma revisão que as aproxime das condições atuais de mercado. A Comissão de Negociação tem a firme convicção que o referido processo negocial será concluído até ao final do ano de 2014, devendo, portanto, produzir efeitos no exercício orçamental de 2014 em diante.

⁵ 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.

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

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

A equipa de projeto nomeada para o estudo e lançamento do projeto do Hospital de Lisboa Oriental⁶ encontra-se a rever e a atualizar os termos, pressupostos e metodologias-chave subjacentes ao mesmo, bem como a elaborar toda a respetiva documentação necessária, com vista à preparação do lançamento do projeto. Este trabalho envolve, naturalmente, diversas vertentes, incluindo ao nível técnico, financeiro, jurídico e de enquadramento sectorial.

Em particular, estão em curso, no presente momento, as seguintes tarefas prioritárias: (i) estudo e atualização do perfil assistencial, área de influência e dimensionamento projetado para o novo hospital; (ii) definição de todas as especificações técnicas do novo projeto; (iii) concretização da metodologia, bem como dos respetivos pressupostos macroeconómicos subjacentes ao processo de apuramento e análise do CPC - Custo Público Comparável⁷; e (iv) análise e estruturação dos cenários possíveis para o enquadramento do financiamento do projeto.

3.2.2 Processo de estudo e lançamento do projeto do CMFRS

A equipa de projeto, constituída para dar início ao estudo e à preparação do lançamento de uma nova parceria⁸, continua a desenvolver os seus trabalhos no que diz respeito ao lançamento do novo procedimento concursal para a adjudicação do novo contrato de gestão do CMFRS.

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

⁶ Despacho n.º 1317-A/2014, de 24 de janeiro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 18, de 27 de janeiro de 2014.

⁷ Ferramenta de cálculo do custo total do projeto quando este é implementado, operado, gerido e financiado pelo sector público. Este cálculo afigura-se fundamental não só para avaliar a estimativa da incidência orçamental líquida do projeto e respetiva comportabilidade, mas também para justificar os eventuais benefícios associados à opção pela modalidade de PPP e assim realizar “a avaliação da economia, da eficiência e da eficácia de programas com recurso a parcerias dos sectores público e privado”, tal como estipula o n.º 2 do artigo 19.º da Lei de Enquadramento Orçamental.

⁸ Despacho n.º 9794/2013, de 21 de junho, do Coordenador da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 142, de 25 de julho de 2013.

3.3 Resoluções da Assembleia da República em matéria de PPP

Durante o 2.º trimestre de 2014 foram publicadas duas resoluções⁹ da Assembleia da República, através das quais foram emitidas recomendações ao Governo em matérias especificamente relacionadas com o universo das PPP.

Paralelamente, por via da Resolução n.º 60/2014, aprovada em 12 de junho e publicada no Diário da República, 1.ª série, n.º 123, de 30 de junho de 2014, a Assembleia da República determinou o reforço das competências da UTAO, ao estender o seu âmbito à avaliação e acompanhamento dos contratos de concessão celebrados por qualquer entidade pública, incluindo também nesta atribuição os contratos celebrados em regime de PPP. A referida resolução veio ainda acrescer às competências da UTAO a avaliação e acompanhamento dos acordos de reequilíbrio financeiro celebrados por entidades públicas.

Na sequência deste reforço de competências em matéria de PPP, a UTAP encetou recentemente contatos com a UTAO, com o objetivo de serem estabelecidos mecanismos de colaboração e articulação institucional que garantam a melhor prossecução das atribuições e objetivos cometidos a cada uma das referidas entidades.

3.4 Posicionamento dos Hospitais PPP na rede hospitalar do SNS

No trimestre em apreço, o Ministério da Saúde, através da Portaria n.º 82/2014, de 10 de abril, procedeu ao estabelecimento de critérios específicos para definição e categorização da rede hospitalar, procedendo, para tal, à classificação dos diversos serviços e estabelecimentos do SNS, com base na natureza das suas responsabilidades e no quadro de valências exercidas pelos diversos serviços hospitalares.

Obedecendo essencialmente a critérios de base populacional e complementaridade da rede hospitalar na prestação de cuidados de saúde, os hospitais, centros hospitalares e unidades locais de saúde foram classificados hierarquicamente em função da complexidade da resposta oferecida à população servida, e, conseqüentemente, divididos em quatro grupos, tal como se encontra descrito, de forma sucinta, na tabela seguinte.

⁹ A Resolução n.º 59/2014, aprovada em 12 de junho e publicada no Diário da República, 1.ª série, n.º 123, de 30 de junho de 2014 e a Resolução n.º 62/2014, aprovada em 5 de junho e publicada no Diário da República, 1.ª série, n.º 125, de 2 de julho de 2014.

	Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV
Área de Influência	Direta: entre 75 a 500 mil habitantes;	Direta e indireta nas áreas que tem valência	Direta e Indireta nas áreas que tem valência	Corresponde a <u>hospitais especializados</u> , nas áreas de oncologia, medicina física e reabilitação, bem como psiquiatria e saúde mental
Valências médicas e cirúrgicas	Medicina interna, neurologia, pediatria médica, psiquiatria, cirurgia geral, ginecologia, ortopedia, anestesiologia, radiologia, patologia clínica, imunohemoterapia e medicina física e de reabilitação	Semelhantes às do Grupo I, acrescidas das valências de oftalmologia, pneumologia, cardiologia, reumatologia, gastroenterologia, nefrologia, hematologia clínica, infeciologia, oncologia médica, neonatologia, imunoalergologia, ginecologia/obstetria, dermatovenerologia, otorrinolaringologia, urologia, cirurgia vascular, neurocirurgia, anatomia patológica, medicina nuclear e neurorradiologia	<u>Todas as especialidades</u> médicas e cirúrgicas	Medicina física e reabilitação, psiquiatria e saúde mental
Outras Valências	Oftalmologia, otorrinolaringologia, pneumologia, cardiologia, gastroenterologia, hematologia clínica, oncologia médica, radioterapia, infeciologia, nefrologia, reumatologia e medicina nuclear são incluídas no Grupo I, de acordo com um mínimo de população servida e em função de mapas nacionais de referenciação e distribuição de especialidades médicas e cirúrgicas	São definidas de acordo com um mínimo de população servida e em função de mapas nacionais de referenciação e distribuição de especialidades médicas e cirúrgicas		
Não exerce determinadas valências	Genética médica, farmacologia clínica, imunoalergologia, cardiologia pediátrica, cirurgia vascular, neurocirurgia, cirurgia plástica, reconstrutiva e estética, cirurgia cardiotorácica, cirurgia maxilo-facial, cirurgia pediátrica, e neuroradiologia	Farmacologia clínica, genética médica, cardiologia pediátrica, cirurgia cardiotorácica e cirurgia pediátrica;		

Fonte: UTAP, a partir de dados constantes da Portaria n.º 82/2014, de 10 de abril.

Refira-se que o Grupo III, acima identificado, agrupa os hospitais mais completos e abrangentes em termos de valências, enquanto que o Grupo IV incorpora um conjunto de entidades especializadas em determinadas valências.

Os hospitais atualmente em regime de PPP, tendo por base o conjunto de valências que possuem, de acordo com o estipulado nos respetivos contratos de gestão, foram classificados nos seguintes grupos:

- Grupo I: Hospital de Cascais, Hospital de Loures e Hospital de Vila Franca de Xira; e
- Grupo II: Hospital de Braga.

3.5 Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+) 2014-2020

No 2.º trimestre de 2014 foi aprovado o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas para 2014-2020 (PETI3+)¹⁰, apresentado pelo Ministério da Economia, o qual vem suceder ao Plano Estratégico de Transportes – Mobilidade Sustentável¹¹ e que tem como objetivo projetar uma segunda fase de reformas estruturais a implementar no sector dos transportes e das infraestruturas no período 2014-2020, definindo, para tal, as prioridades do Governo em matéria de desenvolvimento dos transportes e das infraestruturas no horizonte temporal referido. Desta forma, no referido plano são expostos os investimentos prioritários do Governo e as reestruturações em curso em cada um dos diferentes sectores que constituem o universo dos transportes e infraestruturas. Concretamente, no caso do sector rodoviário, o referido documento destaca os seguintes aspetos:

- O estudo relativamente ao processo de fusão entre a EP e a REFER, enquanto via de constituição de uma única empresa de gestão de infraestruturas de transporte;
- A preparação de um novo modelo de cobrança de portagens, baseado nos princípios da universalidade, equidade e justiça no pagamento de portagens, tendo em conta a discriminação positiva das regiões mais desfavorecidas do país;
- A análise e eventual alteração do atual modelo regulatório do sector rodoviário¹²;
- A revisão do estatuto das estradas nacionais, com vista a delimitar as competências das diferentes entidades públicas com intervenção no sector rodoviário e definir as regras relativas à gestão do domínio público rodoviário (nomeadamente no que se refere a servidões, publicidade e intervenções).

¹⁰ Através da RCM n.º 47/2014, de 17 de julho. O PETI3+ poderá ser consultado em detalhe em <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-temas/peti3mais/peti3mais.aspx>.

¹¹ Aprovado pelo Governo através da Resolução do Conselho de Ministros n.º45/2011, de 10 de novembro, e no qual foram estabelecidas as linhas de orientação prioritárias para o horizonte 2011-2015.

¹² Baseado nos seguintes documentos de trabalho: «Projeto de Decreto-Lei que altera o Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de julho, relativo à avaliação do ruído ambiental em torno das grandes infraestruturas de transportes (GIT); Proposta de Lei que revoga a Lei n.º 33/2004, de 28 de julho, relativa à colocação de proteções nas barreiras de segurança para motociclos (a que se seguirá portaria do SEITC); Proposta de Lei que altera a Lei n.º 24/2007, de 18 de julho, que define os direitos dos utentes das autoestradas (a que se seguirá portaria do SEITC); Projeto de Decreto-Lei que estabelece o regime jurídico da exploração das áreas de serviço e do licenciamento para implantação de postos de abastecimento de combustíveis (PAC) (a que se seguirá portaria do SEITC); Projeto de Decreto-Lei que altera o Decreto-Lei n.º 75/2006, de 27 de março, que estabeleceu os requisitos mínimos de segurança para os túneis da rede rodoviária.»

4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

4.1 Síntese do Trimestre

No 2.º trimestre de 2014, o montante de encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP ascendeu a 384 milhões de euros, montante que representa um aumento de 26% face ao período homólogo de 2013. Para esta variação foi determinante a evolução verificada no sector rodoviário, que se caracterizou por um acréscimo de 45% do total de encargos líquidos suportados pelo sector público, em virtude, sobretudo, do já programado início do pagamento (por disponibilidade e por serviço) às subconcessionárias. Note-se que, excluindo quer o referido efeito do início dos pagamentos referentes às subconcessões, quer o impacto dos demais fatores que afetam a comparabilidade dos valores face ao período homólogo (conforme endereçado no ponto 4.2.1.2 infra), no trimestre em apreço os encargos líquidos do sector rodoviário teriam registado um decréscimo (ao invés de um aumento) de 8,6%.

O sector rodoviário aumentou, assim, a sua já expressiva preponderância em termos de peso relativo no total de encargos líquidos com as PPP, representando, no segundo trimestre deste ano, cerca de 71% do total dos mesmos (no trimestre anterior o peso relativo do sector rodoviário foi de 65%).

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

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	2T 2014	AC 2014	Peso no Total	2T2013	Δ 2T 2014/ 2T 2013	2014P	% Execução
Ferrovíarias	2.113	4.419	1%	2.180	-3%	8.660	51%
Segurança	12.614	23.285	3%	12.131	4%	51.992	45%
Saúde	95.073	188.822	25%	101.240	-6%	417.738	45%
Infraestruturas	18.845	36.872		23.946	-21%	79.781	46%
Estabelecimento	76.228	151.950		77.294	-1%	337.957	45%
<i>pag. Contratuais</i>	70.698	141.686		73.737	-4%		
<i>pag. Protocolos</i>	4.216	7.635		3.557	19%		
<i>pag. Reconciliação</i>	1.314	2.628		0	-		
Rodoviárias	274.257	475.859	71%	188.649	45%	1.166.223	41%
Total dos encargos	352.067	621.347		258.407	36%	1.442.357	43%
<i>Pag. Disponibilidade</i>	329.367	581.574		246.178	34%		
<i>Custos de Cobrança</i>	7.753	20.695		12.186	-36%		
<i>Pag. Serviço</i>	8.941	8.941		0	-		
<i>Compensações</i>	2.976	7.106		43	6796%		
<i>Outros</i>	3.031	3.031		0	-		
Total das Receitas	77.810	145.488		69.758	12%	276.134	53%
TOTAL	384.056	692.384	100%	304.199	26%	1.644.613	42%

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

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

Sublinhe-se que as previsões globais de encargos para o ano de 2014 incorporam já os objetivos que foram fixados à comissão de renegociação das parcerias rodoviárias. Contudo, a concretização das poupanças visadas com este processo negocial só se efetivará integralmente após ter sido obtida a aprovação das alterações contratuais acordadas com as respetivas concessionárias, por parte das entidades financiadoras, bem como realizada a apreciação das mesmas por parte do Tribunal de Contas.

Comparativamente ao observado no sector rodoviário, nos demais sectores (saúde, segurança e ferroviário) as variações homólogas dos encargos líquidos verificadas no 2.º trimestre de 2014 apresentaram uma magnitude substancialmente mais diminuta.

Com efeito, no que toca especificamente ao sector ferroviário, a variação homóloga dos encargos ocorrida no 2.º trimestre de 2014 (ligeiro decréscimo de 3%) encontra-se influenciada pela cadência de pagamentos do concedente, no caso da concessão MST, muito dependente do momento da prestação de informação pela concessionária e da respetiva aprovação por parte do IMT e da IGF, enquanto entidades responsáveis pela respetiva validação. De facto, os valores verificados no 2.º trimestre de 2014 e de 2013 são relativos a faturas emitidas com respeito a trimestres diferentes, sendo portanto afetadas pela sazonalidade que caracteriza o tráfego da concessão.

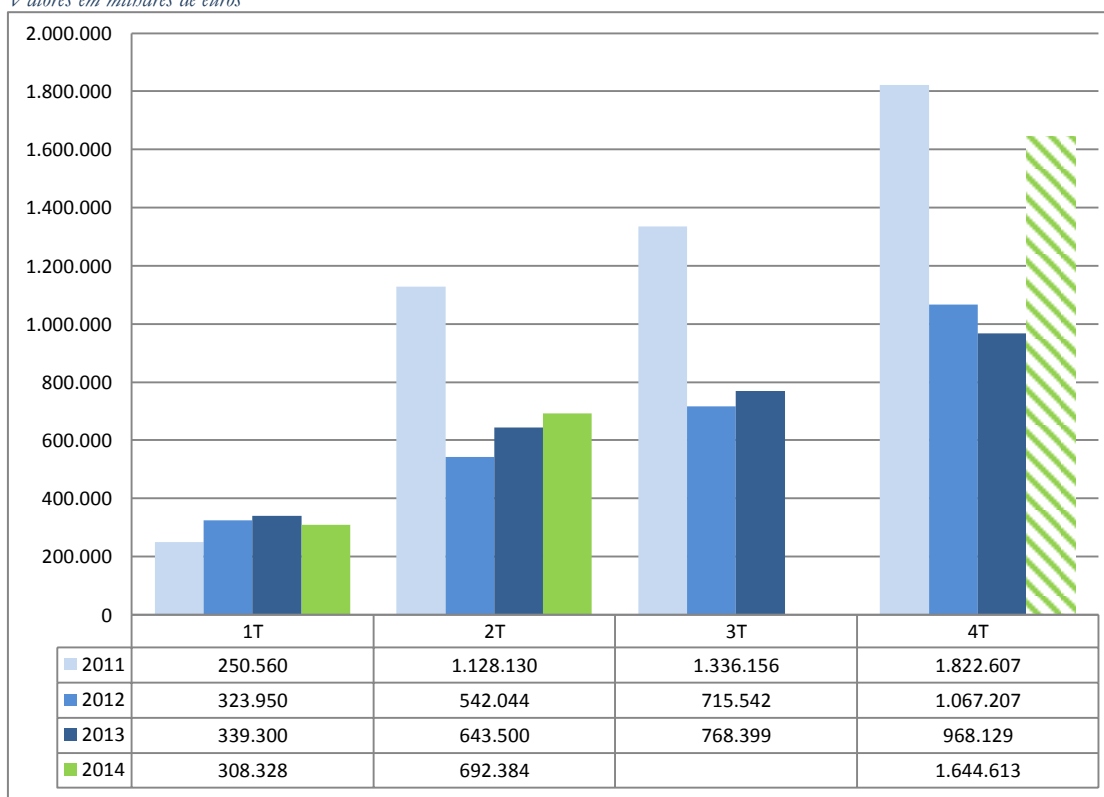
No caso da saúde, o decréscimo de 6% dos encargos líquidos verificado é explicado, em grande parte, pelo efeito de alguns fatores que afetam a sua comparabilidade face ao período homólogo (conforme se encontra devidamente detalhado no ponto “4.2.3 Sector Saúde”), destacando-se, nomeadamente, o fim das parcerias CMFRS (em novembro de 2013) e CA SNS (em abril de 2014) e a diferente distribuição temporal dos pagamentos de reconciliação realizados às entidades gestoras (do edifício e do estabelecimento) do Hospital de Braga, em 2013 e em 2014. Expurgando os fatores anteriormente mencionados, os encargos totais com PPP no sector da saúde teriam registado um crescimento da ordem dos 3%, refletindo, sobretudo, o aumento da procura verificado nas várias unidades hospitalares.

Na PPP relativa ao sector da segurança o ligeiro acréscimo dos encargos líquidos registado no trimestre em apreço (de 4%) encontra-se diretamente relacionado com a variação da remuneração do parceiro privado prevista contratualmente, associado à entrada em operação da última fase (fase G) da concessão SIRESP.

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* anterior merece destaque o facto de os valores previstos para o ano de 2014 evidenciarem um aumento significativo dos encargos líquidos totais, sendo este em muito explicado pelo sector rodoviário, que se espera que venha a aumentar o seu peso relativo de 53% em 2013¹³ para 71% em 2014. Na origem desta evolução encontra-se o facto de 2014 representar o primeiro ano de pagamento dos encargos associados à maioria das subconcessões da EP, as quais foram lançadas no período compreendido entre 2007 e 2010. Importa, contudo, ter presente que tal situação decorre da dilação dos pagamentos às subconcessionárias contemplado contratualmente, não se tratando portanto de um fator não previsto ou desenquadrado do acordado entre as partes.

¹³ 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 Português¹⁴ e as 7 subconcessões diretamente atribuídas pela EP. Deve salientar-se que, no âmbito das atribuições que foram conferidas à EP, por via do seu contrato de concessão, esta passou a ser responsável quer pela realização dos pagamentos, quer pela recolha de receitas das concessões do Estado Português.

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

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

¹⁴ Onde se incluem as 7 ex-SCUT e as 7 autoestradas originalmente de portagem real.

remuneratório baseado nas receitas de portagem cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores da infraestrutura, não apresentando, portanto, fluxos financeiros (correntes) para o sector público, sem prejuízo da existência de fluxos financeiros nos dois sentidos, relativos à Lusoponte, em função das alterações contratuais entretanto ocorridas.

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

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

- Pagamento por disponibilidade das vias da infraestrutura;
- Pagamento por serviço (remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura);
- Responsabilidades associadas aos pagamentos contingentes, decorrentes da reformulação dos modelos financeiros, que ocorreu previamente à assinatura final dos contratos de subconcessão, em 2009 e 2010, na sequência das significativas alterações verificadas nos mercados financeiros entre o momento do lançamento dos concursos e o momento da contratação final, muito embora estes pagamentos, de acordo com os respetivos modelos financeiros, apenas venham a ocorrer em períodos subsequentes, pelo que ainda não tiveram repercussões no período em análise¹⁵;
- Deduções relativas a falhas de desempenho e disponibilidade, assim como penalidades associadas a externalidades ambientais e de sinistralidade (estes valores são deduzidos aos valores da remuneração total auferida pela concessionária).

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

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

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

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

Para além dos fluxos financeiros supramencionados, poderão existir ainda outros encargos, nomeadamente na sequência de pedidos de REF por parte das concessionárias/subconcessionárias, derivados de factos extraordinários (quando estes se enquadrem em casos originadores de pedido de REF, de acordo com o previsto contratualmente) que impliquem alterações no projeto capazes de modificar a situação económico-financeira do mesmo¹⁶ e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

¹⁶ Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

4.2.1.2 Evolução dos fluxos financeiros

Quadro 3 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 2.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T 2014	2T 2014	AC 2014	2T 2013	Δ 2T2014/ 2T2013	2014P	% Execução
Encargos Brutos	269.279	352.067	621.346	258.407	36%	1.442.357	43%
Pagamentos por Disponibilidade ⁽¹⁾	252.207	329.367	581.574	246.178	34%		
Concessões Estado - inclui Ex-SCUT ⁽¹⁾	243.176	216.063	459.239	246.178	-12%		
Portagem Real ⁽²⁾	42.966	46.122	89.087	45.985	0%		
Ex-SCUT	200.210	169.941	370.151	201.559	-16%		
Túnel do Marão	0	0	0	-1.367	-		
Subconcessões	9.032	113.304	122.336	0	-		
Encargos Liquidados pela DGTF - REF's de investimento	0	3.031	3.031				
Pagamentos por serviço às subconcessionárias	0	8.941	8.941	0	-		
Custos com serviço de cobrança de portagem	12.942	7.753	20.695	12.186	-36%		
Ex-SCUT ⁽²⁾	12.304	7.047	19.351	12.094	-42%		
Outros ⁽³⁾	638	706	1.344	93	662%		
Compensações/REF's	4.130	2.976	7.106	43	6796%		
Receitas de Portagem	67.678	77.810	145.488	69.758	12%	275.778	53%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	58.662	67.623	126.285	61.095	11%		
Subconcessões	3.281	4.110	7.391	3.235	27%		
Outros ⁽⁴⁾	5.735	6.077	11.812	5.427	12%		
Encargos Líquidos totais	201.602	274.257	475.859	188.649	45%	1.166.579	41%
Taxa de Cobertura	25%	22%	23%	27%		19%	
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	23%	30%	26%	24%			
Subconcessões	36%	4%	6%	-			

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

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

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

⁽³⁾ Inclui encargos diretos da EP (troços da A23 e A21). No caso da A23, os custos com cobrança de portagem no 2.º trimestre de 2013 encontravam-se afetos à Concessão Beira Interior, sendo esta a principal razão para o aumento homólogo dos encargos associados à rubrica "outros" no 2.º trimestre de 2014.

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

Ao contrário do verificado no 1.º trimestre de 2014, período em que se registou um decréscimo acentuado face ao período homólogo, no 2.º trimestre do presente ano os encargos líquidos com as PPP rodoviárias apresentaram um aumento significativo comparativamente com o mesmo período de 2013 (45%), ascendendo a 274.257 milhares de euros. Não obstante o incremento das receitas de portagem em 12%, motivado sobretudo por um aumento do tráfego no período em análise¹⁷, o crescimento significativo

¹⁷ De acordo com dados do IMT (conforme Quadro 14 no anexo ao Boletim).

dos encargos brutos (em 36%) repercutiu-se numa redução do nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas relativamente ao período homólogo (de 27% para 22%).

Em termos de encargos brutos, o aumento verificado é, em grande parte, explicado pelo início dos pagamentos por disponibilidade e por serviço a quatro subconcessionárias – a Transmontana, a Litoral Oeste, a Douro Interior e a Baixo Tejo (os pagamentos à Douro Interior começaram ainda durante o primeiro trimestre) –, previsto para este ano. A este respeito, importa frisar que os encargos associados às subconcessões referidas ascenderam a 122.245 milhares de euros, representando 34,7% dos encargos brutos do trimestre em análise.

Para além do referido início do pagamento às subconcessionárias da EP, a evolução homóloga dos encargos brutos no 2.º trimestre foi ainda marcada por outros fatores que afetam a comparabilidade dos valores, entre os quais se destacam os seguintes:

- O pagamento dos encargos do 2.º trimestre de 2014 relativos à concessão Interior Norte foi apenas realizado no dia 1 de julho de 2014, não se encontrando portanto refletido nos encargos apresentados do 2.º trimestre de 2014. Tal facto afeta a comparabilidade homóloga dos valores, uma vez que no 2.º trimestre de 2013 havia sido realizado um pagamento a esta concessão de aproximadamente 39 milhões de euros;
- No 2.º trimestre de 2014 houve lugar à realização de um acerto aos pagamentos por disponibilidade das concessionárias do Grupo Ascendi¹⁸, no montante de 12,7 milhões de euros, tal como previsto nos contratos de concessão atualmente em vigor, em virtude das alterações ocorridas no período de 2010 a 2013 ao nível da taxa global de tributação direta sobre o lucro das sociedades (que inclui IRC e derrama), por via da introdução da derrama estadual¹⁹;
- Ao contrário do verificado no período homólogo, no trimestre em apreço foram liquidados 3.031 milhares de euros, referentes à compensação devida pelo Estado Português relativamente ao investimento realizado na implementação de sistemas de portagens reais em três concessões, tendo ainda sido pagos 2.815 milhares de euros referentes a uma decisão arbitral desfavorável à EP, relativa a uma reclamação realizada pela concessionária da concessão do Oeste (a Auto-Estradas do Atlântico, Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.), relativamente à não

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

¹⁹ Com efeito, na sequência das alterações aos contratos de concessão, acordadas em 2010 com este Grupo de Concessionárias, as variações diretas ao nível da tributação sobre o lucro das sociedades (IRC e derramas) que tenham um impacto relevante na TIR acionista (mais de 0,001000 pontos percentuais), para mais ou para menos, dão origem a um acerto nos pagamentos por disponibilidade, de forma a repor a TIR acionista prevista em Caso Base. Deste modo, e face aos agravamentos da taxa agregada de tributação sobre o lucro das sociedades, que ocorreram a partir de 2010, gerou-se o direito das Concessionárias a serem compensadas pelo aumento de tributação ocorrido, devendo suceder o inverso quando, como se espera, venha a ocorrer, no futuro próximo, um desagravamento fiscal na tributação sobre o lucro das sociedades.

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

Conforme já mencionado, desconsiderado o efeito dos fatores supramencionados, registar-se-ia uma diminuição de 3,2% no caso dos encargos brutos e de 8,6% no caso dos encargos líquidos, evolução justificada, em grande medida, (i) quer pela antecipação de parte das poupanças acordadas em termos de pagamentos por disponibilidade com as concessionárias, no âmbito das renegociações em curso, que se espera que estejam concluídas até ao final do corrente ano; (ii) quer pelo incremento das receitas de portagem.

No que respeita às receitas de portagem, observa-se que estas, e à semelhança do que ocorreu no trimestre anterior, registaram uma evolução favorável tanto nas concessões como nas subconcessões, sendo o crescimento especialmente expressivo nestas últimas. O aumento das receitas de portagem resulta, sobretudo, da intensificação do tráfego, que já se tinha feito notar no trimestre anterior (confirmada pelos dados de TMD disponibilizados pelo IMT), mas também da maior eficiência do sistema, seja no que respeita à cobrança no caso de veículos de matrícula estrangeira²⁰, seja na questão da cobrança coerciva, através da operacionalização do processo na Autoridade Tributária. Merece ainda destaque, o facto de a evolução das receitas de portagem associadas às subconcessões se encontrar também influenciada pela introdução de novos pontos de pagamento introduzidos na subconcessão Transmontana durante o 2.º trimestre de 2013.

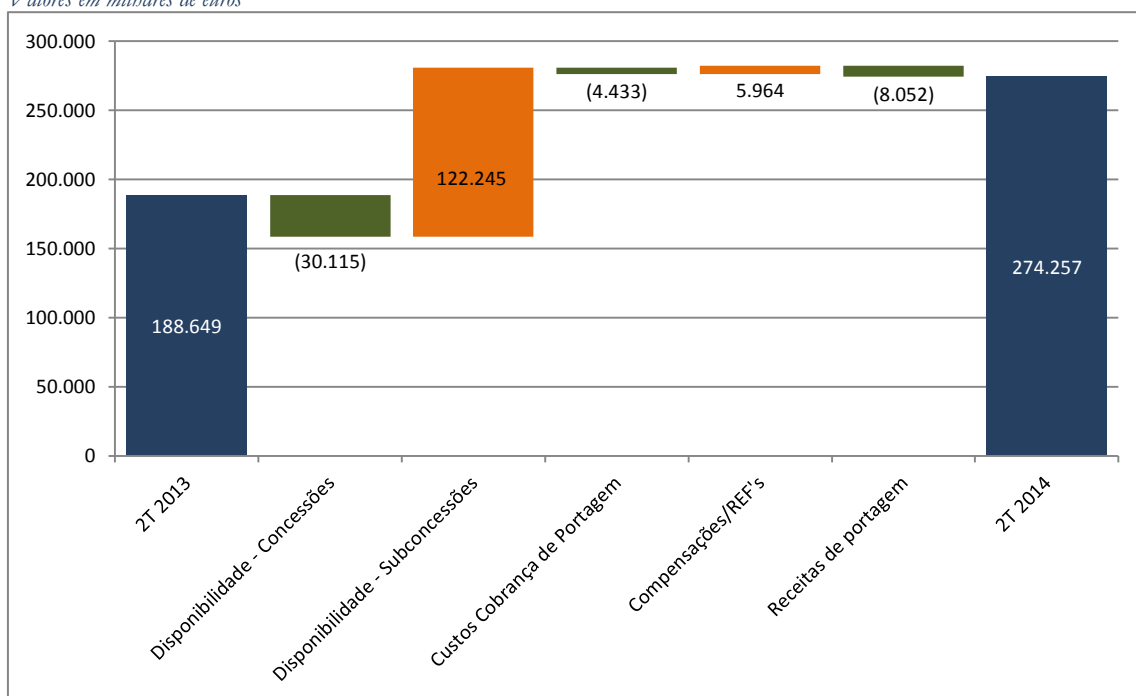
No *Gráfico 4* seguinte enuncia-se e quantifica-se os diversos fatores que influenciaram a evolução dos encargos líquidos ocorrida entre os 2.ºs trimestres de 2013 e de 2014. Da análise deste gráfico depreende-se, em concreto, que os fatores com maior expressão na explicação da evolução homóloga destes encargos são essencialmente dois: (i) o início do pagamento às subconcessões; e (ii) a redução dos pagamentos por disponibilidade²¹ às concessões do Estado, permitida, por um lado, pelo já mencionado efeito das renegociações em curso e, por outro lado, pelo facto de o pagamento à concessão Interior Norte ter sido realizado apenas no 1 de julho de 2014, não contando portanto para os encargos do 2.º trimestre de 2014.

²⁰ 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

²¹ Os quais incluem a “remuneração provisória” nos casos em que ela é aplicável.

Gráfico 4 – Desagregação do diferencial existente entre os encargos líquidos totais do 2.º trimestre de 2013 e do 2.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros



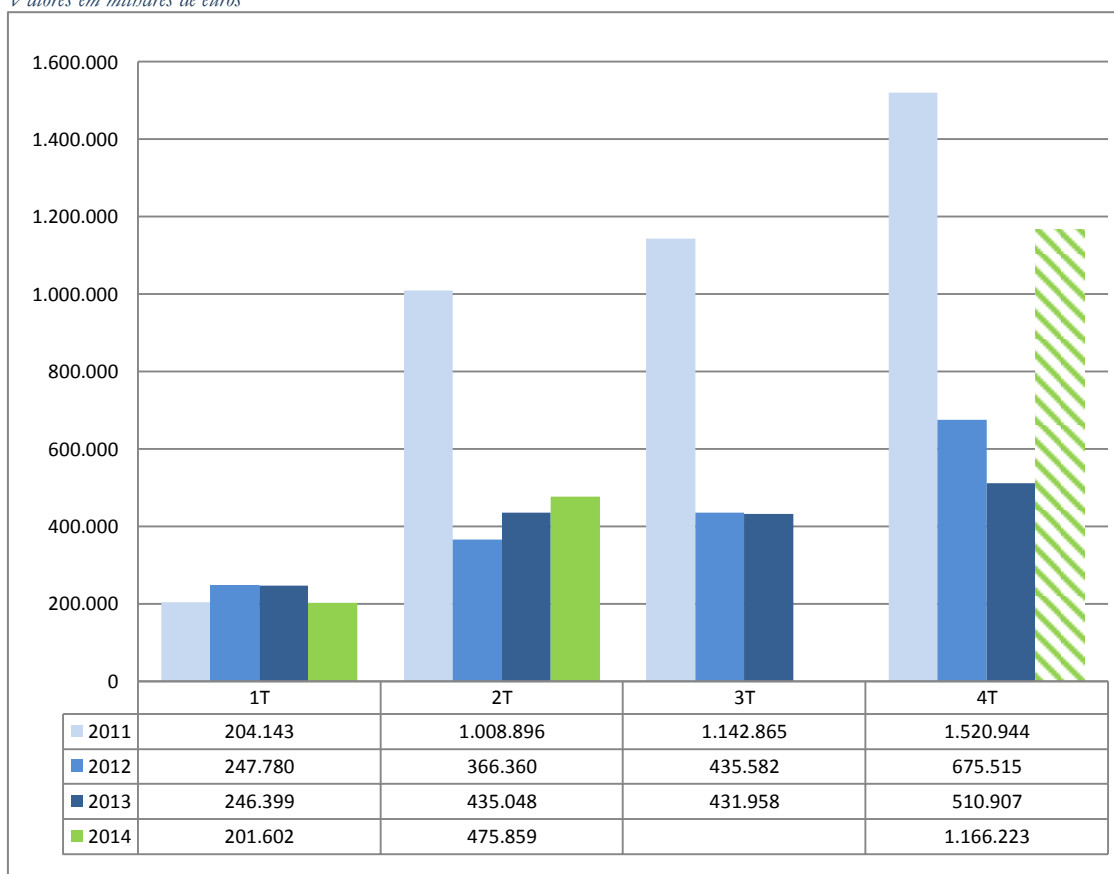
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP e pela DGTF.

Conforme se pode constatar no *Gráfico 5* seguinte, os encargos líquidos acumulados com parcerias rodoviárias no 1.º semestre de 2014 foram superiores aos registados nos dois períodos homólogos anteriores (período de 2012 a 2014), fruto, essencialmente, do início dos pagamentos às subconcessionárias. Esta situação resultará igualmente num crescimento destes encargos até ao final do ano, em linha com o previsto e definido contratualmente.

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.

Gráfico 5 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no sector rodoviário, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014)

Valores em milhares de euros



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

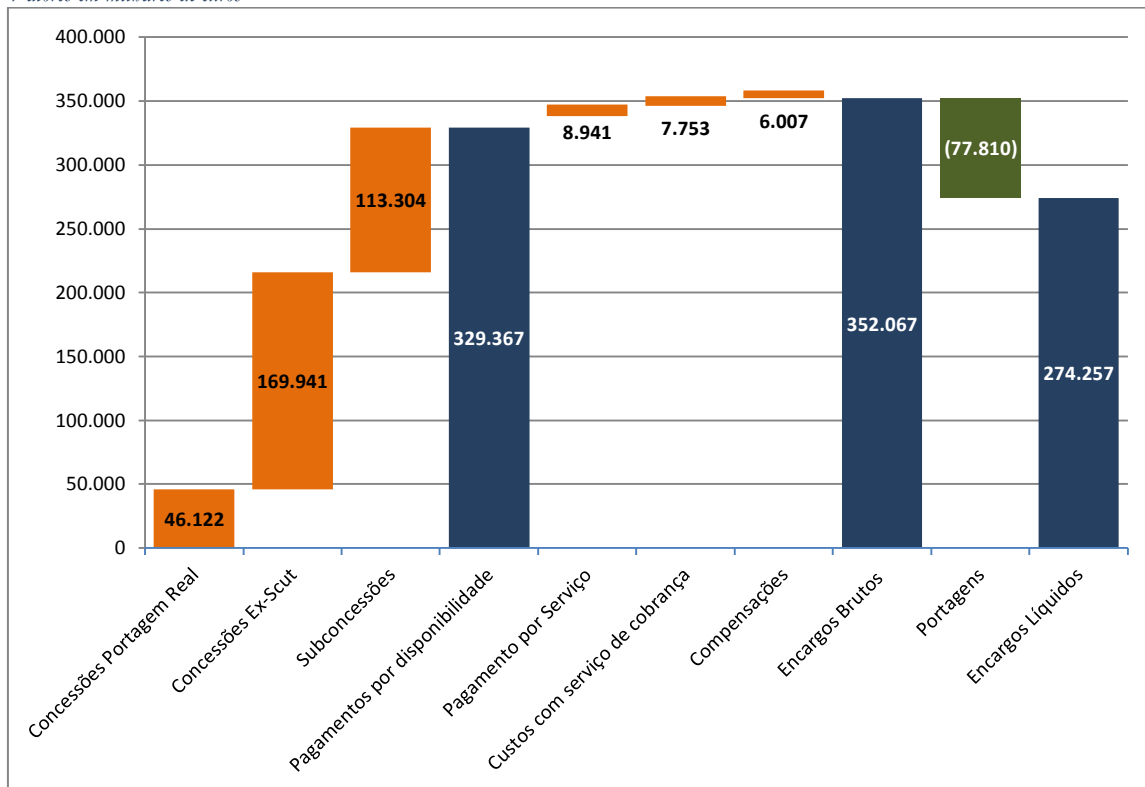
Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2014 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2014.

Tal como o demonstra o *Gráfico 6* seguinte, os encargos brutos assumem diversas naturezas, tendo por base os diferentes modelos de parceria existentes. Os pagamentos por disponibilidade apresentaram, no 2.º trimestre de 2014, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 93% dos mesmos, o que se justifica não só pelo facto de grande parte das concessões do Estado Português beneficiarem atualmente de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias²², mas também pela dilação, prevista contratualmente, dos pagamentos por serviço das subconcessões (ascendendo estes, no 2.º trimestre do corrente ano, a somente 8.941 milhares de euros).

²² Com exceção das autoestradas de portagem real, sem impacto em termos de encargos recorrentes do Estado Português.

Gráfico 6 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 2º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros



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

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que, no trimestre em análise, as parcerias mais onerosas para o sector público foram as concessões Beira Interior, Beira Litoral/Beira Alta e Norte e as subconcessões Litoral Oeste e Douro Interior, que no conjunto representaram cerca de 179 milhões de euros, correspondendo a 65% do total de encargos líquidos com as PPP do sector. Refira-se que o peso relativo do grupo de concessões do Estado Português sobre a totalidade dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias encontra-se a diminuir em virtude do início dos pagamentos às subconcessões, prevendo-se que os encargos associados a estas últimas venham a assumir, no final de 2014, um peso de 33% do total dos encargos líquidos.

Quadro 4 – Encargos líquidos por PPP rodoviária no 2.º trimestre de 2014
Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	2T2014	Peso no total	2 T2013	Δ 2T2014/ 2T2013
Concessão Algarve	10.170	4%	12.063	-16%
Concessão Beira Interior	47.770	17%	51.589	-7%
Concessão Interior Norte	-2.011	-1%	36.079	-106%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	28.578	10%	27.822	3%
Concessão Travessia do Tejo	17	0%	13	28%
Concessão Grande Lisboa	4.966	2%	4.203	18%
Concessão Oeste	2.838	1%	14	19881%
Concessão Costa de Prata	11.709	4%	8.238	42%
Concessão Grande Porto	22.411	8%	21.041	7%
Concessão Norte Litoral	9.547	3%	10.511	-9%
Concessão Túnel do Marão	0	0%	-1.367	100%
Concessão Norte	25.498	9%	27.012	-6%
Concessão Brisa	-455	0%	-730	38%
Subconcessão Transmontana	25.311	9%	-41	62061%
Subconcessão Douro Interior	35.199	13%	0	-
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0%	0	-
Subconcessão Baixo Tejo	17.493	6%	-835	2194%
Subconcessão Litoral Oeste	42.372	15%	-423	10106%
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	-
Subconcessão Pinhal Interior	-2.241	-1%	-1.935	-16%
Outros (¹)	-4.916	-2%	-4.605	-7%
TOTAL	274.257	100%	188.649	45%

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

Nota: 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

Entre abril e junho de 2014 os encargos brutos associados às PPP rodoviárias sofreram um aumento de 36% face ao período homólogo de 2013, ascendendo a 352.067 milhares de euros. Deve mencionar-se, contudo, que este acréscimo significativo incorpora alguns fatores que afetam a sua comparabilidade com os dados do período homólogo, a saber:

- Início dos pagamentos por disponibilidade e por serviço no âmbito das subconcessões Transmontana, Baixo Tejo, Litoral Oeste e Douro Interior (sendo que os pagamentos a esta última tiveram início ainda no trimestre anterior);
- Realização do pagamento à concessionária da PPP do Interior Norte apenas em 1 de julho de 2014. Este facto implicou que este pagamento não tivesse sido incorporado nos encargos brutos do 2.º trimestre, quando no mesmo período de 2013 tinha sido realizado um pagamento de 38.652 milhares de euros;
- Encargos liquidados pela DGTF com referência a juros associados a créditos cedidos no âmbito dos investimentos necessários à implementação de sistemas de portagens reais nas concessões Algarve, Beira Interior e Interior Norte num total de 3.031 milhares de euros;

- Os encargos suportados no 2.º trimestre de 2014 no âmbito da decisão do processo arbitral relativo à Concessão Oeste (cuja sentença foi desfavorável à EP) num total de 2.815 milhares de euros;
- Pagamento do acerto, no valor de 12,7 milhões de euros, relativo às compensações devidas às concessionárias do Grupo Ascendi, em virtude do impacto da introdução da derrama estadual na rentabilidade acionista, tal como previsto nos contratos de concessão atualmente em vigor.

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

Quadro 5 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 2.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	2T2014	Peso no Total	2 T2013	Δ 2T2014/2T2013
Concessão Algarve ⁽¹⁾	16.520	5%	17.365	-5%
Concessão Beira Interior	55.254	16%	56.762	-3%
Concessão Interior Norte	2.185	1%	40.081	-95%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	39.782	11%	38.488	3%
Concessão Travessia do Tejo	17	0%	13	28%
Concessão Grande Lisboa	7.305	2%	6.406	14%
Concessão Oeste	2.838	1%	14	19881%
Concessão Costa de Prata	20.077	6%	16.193	24%
Concessão Grande Porto	29.013	8%	27.138	7%
Concessão Norte Litoral	17.309	5%	17.641	-2%
Concessão Túnel do Marão ⁽²⁾	0	0%	-1.367	100%
Concessão Norte	38.817	11%	39.579	-2%
Subconcessão Transmontana	25.619	7%	0	-
Subconcessão Douro Interior	35.199	10%	0	-
Subconcessão Baixo Tejo	18.622	5%	0	-
Subconcessão Litoral Oeste	42.804	12%	0	-
Outros ⁽³⁾	706	0%	93	663%
TOTAL	352.067	100%	258.407	36%

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

Nota: (1) No caso da Concessão Algarve há que ter em conta o acerto referente aos custos incorridos no período de 08-12-2011 a 07-12-2012, que resultou num valor de 1.991.927,13€ a favor da EP, recebido no mês de Abril.

(2) Concessão do Túnel do Marão foi resgatada pelo Estado. A concessão foi assumida pela EP.

(3) Inclui encargos diretos da EP (troços da A23 e A21). No caso da A23, os custos com cobrança de portagem no 2.º trimestre de 2013 encontravam-se afetos à Concessão Beira Interior, sendo esta a principal razão para o aumento homólogo dos encargos associados à rubrica “outros” no 2.º trimestre de 2014.

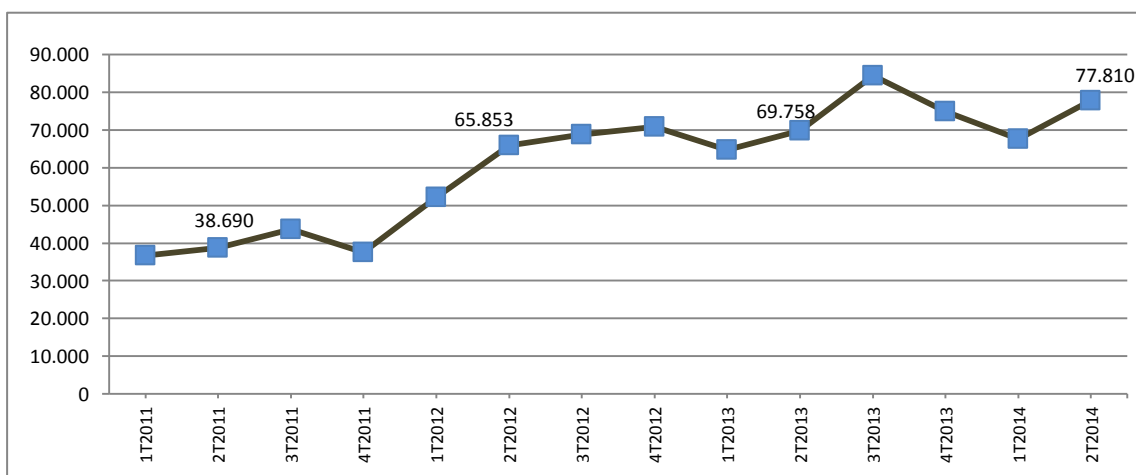
4.2.1.2.2 Receitas de portagem

Em relação aos proveitos obtidos com as concessões rodoviárias, cumpre destacar que durante o 2.º trimestre de 2014 o valor obtido pelo sector público ascendeu a 77.810 milhares de euros (*Gráfico 7* seguinte). Este valor representa um crescimento (de 12%) relativamente ao período homólogo, explicado essencialmente pelo aumento do TMD na maioria das concessões (de acordo com informações prestadas pelo IMT – ver *Quadro 14* dos anexos a este boletim).

Paralelamente, a variação homóloga reflete, como referido, uma melhoria no sistema de cobrança de portagens e a introdução de novos pontos de pagamento na subconcessão Transmontana, durante o segundo semestre de 2013. Comparativamente ao trimestre imediatamente anterior regista-se igualmente uma evolução favorável da receita, a qual poderá ser explicada pelo efeito de sazonalidade que caracteriza o tráfego das PPP rodoviárias.

Gráfico 7 – Evolução das receitas trimestrais no sector rodoviário

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP

Conforme se constata no *Gráfico 7* anterior, tem-se verificado uma tendência de aumento sustentado das receitas provenientes da cobrança de portagens nas PPP do sector rodoviário. Esta evolução, nos períodos anteriores, foi influenciada por fatores não diretamente relacionados com a evolução do tráfego, nomeadamente, o aumento do número de vias portajadas ocorrido a partir de dezembro de 2011 e o fim das medidas de discriminação positiva para os residentes nas zonas de influência de algumas das concessões (junho de 2012). Estes fatores permitiram colmatar a quebra de tráfego que se fez sentir após a introdução de portagens na rede concessionada a partir de meados de 2010.

Comparando as receitas obtidas no 2.º trimestre de 2014 com o período homólogo de 2013, e considerando que as taxas de portagem não foram atualizadas, observa-se uma ligeira recuperação do volume de tráfego na maioria das concessões, como se demonstra

no *Quadro 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 13.319 milhares de euros) e Beira Litoral/Beira Alta, que representam em conjunto 31% da receita total do trimestre em análise.

Em termos de variação das receitas por PPP, salienta-se o crescimento da receita relativa às concessões Beira Interior e Algarve e às subconcessões Transmontana, Baixo Tejo e Pinhal Interior. No caso da concessão Algarve, o incremento das receitas incorpora, em grande medida, a recuperação do tráfego verificada após o forte impacto inicial no mesmo (de cerca de 50%), após a introdução de portagens na concessão. Já no que respeita quer à concessão Beira Interior, quer à rubrica “Outros” (que reflete sobretudo as receitas da A23), o incremento das receitas resulta essencialmente de um desfasamento na entrega das receitas, o que afeta a comparabilidade do período em análise face ao período homólogo. No caso da subconcessão Transmontana deve salientar-se que a variação observada nas receitas reflete os efeitos da introdução de novos pontos de cobrança de portagem.

Quadro 6 – Proveitos por PPP rodoviária no 2.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

PROVEITOS	2T2014	Peso no Total	2 T2013	Δ 2T2014/2T2013
Concessão Algarve	6.350	8%	5.302	20%
Concessão Beira Interior	7.483	10%	5.173	45%
Concessão Interior Norte	4.196	5%	4.002	5%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	11.204	14%	10.666	5%
Concessão Grande Lisboa	2.339	3%	2.203	6%
Concessão Costa de Prata	8.368	11%	7.955	5%
Concessão Grande Porto	6.601	8%	6.096	8%
Concessão Norte Litoral	7.762	10%	7.129	9%
Concessão Norte	13.319	17%	12.568	6%
Concessão Brisa	455	1%	730	-38%
Subconcessão Transmontana	308	0%	41	653%
Subconcessão Baixo Tejo	1.129	1%	835	35%
Subconcessão Litoral Oeste	432	1%	423	2%
Subconcessão Pinhal Interior	2.241	3%	1.935	16%
Outros ⁽¹⁾	5.622	7%	4.697	20%
TOTAL	77.810	100%	69.758	12%

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 PPP rodoviária confirma-se que as receitas de portagem são ainda insuficientes para assegurar a cobertura dos encargos suportados anualmente pelo sector público relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração. No 2.º semestre de 2014 o nível de

cobertura médio dos encargos situou-se nos 23% (ver *Quadro 7* seguinte), um valor abaixo do registado, quer no período homólogo de 2013, quer no trimestre anterior.

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

Entre as concessões que representam um menor esforço financeiro para o sector público, em termos relativos, destacam-se as concessões Norte, Norte Litoral, Costa de Prata e Algarve, todas com taxas de cobertura dos encargos acima dos 30%. Inversamente há a destacar as concessões Beira Interior e Interior Norte, as quais demonstram uma reduzida taxa de cobertura, assegurando as suas receitas de portagem apenas 14% e 17% dos respetivos encargos, a que não será estranho o carácter de “interioridade” que caracteriza estas concessões. Destaque-se ainda os reduzidos níveis de cobertura dos encargos das subconcessões da EP, os quais podem, contudo, ser explicados pelo facto de estas infraestruturas terem entrado em operação mais recentemente, encontrando-se, portanto, ainda o seu tráfego numa fase de “*ramp up*”.

Quadro 7 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais acumulados no 2.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

PROVEITOS / ENCARGOS	Encargos	Proveitos	Défice	TX Cobertura
Concessão Algarve	35.418	10.744	24.675	30%
Concessão Beira Interior	96.517	13.225	83.292	14%
Concessão Interior Norte	46.873	7.950	38.923	17%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	78.395	21.293	57.102	27%
Concessão Travessia do Tejo	4.074	0	4.074	0%
Concessão Grande Lisboa	14.809	4.585	10.225	31%
Concessão Oeste	2.864	0	2.864	0%
Concessão Costa de Prata	36.089	15.910	20.179	44%
Concessão Grande Porto	58.858	12.724	46.134	22%
Concessão Norte Litoral	40.551	14.737	25.814	36%
Concessão Norte	74.278	25.117	49.160	34%
Concessão Brisa	0	1.562	-1.562	-
Subconcessão Transmontana	25.619	583	25.036	2%
Subconcessão Douro Interior	44.231	0	44.231	0%
Subconcessão Baixo Tejo	18.622	1.817	16.805	10%
Subconcessão Litoral Oeste	42.804	871	41.933	2%
Subconcessão Pinhal Interior	0	4.120	-4.120	-
Outros (1)	1.344	10.251	-8.907	763%
TOTAL	621.346	145.488	475.859	23%

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 concessão²³. A título complementar, deve mencionar-se que, em sentido contrário, nos anos em que o tráfego se situe dentro ou acima da banda superior de tráfego é a concessionária quem deve entregar ao concedente uma compensação contratual.

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

No caso da Fertagus, o sistema remuneratório atual da concessionária²⁴ assenta apenas em receitas comerciais, decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul (“concessão Eixo Norte/Sul”), não estando previstos contratualmente quaisquer encargos para o sector público, numa base recorrente, mas apenas decorrente de eventuais pedidos de REF por parte da concessionária (estes encargos também estão contemplados no caso da MST).

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

Deverá no entanto ter-se em atenção que a concessionária Fertagus realizou um pedido de reposição do equilíbrio financeiro do contrato, o que levou à abertura de um processo negocial para aferir da validade de tal pedido²⁵.

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

²⁴ 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.

²⁵ 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 2.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	2T2014	Peso no Total	2 T2013	Δ 2T2014/ 2T2013	AC 2014	2014P	% Execução
Concessão do MST	2.113	100%	2.180	-3%	4.420	8.660	51%
Concessão Eixo Norte/Sul	0	0%	0	-	-2	0	-
TOTAL	2.113	100%	2.180	-3%	4.419	8.660	51%

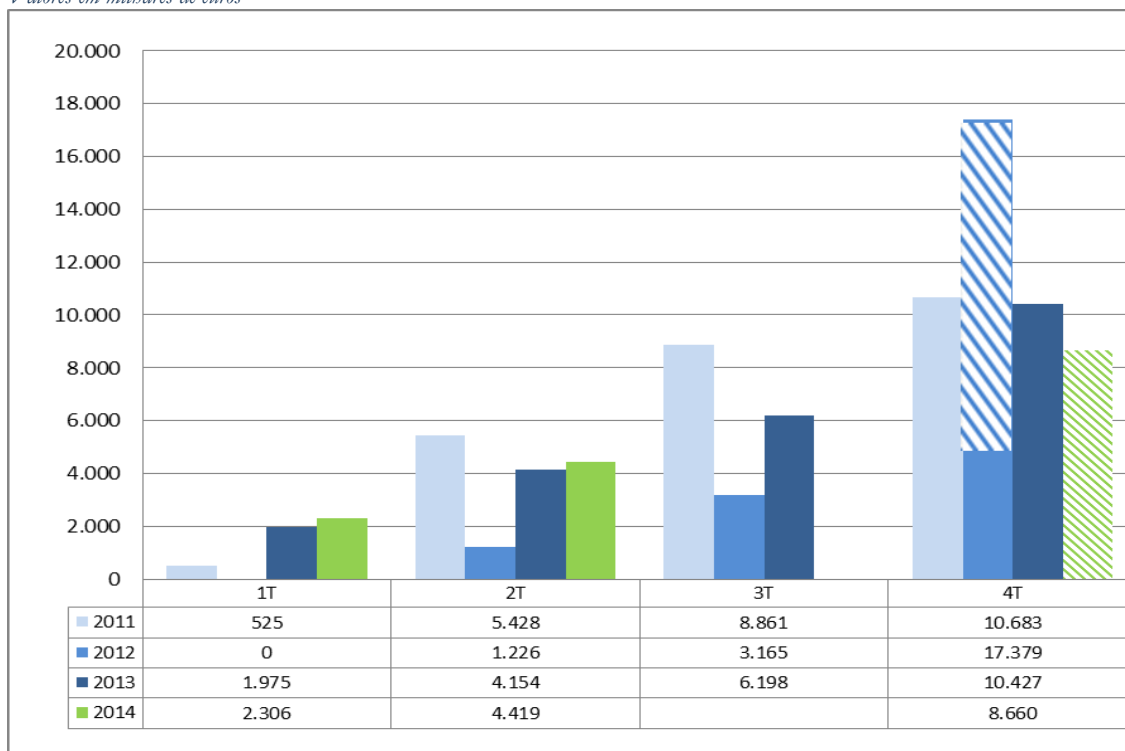
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTf e dados constantes do Relatório OE2014

Os fluxos financeiros do sector ferroviário no 2.º trimestre de 2014, no valor de 2.113 milhares de euros, dizem unicamente respeito aos encargos com a concessão do MST, sendo estes relativos ao pagamento das compensações decorrentes dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão. A comparabilidade dos valores de encargos trimestrais face a períodos homólogos encontra-se afetada pelo facto de os fluxos apresentados serem relativos a compensações apuradas em diferentes trimestres, pelo que os valores são influenciados pelo carácter de sazonalidade do tráfego da concessão. Efetivamente, enquanto as compensações pagas no 2.º trimestre de 2014 dizem respeito ao diferencial de tráfego apurado no 4.º trimestre de 2013, os fluxos do período homólogo de 2013 são relativos à compensação devida pelo diferencial de tráfego verificado no 3.º 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 comparáveis. A título demonstrativo, note-se que o pagamento realizado no 2.º trimestre de 2014 teve por base um tráfego real de 7,3 milhões de passageiros/km, enquanto o pagamento executado no 2.º trimestre de 2013 foi calculado tendo por referência um tráfego real de 6,2 milhões de passageiros/km.

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

Gráfico 8 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014)

Valores em milhares de euros



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

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

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

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

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

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

4.2.3.2 *Evolução dos fluxos financeiros*

No 2.º trimestre de 2014 os encargos com as parcerias da saúde registaram um decréscimo de 6% face ao período homólogo de 2013 (ver *Quadro 9* seguinte). Nestas parcerias, deve mencionar-se, antes de mais, que este decréscimo incorpora alguns fatores que afetam a sua comparabilidade, nomeadamente:

- O facto de a parceria CA SNS ter terminado em 30 de abril de 2014, o que originou que no 2.º trimestre de 2014 os encargos com esta PPP tenham sido substancialmente inferiores aos registados no período homólogo;
- O pagamento relativo à parceria do CMFRS que se verificou apenas no 2.º trimestre de 2013, uma vez que a PPP terminou em novembro de 2013²⁶, não tendo existido portanto qualquer pagamento relativo a esta parceria no 2.º trimestre de 2014;
- A entrada em funcionamento do novo edifício do Hospital de Vila Franca de Xira e o consequente início dos pagamentos à EG Edifício apenas a partir do 2.º trimestre de 2013, o que justificou que a remuneração paga mensalmente durante esse ano tenha sido superior àquela que tem sido paga em 2014, na medida em que, em 2013, a componente fixa da remuneração anual foi distribuída por 9 meses enquanto em 2014 esta tem sido paga em duodécimos;
- O pagamento, no 2.º trimestre de 2014, de parte do valor de reconciliação relativo à atividade de 2013 da EG Estabelecimento do Hospital de Braga. Note-se que no 2.º trimestre de 2013 não houve lugar a qualquer pagamento de reconciliação, tendo sido este acerto realizado apenas nos 3.º e 4.º trimestres desse ano. Não obstante, em 2014, foi decidido que o pagamento de reconciliação (previsto contratualmente) seria faseado ao longo do ano, tendo sido este, portanto, iniciado logo no 1.º trimestre.
- O pagamento de reconciliação referente à atividade de 2013 da EG Edifício do Hospital de Braga está calendarizado apenas para o 3.º trimestre de 2014, enquanto que em 2013 o pagamento de reconciliação, referente à atividade de 2012, foi realizado no 2.º trimestre do ano (em maio).

²⁶ Para mais informações sobre esta PPP consulte o Boletim das PPP 4.º T2013.

Quadro 9 – Encargos com as PPP do sector da saúde no 2.º trimestre de 2014
Valores em milhares de euros

PPP Saúde	2T2014	Peso no Total	2T2013	Δ 2T2014/ 2T2013
Hospitais PPP - Estabelecimentos	76.228	80%	77.294	-1%
Pagamentos Contratuais	70.698	74%	73.737	-4%
CA SNS	786	1%	4.828	-84%
CMFRS	0 -		2.003	-100%
Hospitais PPP	69.912	74%	66.905	4%
Protocolos (Hospitais PPP)	4.216	4%	3.557	19%
Pagamentos de Reconciliação ⁽¹⁾	1.314	1%		
Hospitais PPP - Edifícios	18.845	20%	23.946	-21%
Pagamentos Contratuais	18.027	19%	20.309	-11%
Pagamentos de Reconciliação	818	1%	3.637	-77%
Encargos Totais	95.073	100%	101.240	-6%

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

 Nota: ⁽¹⁾ Pagamento faseado em 2014 da reconciliação da atividade de 2013 do Hospital de Braga.

Expurgando o impacto dos eventos supramencionados, no 2.º trimestre de 2014 os encargos com as PPP no setor da saúde teriam registado um crescimento, da ordem dos 3%, refletindo, essencialmente, o aumento da produção verificado nas várias unidades hospitalares, as revisões de preços por via da atualização prevista contratualmente com base no IPC, bem como as variações contempladas contratualmente ao nível dos valores da componente fixa da remuneração anual das EG Edifício.

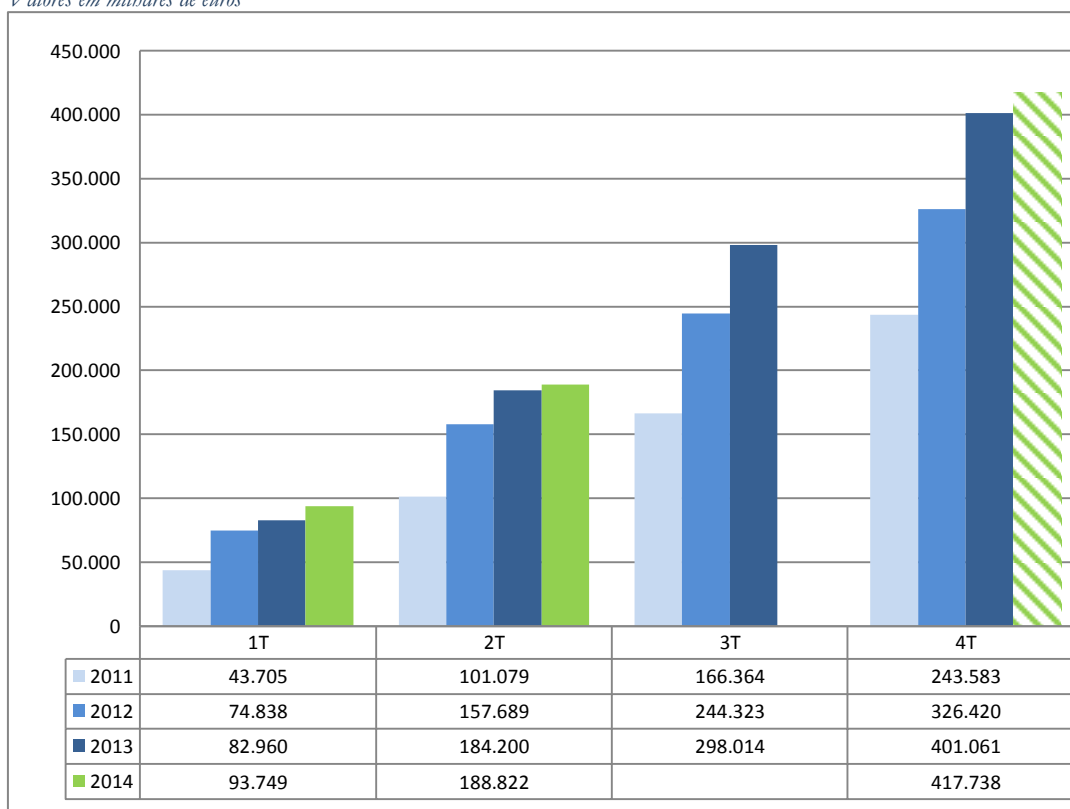
Destaque-se ainda que, no período em análise 4,4% dos pagamentos realizados às PPP da saúde referiam-se a protocolos celebrados com as entidades gestoras dos estabelecimentos para prestação de cuidados específicos adicionais não contemplados no contrato de parceria. Estes protocolos, apesar de não considerados no contrato de parceria, são sujeitos a um processo de renegociação anual e submetidos a visto prévio do Tribunal de Contas.

À semelhança da estrutura apresentada no trimestre anterior, os encargos com a atividade das EG Estabelecimento representaram no 2.º trimestre de 2014 cerca de 80% dos encargos globais com as parcerias da saúde (sendo os restantes 20% relativos aos encargos com as infraestruturas hospitalares), apresentando estes um decréscimo de 1% face ao período homólogo de 2013. Esta diminuição é explicada, essencialmente, pelo já mencionado fim das parcerias CA SNS (no final de abril de 2014) e CMFRS (em novembro de 2013), que no seu conjunto representavam, no 2.º trimestre de 2013, 6,7% dos encargos totais. O impacto da diminuição destes encargos foi, no entanto, parcialmente compensado pelo já referido pagamento de reconciliação relativo ao ano de 2013, no Hospital de Braga, realizado em maio de 2014 (sem correspondência no 2.º trimestre de 2013), bem como pelo incremento da produção dos hospitais, verificado tanto ao nível dos serviços contratados, como no âmbito dos serviços protocolados (onde se observou uma variação de aproximadamente 19% 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 9 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, comparativamente com os anos anteriores (2011 a 2014)

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS

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

Através da análise do *Gráfico 9* anterior, onde se apresentam os encargos acumulados por trimestre, é possível inferir uma tendência de crescimento dos encargos com as PPP da saúde ao longo dos anos, a qual, de acordo com os valores previstos para o fecho de 2014, se espera que se venha a manter neste ano. Sublinhe-se, no entanto, que esta evolução se encontra influenciada pela progressiva entrada em operação das diferentes unidades hospitalares em regime de PPP, sendo igualmente de salientar que, tal como mencionado anteriormente, parte do aumento dos encargos não corresponde a um real incremento de encargos para o sector público, mas antes a uma transferência dos mesmos das anteriores unidades hospitalares (que se encontravam na esfera pública) para as PPP.

Quadro 10 – Encargos por PPP na saúde no 2.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	2T2014	Peso no Total	2T2013	Δ 2T2014/ 2T2013	AC 2014	2014P	% Execução
CA SNS	786	1%	4.828	-	3.371	0	-
CMFRS	0	0%	2.003	-100%	0	6.681	0%
H. Cascais	17.408	18%	17.416	0%	33.933	72.755	47%
EG Estabelecimento	14.551	15%	14.605	0%	29.037	63.752	46%
EG Edifício	2.857	3%	2.811	2%	4.896	9.003	54%
H. Braga	37.227	39%	36.340	2%	72.627	176.453	41%
EG Estabelecimento	30.921	33%	27.254	13%	60.015	148.459	40%
EG Edifício	6.306	7%	9.087	-31%	12.612	27.995	45%
H. Loures	20.397	21%	19.832	3%	40.775	80.850	50%
EG Estabelecimento	17.277	18%	16.708	3%	34.536	67.214	51%
EG Edifício	3.119	3%	3.124	0%	6.238	13.636	46%
H. V.F. Xira	19.254	20%	20.821	-8%	38.116	80.999	47%
EG Estabelecimento	12.691	13%	11.897	7%	24.990	51.851	48%
EG Edifício	6.563	7%	8.924	-26%	13.126	29.148	45%
TOTAL	95.073	100%	101.240	-6%	188.821	417.738	45%
Estabelecimentos	76.227	80%	77.294	-1%	151.949	337.957	45%
Infraestruturas	18.845	20%	23.946	-21%	36.872	79.781	46%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS

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

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

O *Quadro 10* anterior apresenta, em pormenor, a evolução dos encargos, por PPP, no 2.º trimestre de 2014, em comparação com o período homólogo de 2013. Da sua análise, e tendo presente os já referidos fatores que afetam a respetiva comparabilidade, é possível concluir o seguinte:

- No Hospital de Cascais os encargos totais mantiveram-se praticamente inalterados, uma vez que, o ligeiro aumento de 2% nos encargos com a EG Edifício (em linha com o previsto contratualmente²⁷) 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 2% dos encargos totais resulta do efeito combinado: (i) do aumento dos encargos verificado ao nível da EG Estabelecimento (de 13%), face ao período homólogo de 2013, sendo este justificado, em grande medida, pelo pagamento faseado durante o ano de 2014 da reconciliação da atividade de 2013 (por contraponto ao 2.º trimestre de 2013,

²⁷ 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.

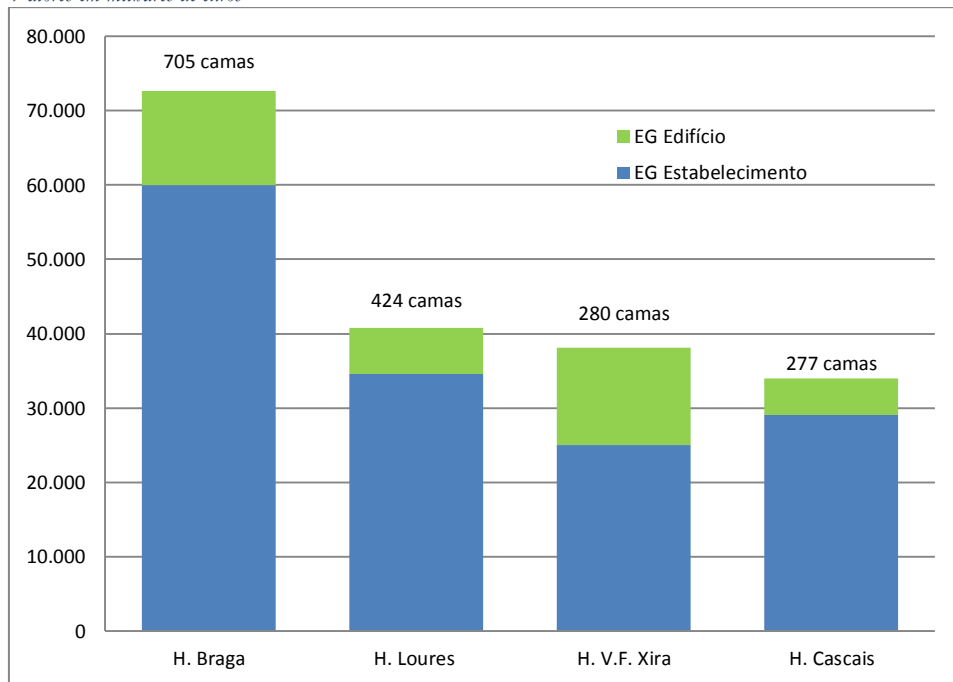
onde não foi efetuado qualquer pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2012, uma vez que, nesse ano, os pagamentos de reconciliação foram concentrados nos 3.º e 4.º trimestres), bem como pelos pagamentos realizados, no 2.º trimestre de 2014, relativos ao Protocolo de Esclerose Múltipla e às comissões referentes a medicamentos e cuidados de saúde prestados a cidadãos estrangeiros, que em 2013 foram pagas apenas no último trimestre; e (ii) da diminuição acentuada dos encargos com a EG Edifício (-31%), decorrente do facto de o pagamento de reconciliação referente à atividade de 2013 estar calendarizado para o 3.º trimestre de 2014, ao passo que em 2013 o pagamento de reconciliação referente à atividade de 2012 foi realizado no 2.º trimestre (em maio);

- No Hospital de Loures os encargos registaram um incremento da ordem dos 3%, tendo sido este relativo na sua totalidade à EG Estabelecimento, que apresentou encargos superiores aos do período homólogo, por via, essencialmente, do aumento da produção da unidade hospitalar;
- No Hospital de Vila Franca de Xira registou-se um decréscimo de 8% dos encargos globais do sector público, explicado, em grande medida, pela diminuição dos encargos com a EG Edifício (-26%), decorrente do facto de o início da remuneração desta entidade gestora ter ocorrido apenas no 2.º trimestre de 2013 (em virtude da abertura da nova infraestrutura hospitalar em abril de 2013), que se consubstanciou na distribuição da componente fixa (não indexada ao IPC) da remuneração anual à entidade gestora, concentrada em apenas 9 meses, resultando assim num encargo mensal superior. O impacto da redução dos pagamentos à EG Edifício foi parcialmente limitado pelo aumento da produção prevista para esta unidade hospitalar, o qual resultou num aumento dos encargos com a EG Estabelecimento em 7% face ao período homólogo;
- De notar que, contrariamente ao inicialmente previsto, a parceria CA SNS apresentou encargos no 2.º trimestre do corrente 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 (no final de abril de 2014) 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 2.º trimestre de 2014, por cerca de 39,5% dos encargos totais, quando excluído o CA SNS (cujas PPP, recorde-se, já terminou).

Gráfico 10 – Repartição dos Encargos acumulados no 2.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 natureza dos encargos associados a este contrato está definida contratualmente como uma remuneração global anual (devida numa base mensal), equivalente a uma remuneração por disponibilidade, composta por uma parcela não revisível (cujos montantes devidos em cada ano se encontram definidos contratualmente) e por uma parcela revisível em função do IPC e ajustável em função de deduções relativas a falhas de disponibilidade e desempenho, que não pode exceder 8,68% da remuneração total.

4.2.4.2 Evolução dos fluxos financeiros

Quadro 11 – Encargos com a PPP da segurança no 2.º trimestre de 2014

Valores em milhares de euros

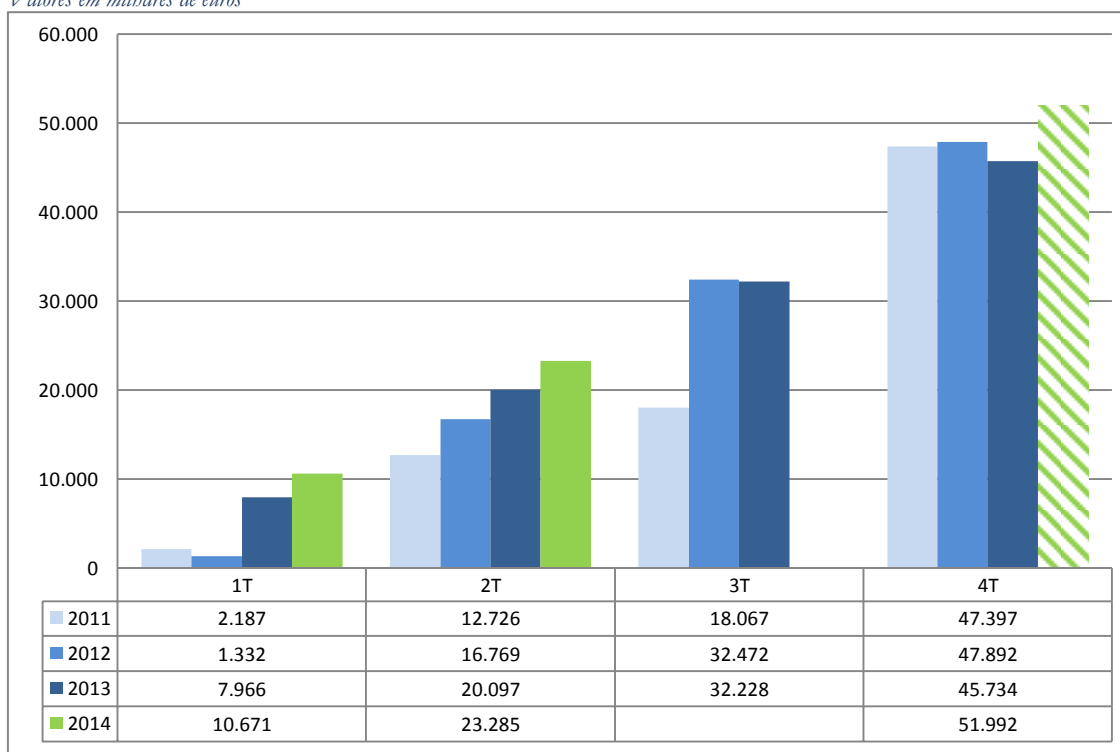
PPP Segurança	2T2014	2T2013	Δ 2T2014/ 2T2013	AC 2014	2014P	% Execução
Concessão Siresp	12.614	12.131	4%	23.285	51.992	45%

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

No 2.º trimestre de 2014, os valores pagos ao SIRESP apresentaram um ligeiro acréscimo de 4% face ao período homólogo anterior, sendo contudo de salientar que esta variação não representa qualquer aumento face aos encargos contratualmente previstos (os quais apesar de fixos são sujeitos, naturalmente, aos ajustamentos pelo IPC e por deduções – quando estas existirem –, tal como detalhado acima). Assim, o acréscimo mencionado dos encargos reflete, não só o incremento já contemplado no contrato (ao nível da componente não revisível da remuneração) e o ajustamento previsto pelo IPC, mas também, e acima de tudo, a entrada em operação da última fase de implementação do sistema (a fase G na Região Autónoma dos Açores) no início de 2014, uma vez que a remuneração da operadora é proporcional à capacidade instalada. Assim, poderá concluir-se que, quando comparados os fluxos financeiros relativos ao 2.º trimestre de 2014 com os do período homólogo, verificamos que efetivamente os mesmos não são totalmente comparáveis, devido ao facto de incorporarem diferentes níveis de capacidade do sistema.

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

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGIE

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

O comportamento irregular dos encargos trimestrais suportados em cada ano com esta parceria (verificado no *Gráfico 11* anterior) está relacionado com o processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período, pelo que os valores executados em períodos homólogos são de difícil comparação. A este respeito, note-se que o valor final do ano de 2013 incorpora apenas 11 faturas mensais (devido à antecipação do pagamento de uma fatura em 2012), enquanto o valor previsto para 2014 contempla já 12 faturas mensais. À parte das questões relativas à temporalidade dos pagamentos, a evolução dos encargos espelha o previsto contratualmente, tendo em conta, naturalmente, a capacidade instalada²⁸, não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

²⁸ 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
Rodoviárias	511	1.166	1.097	1.121	967	938	877	901	833	790
<i>Encargos brutos</i>	805	1.442	1.388	1.472	1.334	1.326	1.284	1.336	1.281	1.252
<i>Receitas</i>	294	276	291	351	368	388	408	435	448	462
Ferrovíárias	10	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Saúde	401	418	398	397	391	384	273	180	142	51
Segurança	46	52	51	49	47	46	31	32	12	0
Total	968	1.645	1.554	1.576	1.414	1.377	1.189	1.121	996	849

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

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

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

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

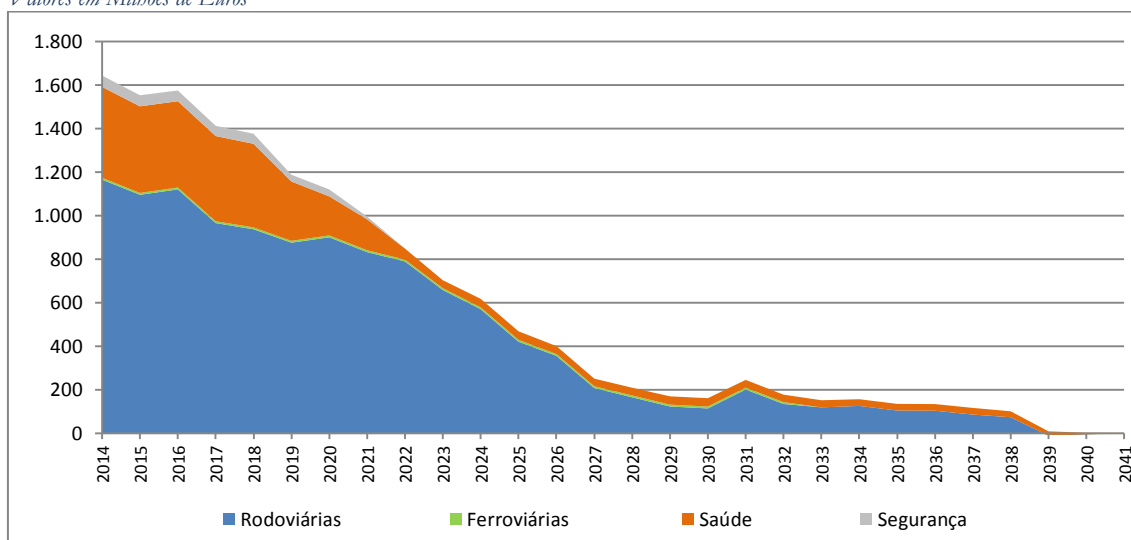
Importa ter presente que a interpretação do aumento de encargos previsto para 2014 (tendo em conta os valores reais de 2013, apresentados no *Quadro 12* anterior) deverá ser realizada, considerando o facto de este ser o ano em que se iniciam os pagamentos por

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

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

Gráfico 12 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em Milhões de Euros



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

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

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 realizado até ao final de 2013, indicados pelas concessionárias.

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

Mês	Abr				Mai				Jun			
	2013	2014	Var.		2013	2014	Var.		2013	2014	Var.	
Concessão												
Algarve	6.359	8.052	26,6%	↑	6.985	7.798	11,6%	↑	8.927	9.619	7,7%	↑
Beira Interior	5.035	5.945	18,1%	↑	4.973	5.209	4,7%	↑	5.436	5.591	2,9%	↑
Beiras Litoral e Alta	7.735	8.386	8,4%	↑	7.842	7.864	0,3%	↔	7.988	8.015	0,3%	↔
Brisa	17.149	18.949	10,5%	↑	17.758	18.628	4,9%	↑	18.801	19.378	3,1%	↑
Costa Prata	18.227	18.454	1,2%	↔	18.720	18.912	1,0%	↔	18.798	18.918	0,6%	↔
Douro Litoral	4.377	5.119	16,9%	↑	4.632	5.264	13,6%	↑	4.537	5.247	15,7%	↑
Estradas de Portugal	6.633	7.084	6,8%	↑	6.768	7.006	3,5%	↑	6.989	7.136	2,1%	↑
Grande Lisboa	21.161	21.160	0,0%	↔	22.337	22.440	0,5%	↔	21.484	21.618	0,6%	↔
Grande Porto	19.122	19.693	3,0%	↑	19.741	20.458	3,6%	↑	19.328	20.206	4,5%	↑
Interior Norte	3.522	4.108	16,6%	↑	3.590	3.855	7,4%	↑	3.740	3.960	5,9%	↑
Litoral Centro	4.342	5.054	16,4%	↑	4.695	4.843	3,1%	↑	4.852	5.021	3,5%	↑
Lusoponte	73.520	73.325	-0,3%	↓	75.211	76.523	1,7%	↑	77.499	76.040	-1,9%	↓
Marão	12.221	-	-	-	12.296	-	-	-	12.479	-	-	-
Norte	7.277	7.857	8,0%	↑	7.312	7.866	7,6%	↑	7.703	8.032	4,3%	↑
Norte Litoral	18.557	19.399	4,5%	↑	19.040	19.735	3,7%	↑	19.435	20.435	5,1%	↑
Oeste	14.298	15.219	6,4%	↑	15.028	15.459	2,9%	↑	15.500	15.678	1,2%	↔
Média Ponderada	12.597	13.594	7,9%	↑	13.014	13.456	3,4%	↑	13.646	13.911	1,9%	↔

Fonte: IMT, Relatório de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas - 2º Trimestre 2014

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