



Boletim Trimestral PPP – 4.º Trimestre de 2012

U T A P

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Conteúdos

1. Introdução e enquadramento	6
2. Factos relevantes.....	8
2.1 Constituição e nomeação de comissão de renegociação	8
2.2 Grupo de Trabalho – Novo modelo regulatório para o sector rodoviário	8
2.3 Um regulador único para as concessões ferroviárias e rodoviárias.....	8
2.4 Novo contrato para o Centro de Atendimento do Serviço Nacional de Saúde	9
3. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	10
3.1 Síntese do Trimestre.....	10
3.2 Análise Sectorial dos fluxos financeiros	12
3.2.1 Sector Rodoviário.....	12
3.2.2 Sector Ferroviário.....	18
3.2.3 Sector Saúde.....	20
3.2.4 Sector Segurança	22
3.3 Síntese dos principais desvios	24
4. Projeções de encargos globais.....	25
5. Renegociações em curso	27
6. Anexos	28

Índice de Quadros

Quadro 1 – Encargos líquidos por sector e trimestre em 2012 (milhares de euros), valores finais 2012, respetivas variações homólogas e desvio face ao previsto (P).....	10
Quadro 2 – Encargos líquidos por parceria rodoviária, por trimestre, em 2012 (milhares de euros), variações face ao ano 2011 e desvio face à previsão (P).....	13
Quadro 3 – Encargos brutos ⁽¹⁾ por concessão (milhares de euros)	14
Quadro 4 – Pagamentos Extraordinários por concessão (milhares de euros).....	15
Quadro 5 – Proveitos por concessão (milhares de euros).....	16
Quadro 6 – Tráfego Médio Diário por concessão em períodos homólogos	16
Quadro 7 – Nível de cobertura dos encargos (milhares de euros).....	17
Quadro 8 – Encargos por concessão ferroviária (milhares de euros)	19
Quadro 9 – Encargos líquidos por concessão na saúde (milhares de euros).....	21
Quadro 10 – Encargos na PPP segurança, por trimestre (milhares de euros).....	23
Quadro 11 – Encargos líquidos globais e desvios (milhares de euros)	24
Quadro 12 – Encargos plurianuais (milhões de euros)	25
Quadro 13 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector	28

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos acumulados, por trimestre em 2012 (milhares de euros), comparativamente com os anos anteriores (2010 e 2011)	11
Gráfico 2 – Evolução dos encargos líquidos acumulados, por trimestre em 2012 (milhares de euros), comparativamente com os anos anteriores (2010 e 2011) no sector rodoviário.....	12
Gráfico 3 – Evolução dos encargos líquidos acumulados, por trimestre em 2012 (milhares de euros), comparativamente com os anos anteriores (2010 e 2011), no sector ferroviário.....	18
Gráfico 4 – Evolução dos encargos líquidos acumulados, por trimestre em 2012 (milhares de euros), comparativamente com os anos anteriores (2010 e 2011), no sector da saúde.....	20
Gráfico 5 – Encargos dos hospitais (milhares de euros) em 2012.....	22
Gráfico 6 – Evolução dos encargos líquidos acumulados, por trimestre em 2012 (milhares de euros), comparativamente com os anos anteriores (2010 e 2011), no sector segurança.....	22
Gráfico 7 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais (milhões de euros)	26

Acrónimos

1 Trim 2012	(1T2012) 1.º Trimestre de 2012
2012P	Previsão para 2012
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde
AVF	Alta Velocidade Ferroviária
BEI	Banco Europeu de Investimento
CA SNS	Centro de Atendimento do Serviço Nacional de Saúde
CMFRS	Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul
CPC	Custo Público Comparável
DGIE	Direcção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos
DGS	Direcção Geral de Saúde
DGTF	Direcção Geral do Tesouro e Finanças
EGC	Entidades Gestoras dos Contratos
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
Encargos Líq.	Encargos Líquidos = Encargos Brutos + Compensações e REF – Receitas
EP	EP – Estradas de Portugal, S.A.
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP
InIR	Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, IP
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MST	Metro Sul Tejo
OE	Orçamento de Estado
PPP	Parceria Público-Privada
PREMAC	Plano de Redução e Melhoria da Administração Central
REF	Reequilíbrio Económico-financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
TMD	Tráfego Médio Diário
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
Var. 2012/2011	(ou Δ 2012/2011) Variação ocorrida entre o ano de 2012 e o ano de 2011

Notas metodológicas

No boletim trimestral são apresentados valores de encargos e receitas com parcerias público-privadas, recolhidos, periodicamente, junto das entidades gestoras dos contratos públicos, para efeitos do qual importa ter em consideração o seguinte:

- Os encargos no sector da saúde, relativos à atividade clínica (gestão do estabelecimento) estão isentos de IVA;
- Os encargos suportados a título de indemnização, estão isentos de IVA;
- Os restantes valores incluem IVA à taxa legal aplicável;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos previstos são apresentados a preços constantes de 2012 incluindo, quando aplicável, IVA (em milhões de euros), referenciados no relatório do OE para 2013;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos previstos incluem as receitas e os encargos até ao termo de cada contrato de PPP.
- Os valores apresentados são arredondados à unidade mais próxima.

1. Introdução e enquadramento

No âmbito do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, foi criada a Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos ("UTAP"), a qual iniciou atividade no final de 2012, assumindo responsabilidades no acompanhamento global dos processos de Parceria Público-Privada (PPP) e respetivo *report* de informação.

A UTAP é uma entidade administrativa, sob a tutela do Ministério das Finanças, que surge da necessidade de aperfeiçoar e otimizar os meios técnicos e humanos ao dispor do sector público no apoio a esta modalidade de contratação. Tal como se verifica em vários países da União Europeia e do resto do mundo, esta entidade assume responsabilidades no âmbito da preparação, desenvolvimento, execução e acompanhamento global dos processos de PPP e assegura um apoio técnico especializado, designadamente em matérias de natureza económico-financeira e jurídica, concentrando um conjunto assinalável de responsabilidades e competências, eliminando-se, assim, a dispersão de múltiplas tarefas por diferentes entidades públicas.

A UTAP, na área das parcerias, poderá ainda, caso tal lhe venha a ser determinado, prestar apoio técnico a entidades públicas na gestão de contratos, assumir a qualidade de gestora de contratos e promover ações de formação, bem como de prestar apoio técnico no desenvolvimento, contratação e acompanhamento de grandes projetos de infraestruturas não enquadráveis na definição legal de PPP.

O desenvolvimento e o acompanhamento de processos de parcerias passam, assim, a ser assegurados pela UTAP, em estreita colaboração com os ministérios sectoriais e com as entidades públicas contratantes envolvidas, permitindo colher os seus indispensáveis contributos, que serão conjugados com as valências disponibilizadas pelos elementos que integram, com carácter permanente, os quadros da Unidade Técnica.

O acompanhamento a realizar pela Unidade Técnica, segue os seguintes objetivos:

- a) Assegurar a continuidade do conhecimento dos projetos, de forma a dotar o sector público de uma adequada capacidade negocial;
- b) Assegurar que permaneça no sector público o conhecimento dos projetos, contribuindo-se, assim, para a progressiva redução tendente à eliminação do recurso à consultadoria externa;
- c) Recolher, tratar e centralizar a informação económico-financeira relativa a contratos de parcerias a celebrar ou celebrados;
- d) Informar o membro do Governo responsável pela área das finanças da situação económico-financeira dos contratos de parcerias e da sua evolução;
- e) Dotar o Ministério das Finanças de adequados instrumentos de informação suscetíveis de contribuir para as decisões políticas relacionadas com parcerias;
- f) Identificar situações suscetíveis de contribuir para um eventual agravamento do esforço financeiro do sector público;

-
- g) Contribuir para a prevenção da ocorrência das situações a que se refere a alínea anterior;
 - h) Contribuir para melhorar o processo de constituição de novas parcerias;
 - i) Contribuir para uma eficaz divulgação da experiência recolhida no âmbito do sector público;
 - j) Avaliar os resultados de contratos de parceria celebrados, designadamente comparando-os, quando possível, com aqueles que são alcançados por outras entidades públicas ou privadas que desenvolvem atividades de conteúdo semelhante.

De acordo com as novas atribuições da UTAP, no âmbito do acompanhamento global das parcerias e apoio técnico ao Governo, é elaborado o presente relatório sobre a situação dos encargos estimados e assumidos pelo sector público, complementado pelos elementos relevantes relacionados com os contratos e processos em execução.

Este documento resume a informação económico-financeira mais relevante do 4.º trimestre de 2012 das PPP. A informação relativa a períodos anteriores foi tratada e publicada pela Direção Geral do Tesouro e Finanças (DGTF), do Ministério das Finanças.

2. Factos relevantes

2.1 Constituição e nomeação de comissão de renegociação

Em Dezembro de 2012, foi nomeada a comissão de renegociação dos contratos referentes às PPP do sector rodoviário (Despacho n.º16198-F/2012, de 10 de dezembro, do Coordenador da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, publicado no Diário da República, 2ª série, N.º 245, de 19 de dezembro de 2012).

Os contratos das PPP do sector rodoviário, em análise pela comissão de renegociação, são referentes às:

- Concessões ex-SCUT do Norte Litoral, do Grande Porto, do Interior Norte, da Costa de Prata, das Beiras Litoral e Alta, da Beira Interior e do Algarve;
- Concessão Norte, Concessão Grande Lisboa;
- Subconcessões da Autoestrada Transmontana, do Baixo Tejo, do Baixo Alentejo, do Litoral Oeste, do Pinhal Interior e do Algarve Litoral.

2.2 Grupo de Trabalho – Novo modelo regulatório para o sector rodoviário

Em 6 de dezembro de 2012, por despacho conjunto do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Secretário de Estado das Finanças, foi constituído um grupo de trabalho com o objetivo de analisar o enquadramento regulatório aplicável ao sector rodoviário e de apresentar propostas e recomendações no sentido da reforma do mesmo, o qual será composto por dois elementos a designar por cada um dos Secretários de Estado supra referidos, assim como por um elemento a designar pelo Secretário de Estado do Ambiente e do Ordenamento do Território.

2.3 Um regulador único para as concessões ferroviárias e rodoviárias

No âmbito do Plano de Redução e Melhoria da Administração Central (PREMAC), foi publicado o Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, que aprovou a nova lei orgânica do IMT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP). Este organismo integra uma pluralidade de organismos com funções cometidas no âmbito da regulação e da administração do sector dos transportes terrestres e marítimos. Pretende-se obter diversas vantagens organizacionais com ganhos de eficácia no serviço público prestado, resultantes da integração e uniformização da atividade, evitando a duplicação no exercício de determinadas funções e assegurando a melhor coordenação de políticas públicas no sector da mobilidade e transportes.

No seguimento da entrada em vigor do referido diploma, foi iniciada a integração, por fusão, do InIR, IP (anterior regulador do sector rodoviário) no IMT.

2.4 Novo contrato para o Centro de Atendimento do Serviço Nacional de Saúde

Em 19 de outubro de 2012, foi celebrado um novo contrato de prestação de serviços para a exploração do Centro de Atendimento do Serviço Nacional de Saúde (CA SNS) com uma Operadora denominada "PT Comunicações S.A./PT Contact. S.A.", constituída pela PT Comunicações, S.A. e pela PT Contact-Telemarketing e Serviços de Informação, S.A.

O contrato terá a duração de 3 anos, contados a partir da data da notificação do Visto do Tribunal de Contas. O encargo máximo total previsto para a execução do contrato é de 20.770.259 euros, em valores nominais, considerando os preços unitários previstos no contrato e os pressupostos previstos no caderno de encargos. Este processo aguarda ainda o Visto do Tribunal de Contas.

3. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

3.1 Síntese do Trimestre

No 4.º trimestre de 2012, o montante de encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP existentes ascendeu a 352 milhões de euros. Este montante reflete uma redução de 28% face ao período homólogo de 2011.

Em termos acumulados, no final do ano de 2012, registou-se uma diminuição significativa dos encargos líquidos (-41%), face ao ano anterior devida, exclusivamente, à redução dos encargos líquidos com as concessões rodoviárias (-56% face ao ano anterior). Note-se contudo que esta variação foi fortemente influenciada pelos pagamentos extraordinários ocorridos em 2011, relacionados com processos de reequilíbrio financeiro anteriormente negociados, mas cujo pagamento só ocorreu nesse ano¹ (*ver gráfico 1*).

Por outro lado, importa igualmente ter presente o efeito gerado pelas receitas de cobrança de portagem, muito mais significativas em 2012, com o sistema de cobranças a operar nas sete concessões ex-SCUT, diferentemente do que sucedeu em 2011, em que tal processo só se verificou em três² ex-SCUT. A cobrança nas restantes quatro concessões só se iniciou em 8 de dezembro de 2011, gerando um efeito pouco relevante nesse ano.

Face ao previsto no OE para 2013, os valores registados em 2012 conduziram a um desvio global de 8%, que será analisado em detalhe na análise sectorial dos fluxos financeiros.

Quadro 1 – Encargos líquidos por sector e trimestre em 2012 (milhares de euros), valores finais 2012, respetivas variações homólogas e desvio face ao previsto (P)

ENCARGOS LÍQ.	1T2012	2T2012	3T2012	4T2012	2012	2011	Δ 2012/11	2012P	% Desvio
Ferrovíárias	0	1.226	1.940	14.214	17.379	10.683	63%	10.000	74%
Segurança	1.332	15.438	15.703	15.420	47.892	47.397	1%	46.000	4%
Saúde	74.838	82.851	86.634	82.097	326.420	243.583	34%	326.500	0%
Rodoviárias	247.780	118.580	69.221	239.934	675.515	1.520.944	-56%	604.616	12%
TOTAL	323.950	218.094	173.498	351.665	1.067.207	1.822.607	-41%	987.116	8%
TRIMESTRAIS 2011	250.560	877.569	208.027	486.450					
Δ T2012/T2011	29%	-75%	-17%	-28%					

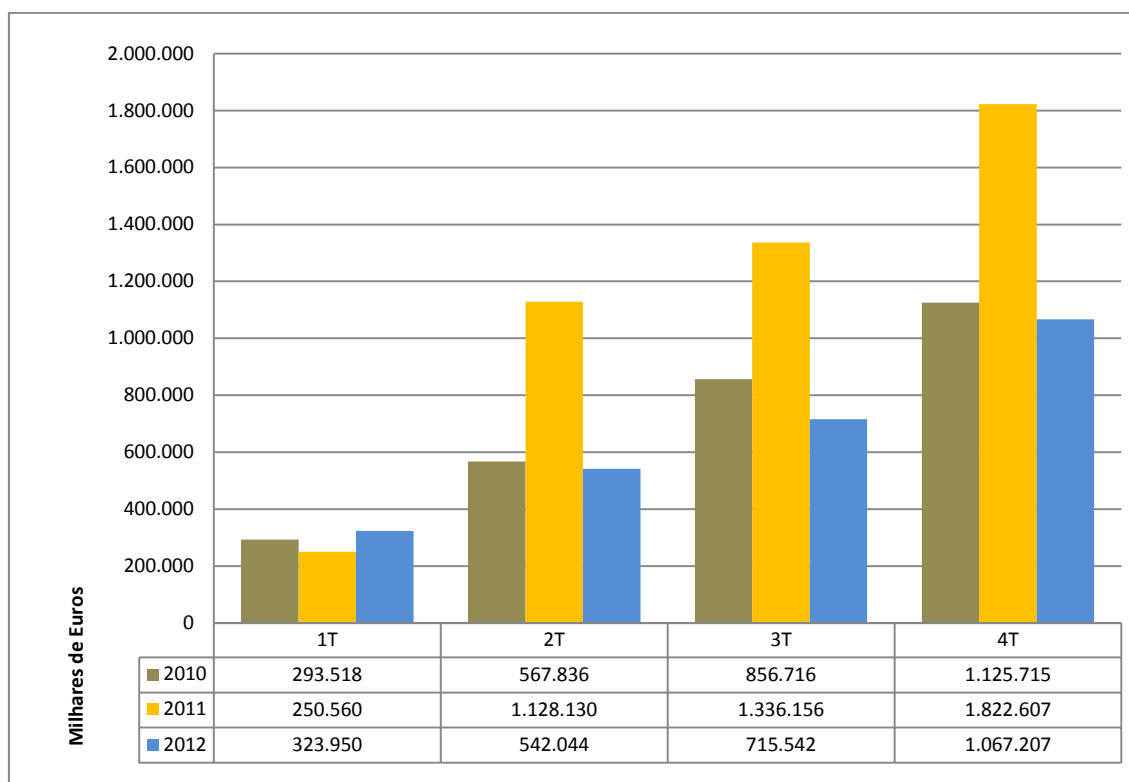
Fonte: Entidades Gestoras dos Contratos

O gráfico seguinte reflete a evolução dos encargos trimestrais acumulados no período 2010-2012, evidenciando o decréscimo dos encargos totais com as PPP em 2012. Neste gráfico são claramente visíveis os pagamentos extraordinários ocorridos em 2011, em particular no 2.º trimestre de 2011.

¹ Relatório Anual das PPP e Concessões – DGTF Agosto de 2012

² O regime de cobrança de taxas de portagem nas autoestradas SCUT da Costa de Prata, Grande Porto e Norte Litoral entrou em vigor a 15 de Outubro de 2010.

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos acumulados, por trimestre em 2012 (milhares de euros), comparativamente com os anos anteriores (2010 e 2011)



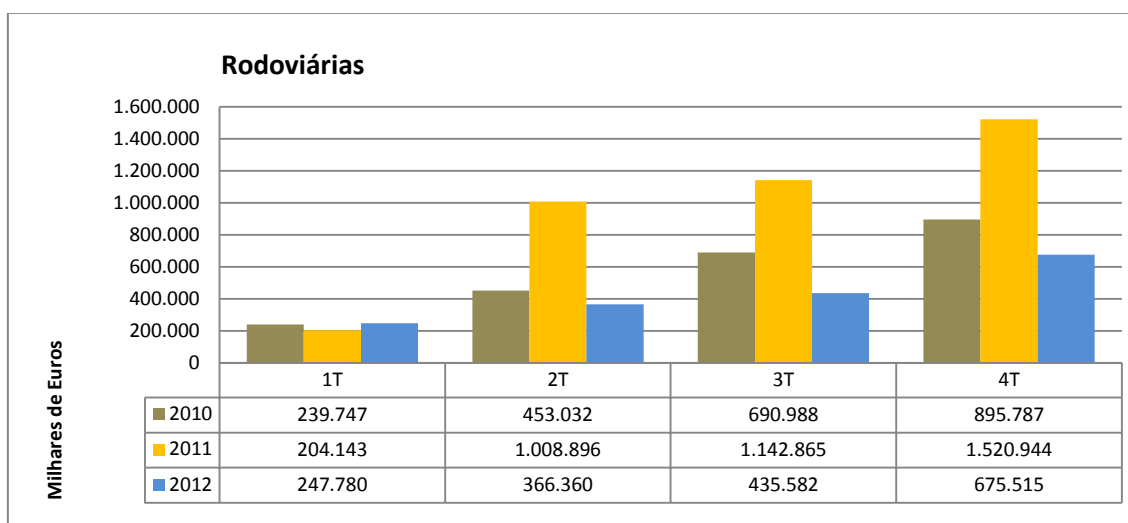
Fonte: Entidades Gestoras dos Contratos

3.2 Análise Sectorial dos fluxos financeiros

3.2.1 Sector Rodoviário

As parcerias rodoviárias registam 675.515 milhares de euros de encargos acumulados em 2012, registando o maior decréscimo de encargos para o Estado do conjunto das parcerias, face aos anos anteriores, conforme se pode constatar no gráfico seguinte.

Gráfico 2 – Evolução dos encargos líquidos acumulados, por trimestre em 2012 (milhares de euros), comparativamente com os anos anteriores (2010 e 2011) no sector rodoviário



Fonte: Estradas de Portugal e DGTF

Em termos de execução orçamental, os encargos com as PPP do sector rodoviário apresentaram um desvio de 12% (*ver o quadro 2*). Este desvio deve-se essencialmente, a valores pagos pelo Estado, próximo do final do ano, relacionados com o pagamento dos investimentos efetuados em sistemas de cobrança de portagens, necessários para efetuar a respetiva cobrança nas ex-SCUT, (*ver o quadro 4*). Com efeito, expurgando o efeito destes investimentos, a execução orçamental teria ficado praticamente em linha com os valores orçamentados.

Quadro 2 – Encargos líquidos por parceria rodoviária, por trimestre, em 2012 (milhares de euros), variações face ao ano 2011 e desvio face à previsão (P)

Encargos Líquidos	1T2012	2T2012	3T2012	4T2012	2012	2011	Δ 2012/11	2012P	% Desvio
Concessão Algarve	12.615	11.837	-6.986	23.077	40.544	42.103	-4%	33.952	19%
Concessão Beira Interior	44.809	41.119	-5.120	64.618	145.426	140.979	3%	119.697	21%
Concessão Interior Norte	31.176	37.012	-1.832	57.783	124.139	440.680	-72%	104.659	19%
Concessão Beiras Litoral e Alta	73.803	14.361	36.689	33.864	158.718	171.289	-7%	148.778	7%
Concessão Travessia do Tejo	28	0	19	-1.403	-1.357	15.672	-109%	-1.338	1%
Concessão Grande Lisboa	5.649	988	4.112	4.184	14.933	10.757	39%	15.391	-3%
Concessão Oeste	18	1.008	184	872	2.083	11.506	-82%	1.200	74%
Concessão Costa de Prata	24.848	6.426	15.982	17.162	64.417	71.921	-10%	65.004	-1%
Concessão Grande Porto	30.022	9.761	23.042	21.820	84.645	99.103	-15%	82.701	2%
Concessão Norte Litoral	14.179	-190	2.072	10.671	26.731	46.839	-43%	35.947	-26%
Concessão Túnel do Marão	1.182	656	436	1.311	3.585	199.499	-98%	4.461	-20%
Concessão Norte	12.550	-1.990	3.720	8.643	22.924	275.927	-92%	21.376	7%
Outros (¹)	-3.098	-2.409	-3.097	-2.668	-11.271	-5.333	111%	-27.212	-59%
TOTAL	247.780	118.580	69.221	239.934	675.515	1.520.944	-56%	604.616	12%

Fonte: Estradas de Portugal e DGTF

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

Em termos acumulados anuais, as Concessões Beira Interior e Grande Lisboa são as únicas concessões que apresentam acréscimos de encargos líquidos, face ao ano anterior, com 3% e 39%, respetivamente.

No caso da Beira Interior, o acréscimo de encargos líquidos, face ao ano anterior, deriva do pagamento extraordinário do investimento realizado com a introdução dos pórticos de cobrança de portagens.

No caso da Grande Lisboa, esse acréscimo resulta de alterações no modelo base de remuneração à concessão, estando de acordo com os pagamentos de disponibilidade que foram previstos no âmbito do processo de renegociação desta concessão, ocorrido em 2010 e cujos efeitos se refletiram apenas em parte do ano de 2011.

Em termos percentuais, a principal redução de encargos líquidos verificada ocorreu na Concessão para a Travessia do Tejo (Lusoponte), onde se gerou um fluxo financeiro líquido em benefício do Concedente, sobretudo por força do início da cobrança de taxas de portagem no mês de agosto; as restantes reduções de encargos (%) mais expressivas (Túnel do Marão, Concessão Norte, Interior Norte e Oeste) resultam de situações pontuais e extraordinárias ocorridas em 2011, nomeadamente pagamentos de investimentos ou de acordos que levaram a reequilíbrios financeiros, que não existiram em 2012.

No 4.º trimestre de 2012, verificou-se um acréscimo significativo (+69%) de encargos correntes (brutos), face ao período homólogo. Em termos acumulados este sector apresenta, todavia, um acréscimo de apenas 6% em 2012, relativamente a 2011 (ver quadro seguinte).

Quadro 3 – Encargos brutos ⁽¹⁾ por concessão (milhares de euros)

Encargos Brutos	1T2012	2T2012	3T2012	4T2012	2012	2011	Δ 2012/11
Concessão Algarve	14.243	17.269	990	16.259	48.761	41.855	17%
Concessão Beira Interior	49.351	50.949	2.318	50.444	153.063	140.979	9%
Concessão Interior Norte	32.707	41.710	1.672	41.304	117.394	118.604	-1%
Concessão Beiras Litoral e Alta	60.989	24.331	45.016	46.279	176.615	171.533	3%
Concessão Grande Lisboa	8.011	3.252	6.246	6.504	24.013	21.173	13%
Concessão Costa de Prata	31.684	13.248	23.448	24.926	93.306	83.858	11%
Concessão Grande Porto	35.403	14.944	28.438	27.894	106.679	96.979	10%
Concessão Norte Litoral	20.066	5.362	8.485	15.912	49.825	55.523	-10%
Concessão Túnel do Marão	1.182	656	436	1.311	3.585	2.269	58%
Concessão Norte	24.942	10.427	20.610	20.855	76.835	64.697	19%
Outros ⁽²⁾	354	255	88	28	726	2.116	-66%
TOTAL	278.933	182.403	137.747	251.718	850.801	799.585	6%
TOTAIS TRIMESTRAIS 2011	226.946	249.270	174.185	149.184			
Δ T2012/T2011	23%	-27%	-21%	69%			

Fonte: Estradas de Portugal

Nota: ⁽¹⁾ Não inclui pagamentos relativos a reequilíbrios financeiros.

⁽²⁾ Inclui encargos diretos da EP (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21).

As concessões da Beira Litoral e Alta, Beira Interior, Interior Norte e Grande Porto são as concessões que apresentam os maiores valores dos encargos brutos para o Estado (incluindo os pagamentos por disponibilidade e os encargos com a prestação de serviços de cobrança de portagem). Estas quatro concessões rodoviárias representam 65% do total dos encargos brutos correntes, pagos no ano (2012), no sector rodoviário.

O pagamento por disponibilidade das vias representou em 2012 em média cerca de 94% dos custos com encargos correntes para o concedente.

Quadro 4 – Pagamentos Extraordinários por concessão (milhares de euros)

Compensações /REF	1T2012	2T2012	3T2012	4T2012	Total	2011	Δ 2012/11
Concessão Algarve	0	245	0	11.953	12.198	249	4807%
Concessão Beira Interior	1.293	0	0	23.672	24.966	0	-
Concessão Interior Norte	0	181	0	21.375	21.556	322.076	-93%
Concessão Beiras Litoral e Alta	19.737	164	0	0	19.902	0	-
Concessão Travessia do Tejo	28	0	19	0	47	15.672	-100%
Concessão Grande Lisboa	0	0	0	0	0	108	-100%
Concessão Oeste	18	1.008	184	872	2.083	11.506	-82%
Concessão Costa de Prata	0	0	0	0	0	20.491	-100%
Concessão Grande Porto	0	0	0	0	0	25.212	-100%
Concessão Norte Litoral	0	432	29	1.255	1.715	16.234	-89%
Concessão Túnel do Marão	0	0	0	0	0	197.230	-100%
Concessão Norte	0	0	0	0	0	268.195	-100%
Outros	0	0	0	0	0	910	-100%
TOTAL	21.077	2.030	231	59.127	82.465	877.883	-91%
TOTAIS TRIMESTRAIS 2011	13.812	594.173	3.442	266.456			
Δ T2012/T2011	53%	-100%	-93%	-78%			

Fonte: Estradas de Portugal

Para além dos encargos brutos correntes referidos no Quadro 4, ocorreram ainda em 2012 alguns pagamentos extraordinários, no valor de 82.465 milhares de euros, dos quais 76.738 milhares de euros relacionados com o pagamento, pelo Estado, dos encargos com os investimentos suportados com a instalação de sistemas de cobrança de portagem em quatro concessões³.

Relativamente a três destas concessões, (Algarve, Beira Interior e Interior Norte), estes pagamentos ocorreram no 4.º trimestre, envolvendo cerca de 57.000 milhares de euros.

Comparativamente ao ano anterior registou-se uma redução muito substancial neste tipo de encargos, devido sobretudo ao elevado montante que foi suportado em 2011, com o acerto financeiro de diversos processos de reequilíbrio negociados no período de 2006 a 2010, mas cuja regularização apenas ocorreu em 2011⁴.

Considerando que a totalidade das receitas provenientes da cobrança de portagem em nove PPP do sector rodoviário são da titularidade da EP, contribuindo assim para a redução dos encargos suportados por esta entidade com este tipo de concessões, importa ainda analisar o comportamento deste tipo de proveitos, reconhecidos como receita da EP, e que conduzem ao apuramento dos encargos líquidos com PPP (*no quadro 5*):

³ Beira Litoral e Alta, Beira Interior, Interior Norte e Algarve

⁴ Acordos celebrados com o Grupo Ascendi e com a Concessão Interior Norte

Quadro 5 – Proveitos por concessão (milhares de euros)

Proveitos	1T2012	2T2012	3T2012	4T2012	2012	2011	Δ 2012/11
Concessão Algarve	1.628	5.676	7.976	5.135	20.415	0	-
Concessão Beira Interior	5.836	9.830	7.438	9.498	32.603	0	-
Concessão Interior Norte	1.531	4.879	3.504	4.896	14.810	0	-
Concessão Beiras Litoral e Alta	6.923	10.134	8.327	12.415	37.798	243	15440%
Concessão Travessia do Tejo	0	0	0	1.403	1.403	0	-
Concessão Grande Lisboa	2.362	2.265	2.134	2.320	9.081	10.524	-14%
Concessão Costa de Prata	6.837	6.822	7.466	7.764	28.889	32.428	-11%
Concessão Grande Porto	5.381	5.183	5.395	6.075	22.034	23.087	-5%
Concessão Norte Litoral	5.887	5.984	6.442	6.496	24.808	24.918	0%
Concessão Norte	12.392	12.417	16.890	12.212	53.911	56.964	-5%
Outros ⁽¹⁾	3.452	2.664	3.185	2.697	11.997	8.359	44%
TOTAL	52.230	65.853	68.757	70.911	257.750	156.524	65%
TOTAIS TRIMESTRAIS 2011	36.615	38.690	43.658	37.561			
Δ T2012/T2011	43%	70%	57%	89%			

Fonte: Estradas de Portugal

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

De acordo com a análise ao tráfego médio diário (TMD) (*Relatório de Tráfego na Rede Nacional de Auto-Estradas - 4º Trimestre 2012 do IMT*), verifica-se uma quebra média ponderada acentuada face aos períodos homólogos, a qual é superior no mês de novembro. As ex-SCUT, Beiras Litoral e Alta, Interior Norte, Beira Interior e Algarve, no mesmo mês, registaram quebras significativas de tráfego médio diário, com -32,2%, -37,4%, -41,9%, -55,5% respetivamente.

Quadro 6 – Tráfego Médio Diário por concessão em períodos homólogos

Mês	Out			Nov			Dez		
	2011	2012	Var.	2011	2012	Var.	2011	2012	Var.
Algarve	14.106	6.731	-52,3%	11.191	4.976	-55,5%	6.482	4.836	-25,4%
Beira Interior	9.105	5.186	-43,0%	8.371	4.862	-41,9%	7.116	5.516	-22,5%
Beiras Litoral e Alta	11.812	8.015	-32,1%	11.068	7.504	-32,2%	9.814	7.916	-19,3%
Brisa	19.710	17.812	-9,6%	18.527	16.506	-10,9%	18.977	17.014	-10,3%
Costa Prata	20.637	18.697	-9,4%	19.758	17.826	-9,8%	19.989	17.646	-11,7%
Douro Litoral	3.820	4.459	16,7%	4.345	4.272	-1,7%	4.165	4.306	3,4%
Grande Lisboa	24.305	22.093	-9,1%	25.188	21.605	-14,2%	23.525	21.730	-7,6%
Grande Porto	21.869	19.564	-10,5%	21.914	18.864	-13,9%	21.740	19.105	-12,1%
Interior Norte	6.096	3.752	-38,5%	5.559	3.479	-37,4%	4.641	3.847	-17,1%
Litoral Centro	5.720	4.772	-16,6%	5.186	4.271	-17,6%	5.359	4.484	-16,3%
Lusoponte	79.299	73.484	-7,3%	76.429	70.525	-7,7%	76.833	71.797	-6,6%
Marão	13.543	12.175	-10,1%	12.691	14.324	12,9%	15.117	15.284	1,1%
Norte	8.202	7.316	-10,8%	8.189	7.001	-14,5%	7.960	6.920	-13,1%
Norte Litoral	20.936	18.959	-9,4%	20.188	18.132	-10,2%	20.580	18.756	-8,9%
Oeste	17.055	15.244	-10,6%	15.746	13.970	-11,3%	16.414	14.595	-11,1%
Média Ponderada	16.135	13.794	-14,5%	15.169	12.830	-15,4%	14.940	13.219	-11,5%

Fonte: Relatório de Tráfego na Rede Nacional de Auto-Estradas - 4º Trimestre 2012, do IMT

De notar, que estas vias começaram a ser portajadas em 8 de dezembro de 2011, pelo que a quebra registada foi influenciada não só pela degradação das condições económicas e financeiras do País como também pelo efeito do início da cobrança de portagens.

Nas concessões Grande Lisboa, Costa de Prata, Grande Porto e Norte, onde o sistema de cobrança já vigorou em 2011, registou-se um decréscimo de receita em 2012, face ao ano anterior, devido à quebra de tráfego nas vias, neste caso integralmente decorrente da evolução das condições económicas e financeiras.

Apesar da diminuição significativa ocorrida ao nível do tráfego rodoviário, o efeito decorrente da já referida introdução de portagens em quatro concessões conduziu a um aumento significativo dos proveitos do sector, mais acentuado no 4.º trimestre de 2012 (+89%) face ao período homólogo. Os proveitos das concessões Norte, Beiras Litoral e Alta e Beira Interior, representam 48% do total dos proveitos registados no sector, no ano de 2012.

Em consequência da quebra generalizada do tráfego, em termos mais acentuados do que se previa, os valores dos proveitos do sector rodoviário registados em 2012 ficaram 9% abaixo do valor previsto para o ano pela EP.

Quadro 7 – Nível de cobertura dos encargos (milhares de euros)

PPP	Encargos (²)	Proveitos	Défice	Taxa de cobertura
Concessão Norte	76.835	53.911	22.924	70%
Concessão Norte Litoral	49.825	24.808	25.016	50%
Concessão Algarve	48.761	20.415	28.346	42%
Concessão Grande Lisboa	24.013	9.081	14.933	38%
Concessão Costa de Prata	93.306	28.889	64.417	31%
Concessão Beiras Litoral e Alta	176.615	37.798	138.816	21%
Concessão Beira Interior	153.063	32.603	120.460	21%
Concessão Grande Porto	106.679	22.034	84.645	21%
Concessão Interior Norte	117.394	14.810	102.584	13%
Outros (¹)	4.311	13.400	-9.089	
TOTAL 2012	850.801	257.750	593.050	30%
TOTAL 2011	799.585	156.524	643.061	20%
Δ 2012/2011	6%	65%	-8%	

Fonte: Estradas de Portugal

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

(²) Encargos Brutos Correntes (não inclui compensações e REFs)

Importa ainda referir que o regime de discriminação positiva terminou a 30 de setembro de 2012 (conforme definido no artigo 5.º da Portaria n.º 211/2012, de 13 de julho), tendo entrado em vigor a 1 de outubro de 2012 um novo regime de descontos e taxas de portagem reduzidas a aplicar nas ex-SCUT, que assegurou a mitigação do impacto

associado à introdução da cobrança de taxas de portagens nas regiões servidas por estas vias, respeitando a legislação vigente na União Europeia. Assim sendo, e em termos líquidos, gerou-se um efeito positivo sobre as receitas de portagem, decorrente destas alterações de política tarifária.

Na análise cruzada, entre os encargos correntes e os proveitos obtidos, por concessão, conclui-se que as receitas de portagem são claramente insuficientes para assegurar a cobertura dos encargos suportados com as mesmas. No entanto, a taxa média de cobertura dos encargos subiu de 20% para 30%, em termos acumulados, devido sobretudo à introdução de portagens em quatro concessões, no final de 2011, conforme já referido.

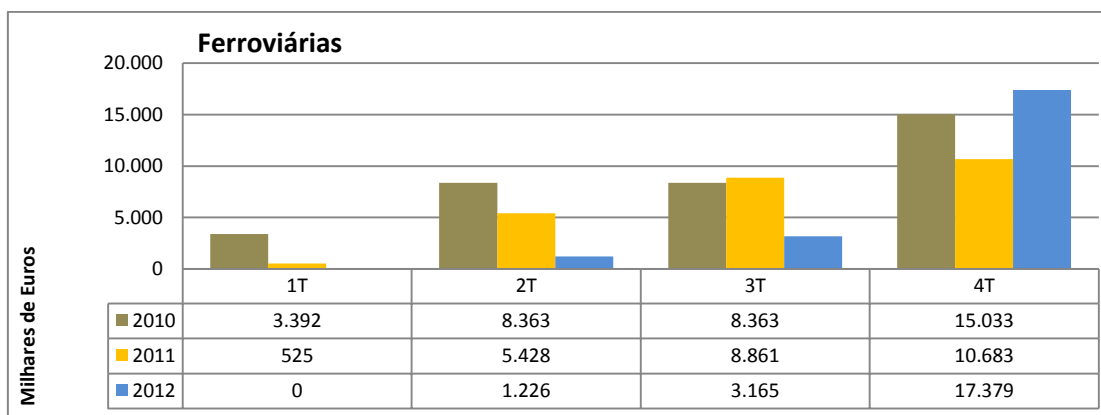
As concessões Norte, Norte Litoral e Algarve apresentam os melhores índices de cobertura, com taxas de 70%, 50% e 42% respetivamente. Em sentido contrário, a concessão Interior Norte (com apenas 13%, no rácio proveito/encargo) apresenta uma reduzida cobertura dos encargos, seguida pelas concessões do Grande Porto, Beira Interior e Beiras Litoral e Alta, todas com proveitos que asseguraram apenas a cobertura de 21% dos encargos correntes suportados com as respetivas vias.

Estes desequilíbrios devem-se sobretudo ao elevado montante dos investimentos realizados nestas vias, gerando um impacte significativo ao nível dos encargos, designadamente de natureza financeira associados ao respetivo serviço da dívida.

3.2.2 Sector Ferroviário

As concessões ferroviárias registam um aumento de encargos, em particular no 4.º trimestre de 2012, devido ao pagamento de indemnizações no âmbito do projeto de Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poceirão), no montante de 12.224 milhares de euros.

Gráfico 3 – Evolução dos encargos líquidos acumulados, por trimestre em 2012 (milhares de euros), comparativamente com os anos anteriores (2010 e 2011), no sector ferroviário



Fonte: Direção Geral do Tesouro e Finanças

Estas indemnizações foram pagas aos concorrentes Agrupamento Alta Via Tejo e Agrupamento Elos, ao abrigo dos artigos 79º e 80º do Código dos Contratos Públicos, devido à decisão de não adjudicação do contrato no âmbito do referido concurso público.

Os pedidos de indemnização, no montante de 20.373 milhares de euros, foram analisados e reduzidos a 60% (12.224 milhares de euros) no acordo de compensação final, na sequência de um processo no qual a UTAP prestou assessoria técnica.

Sem este encargo extraordinário, os valores dos encargos com as PPP Ferroviárias ficariam abaixo dos valores de anos anteriores, conforme ilustra o *gráfico n.º 3* e o quadro seguinte.

Quadro 8 – Encargos por concessão ferroviária (milhares de euros)

PPP Ferroviárias	1T2012	2T2012	3T2012	4T2012	2012	2011	Δ 2012/11	2012P	% Desvio
Concessão do MST	0	2.051	1.940	1.990	5.981	12.162	-51%	10.000	-40%
Encargos	0	0	0	0	0	0			
Compensações /REF	0	2.051	1.940	1.990	5.981	12.162			
Proveitos	0	0	0	0	0	0			
Concessão Eixo Norte/Sul	0	-825	0	0	-825	-1.479	-44%	-	-
Encargos	0	0	0	0	0	0			
Compensações /REF	0	0	0	0	0	0			
Proveitos	0	825	0	0	825	1.479			
Concessão AVF PPP2 (*)	0	0	0	12.224	12.224	0	-	-	-
TOTAL	0	1.226	1.940	14.214	17.379	10.683	63%	10.000	74%
TOTAIS TRIMESTRAIS 2011	525	4.903	3.433	1.822					
Δ T2012/T2011	-100%	-75%	-44%	680%					

Fonte: Direção Geral do Tesouro e Finanças

Nota: (*) AVF PPP2 – Alta Velocidade Ferroviária – Troço Lisboa Póceirão

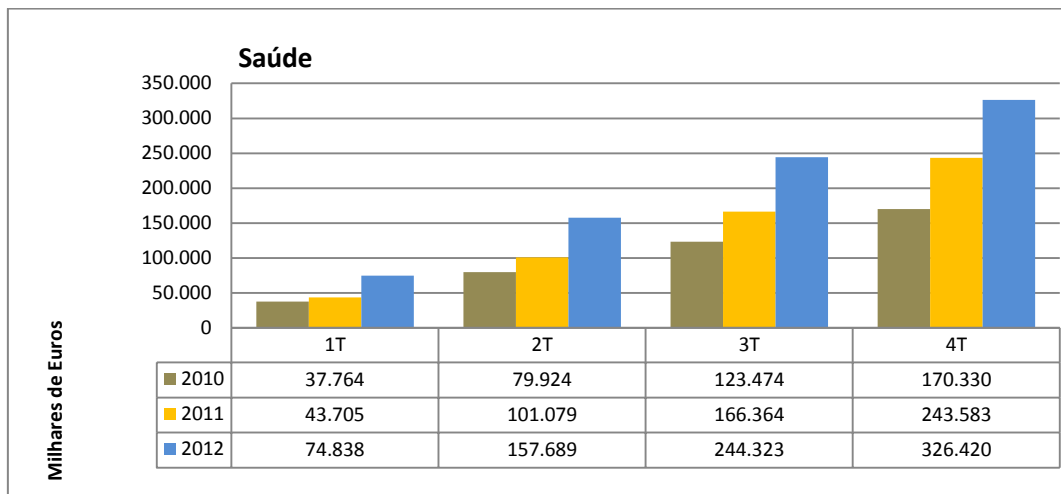
Os encargos suportados com a concessão do MST, previstos contratualmente e decorrentes de insuficiência de procura, foram inferiores aos valores apresentados e liquidados no ano anterior. Em 2012, para a concessão MST, foi liquidado 60% do valor previsto, no montante de 5.981 milhares de euros. Este desvio (de 40%) deve-se, em parte, a uma *sobreorçamentação* da verba anual para regularizar valores referentes ao ano de 2011. Por outro lado, as compensações pagas (por insuficiência de procura) no ano de 2012 não correspondem a um ano completo de atividade da concessionária. Os valores apresentados para pagamento obedecem a um processo de controlo e fiscalização, que determina a ocorrência de atrasos nas liquidações previstas. Prevê-se que a regularização dos pagamentos à Concessionária, referentes ao 2º semestre de 2012 ocorra até ao final 1º semestre de 2013.

A concessão ferroviária Eixo Norte/Sul (Fertagus) gerou compensações positivas, a favor do Estado, decorrentes de partilha de benefícios de receita, no valor de 825 mil euros, em conformidade com o previsto contratualmente.

3.2.3 Sector Saúde

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

Gráfico 4 – Evolução dos encargos líquidos acumulados, por trimestre em 2012 (milhares de euros), comparativamente com os anos anteriores (2010 e 2011), no sector da saúde



Fonte: ACSS – Administração Central do Sistema de Saúde

Os encargos com as parcerias da saúde registam, no 4.º trimestre de 2012, um crescimento de apenas +6%, face ao período homólogo. Devido à gradual entrada em funcionamento dos novos hospitais em regime de PPP, registou-se um aumento dos encargos suportados em 2012 de 34%, valor que no entanto está de acordo com os valores orçamentados.

Os motivos deste crescimento devem-se, particularmente:

- a) Aos encargos com o Hospital de Loures, que iniciou a sua atividade como parceria público-privada, no início do ano de 2012;
- b) Ao aumento dos encargos da Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Vila Franca de Xira, pelo facto de registar um ano completo de atividade, em 2012, comparativamente a seis meses de atividade em 2011.

Quadro 9 – Encargos líquidos por concessão na saúde (milhares de euros)

PPP Saúde	1T2012	2T2012	3T2012	4T2012	2012	2011	Δ 2012/11	2012P	% Desvio
CA SNS	0	6.115	4.334	5.194	15.642	10.053	56%	12.600	24%
CMFRS	1.686	2.060	1.686	1.829	7.261	7.716	-6%	7.700	-6%
H. Cascais	11.740	16.932	20.583	15.998	65.253	71.919	-9%	64.600	1%
EG Estabelecimento	9.849	15.038	17.776	14.108	56.772	62.991	-10%	55.700	2%
EG Edifício	1.890	1.894	2.807	1.890	8.481	8.928	-5%	8.900	-5%
H. Braga	33.155	29.441	31.514	30.572	124.683	129.539	-4%	128.000	-3%
EG Estabelecimento	26.875	23.161	23.162	24.440	97.638	111.350	-12%	100.700	-3%
EG Edifício	6.280	6.280	8.352	6.132	27.044	18.189	49%	27.300	-1%
H. Loures	16.333	16.333	16.333	16.333	65.334	0	-	64.900	1%
EG Estabelecimento	13.267	13.267	13.267	13.267	53.066	0	-	53.100	0%
EG Edifício	3.067	3.067	3.067	3.067	12.268	0	-	11.800	4%
H. V.F. Xira	11.924	11.969	12.184	12.171	48.248	24.357	98%	48.700	-1%
EG Estabelecimento	11.924	11.969	12.184	12.171	48.248	24.357	98%	48.700	-1%
EG Edifício	0	0	0	0	0	0	-	0	-
TOTAL ⁽¹⁾ ⁽²⁾	74.838	82.851	86.634	82.097	326.420	243.583	34%	326.500	0%
TRIMESTRAIS 2011	43.705	57.374	65.285	77.219					
Δ T2012/T2011	71%	44%	33%	6%					

Fonte: ACSS – Administração Central do Sistema de Saúde

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

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

Os quatro hospitais, com capacidade total para mais de 1.600 camas de internamento, representam 93% do total dos encargos com as parcerias da saúde. De notar, particularmente, a maior expressão dos encargos associados ao Hospital de Braga, que apresenta a maior dimensão (700 camas) e representa 41% do total dos encargos públicos com os Hospitais geridos em regime de PPP.

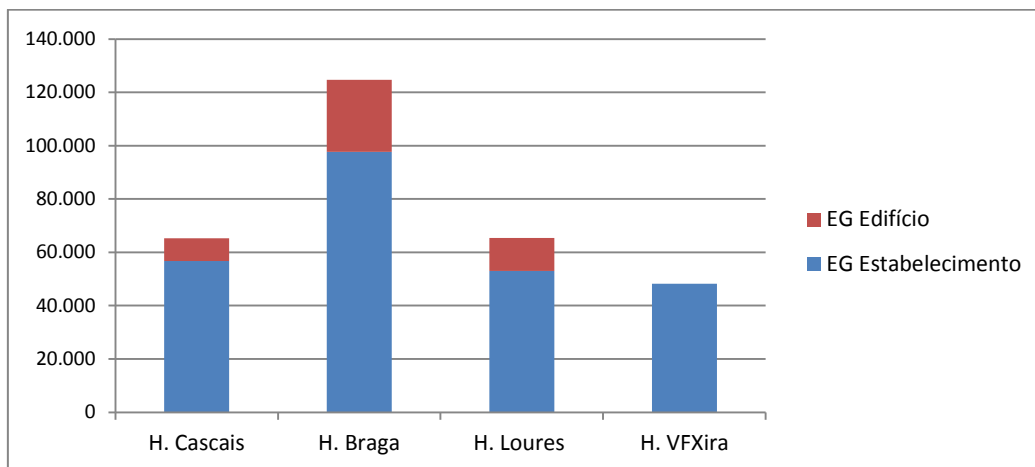
O novo Hospital de Vila Franca de Xira, encontra-se ainda em fase de construção, com um nível de execução no final de 2012 acima dos 80%, estando prevista a sua inauguração em 2013. No entanto, desde junho de 2011 que a gestão do estabelecimento (parte clínica) está a ser assegurada pela parceria, nas instalações do antigo edifício público hospitalar.

Em cada Hospital, existem duas parcerias, uma para a gestão do edifício, por 30 anos e outra para a gestão do estabelecimento, por 10 anos.

No quadro 9, são apresentados os encargos detalhados por parceria na área da saúde, gestão do edifício e gestão do estabelecimento. Os encargos com as infraestruturas hospitalares, que correspondem ao pagamento por disponibilidade do edifício, assumem as

componentes de construção e manutenção dos novos hospitais e representam cerca de 15% do total dos encargos para o concedente público no final do ano.

Gráfico 5 – Encargos dos hospitais (milhares de euros) em 2012



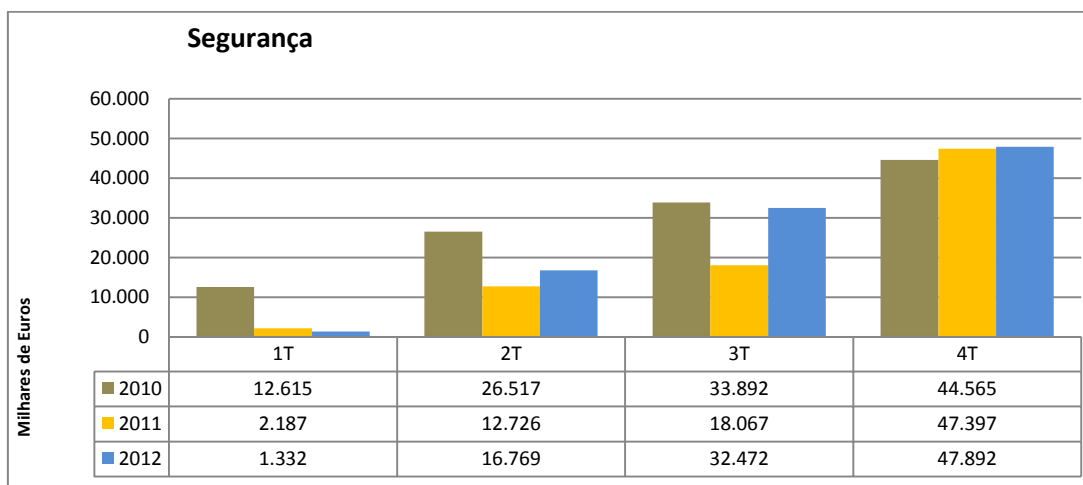
Fonte: ACSS – Administração Central do Sistema de Saúde

Nota: O Hospital de Vila Franca de Xira encontra-se ainda em fase de construção. A atividade da Entidade Gestora do Estabelecimento é realizada nas instalações do antigo hospital público (que será substituído em breve).

3.2.4 Sector Segurança

No sector da segurança, existe apenas uma parceria, atividade se encontra em fase de maturidade. Desta forma, os valores dos encargos acumulados registados em 2012, estão em conformidade com o registado em anos anteriores.

Gráfico 6 – Evolução dos encargos líquidos acumulados, por trimestre em 2012 (milhares de euros), comparativamente com os anos anteriores (2010 e 2011), no sector segurança



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

No 4.º trimestre de 2012, verifica-se um significativo decréscimo na liquidação de encargos face ao período homólogo, justificado pelo facto de se reportar a um período de faturação inferior. No conjunto do ano, verifica-se um acréscimo de 1% face ao liquidado no ano anterior pelo concedente público.

Quadro 10 – Encargos na PPP segurança, por trimestre (milhares de euros)

PPP Segurança	1T2012	2T2012	3T2012	4T2012	Total	PREVISÃO	% Desvio
Concessão Siresp 2012	1.332	15.438	15.703	15.420	47.892	46.000	4%
Concessão Siresp 2011	2.187	10.539	5.340	29.330	47.397		
Δ 2012/2011	-39%	46%	194%	-47%	1%		

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

Os valores acumulados no 4.º trimestre de 2012 apresentam um acréscimo de 4% face ao previsto para o ano. Este desvio deve-se ao facto da DGIE, entidade gestora do contrato, ter procedido neste ano à regularização de pagamentos em atraso.

3.3 Síntese dos principais desvios

Em 2012, face ao ano anterior, verificou-se uma redução global dos encargos com as PPP superior a 40%, com especial ênfase na redução (-56%) dos encargos com as parcerias rodoviárias.

Quadro 11 – Encargos líquidos globais e desvios (milhares de euros)

ENCARGOS LÍQUIDOS	2012	2011	Δ 2012/11	2012P	% Desvio	Valores Extraordinários (VE)	Total sem VE	% Desvio sem VE face à previsão
Ferrovíárias	17.379	10.683	63%	10.000	74%	12.224	5.155	-48%
Segurança	47.892	47.397	1%	46.000	4%	1.332	46.561	1%
Saúde	326.420	243.583	34%	326.500	0%	0	326.420	0%
Rodoviárias	675.515	1.520.944	-56%	604.616	12%	76.738	598.778	-1%
TOTAL	1.067.207	1.822.607	-41%	987.116	8%	90.293	976.913	-1%

Fonte: Entidades Gestoras dos Contratos

Face ao previsto para 2012, foram identificados os desvios mais significativos, que passamos a descrever por grupo sectorial:

- 1) O comportamento dos encargos no sector ferroviário, quer em termos comparativos com o período anterior, quer no que se refere à execução orçamental, foi influenciado sobretudo pelo pagamento de indemnizações no âmbito do projeto de Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão), no montante de 12.224 milhares de euros, representando 60% dos valores solicitados;
- 2) A concedente da área da segurança, procedeu a regularizações de pagamentos anteriores a 2012;
- 3) No sector da saúde os encargos com as PPP comportaram-se de acordo com o orçamentado, sendo o crescimento ocorrido face ao ano anterior justificado pela atividade das novas unidades. O Hospital de Loures teve início de atividade em janeiro de 2012, e o Hospital de Vila Franca registou, pela primeira vez, um ano completo da atividade;
- 4) No sector rodoviário ocorreram pagamentos extraordinários (76.738 milhares de euros), efetuados pelo Estado e relacionados com os investimentos efetuados nos sistemas de cobrança de portagem nas concessões ex-SCUT, para efeitos da introdução de portagens. No 4.º trimestre, verificou-se o pagamento deste tipo de investimentos nas Concessões: Algarve, Beira Interior e Interior Norte, no montante de 57.000 milhares de euros. Em termos de receita efetiva, devido à quebra generalizada do tráfego, os proveitos do sector rodoviário em 2012 (257.750 milhares de euros) ficaram 9% abaixo do valor previsto para o ano no OE2013 (284.000 milhares de euros).

4. Projeções de encargos globais

De acordo com o relatório do OE para 2013, as previsões de encargos líquidos para 2013 atingem o montante de 884 milhões de euros, e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP Rodoviárias (51%) e PPP da Saúde (43%).

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

Quadro 12 – Encargos plurianuais (milhões de euros)

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

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

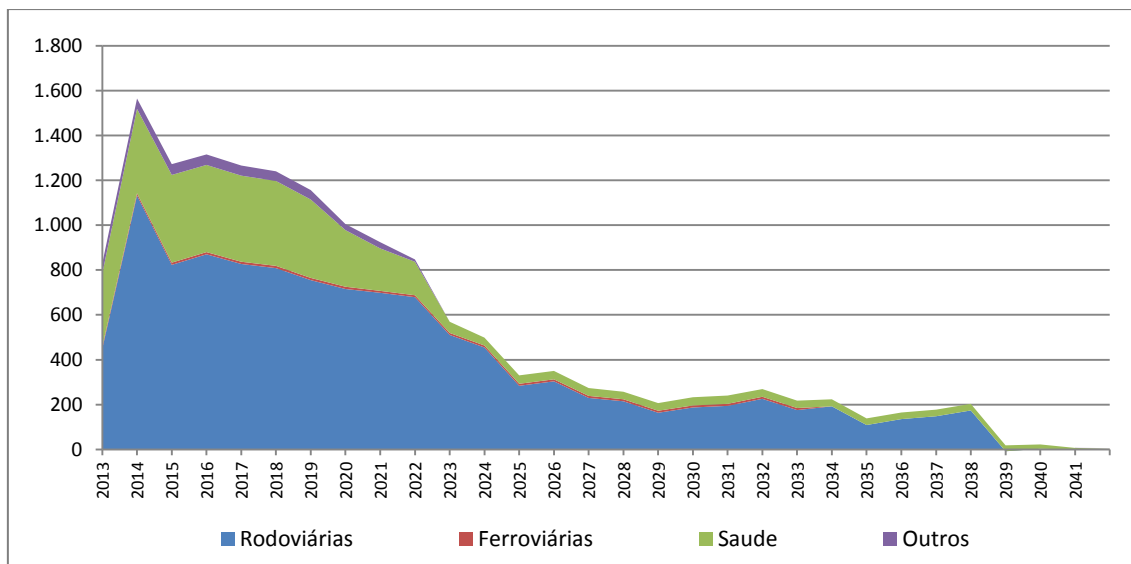
	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Rodoviárias	187	194	226	176	192	109	135	148	174
<i>encargos brutos</i>	678	538	476	391	402	516	488	462	489
<i>receitas</i>	490	344	250	215	210	407	353	314	315
Ferrovíárias	9	9	9	0	0	0	0	0	0
Saúde	37	34	33	31	30	29	29	29	26
Segurança	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total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

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

Fonte: Entidades Gestoras dos Contratos, valores previstos a preços constantes com IVA (quando aplicável), «Relatório do OE 2013»

Em termos gráficos, a previsão de evolução dos encargos com PPP, repartidos por sectores, apresenta-se do seguinte modo:

Gráfico 7 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais (milhões de euros)



Fonte: Entidades Gestoras dos Contratos

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

5. Renegociações em curso

No âmbito do Memorando de Entendimento sobre as Condicionalidades de Política Económica, celebrado com a Comissão Europeia, o Banco Central Europeu e o Fundo Monetário Internacional, o Governo Português assumiu o compromisso de renegociar as PPP do sector rodoviário, com o objetivo de alcançar um impacto orçamental significativo já durante o ano de 2013, assegurando uma redução sustentada dos encargos públicos, bem como do nível de endividamento da EP, cujas projeções atuais apontam para um crescimento insustentável, tornando urgente a introdução de reformas que permitam a viabilização financeira do sector.

Sobre este pano de fundo, e em face dos condicionalismos externos, o Governo obrigou-se, nos termos do artigo 143.º da Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro, que aprova o Orçamento do Estado para 2013, a realizar todas as diligências necessárias à conclusão da renegociação dos contratos de PPP do sector rodoviário que se afigurem demasiado onerosos e desequilibrados para o parceiro público, estimando uma redução de encargos para o erário público em 2013 de cerca de 30% face ao valor originalmente contratado.

Por despacho datado de 3 de dezembro, o Senhor Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações determinou o lançamento formal do processo de renegociação dos contratos referentes às seguintes PPP do sector rodoviário: (i) concessões ex-SCUT do Norte Litoral, do Grande Porto, do Interior Norte, da Costa de Prata, das Beiras Litoral e Alta, da Beira Interior e do Algarve; (ii) concessões Norte e da Grande Lisboa; e (iii) subconcessões, designadamente Autoestrada Transmontana, do Baixo Tejo, do Baixo Alentejo, do Litoral Oeste, do Pinhal Interior e do Algarve Litoral.

Nos termos do referido despacho, a renegociação dos supra elencados contratos de PPP deverá visar como objetivos últimos a reestruturação do sector rodoviário nacional e a sustentabilidade económica e financeira da EP, tendo em vista a redução do impacto das PPP rodoviárias nas contas públicas.

6. Anexos

Quadro 13 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector

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

(1) Informação relativa ao Investimento Total indicado pelas Concessionárias

(2) Investimento total no Contrato

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

(4) Não inclui o Investimento na infraestrutura realizado pela REFER