



Boletim Trimestral PPP – 4.º Trimestre de 2013

U T A P

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Conteúdos

1. Introdução e enquadramento	6
2. Factos relevantes.....	7
2.1 Processo de negociação dos contratos de PPP rodoviárias.....	7
2.2 Comissão para a negociação do contrato de concessão para a exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no eixo ferroviário Norte-Sul.....	8
2.3 O projeto do “Hospital Lisboa Oriental”	8
2.4 Atividade relacionada com o contrato de parceria do CMFRS	9
3. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	11
3.1 Síntese do Trimestre e valores acumulados do ano 2013	11
3.2 Análise Sectorial dos fluxos financeiros	13
3.2.1 Sector Rodoviário	13
3.2.2 Sector Ferroviário	21
3.2.3 Sector Saúde	23
3.2.4 Sector Segurança	27
4. Projeções de encargos globais.....	29
5. Anexos	31

Índice de Quadros

Quadro 1 – Encargos líquidos por sector e por trimestre 2013, variações trimestrais homólogas e desvios face ao previsto (P).....	11
Quadro 2 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária e por trimestre em 2013	14
Quadro 3 – Proveitos por concessão e por trimestre em 2013.....	16
Quadro 4 – Encargos líquidos por concessão rodoviária e por trimestre em 2013, variações trimestrais, anuais e desvios face ao previsto (OE2013).	18
Quadro 5 – Nível de cobertura dos encargos brutos em 2013	19
Quadro 6 – Encargos líquidos por concessão ferroviária e por trimestre em 2013	22
Quadro 7 – Encargos por parceria saúde e por trimestre em 2013	25
Quadro 8 – Encargos na PPP segurança por trimestre em 2013	28
Quadro 9 – Encargos plurianuais	29
Quadro 10 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector	31
Quadro 11 – Variação do Tráfego Médio Diário por Concessão em períodos homólogos	32

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013)	12
Gráfico 2 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no sector rodoviário, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013)	13
Gráfico 3 – Evolução dos encargos por trimestre no sector rodoviário	14
Gráfico 4 – Evolução das receitas trimestrais no sector rodoviário	16
Gráfico 5 – As principais concessões no final do 4.º trimestre de 2013, em termos de encargos líquidos acumulados para o Estado	18
Gráfico 6 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013)	21
Gráfico 7 – Evolução dos encargos por trimestre das atuais concessões ferroviárias	22
Gráfico 8 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013)	23
Gráfico 9 – Evolução dos encargos por trimestre no sector da saúde	24
Gráfico 10 – Repartição dos Encargos acumulados em 2013 por Hospital	26
Gráfico 11 – Encargos (com a componente clínica e edifício) por Hospital em 2013	26
Gráfico 12 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013)	27
Gráfico 13 – Evolução dos encargos por trimestre no sector segurança	28
Gráfico 14 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais	30

Acrónimos

4 Trim 2013	(4T2013) 4.º Trimestre de 2013
2013P	Previsão para 2013
AC 2013	Valor Acumulado de 2013
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde
ARS Algarve	Administração Regional de Saúde do Algarve
CMFRS	Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul
DGIE	Direcção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos
DGTF	Direção Geral do Tesouro e Finanças
EGC	Entidades Gestoras dos Contratos
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
EP	Estradas de Portugal, S.A.
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
IGF	Inspecção-Geral das Finanças
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
InIR	Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I.P.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MST	Metro Sul Tejo
OE	Orçamento de Estado
PPP	Parceria Público-Privada
REF	Reequilíbrio Económico-financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
TMD	Tráfego Médio Diário
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
Var. 2013/2012	(ou Δ 2013/2012) Variação ocorrida entre o ano de 2013 e o ano de 2012

Notas metodológicas

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

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

- Os valores incluem IVA à taxa legal aplicável;
- Os encargos no sector da saúde relativos à atividade clínica (gestão do estabelecimento) estão isentos de IVA;
- Os encargos suportados a título de indemnização estão isentos de IVA;
- Os encargos brutos incluem todos os pagamentos efetuados pelo parceiro público, designadamente remunerações e compensações contratuais (por exemplo, pagamentos relativos a processos de reposição do equilíbrio financeiro);
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre os encargos brutos e as receitas da atividade arrecadadas pelo parceiro público e/ou representante deste;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos são apresentados a preços constantes de 2012, incluindo, quando aplicável, IVA (em milhões de euros), conforme referenciado no relatório do OE2013;
- Foram considerados apenas os valores dos encargos plurianuais líquidos estimados até ao termo do prazo de cada contrato de PPP;
- Os valores apresentados são arredondados à unidade mais próxima.

1. Introdução e enquadramento

A Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (“UTAP”), entidade administrativa, sob a tutela do Ministério das Finanças, apresenta o boletim da informação financeira relacionada com as PPP, referente ao 4.º trimestre de 2013, em cumprimento do disposto no Decreto-Lei 111/2012, de 23 de maio.

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

Os fluxos financeiros apresentados neste relatório proporcionam uma visão da execução trimestral dos valores de despesas e receitas do sector público com as PPP. Neste boletim, último do ano 2013, apresentam-se igualmente, os valores históricos dos fluxos trimestrais do ano, com os resultados acumulados, a variação face ao ano homólogo e o respetivo desvio face ao previsto no OE2013.

De salientar que, em termos previsionais, os valores que são apresentados relativamente aos encargos estimados com as PPP em 2013, têm implícito os resultados já conhecidos decorrentes do processo de negociação dos contratos das PPP rodoviárias que se encontra atualmente em curso.

Não obstante os resultados deste processo negocial, que são já conhecidos, indiciarem um nível de cumprimento muito significativo face aos objetivos estabelecidos no artigo 143º da Lei nº 66-B/2012, os valores finais de 2013 não refletem, ainda, todas as reduções exetáveis na despesa, decorrente destas negociações, dado que os mesmos apenas serão reconhecidos e finalizados no decurso do ano de 2014.

Com efeito, a concretização final destas poupanças só será materializada de forma integral após a aprovação das alterações acordadas por parte das entidades financiadoras e, eventualmente, do Tribunal de Contas, se este entender que tais processos, não obstante conduzirem a uma redução de encargos e não ao seu agravamento, estão sujeitos a “Visto”, a que se seguirá a alteração das bases da concessão relativamente a cada uma das PPP em renegociação e da subsequente assinatura das alterações aos respetivos contratos, o que se prevê que, na generalidade dos processos em negociação, só venha a ocorrer no decurso do ano de 2014.

O reconhecimento, em parte, de algumas destas economias já permitiu uma execução orçamental de 2013 abaixo do previsto para este período, em anos anteriores, conforme será tratado no corrente boletim na síntese dos desvios e poupanças obtidas no ano. O restante impacto das poupanças irá refletir-se no decurso de 2014, conforme referido nos parágrafos anteriores.

2. Factos relevantes

2.1 Processo de negociação dos contratos de PPP rodoviárias

No decurso do 4º trimestre, decorreram reuniões técnicas e de negociação para a revisão/alteração do clausulado dos contratos de concessão e correspondentes anexos, com sete das nove concessionárias do Estado (Costa de Prata, Grande Porto, Beira Litoral/Beira Alta, Norte, Grande Lisboa, Beira Interior e Interior Norte).

Este processo de revisão envolveu a análise e negociação de mais de novecentas cláusulas contratuais e de duas centenas de anexos, alguns deles de dimensão muito significativa, e dos respetivos modelos financeiros, num processo muito complexo em que, pela primeira vez neste tipo de negociações e neste sector, o parceiro público deixou de recorrer aos serviços de consultoria externa especializada, sendo todo o apoio à Comissão de Negociação assegurado diretamente pela UTAP e pela EP.

A mesma Comissão de Negociação continua ainda a desenvolver o processo negocial para alcançar acordos com as restantes concessões do Estado (Norte Litoral e Algarve), bem como com as subconcessões da EP (Transmontana, Baixo Tejo, Baixo Alentejo, Litoral Oeste, Pinhal Interior, Algarve Litoral e Douro Interior).

Recordamos as linhas estratégicas adotadas nestes processos negociais:

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

O objetivo de redução de encargos com este grupo de concessões e subconcessões foi inicialmente fixado, no relatório do OE2013, em 250 milhões de euros, correspondente a cerca de 30% dos encargos brutos deste ano com as PPP rodoviárias. Posteriormente, o Conselho de Ministros, através das orientações comunicadas a 17 de abril, elevou o objetivo de poupança em 2013 até os 300 milhões de euros. Adicionalmente, pretende-se ainda obter poupanças ao nível dos pagamentos futuros que sejam consistentes e que permitam assegurar a sustentabilidade financeira da EP.

2.2 Comissão para a negociação do contrato de concessão para a exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no eixo ferroviário Norte-Sul

No 4.º trimestre de 2013, a respeito do contrato de concessão para a exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no eixo ferroviário Norte-Sul, merece destaque a nomeação da Comissão de Negociação que promoverá o processo de renegociação entre o Estado Português e a Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A. (Fertagus), através do Despacho n.º15985/2013, de 15 de novembro do Coordenador da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos.

A nomeação, supra, decorre, do Despacho de 3 de outubro, de S. Exa. o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, o qual determinou a constituição de uma comissão de negociação que promova um processo de renegociação do Contrato de Concessão, em termos que evitem o seu impacto financeiro para o concedente. Por sua vez, através do Despacho n.º 2060/2013 de 5 de novembro, S. Exa. o Secretário de Estado das Finanças determinou à UTAP, através do respetivo Coordenador, a constituição da comissão de negociação, por indicação de três membros efetivos e um membro suplente e integração dos membros indicados no despacho de S. Exa. o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

2.3 O projeto do “Hospital Lisboa Oriental”

Os Ministérios da Saúde e das Finanças procederam à apreciação do Relatório Final da Comissão de Avaliação da Prossecução de Desenvolvimento do Projeto relativo ao Hospital de Lisboa Oriental (“HLO”), e na sequência deste processo foi decidido, através do Despacho n.º 15.799/2013, dos Ministros de Estado e das Finanças e da Saúde, de 13 de novembro de 2013, não adjudicar o “Procedimento de contratação com qualificação prévia para a celebração do Contrato de Gestão do Edifício Hospitalar do Hospital de Todos-os-Santos”.

Ainda no decurso de 2013, através do Despacho n.º 16.933-A/2013, de 27 de dezembro, foi determinado aos organismos competentes dos Ministérios das Finanças e da Saúde, a adoção das diligências necessárias de modo a que a designação da “Equipa de Projeto” responsável pela preparação e lançamento de um novo processo de contratação do novo Hospital de Lisboa Oriental ocorresse até 31 de janeiro de 2014¹.

¹ A “Equipa de Projeto” foi nomeada através do Despacho n.º 1317-A/2014, de 24 de janeiro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2ª série, N.º 18, de 27 de janeiro de 2014.

2.4 Atividade relacionada com o contrato de parceria do CMFRS

No 4.º trimestre de 2013, destacam-se, a respeito do Centro de Medicina Física e de Reabilitação do Sul (“**CMFRS**”), os seguintes factos relevantes:

- (i) O Tribunal de Contas recusou, a 18 de novembro, a emissão de “Visto” à prorrogação de prazo do Contrato de Gestão original, não obstante os benefícios que daí adviriam para o interesse público. De facto, recorde-se que no desenvolvimento dos trabalhos da Comissão de Negociação, nomeada para o efeito, se concluiu que a prorrogação do prazo do contrato de gestão se apresentava do ponto de vista operacional, funcional, económico-financeiro e de prossecução do interesse público como a solução mais adequada, pois permitiria garantir a continuidade de um serviço público de manifesta importância no âmbito do Serviço Nacional de Saúde (“**SNS**”), com o mesmo grau de qualidade, quantidade e eficiência que tinha vindo a ser assegurado nos últimos anos, tendo ainda sido possível negociar condições que importariam uma redução dos encargos com a exploração do CMFRS de cerca 890 milhares de euros, o que corresponderia a uma redução de aproximadamente 10% da parcela a cargo do SNS, durante um período adicional de cerca de 14 meses;
- (ii) A recusa de Visto pelo Tribunal de Contas obrigou à assunção da gestão direta do CMFRS por parte da Administração Regional de Saúde do Algarve, I.P. (“**ARS Algarve**”), através do Despacho n.º 15312-D/2013, de 22 de novembro de 2013, do Gabinete de S. Exa. o Secretário de Estado da Saúde, que determinou, na sequência da caducidade do Contrato de Gestão do CMFRS, a reversão da universalidade de bens e direitos que integram o CMFRS para a ARS Algarve, que sucede à entidade gestora no objeto global de exploração, manutenção e conservação do edifício e realização de prestações de saúde de medicina física e de reabilitação;
- (iii) O complexo processo de reversão do CMFRS para a ARS Algarve, incluiu, entre outros procedimentos, os seguintes:
 - Atribuição à ARS Algarve da competência para praticar todos os atos necessários ao seu adequado funcionamento, garantindo a continuidade da prestação de cuidados de saúde à população com o mesmo nível de qualidade e acesso;
 - Articulação com a anterior entidade gestora do CMFRS, no sentido de garantir a adequada transição da sua gestão;
 - Designação de um coordenador para o CMFRS que reportará diretamente ao Conselho Diretivo da ARS Algarve;
 - Revisão das normas e regulamentos internos tendo em vista a sua adaptação ao novo enquadramento jurídico, mantendo no CMFRS uma estrutura organizacional adequada à sua missão e às exigências de um elevado nível de desempenho;
 - Análise e definição de quais os bens, equipamentos e contratos (e demais vínculos jurídicos) que, em concreto, teriam de ser transmitidos para a ARS Algarve, bem

como quais os bens, equipamentos e contratos novos que têm de ser adquiridos ou celebrados por serem essenciais ao funcionamento do CMFRS;

- Análise e avaliação do mapa de pessoal afeto ao CMFRS e termos da transmissão dos vínculos laborais, ou novas contratações necessárias, para a ARS Algarve.
- (iv) Deve frisar-se, ainda, que o Contrato de Gestão do CMFRS original, entretanto extinto, não previa de forma detalhada o modo de operacionalização do termo da respetiva vigência e da reversão dos bens, direitos e vínculos jurídicos para a nova entidade (pública ou privada). Para além disso, numa análise mais global do modelo contratual aqui em causa, tratou-se do primeiro contrato de PPP que atingiu o seu termo, pelo decurso do prazo, o que, face à aprendizagem daqui resultante, levou a que a UTAP esteja, do ponto de vista estritamente técnico, a equacionar outras soluções operacionais e técnicas, de cariz inovador, para possivelmente introduzir em futuros novos contratos, em relação, por um lado, aos mecanismos concretos de operacionalização do termo dos contratos e, por outro lado, aos efetivos processos de transferência e reversão para o Estado ou para uma nova entidade privada, conforme aplicável.

Por seu lado, a Equipa de Projeto, constituída para dar início ao estudo e à preparação do lançamento de uma nova parceria, retomou os seus trabalhos em exclusivo no que diz respeito ao lançamento do novo procedimento concursal para a adjudicação do novo contrato de gestão do CMFRS.

3. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

3.1 Síntese do Trimestre e valores acumulados do ano 2013

No 4.º trimestre de 2013, o montante de encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP ascendeu a cerca de 199,7 milhões de euros, montante que representa um decréscimo de 43% face ao período homólogo de 2012. Este decréscimo resulta, em grande parte, da significativa redução dos encargos com as PPP ferroviárias e rodoviárias, de 70% e 67% respetivamente².

Quadro 1 – Encargos líquidos por sector e por trimestre 2013, variações trimestrais homólogas e desvios face ao previsto (P)

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2013	2T2013	3T2013	4T2013	2013	2012	Δ 2013/2012	2013P	% Desvio
Ferrovíarias	1.975	2.180	2.044	4.229	10.427	17.379	-40%	12.045	-13%
Segurança	7.966	12.131	12.131	13.506	45.734	47.892	-5%	46.144	-1%
Saúde	82.960	101.240	113.814	103.046	401.061	326.420	23%	376.219	7%
Rodoviárias	246.399	188.649	-3.090	78.949	510.907	675.515	-24%	449.446	14%
TOTAL	339.300	304.199	124.899	199.730	968.129	1.067.207	-9%	883.853	10%
TRIMESTRAIS 2012	323.950	218.094	173.498	351.665					
Δ T2013/T2012	5%	39%	-28%	-43%					

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

Nota: Os valores previstos para 2013 estão de acordo com o Relatório do OE2013.

Os encargos líquidos com as PPP acumulados até o final do ano de 2013 ascenderam a 968 milhões de euros, registando uma diminuição de 9% face ao montante total registado em 2012. Os sectores ferroviário e rodoviário verificaram os principais decréscimos face a 2012, com 40% e 24%, respetivamente.

Em termos absolutos, deve destacar-se a redução de 165 milhões de euros nas parcerias rodoviárias, face aos valores verificados em 2012. Relativamente ao previsto no Relatório do OE2013, os encargos líquidos globais ficaram 10% acima das projeções de encargos para o ano 2013, justificado, em parte, pelo desvio de 14% no executado nas parcerias do sector rodoviário, face ao previsto.

Importa realçar que a concretização das poupanças visadas no processo negocial das parcerias rodoviárias (iniciado em 2013) só se tornará integralmente efetiva após a aprovação das alterações contratuais acordadas com as respetivas concessionárias, por parte

² As variações sectoriais e trimestrais homólogas mencionadas, referentes ao sector rodoviário e ferroviário, estão expressas no Quadro 4 e no Quadro 6 deste boletim.

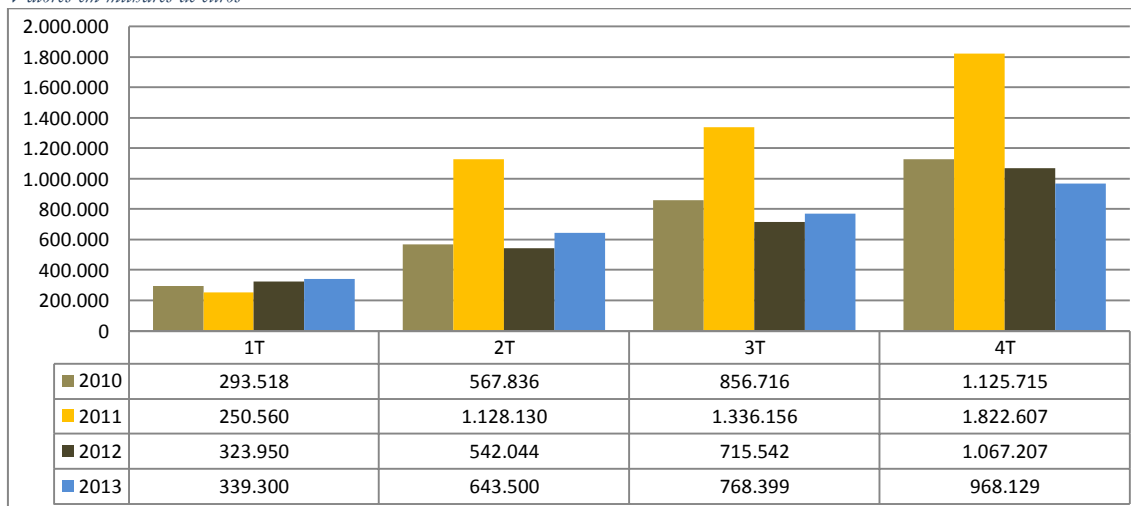
das entidades financiadoras e do Tribunal de Contas, conforme já referido, pelo que uma parte do benefício negociado só terá efeito no Orçamento de 2014³.

O sector da saúde verificou um crescimento de 23% dos encargos líquidos devido, principalmente, ao aumento da atividade clínica das gestoras dos estabelecimentos da saúde e por se iniciar a liquidação dos encargos com o novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira. Tendo em conta as previsões constantes no Relatório do OE2013, os encargos líquidos do sector registaram um aumento face ao valor inicialmente orçamentado de 7%⁴.

O *Gráfico 1* seguinte reflete a evolução dos encargos líquidos trimestrais acumulados no período 2010-2013. Da análise de 4 anos da evolução dos encargos líquidos, destaca-se o facto de 2013 apresentar a melhor performance para o Estado, com o volume de encargos acumulados mais reduzido dos últimos 4 exercícios, apesar de se terem iniciado os pagamentos a algumas novas parcerias, nomeadamente no sector da saúde. Para 2014, esta tendência não se irá manter, dado que se iniciam os pagamentos dos encargos associados às subconcessões da EP, conforme se demonstra no *Gráfico 14* do presente relatório. Estes pagamentos, ainda que apresentando valores mitigados em comparação com os inicialmente contratados, através das poupanças esperadas resultantes do processo negocial em curso, virão acrescer significativamente o esforço financeiro do Estado com as PPP.

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

Valores em milhares de euros



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

³ Conforme referido, no Boletim das PPP do 3.º trimestre, com vista a mitigar o risco de execução da estratégia de renegociação, no decurso do ano de 2013 foram implementadas um conjunto de medidas alternativas pela EP, que visaram dar um contributo importante para os objetivos orçamentais de poupanças traçados pelo Governo. Estas medidas incluem, entre outras, a obtenção de eficiências do plano de investimento da EP, o aumento das receitas de portagem face ao previsto no orçamento da EP e o incremento da eficiência operacional da EP. Importa referir que em termos de execução do OE2013 o impacto orçamental dos desvios foi nulo, uma vez que foi compensado pelas medidas alternativas implementadas ao nível da execução do orçamento da EP.

⁴ Este desvio encontra-se analisado em pormenor no capítulo 3.2.3 do presente relatório.

3.2 Análise Sectorial dos fluxos financeiros

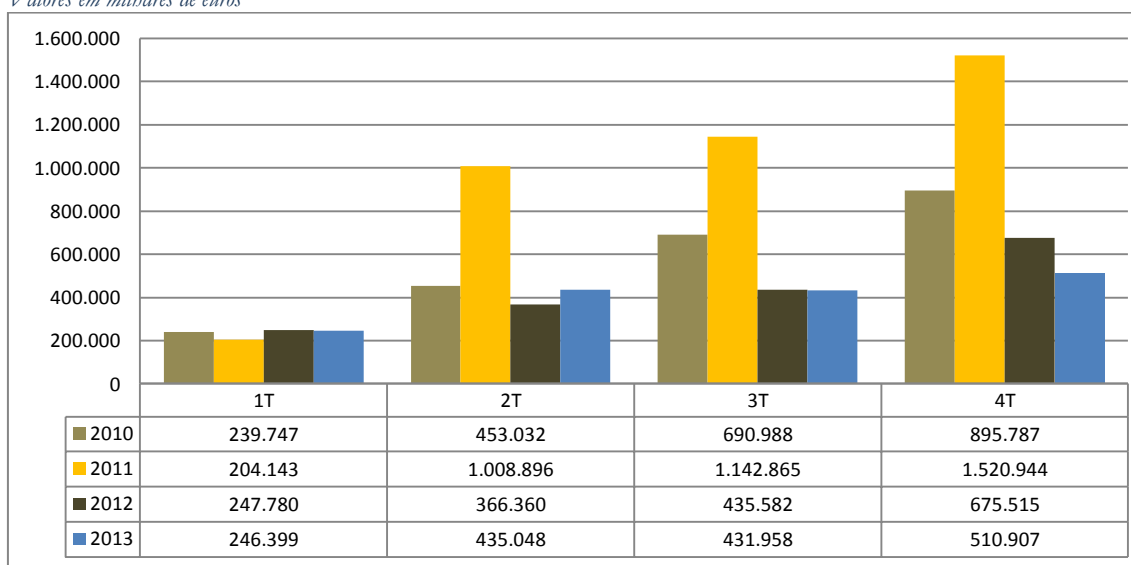
3.2.1 Sector Rodoviário

As parcerias rodoviárias registam 510.907 milhares de euros de encargos líquidos acumulados em 2013, apresentando o menor registo de encargos dos últimos 4 anos, conforme se pode constatar no gráfico seguinte. Os encargos líquidos no 4.º trimestre de 2013 ascenderam a 79 milhões de euros, corresponde a um decréscimo de 67% face ao período homólogo (ver *Quadro 4*).

Face aos valores previstos no Relatório do OE2013, regista-se um desvio de 14% no executado nas parcerias do sector rodoviário (ver *Quadro 1* anterior), devido ao resultado do processo negocial em curso, que só se tornará integralmente efetivo durante 2014, após a aprovação das alterações contratuais acordadas com as respetivas concessionárias, por parte das entidades financiadoras e do Tribunal de Contas.

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

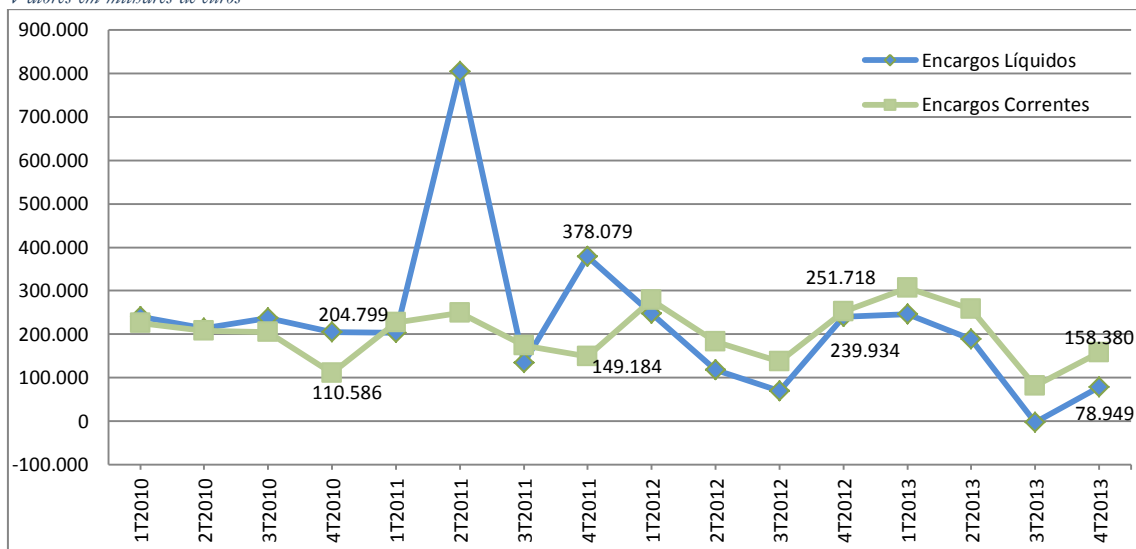
Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados EP e DGTF

Gráfico 3 – Evolução dos encargos por trimestre no sector rodoviário

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados EP e DGTF

Nota: A linha dos encargos correntes não inclui proveitos e encargos extraordinários (por exemplo, REFs). A linha dos encargos líquidos engloba todos os fluxos financeiros realizados (encargos e proveitos).

Em termos de encargos brutos, no quarto trimestre de 2013 verificou-se um decréscimo significativo (-50%) face ao período homólogo, conforme se detalha no *Quadro 2* seguinte.

Quadro 2 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária e por trimestre em 2013

Valores em milhares de euros

ENCARGOS BRUTOS	1T2013	2T2013	3T2013	4T2013	2013	2012	Δ 2013/2012
Concessão Algarve	20.577	17.365	1.500	17.365	56.807	60.959	-7%
Concessão Beira Interior	71.394	56.762	2.100	56.744	187.000	178.028	5%
Concessão Interior Norte	36.800	40.081	1.410	40.062	118.354	138.950	-15%
Concessão Beiras Litoral e Alta	51.793	38.488	20.221	14.550	125.052	196.516	-36%
Concessão Travessia do Tejo	4.061	13	0	-2.977	1.096	47	2241%
Concessão Grande Lisboa	8.116	6.406	3.238	2.493	20.253	24.013	-16%
Concessão Oeste	29	14	0	-1.467	-1.424	2.083	-168%
Concessão Costa de Prata	27.191	16.193	8.787	4.301	56.473	93.306	-39%
Concessão Grande Porto	34.691	27.138	14.202	20.308	96.338	106.679	-10%
Concessão Norte Litoral	20.862	17.641	9.976	18.175	66.654	51.539	29%
Concessão Norte	35.513	39.579	19.872	0	94.964	76.835	24%
Outros ⁽¹⁾	68	93	101	-15.618	-15.356	726	-2216%
TOTAL	311.095	258.407	81.407	153.935	804.845	933.266	-14%
TOTAIS TRIMESTRAIS 2012	300.010	184.433	137.978	310.845			
Δ T2013/T2012	4%	40%	-41%	-50%			

Fonte: UTAP, a partir de dados EP

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

⁽²⁾ Os encargos brutos, de valor negativo, significa entrada de receitas para a EP decorrentes de compensações.

Os encargos brutos de valor negativo (receita bruta) verificados no quarto trimestre são referentes a compensações efetuadas pelas concessões à EP, nomeadamente:

- Na concessão Travessia do Tejo, a compensação de 3 milhões de euros deve-se à cobrança extraordinária de portagens no mês de agosto na ponte 25 de Abril e foi paga ao abrigo do acordo celebrado com a concessionária;
- Na concessão Oeste, a compensação de 1,5 milhões de euros foi devida a uma redução do valor de investimento no alargamento do Troço CRIL/Loures, redução efetuada a pedido da EP;
- Na rubrica “Outros” contabiliza-se uma compensação de 15,6 milhões de euros paga pela subconcessionária da Auto-estrada Transmontana, devida a alterações ao projeto, que se traduziram numa redução do custo de construção das vias. Assim sendo, procedeu-se a uma compensação ao subconcedente (a EP), cumprindo o disposto na cláusula 91 do contrato de subconcessão.

Em termos de valor acumulado dos encargos brutos para 2013, merecem particular destaque os seguintes factos:

- A Concessão Norte Litoral e a Concessão Norte apresentam um crescimento significativo dos encargos brutos em 2013 face a 2012, de 29% e de 24% respetivamente, resultante da evolução das tarifas diárias de disponibilidade, tal e como se encontra contratualmente previsto – e, por tanto, devidamente orçamentado. Estas tarifas estão associadas à cadência do serviço da dívida dos respetivos contratos de financiamento e podem apresentar variações de ano para ano⁵;
- Nas Concessões Interior Norte, Beira Litoral e Beira Alta, Grande Lisboa, Costa de Prata e Grande Porto, verificou-se uma redução significativa dos encargos brutos, reflectindo uma antecipação do resultado final das negociações em curso. Atendendo ao facto das negociações não terem podido ser concluídas até ao fecho do ano de 2013, o efeito financeiro da referida redução ficou, ainda assim, aquém dos valores previstos no OE 2013, o qual foi elaborado tendo por pressuposto a conclusão do processo negocial no ano de referência⁶.

Em termos de proveitos com as concessões rodoviárias, o Estado arrecada no quarto trimestre de 2013, um valor inferior ao trimestre anterior, de 74.987 milhares de euros (ver *Gráfico 4* seguinte), o que se deve, principalmente, à sazonalidade da circulação automóvel, tradicionalmente inferior neste trimestre face ao anterior.

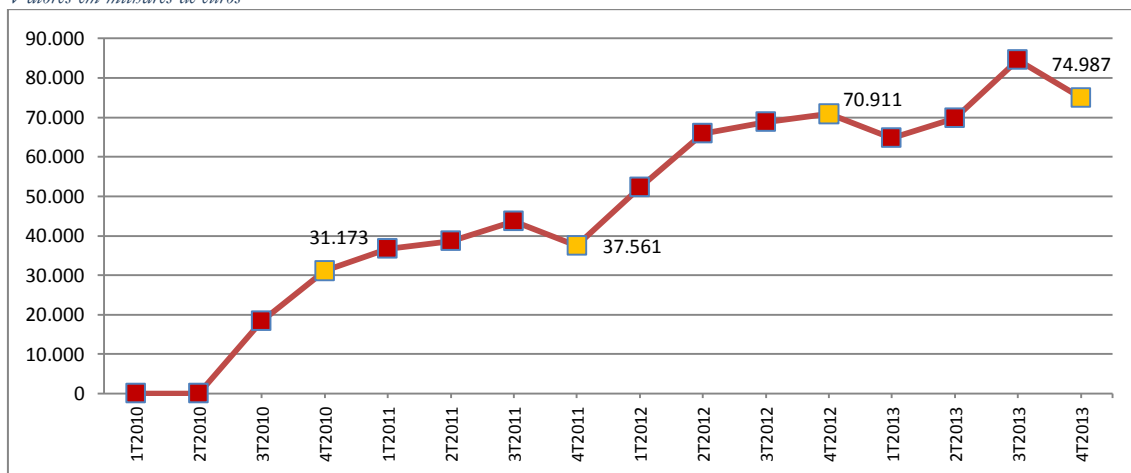
Face ao período homólogo, a receita trimestral regista um aumento de 6%, o que suporta a tendência verificada de aumento continuado de receita com portagens, desde a sua introdução em 2009.

⁵ A mecânica contratual das tarifas diárias de disponibilidade e dos pagamentos às concessionárias foi referida com anterioridade no “Boletim PPP do 2.º trimestre de 2013” publicado pela UTAP.

⁶ Este ponto é novamente referido aquando a apresentação e análise dos dados do Quadro 4, referentes aos encargos líquidos das PPP rodoviárias e a sua execução orçamental em 2013.

Gráfico 4 – Evolução das receitas trimestrais no sector rodoviário

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados EP

O *Quadro 3* seguinte apresenta as receitas totais obtidas, por trimestre e por concessão, bem como a comparação dos valores finais de 2013, face ao ano anterior. Cabe destacar, no 4.º trimestre, o elevado peso que assumem as receitas das concessões Norte (com 13.261 milhares de euros) e das Beiras Litoral e Alta (com 11.306 milhares de euros), que representam em conjunto 33% da receita total do trimestre.

Quadro 3 – Proveitos por concessão e por trimestre em 2013

Valores em milhares de euros

Proveitos	1T2013	2T2013	3T2013	4T2013	2013	2012	Δ 2013/2012
Concessão Algarve	3.610	5.302	9.224	5.503	23.639	20.415	16%
Concessão Beira Interior	5.638	5.173	7.136	6.575	24.521	21.219	16%
Concessão Interior Norte	3.783	4.002	4.772	4.246	16.803	14.810	13%
Concessão Beiras Litoral e Alta	10.155	10.666	11.585	11.306	43.712	37.798	16%
Concessão Grande Lisboa	2.134	2.203	2.127	2.428	8.891	9.081	-2%
Concessão Costa de Prata	7.361	7.955	8.418	8.109	31.844	28.889	10%
Concessão Grande Porto	5.820	6.096	6.341	6.532	24.789	22.034	13%
Concessão Norte Litoral	6.551	7.129	8.040	7.379	29.099	24.808	17%
Concessão Norte	11.650	12.568	17.343	13.261	54.822	53.911	2%
Concessão Brisa	959	730	0	505	2.194	0	
Outros ⁽¹⁾	7.035	7.932	9.513	9.145	33.625	23.381	44%
TOTAL	64.696	69.758	84.497	74.987	293.938	257.750	14%
TOTAIS TRIMESTRAIS 2012	52.230	65.853	68.757	70.911			
Δ T2013/T2012	24%	6%	23%	6%			

Fonte: UTAP, a partir de dados EP

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

Em 2013, as receitas apresentam um crescimento global de 14%, face a 2012⁷. Esta evolução positiva deve-se, principalmente, e de acordo com os dados fornecidos pela EP, à resposta positiva dos utilizadores das *ex-SCUT* à redução das tarifas de portagem introduzida em Outubro de 2012 que se veio a traduzir num aumento de procura superior ao esperado.

Com efeito, e de acordo com a análise efetuada pelo IMT no seu “*Relatório de Tráfego na Rede Nacional de Auto-Estradas - 4.º trimestre de 2013*”, o tráfego médio diário registou variações médias globais de -3,3% (outubro), 1,5% (novembro) e 1,5% (dezembro), relativos a iguais períodos de 2012, conforme o exposto no *Quadro 13*, anexo a este relatório. Deve destacar-se o comportamento positivo generalizado da evolução do tráfego na rede de auto-estradas, tendo-se verificado aumentos em todas as concessões e subconcessões face aos períodos homólogos de 2012, em particular nos meses de novembro e dezembro.

A rubrica “Outros” mostra, igualmente, um aumento significativo de 44% face a 2012. De acordo com as informações fornecidas pela EP, o aumento é consequência directa da entrada em serviço de novos lanços com cobrança de portagens de titularidade EP em várias subconcessões, bem como da consolidação de percursos já em exploração.

Em termos de variação anual, salienta-se a quebra de receita na Concessão da Grande Lisboa (-2%). Nas restantes concessões registou-se um aumento generalizado da receita de portagem, que foi mais relevante nas concessões do Norte Litoral, Beira Litoral e Alta, e Algarve.

No *Quadro 4* seguinte é apresentado o detalhe dos encargos líquidos associados a cada parceria rodoviária por trimestre, os respetivos valores finais do ano (2013), a variação face a 2012, e os desvios face ao previsto no OE2013.

O desvio de 14% face ao previsto no OE2013 é justificado pelo facto das negociações não terem podido ser concluídas até ao fecho do ano de 2013, pelo que não foi possível fazer refletir nesse exercício o impacto financeiro total das negociações, no entanto, e como referido anteriormente os desvios verificados ao nível da execução das concessões foram compensados por medidas alternativas no orçamento da EP pelo que o seu impacto no OE2013 foi nulo.. Assim sendo, são várias as Concessões com valores executados acima dos valores de encargos líquidos inicialmente orçamentados: Norte Litoral (87%), Beira Interior (63%), Algarve (37%), Grande Lisboa (37%), Grande Porto (31%) e Costa de Prata (13%).

No trimestre de referência, as Concessões mais onerosas para o Estado, em termos de encargos líquidos, foram as Concessões (*ex-SCUT*) Beira Interior e Interior Norte, que no conjunto apresentaram cerca de 86 milhões de euros de encargos líquidos pagos pelo Estado no trimestre. Em termos acumulados, a Concessão da Beira Interior apresenta-se como a mais dispendiosa em 2013, seguida da Interior Norte (ver *Gráfico 5*), estas duas concessões assumem 52% do total dos encargos líquidos pagos pelo Concedente, no sector rodoviário, no ano de 2013.

⁷ Em 2012, as receitas de portagem já tinham apresentado um crescimento de 65% relativamente a 2011.

Quadro 4 – Encargos líquidos por concessão rodoviária e por trimestre em 2013, variações trimestrais, anuais e desvios face ao previsto (OE2013).

Valores em milhares de euros

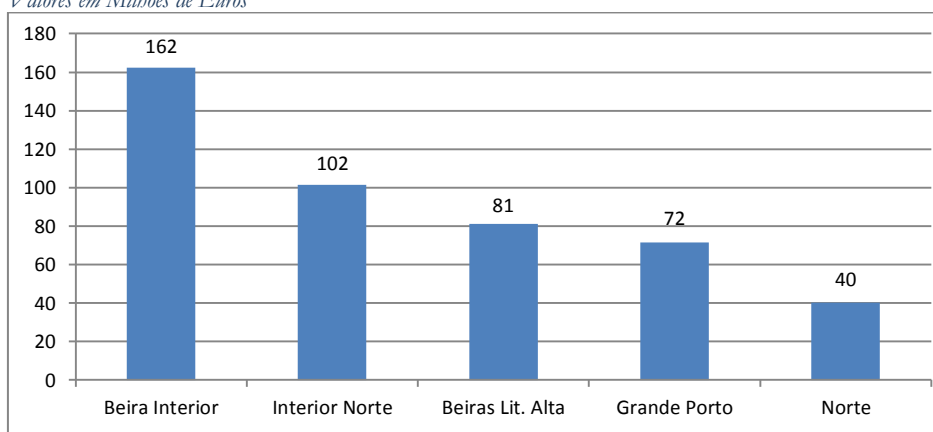
ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2013	2T2013	3T2013	4T2013	2013	2012	Δ 2013/2012	2013P	% Desvio
Concessão Algarve	16.967	12.063	-7.724	11.862	33.168	40.544	-18%	24.133	37%
Concessão Beira Interior	65.756	51.589	-5.036	50.169	162.479	156.810	4%	99.449	63%
Concessão Interior Norte	33.017	36.079	-3.362	35.816	101.551	124.139	-18%	105.032	-3%
Concessão Beiras Litoral e Alta	41.638	27.822	8.637	3.244	81.341	158.718	-49%	78.076	4%
Concessão Travessia do Tejo	4.061	13	0	-2.977	1.096	-1.357	181%	1.374	-20%
Concessão Grande Lisboa	5.982	4.203	1.111	65	11.362	14.933	-24%	8.294	37%
Concessão Oeste	29	14	0	-1.467	-1.424	2.083	-168%	203	-802%
Concessão Costa de Prata	19.831	8.238	369	-3.808	24.629	64.417	-62%	21.847	13%
Concessão Grande Porto	28.871	21.041	7.861	13.775	71.549	84.645	-15%	54.757	31%
Concessão Norte Litoral	14.311	10.511	1.936	10.797	37.555	26.731	40%	20.114	87%
Concessão Túnel do Marão	0	-1.367	0	0	-1.367	3.585	-138%	4.394	-131%
Concessão Norte	23.863	27.012	2.529	-13.261	40.143	22.924	75%	41.011	-2%
Concessão Brisa	-959	-730	0	-505	-2.194	-	-	-3.838	43%
Outros ⁽¹⁾	-6.967	-7.840	-9.411	-24.763	-48.981	-22.656	-116%	-5.401	-807%
TOTAIS	246.399	188.649	-3.090	78.949	510.907	675.515	-24%	449.446	14%
TOTAIS TRIMESTRAIS 2012	247.780	118.580	69.221	239.934					
Δ T2013/T2012	-1%	59%	-104%	-67%					

Fonte: UTAP, a partir de dados EP 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

Gráfico 5 – As principais concessões no final do 4.º trimestre de 2013, em termos de encargos líquidos acumulados para o Estado

Valores em Milhões de Euros



Fonte: UTAP, a partir de dados EP

Na análise cruzada entre os encargos correntes e as receitas obtidas, por concessão, confirma-se que as receitas de portagem ainda são insuficientes para assegurar a cobertura dos encargos suportados com o pagamento dos investimentos efetuados e a respetiva

exploração. O nível de cobertura acumulada média dos encargos brutos situa-se nos 37% (ver *Quadro 5* seguinte).

Quadro 5 – Nível de cobertura dos encargos brutos em 2013

Valores em milhares de euros

PROVEITOS / ENCARGOS	Encargos	Proveitos	Défice	Taxa Cobertura 2013	Taxa Cobertura 2012
Concessão Algarve	56.807	23.639	33.168	42%	33%
Concessão Beira Interior	187.000	24.521	162.479	13%	12%
Concessão Interior Norte	118.354	16.803	101.551	14%	11%
Concessão Beiras Litoral e Alta	125.052	43.712	81.341	35%	19%
Concessão Travessia do Tejo	1.096	0	1.096	--	--
Concessão Grande Lisboa	20.253	8.891	11.362	44%	38%
Concessão Oeste	-1.424	0	-1.424	--	--
Concessão Costa de Prata	56.473	31.844	24.629	56%	31%
Concessão Grande Porto	96.338	24.789	71.549	26%	21%
Concessão Norte Litoral	66.654	29.099	37.555	44%	48%
Concessão Norte	94.964	54.822	40.143	58%	70%
Outros ⁽¹⁾	-16.723	35.819	-52.542	--	--
TOTAL	804.845	293.938	510.907	37%	28%

Fonte: UTAP, a partir de dados EP

Nota: ⁽¹⁾ Inclui encargos e proveitos diretos da EP (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21) e taxas de cobrança de subconcessões EP (Pinhal Interior, Baixo Tejo, Litoral Oeste, Transmontana), Túnel do Marão e Brisa

Rácio: valor dos proveitos / valor dos encargos

As concessões Norte, Costa de Prata, Norte Litoral, e Grande Lisboa apresentam os melhores índices de cobertura, com taxas acima de 44%. Em sentido contrário, a concessão Beira Interior e concessão Interior Norte apresentam uma reduzida taxa de cobertura, assegurando apenas 13% e 14% dos respetivos encargos, a que não será estranho o carácter de interioridade destas concessões.

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

No *Quadro 5* acima, no grupo «Outros» estão incluídos encargos e proveitos com as subconcessões Pinhal Interior, Baixo Tejo, Litoral Oeste, Transmontana, Concessão Brisa e a Concessão Túnel do Marão. O valor global negativo nos encargos deve-se ao facto de estar incluídos as compensações pagas ao Estado no âmbito do contrato da subconcessão Transmontana, bem como as garantias do Túnel do Marão executadas a favor do Estado.

Importa referir que, de acordo com os contratos de subconcessão da EP, o pagamento das rendas de disponibilidade apenas se iniciará em 2014 e 2015, dependendo da data de assinatura de cada contrato, razão pela qual os encargos apresentados relativamente a estas subconcessões respeitem apenas à remuneração de serviço.

3.2.2 Sector Ferroviário

No 4.º trimestre de 2013, no sector ferroviário foram realizados pagamentos à Concessão do MST no valor de 4.231 milhares de euros. Este pagamento corresponde a compensações relativas ao 1.º e 2.º trimestre de 2013 e decorre das disposições incluídas no modelo contratualizado que prevê uma garantia anual do nível de tráfego, por parte do Concedente, que, em 2013, corresponderia a 90.060.537 passageiros-Km.

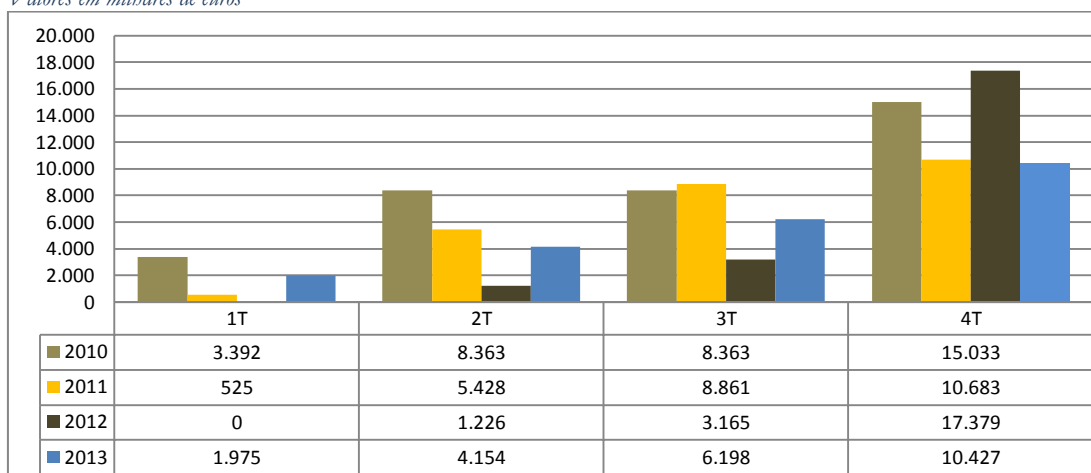
Note-se que os pagamentos a cargo do Concedente só podem ocorrer depois de serem devidamente fundamentados pela concessionária, e depois de serem efetuadas um conjunto de validações a cargo do Instituto da Mobilidade e os Transportes (“IMT”) e da Inspeção Geral das Finanças (“IGF”), o que conduz, habitualmente, ao desfazamento verificado entre a ocorrência do diferencial e o respetivo pagamento da compensação.

Na análise do *Gráfico 6*, o exercício de 2013, destaca-se, como mais baixo dos últimos quatro anos em termos de encargos com as PPP do sector. Face ao previsto no Relatório do OE 2013, os valores executados encontram-se 13% abaixo do orçamentado.

A redução significativa dos encargos em 2013 face ao ano anterior, de 40%, deve-se principalmente à existência de pagamentos de indemnizações aos concorrentes do concurso da Alta Velocidade Ferroviária no troço Lisboa-Poçoirão no ano de 2012. 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, e por um montante total de 12.224 milhares de euros⁸. Dado que as indemnizações foram pagas durante o quarto trimestre de 2012, o quarto trimestre de 2013 apresenta uma forte redução de pagamentos (70%) em comparação com o mesmo período do ano anterior.

Gráfico 6 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013)

Valores em milhares de euros

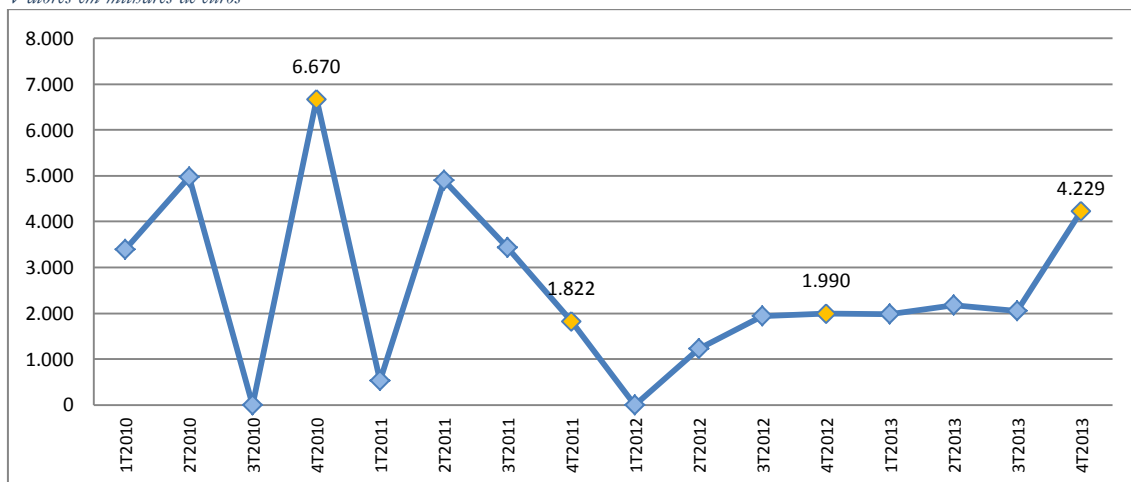


Fonte: UTAP, a partir de dados DGTF

⁸ O processo foi devidamente comentado no *Boletim Trimestral PPP do 4º T2012* publicado pela UTAP.

Gráfico 7 – Evolução dos encargos por trimestre das atuais concessões ferroviárias

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados DGTF

Nota: Os pagamentos a cargo do Concedente só podem ocorrer depois de efetuado um conjunto de validações a cargo do IMT e da IGF, e depois de devidamente fundamentados pela concessionária, o que conduz a algum desfasamento entre a ocorrência do diferencial e o respetivo pagamento, justificando assim as variações significativas ocorridas entre períodos. O gráfico inclui os pagamentos à MST e ao Eixo Norte/Sul.

Quadro 6 – Encargos líquidos por concessão ferroviária e por trimestre em 2013

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2013	2T2013	3T2013	4T2013	2013	2012	Δ 2013/2012	2013P	% Desvio
Concessão do MST	1.975	2.180	2.044	4.231	10.429	5.981	74%	8.870	18%
Eixo Norte/Sul	0	0	0	-2	-2	11.398	-100%	3.175	-100%
TOTAL	1.975	2.180	2.044	4.229	10.427	17.379	-40%	12.045	-13%
TOTAIS TRIMESTRAIS 2012	-	1.226	1.940	14.214					
Δ T2013/T2012	-	78%	5%	-70%					

Fonte: UTAP, a partir de dados DGTF e Relatório OE2013

Os encargos negativos (pouco significativos) registados no final do 4.º trimestre, na Concessão Eixo Norte-Sul, são recebimentos face a penalidades de acordo com a performance da operadora em termos de Pontualidade e Fiabilidade em 2012.

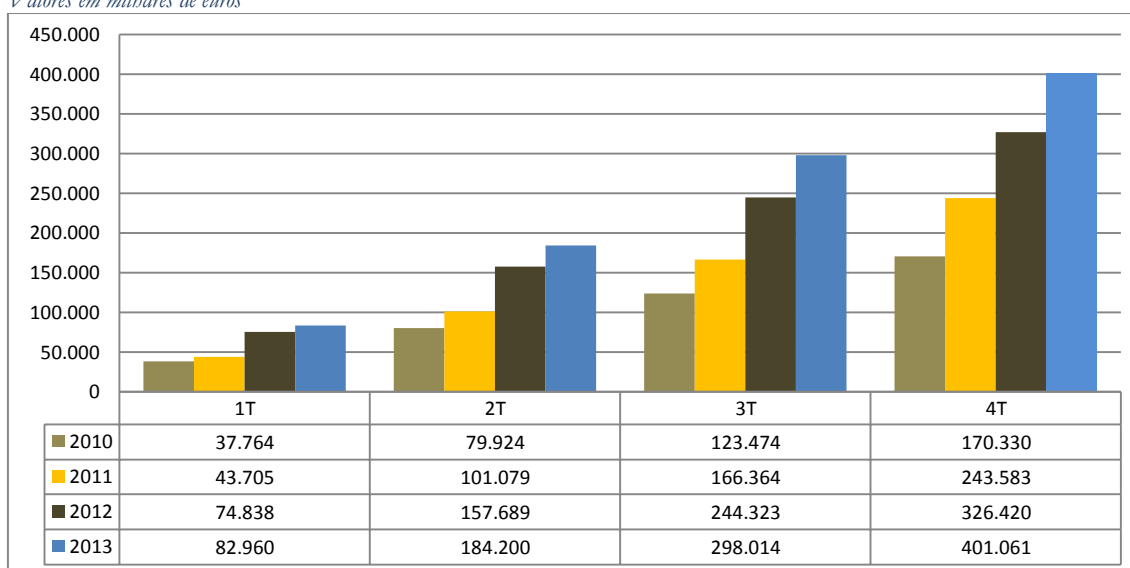
3.2.3 Sector Saúde

As parcerias da saúde registaram, no 4.º trimestre de 2013, 103 milhões de euros de encargos, refletindo um crescimento de 26% face ao período homólogo de 2012 (ver *Quadro 7* seguinte). Em termos acumulados para 2013 (ver *Gráfico 8*), os encargos destas parcerias apresentam um crescimento permanente nos últimos 4 exercícios, atingindo 401 milhões de euros no final de 2013, com um crescimento de 23%, face ao ano anterior. Esse crescimento justifica-se, por um lado, pelo aumento da atividade clínica dos estabelecimentos e consequente aumento de encargos de 16%, face ao período homólogo, e, por outro lado, face ao novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira que determinou um aumento de 62% dos encargos na vertente infra-estrutural, face ao ano de 2012.

Importa referir que, em anos anteriores, parte dos encargos relacionados com contratos de PPP no sector estavam englobados no Orçamento da Saúde por via dos hospitais públicos, entretanto substituídos por hospitais em regime PPP.

Gráfico 8 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013)

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados ACSS

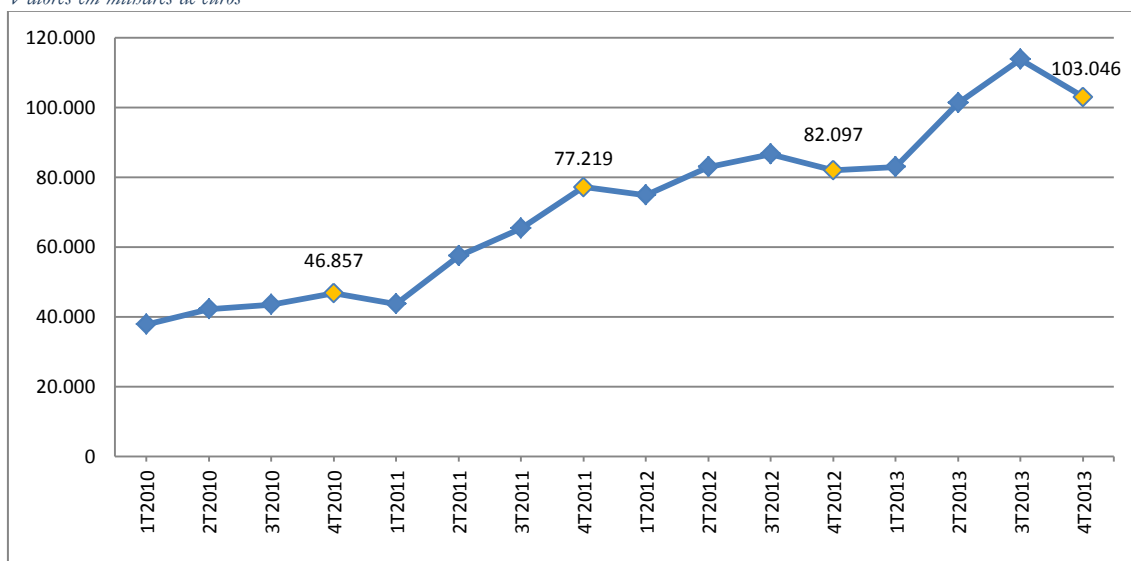
Em termos de execução orçamental, os encargos anuais relativos a estas PPP apresentam um desvio global de 7%, face ao apresentado no Relatório do OE 2013. Os desvios mais significativos estão relacionados com um nível de produção acordada, entre o parceiro público e a entidade gestora (“EG”) do estabelecimento hospitalar mais elevada do que a inicialmente estimada, nomeadamente:

- No hospital de Cascais, a ocorrência de um pagamento de reconciliação relativamente à atividade de 2012 consideravelmente superior à esperada e que resulta num desvio de 16%;

- No hospital de Braga, por um lado, a ocorrência do pagamento de reconciliação relativo à atividade desde o início do contrato (Setembro 2009) até 2012, e que não estava considerado na estimativa inicial realizada pelo Ministério da Saúde; e, por outro lado, neste hospital existiram no ano de 2013 pagamentos relativos ao Protocolo VIH/SIDA que não tinham sido estimados à data da elaboração do Relatório do OE 2013. Ambos factos resultaram num desvio de 18% face aos valores inicialmente orçamentados.

Gráfico 9 – Evolução dos encargos por trimestre no sector da saúde

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados ACSS

O *Quadro 7* seguinte apresenta, em pormenor, a evolução dos encargos com as parcerias do sector da saúde por trimestre, com valores acumulados em comparação com o período homólogo de 2012, valores previstos e respetivos desvios. Será necessário destacar a ocorrência dos seguintes factos:

- Os pagamentos das rendas à EG do Edifício de Vila Franca de Xira desde a entrada em funcionamento do novo edifício hospitalar no segundo trimestre de 2013, em substituição do antigo hospital, de gestão pública;
- Crescimento de 27% dos encargos anuais com a EG do Estabelecimento de Braga face ao período homólogo de 2012, resultante do aumento da produção contratada e do início dos pagamentos ao abrigo do Protocolo celebrado entre a entidade pública contratante e a EG do Estabelecimento de Braga (com data de 3 de abril de 2013), para a realização de prestações de saúde a doentes com VIH/SIDA do Hospital de Braga;
- Crescimento de 26% dos encargos anuais com a EG do Estabelecimento de Loures face ao período homólogo, devido ao incremento da atividade contratada em 2013 face a 2012. O ano em curso poderá ser considerado como “ano

*standard*⁹ para o volume de atividade da parceria, dado que o ano de 2012 foi o primeiro ano de atividade da mesma;

- Decréscimo de 31% dos encargos anuais com o CA SNS derivado de descontos obtidos junta da operadora (a partir de março de 2013). Este contrato terminou em 2013;
- Decréscimo de 11% dos encargos anuais com a parceria Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul (“**CMFRS**”) que terminou, igualmente, em novembro de 2013. A ARS Algarve passou a assumir diretamente a gestão do Centro⁹.

Quadro 7 – Encargos por parceria saúde e por trimestre em 2013

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2013	2T2013	3T2013	4T2013	2013	2012	Δ 2013/2012	2013P	% Desvio
CA SNS	0	4.828	3.312	2.708	10.848	15.642	-31%	11.202	-3%
CMFRS	1.673	2.003	1.673	1.146	6.496	7.261	-11%	6.686	-3%
H. Cascais	16.547	17.416	24.984	16.403	75.350	65.253	15%	65.954	14%
EG Estabelecimento	14.595	14.605	23.031	14.451	66.681	56.772	17%	57.425	16%
EG Edifício	1.952	2.811	1.952	1.952	8.668	8.481	2%	8.530	2%
H. Braga	32.934	36.340	42.038	40.657	151.969	124.683	22%	132.650	15%
EG Estabelecimento	26.625	27.254	35.729	34.348	123.956	97.638	27%	104.999	18%
EG Edifício	6.309	9.087	6.309	6.309	28.013	27.044	4%	27.651	1%
H. Loures	19.739	19.832	21.096	19.791	80.458	65.334	23%	81.987	-2%
EG Estabelecimento	16.615	16.708	16.663	16.667	66.652	53.066	26%	68.854	-3%
EG Edifício	3.124	3.124	4.433	3.124	13.806	12.268	13%	13.132	5%
H. V.F. Xira	12.066	20.821	20.712	22.341	75.940	48.248	57%	77.740	-2%
EG Estabelecimento	12.066	11.897	11.788	13.418	49.169	48.248	2%	53.164	-8%
EG Edifício	0	8.924	8.924	8.924	26.771	0	-	24.576	9%
TOTAL	82.960	101.240	113.814	103.046	401.061	326.420	23%	376.219	7%
Estabelecimentos	71.574	77.294	92.197	82.737	323.802	278.627	16%	302.330	7%
Infraestruturas	11.386	23.946	21.618	20.309	77.259	47.793	62%	73.889	5%
TRIMESTRAIS 2012	74.838	82.851	86.634	82.097					
Δ T2013/T2012	11%	22%	31%	26%					

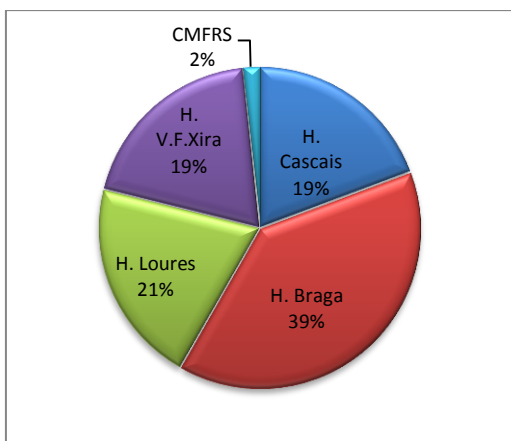
Fonte: UTAP, a partir de dados ACSS

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

⁹ A ARS Algarve assumiu a gestão do CMFRS, na sequência da caducidade do Contrato de Gestão do centro, durante o terceiro trimestre de 2013, como se detalha no subcapítulo 2.4 do presente relatório.

Em termos de participação percentual nas despesas sectoriais com PPP, o Hospital de Braga, com dimensão para 700 camas, assume, no final de 2013, 38% do total dos encargos com PPP, sendo o CMFRS a parceria de menor dimensão e menores encargos (2% do total), conforme se verifica no *Gráfico 10* seguinte.

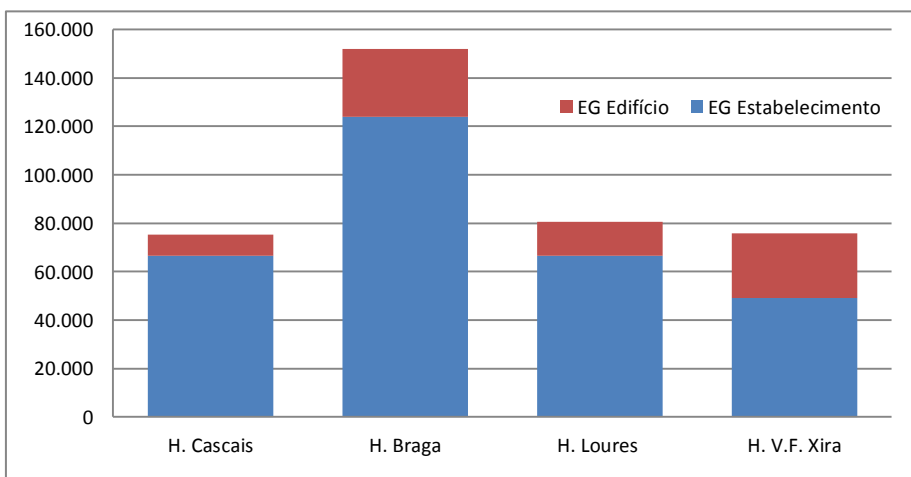
Gráfico 10 – Repartição dos Encargos acumulados em 2013 por Hospital



Fonte: UTAP, a partir de dados ACSS

Gráfico 11 – Encargos (com a componente clínica e edifício) por Hospital em 2013

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados ACSS

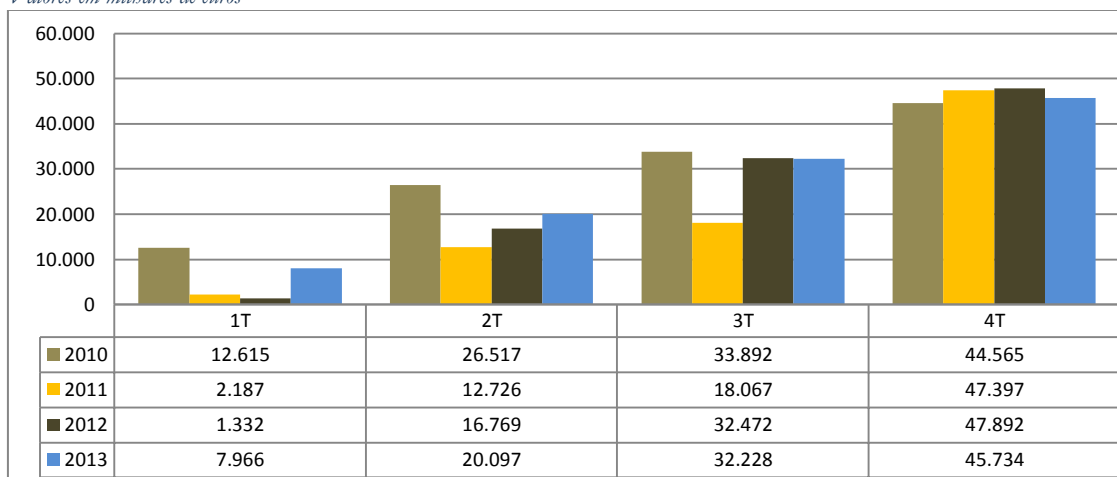
3.2.4 Sector Segurança

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

A Direção Geral de Instalações e Equipamentos é a entidade que efetua a gestão da parceria SIRESP, bem como o controlo dos pagamentos do respetivo serviço.

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

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados DGIE

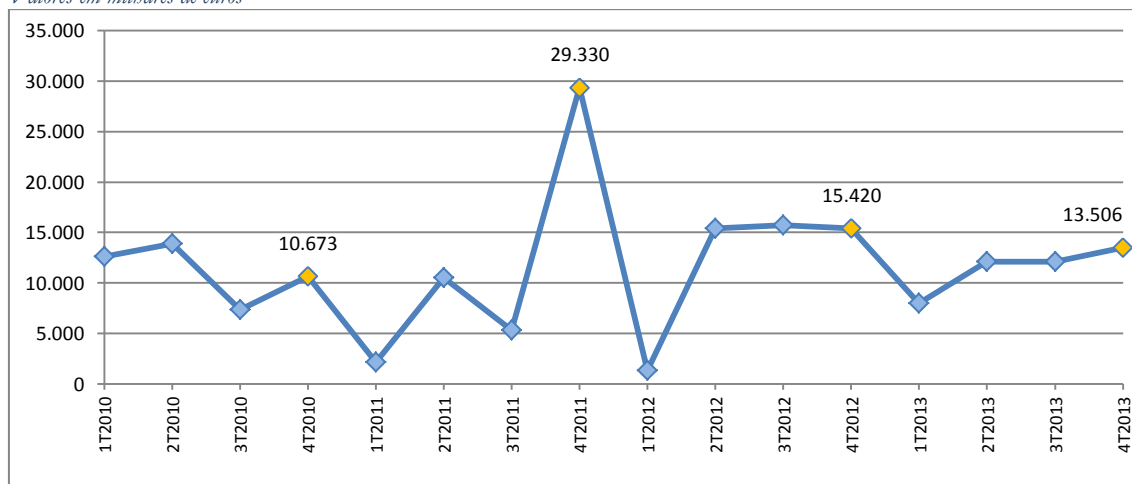
No 4.º trimestre de 2013, os valores pagos apresentam um decréscimo (-12%) face ao período homólogo anterior.

Em termos acumulados para 2013, esta parceria apresenta 45,7 milhões de euros de encargos, que corresponde a decréscimo de 5% face ao ano anterior. Em termos de execução orçamental, o valor verificado representa um ligeiro desvio (-1%) face ao previsto no Relatório do OE 2013 (ver *Quadro 8* seguinte).

O comportamento irregular dos encargos gerados em cada ano com esta parceria (ver *Gráfico 13* seguinte) 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.

Gráfico 13 – Evolução dos encargos por trimestre no sector segurança

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados DGIE

Quadro 8 – Encargos na PPP segurança por trimestre em 2013

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T2013	2T2013	3T2013	4T2013	2013	2012	Δ 2013/2012	2013P	% Desvio
Concessão Siresp	7.966	12.131	12.131	13.506	45.734	47.892	-5%	46.144	-1%
Concessão Siresp 2012	1.332	15.438	15.703	15.420					
Δ 2013/2012	498%	-21%	-23%	-12%					

Fonte: DGIE e Relatório do OE 2013

4. Projeções de encargos globais

De acordo com o relatório do OE2014, as previsões de encargos líquidos para 2014 atingem 1.645 milhões de euros, decrescendo sucessivamente nos anos seguintes e correspondem, essencialmente, aos encargos com as PPP rodoviárias (71%) e as PPP da saúde (25%). Estas previsões incluem os efeitos esperados das renegociações em curso das PPP rodoviárias.

Quadro 9 – Encargos plurianuais

Valores em Milhões de Euros

Sectores	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Rodoviárias	1.166	1.097	1.121	967	938	877	901	833	790
<i>encargos brutos</i>	1.442	1.388	1.472	1.334	1.326	1.284	1.336	1.281	1.252
<i>receitas</i>	276	291	351	368	388	408	435	448	462
Ferrovíárias	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Saúde	418	398	397	391	384	273	180	142	51
Segurança	52	51	49	47	46	31	32	12	0
Total	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

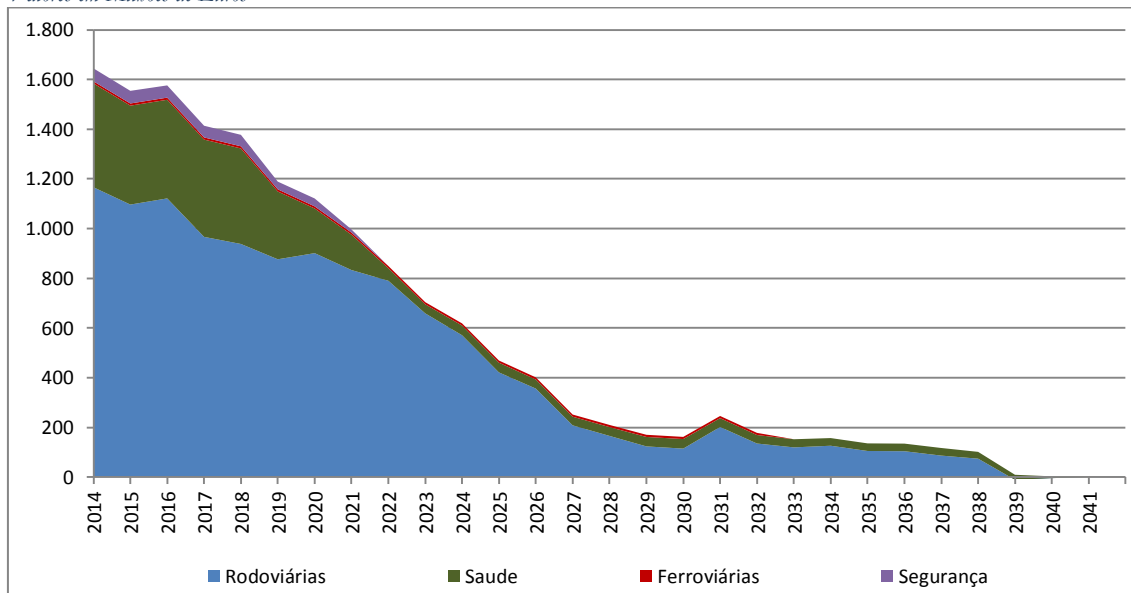
Fonte: UTAP, a partir de dados das entidades gestoras dos contratos

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

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

Gráfico 14 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em Milhões de Euros



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

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

De salientar que o aumento dos encargos, face aos períodos anteriores, nas rodoviárias, deve-se ao início do período dos pagamento dos encargos às subconcessionárias da EP contratadas entre 2008 e 2010. Efetivamente, o pico dos encargos globais, previsto para 2014 coincide com o início dos pagamentos de disponibilidade relativos a estas subconcessões rodoviárias que, nos termos dos contratos celebrados, previam a dilação do início dos pagamentos por um período de cinco anos.

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

5. Anexos

Quadro 10 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector

Valores em Milhões de Euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. total M€ (1)	Dimensão KM
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 Tunel 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)	
SIRES	SIRES - 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

Quadro 11 – Variação do Tráfego Médio Diário por Concessão em períodos homólogos

Mês	Out			Nov			Dez		
	2012	2013	Var.	2012	2013	Var.	2012	2013	Var.
Concessão									
Algarve	6.731	7.195	6,9%	4.976	5.568	11,9%	4.836	5.282	9,2%
Beira Interior	5.186	5.020	-3,2%	4.862	5.087	4,6%	5.516	5.622	1,9%
Beiras Litoral e Alta	8.005	7.875	-1,6%	7.504	7.729	3,0%	7.916	8.096	2,3%
Brisa	17.812	17.700	-0,6%	16.529	17.392	5,2%	17.022	17.604	3,4%
Costa Prata	18.697	18.232	-2,5%	17.826	18.063	1,3%	17.728	17.901	1,0%
Douro Litoral	4.459	5.092	14,2%	4.272	5.049	18,2%	4.306	4.972	15,5%
Estradas de Portugal	8.288	6.565	-20,8%	8.264	6.622	-19,9%	7.184	6.653	-7,4%
Grande Lisboa	23.558	24.028	2,0%	22.961	23.492	2,3%	23.009	22.929	-0,4%
Grande Porto	19.564	20.398	4,3%	18.864	20.027	6,2%	19.105	19.922	4,3%
Interior Norte	3.752	3.734	-0,5%	3.480	3.638	4,5%	3.842	3.972	3,4%
Litoral Centro	4.772	4.552	-4,6%	4.271	4.381	2,6%	4.484	4.585	2,3%
Lusoponte	73.484	74.052	0,8%	70.525	73.485	4,2%	71.797	72.942	1,6%
Marão	12.175	-	-	14.324	-	-	15.284	-	-
Norte	7.316	7.372	0,8%	7.001	7.355	5,1%	6.993	7.700	10,1%
Norte Litoral	18.959	18.962	0,0%	18.132	18.571	2,4%	18.756	19.129	2,0%
Oeste	15.248	15.048	-1,3%	13.974	14.715	5,3%	14.599	14.926	2,2%
Média Ponderada	13.407	12.962	-3,3%	12.512	12.704	1,5%	12.705	12.890	1,5%

Fonte: IMT, *Relatório de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas - 4º Trimestre 2013*

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