



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 expeáveis 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.

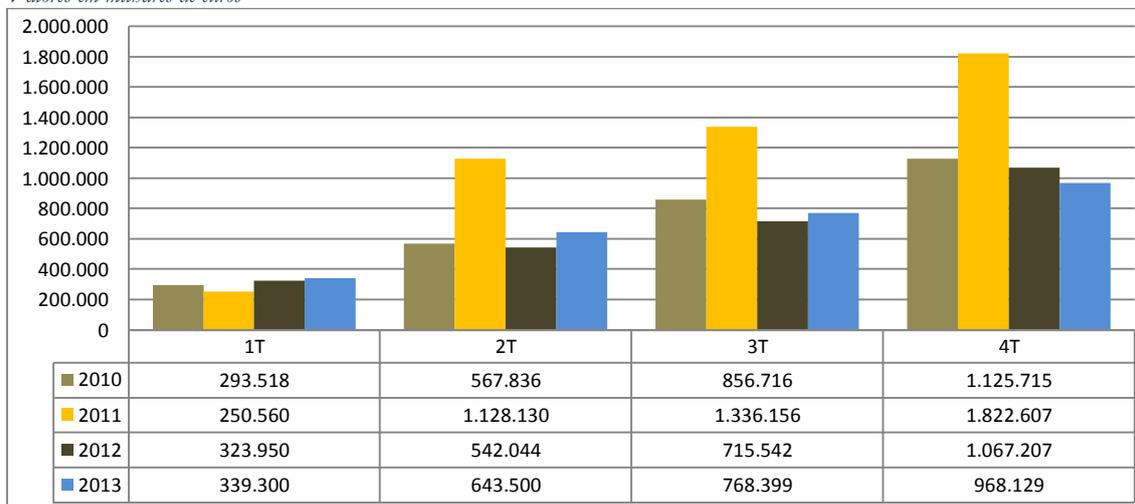
das entidades financiadoras e do Tribunal de Contas, conforme já referido, pelo que uma parte do benefício negociado só terá efeito no Orçamento de 2014³.

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

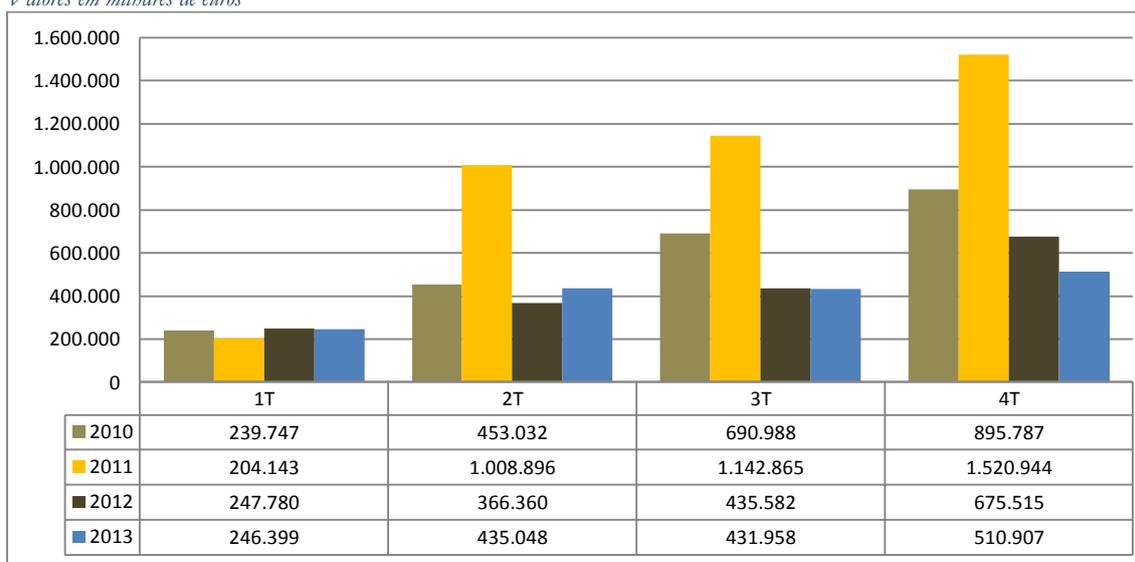
3.2.1 Sector Rodoviário

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)

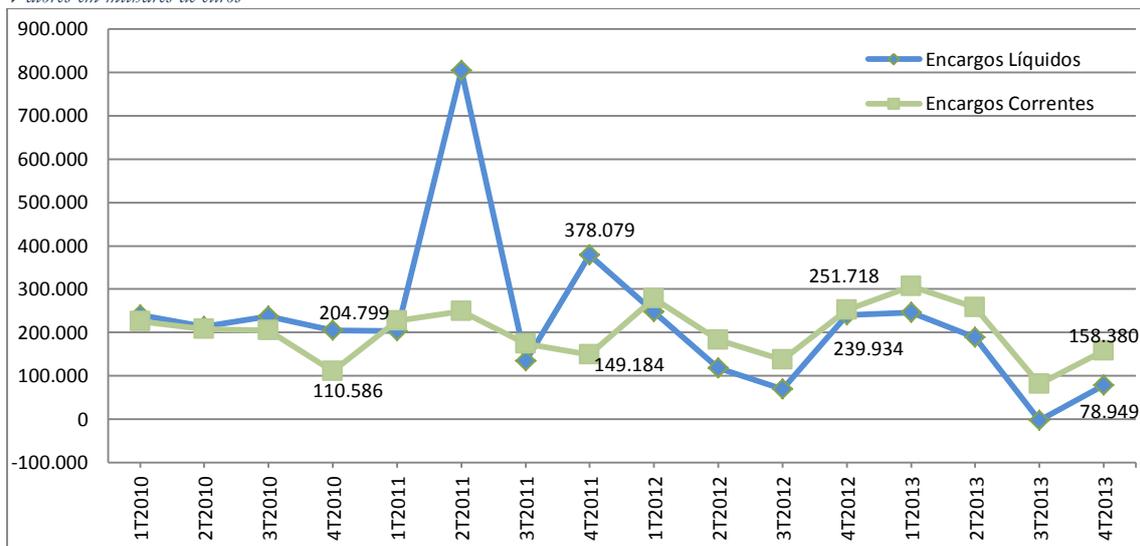
Valores em milhares de euros



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.

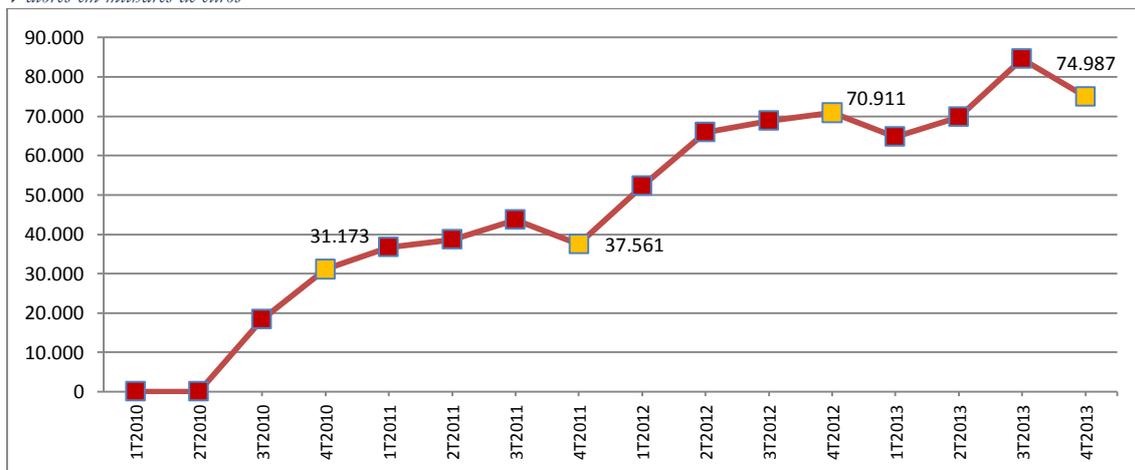
Face ao período homólogo, a receita trimestral regista um aumento de 6%, o que suporta a tendência verificada de aumento continuado de receita com portagens, desde a sua introdução em 2009.

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

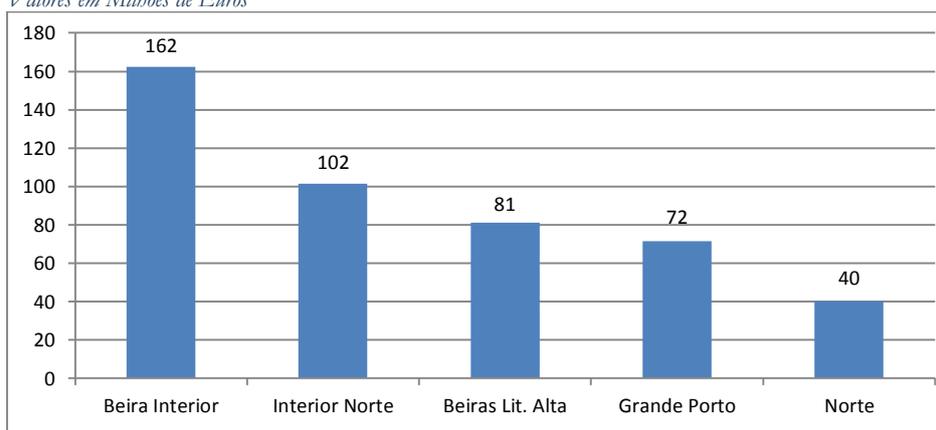
| ENCARGOS LÍQUIDOS | 1T2013 | 2T2013 | 3T2013 | 4T2013 | 2013 | 2012 | Δ 2013/2012 | 2013P | % Desvio |
|---------------------------------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|
| Concessão 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.

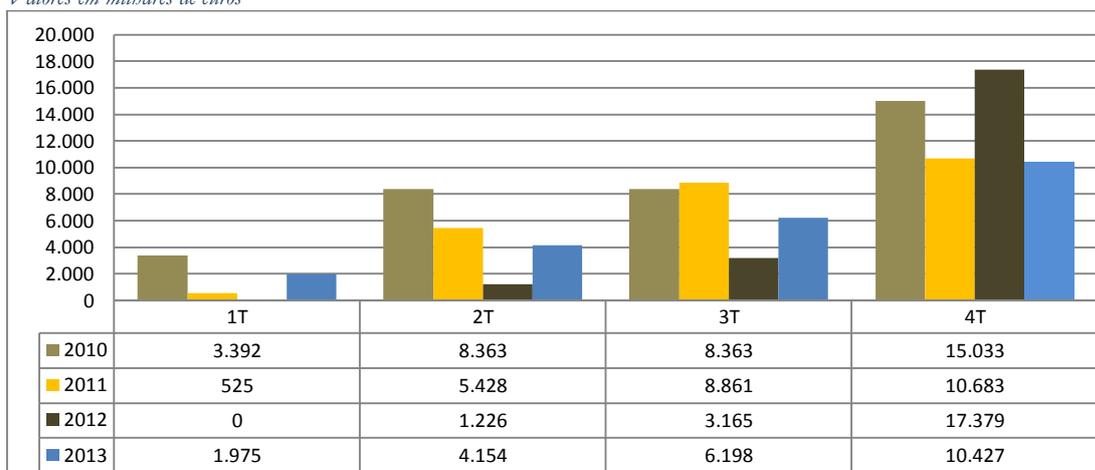
Note-se que os pagamentos a cargo do Concedente só podem ocorrer depois de serem devidamente fundamentados pela concessionária, e depois de serem efetuadas um conjunto de validações a cargo do Instituto da Mobilidade e os Transportes (“IMT”) e da Inspeção Geral das Finanças (“IGF”), o que conduz, habitualmente,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

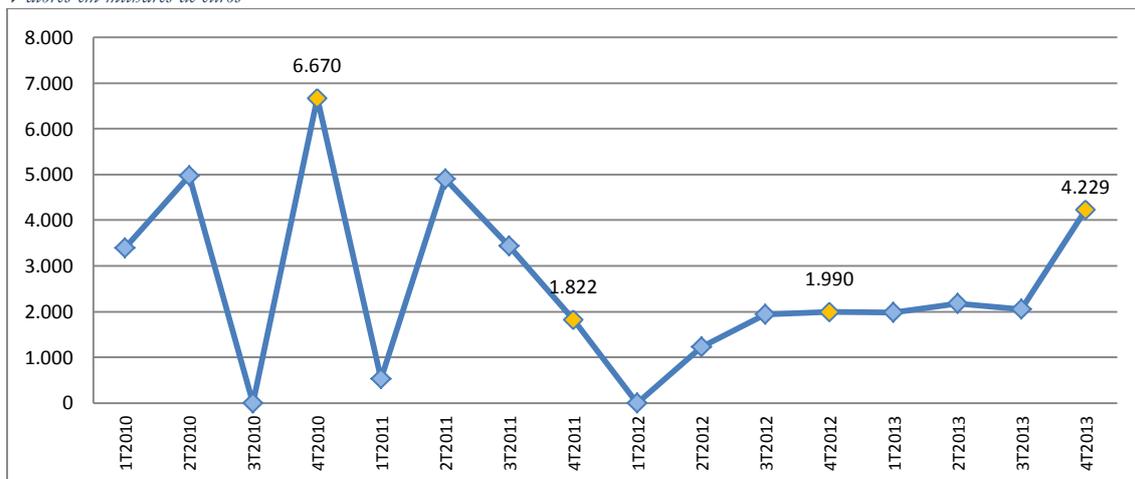


Fonte: UTAP, a partir de dados DGTF

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.

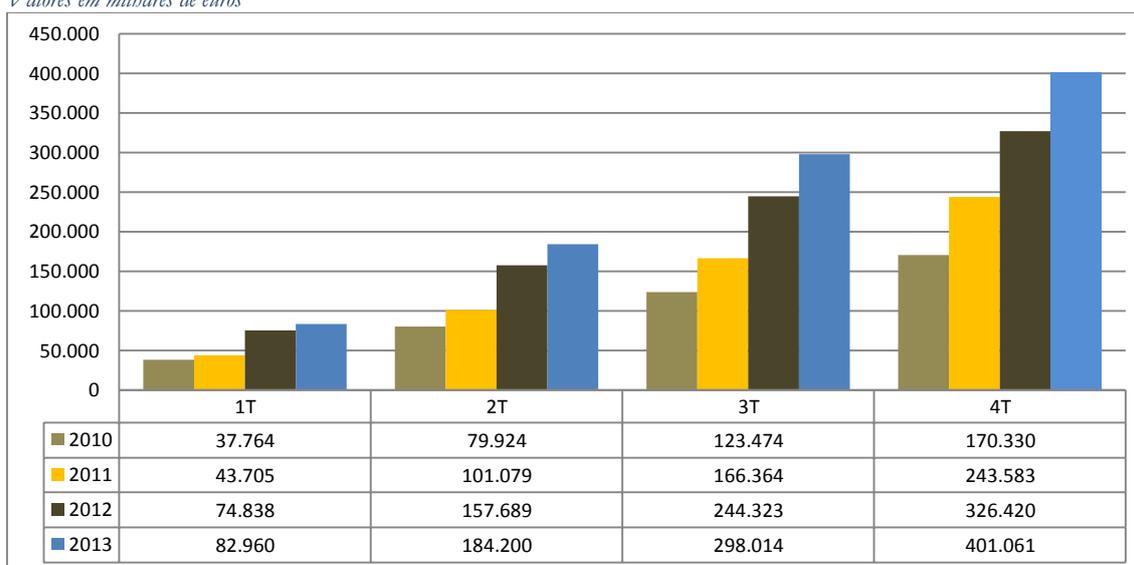
3.2.3 Sector Saúde

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

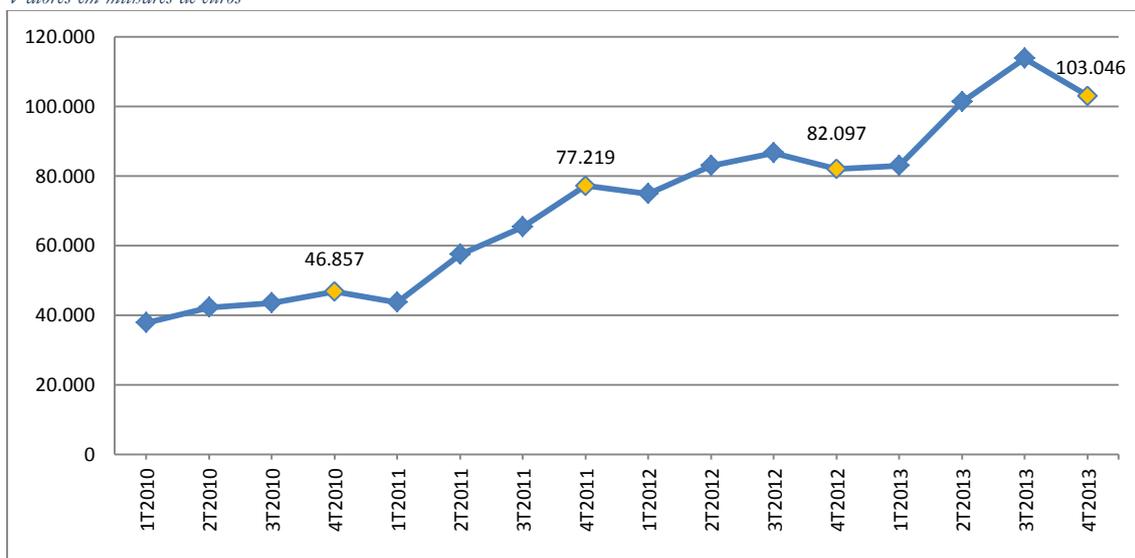
Em termos de execução orçamental, os encargos anuais relativos a estas PPP apresentam um desvio global de 7%, face ao apresentado no Relatório do OE 2013. Os desvios mais significativos estão relacionados com um nível de produção acordada, entre o parceiro público e a entidade gestora (“EG”) do estabelecimento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

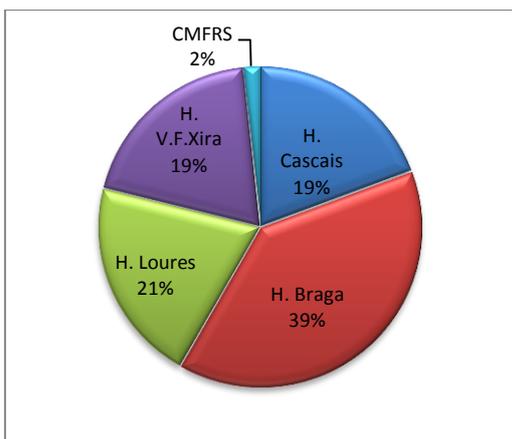
Fonte: UTAP, a partir de dados ACSS

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.

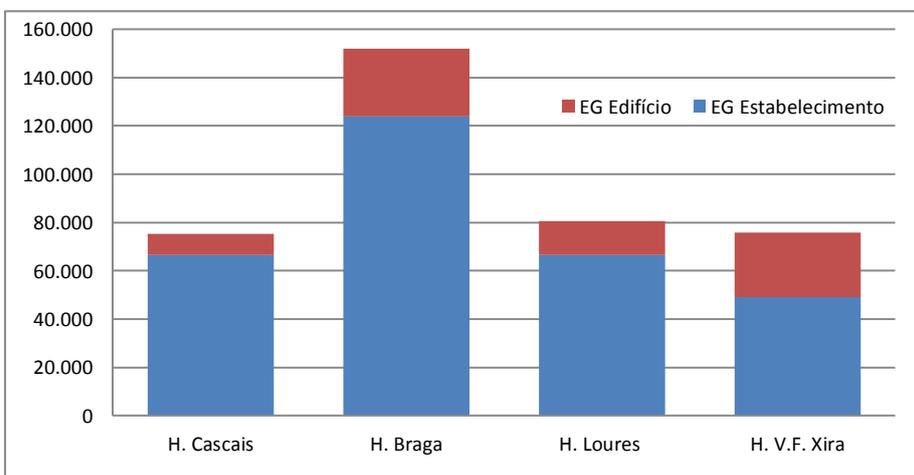
Gráfico 10 – Repartição dos Encargos acumulados em 2013 por Hospital



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

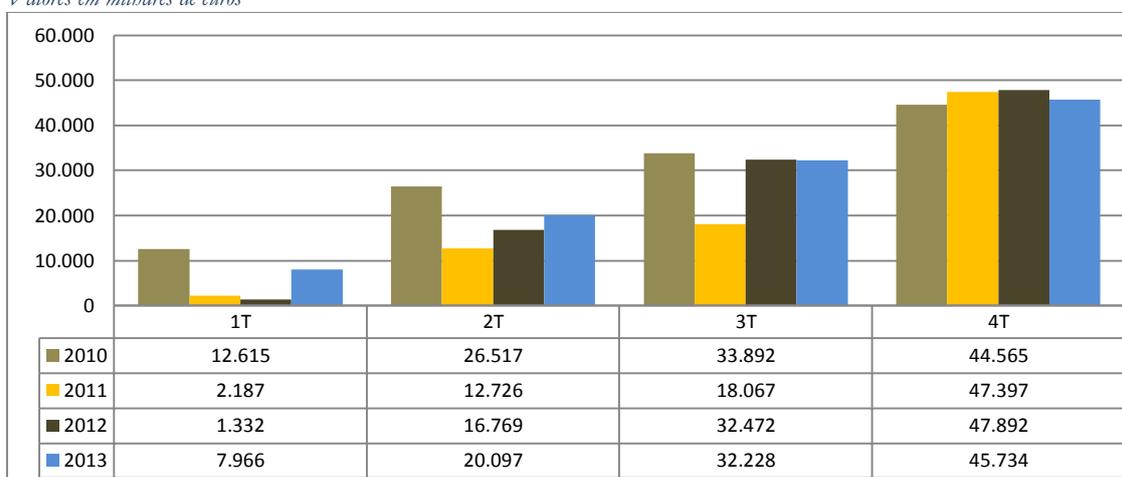
3.2.4 Sector Segurança

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 *truncking* 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

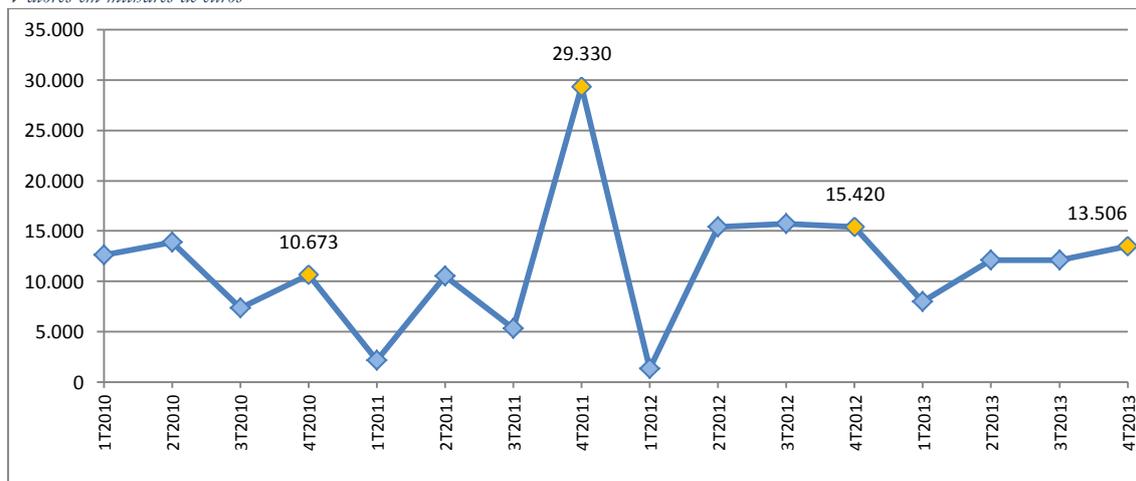
No 4.º trimestre de 2013, os valores pagos apresentam um decréscimo (-12%) face ao período homólogo anterior.

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 |
| 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 |
| Saúde | 36 | 39 | 39 | 36 | 35 | 35 | 38 | 38 | 36 |
| Segurança | 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 |
| Saúde | 34 | 33 | 31 | 31 | 31 | 31 | 27 | 20 | 7 | 3 |
| Segurança | 0 | 0 | 0 |
| Total | 178 | 152 | 157 | 136 | 135 | 117 | 102 | 10 | 3 | 3 |

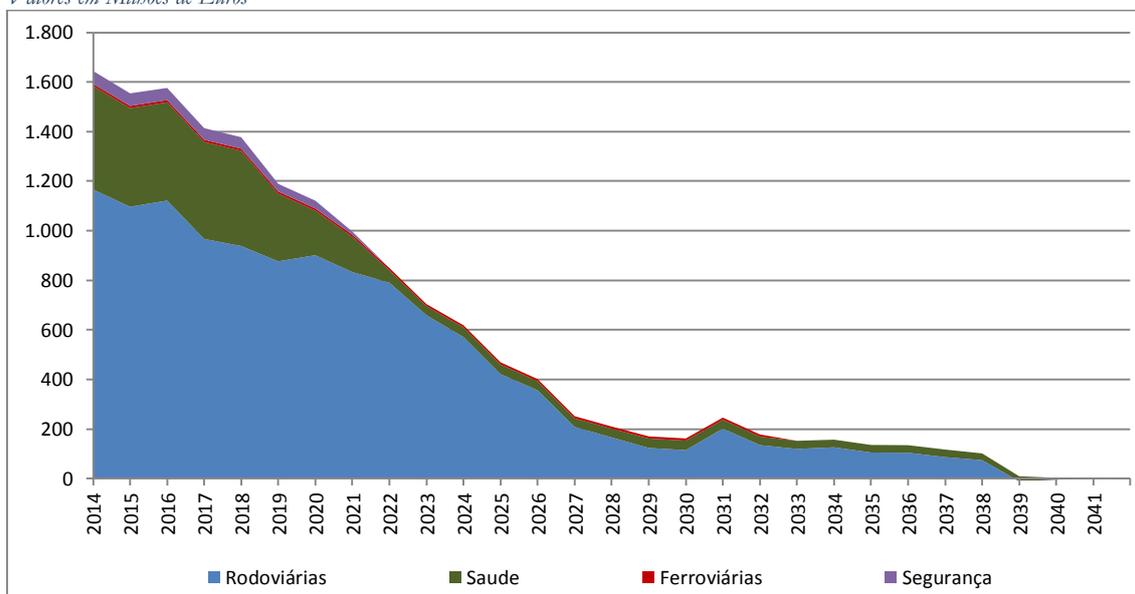
Fonte: UTAP, a partir de dados das entidades gestoras dos contratos

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.