



**Boletim Anual das PPP – 2016**

**Boletim Trimestral PPP – 4.º Trimestre 2016**

**U T A P**

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

## Conteúdos

<b>1. Sumário Executivo.....</b>	<b>8</b>
<b>2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte .....</b>	<b>15</b>
<b>3. Factos relevantes.....</b>	<b>18</b>
3.1. Processos de renegociação dos contratos de PPP .....	18
3.1.1. Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias .....	18
3.1.2. Processo de renegociação do contrato SIRESP.....	19
3.1.3. Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias da Região Autónoma da Madeira .....	19
3.2. Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020.....	20
3.3. Financiamento de prestações de saúde no Hospital de Braga .....	21
3.4. Abertura do Túnel do Marão ao tráfego .....	21
3.5. Termo do prazo inicial dos contratos de gestão dos Hospitais de Cascais e de Braga, na parte referente à gestão clínica .....	22
3.6. Regime complementar de redução das taxas de portagem de várias autoestradas .....	23
3.7. Processo de estudo e lançamento do projeto do Metro do Porto .....	23
3.8. Resolução de Litígios .....	24
3.8.1. Autoestrada do Marão, S.A. ....	24
3.8.2. Brisal – Auto-estradas de Portugal S.A.....	25
3.8.3. Elos – Ligações de Alta Velocidade, S.A. ....	26
<b>4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos .....</b>	<b>27</b>
4.1. Síntese do trimestre.....	27
4.2. Síntese do ano de 2016.....	31
4.3. Análise Setorial dos fluxos financeiros .....	37
4.3.1. Setor Rodoviário .....	37
4.3.1.1. Tipologia dos fluxos financeiros .....	37
4.3.1.2. Evolução da procura .....	40
4.3.1.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	42
4.3.1.3.1. Encargos brutos.....	48
4.3.1.3.2. Receitas de portagem .....	50
4.3.1.3.3. Nível de cobertura dos encargos .....	54
4.3.1.4. Evolução dos fluxos financeiros anuais.....	56
4.3.2. Setor Ferroviário .....	65
4.3.2.1. Tipologia dos fluxos financeiros .....	65
4.3.2.2. Evolução da procura .....	66
4.3.2.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	68

---

4.3.2.4.	Evolução dos fluxos financeiros anuais.....	68
4.3.3.	Setor da Saúde .....	71
4.3.3.1.	Tipologia dos fluxos financeiros .....	71
4.3.3.2.	Evolução da procura .....	72
4.3.3.3.	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	73
4.3.3.4.	Evolução dos fluxos financeiros anuais.....	77
4.3.4.	Setor da Segurança.....	84
4.3.4.1.	Tipologia dos fluxos financeiros .....	84
4.3.4.2.	Evolução da procura .....	84
4.3.4.3.	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	85
4.3.4.4.	Evolução dos fluxos financeiros anuais.....	86
<b>5.</b>	<b>Riscos e contingências .....</b>	<b>88</b>
<b>6.</b>	<b>Projeções de encargos globais.....</b>	<b>95</b>
<b>7.</b>	<b>Anexo .....</b>	<b>97</b>

## Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos por trimestre e anuais - respectivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto .....	9
Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por setor, no 4.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga .....	27
Quadro 3 – Encargos líquidos com as PPP, por setor, em 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	31
Quadro 4 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga.....	42
Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga.....	47
Quadro 6 – Encargos brutos totais com as PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga.....	50
Quadro 7 – Proveitos totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga.....	53
Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais acumulados no 4.º trimestre de 2016 ....	55
Quadro 9 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor rodoviário em 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	56
Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário em 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	61
Quadro 11 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor ferroviário no 4.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga.....	68
Quadro 12 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor ferroviário em 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	68
Quadro 13 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor da saúde no 4.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga.....	74
Quadro 14 – Encargos líquidos totais por PPP do setor da saúde no 4.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga.....	75
Quadro 15 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde em 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	77
Quadro 16 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde em 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	81
Quadro 17 – Evolução do tráfego mensal médio da rede SIRESP.....	85
Quadro 18 – Encargos líquidos totais com a PPP do setor da segurança no 4.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga.....	85
Quadro 19 – Encargos líquidos acumulados com a PPP do setor da segurança em 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto .....	86
Quadro 20 – Contingências das PPP do setor rodoviário em 31 de dezembro de 2016.....	89
Quadro 21 – Encargos plurianuais .....	95
Quadro 22 – Identificação das PPP por setor .....	97

## Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Universo de PPP acompanhadas pela UTAP (a 31 de dezembro de 2016) .....	15
Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por setores .....	16
Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por setores .....	17
Gráfico 4 – Evolução dos encargos líquidos do universo de PPP no período de 2011 a 2016 .....	36
Gráfico 5 – Evolução do TMDM médio anual.....	41
Gráfico 6 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do setor rodoviário entre o 4.º trimestre de 2015 e o 4.º trimestre de 2016 .....	45
Gráfico 7 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2016	46
Gráfico 8 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do setor rodoviário no período de 2012 a 2016.....	51
Gráfico 9 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do setor rodoviário entre os anos de 2015 e 2016.....	63
Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor rodoviário no período de 2012 a 2016.....	64
Gráfico 11 – Evolução da Procura Efetiva vs Procura Prevista no Caso Base do MST .....	67
Gráfico 12 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor ferroviário no período de 2012 a 2016.....	70
Gráfico 13 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor da saúde no período de 2012 a 2016.....	80
Gráfico 14 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde em 2016, por hospital.....	83
Gráfico 15 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do setor da segurança no período de 2012 a 2016 .....	87
Gráfico 16 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais .....	96

## Siglas

2016P	Previsão para 2016, constante do Relatório do Orçamento do Estado para 2016
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde, I.P.
ARS Norte	Administração Regional de Saúde do Norte, I.P.
CA SNS	Centro de Atendimento do Serviço Nacional de Saúde
CMFRS	Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
EGC	Entidades Gestoras dos Contratos
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
IGF	Inspeção-Geral das Finanças
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MAI	Ministério da Administração Interna
ME	Ministério da Economia
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OE2016	Orçamento do Estado para 2016
OE2017	Orçamento do Estado para 2017
PAEF	Programa de Assistência Económica e Financeira
PETI3+	Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020
PPP	Parceria Público-Privada
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIEV	Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
SIRESP, S.A.	Siresp – Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.
SNS	Serviço Nacional de Saúde
TMDM	Tráfego Médio Diário Mensal
TRIR	Taxa de regulação das infraestruturas rodoviárias
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
VAL	Valor Atualizado Líquido
Var. 2016/2015 (ou $\Delta$ 2016/2015)	Variação ocorrida entre o ano de 2016 e o ano de 2015

## Notas metodológicas

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

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

- Os valores incluem IVA à taxa legal aplicável à data;
- Os encargos no setor da saúde, relativos à atividade clínica (gestão do estabelecimento), estão isentos de IVA;
- Os encargos suportados a título de indemnização estão isentos de IVA;
- Os encargos brutos incluem todos os pagamentos efetuados pelo parceiro público, designadamente remunerações e compensações contratuais (por exemplo, pagamentos relativos a processos de reposição do equilíbrio financeiro);
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre os encargos brutos e as receitas diretas da atividade, da titularidade do parceiro público;
- As variações homólogas que têm por base valores negativos no ano anterior são apresentadas mediante a utilização de taxas de crescimento com denominador em valor absoluto;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos são apresentados a preços constantes de 2017, incluindo, quando aplicável, IVA (em milhões de euros), conforme referenciado no relatório do OE2017. Os pressupostos subjacentes à estimativa dos mesmos são da responsabilidade das respetivas entidades gestoras dos contratos;
- Os valores de encargos plurianuais têm implícitos ajustamentos de tarifas e encargos decorrentes do processo de renegociação dos contratos das PPP rodoviárias atualmente em curso;
- Foram considerados apenas os valores dos encargos plurianuais líquidos estimados até ao termo do prazo de cada contrato de PPP. Por esta razão, e no caso específico do setor da saúde, os encargos associados à atividade clínica têm um horizonte temporal inferior aos encargos associados à disponibilidade da infraestrutura e atividades afins; e,
- Os valores apresentados são arredondados à unidade mais próxima.

## 1. Sumário Executivo

A UTAP, entidade sob a tutela do Ministério das Finanças, em cumprimento das atribuições que lhe foram cometidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, apresenta o boletim informativo das PPP<sup>1</sup>, relativo ao ano de 2016, bem como ao 4.º trimestre.

Este boletim tem como principais objetivos apresentar o quadro das mais relevantes alterações/evoluções ocorridas no universo de PPP em Portugal e fornecer uma visão global, quer dos fluxos financeiros do setor público com as PPP, quer da respetiva evolução – no trimestre em apreço e em termos acumulados relativamente ao ano de 2016 –, contextualizando as variações verificadas à luz do enquadramento contratual de cada uma das PPP.

Em termos de factos relevantes, no ano em análise destacam-se:

- (i) No que respeita aos processos de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias: a conclusão do processo negocial referente à subconcessão do Baixo Alentejo e o encerramento das negociações ente a comissão de negociação e as subconcessionárias do Algarve Litoral, da Transmontana e do Pinhal Interior, que aguardam apenas a aprovação das entidades financiadoras para serem concluídas e submetidas a apreciação do Governo;
- (ii) O início da produção de efeitos, no 1.º trimestre de 2016<sup>2</sup>, do aditamento ao contrato celebrado no âmbito do processo negocial do SIRESP celebrado no final de 2015;
- (iii) A abertura do Túnel do Marão ao tráfego, durante o mês de maio de 2016;
- (iv) O estabelecimento, com efeitos a 1 de agosto de 2016, do regime complementar de redução das taxas de portagem a praticar nos lanços e sublanços de determinadas autoestradas;
- (v) A constituição de uma equipa de projeto para avaliação das opções do Estado Português relativamente ao término dos contratos de gestão, na parte referente

---

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

<sup>2</sup> Após ter sido comunicada, em 10 de março de 2016, a decisão do Tribunal de Contas de que o aditamento não se encontra sujeito a procedimento de fiscalização prévia nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo.



às entidades gestoras dos serviços clínicos, dos Hospitais de Cascais e de Braga (cuja caducidade se verificará, respetivamente, a 31 de dezembro de 2018 e a 31 de agosto de 2019), sendo que, no início de outubro de 2016, foi apresentado às tutelas, pela referida equipa de projeto, o relatório relativo especificamente ao Hospital de Cascais; e

- (vi) A constituição de uma equipa de projeto para dar início ao estudo e à preparação de uma parceria para a subconcessão da operação e manutenção do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, dado que o atual contrato de subconcessão terminará a sua vigência em março de 2018.

No que concerne ao universo de PPP que foi considerado – composto por 32 parcerias em quatro setores de atividade distintos (rodoviário, ferroviário, saúde e segurança) –, não se verificou qualquer alteração ao longo do ano de 2016, incluindo no 4.º trimestre, comparativamente com o período homólogo anterior.

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos por trimestre e anuais - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2016	2T2016	3T2016	4T2016	Peso no Total (4T)	4T2015	Δ 4T2016 / 4T2015
Ferrovíarias	2.276	-1	4.200	2.025	0%	0	n.a.
Segurança	10.190	9.554	10.667	10.783	2%	8.158	32%
Saúde	89.962	94.633	120.461	137.079	26%	119.983	14%
Rodoviárias	366.709	254.001	203.544	387.047	72%	270.422	43%
<b>TOTAL</b>	<b>469.137</b>	<b>358.187</b>	<b>338.872</b>	<b>536.934</b>	<b>100%</b>	<b>398.564</b>	<b>35%</b>
Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP <sup>(1)</sup>	471.042	358.364	350.481	542.372		388.108	40%

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	2016	Peso no Total	2015	Δ 2016 / 2015	2016P	% Execução
Ferrovíarias	8.500	0%	8.493	0%	8.540	100%
Segurança	41.194	2%	43.980	-6%	48.861	84%
Saúde	442.135	26%	429.024	3%	426.197	104%
Rodoviárias	1.211.301	71%	1.040.200	16%	1.206.488	100%
<b>TOTAL</b>	<b>1.703.130</b>	<b>100%</b>	<b>1.521.697</b>	<b>12%</b>	<b>1.690.087</b>	<b>101%</b>
Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP <sup>(1)</sup>	1.722.258		1.485.069	16%	1.709.085	101%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e dados constantes do Relatório do OE2016.

Nota: <sup>(1)</sup> Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

No 4.º trimestre de 2016, e quando comparados os dados deste período com os do período homólogo anterior, verifica-se um acréscimo de 35% dos encargos líquidos do setor público com as PPP, na origem do qual se encontra, em grande medida, a evolução verificada no setor rodoviário, cujo nível de encargos líquidos registou um aumento significativo, de 43%, não obstante a tendência de crescimento ter sido transversal a todos os setores de atividade.

O referido aumento dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias deveu-se ao acréscimo generalizado dos pagamentos efetuados tanto às concessionárias, como às subconcessionárias, na sequência da realização, no 4.º trimestre de 2016, de pagamentos de diversas naturezas que não tiveram paralelo no período homólogo anterior, bem como da estipulação contratual, na maioria dos contratos, de tarifas por disponibilidade mais elevadas para 2016<sup>3</sup> e da não verificação, no período em análise, de acertos de contas a favor da IP, ao contrário do ocorrido no período homólogo anterior (na sequência da entrada em vigor dos contratos de concessão alterados).

Em termos anuais, e à semelhança do que tem ocorrido até à data, em 2016, o setor rodoviário continuou a destacar-se no universo analisado pelo peso preponderante que apresenta em termos de número de PPP (21 parcerias), de investimento acumulado (93% no final de 2016) e até mesmo de encargos líquidos (71% dos valores globais de encargos líquidos em 2016), tendo sido o principal responsável pelo aumento verificado ao nível dos encargos líquidos totais com as PPP, quando comparados os valores de 2016 com os do ano anterior.

Constata-se ainda que os encargos líquidos anuais do setor público ascenderam a aproximadamente 1.703 milhões de euros, o que representa um acréscimo de 12% face a 2015, traduzindo-se, em termos de execução orçamental, num valor ligeiramente superior (em cerca de 1%) ao previsto no Relatório do OE2016.

O desvio face ao valor orçamentado ficou a dever-se, *por um lado*, ao setor da saúde, que registou um volume de produção hospitalar superior ao previsto, justificando-se, por esta via, um também maior montante de encargos associados à gestão clínica; e, *por outro lado*, e em sentido contrário, ao setor da segurança, onde o nível de encargos efetivamente liquidados foi inferior ao valor previsto no Relatório do OE2016, devido, sobretudo, a

---

<sup>3</sup> Importa referir, a este respeito, que os pagamentos por disponibilidade não são lineares ao longo do tempo, estando contratualmente prevista uma distribuição temporal dos mesmos não necessariamente uniforme.

diferenças ao nível do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos dos vários períodos.

Em termos de evolução face ao ano anterior, o acréscimo verificado decorre, essencialmente, do aumento dos encargos líquidos com as parcerias do setor rodoviário, que já havia sido previsto aquando da elaboração do Relatório do OE2016 – recorde-se que o ano de 2016 havia sido já identificado como um ano de pico dos encargos do erário público com as PPP rodoviárias.

Com efeito, no setor rodoviário os encargos líquidos registaram um aumento de aproximadamente 171,1 milhões de euros, explicado, fundamentalmente, pela seguinte multiplicidade de fatores ocorrida em 2016:

- (i) Início do pagamento da remuneração da subconcessionária do Baixo Alentejo, nos termos do contrato de subconcessão em vigor;
- (ii) Aumento dos encargos com a concessionária da Beira Interior, pelo efeito conjugado da não verificação do fluxo financeiro a favor da IP, que teve lugar, apenas e isoladamente em 2015, no âmbito do encontro de contas relativo à entrada em vigor, com efeitos retroativos, do respetivo contrato de concessão alterado, e do montante mais elevado do pagamento anual devido pelo concedente para 2016 ao abrigo deste contrato;
- (iii) Aumento dos pagamentos efetuados à subconcessionária do Pinhal Interior, dado que 2016 foi o primeiro ano completo de remuneração da subconcessionária e incluiu o pagamento de reconciliação do ano anterior;
- (iv) Pagamento de uma compensação à concessionária do Oeste, no âmbito da execução de uma decisão do tribunal arbitral;
- (v) Realização de pagamentos à subconcessionária do Algarve Litoral por conta da remuneração, nos termos do contrato de subconcessão em vigor;
- (vi) Pagamento de um acerto de contas efetuado à subconcessionária da Transmontana, relativo à remuneração por disponibilidade de períodos anteriores, ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor;
- (vii) Não verificação do fluxo financeiro referente a um conjunto de pagamentos de algumas concessionárias à IP, que teve lugar, apenas e isoladamente, em 2015,

no âmbito de encontros de contas relativos à entrada em vigor, com efeitos retroativos, dos contratos de concessão alterados;

- (viii)** Aplicação do regime de pagamentos por conta da remuneração anual por disponibilidade, consagrado nos contratos de concessão renegociados<sup>4</sup>, mediante a retenção, pelas concessionárias, das receitas líquidas de portagem da titularidade da IP, do qual resultou, em alguns casos, a retenção, em 2016, de receitas de montante superior ao dos pagamentos devidos nesse ano, a abater posteriormente; e
- (ix)** Aplicação, na maioria das concessões e subconcessões, de tarifas por disponibilidade de valor superior ao fixado para 2015, de acordo com o previsto nos respetivos contratos<sup>5</sup>.

Importa mencionar, contudo, que os referidos efeitos foram parcialmente mitigados, no mesmo ano, pelos seguintes fatores:

- (i)** Redução significativa dos encargos incorridos com a construção do Túnel do Marão, dada a conclusão dos respetivos trabalhos de construção no decurso de 2016, destacando-se ainda o posterior início de cobrança de taxas de portagem;
- (ii)** Diminuição dos pagamentos por disponibilidade à concessionária do Interior Norte, resultante da aplicação da tarifa contratualmente prevista, de valor inferior ao de 2015;
- (iii)** Diminuição das compensações pagas à concessionária do Litoral Centro no âmbito da execução de sentenças arbitrais;
- (iv)** Não verificação do fluxo financeiro a favor da subconcessionária do Litoral Oeste referente a acertos relativos a períodos anteriores, que teve lugar, apenas e isoladamente em 2015; e
- (v)** Inexistência de encargos relativos a grandes reparações de pavimento, ao contrário do verificado em 2015.

---

<sup>4</sup> Com exceção do contrato de concessão da Beira Interior, em que a titularidade das receitas de portagem é da concessionária.

<sup>5</sup> Repita-se, a este respeito, que os pagamentos por disponibilidade não são lineares ao longo do tempo, estando contratualmente prevista uma distribuição temporal não uniforme dos mesmos.

Relativamente ao setor da saúde, as respetivas parcerias representaram 442,1 milhões de euros de encargos anuais para o setor público, correspondendo a um acréscimo de 3% comparativamente com o período homólogo anterior, resultante do aumento dos encargos com as EG Estabelecimento, não obstante a redução dos encargos com as EG Edifício.

O aumento dos encargos com as EG Estabelecimento é explicado, em grande medida, pelo efeito combinado dos seguintes fatores em 2016:

- (i) Aumento dos pagamentos de reconciliação efetuados às EG Estabelecimento dos Hospitais de Braga, de Loures e de Vila Franca de Xira (relativos à atividade de 2015) face aos pagamentos de reconciliação efetuados no ano anterior (respeitantes à atividade de 2014);
- (ii) Atualização do valor dos duodécimos devidos ao abrigo dos contratos de gestão, reflexo do maior nível de produção contratada;
- (iii) Aumento dos pagamentos realizados no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica, dado que 2016 foi o primeiro ano completo de pagamentos ao abrigo deste programa; e
- (iv) Realização do acerto final referente ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2014 da EG Estabelecimento do Hospital de Braga;
- (v) Aumento dos pagamentos realizados à EG Estabelecimento do Hospital de Braga ao abrigo do programa específico de financiamento referente às doenças lisossomais, comparativamente com os realizados no ano anterior.

mitigados pela

- (vi) Não renovação, pela ARS Norte, dos protocolos celebrados com a EG Estabelecimento do Hospital de Braga no âmbito do VIH/SIDA e da esclerose múltipla, levando a que os pagamentos efetuados em 2015 a este título não tenham tido paralelo em 2016;
- (vii) Diminuição do pagamento de reconciliação efetuado à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais (referente à atividade de 2015), comparativamente com o pagamento efetuado no período homólogo anterior (referente à atividade de 2014); e pela
- (viii) Liquidação pela EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, a favor do parceiro público, dos acertos referentes aos protocolos VIH/SIDA de 2014 e 2015, sem paralelo em 2015.

Por outro lado, e no que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução verificada em 2016, face ao ano de 2015, deve-se, essencialmente, à diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos às EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira e do Hospital de Cascais.

No que respeita ao setor ferroviário, os encargos registados em 2016 apresentaram uma manutenção face aos verificados no ano anterior, em torno dos 8,5 milhões de euros. Estes pagamentos são relativos à concessão do MST e têm origem nos desvios verificados entre o nível de tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão. Apesar de as compensações pagas em 2016 terem sido calculadas com base num *gap* de tráfego inferior ao diferencial de tráfego que serviu de base ao cálculo da compensação paga em 2015, os encargos com a concessão do MST foram praticamente idênticos em ambos os anos, na sequência da atualização monetária anual da tarifa contratualmente prevista.

No setor da segurança, os encargos do erário público apresentaram um decréscimo, de cerca de 6%, justificado sobretudo pelo início da produção de efeitos do aditamento ao contrato SIRESP, que determinou a diminuição da remuneração por disponibilidade, com efeitos a 1 de janeiro de 2015, isto não obstante a diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado Português, decorrente do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período.

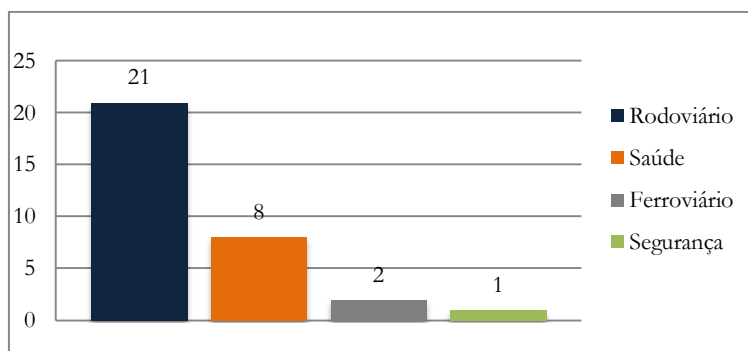
## 2. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte

O universo de PPP considerado, com referência a 31 de dezembro de 2016, incorpora 32 parcerias, que integram os setores rodoviário, ferroviário, saúde e segurança e que se encontram identificadas no *Quadro 22*, em anexo ao presente Boletim, representando um investimento acumulado (realizado pelos parceiros privados), entre 1998 e 2016, da ordem dos 14.609 milhões de euros.

O setor rodoviário assume-se como o setor com maior peso no referido universo, seja em termos de número de PPP seja de investimento acumulado, sendo composto quer pelas concessões atribuídas diretamente pelo Estado Português (onde se incluem as Ex-SCUT e as autoestradas originariamente com portagem real), quer pelas subconcessões da IP.

Para uma informação mais detalhada, encontram-se disponíveis no *website* da UTAP os contratos das diferentes PPP e respetivos anexos (com exceção daqueles que os parceiros privados identificaram como contendo segredos comerciais/industriais, de acordo com a legislação aplicável).

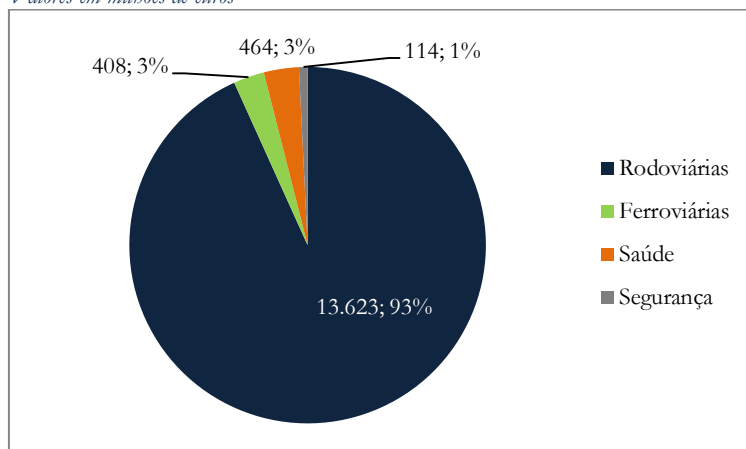
Gráfico 1 – Universo de PPP acompanhadas pela UTAP (a 31 de dezembro de 2016)



Fonte: UTAP.

Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por setores

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados – investimento acumulado de 1998 a 2016.

Entre 2011 e 2014, o investimento anual realizado em projetos de PPP registou uma tendência de quebra acentuada, como se pode verificar no *Gráfico 3* seguinte. A diminuição do valor de investimento realizado com as PPP, a partir de 2012, ficou a dever-se sobretudo aos seguintes fatores:

- O facto de terem sido concluídos alguns dos projetos que se encontravam em curso, nomeadamente: em 2012, a subconcessão do Douro Interior; em 2013, a subconcessão Transmontana e o novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira; e, em 2014, a subconcessão do Pinhal Interior;
- A suspensão de todos os projetos estruturados em modalidade de PPP, em fase de lançamento, em observância dos compromissos assumidos pelo Governo no Memorando de Entendimento sobre as Condicionalidades da Política Económica;
- A celebração de acordos pela IP, durante o verão de 2012, com as subconcessionárias rodoviárias, com o objetivo de minimizar os investimentos em curso nessas subconcessões, mediante a redução do respetivo âmbito e, consequentemente dos encargos a elas associados. Estes acordos antecederam a nomeação da comissão de negociação referida no ponto “3. Factos relevantes”, servindo, assim, de ponto de partida negocial no desenvolvimento dos seus trabalhos.

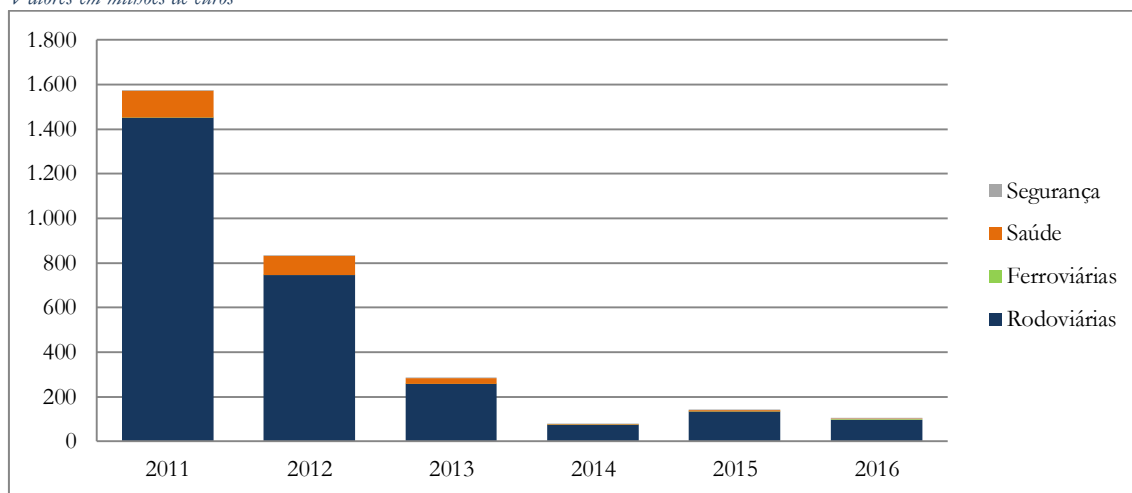


No ano de 2015, e ao contrário do que sucedeu nos anos anteriores, assistiu-se a um aumento do investimento realizado com as PPP, o que ficou a dever-se sobretudo ao facto de terem sido retomadas as obras no caso das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral.

Em 2016, por sua vez, o investimento realizado voltou a registar uma redução, devido fundamentalmente ao facto de os investimentos nas subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral (numa fase avançada de construção) terem sido mais reduzidos do que no ano anterior.

Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por setores

*Valores em milhões de euros*



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados.

### 3. Factos relevantes

#### 3.1. Processos de renegociação dos contratos de PPP

Durante o ano de 2016 foi dada continuidade aos diversos processos negociais iniciados para dar cumprimento ao compromisso assumido pelo Governo Português no âmbito do PAEF, de renegociar os contratos de PPP, com o objetivo de atingir uma redução substancial dos encargos para o erário público.

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

No final de 2016, encontrava-se concluída a renegociação do contrato de subconcessão do Baixo Alentejo, inicialmente encerrada em 2015 e reaberta no 3.º trimestre de 2016, tendo o mandato da comissão de negociação sido repristinado para o efeito<sup>6</sup>. Esta segunda ronda negocial foi concluída no 4.º trimestre de 2016, tendo as modificações adicionais ao contrato de subconcessão sido consensualizadas entre a comissão de negociação e a subconcessionária, aprovadas pelas respetivas entidades financiadoras e vertidas em ata final assinada pelas partes<sup>7</sup>.

De registar ainda a conclusão dos processos negociais referentes às subconcessões do Algarve Litoral<sup>8</sup>, da Transmontana e do Pinhal Interior, que se encontravam, no final de 2016, pendentes da aprovação pelas entidades financiadoras, da assinatura das atas finais de negociação, da emissão dos relatórios finais pela comissão de negociação e da aprovação pelas respetivas tutelas, tendo as modificações aos contratos de subconcessão sido já consensualizadas.

A 31 de dezembro de 2016 mantinham-se, ainda, em curso, as negociações relativas às subconcessões do Litoral Oeste e do Baixo Tejo, relativamente às quais apenas foi obtido um princípio de acordo quanto às condições financeiras, prosseguindo ainda a discussão e consensualização do clausulado das alterações contratuais.

---

<sup>6</sup> Através do Despacho n.º 10457-A/2016, de 18 de agosto de 2016, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 159, de 19 de agosto de 2016.

<sup>7</sup> À data de publicação do presente Boletim, já se encontravam em vigor as alterações ao contrato de subconcessão do Baixo Alentejo, na sequência da decisão do Tribunal de Contas de não sujeitar as mesmas a procedimento de fiscalização prévia, nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo.

<sup>8</sup> À semelhança do que sucedeu relativamente à subconcessão do Baixo Alentejo, também a renegociação do contrato de subconcessão do Algarve Litoral, inicialmente concluída em 2015, foi reaberta no 3.º trimestre de 2016, tendo o mandato da comissão de negociação sido repristinado para o efeito, através do Despacho n.º 10457-A/2016, de 18 de agosto de 2016, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 159, de 19 de agosto de 2016.

No que diz respeito à subconcessão do Douro Interior, até à data não foi ainda alcançado qualquer entendimento com o parceiro privado.

### **3.1.2. Processo de renegociação do contrato SIRESP**

Os trabalhos da comissão de negociação do contrato SIRESP<sup>9</sup>, constituída para levar a cabo o respetivo processo negocial, culminaram no dia 21 de setembro de 2015, com a assinatura da ata final de negociação, tendo sido posteriormente submetido o relatório da comissão de negociação aos membros do Governo da área da Administração Interna e das Finanças, tendo os mesmos aprovado o referido relatório em 25 de setembro e em 16 de dezembro de 2015, respetivamente. O aditamento ao contrato SIRESP foi assinado no dia 29 de dezembro de 2015<sup>10</sup>, tendo a respetiva produção de efeitos ocorrido no 1.º trimestre de 2016, após ter sido comunicada, em 10 de março de 2016, a decisão do Tribunal de Contas de que o referido aditamento não se encontra sujeito a procedimento de fiscalização prévia nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo.

### **3.1.3. Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias da Região Autónoma da Madeira**

Na sequência da assinatura, com o Governo da República, do Programa de Ajustamento Económico Financeiro da Região Autónoma da Madeira, o Governo Regional da Madeira deu início aos processos de renegociação dos contratos de PPP do setor rodoviário, relativos à Viaexpresso e à Vialitoral (tendo para o efeito solicitado o apoio técnico da UTAP e da IP no desenvolvimento das negociações), os quais foram concluídos no início do ano em apreço, com a assinatura da ata final de negociação a 21 de janeiro de 2016.

Neste âmbito, no decurso do 1.º trimestre de 2016, e após terem sido publicados os diplomas de alteração das bases de cada uma das concessões (Viaexpresso<sup>11</sup> e Vialitoral<sup>12</sup>),

---

<sup>9</sup> Comissão nomeada pelo Despacho n.º 2258/2014, de 12 de fevereiro, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 30, de 12 de fevereiro de 2014, alterada pelo Despacho n.º 12091-A/2014, de 30 de setembro, publicado no *Diário da República*, 1.º Suplemento, 2.ª Série, n.º 188, de 30 de setembro de 2014 e pelo Despacho n.º 10145-A/2015, de 9 de setembro, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 176, de 9 de setembro de 2015.

<sup>10</sup> Após aprovação da respetiva minuta em Conselho de Ministros (através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 101-A/2015, de 28 de dezembro, publicada no *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 252, de 28 de dezembro de 2015) celebrado originalmente em 4 de julho de 2006, entre o Estado Português e a SIRESP, S.A., na qualidade de operadora do sistema.

<sup>11</sup> Através do Decreto Legislativo Regional n.º 9/2016/M, publicado no *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 44, de 3 de março de 2016.

<sup>12</sup> Através do Decreto Legislativo Regional n.º 10/2016/M, publicado no *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 44, de 3 de março de 2016.

foram assinados os respetivos contratos de concessão alterados, em 15 de março de 2016, tendo os mesmos sido remetidos para apreciação do Tribunal de Contas a 21 de março de 2016. Nesta sequência, no 2.º trimestre de 2016, foi anunciada a decisão do Tribunal de Contas no sentido da não sujeição de tais alterações a procedimento de fiscalização prévia.

### 3.2. Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020

Em fevereiro de 2016, o Ministério do Planeamento e das Infraestruturas apresentou, no âmbito da discussão na especialidade do OE2016, integrado no Programa Orçamental 14, um conjunto de projetos de investimentos a desenvolver ao nível das infraestruturas de transporte, nomeadamente, da ferrovia, designado por Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020.

Conforme justificativo do Programa Orçamental para 2016<sup>13</sup>, o Governo assumiu como prioritários os investimentos na área ferroviária, já previstos no PETI3+<sup>14</sup>, de forma a executar os investimentos estratégicos nele incluídos, bem como no âmbito das redes transeuropeias de transportes.

O Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020 contempla um investimento de 2.721 milhões de euros, que deverá ser financiado por fundos comunitários do programa *Connecting Europe Facility* (1.093 milhões de euros) e do programa Portugal 2020 (582 milhões de euros), a que se poderá acrescentar o Plano Juncker (126 milhões de euros) e o contributo da IP (920 milhões de euros), este último mediante o recurso a instrumentos financeiros no âmbito *EFSD – European Fund for Strategic Investment* (Fundo Europeu para Investimento Estratégico).

---

<sup>13</sup> Ministério do Planeamento e Infraestruturas, PO14 | Programa Orçamental 2016 – Planeamento e Infraestruturas, fevereiro de 2016.

<sup>14</sup> O PETI3+, aprovado pelo Governo na generalidade, em reunião do Conselho de Ministros de 3 de abril de 2014, e cuja versão final revista foi aprovada através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 61-A/2015, de 18 de junho, publicada no *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 162, de 20 de agosto de 2015, estabelece, a nível nacional, um quadro de orientações para o setor dos transportes e um conjunto de intervenções prioritárias, com destaque para os investimentos na infraestrutura ferroviária, assente em critérios de sustentabilidade, com vista à criação de valor para as empresas e para a economia Portuguesa.

### **3.3. Financiamento de prestações de saúde no Hospital de Braga**

No primeiro trimestre de 2016, foi comunicada, à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, pelo Ministério da Saúde, a decisão de não renovação dos protocolos adicionais ao respetivo contrato de gestão, relativos ao financiamento de prestações de saúde no âmbito do VIH/SIDA e da esclerose múltipla, que haviam sido celebrados entre a ARS Norte e a EG do Estabelecimento do Hospital de Braga, apenas durante a anterior legislatura, mais concretamente, entre 2013 e 2015 (3 anos) no caso do VIH/SIDA, e entre 2014 e 2015 (2 anos) no caso da esclerose múltipla, e que tinham sido estabelecidos numa base anual, renovável mediante acordo expresse de ambas as partes.

Analisada em profundidade a questão da renovação na presente legislatura, por determinação do Ministério da Saúde esses protocolos não foram renovados para 2016, por se ter concluído que as prestações de cuidados de saúde a doentes com VIH/SIDA ou com esclerose múltipla (incluindo a dispensa dos medicamentos clinicamente adequados para as patologias em causa) já se encontravam incluídas no perfil assistencial do Hospital de Braga, nos termos do respetivo contrato de gestão, prevendo este todos os mecanismos adequados para a sua remuneração e não havendo portanto lugar a ser devido, adicionalmente, financiamento autónomo para a realização deste tipo de prestações.

### **3.4. Abertura do Túnel do Marão ao tráfego**

A 8 de maio de 2016 ocorreu a abertura ao tráfego do Túnel do Marão, o maior túnel rodoviário da Península Ibérica, que atravessa a Serra do Marão, com uma extensão de cerca de 6 quilómetros e com a qual ficam concluídos o Empreendimento do Marão (A4 - Amarante/Vila Real) e a autoestrada de ligação entre o Porto e Bragança. A conclusão desta infraestrutura permite a diminuição dos tempos de percurso entre o Porto e Bragança, Lisboa e Bragança e entre Amarante e Vila Real e deverá contribuir para a redução da sinistralidade rodoviária.

É necessário destacar que o projeto do Túnel do Marão foi inicialmente estruturado sob a modalidade de PPP, contrato que o Estado decidiu resolver em 2013, com justa causa, por impossibilidade de execução do mesmo por inexistência de financiamento<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> O ponto 3.8.1 do presente relatório proporciona uma descrição pormenorizada das vicissitudes deste processo.

### **3.5. Termo do prazo inicial dos contratos de gestão dos Hospitais de Cascais e de Braga, na parte referente à gestão clínica**

Em junho de 2016<sup>16</sup> foi constituída uma equipa de projeto para avaliar as opções do Estado Português relativamente ao término dos contratos de gestão, na parte referente às EG Estabelecimento, dos Hospitais de Cascais e de Braga, cuja caducidade se verificará, respetivamente, a 31 de dezembro de 2018 e a 31 de agosto de 2019.

Nos termos e para os efeitos do respetivo despacho de constituição, a equipa de projeto ficou incumbida de identificar e avaliar tecnicamente os diferentes modelos passíveis de ser adotados para garantir a continuidade da prestação dos cuidados após o término desses contratos e propor, em relatório fundamentado, às tutelas da saúde e das finanças, para efeitos de tomada de uma decisão política intercalar a esse respeito, aquele que, do ponto de vista técnico, jurídico e económico-financeiro, deve ser o modelo a adotar com vista à melhor prossecução do interesse público.

Neste contexto, no início do mês de outubro de 2016, a equipa de projeto apresentou às tutelas o relatório relativo especificamente ao Hospital de Cascais, no qual, de modo fundamentado, se procede à definição da metodologia de avaliação e à respetiva aplicação ao caso concreto, incluindo a análise do modelo de PPP atualmente existente e da possibilidade de exercício da faculdade contratual de renovação do respetivo contrato de gestão. Da avaliação efetuada, e nos termos tecnicamente propostos e fundamentados no referido relatório, resulta uma proposta de não renovação do atual contrato de gestão do Hospital de Cascais, na vertente da gestão clínica, com lançamento de um procedimento concursal tendente à celebração de uma nova PPP para esse efeito<sup>17/18</sup>.

Na sequência da decisão política intercalar tomada relativamente ao Hospital de Cascais e na que venha a ser tomada em relação ao Hospital de Braga, a equipa de projeto será responsável pelo desenvolvimento de todas as fases, ações e procedimentos necessários à implementação do modelo escolhido.

---

<sup>16</sup> Através do Despacho n.º 8300/2016, de 16 de junho, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 121, de 27 de junho de 2016.

<sup>17</sup> A versão integral do relatório, bem como dos seus anexos, encontra-se disponível para consulta e *download* na área de “publicações” do website da UTAP.

<sup>18</sup> À data de publicação do presente Boletim, este relatório havia já sido aprovado, através do Despacho Conjunto n.º 1041-A/2017, de 25 de janeiro, dos Secretários de Estado Adjunto, do Tesouro e das Finanças e da Saúde, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 19, de 26 de janeiro de 2017.

### 3.6. Regime complementar de redução das taxas de portagem de várias autoestradas

Com efeitos a 1 de agosto de 2016<sup>19</sup>, foi estabelecido o regime complementar de redução das taxas de portagem a praticar nos lanços e sublanços das autoestradas que integram o objeto das concessões do Algarve (A22), da Beira Interior (A23), do Interior Norte (A24) e da Beira Litoral/Beira Alta (A25), nos lanços e sublanços da autoestrada que integra o objeto da subconcessão Transmontana (A4 Vila Real – Bragança (Quintanilha)) e nos lanços e sublanços da autoestrada A23 integrados na concessão da IP, no âmbito do qual as taxas de portagem praticadas foram reduzidas em 15% para os veículos de todas as classes.

Adicionalmente, o regime de modulação do valor das taxas de portagem para os veículos das classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem ou público<sup>20</sup> foi alterado e alargado aos lanços e sublanços da autoestrada A4 Túnel do Marão e A4 Vila Real – Bragança (Quintanilha).

### 3.7. Processo de estudo e lançamento do projeto do Metro do Porto

Tendo em consideração que o atual contrato de subconcessão da operação e manutenção do sistema do metro ligeiro da área metropolitana do Porto, celebrado pela Metro do Porto, S.A.<sup>21</sup> e a Prometro, S.A., terminará a sua vigência em março de 2018, em agosto de 2016<sup>22</sup> foi constituída uma equipa de projeto para dar início ao estudo e à preparação de uma parceria para a subconcessão da operação e manutenção do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto.

---

<sup>19</sup> Através da Portaria n.º 196/2016, 15 de julho, publicada no *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 138, de 20 de julho de 2016.

<sup>20</sup> Regulado pela Portaria n.º 41/2012, de 10 de fevereiro, publicada no *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 30, de 10 de fevereiro de 2012, e aplicável às Ex-SCUT (concessões da Costa de Prata, do Grande Porto, do Norte Litoral, do Algarve, da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta).

<sup>21</sup> A Metro do Porto, S.A. é sociedade à qual foi atribuída a concessão da exploração, em regime de serviço público e de exclusividade, do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, mediante o Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro. Através deste mesmo decreto-lei foram aprovadas as respetivas bases da concessão, nos termos das quais, e na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro, se encontra previsto que a concessionária – a Metro do Porto, S.A. – deve subconcessionar a exploração e manutenção daquele sistema.

<sup>22</sup> Através do Despacho n.º 10536/2016, de 16 de agosto de 2016, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 161, de 23 de agosto de 2016.

Neste âmbito, foram desenvolvidos, durante o último trimestre do ano, os trabalhos preparatórios relativos ao lançamento do novo procedimento pré-contratual, tendo em vista, designadamente, a elaboração do relatório fundamentado, com uma proposta de decisão a submeter pela equipa de projeto aos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do ambiente, nos termos do disposto no artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, e a elaboração das peças do procedimento (concretamente o caderno de encargos e seus anexos e o programa de procedimento, que inclui o modelo de avaliação).

### **3.8. Resolução de Litígios**

#### **3.8.1. Autoestrada do Marão, S.A.**

A concessionária requereu a constituição de tribunal arbitral, o que sucedeu a 16 de novembro de 2012, e apresentou um pedido de resolução do contrato de concessão, com fundamento na alegada impossibilidade do seu cumprimento, por força de diversas vicissitudes que se verificaram durante a sua execução<sup>23</sup>. A concessionária peticionou ainda a condenação do concedente à restituição do valor integral das obras por si realizadas, por enriquecimento sem causa.

Entretanto, o Estado<sup>24</sup> decidiu resolver o contrato de concessão do Túnel do Marão, com justa causa, por impossibilidade de execução do mesmo por inexistência de financiamento.

No dia 8 de junho de 2015, foi proferido acórdão pelo tribunal arbitral, que julgou a ação parcialmente procedente ao considerar que não existia responsabilidade de nenhuma das partes na frustração do contrato, verificando-se um caso de impossibilidade objetiva. Consequentemente, o tribunal determinou que ao Estado apenas incumbiria compensar a concessionária pelo valor do edificado recebido, devendo ser efetuada a restituição do respetivo montante à concessionária.

Nessa sequência, no dia 15 de dezembro de 2015, o tribunal arbitral proferiu acórdão de liquidação, tendo quantificado a obrigação de restituição, a cargo do Estado Português e a

---

<sup>23</sup> Tais como a suspensão das obras, decretada por razões ambientais, e a suspensão dos desembolsos pelos bancos financiadores, o que alegadamente impossibilitou a execução do contrato por falta de financiamento.

<sup>24</sup> Através do Despacho n.º 7841-C/2013, de 17 de junho, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 114, de 17 de junho de 2013.



favor da concessionária, em 46,9 milhões de euros (acrescida de juros), montante de que o Estado reclamou, mas que se manteve na versão final do acórdão de liquidação que foi notificada às partes em 29 de janeiro de 2016. O referido valor deverá ser compensado com o valor dos juros transcorridos sobre o valor da construção pago pelo Estado no final de 2011, resultando num valor líquido de 8 milhões de euros, dos quais 3 milhões de euros correspondem à devolução do valor da caução acionada pelo Estado em 2014.

Paralelamente, o Estado recorreu para o Tribunal Central Administrativo Sul da decisão do tribunal arbitral na qual este se declarou competente para decidir sobre a legalidade do despacho de rescisão do contrato de concessão, tendo, não obstante, o tribunal arbitral decidido prosseguir o respetivo processo e não o suspender na pendência da decisão desse recurso, que se aguarda.

Posteriormente, em abril de 2016, a concessionária interpôs também recurso junto do Tribunal Central Administrativo Sul, solicitando a declaração de nulidade do acórdão arbitral mencionado *supra*, aguardando-se a respetiva decisão.

### 3.8.2. Brisal – Auto-estradas de Portugal S.A.

Na sequência do pedido indemnizatório apresentado pela concessionária, em fevereiro de 2012, no montante de 1.022 milhões de euros, relativamente à quebra de tráfego e à introdução de dois custos não previstos no contrato de concessão<sup>25</sup>, foi proferido acórdão pelo tribunal arbitral no dia 15 de abril de 2015, nos termos do qual o tribunal decidiu condenar o Estado a compensar a concessionária pelo decréscimo das receitas, através do pagamento de 22,15 milhões de euros, relativamente ao período entre julho de 2010 e dezembro de 2014, e de 6,57 milhões de euros a pagar em dezembro de cada ano até ao termo do contrato de concessão, entre outras decisões<sup>26</sup>.

---

<sup>25</sup> Tendo a quebra de tráfego sido alegadamente motivada pelo atraso na entrada em funcionamento do troço Angeja-Estarreja da A29 e pela introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem na concessão da Costa de Prata e respeitando os custos introduzidos à TRIR e à taxa paga à SIEV.

<sup>26</sup> O Estado foi ainda condenado: (i) a devolver 109,6 milhares de euros relativos aos pagamentos efetuados pela concessionária a título de TRIR e a devolver as quantias que venham a ser pagas a este título, até ao termo do contrato de concessão; e (ii) a devolver 10,4 milhares de euros pelas taxas SIEV pagas pela concessionária e a devolver, no futuro e enquanto não houver prestação efetiva do serviço público, as quantias que venham a ser pagas por esta. Note-se, ainda, que o tribunal arbitral determinou que o caso base deverá passar a refletir a reposição descrita *supra*, devendo a compensação decorrente da introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem na concessão da Costa de Prata ser contabilizada no

O Estado Português entendeu existir nulidade parcial da decisão arbitral na parte em que condenou o concedente no pagamento anual de 6,57 milhões de euros, pelo que deu entrada no Tribunal Central Administrativo Sul, em 12 de junho de 2015, ação visando a declaração de nulidade parcial do acórdão arbitral, relativamente à qual foi apresentada contestação pela concessionária.

No final de março de 2016, o Tribunal Central Administrativo Sul negou provimento à ação intentada pelo Estado, tendo desta decisão sido interposto recurso pelo Estado para o Supremo Tribunal Administrativo, que ordenou que o processo baixasse ao Tribunal Central Administrativo Sul para que este decidisse se admitia apelação ou convalidação da revista em reclamação. Ambos os pedidos foram rejeitados, do que se apresentou nova reclamação<sup>27</sup>.

### **3.8.3. Elos – Ligações de Alta Velocidade, S.A.**

Em fevereiro de 2014 foi constituído o tribunal arbitral para a avaliação do pedido de indemnização apresentado pela Elos – Ligações de Alta Velocidade, S.A., na sequência da recusa de visto por parte do Tribunal de Contas ao contrato de concessão do projeto, construção, financiamento, manutenção e disponibilização de infraestruturas ferroviárias no troço Poceirão-Caia e ainda do projeto, construção, financiamento, manutenção, disponibilização e exploração da estação de Évora. O pedido de indemnização reportou-se aos custos incorridos pela concessionária até à data da recusa de visto, que a Elos – Ligações de Alta Velocidade, S.A. quantificou em cerca de 169 milhões de euros.

Em julho de 2016 foi proferido acórdão pelo qual o Estado foi condenado a pagar à concessionária uma indemnização no valor de aproximadamente 150 milhões de euros.

Em face desta decisão, o Estado Português **(i)** intentou, junto do Tribunal Central Administrativo Sul, ação de anulação de sentença e **(ii)** recorreu para o Tribunal Constitucional, no qual se encontra ainda pendente uma reclamação para a conferência desse tribunal quanto a um dos fundamentos do recurso, não existindo ainda decisão quanto a estes processos.

---

VAL das mesmas, para efeitos de determinação do prazo da Concessão, nos termos previstos no contrato de concessão.

<sup>27</sup> À data de publicação do presente Boletim, já era conhecida a decisão de rejeição deste pedido pelo Tribunal Central Administrativo Sul, encontrando-se pendente reclamação para o Presidente do Supremo Tribunal Administrativo da não admissão da apelação.

## 4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

### 4.1. Síntese do trimestre

Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por setor, no 4.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2016	2T2016	3T2016	4T2016	Peso no Total (4T)	4T2015	Δ 4T2016 / 4T2015
<b>Ferrovíarias</b>	<b>2.276</b>	<b>-1</b>	<b>4.200</b>	<b>2.025</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>	<b>n.a.</b>
<b>Segurança</b>	<b>10.190</b>	<b>9.554</b>	<b>10.667</b>	<b>10.783</b>	<b>2%</b>	<b>8.158</b>	<b>32%</b>
<b>Saúde</b>	<b>89.962</b>	<b>94.633</b>	<b>120.461</b>	<b>137.079</b>	<b>26%</b>	<b>119.983</b>	<b>14%</b>
<b>Infraestruturas</b>	<b>17.481</b>	<b>17.481</b>	<b>24.551</b>	<b>17.481</b>	<b>3%</b>	<b>20.617</b>	<b>-15%</b>
<b>Estabelecimento</b>	<b>72.481</b>	<b>77.152</b>	<b>95.910</b>	<b>119.598</b>	<b>22%</b>	<b>99.367</b>	<b>20%</b>
<i>Pag. Contratuais</i>	69.766	71.386	79.546	75.155	14%	71.500	5%
<i>Pag. Protocolos</i>	2.716	2.619	7.767	6.693	1%	7.361	-9%
<i>Pag. Reconciliação</i>	0	3.147	8.597	37.750	7%	20.506	84%
<b>Rodoviárias</b>	<b>366.709</b>	<b>254.001</b>	<b>203.544</b>	<b>387.047</b>	<b>72%</b>	<b>270.422</b>	<b>43%</b>
Subconcessões	164.517	98.702	138.534	217.603	41%	172.435	26%
Concessões	198.922	151.307	70.607	171.215	32%	82.531	107%
Túnel do Marão	3.270	3.992	-5.596	-1.771	0%	15.456	-111%
<b>Total dos encargos</b>	<b>441.866</b>	<b>335.105</b>	<b>305.226</b>	<b>469.555</b>	<b>87%</b>	<b>330.481</b>	<b>42%</b>
<i>Pag. Disponibilidade <sup>(1)</sup></i>	420.779	310.735	287.752	385.713	72%	292.190	32%
<i>Custos de Cobrança <sup>(2)</sup></i>	7.250	9.192	14.831	12.166	2%	-12.939	194%
<i>Pag. Serviço</i>	10.567	6.316	9.486	32.868	6%	7.305	350%
<i>Compensações <sup>(3)</sup></i>	0	4.073	-3.401	38.594	7%	28.469	36%
<i>Túnel do Marão</i>	3.270	4.789	-3.442	215	0%	15.456	-99%
<b>Total das Receitas <sup>(4)</sup></b>	<b>75.158</b>	<b>81.104</b>	<b>101.681</b>	<b>82.508</b>	<b>15%</b>	<b>60.059</b>	<b>37%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>469.137</b>	<b>358.187</b>	<b>338.872</b>	<b>536.934</b>	<b>100%</b>	<b>398.564</b>	<b>35%</b>
<b>Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP <sup>(5)</sup></b>	<b>471.042</b>	<b>358.364</b>	<b>350.481</b>	<b>542.372</b>		<b>388.108</b>	<b>40%</b>

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

Notas: <sup>(1)</sup> Em 2015, inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT, antes da alteração dos respetivos contratos de concessão.

<sup>(2)</sup> Inclui encargos diretos da IP (troços da A23 e A21).

<sup>(3)</sup> No 4.º trimestre de 2016, esta rubrica inclui (i) as compensações pagas às concessionárias do Algarve, do Oeste, da Beira Interior, do Norte Litoral, do Interior Norte e do Litoral Centro, relativas a reembolsos da TRIR/SIEV, no montante de 0,6 milhões de euros; e (ii) as compensações pagas, no âmbito da execução de sentenças de processos arbitrais, às concessionárias do Oeste e do Litoral Centro, nos montantes de 29,6 milhões de euros e 8,3 milhões de euros, respetivamente. No 4.º trimestre de 2015, esta rubrica inclui, designadamente, as compensações pagas às concessionárias do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte, relativas a (i) TRIR, no montante de 0,9 milhões de euros; e (ii) a grandes reparações de pavimento, no montante de 19,4 milhões de euros, bem como as compensações pagas à concessionária do Litoral Centro, no valor de 8,1 milhões de euros, no âmbito da execução das sentenças dos processos arbitrais.

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

<sup>(5)</sup> Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

No 4.º trimestre de 2016, o montante de encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP ascendeu a 536,9 milhões de euros, montante que representa um aumento de 35% face ao período homólogo de 2015, tendo a tendência de acréscimo registada sido transversal a todos os setores analisados.

No setor rodoviário, a evolução homóloga do 4.º trimestre de 2016 caracterizou-se por um acréscimo de 43% do total de encargos líquidos, resultante do acréscimo generalizado dos pagamentos efetuados tanto às concessionárias, como às subconcessionárias, podendo o mesmo ser explicado, em grande medida, pelos seguintes fatores<sup>28</sup>:

- (i) Não verificação do fluxo financeiro a favor da IP, que teve lugar, apenas e isoladamente no 4.º trimestre de 2015, no âmbito do encontro de contas relativo à entrada em vigor, com efeitos retroativos, do contrato de concessão alterado da Beira Interior;
- (ii) Início do pagamento da remuneração da subconcessionária do Baixo Alentejo, nos termos do contrato de subconcessão em vigor;
- (iii) Pagamento de uma compensação à concessionária do Oeste, no âmbito da execução de uma decisão do tribunal arbitral;
- (iv) Pagamento de um acerto de contas efetuado à subconcessionária da Transmontana, relativo à remuneração por disponibilidade de períodos anteriores, ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor;
- (v) Realização de pagamentos à subconcessionária do Algarve Litoral por conta da remuneração, nos termos do contrato de subconcessão em vigor;
- (vi) Não verificação do fluxo financeiro referente a um conjunto de pagamentos de algumas concessionárias à IP, que teve lugar, apenas e isoladamente, em 2015, no âmbito de encontros de contas relativos à entrada em vigor, com efeitos retroativos, dos contratos de concessão alterados; e
- (vii) Aplicação, na maioria das concessões e subconcessões, de tarifas por disponibilidade de valor superior ao fixado para 2015, de acordo com o previsto nos respetivos contratos<sup>29</sup>.

---

<sup>28</sup> Conforme se encontra devidamente detalhado no ponto “4.3.1. Setor Rodoviário”.

<sup>29</sup> Recorde-se que os pagamentos por disponibilidade não são lineares ao longo do tempo, estando contratualmente prevista uma distribuição temporal dos mesmos não necessariamente uniforme.

Em sentido contrário, destacam-se os seguintes eventos:

- (i) Não verificação do fluxo financeiro a favor da subconcessionária do Litoral Oeste referente a acertos aos pagamentos por disponibilidade relativos a 2014 e ao 1.º semestre de 2015, que teve lugar, apenas e isoladamente no 4.º trimestre de 2015;
- (ii) Diminuição dos pagamentos por disponibilidade à concessionária do Interior Norte e à subconcessionária do Pinhal Interior, nos termos dos respetivos contratos;
- (iii) Diminuição dos encargos registados com o Túnel do Marão, na sequência da conclusão da sua construção;
- (iv) Aplicação do regime de pagamentos por conta da remuneração anual por disponibilidade, consagrado nos contratos de concessão renegociados<sup>30</sup>, mediante a retenção, pelas concessionárias, das receitas líquidas de portagem da titularidade da IP, do qual resultou a dedução, aos pagamentos devidos neste trimestre, de montantes retidos e não utilizados anteriormente; e
- (v) Inexistência de encargos relativos a grandes reparações de pavimento, ao contrário do verificado no 4.º trimestre de 2015.

No que respeita ao setor da saúde assistiu-se, no trimestre em análise, a um acréscimo da ordem dos 14% dos encargos líquidos face ao período homólogo do ano anterior, reflexo, sobretudo:

- (i) Do aumento dos pagamentos de reconciliação efetuados às EG Estabelecimento dos Hospitais de Braga, de Loures e de Vila Franca de Xira (referentes à atividade de 2015), comparativamente com os pagamentos efetuados no período homólogo anterior (referentes à atividade de 2014);
- (ii) Da realização do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2015 à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais no 4.º trimestre de 2016, sem paralelo no período homólogo anterior, dado que o pagamento de reconciliação referente à atividade de 2014 foi realizado no 3.º trimestre de 2015; e

---

<sup>30</sup> Com exceção do contrato de concessão da Beira Interior, em que a titularidade das receitas de portagem é da concessionária.

- (iii) Da atualização do valor dos duodécimos devidos ao abrigo dos contratos de gestão a cada uma das quatro EG Estabelecimento, em função da produção clínica hospitalar contratada.

Em sentido contrário, destacam-se:

- (i) A inexistência de pagamentos à EG Estabelecimento do Hospital de Braga referentes aos protocolos VIH/SIDA e de esclerose múltipla, por força da não renovação destes protocolos em 2016; e
- (ii) A redução dos encargos com as EG Edifício, justificada, sobretudo, pelo facto de, no caso do Hospital de Vila Franca de Xira, o pagamento de reconciliação relativo a 2015 ter sido efetuado no 3.º trimestre de 2016, quando em 2015, tal pagamento (referente a 2014) havia ocorrido no 4.º trimestre.

No caso do setor ferroviário, o acréscimo registado nos encargos líquidos deve-se ao facto de, ao contrário do que se verificou no 4.º trimestre de 2016, no período homólogo anterior não ter sido paga qualquer compensação à concessionária do MST, devido a uma diferente calendarização dos pagamentos.

Em linha com o verificado nos demais setores, no setor da segurança, assistiu-se, no 4.º trimestre de 2016, a um acréscimo dos encargos líquidos (de 32%), refletindo, sobretudo, a diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado Português, decorrente do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período, isto não obstante a diminuição da remuneração por disponibilidade, com efeitos a 1 de janeiro de 2015, resultante da entrada em vigor do aditamento ao contrato SIRESP.

## 4.2. Síntese do ano de 2016

Durante o ano de 2016, os encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP ascenderam a 1.703,1 milhões de euros, o que se traduz, em termos de execução orçamental, num valor ligeiramente superior (em cerca de 1%) ao previsto no Relatório do OE2016.

Quadro 3 – Encargos líquidos com as PPP, por setor, em 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	2016	Peso no Total	2015	Δ 2016 / 2015	2016P <sup>(1)</sup>	% Execução
<b>Ferrovíarias</b>	<b>8.500</b>	<b>0%</b>	<b>8.493</b>	<b>0%</b>	<b>8.540</b>	<b>100%</b>
<b>Segurança</b>	<b>41.194</b>	<b>2%</b>	<b>43.980</b>	<b>-6%</b>	<b>48.861</b>	<b>84%</b>
<b>Saúde</b>	<b>442.135</b>	<b>26%</b>	<b>429.024</b>	<b>3%</b>	<b>426.197</b>	<b>104%</b>
<b>Infraestruturas</b>	<b>76.993</b>	<b>5%</b>	<b>79.258</b>	<b>-3%</b>	<b>77.227</b>	<b>100%</b>
<b>Estabelecimento</b>	<b>365.142</b>	<b>21%</b>	<b>349.767</b>	<b>4%</b>	<b>348.970</b>	<b>105%</b>
<i>Pag. Contratuais</i>	295.853	17%	284.742	4%		
<i>Pag. Protocolos</i>	19.796	1%	22.948	-14%		
<i>Pag. Reconciliação</i>	49.493	3%	42.077	18%		
<b>Rodoviárias</b>	<b>1.211.301</b>	<b>71%</b>	<b>1.040.200</b>	<b>16%</b>	<b>1.206.488</b>	<b>100%</b>
Subconcessões	619.356	36%	488.264	27%		
Concessões	592.050	35%	495.788	19%		
Túnel do Marão	-105	0%	56.147	n.a.		
<b>Total dos encargos</b>	<b>1.551.752</b>	<b>91%</b>	<b>1.359.399</b>	<b>14%</b>	<b>1.536.735</b>	<b>101%</b>
<i>Pag. Disponibilidade<sup>(2)</sup></i>	1.404.979	82%	1.198.227	17%		
<i>Custos de Cobrança</i>	43.439	3%	19.858	119%		
<i>Pag. Serviço</i>	59.237	3%	26.433	124%		
<i>Compensações<sup>(3)</sup></i>	39.265	2%	58.734	-33%		
<i>Túnel do Marão</i>	4.832	0%	56.147	-91%		
<b>Total das Receitas<sup>(4)</sup></b>	<b>340.451</b>	<b>20%</b>	<b>319.199</b>	<b>7%</b>	<b>330.247</b>	<b>103%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.703.130</b>	<b>100%</b>	<b>1.521.697</b>	<b>12%</b>	<b>1.690.087</b>	<b>101%</b>
<b>Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP <sup>(5)</sup></b>	<b>1.722.258</b>		<b>1.485.069</b>	<b>16%</b>	<b>1.709.085</b>	<b>101%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e dados constantes do Relatório do OE2016.

Notas: <sup>(1)</sup> Os valores previstos para 2016 estão de acordo com o Relatório do OE2016.

<sup>(2)</sup> Em 2015, inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT, antes da alteração dos respetivos contratos de concessão.

<sup>(3)</sup> Em 2016, esta rubrica inclui (i) as compensações pagas às concessionárias do Algarve, do Oeste, da Beira Interior, do Norte Litoral, do Interior Norte e do Litoral Centro, relativas a reembolsos da TRIR/SIEV, no montante de 0,6 milhões de euros; e (ii) as compensações pagas no âmbito da execução de sentenças de processos arbitrais às concessionárias do Oeste e do Litoral Centro, nos montantes de 29,6 milhões de euros e 8,3 milhões de euros, respetivamente. Em 2015, esta rubrica inclui, designadamente, as compensações pagas às concessionárias do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte, relativas a (i) TRIR, no montante de 1,1 milhões de euros; e (ii) a grandes reparações de pavimento, no montante de 19,4 milhões de euros, bem como as compensações pagas à concessionária do Litoral Centro, no valor de 38 milhões de euros, no âmbito da execução das sentenças dos processos arbitrais.

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

<sup>(5)</sup> Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

O desvio face ao valor orçamentado ficou a dever-se:

- *Por um lado*, ao setor da saúde, que registou um volume de produção hospitalar superior ao previsto, justificando-se, por esta via, um também maior montante de encargos; e
- *Por outro lado*, e em sentido contrário, ao setor da segurança, onde o nível de encargos efetivamente liquidados foi inferior ao valor previsto no Relatório do OE2016, por via, sobretudo, das diferenças ao nível do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos dos vários períodos.

Em termos de evolução, os encargos líquidos apresentaram em 2016, face ao verificado no ano anterior, um acréscimo mais acentuado (de 12%), decorrente, essencialmente, do aumento dos encargos líquidos com as parcerias do setor rodoviário.

Com efeito, no setor rodoviário os encargos líquidos registaram um aumento de aproximadamente 171,1 milhões de euros, explicado, fundamentalmente, pelos seguintes fatores ocorridos em 2016:

- (i) Início do pagamento da remuneração da subconcessionária do Baixo Alentejo, nos termos do contrato de subconcessão em vigor;
- (ii) Aumento dos encargos com a concessionária da Beira Interior, pelo efeito conjugado da não verificação do fluxo financeiro a favor da IP, que teve lugar, apenas e isoladamente em 2015, no âmbito do encontro de contas relativo à entrada em vigor, com efeitos retroativos, do respetivo contrato de concessão alterado, e do montante mais elevado do pagamento anual devido pelo concedente para 2016 ao abrigo deste contrato;
- (iii) Aumento dos pagamentos efetuados à subconcessionária do Pinhal Interior, uma vez que 2016 foi o primeiro ano completo de remuneração da subconcessionária e incluiu o pagamento de reconciliação do ano anterior;
- (iv) Pagamento de uma compensação à concessionária do Oeste, no âmbito da execução de uma decisão do tribunal arbitral;
- (v) Realização de pagamentos à subconcessionária do Algarve Litoral por conta da remuneração, nos termos do contrato de subconcessão em vigor;
- (vi) Pagamento de um acerto de contas efetuado à subconcessionária da Transmontana, relativo à remuneração por disponibilidade de períodos anteriores, ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor;



- (vii) Não verificação do fluxo financeiro referente a um conjunto de pagamentos de algumas concessionárias a favor da IP, que teve lugar, apenas e isoladamente em 2015, no âmbito de encontros de contas relativos à entrada em vigor, com efeitos retroativos, dos contratos de concessão alterados;
- (viii) Aplicação do regime de pagamentos por conta da remuneração anual por disponibilidade, consagrado nos contratos de concessão renegociados<sup>31</sup>, mediante a retenção, pelas concessionárias, das receitas líquidas de portagem da titularidade da IP, do qual resultou, em alguns casos, a retenção, em 2016, de receitas de montante superior ao dos pagamentos devidos nesse ano, a abater posteriormente; e
- (ix) Aplicação, na maioria das concessões e subconcessões, de tarifas por disponibilidade de valor superior ao fixado para 2015, de acordo com o previsto nos respetivos contratos.

Importa mencionar, contudo, que os referidos efeitos foram parcialmente mitigados, no mesmo ano, pelos seguintes fatores:

- (i) Redução significativa dos encargos incorridos com a construção do Túnel do Marão, na sequência da conclusão dos respetivos trabalhos de construção no decurso de 2016, destacando-se ainda o posterior início de cobrança de taxas de portagem;
- (ii) Diminuição dos pagamentos por disponibilidade à concessionária do Interior Norte, resultante da aplicação da tarifa contratualmente prevista, de valor inferior ao de 2015;
- (iii) Diminuição das compensações pagas à concessionária do Litoral Centro no âmbito da execução de sentenças arbitrais;
- (iv) Não verificação do fluxo financeiro a favor da subconcessionária do Litoral Oeste referente a acertos aos pagamentos por disponibilidade relativos a 2014 e ao 1.º semestre de 2015, que teve lugar, apenas e isoladamente em 2015; e
- (v) Inexistência de encargos relativos a grandes reparações de pavimento, ao contrário do verificado em 2015.

---

<sup>31</sup> Com exceção do contrato de concessão da Beira Interior, em que a titularidade das receitas de portagem é da concessionária.

Relativamente ao setor da saúde, as respetivas PPP representaram 442,1 milhões de euros de encargos para o setor público, correspondendo a um acréscimo de 3% comparativamente ao período homólogo anterior, resultante do aumento dos encargos com as EG Estabelecimento (4%), não obstante a redução dos encargos com as EG Edifício (3%).

O aumento dos encargos com as EG Estabelecimento é explicado, em grande medida, pelo efeito combinado dos seguintes fatores em 2016:

- (i) Aumento dos pagamentos de reconciliação efetuados às EG Estabelecimento dos Hospitais de Braga, de Loures e de Vila Franca de Xira (relativos à atividade de 2015) face aos pagamentos de reconciliação efetuados em 2015 (respeitantes à atividade de 2014);
- (ii) Atualização do valor dos duodécimos devidos ao abrigo dos contratos de gestão, reflexo do maior nível de produção contratada;
- (iii) Aumento dos pagamentos realizados no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica, dado que 2016 foi o primeiro ano completo de pagamentos ao abrigo deste programa;
- (iv) Realização do acerto final referente ao pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2014 da EG Estabelecimento do Hospital de Braga;
- (v) Aumento dos pagamentos realizados à EG Estabelecimento do Hospital de Braga ao abrigo do programa específico de financiamento referente às doenças lisossomais, comparativamente com os realizados no ano anterior.

mitigados pela

- (vi) Não renovação, pela ARS Norte, dos protocolos celebrados com a EG Estabelecimento do Hospital de Braga no âmbito do VIH/SIDA e da esclerose múltipla, levando a que os pagamentos efetuados em 2015 a este título não tenham tido paralelo em 2016;
- (vii) Diminuição do pagamento de reconciliação efetuado à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais (referente à atividade de 2015), comparativamente com o pagamento efetuado no período homólogo anterior (referente à atividade de 2014); e pela
- (viii) Liquidação pela EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, a favor do parceiro público, dos acertos referentes aos protocolos VIH/SIDA de 2014 e 2015, sem paralelo em 2015.

Por outro lado, e no que diz respeito aos encargos com as EG Edifício, a redução verificada em 2016, face ao período homólogo anterior, deve-se, essencialmente, à diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos às EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira e do Hospital de Cascais.

No que respeita ao setor ferroviário, os encargos registados em 2016 permaneceram praticamente idênticos face aos verificados no ano anterior, ascendendo a cerca de 8,5 milhões de euros. Note-se que os pagamentos relativos à concessão do MST são originados pelos desvios verificados entre o nível de tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão. Apesar de as compensações pagas em 2016 terem sido calculadas com base num *gap* de tráfego inferior ao diferencial de tráfego que serviu de base ao cálculo da compensação paga em 2015, os encargos com a concessão do MST foram praticamente idênticos em ambos os anos, na sequência da atualização monetária anual da tarifa contratualmente prevista<sup>32</sup>.

No setor da segurança, os encargos do erário público apresentaram um decréscimo, de cerca de 6%, justificado sobretudo pelo início da produção de efeitos do aditamento ao contrato SIRESP<sup>33</sup>, que determinou a diminuição da remuneração por disponibilidade, com efeitos a 1 de janeiro de 2015, isto não obstante a diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado, decorrente do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período.

O *Gráfico 4* seguinte reflete a evolução anual dos encargos líquidos com PPP no período compreendido entre 2011 e 2016. Merece destaque, o facto de os valores relativos aos anos de 2014, 2015 e 2016 evidenciarem um aumento significativo face aos dois anos anteriores, sendo este aumento em grande medida justificado pelo setor rodoviário, que aumentou o seu peso relativo de 63%, em 2012, para 71%, em 2016. Na origem desta evolução encontra-se o pagamento extraordinário, realizado em 2014, relativo à transferência da A21 por parte da IP, o investimento realizado no Túnel do Marão, em 2015, bem como o início faseado, a partir de 2014, do pagamento dos encargos associados à maioria das subconcessões da IP, as quais foram lançadas no período compreendido entre 2007 e 2010.

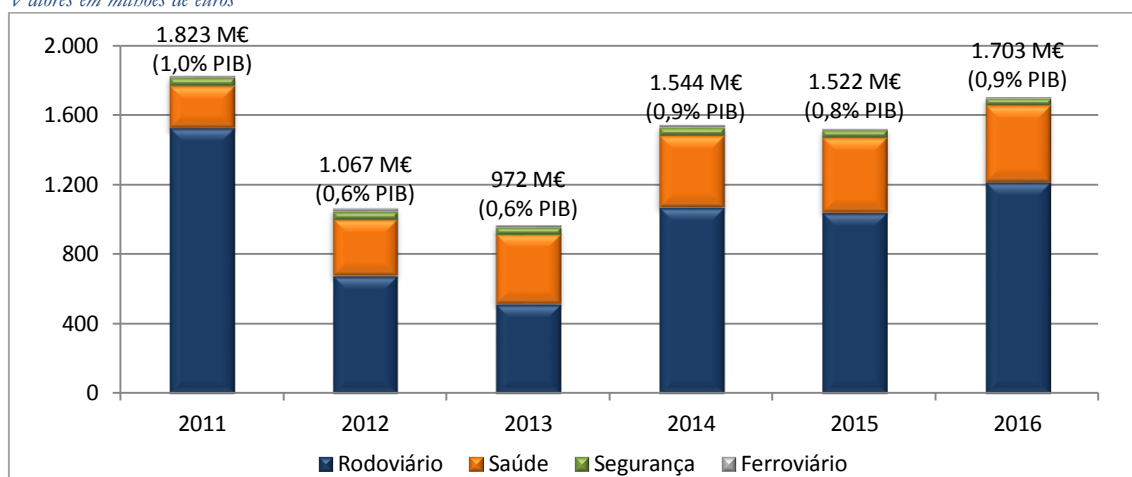
<sup>32</sup> De 98% do índice de preços no consumidor, sem habitação, para o continente, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, I.P. no mês imediatamente anterior ao início de cada ano civil.

<sup>33</sup> O início da produção de efeitos do aditamento ao contrato SIRESP, celebrado a 29 de dezembro de 2015 no contexto da renegociação desta PPP, verificou-se após ter sido comunicada, em 10 de março de 2016, a decisão do Tribunal de Contas de não sujeitar o mesmo a procedimento de fiscalização prévia, nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo.

A este respeito, importa referir que tal situação decorre da dilação dos pagamentos às subconcessionárias contemplada contratualmente, não se tratando portanto de um fator não previsto ou desenquadrado do acordado entre as partes.

Gráfico 4 – Evolução dos encargos líquidos do universo de PPP no período de 2011 a 2016

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e INE – Instituto Nacional de Estatística, I.P..

### 4.3. Análise Setorial dos fluxos financeiros

#### 4.3.1. Setor Rodoviário

##### 4.3.1.1. Tipologia dos fluxos financeiros

Os fluxos financeiros associados ao setor rodoviário apresentam diferentes naturezas, sendo essencial para a sua compreensão detalhar a composição do universo de PPP do setor, constituído por 14 concessões do Estado Português<sup>34</sup> e por 7 subconcessões diretamente atribuídas pela IP, bem como as principais características do sistema de remuneração associado a cada tipo de parceria.

No caso das concessões do Estado Português, importa referir que, nos termos do contrato de concessão geral da rede rodoviária nacional, a IP é responsável pela realização dos pagamentos que incumbem ao Estado nas concessões rodoviárias, sendo ainda titular, sujeito ao disposto em cada contrato, das respetivas receitas de portagem.

Tendo em conta a natureza dos fluxos financeiros que lhe estão associados, de acordo com os contratos de concessão em vigor<sup>35</sup>, as PPP podem ser divididas em 3 grupos:

- *Concessões remuneradas com base num regime de disponibilidade das vias*: este grupo engloba seis Ex-SCUT (Costa de Prata, Norte Litoral, Grande Porto, Beira Litoral/Beira Alta, Algarve e Interior Norte) e duas concessões originariamente de portagem real (Norte e Grande Lisboa).

A remuneração destas PPP é, atualmente, composta por um pagamento relativo à disponibilidade da infraestrutura (em alguns casos parcialmente indexado à inflação), ajustado quer pelas deduções relativas a falhas de disponibilidade, quer pelo impacto (positivo ou negativo) da evolução dos índices de sinistralidade, nos termos contratualmente previstos.

Prevê-se ainda que os encargos com a realização de grandes reparações de pavimento sejam suportados pelo concedente, nos termos previstos nos contratos de concessão (que deixaram de incluir o provisionamento antecipado destes encargos com base em previsões de ocorrência, para preverem o respetivo pagamento apenas se e quando efetivamente necessária e realizada a intervenção).

---

<sup>34</sup> Onde se incluem 7 Ex-SCUT e 7 autoestradas originalmente de portagem real.

<sup>35</sup> Nove dos quais alterados na sequência de processos negociais terminados em 2015.

No caso das Ex-SCUT, a IP suporta ainda os encargos com a prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem, nos termos dos contratos de prestação de serviços celebrados para o efeito.

- *Concessão da Beira Interior*: apresenta um esquema remuneratório assente, em primeira linha, nas receitas de portagem, cuja titularidade foi transferida para a concessionária, conjugado com pagamentos anuais do concedente, nos termos contratualmente previstos.
- *Concessões de portagem real*: incluem-se aqui as concessões Douro Litoral, Litoral Centro, Oeste, Brisa e Lusoponte, as quais mantêm atualmente um sistema remuneratório baseado nas receitas de portagem cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores da infraestrutura, não apresentando, portanto, fluxos financeiros (correntes) para o setor público, sem prejuízo da existência de fluxos financeiros nos dois sentidos, relativos à Lusoponte, em função das alterações contratuais entretanto ocorridas.

No que concerne às subconcessões da IP, e não obstante os modelos remuneratórios de cada PPP não serem homogêneos, podem ser identificadas as seguintes componentes remuneratórias:

- Pagamentos por disponibilidade das vias;
- Pagamentos por serviço (remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura);
- Responsabilidades associadas aos pagamentos contingentes, decorrentes da reformulação dos modelos financeiros, que ocorreu previamente à assinatura dos contratos de subconcessão reformados, em 2009 e 2010, na sequência das significativas alterações verificadas nos mercados financeiros entre o momento do lançamento dos concursos e o momento da contratação final, muito embora estes pagamentos não se encontrem a ser pagos pela IP, não tendo assim tido repercussões no período em análise<sup>36</sup>;

---

<sup>36</sup> Note-se que, em face do Relatório de Auditoria n.º 15/2012, da 2.ª Secção do Tribunal de Contas, relativo ao *Modelo de Gestão, Financiamento e Regulação do Sector Rodoviário*, afigura-se ainda incerto o tratamento a ser dado às compensações contingentes, das quais podem decorrer responsabilidades financeiras significativas.

- Deduções relativas a falhas de desempenho e de disponibilidade, assim como penalidades associadas a externalidades ambientais e de sinistralidade (estes valores são deduzidos aos valores da remuneração anual total auferida pela subconcessionária).

Assinale-se, ainda, que o produto da cobrança de taxas de portagem nas subconcessões da IP, nos casos em que exista, constitui uma receita desta.

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

- Encargos do setor público:
  - Pagamentos por disponibilidade das vias;
  - Pagamentos à concessionária da Beira Interior;
  - Pagamentos por serviço;
  - Encargos associados ao serviço de cobrança de taxas de portagem;
  - Encargos suportados com a realização de grandes reparações de pavimento, de acordo com o modelo de financiamento em vigor; e
  - Responsabilidades associadas aos pagamentos contingentes, ajustados de eventuais deduções previstas contratualmente.
- Receitas do setor público:
  - Produto da cobrança de taxas de portagem efetuada nas concessões, com exceção da concessão da Beira Interior, e nas subconcessões; e
  - Outras receitas, designadamente as decorrentes dos sistemas de partilha de benefícios ou receitas, quando aplicável.

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

económico-financeira do mesmo<sup>37</sup> e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

#### 4.3.1.2. *Evolução da procura*

No período compreendido entre 2011 e 2016, a evolução da procura, medida em termos do valor médio anual do TMDM, caracterizou-se por um decréscimo de 2% em termos globais.

Não obstante, importa assinalar a existência de dois momentos distintos ao longo deste período: *por um lado* o período entre 2011 e 2013, onde se assistiu a uma tendência de decréscimo acentuado do tráfego registado nas concessões rodoviárias em análise (registando-se diminuições do TMDM médio anual de cerca de 15% e 10%, respetivamente, em 2012 e 2013); *por outro lado*, o período correspondente aos últimos três anos analisados, onde se verificou já uma tendência de recuperação dos níveis de tráfego (registando o TMDM médio anual aumentos de 9%, 11% e 5%, em 2014, 2015 e 2016, respetivamente), mantendo-se, ainda assim, em níveis inferiores aos observados em 2011.

A queda do tráfego, verificada em 2012 e 2013, poderá de certa forma explicar-se, não só pela conjuntura económica adversa que o país então vivia, mas também pelo impacto da introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem nas 7 Ex-SCUT, de uma forma faseada entre 2010 e 2011<sup>38</sup>. Não pode, contudo, associar-se a quebra de tráfego em exclusivo ao referido início da cobrança de taxas de portagem, dada a quebra generalizada e contínua ocorrida na restante rede rodoviária, tanto em 2012 como em 2013.

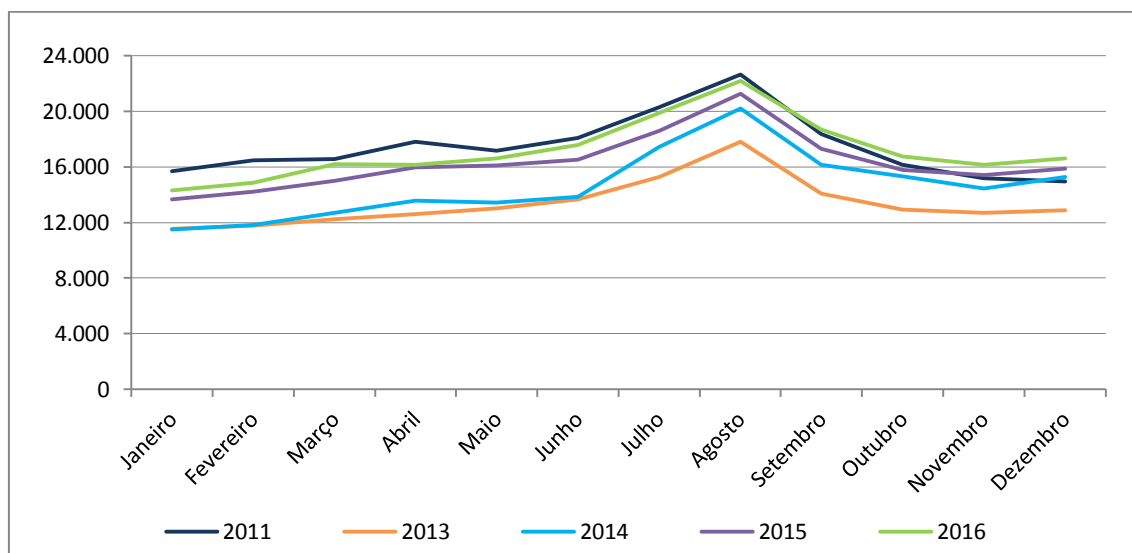
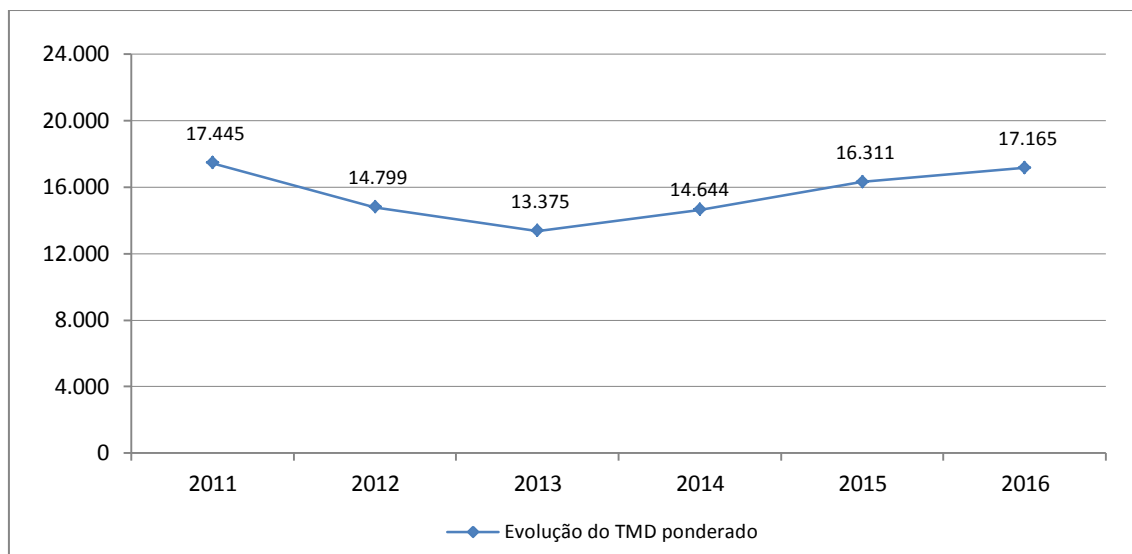
---

<sup>37</sup> Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

<sup>38</sup> No caso das concessões da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral, a introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem ocorreu em outubro de 2010, enquanto nas restantes 4 Ex-SCUT (Beira Interior, Beira Litoral/Beira Alta, Interior Norte e Algarve) essa cobrança só se iniciou no final do ano de 2011.



Gráfico 5 – Evolução do TMDM médio anual



Fonte: IMT - Relatórios de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas (1.º, 2.º, 3.º e 4.º trimestres de 2012-2016). Os dados relativos ao ano de 2016, disponibilizados pelo IMT, correspondem ainda a dados provisórios.

### 4.3.1.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 4 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2016	2T2016	3T2016	4T2016	Peso no Total (4T)	4T2015	Δ 4T2016 / 4T2015
<b>Encargos Brutos</b>	<b>441.866</b>	<b>335.105</b>	<b>305.226</b>	<b>469.555</b>	<b>100%</b>	<b>330.481</b>	<b>42%</b>
Pagamentos por Disponibilidade	420.779	310.735	287.752	385.713	82%	292.190	32%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT) <sup>(1)</sup>	261.677	212.555	151.605	194.454	41%	121.484	60%
Portagem Real	63.352	38.928	32.742	33.734	7%	23.624	43%
Ex-SCUT	198.325	173.627	118.863	160.720	34%	97.860	64%
Subconcessões	159.103	98.180	136.147	191.259	41%	170.705	12%
Pagamento por serviço (Subconcessões)	10.567	6.316	9.486	32.868	7%	7.305	350%
Custos com serviço de cobrança de portagem	7.250	9.192	14.831	12.166	3%	-12.939	194%
Ex-SCUT	7.277	7.642	14.061	10.855	2%	-13.699	179%
Outros <sup>(2)</sup>	-27	1.551	770	1.311	0%	760	73%
Encargos Túnel do Marão	3.270	4.789	-3.442	215	0%	15.456	-99%
Compensações/REF's	0	4.073	-3.401	38.594	8%	28.469	36%
Lusoponte	0	3.892	-4.011	55	0%	54	2%
Outros <sup>(3)</sup>	0	181	610	38.538	8%	28.415	36%
<b>Receitas de Portagem</b>	<b>75.158</b>	<b>81.104</b>	<b>101.681</b>	<b>82.508</b>	<b>18%</b>	<b>60.059</b>	<b>37%</b>
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	63.299	68.431	85.187	69.007	15%	47.594	45%
Subconcessões	5.153	5.794	7.099	6.523	1%	5.576	17%
Outros <sup>(4)</sup>	6.706	6.879	9.395	6.977	1%	6.890	1%
<b>Encargos Líquidos totais</b>	<b>366.709</b>	<b>254.001</b>	<b>203.544</b>	<b>387.047</b>	<b>82%</b>	<b>270.422</b>	<b>43%</b>
<b>Taxa de Cobertura</b>	<b>17%</b>	<b>24%</b>	<b>33%</b>	<b>18%</b>		<b>18%</b>	
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	24%	31%	51%	34%		44%	
Subconcessões	3%	6%	5%	3%		3%	
<b>Subtotal - Encargos Brutos excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP <sup>(5)</sup></b>	<b>438.662</b>	<b>328.860</b>	<b>308.111</b>	<b>468.058</b>		<b>314.485</b>	<b>49%</b>
<b>Subtotal - Receitas de Portagem excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP <sup>(5)</sup></b>	<b>70.048</b>	<b>74.682</b>	<b>92.958</b>	<b>75.573</b>		<b>54.519</b>	<b>39%</b>
<b>Subtotal - Encargos Líquidos excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP <sup>(5)</sup></b>	<b>368.614</b>	<b>254.177</b>	<b>215.153</b>	<b>392.484</b>		<b>259.966</b>	<b>51%</b>

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

Notas: <sup>(1)</sup> Em 2015, inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT, antes da alteração dos respetivos contratos de concessão.

<sup>(2)</sup> Inclui encargos diretos da IP (troços da A23 e A21).

<sup>(3)</sup> No 4.º trimestre de 2016, esta rubrica inclui (i) as compensações pagas às concessionárias do Algarve, do Oeste, da Beira Interior, do Norte Litoral, do Interior Norte e do Litoral Centro, relativas a reembolsos da TRIR/SIEV, no montante de 0,6 milhões de euros; e (ii) as compensações pagas no âmbito da execução de sentenças de processos arbitrais às concessionárias do Oeste e do Litoral Centro, nos montantes de 29,6 milhões de euros e 8,3 milhões de euros, respetivamente. No 4.º trimestre de 2015, esta rubrica inclui, designadamente, as compensações pagas às concessionárias do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte, relativas a (i) TRIR, no montante de 0,9 milhões de euros; e (ii) a grandes reparações de pavimento, no montante de 19,4 milhões de euros, bem como as compensações pagas à concessionária do Litoral Centro, no valor de 8,1 milhões de euros, no âmbito da execução das sentenças dos processos arbitrais.

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

<sup>(5)</sup> Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

Durante o trimestre em apreço, os encargos líquidos com as PPP rodoviárias ascenderam a 387,0 milhões de euros, representando um acréscimo de cerca de 43% comparativamente com o mesmo período de 2015, em virtude do aumento dos encargos brutos, de cerca de 42%, não obstante o acréscimo verificado ao nível das receitas de portagem, de aproximadamente 37%.

O acréscimo dos encargos brutos no trimestre em apreço é justificado, em grande medida, pelos seguintes fatores:

- Não verificação do fluxo financeiro a favor da IP, que teve lugar, apenas e isoladamente no 4.º trimestre de 2015, no âmbito do encontro de contas relativo à entrada em vigor, com efeitos retroativos, do contrato de concessão alterado da Beira Interior;
- Início, programado e previsto contratualmente, do pagamento da remuneração da subconcessionária do Baixo Alentejo apenas no 2.º trimestre de 2016, razão pela qual os pagamentos realizados no 4.º trimestre de 2016, no valor de 41,2 milhões de euros, não tiveram paralelo no período homólogo anterior;
- Pagamento à concessionária do Oeste, no valor de 29,6 milhões de euros, relativo a uma compensação decorrente da execução de uma decisão proferida pelo tribunal arbitral no final de 2015, sem paralelo no período homólogo anterior;
- Pagamento de um acerto de contas à subconcessionária da Transmontana no 4.º trimestre de 2016, ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor, no montante de 19,9 milhões de euros, relativo à remuneração por disponibilidade de períodos anteriores (2014 e 2015), sem paralelo no período homólogo anterior;
- Realização de pagamentos à subconcessionária do Algarve Litoral por conta da remuneração, nos termos do contrato de subconcessão em vigor, no montante de 17,8 milhões de euros, sem paralelo no período homólogo anterior;
- Não verificação do fluxo financeiro referente a um conjunto de pagamentos de algumas concessionárias à IP, que tiveram lugar, apenas e isoladamente, em 2015, no âmbito de encontros de contas relativos à entrada em vigor, com efeitos retroativos, dos respetivos contratos de concessão alterados, no valor global de 55,4 milhões de euros; e

- Aplicação, na maioria das concessões e subconcessões, de tarifas por disponibilidade de valor superior ao fixado para 2015.

Este aumento dos encargos brutos foi parcialmente compensado pelos seguintes fatores:

- Não verificação do fluxo financeiro a favor da subconcessionária do Litoral Oeste referente a acertos aos pagamentos por disponibilidade relativos a 2014 e ao 1.º semestre de 2015, no valor aproximado de 36,6 milhões de euros, que teve lugar, apenas e isoladamente em 2015;
- Diminuição dos pagamentos por disponibilidade à concessionária do Interior Norte e à subconcessionária do Pinhal Interior, nos termos dos respetivos contratos;
- Diminuição dos encargos relativos ao Túnel do Marão, na sequência da conclusão dos respetivos trabalhos de construção no decurso de 2016
- Aplicação do regime de pagamentos por conta da remuneração anual por disponibilidade, consagrado nos contratos de concessão renegociados<sup>39</sup>, mediante a retenção, pelas concessionárias, das receitas líquidas de portagem da titularidade da IP, do qual resultou a dedução, aos pagamentos devidos neste trimestre, no valor líquido de 38,1 milhões de euros (correspondente à diferença entre os adiantamentos efetuados no trimestre por conta da remuneração anual pela disponibilidade, de 56,5 milhões de euros, e os adiantamentos realizados anteriormente ora regularizados, de 94,6 milhões de euros); e
- Inexistência de encargos relativos a grandes reparações de pavimento, ao contrário do verificado no 4.º trimestre de 2015, em que foram financiadas intervenções nas concessões do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte, que ascenderam a 19,4 milhões de euros.

Os proveitos, por sua vez, ascenderam a 82,5 milhões de euros no trimestre em apreço, representando um aumento de cerca de 37% face ao período homólogo anterior, essencialmente justificado:

- (i) Pela não verificação do fluxo financeiro referente à devolução de receitas de portagem à concessionária da Beira Interior, que teve lugar, apenas e

---

<sup>39</sup> Com exceção do contrato de concessão da Beira Interior, em que a titularidade das receitas de portagem é da concessionária.

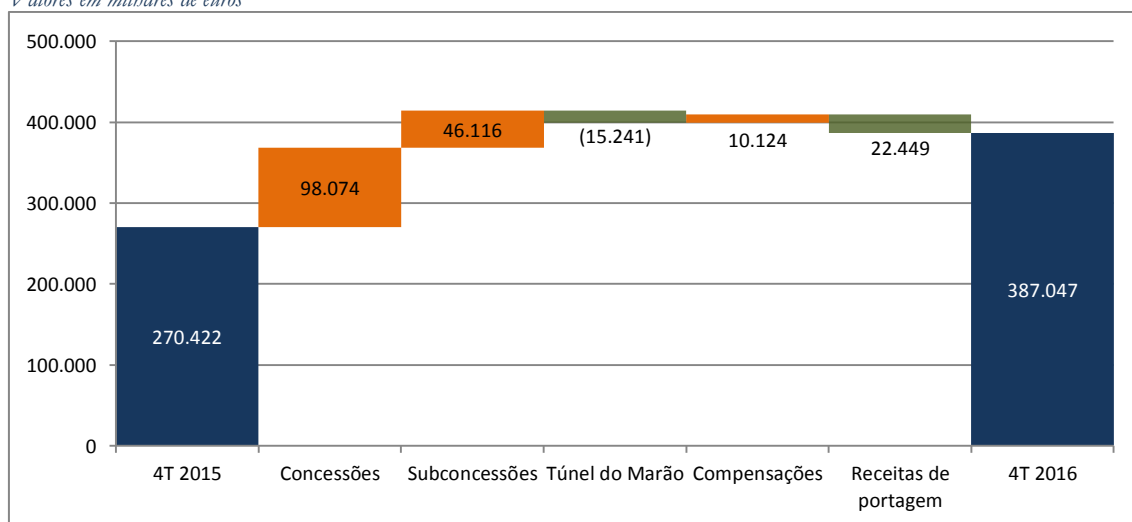
isoladamente, em 2015, no âmbito do encontro de contas relativo à entrada em vigor, com efeitos retroativos, do respetivo contrato de concessão alterado, que atribui a titularidade de tais receitas à concessionária;

- (ii) Pela cobrança de taxas de portagem no Túnel do Marão, sem paralelo no período homólogo anterior; e
- (iii) Pela evolução positiva do tráfego registada na quase generalidade das concessões e subconcessões.

No *Gráfico 6* seguinte, enunciam-se e quantificam-se os principais fatores que influenciaram a evolução homóloga dos encargos líquidos ocorrida entre os 4.ºs trimestres de 2015 e de 2016. Da análise do gráfico depreende-se, em concreto, que o acréscimo dos encargos líquidos verificado foi resultado do aumento generalizado dos encargos brutos incorridos no 4.º trimestre de 2016, comparativamente com os do período homólogo anterior, tanto ao nível dos pagamentos efetuados às concessionárias e às subconcessionárias, como no âmbito de compensações, pelas razões *supra* mencionadas, cujo efeito foi parcialmente compensado, *por um lado*, pela diminuição dos encargos incorridos com a construção do Túnel do Marão, e, *por outro lado*, pelo acréscimo verificado ao nível das receitas de portagem.

Gráfico 6 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do setor rodoviário entre o 4.º trimestre de 2015 e o 4.º trimestre de 2016

Valores em milhares de euros

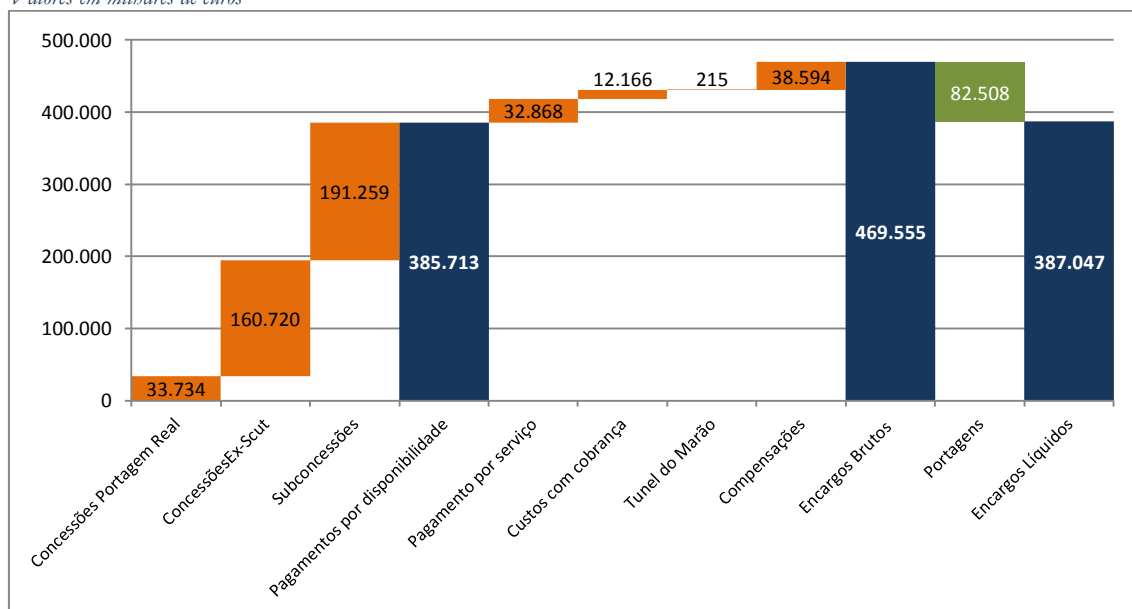


Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

Tal como o demonstra o *Gráfico 7* seguinte, os encargos brutos assumem diversas naturezas, tendo por base os diferentes modelos de parceria existentes. Os pagamentos por disponibilidade continuaram a apresentar, no 4.º trimestre de 2016, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 82% dos mesmos, o que se justifica, sobretudo, pelo facto de grande parte das concessões<sup>40</sup> e subconcessões beneficiarem atualmente de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias.

Gráfico 7 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2016

Valores em milhares de euros



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

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que, de acordo com o *Quadro 5* seguinte, no trimestre em análise, as parcerias mais onerosas para o setor público foram a concessão do Beira Interior e as subconcessões do Baixo Alentejo, do Litoral Oeste, do Pinhal Interior e da Transmontana, que no conjunto representaram cerca de 207,1 milhões de euros, correspondendo a 54% do total de encargos líquidos com as PPP do setor.

<sup>40</sup> Com exceção das autoestradas de portagem real, sem impacto em termos de encargos recorrentes do Estado Português.

## Quadro 5 – Encargos líquidos totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2016	2T2016	3T2016	4T2016	Peso no Total (4T)	4T2015	Δ 4T2016 / 4T2015
Concessão Algarve	13.960	4.625	1.928	-2.030	-1%	-4.882	58%
Concessão Beira Interior	5.531	57.691	28.846	57.338	15%	-6.093	1041%
Concessão Interior Norte	37.721	15.013	8.458	14.299	4%	33.485	-57%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	38.043	22.934	14.019	24.236	6%	18.712	30%
Concessão Travessia do Tejo	0	3.892	-4.011	55	0%	54	2%
Concessão Grande Lisboa	10.299	5.604	2.756	5.413	1%	5.844	-7%
Concessão Oeste	0	62	28	29.657	8%	56	52698%
Concessão Costa de Prata	17.870	7.203	3.784	5.933	2%	10.370	-43%
Concessão Grande Porto	28.852	17.666	11.038	17.387	4%	21.302	-18%
Concessão Norte Litoral	17.541	6.052	3.797	4.750	1%	-5.910	180%
Concessão Norte	35.838	15.096	6.442	9.534	2%	7.622	25%
Concessão Litoral Centro	0	0	29	8.322	2%	8.100	3%
Concessão Brisa	-1.534	0	-442	0	0%	-1.296	100%
Subconcessão Transmontana	19.957	7.389	14.469	34.581	9%	13.427	158%
Subconcessão Douro Interior	31.551	13.596	27.193	27.193	7%	24.331	12%
Subconcessão Pinhal Interior	43.793	37.231	16.353	36.720	9%	48.541	-24%
Subconcessão Litoral Oeste	46.474	18.488	37.347	37.286	10%	72.679	-49%
Subconcessão Baixo Tejo	22.742	10.708	22.761	22.783	6%	13.458	69%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	11.290	20.412	41.205	11%	0	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	17.835	5%	0	n.a.
Túnel do Marão	3.270	3.992	-5.596	-1.771	0%	15.456	-111%
Outros (¹)	-5.199	-4.531	-6.065	-3.680	-1%	-4.833	24%
<b>TOTAL</b>	<b>366.709</b>	<b>254.001</b>	<b>203.544</b>	<b>387.047</b>	<b>100%</b>	<b>270.422</b>	<b>43%</b>
<b>Subtotal excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP (²)</b>	<b>368.614</b>	<b>254.177</b>	<b>215.153</b>	<b>392.484</b>		<b>259.966</b>	<b>51%</b>

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

Notas: (¹) Inclui receitas e encargos diretos da IP (taxas de gestão, troços da A23 e A21 e quiosques/Easytoll).

(²) Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

#### 4.3.1.3.1. *Encargos brutos*

Durante o trimestre em análise, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 469,6 milhões de euros, o que representa um aumento de 139,1 milhões de euros (42%) face ao período homólogo de 2015, justificado, em grande medida, pelos seguintes fatores:

- Não verificação do fluxo financeiro a favor da IP, que teve lugar, apenas e isoladamente no 4.º trimestre de 2015, no âmbito do encontro de contas relativo à entrada em vigor, com efeitos retroativos, do contrato de concessão alterado da Beira Interior;
- Início, programado e previsto contratualmente, do pagamento da remuneração da subconcessionária do Baixo Alentejo apenas no 2.º trimestre de 2016, razão pela qual os pagamentos realizados no 4.º trimestre de 2016, no montante de 41,2 milhões de euros, não tiveram paralelo no período homólogo anterior;
- Pagamento à concessionária do Oeste, no valor de 29,6 milhões de euros, relativo a uma compensação decorrente da execução de uma decisão proferida pelo tribunal arbitral no final de 2015, sem paralelo no período homólogo anterior;
- Pagamento de um acerto de contas à subconcessionária da Transmontana no 4.º trimestre de 2016, no montante de 19,9 milhões de euros, ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor, relativo à remuneração por disponibilidade de períodos anteriores (2014 e 2015), sem paralelo no período homólogo anterior;
- Realização de pagamentos à subconcessionária do Algarve Litoral por conta da remuneração, nos termos do contrato de subconcessão em vigor, no montante de 17,8 milhões de euros, sem paralelo no período homólogo anterior;
- Não verificação do fluxo financeiro referente a um conjunto de pagamentos de algumas concessionárias<sup>41</sup> à IP, que teve lugar, apenas e isoladamente em 2015, no âmbito de encontros de contas relativos à entrada em vigor, com efeitos retroativos, dos respetivos contratos de concessão alterados, no valor global de 55,5 milhões de euros; e

---

<sup>41</sup> Designadamente às concessionárias do Norte, do Norte Litoral, da Beira Interior, do Algarve, do Interior Norte e da Costa de Prata.



- Aplicação, na maioria das concessões e subconcessões, de tarifas por disponibilidade de valor superior ao fixado para 2015.

Por outro lado, e em sentido contrário, destaca-se um conjunto de fatores mitigadores do referido crescimento dos encargos brutos, nomeadamente:

- Aplicação do regime de pagamentos por conta da remuneração anual por disponibilidade, consagrado nos contratos de concessão renegociados<sup>42</sup>, mediante a retenção, pelas concessionárias, das receitas líquidas de portagem da titularidade da IP, do qual resultou a dedução, aos pagamentos devidos neste trimestre, no valor líquido de 38,1 milhões de euros (correspondente à diferença entre os adiantamentos efetuados no trimestre por conta da remuneração anual pela disponibilidade, de 56,5 milhões de euros, e os adiantamentos realizados anteriormente ora regularizados, de 94,6 milhões de euros);
- Não verificação do fluxo financeiro a favor da subconcessionária do Litoral Oeste referente a acertos aos pagamentos por disponibilidade relativos a 2014 e ao 1.º semestre de 2015, no valor aproximado de 36,6 milhões de euros, que teve lugar, apenas e isoladamente em 2015;
- Diminuição dos pagamentos por disponibilidade à concessionária do Interior Norte e à subconcessionária do Pinhal Interior, na sequência da diminuição, nos termos dos respetivos contratos;
- Inexistência de encargos relativos a grandes reparações de pavimento, ao contrário do verificado no 4.º trimestre de 2015, em que foram financiadas intervenções nas concessões do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte, que ascenderam a 19,4 milhões de euros; e
- Diminuição dos encargos relativos ao Túnel do Marão, na sequência da conclusão dos respetivos trabalhos de construção no decurso de 2016.

---

<sup>42</sup> Com exceção do contrato de concessão da Beira Interior, em que a titularidade das receitas de portagem é da concessionária.

## Quadro 6 – Encargos brutos totais com as PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2016	2T2016	3T2016	4T2016	Peso no Total (4T)	4T2015	Δ 4T2016 / 4T2015
Concessão Algarve	20.078	12.837	15.774	5.551	1%	2.089	166%
Concessão Beira Interior	5.531	57.691	28.846	57.338	12%	-25.068	329%
Concessão Interior Norte	42.086	19.587	13.990	18.672	4%	38.162	-51%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	49.927	35.438	27.673	35.737	8%	31.080	15%
Concessão Travessia do Tejo	0	3.892	-4.011	55	0%	54	2%
Concessão Grande Lisboa	13.176	8.597	5.678	8.712	2%	8.737	0%
Concessão Oeste	0	62	28	29.657	6%	56	52698%
Concessão Costa de Prata	26.594	16.691	14.353	15.601	3%	19.703	-21%
Concessão Grande Porto	35.869	24.847	19.204	25.621	5%	28.908	-11%
Concessão Norte Litoral	25.517	14.296	13.671	13.615	3%	2.130	539%
Concessão Norte	50.177	30.330	27.064	25.022	5%	22.304	12%
Concessão Litoral Centro	0	0	29	8.322	2%	8.100	3%
Subconcessão Transmontana	20.442	7.981	15.278	35.196	7%	13.822	155%
Subconcessão Douro Interior	31.551	13.596	27.193	27.193	6%	24.331	12%
Subconcessão Pinhal Interior	46.424	40.226	19.947	39.893	8%	51.363	-22%
Subconcessão Litoral Oeste	47.157	19.164	38.327	38.327	8%	73.548	-48%
Subconcessão Baixo Tejo	24.094	12.238	24.477	24.477	5%	14.947	64%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	11.290	20.412	41.205	9%	0	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	17.835	4%	0	n.a.
Túnel do Marão	3.270	4.789	-3.442	215	0%	15.456	-99%
Outros (1)	-27	1.551	736	1.311	0%	760	73%
<b>TOTAL</b>	<b>441.866</b>	<b>335.105</b>	<b>305.226</b>	<b>469.555</b>	<b>100%</b>	<b>330.481</b>	<b>42%</b>
<b>Subtotal excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP (2)</b>	<b>438.662</b>	<b>328.860</b>	<b>308.111</b>	<b>468.058</b>		<b>314.485</b>	<b>49%</b>

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

Notas: (1) Inclui encargos diretos da IP (troços da A23 e A21).

(2) Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

### 4.3.1.3.2. Receitas de portagem

Em relação aos proveitos obtidos com as parcerias rodoviárias, cumpre destacar que, durante o 4.º trimestre de 2016, o valor de receitas de portagem recebido pelo setor público ascendeu a 82,5 milhões de euros (*cf.* Gráfico 8 seguinte), valor que representa um aumento de 37% relativamente ao período homólogo anterior.

Importa contudo referir que os valores de ambos os trimestres não são diretamente comparáveis, devido à não verificação, no 4.º trimestre de 2016, do fluxo financeiro referente à devolução de receitas de portagem à concessionária da Beira Interior, que teve lugar, apenas e isoladamente, no 4.º trimestre de 2015, no âmbito do encontro de contas

relativo à entrada em vigor, com efeitos retroativos, do respetivo contrato de concessão alterado, que atribui a titularidade de tais receitas à concessionária.

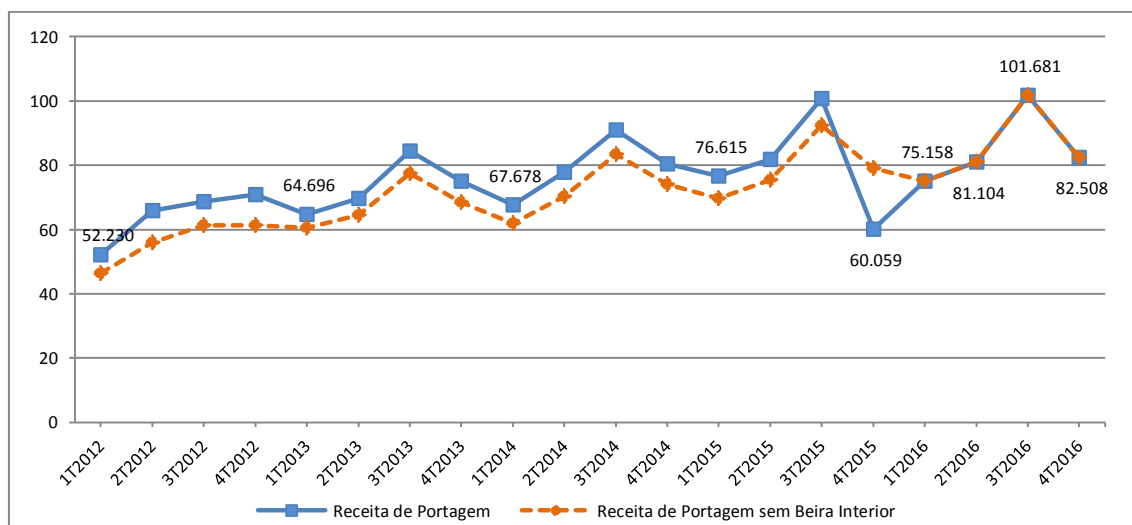
Para além deste efeito, a evolução das receitas reflete, fundamentalmente, o aumento do tráfego verificado na quase generalidade das concessões e subconcessões.

Por outro lado, comparativamente com o trimestre imediatamente anterior, regista-se uma evolução desfavorável das receitas, na ordem dos 19%, a qual poderá ser explicada pelo efeito de sazonalidade que caracteriza o tráfego das PPP rodoviárias.

No *Gráfico 8* seguinte apresenta-se a evolução trimestral das receitas no setor rodoviário e, para permitir a comparabilidade da informação apresentada, a tracejado encontra-se a evolução que se teria caso fossem expurgadas das receitas os valores relativos à concessão da Beira Interior.

Gráfico 8 – Evolução das receitas por trimestre das PPP do setor rodoviário no período de 2012 a 2016

Valores em milhares de euros



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

Conforme se constata, e à semelhança do verificado até ao final do 3.º trimestre de 2015, caso fossem excluídos os valores relativos à concessão da Beira Interior, manter-se-ia a tendência de crescimento sustentado das receitas provenientes da cobrança de taxas de portagem nas PPP do setor rodoviário (em termos homólogos, de forma a isolar o impacto da sazonalidade), que se tem vindo a verificar desde 2012.

Adicionalmente, comparando as receitas obtidas no 4.º trimestre de 2016 com o período homólogo de 2015 e considerando o reduzido impacto estimado resultante tanto da atualização tarifária, como da introdução, com efeitos a 1 de agosto de 2016, do regime complementar de redução das taxas de portagem vigente em algumas das parcerias rodoviárias<sup>43</sup> (conforme mencionado no ponto 3.6. do presente Boletim), na evolução das receitas, observa-se uma recuperação do volume de tráfego na generalidade da rede rodoviária e uma maior eficiência do sistema de cobrança de taxas de portagem (seja no que respeita à cobrança no caso de veículos de matrícula estrangeira, seja no que se refere à cobrança coerciva, com o início da operacionalização do processo na Autoridade Tributária), como se demonstra no *Quadro 7* seguinte, que apresenta as receitas totais obtidas por PPP e a respetiva comparação com o período homólogo de 2015. A este respeito, importa destacar o elevado peso que assumem as receitas das concessões do Norte, da Beira Litoral/Beira Alta e da Costa de Prata, que representam em conjunto 44% da receita total obtida no trimestre em análise.

Em termos de variação homóloga das receitas do setor rodoviário, por PPP, salienta-se o crescimento da receita relativa às concessões da Grande Lisboa e do Norte Litoral e à generalidade das subconcessões.

---

<sup>43</sup> Regime aplicável às concessões do Algarve, da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta, à subconcessão Transmontana e aos lanços e sublanços da A23 integrados na concessão da IP.

Quadro 7 – Proveitos totais por PPP do setor rodoviário no 4.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Proveitos	1T2016	2T2016	3T2016	4T2016	Peso no Total (4T)	4T2015	Δ 4T2016 / 4T2015
Concessão Algarve	6.118	8.213	13.847	7.581	9%	6.972	9%
Concessão Beira Interior	0	0	0	0	0%	-18.975	100%
Concessão Interior Norte	4.365	4.575	5.532	4.373	5%	4.677	-7%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	11.884	12.504	13.654	11.500	14%	12.368	-7%
Concessão Grande Lisboa	2.876	2.993	2.922	3.299	4%	2.893	14%
Concessão Costa de Prata	8.724	9.488	10.569	9.667	12%	9.333	4%
Concessão Grande Porto	7.017	7.180	8.167	8.235	10%	7.606	8%
Concessão Norte Litoral	7.976	8.244	9.874	8.865	11%	8.039	10%
Concessão Norte	14.339	15.234	20.622	15.488	19%	14.682	5%
Concessão Brisa	1.534	0	442	0	0%	1.296	-100%
Subconcessão Transmontana	486	592	809	615	1%	395	56%
Subconcessão Pinhal Interior	2.631	2.995	3.594	3.173	4%	2.823	12%
Subconcessão Litoral Oeste	684	676	980	1.041	1%	869	20%
Subconcessão Baixo Tejo	1.352	1.531	1.716	1.694	2%	1.489	14%
Túnel do Marão	0	797	2.153	1.986	0%	0	n.a.
Outros (¹)	5.172	6.081	6.800	4.991	6%	5.594	-11%
<b>TOTAL</b>	<b>75.158</b>	<b>81.104</b>	<b>101.681</b>	<b>82.508</b>	<b>100%</b>	<b>60.059</b>	<b>37%</b>
<b>Subtotal excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP (²)</b>	<b>70.048</b>	<b>74.682</b>	<b>92.958</b>	<b>75.573</b>		<b>54.519</b>	<b>39%</b>

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

Notas: (¹) Inclui proveitos diretos da IP (taxas de gestão, troços da A23 e A21 e quiosques/Easytoll).

(²) Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

#### 4.3.1.3.3. *Nível de cobertura dos encargos*

Da análise cruzada entre os encargos correntes e as receitas obtidas por PPP rodoviária confirma-se que as receitas de portagem são ainda insuficientes para assegurar a cobertura dos encargos suportados anualmente pelo setor público, relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração. No final do 4.º trimestre de 2016, o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 22% (*cf. Quadro 8* seguinte), um valor ligeiramente abaixo do registado no período homólogo de 2015 (24%).

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

Entre as concessões que representam um menor esforço financeiro para o setor público, em termos relativos, destacam-se as concessões do Algarve, da Costa de Prata, do Norte e do Norte Litoral, todas com taxas de cobertura dos encargos acima dos 50%.

Inversamente destaca-se, *por um lado*, a concessão da Beira Interior, cuja já referida alteração do quadro remuneratório – designadamente a alteração da titularidade das receitas de portagem – implica que a taxa de cobertura dos encargos seja nula até ao fim do prazo do contrato, e, *por outro lado*, a concessão do Interior Norte, cujas receitas de portagem asseguram apenas 20% dos respetivos encargos, a que não será estranho o carácter de “interioridade” que caracteriza esta concessão.

Destaque-se, ainda, os reduzidos níveis de cobertura dos encargos das subconcessões da IP, os quais podem, contudo, ser explicados pelo facto de estas infraestruturas terem entrado em operação mais recentemente, podendo, portanto, a respetiva fase de “*ramp up*” não ter sido ainda totalmente ultrapassada.

## Quadro 8 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais acumulados no 4.º trimestre de 2016

Valores em milhares de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Proveitos	Défi ce	Tx de Cobertura
Concessão Algarve	54.240	35.758	18.482	66%
Concessão Beira Interior	149.406	0	149.406	0%
Concessão Interior Norte	94.335	18.845	75.490	20%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	148.775	49.543	99.232	33%
Concessão Travessia do Tejo	-64	0	-64	0%
Concessão Grande Lisboa	36.163	12.090	24.073	33%
Concessão Oeste	29.747	0	29.747	0%
Concessão Costa de Prata	73.238	38.449	34.790	52%
Concessão Grande Porto	105.541	30.598	74.943	29%
Concessão Norte Litoral	67.098	34.959	32.139	52%
Concessão Norte	132.593	65.683	66.910	50%
Concessão Litoral Centro	8.351	0	8.351	0%
Concessão Brisa	0	1.976	-1.976	n.a.
Subconcessão Transmontana	78.898	2.502	76.395	3%
Subconcessão Douro Interior	99.533	0	99.533	0%
Subconcessão Pinhal Interior	146.491	12.394	134.097	8%
Subconcessão Litoral Oeste	142.975	3.381	139.594	2%
Subconcessão Baixo Tejo	85.287	6.293	78.994	7%
Subconcessão Baixo Alentejo	72.907	0	72.907	0%
Subconcessão Algarve Litoral	17.835	0	17.835	0%
Túnel do Marão	4.832	4.937	-105	102%
Outros <sup>(1)</sup>	3.570	23.044	-19.474	645%
<b>TOTAL</b>	<b>1.551.752</b>	<b>340.451</b>	<b>1.211.301</b>	<b>22%</b>
<b>Subtotal excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP <sup>(2)</sup></b>	<b>1.543.691</b>	<b>313.262</b>	<b>1.230.429</b>	<b>20%</b>

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

Notas: <sup>(1)</sup> Inclui receitas e encargos diretos da IP (taxas de gestão, troços da A23 e A21 e quiosques/Easytoll).

<sup>(2)</sup> Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

#### 4.3.1.4. Evolução dos fluxos financeiros anuais

Quadro 9 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor rodoviário em 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	2016	Peso no Total	2015	Δ 2016 / 2015	2016P	% Execução
<b>Encargos Brutos</b>	<b>1.551.752</b>	<b>100%</b>	<b>1.359.399</b>	<b>14%</b>	<b>1.536.735</b>	<b>101%</b>
Pagamentos por Disponibilidade <sup>(1)</sup>	1.404.979	91%	1.198.227	17%		
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT <sup>(1)</sup> )	820.290	53%	715.214	15%		
Portagem Real	168.755	11%	139.339	21%		
Ex-SCUT	651.535	42%	575.875	13%		
Subconcessões	584.689	38%	483.012	21%		
Pagamento por serviço (Subconcessões)	59.237	4%	26.433	124%		
Custos com serviço de cobrança de portagem	43.439	3%	19.858	119%		
Ex-SCUT	39.834	3%	16.900	136%		
Outros <sup>(2)</sup>	3.605	0%	2.959	22%		
Encargos Túnel do Marão	4.832	0%	56.147	-91%		
Compensações/REF's	39.265	3%	58.734	-33%		
Lusoponte	-64	0%	222	-129%		
Outros <sup>(3)</sup>	39.329	3%	58.511	-33%		
<b>Receitas de Portagem</b>	<b>340.451</b>	<b>22%</b>	<b>319.199</b>	<b>7%</b>	<b>330.247</b>	<b>103%</b>
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	285.924	18%	272.519	5%		
Subconcessões	24.570	2%	21.181	16%		
Outros <sup>(4)</sup>	29.957	2%	25.499	17%		
<b>Encargos Líquidos totais</b>	<b>1.211.301</b>	<b>78%</b>	<b>1.040.200</b>	<b>16%</b>	<b>1.206.488</b>	<b>100%</b>
<b>Taxa de Cobertura</b>	<b>22%</b>		<b>23%</b>		<b>21%</b>	
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	33%		37%			
Subconcessões	4%		4%			
<b>Subtotal - Encargos Brutos excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP <sup>(5)</sup></b>	<b>1.543.691</b>		<b>1.300.589</b>	<b>19%</b>	<b>1.527.938</b>	<b>101%</b>
<b>Subtotal - Receitas de Portagem excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP <sup>(5)</sup></b>	<b>313.262</b>		<b>297.017</b>	<b>5%</b>	<b>302.451</b>	<b>104%</b>
<b>Subtotal - Encargos Líquidos excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP <sup>(5)</sup></b>	<b>1.230.429</b>		<b>1.003.572</b>	<b>23%</b>	<b>1.225.487</b>	<b>100%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e dados constantes do Relatório do OE2016.

Notas: <sup>(1)</sup> Em 2015, inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT, antes da alteração dos respetivos contratos de concessão.

<sup>(2)</sup> Inclui encargos diretos da IP (troços da A23 e A21).

<sup>(3)</sup> Em 2016, esta rubrica inclui (i) as compensações pagas às concessionárias do Algarve, do Oeste, da Beira Interior, do Norte Litoral, do Interior Norte e do Litoral Centro, relativas a reembolsos da TRIR/SIEV, no montante de 0,6 milhões de euros; e (ii) as compensações pagas no âmbito da execução de sentenças de processos arbitrais às concessionárias do Oeste e do Litoral Centro, nos montantes de 29,6 milhões de euros e 8,3 milhões de euros, respetivamente. Em 2015, esta rubrica inclui, designadamente, as compensações pagas às concessionárias do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte, relativas a (i) TRIR, no montante de 1,1 milhões de euros; e, (ii) a grandes reparações de pavimento, no montante de 19,4 milhões de euros, bem como as compensações pagas à concessionária do Litoral Centro, no valor de 38 milhões de euros, no âmbito da execução das sentenças dos processos arbitrais.

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

<sup>(5)</sup> Túnel do Marão, A21 e troço da A23.



No ano de 2016, os encargos líquidos do setor público com as PPP rodoviárias ascenderam a 1.211,3 milhões de euros, o que se traduz, em termos de execução orçamental, num valor praticamente idêntico ao previsto no Relatório do OE2016.

Em termos de evolução, os encargos líquidos registaram um aumento de 16% face ao verificado em 2015, resultado do acréscimo registado ao nível dos encargos brutos (de cerca de 14%), não obstante o aumento verificado ao nível das receitas de portagem (de cerca de 7%), tendo-se traduzido o efeito combinado de ambos os fatores numa ligeira redução do nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas relativamente ao período homólogo (de 23% para 22%).

O acréscimo dos encargos líquidos é justificado, em grande medida, pelos seguintes fatores ocorridos em 2016:

- Início do pagamento da remuneração da subconcessionária do Baixo Alentejo, nos termos do contrato de subconcessão em vigor, razão pela qual os pagamentos realizados, em 2016, a esta subconcessionária, no montante de 72,9 milhões de euros, não tiveram paralelo no período homólogo anterior;
- Aumento dos encargos com a concessionária da Beira Interior, que passam de 95,3 milhões de euros, em 2015, para 149,4 milhões de euros, em 2016, pelo efeito conjugado da não verificação do fluxo financeiro a favor da IP, que teve lugar, apenas e isoladamente em 2015, no âmbito do encontro de contas relativo à entrada em vigor, com efeitos retroativos, do respetivo contrato de concessão alterado, e do montante mais elevado do pagamento anual devido pelo concedente para 2016 ao abrigo deste contrato;
- Aumento dos pagamentos efetuados à subconcessionária do Pinhal Interior, uma vez que 2016 foi o primeiro ano completo de remuneração da subconcessionária e incluiu o pagamento de reconciliação do ano anterior. Por este motivo, os encargos líquidos suportados no ano em apreço com esta subconcessionária, no valor de 134,1 milhões de euros, foram substancialmente superiores aos 92,7 milhões de euros pagos no período homólogo anterior;
- Pagamento de uma compensação à concessionária do Oeste, no valor de 29,6 milhões de euros, no âmbito da execução de uma decisão proferida pelo tribunal arbitral no final de 2015, sem paralelo no período homólogo anterior;

- Realização de pagamentos à subconcessionária do Algarve Litoral, no montante de 17,8 milhões de euros, por conta da remuneração, nos termos do contrato de subconcessão em vigor, sem paralelo no período homólogo anterior;
- Pagamento de um acerto de contas à subconcessionária da Transmontana, no montante de 19,9 milhões de euros, relativo à remuneração por disponibilidade de períodos anteriores (2014 e 2015), ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor, sem paralelo no período homólogo anterior;
- Não verificação do fluxo financeiro referente a um conjunto de pagamentos de algumas concessionárias<sup>44</sup> a favor da IP, que teve lugar, apenas e isoladamente no ano de 2015, no âmbito de encontros de contas relativos à entrada em vigor, com efeitos retroativos, dos contratos de concessão alterados, no valor global de 55,5 milhões de euros;
- Aplicação do regime de pagamentos por conta da remuneração anual por disponibilidade, consagrado nos contratos de concessão renegociados<sup>45</sup>, mediante a retenção, pelas concessionárias, das receitas líquidas de portagem da titularidade da IP, do qual resultou a retenção, em 2016, de receitas cujo valor líquido excede em 51,5 milhões de euros<sup>46</sup> o valor dos pagamentos devidos nesse ano, a abater posteriormente; e
- Aplicação, na maioria das PPP rodoviárias, de tarifas por disponibilidade de valor superior ao fixado para 2015, de acordo com o previsto nos respetivos contratos.

Por outro lado, e em sentido contrário, destaca-se um conjunto de fatores mitigadores do referido crescimento dos encargos líquidos, nomeadamente:

- Redução significativa dos encargos incorridos com a construção do Túnel do Marão, que passaram de 56,1 milhões de euros, em 2015, para 4,8 milhões de euros, no ano em apreço, na sequência da conclusão dos respetivos trabalhos de construção no decurso de 2016, destacando-se ainda o posterior início de

---

<sup>44</sup> Designadamente às concessionárias do Norte, do Norte Litoral, da Beira Interior, do Algarve, do Interior Norte e da Costa de Prata.

<sup>45</sup> Com exceção do contrato de concessão da Beira Interior, em que a titularidade das receitas de portagem é da concessionária.

<sup>46</sup> Refira-se que o valor líquido de 51,5 milhões resulta da diferença entre o total dos pagamentos por conta efetuados no período em análise e o valor desses mesmos adiantamentos que foi deduzido aos pagamentos por disponibilidade efetuados em igual período.

cobrança de taxas de portagem, que gerou com receitas de cerca de 4,9 milhões de euros desde maio de 2016;

- Diminuição dos pagamentos efetuados à concessionária do Interior Norte, de 132,3 milhões de euros, em 2015, para 94,3 milhões de euros, no ano em apreço, essencialmente explicada pela aplicação da tarifa contratualmente prevista, de valor inferior ao de 2015;
- Redução das compensações pagas à concessionária do Litoral Centro no âmbito da execução de sentenças arbitrais<sup>47</sup>, tendo os pagamentos efetuados a este título, no montante de 8,3 milhões de euros, sido significativamente inferiores aos 38 milhões de euros pagos em 2015, devido ao facto de parte deste último montante se destinar a compensar a concessionária pelo decréscimo das receitas relativamente ao período compreendido entre julho de 2010 e dezembro de 2014;
- Não verificação do fluxo financeiro a favor da subconcessionária do Litoral Oeste referente a acertos aos pagamentos por disponibilidade relativos a 2014 e ao 1.º semestre de 2015, no valor aproximado de 36,6 milhões de euros, que teve lugar, apenas e isoladamente em 2015;
- Inexistência de encargos relativos a grandes reparações de pavimento, ao contrário do verificado em 2015, em que foram financiadas intervenções nas concessões do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte, que ascenderam a 19,4 milhões de euros.

No que respeita aos proveitos, constata-se terem ascendido, em 2016, a 340,5 milhões de euros, representando um aumento de cerca de 7% face ao período homólogo anterior, essencialmente justificado pelo início da cobrança de taxas de portagem no Túnel do Marão, em maio de 2016, pela recuperação do volume de tráfego verificada na generalidade da rede rodoviária e por uma maior eficiência do sistema de cobrança de taxas de

---

<sup>47</sup> Uma relacionada com eventos ocorridos durante a construção, outra relativa a uma reclamação da concessionária relativamente a sobrecustos na construção da A17 devidos, nomeadamente, a atrasos na obtenção de Relatórios de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução e a alterações de projeto impostas pelo concedente, e outra referente a um pedido indemnizatório apresentado pela concessionária, em fevereiro de 2012, relativamente à quebra de tráfego (motivada pelo atraso na entrada em funcionamento do troço Angeja-Estarreja da A29 e pela da introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem na concessão da Costa de Prata) e à introdução de dois custos não previstos no contrato de concessão, este último referido no ponto 3.8.2 do presente Boletim.

portagem, cujos efeitos foram ligeiramente atenuados pela alteração da titularidade, para a concessionária, das receitas da Beira Interior.

Tal como demonstrado no *Quadro 10* seguinte, em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que, em 2016, as parcerias mais onerosas para o setor público foram as concessões da Beira Interior e da Beira Litoral/Beira Alta e as subconcessões do Litoral Oeste e do Pinhal Interior, as quais, no seu conjunto, representaram cerca de 522,3 milhões de euros de encargos líquidos, correspondendo a 43% do total de encargos líquidos com as PPP do setor.

Merece ainda destaque, o facto de o peso relativo do grupo de concessões do Estado Português sobre a totalidade dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias continuar a diminuir, em virtude do mencionado início dos pagamentos às subconcessionárias, tendo os encargos líquidos associados a estas últimas assumido, em 2016, um peso de 51% do total dos encargos líquidos (face aos 47% e aos 26% registados em 2015 e em 2014, respetivamente).

Quadro 10 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário em 2016 -  
respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	2016	Peso no Total	2015	Δ 2016 / 2015	2016P	% Execução
Concessão Algarve	18.482	2%	6.351	191%	23.651	78%
Concessão Beira Interior	149.406	12%	95.263	57%	149.759	100%
Concessão Interior Norte	75.490	6%	113.454	-33%	75.975	99%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	99.232	8%	65.524	51%	101.909	97%
Concessão Travessia do Tejo	-64	0%	222	-129%	-25	251%
Concessão Grande Lisboa	24.073	2%	21.226	13%	25.092	96%
Concessão Oeste	29.747	2%	582	5008%	139	21456%
Concessão Costa de Prata	34.790	3%	30.422	14%	32.946	106%
Concessão Grande Porto	74.943	6%	73.585	2%	73.297	102%
Concessão Norte Litoral	32.139	3%	20.026	60%	34.915	92%
Concessão Norte	66.910	6%	54.074	24%	71.391	94%
Concessão Douro Litoral	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	8.351	1%	37.598	-78%	6.658	125%
Concessão Brisa	-1.976	0%	-2.742	28%	-4.327	46%
Subconcessão Transmontana	76.395	6%	61.161	25%	79.054	97%
Subconcessão Douro Interior	99.533	8%	100.981	-1%	100.130	99%
Subconcessão Pinhal Interior	134.097	11%	92.742	45%	140.154	96%
Subconcessão Litoral Oeste	139.594	12%	155.291	-10%	139.812	100%
Subconcessão Baixo Tejo	78.994	7%	78.089	1%	76.883	103%
Subconcessão Baixo Alentejo	72.907	6%	0	n.a.	76.131	96%
Subconcessão Algarve Litoral	17.835	1%	0	n.a.	21.793	82%
Túnel do Marão	-105	0%	56.147	-100%	255	-41%
Outros (1)	-19.474	-2%	-19.798	2%	-19.104	102%
<b>TOTAL</b>	<b>1.211.301</b>	<b>100%</b>	<b>1.040.200</b>	<b>16%</b>	<b>1.206.488</b>	<b>100%</b>
<b>Subtotal excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP (2)</b>	<b>1.230.429</b>		<b>1.003.572</b>	<b>23%</b>	<b>1.225.487</b>	<b>100%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e dados constantes do Relatório do OE2016.

Notas: (1) Inclui receitas e encargos diretos da IP (taxas de gestão, troços da A23 e A21 e quiosques/ Easytoll).

(2) Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

Como referido anteriormente, no ano de 2016 os encargos líquidos do setor público com as PPP rodoviárias ascenderam a 1.211,3 milhões de euros, não apresentando desvios significativos face ao valor previsto no Relatório do OE2016, traduzindo-se, assim, num nível de execução orçamental dos encargos líquidos de cerca de 100%.

Importa, ainda assim, mencionar os casos específicos das concessões do Oeste e do Litoral Centro, cujos encargos líquidos totais no ano em análise se cifraram acima do previsto no Relatório do OE2016. Os desvios negativos são explicados, sobretudo, pelo facto de, *por*

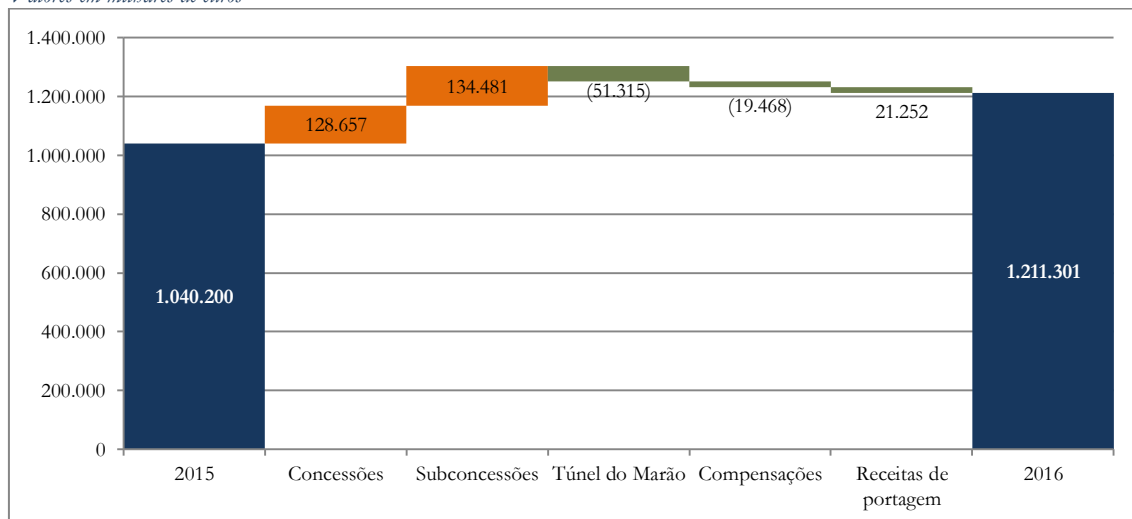
*um lado*, o valor da compensação paga à concessão do Oeste no ano em apreço no âmbito da execução da decisão do tribunal arbitral não ter sido previsto no Relatório do OE2016, e, *por outro lado*, os pagamentos de compensações efetuados em 2016 à concessionária do Litoral Centro terem sido superiores àqueles que se encontravam orçamentados.

Em sentido contrário, destacam-se os casos específicos da concessão do Algarve e da subconcessão do Algarve Litoral, cujos encargos líquidos totais no ano em análise se cifraram abaixo do previsto no Relatório do OE2016. Os desvios positivos são explicados, em grande medida, pelo facto de, *por um lado*, os proveitos previstos para a concessão do Algarve considerarem uma estimativa de tráfego inferior à procura real efetivamente registada em 2016, e, *por outro lado*, os valores efetivamente pagos à subconcessionária do Algarve Litoral ao abrigo do contrato de subconcessão em vigor terem sido inferiores aos orçamentados.

Como referido anteriormente, e conforme se pode constatar no *Gráfico 9* seguinte, em 2016, os encargos líquidos incorridos com as parcerias rodoviárias foram superiores aos registados em 2015, em resultado do aumento generalizado dos encargos brutos comparativamente com os do período anterior, tanto ao nível dos pagamentos efetuados às concessionárias como às subconcessionárias, pelas razões mencionadas anteriormente, cujo efeito foi parcialmente compensado, *por um lado*, pela diminuição dos encargos incorridos com a construção do Túnel do Marão e com o pagamento de compensações, e, *por outro lado*, pelo acréscimo verificado ao nível das receitas de portagem.

Gráfico 9 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais das PPP do setor rodoviário entre os anos de 2015 e 2016

Valores em milhares de euros



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

Adicionalmente, tal como demonstrado no *Gráfico 10* seguinte, 2016 correspondeu ao ano em que se registaram maiores encargos líquidos com as PPP rodoviárias, o que, naturalmente, se compreende tendo em consideração o já mencionado início faseado, a partir de 2014, dos pagamentos às subconcessionárias, tendo o ano de 2016 correspondido ao pico dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias nos últimos anos.

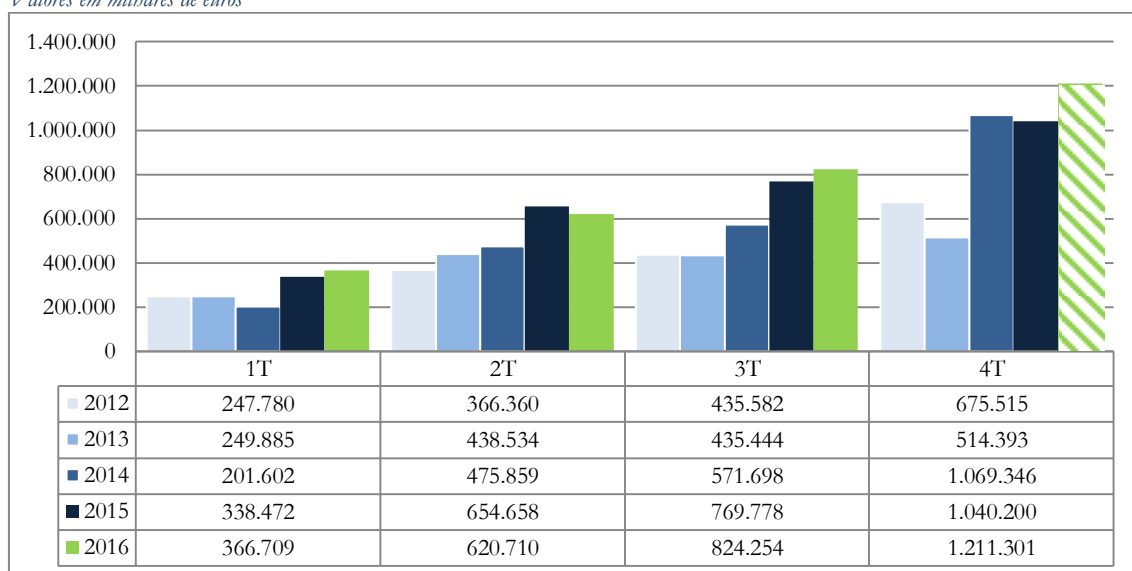
Com efeito, de acordo com os dados constantes do Relatório do OE2017, estima-se uma diminuição dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias no próximo ano, em virtude, sobretudo, *(i)* de os valores de 2016 se encontrarem influenciados pelo pagamento extraordinário da compensação realizado à concessionária do Oeste; *(ii)* da diminuição dos encargos brutos relativos, quer às concessões do Estado, quer às subconcessões da IP; e ainda *(iii)* do ligeiro aumento das receitas de portagem, sobretudo no caso das concessões rodoviárias.

No que se refere aos encargos brutos, importa mencionar que a diminuição esperada se justifica, não só pelo impacto da distribuição não linear dos pagamentos ao longo dos anos, de acordo com o previsto contratualmente, mas também *(i)* pela diminuição estimada dos pagamentos à subconcessionária da Transmontana, na sequência da conclusão do processo negocial; e *(ii)* pelo facto de o ano de 2016 se encontrar influenciado pelo referido pagamento extraordinário à concessionária do Oeste. Por outro lado, e em sentido contrário, a evolução dos encargos brutos prevista para 2017 encontra-se influenciada pelo

esperado aumento dos pagamentos às subconcessionárias, em virtude, designadamente de um acerto de contas que a IP conta realizar com a subconcessionária do Pinhal Interior, no âmbito do encontro de contas relativo à entrada em vigor do respetivo contrato alterado, bem como pelas grandes reparações de pavimento que a IP estima vir a financiar em 2017 nas concessões rodoviárias, no montante de 21,6 milhões de euros.

Gráfico 10 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor rodoviário no período de 2012 a 2016

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e dados constantes do Relatório do OE2016.

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2016 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2016.



### **4.3.2. Setor Ferroviário**

#### *4.3.2.1. Tipologia dos fluxos financeiros*

As PPP do setor ferroviário, o MST e o Eixo Ferroviário Norte-Sul, apresentam uma lógica distinta entre si em termos de fluxos financeiros para o setor público.

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

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

No caso da Fertagus, o sistema remuneratório atual da concessionária<sup>48</sup> assenta apenas em receitas comerciais, decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul, não estando previstos contratualmente quaisquer encargos para o setor público, numa base recorrente, mas apenas decorrentes de eventuais pedidos de REF por parte da concessionária (estes encargos também estão contemplados no caso do MST).

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

---

<sup>48</sup> Após terem sido eliminadas, em 2011, as compensações financeiras a pagar pelo Estado à concessionária, de acordo com o Decreto-Lei n.º 138-B/2010, de 28 de dezembro.

Deverá no entanto ter-se em atenção que a concessionária Fertagus apresentou um pedido de REF, o que levou à abertura de um processo negocial para aferir do cabimento de tal pedido<sup>49</sup>.

#### 4.3.2.2. *Evolução da procura*

As duas PPP do setor ferroviário servem o transporte suburbano de passageiros: a concessionária do Eixo Norte-Sul efetua a exploração comercial da ligação ferroviária entre Lisboa e Setúbal, enquanto a MTS explora a concessão da linha de metro de superfície de Almada.

A Fertagus (concessionária do serviço de transportes do Eixo Norte-Sul) assegura a exploração da ligação ferroviária e a manutenção dos comboios e estações da Margem Sul (do Pragal a Penalva). A concessão serve 14 estações numa extensão de linha com cerca de 54 km<sup>50</sup>. Durante o ano 2016, viajaram nos comboios da Fertagus aproximadamente 19 milhões de passageiros<sup>51</sup>. Este valor representa um acréscimo face aos 18 milhões de passageiros transportados em 2015. Cumpre ainda mencionar que esta parceria não implica qualquer tipo de encargo recorrente para o setor público, sendo o risco de procura integralmente assumido pelo parceiro privado.

O MST é um metropolitano de superfície que circula na cidade de Almada, pela EN10 até Corroios e nas vias urbanas do Monte da Caparica. Em 2016 foram transportados 30.072.452 passageiros.km<sup>60</sup>, o que representa um aumento de 5% face a 2015.

No caso desta concessão, o aumento da procura pode repercutir-se numa diminuição dos encargos para o setor público, tendo em conta o mecanismo de compensações incorporado no respetivo contrato de concessão, segundo o qual o Estado se comprometeu ao pagamento de comparticipações sempre que o tráfego de passageiros seja inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão.

---

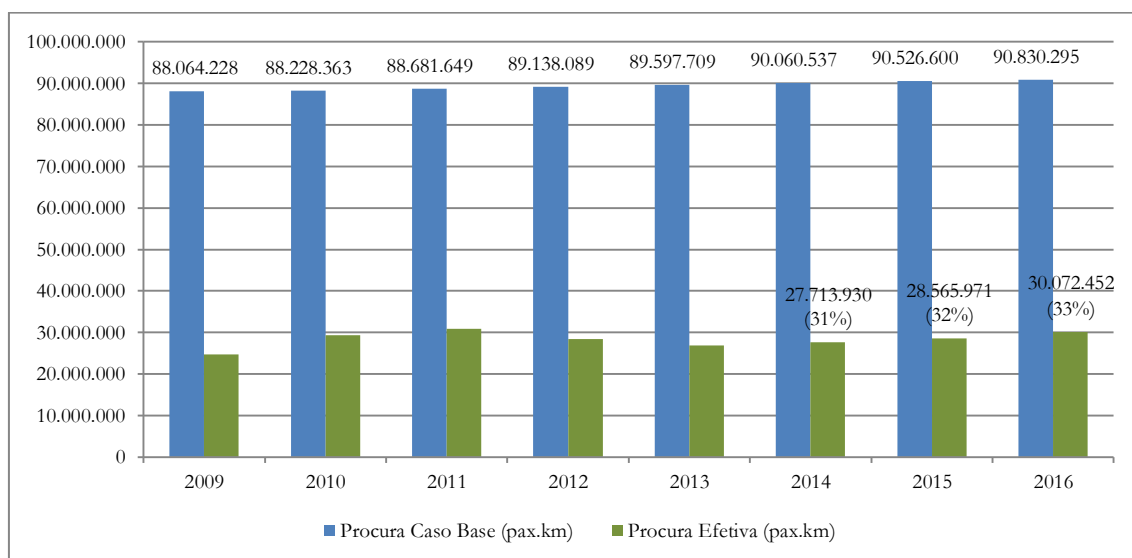
<sup>49</sup> O valor peticionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012 (inclusive).

<sup>50</sup> Dez estações na Margem Sul: Setúbal, Palmela, Venda do Alcaide, Pinhal Novo, Penalva, Coina, Fogueteiro, Foros de Amora, Corroios e Pragal; e quatro na Margem Norte: Campolide, Sete Rios, Entrecampos e Roma-Areeiro.

<sup>51</sup> Segundo dados disponibilizados pelo IMT.

De salientar que a procura real do MST nunca superou 35% da procura prevista no contrato de concessão, o que tem dado origem ao pagamento recorrente de compensações por parte do concedente à concessionária<sup>52</sup>.

Gráfico 11 – Evolução da Procura Efetiva vs Procura Prevista no Caso Base do MST



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo IMT.

Depois da quebra na procura, registada entre os anos de 2011 e 2013 – para a qual poderão ter contribuído, não só o aumento do número de desempregados, e a consequente diminuição do número de utilizadores de transportes públicos pendulares, mas também o crescimento tarifário extraordinário ocorrido em meados de 2011 –, nos três últimos anos assistiu-se a uma tendência, ainda que relativamente modesta, de recuperação da procura, não tendo sido, contudo, até ao momento, atingidos os níveis de procura verificados em 2011.

<sup>52</sup> O valor das compensações é apresentado e analisado em pormenor de seguida.

4.3.2.3. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 11 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor ferroviário no 4.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2016	2T2016	3T2016	4T2016	Peso no Total (4T)	4T2015	Δ 4T2016 / 4T2015
Concessão do MST	2.276	1	4.200	2.025	100%	0	n.a.
Concessão Eixo Norte/Sul	0	-2	0	0	0%	0	n.a.
<b>TOTAL</b>	<b>2.276</b>	<b>-1</b>	<b>4.200</b>	<b>2.025</b>	<b>100%</b>	<b>0</b>	<b>n.a.</b>

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

Os fluxos financeiros do setor ferroviário no 4.º trimestre de 2016, no valor de 2,0 milhões de euros, dizem unicamente respeito aos encargos com a concessão do MST, sendo estes relativos ao pagamento de compensações decorrentes dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão.

De acordo com o *Quadro 11* anterior, no 4.º trimestre de 2015 não foi registado qualquer fluxo financeiro relativo às PPP do setor ferroviário, uma vez que no trimestre anterior haviam sido pagas duas compensações, uma das quais paga antecipadamente no final de setembro, ao invés de ter sido paga no início de outubro, como veio a ocorrer em 2016.

4.3.2.4. *Evolução dos fluxos financeiros anuais*

Quadro 12 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor ferroviário em 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	2016	Peso no total	2015	Δ 2016 / 2015	2016P	% Execução
Concessão do MST	8.501	100%	8.493	0%	8.540	100%
Concessão Eixo Norte/Sul <sup>(1)</sup>	-2	0%	0	n.a.	0	n.a.
<b>TOTAL</b>	<b>8.500</b>	<b>100%</b>	<b>8.493</b>	<b>0%</b>	<b>8.540</b>	<b>100%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e dados constantes do Relatório do OE2016.

Nota: <sup>(1)</sup> O valor registado em 2016 diz respeito a uma penalidade aplicada pelo concedente à concessionária do Eixo Norte/Sul, no montante de 1,6 milhares de euros, referente a supressões totais e parciais de serviço verificadas no ano de 2015, tendo em consideração o Relatório de Pontualidade e Fiabilidade de 2015.

De acordo com o *Quadro 12* anterior, os encargos incorridos pelo parceiro público no âmbito dos contratos de PPP do setor ferroviário, em 2016, permaneceram praticamente em linha com os verificados no ano anterior, ascendendo a 8,5 milhões de euros.

Estes encargos respeitam exclusivamente à concessão do MST<sup>53</sup> e espelham o pagamento das compensações decorrentes dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão.

Apesar de as compensações pagas em 2016 terem sido calculadas com base num *gap* de tráfego (apurado com referência ao período compreendido entre o 3.º trimestre de 2015 e o 2.º trimestre de 2016) inferior ao diferencial de tráfego que serviu de base ao cálculo da compensação paga em 2015 (e que dizia respeito ao tráfego apurado entre o 3.º trimestre de 2014 e o 2.º trimestre de 2015)<sup>54</sup>, os encargos com a concessão do MST foram praticamente idênticos em ambos os anos, na sequência da atualização monetária anual da tarifa contratualmente prevista<sup>55</sup>.

Apresentam-se, no *Gráfico 12* seguinte, os encargos acumulados, por trimestre, no setor ferroviário, os quais dizem respeito, quase em exclusivo, à concessão do MST.

Excluindo o efeito das indemnizações relativas à AVF Lisboa-Poceirão, pagas em 2012 e em 2014, a evolução dos valores anuais incorpora, *por um lado*, o comportamento da procura real que tem sido verificada na concessão do MST (que afeta o valor das compensações a pagar por parte do setor público) e, *por outro lado*, a diferença que tem existido ao nível dos prazos médios de pagamento do setor público nesta concessão, destacando-se a este respeito os atrasos verificados em 2012 e recuperados durante o ano de 2013.

---

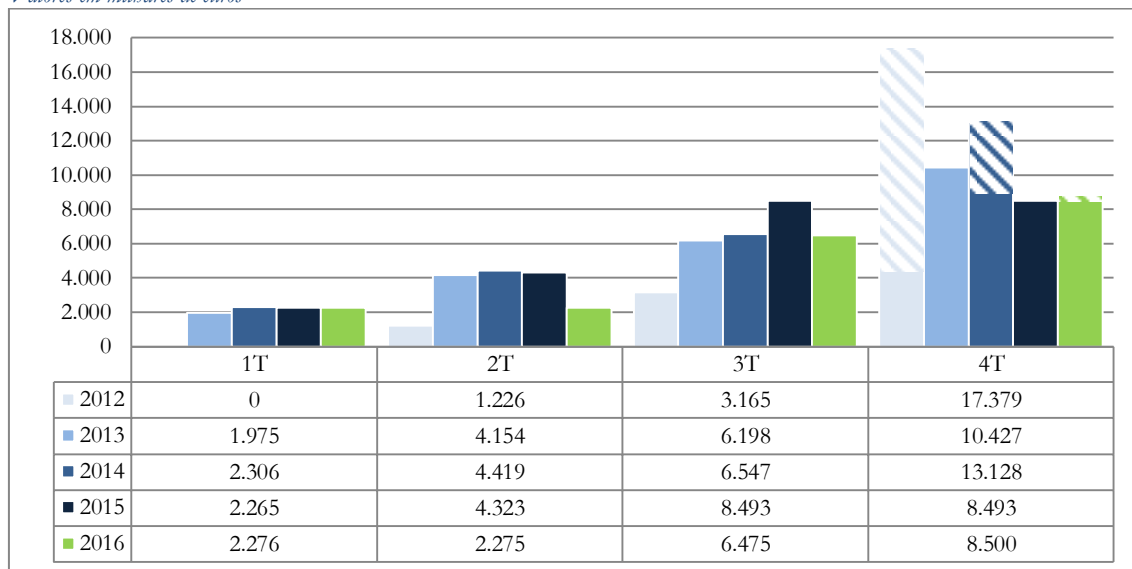
<sup>53</sup> Refira-se, em sentido contrário, o pagamento efetuado em junho de 2016 pela concessionária do Eixo Norte/Sul de uma penalidade no montante de 1,6 milhares de euros, referente a supressões totais e parciais de serviço verificadas no ano de 2015, tendo em consideração o Relatório de Pontualidade e Fiabilidade de 2015.

<sup>54</sup> Os pagamentos realizados em 2016 tiveram por base um tráfego real de 29,2 milhões de passageiros.km enquanto os pagamentos efetuados em 2015 tiveram por base um tráfego real de 28,3 milhões de passageiros.km, resultando num aumento do tráfego real subjacente de cerca de 3%.

<sup>55</sup> De 98% do índice de preços no consumidor, sem habitação, para o continente, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, I.P. no mês imediatamente anterior ao início de cada ano civil.

Gráfico 12 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor ferroviário no período de 2012 a 2016

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e dados constantes do Relatório do OE2016.

Notas: A zona sombreada, nos anos de 2012 e 2014, corresponde ao pagamento de indemnizações aos agrupamentos concorrentes da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão), devido à decisão de não adjudicação do contrato, ocorridas em dezembro de 2012 e em outubro de 2014.

A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2016, corresponde ao diferencial verificado entre os valores previstos no Relatório do OE2016 e os encargos efetivamente incorridos.

### 4.3.3. Setor da Saúde

#### 4.3.3.1. *Tipologia dos fluxos financeiros*

No setor da saúde, o modelo de parceria tem assentado, essencialmente (com exceção do caso do CMFRS, cujo contrato terminou em novembro de 2013), no pressuposto da distinção entre as competências de gestão da infraestrutura e de gestão do estabelecimento hospitalar, verificando-se, assim, a criação de dois veículos a quem é atribuída uma gestão distinta: um destinado à construção e manutenção da infraestrutura do hospital (EG Edifício) e outro destinado à prestação dos serviços clínicos (EG Estabelecimento).

A natureza dos encargos do setor público varia consoante se trate da EG Edifício ou da EG Estabelecimento, a saber:

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

#### 4.3.3.2. *Evolução da procura*

Em 2016<sup>56</sup>, e à semelhança do ocorrido no ano anterior, assistiu-se a um aumento generalizado da atividade nas unidades hospitalares em regime de PPP.

No caso do Hospital de Braga, o aumento da produção foi visível em praticamente todas as linhas de atividade, destacando-se, particularmente, o acréscimo de 25% registado ao nível do número de sessões de hospital de dia, essencialmente justificado **(i)** pelo aumento do número de sessões relativas a hemodiálise, em que o hospital tem vindo a consolidar a sua atividade desde 2014 (ano de início da realização deste tipo de sessões); **(ii)** pelo aumento do número de sessões respeitantes a oncologia, por via do crescimento desta patologia no contexto da atividade assistencial do hospital; e **(iii)** por um aumento da procura dos outros tipos de sessões de hospital de dia.

No caso do Hospital de Vila Franca de Xira, em 2016 a maioria das linhas de atividade registou um incremento do nível de produção, destacando-se, nomeadamente, o crescimento registado nas urgências e o aumento verificado ao nível do número de sessões de hospital de dia, de cerca de 9% cada. Salienta-se o caso particular das consultas, em que o nível de procura permaneceu praticamente idêntico ao verificado no ano de 2015.

No que se refere ao Hospital de Loures, o ano de 2016 caracterizou-se, *por um lado*, pelo aumento da produção ao nível do número de sessões de hospital de dia, de cerca de 7%, e do nível de procura verificado nas urgências, de aproximadamente 4%, e, *por outro lado*, pela redução da atividade de internamento e ambulatório, de cerca de 2%, assim como pela diminuição do nível de procura verificado no caso das consultas, em torno de 3%.

Relativamente ao Hospital de Cascais cumpre mencionar que, no ano de 2016, à semelhança do verificado nas demais unidades hospitalares em regime de PPP, também se assistiu a uma tendência de crescimento generalizado da produção.

---

<sup>56</sup> Tomando como referência, para 2016, os dados provisórios que serão objeto de validação por parte da entidade pública contratante, no âmbito do processo de reconciliação que será encetado em cada uma das PPP.



#### 4.3.3.3. *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

No 4.º trimestre de 2016, os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a 137,1 milhões de euros, representando um acréscimo de 14% face ao período homólogo de 2015 (*cfr. Quadro 13* seguinte), resultante do aumento dos encargos com as EG Estabelecimento (20%), não obstante a redução dos encargos com as EG Edifício (15%).

Relativamente às EG Estabelecimento, o aumento observado reflete o maior montante de encargos suportados no 4.º trimestre de 2016, face ao período homólogo anterior, na sequência:

- Do aumento dos pagamentos de reconciliação efetuados às EG Estabelecimento dos Hospitais de Braga, de Loures e de Vila Franca de Xira (referentes à atividade de 2015), de cerca de 11,3 milhões de euros, 14,5 milhões de euros e 6,0 milhões de euros, respetivamente, comparativamente com os pagamentos efetuados no período homólogo anterior (referentes à atividade de 2014, de cerca de 4,4 milhões de euros, 14,0 milhões de euros e 2,2 milhões de euros, pela mesma ordem)<sup>57</sup>;
- Da realização do pagamento de reconciliação à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais no 4.º trimestre de 2016 (relativo à atividade de 2015), de cerca de 5,9 milhões de euros, sem paralelo no período homólogo anterior, dado que o pagamento de reconciliação referente à atividade de 2014 foi realizado no 3.º trimestre de 2015; e
- Da atualização do valor dos duodécimos devidos ao abrigo dos contratos de gestão a cada uma das quatro EG Estabelecimento, em função da produção clínica hospitalar contratada, o que gerou um aumento dos encargos de 5,1 milhões de euros no 4.º trimestre de 2016, em comparação com o mesmo período de 2015.

---

<sup>57</sup> Refira-se, no que diz respeito à EG Estabelecimento de Braga, que, em 2015, o pagamento do valor previsível de reconciliação de 2014 (estimado em 17,5 milhões de euros) foi efetuado por adiantamento, em duodécimos mensais, até ao apuramento do valor efetivo da parcela a cargo do SNS (que veio a ascender a 20,5 milhões de euros). Ao abrigo deste regime, no 4.º trimestre de 2015, foi efetuado parte do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2014, no valor de 4,4 milhões de euros (correspondente a 3 duodécimos mensais), tendo em maio de 2016 sido efetuado o acerto final relativamente a este mesmo pagamento de reconciliação, no montante de 3,0 milhões de euros. Este regime já não vigorou em 2016, tendo sido efetuados, por sua vez, nos meses de setembro, novembro e dezembro, pagamentos num total de 19,7 milhões de euros por conta do valor de reconciliação de 2015, cujo acerto final transitou para o ano de 2017.

Em sentido contrário, destaca-se a inexistência de pagamentos realizados à EG Estabelecimento do Hospital de Braga referentes aos protocolos VIH/SIDA e de esclerose múltipla (no valor de 1,9 milhões de euros, no 4.º trimestre de 2015), por força da não renovação destes protocolos em 2016.

No que diz respeito às EG Edifício, a redução verificada no 4.º trimestre de 2016, face ao período homólogo anterior, deve-se essencialmente ao facto de, no caso do Hospital de Vila Franca de Xira, o pagamento de reconciliação relativo a 2015 ter sido efetuado no 3.º trimestre de 2016, quando em 2015 tal pagamento (referente a 2014) havia ocorrido no 4.º trimestre.

No período em análise, 5% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde referem-se a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de parceria, destacando-se, principalmente, os relativos a protocolos celebrados para prestação de cuidados específicos adicionais. Estes protocolos, apesar de não terem enquadramento no seio dos contratos de parceria, são sujeitos a um processo de renegociação anual, devendo ser submetidos a fiscalização prévia do Tribunal de Contas.

#### Quadro 13 – Encargos líquidos totais com as PPP do setor da saúde no 4.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2016	2T2016	3T2016	4T2016	Peso no Total (4T)	4T2015	Δ 4T2016 / 4T2015
<b>Hospitais PPP - Estabelecimentos</b>	<b>72.481</b>	<b>77.152</b>	<b>95.910</b>	<b>119.598</b>	<b>87%</b>	<b>99.367</b>	<b>20%</b>
Pagamentos Contratuais <sup>(1)</sup>	69.766	71.386	79.546	75.155	55%	71.500	5%
CMFRS <sup>(2)</sup>	0	277	0	0	0%	0	n.a.
Hospitais PPP	69.766	71.110	79.546	75.155	55%	71.500	5%
Protocolos/outros (Hospitais PPP) <sup>(3)</sup>	2.716	2.619	7.767	6.693	5%	7.361	-9%
Pagamentos de Reconciliação <sup>(4)</sup>	0	3.147	8.597	37.750	28%	20.506	84%
<b>Hospitais PPP - Edifícios</b>	<b>17.481</b>	<b>17.481</b>	<b>24.551</b>	<b>17.481</b>	<b>13%</b>	<b>20.617</b>	<b>-15%</b>
Pagamentos Contratuais <sup>(1)</sup>	17.481	17.481	17.481	17.481	13%	18.002	-3%
Pagamentos de Reconciliação <sup>(4)</sup>	0	0	7.070	0	0%	2.615	n.a.
<b>Encargos Totais</b>	<b>89.962</b>	<b>94.633</b>	<b>120.461</b>	<b>137.079</b>	<b>100%</b>	<b>119.983</b>	<b>14%</b>

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

Notas: <sup>(1)</sup> Inclui os pagamentos contratuais realizados no período, com exceção dos pagamentos de reconciliação.

<sup>(2)</sup> Pagamentos relativos a acertos pelo término da parceria em novembro de 2013.

<sup>(3)</sup> Inclui os pagamentos relativos ao protocolo VIH/SIDA estabelecido no Hospital de Cascais (em 2015 e 2016) e aos protocolos VIH/SIDA e esclerose múltipla celebrados no Hospital de Braga (apenas em 2015), bem como os pagamentos referentes às doenças lisossomais, realizados ao abrigo do programa específico de financiamento, previsto no Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto da Saúde, de 15 de setembro de 2009, e os valores pagos (a partir de outubro de 2015 inclusive) no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica, estabelecido pelo Ministério da Saúde no ano de 2015.

<sup>(4)</sup> Os pagamentos de reconciliação correspondem a acertos de pagamento relativos a períodos anteriores, nos termos e para os efeitos do previsto contratualmente.

À semelhança do verificado no trimestre anterior, os encargos com a atividade das EG Estabelecimento representaram, no 4.º trimestre de 2016, cerca de 87% dos encargos globais com as parcerias da saúde (sendo os restantes 13% relativos aos encargos com as infraestruturas hospitalares), apresentando um acréscimo de 20% face ao período homólogo de 2015, para o qual contribuiu a atualização do valor dos duodécimos pagos às EG Estabelecimento, na sequência do aumento da produção hospitalar contratada para o ano de 2016.

Quadro 14 – Encargos líquidos totais por PPP do setor da saúde no 4.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2016	2T2016	3T2016	4T2016	Peso no Total (4T)	4T2015	Δ 4T2016/4T2015
<b>CMFRS</b>	<b>0</b>	<b>277</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>	<b>n.a.</b>
<b>H. Cascais</b>	<b>15.756</b>	<b>16.146</b>	<b>21.566</b>	<b>24.619</b>	<b>18%</b>	<b>17.353</b>	<b>42%</b>
EG Estabelecimento	13.772	14.162	18.729	22.635	17%	15.301	48%
EG Edifício	1.984	1.984	2.837	1.984	1%	2.052	-3%
<b>H. Braga</b>	<b>33.454</b>	<b>37.808</b>	<b>49.015</b>	<b>50.016</b>	<b>36%</b>	<b>42.513</b>	<b>18%</b>
EG Estabelecimento	27.140	31.493	40.064	43.702	32%	36.208	21%
EG Edifício	6.314	6.314	8.951	6.314	5%	6.305	0%
<b>H. Loures</b>	<b>21.490</b>	<b>21.052</b>	<b>26.387</b>	<b>37.048</b>	<b>27%</b>	<b>35.506</b>	<b>4%</b>
EG Estabelecimento	18.355	17.917	22.247	33.913	25%	32.390	5%
EG Edifício	3.135	3.135	4.140	3.135	2%	3.116	1%
<b>H. VFXira</b>	<b>19.262</b>	<b>19.351</b>	<b>23.493</b>	<b>25.396</b>	<b>19%</b>	<b>24.611</b>	<b>3%</b>
EG Estabelecimento	13.214	13.303	14.870	19.349	14%	15.467	25%
EG Edifício	6.047	6.047	8.623	6.047	4%	9.144	-34%
<b>TOTAL</b>	<b>89.962</b>	<b>94.633</b>	<b>120.461</b>	<b>137.079</b>	<b>100%</b>	<b>119.983</b>	<b>14%</b>
<b>Estabelecimentos</b>	<b>72.481</b>	<b>77.152</b>	<b>95.910</b>	<b>119.598</b>	<b>87%</b>	<b>99.367</b>	<b>20%</b>
<b>Infraestruturas</b>	<b>17.481</b>	<b>17.481</b>	<b>24.551</b>	<b>17.481</b>	<b>13%</b>	<b>20.617</b>	<b>-15%</b>

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

O *Quadro 14* anterior apresenta, em detalhe, a evolução dos encargos, por PPP, no 4.º trimestre de 2016, em comparação com o período homólogo de 2015, sendo que, da sua análise, é possível concluir o seguinte:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram um acréscimo (na ordem dos 42%), explicado na sua totalidade pelo aumento dos pagamentos à EG Estabelecimento (em 48%), este último fundamentalmente justificado pelo pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2015 realizado no trimestre em

apreço, ao contrário do que se verificou em 2015 (em que o mesmo foi pago no 3.º trimestre);

- No Hospital de Braga, o aumento (de 18%) dos encargos totais é explicado, essencialmente, pelo aumento verificado ao nível da EG Estabelecimento (de 21%), justificado, sobretudo, pelo maior montante do pagamento de reconciliação referente a 2015, parcialmente efetuado no período em apreço. Com efeito, no 4.º trimestre de 2016 este pagamento ascendeu a 11,3 milhões de euros, enquanto, no período homólogo anterior, tal pagamento (respeitante a 2014) havia sido de 4,4 milhões de euros;
- No Hospital de Loures verificou-se um acréscimo (de 4%) dos encargos globais, explicado, em grande parte, pelo aumento (de 5%) dos encargos com a EG Estabelecimento, por via da atualização do valor dos duodécimos pagos ao abrigo do respetivo contrato de gestão; e
- No Hospital de Vila Franca de Xira, os encargos globais registaram um ligeiro incremento (de aproximadamente 3%), explicado pelo aumento dos encargos verificado ao nível da EG Estabelecimento (de 25%), parcialmente compensado pela redução dos encargos associados à EG Edifício (em 34%). No caso da EG Estabelecimento, a evolução dos encargos é, em grande medida, justificada pelo maior pagamento de reconciliação (relativo a 2015) efetuado no trimestre em apreço, de 6,0 milhões de euros, por comparação com o efetuado no período homólogo anterior (referente a 2014), de 2,2 milhões de euros. No que se refere à EG Edifício, a diminuição dos encargos é explicada pela diferente calendarização do pagamento de reconciliação, uma vez que no ano em análise o mesmo foi pago no 3.º trimestre e, no período homólogo anterior, este foi liquidado no 4.º trimestre.

4.3.3.4. *Evolução dos fluxos financeiros anuais*

Quadro 15 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde em 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	2016	Peso no total	2015	Δ 2016 / 2015	2016P	% Execução
<b>Hospitais PPP - Estabelecimentos</b>	<b>365.142</b>	<b>83%</b>	<b>349.767</b>	<b>4%</b>	<b>348.970</b>	<b>105%</b>
Pagamentos Contratuais <sup>(1)</sup>	295.853	67%	284.742	4%		
CMFRS <sup>(2)</sup>	277	0%	589	-53%		
Hospitais PPP	295.576	67%	284.153	4%		
Protocolos/outros (Hospitais PPP) <sup>(3)</sup>	19.796	4%	22.948	-14%		
Pagamentos de Reconciliação <sup>(4)</sup>	49.493	11%	42.077	18%		
<b>Hospitais PPP - Edifícios</b>	<b>76.993</b>	<b>17%</b>	<b>79.258</b>	<b>-3%</b>	<b>77.227</b>	<b>100%</b>
Pagamentos Contratuais <sup>(1)</sup>	69.923	16%	72.008	-3%		
Pagamentos de Reconciliação <sup>(4)</sup>	7.070	2%	7.250	-2%		
<b>Encargos Totais</b>	<b>442.135</b>	<b>100%</b>	<b>429.024</b>	<b>3%</b>	<b>426.197</b>	<b>104%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e dados constantes do Relatório do OE2016.

Notas: <sup>(1)</sup> Inclui os pagamentos contratuais realizados no período, com exceção dos pagamentos de reconciliação.

<sup>(2)</sup> Pagamentos relativos a acordos pelo término da parceria em novembro de 2013.

<sup>(3)</sup> Inclui os pagamentos relativos ao protocolo VIH/SIDA estabelecido no Hospital de Cascais (em 2015 e 2016) e aos protocolos VIH/SIDA e esclerose múltipla celebrados no Hospital de Braga (apenas em 2015), bem como os pagamentos referentes às doenças Lisossomais, realizados ao abrigo do programa específico de financiamento, previsto no Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto da Saúde, de 15 de setembro de 2009, e os valores pagos (a partir de outubro de 2015 inclusive) no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica, estabelecido pelo Ministério da Saúde no ano de 2015.

<sup>(4)</sup> Os pagamentos de reconciliação correspondem a acordos de pagamento relativos a períodos anteriores, nos termos e para os efeitos do previsto contratualmente.

Em 2016, as parcerias do setor da saúde representaram um total de encargos para o setor público de 442,1 milhões de euros, correspondendo, *por um lado*, a um acréscimo de 3% comparativamente aos 12 meses anteriores (*cf. Quadro 15* anterior), e, *por outro lado*, a um desvio de 4% acima do previsto no Relatório do OE2016.

Em termos de execução orçamental, o referido desvio ficou a dever-se aos estabelecimentos hospitalares (cujos encargos registaram um desvio orçamental de 5%), sendo justificado por um maior nível de produção hospitalar face àquele que foi inicialmente estimado e que se encontra subjacente aos valores de encargos inscritos nas projeções constantes do Relatório do OE2016.

Também no que se refere à evolução anual dos encargos, o referido aumento de 3% é resultado, em exclusivo, do aumento dos encargos associados às EG Estabelecimento (de 4%), uma vez que ao nível das EG Edifício se registou um nível de encargos inferior (em 3%) ao do ano anterior.

Esta redução dos encargos com as EG Edifício deve-se, essencialmente, à diminuição, nos termos contratualmente previstos, da componente fixa dos pagamentos às EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira e do Hospital de Cascais.

Relativamente às EG Estabelecimento, o aumento observado reflete o maior montante de encargos suportados no ano de 2016 face ao período homólogo anterior, na sequência:

- Da atualização do valor dos duodécimos devidos ao abrigo dos respetivos contratos de gestão, em função da produção contratada entre a entidade pública contratante e cada uma das quatro EG Estabelecimento, da qual resultou um aumento dos encargos de 13,8 milhões de euros em 2016, em comparação com o ano de 2015;
- Do aumento dos pagamentos de reconciliação efetuados às EG Estabelecimento dos Hospitais de Braga, de Loures e de Vila Franca de Xira (relativos à atividade de 2015), em cerca de 6,6 milhões de euros face aos pagamentos de reconciliação efetuados no período homólogo anterior (respeitantes à atividade de 2014);
- Do aumento dos pagamentos efetuados às quatro EG Estabelecimento no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica, justificado pelo facto de 2016 ter sido o primeiro ano completo de pagamentos ao abrigo deste programa. Assim, em 2016, foram efetuados pagamentos no total de 6,5 milhões de euros, enquanto em 2015 tais pagamentos foram de 1,5 milhões de euros (referentes contudo ao período de outubro a dezembro);
- Da realização, em maio de 2016, do acerto final relativo ao pagamento de reconciliação referente à atividade de 2014 da EG Estabelecimento do Hospital de Braga, no valor de 3,0 milhões de euros, conforme anteriormente referido; e
- Do aumento dos pagamentos realizados à EG Estabelecimento do Hospital de Braga ao abrigo do programa específico de financiamento referente às doenças lisossomais (4,2 milhões de euros), comparativamente com os realizados no ano anterior (2,5 milhões de euros).

Em sentido contrário, destacam-se ainda os seguintes eventos:

- Não renovação, pela ARS Norte, dos protocolos celebrados com a EG Estabelecimento do Hospital de Braga no âmbito do VIH/SIDA e da esclerose

múltipla, levando a que os pagamentos realizados em 2015 a este título, no valor global de 8,1 milhões de euros, não tenham tido paralelo em 2016;

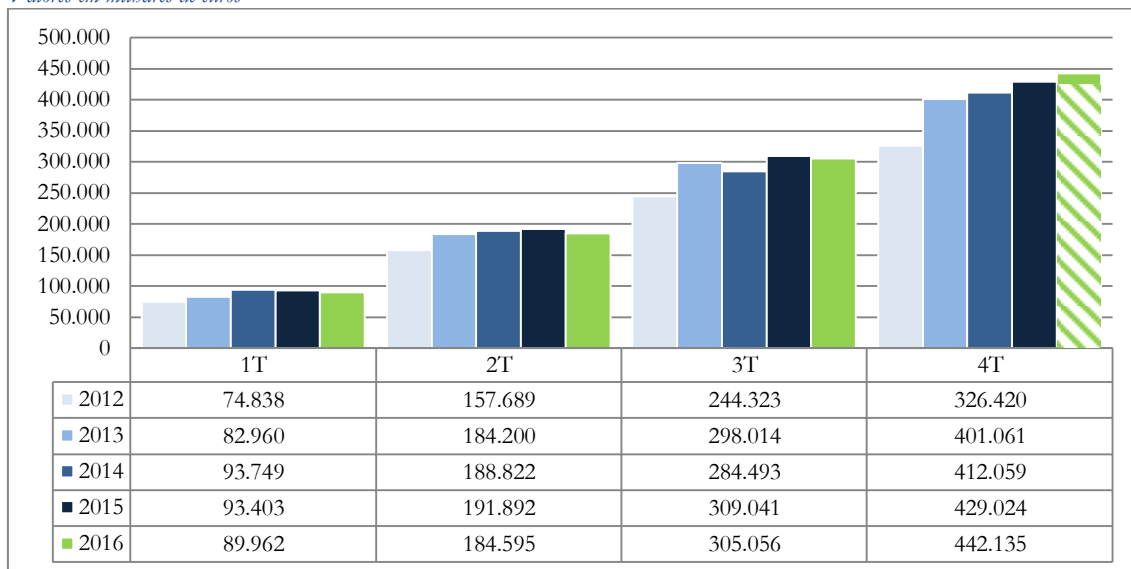
- Diminuição do pagamento de reconciliação efetuado à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais (relativo a 2015), no valor de 5,9 milhões de euros, comparativamente com o pagamento efetuado no período homólogo anterior (relativo a 2014), no valor de 8,7 milhões de euros. Esta diminuição é justificada, em grande medida, pelo facto de se ter verificado, em 2015, uma redução dos pagamentos efetuados relativamente às áreas de internamento e cirurgia de ambulatório (diminuição de cerca de 2,3 milhões de euros), bem como pelo maior montante da parcela a cargo de terceiros pagadores (aumento de aproximadamente 637 milhares de euros); e
- Liquidação pela EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, a favor do parceiro público, dos acertos referentes aos protocolos VIH/SIDA de 2014 e 2015, no montante global de 2,0 milhões de euros, sem paralelo em 2015.

No período de 12 meses analisado, 4% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde correspondem a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de gestão, referentes, designadamente, **(i)** a protocolos para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos a VIH/SIDA e esclerose múltipla (no montante de 9,0 milhões de euros); **(ii)** a pagamentos enquadrados no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais (no valor de 4,2 milhões de euros); bem como **(iii)** a prestações no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (no montante de 6,5 milhões de euros). Os referidos protocolos, apesar de não considerados nos contratos de gestão, são sujeitos a um processo de renegociação anual, devendo ser submetidos ao Tribunal de Contas.

Importa referir, ainda, que, em anos anteriores, os encargos de gestão clínica hospitalar estavam englobados no orçamento do setor da saúde, por via dos hospitais públicos entretanto substituídos pelos hospitais em regime PPP, tratando-se assim, na verdade, nestes casos, de uma transferência dos referidos encargos (ao invés de encargos adicionais) para as PPP à medida que estas foram sendo constituídas.

Gráfico 13 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com as PPP do setor da saúde no período de 2012 a 2016

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS e dados constantes do Relatório do OE2016.

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2016 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2016.

Através da análise do *Gráfico 13* anterior, onde se apresentam os encargos acumulados por trimestre, é possível inferir uma tendência de crescimento dos encargos com as PPP da saúde ao longo dos anos. Sublinhe-se, no entanto, que esta evolução se encontra influenciada pela progressiva entrada em operação das diferentes unidades hospitalares em regime de PPP, sendo igualmente de salientar que, tal como mencionado anteriormente, parte do aumento dos encargos não corresponde a um real incremento de encargos para o setor público, mas antes a uma transferência dos mesmos das anteriores unidades hospitalares (que se encontravam na esfera pública) para as PPP.



Quadro 16 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde em 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	2016	Peso no total	2015	Δ 2016 / 2015	2016P	% Execução
<b>CMFRS</b>	<b>277</b>	<b>0%</b>	<b>589</b>	<b>-53%</b>	<b>0</b>	<b>n.a.</b>
<b>H. Cascais</b>	<b>78.087</b>	<b>18%</b>	<b>77.205</b>	<b>1%</b>	<b>73.104</b>	<b>107%</b>
EG Estabelecimento	69.298	16%	68.135	2%	64.658	107%
EG Edifício	8.789	2%	9.070	-3%	8.445	104%
<b>H. Braga</b>	<b>170.293</b>	<b>39%</b>	<b>168.789</b>	<b>1%</b>	<b>173.903</b>	<b>98%</b>
EG Estabelecimento	142.399	32%	140.898	1%	145.914	98%
EG Edifício	27.894	6%	27.891	0%	27.989	100%
<b>H. Loures</b>	<b>105.977</b>	<b>24%</b>	<b>98.980</b>	<b>7%</b>	<b>95.135</b>	<b>111%</b>
EG Estabelecimento	92.432	21%	85.416	8%	81.374	114%
EG Edifício	13.546	3%	13.564	0%	13.760	98%
<b>H. VFXira</b>	<b>87.501</b>	<b>20%</b>	<b>83.463</b>	<b>5%</b>	<b>84.056</b>	<b>104%</b>
EG Estabelecimento	60.736	14%	54.730	11%	57.024	107%
EG Edifício	26.765	6%	28.733	-7%	27.032	99%
<b>TOTAL</b>	<b>442.135</b>	<b>100%</b>	<b>429.024</b>	<b>3%</b>	<b>426.197</b>	<b>104%</b>
<b>Estabelecimentos</b>	<b>365.142</b>	<b>83%</b>	<b>349.767</b>	<b>4%</b>	<b>348.970</b>	<b>105%</b>
<b>Infraestruturas</b>	<b>76.993</b>	<b>17%</b>	<b>79.258</b>	<b>-3%</b>	<b>77.227</b>	<b>100%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS e dados constantes do Relatório do OE2016.

Nota: Não se verificaram pagamentos relativos a REFs ou compensações neste período.

O *Quadro 16* anterior apresenta, em pormenor, a evolução dos encargos, por PPP, no ano de 2016, em comparação com o período homólogo anterior e face ao previsto no Relatório do OE2016, apresentando-se em seguida as principais conclusões da análise do mesmo:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais registaram um incremento ligeiro (de 1%), devido ao aumento dos encargos com a EG Estabelecimento (de 2%), este último fundamentalmente justificado:
  - (i) Pelo valor mais elevado dos pagamentos realizados ao abrigo do programa referente à hepatite C crónica comparativamente com 2015 (aumento de cerca de 3,3 milhões de euros); e
  - (ii) Pela atualização do valor dos duodécimos pagos ao abrigo do respetivo contrato de gestão (aumento de cerca de 2,4 milhões de euros);

cujos efeitos mais do que compensaram a redução dos encargos permitida pelo menor pagamento de reconciliação realizado em 2016 (inferior em cerca de 2,9 milhões de euros ao realizado em 2015) e pelos acertos – a favor do parceiro

público – relativos aos protocolos de VIH/SIDA de 2014 e 2015 (2,0 milhões de euros).

A par do incremento dos encargos totais, assistiu-se, também, a um desvio global de 7% face ao previsto no Relatório do OE2016, devido, sobretudo, a uma maior produção hospitalar, tanto no âmbito do contrato de gestão, como ao abrigo de protocolos (VIH/SIDA e hepatite C crónica).

- No caso do Hospital de Braga, também os encargos totais registaram um ligeiro aumento (de 1%), justificado pelo aumento dos pagamentos efetuados à EG Estabelecimento (de 1%), devido, em grande medida, ao aumento da produção hospitalar, que conduziu a um aumento tanto dos duodécimos como dos pagamentos parciais de reconciliação realizados em 2016, comparativamente com o ano anterior (aumento de cerca de 9,6 milhões de euros), que mais do que compensou a redução permitida pela não renovação dos protocolos VIH/SIDA e esclerose múltipla (os quais em 2015 implicaram a realização de pagamentos de cerca de 8,1 milhões de euros).

Em termos de execução orçamental, o nível dos encargos associados a esta EG Estabelecimento apresentou-se ligeiramente abaixo do previsto no Relatório do OE2016, devido, sobretudo, ao facto de o valor previsto para os pagamentos relativos aos protocolos em vigor (relativos a doenças lisossomais e a hepatite C crónica) ter sido superior ao valor efetivamente pago no período em análise.

- No Hospital de Loures, o incremento dos encargos totais verificado em 2016 face ao exercício anterior (de 7%) é integralmente justificado pelo aumento dos encargos incorridos com a EG Estabelecimento (de 8%), devido, sobretudo, a uma maior produção hospitalar, tanto no âmbito do contrato de gestão (da qual resultou um aumento dos duodécimos e do pagamento de reconciliação, num total de 5,5 milhões de euros), como ao abrigo do programa relativo a hepatite C crónica (com um aumento de 850 mil euros).

O referido crescimento dos encargos relativos ao Hospital de Loures, em 2016, foi acompanhado por um nível de execução acima do previsto, em cerca de 11%, devido, sobretudo, a uma maior produção hospitalar, tanto no âmbito do contrato de gestão, como ao abrigo do programa relativo a hepatite C crónica.

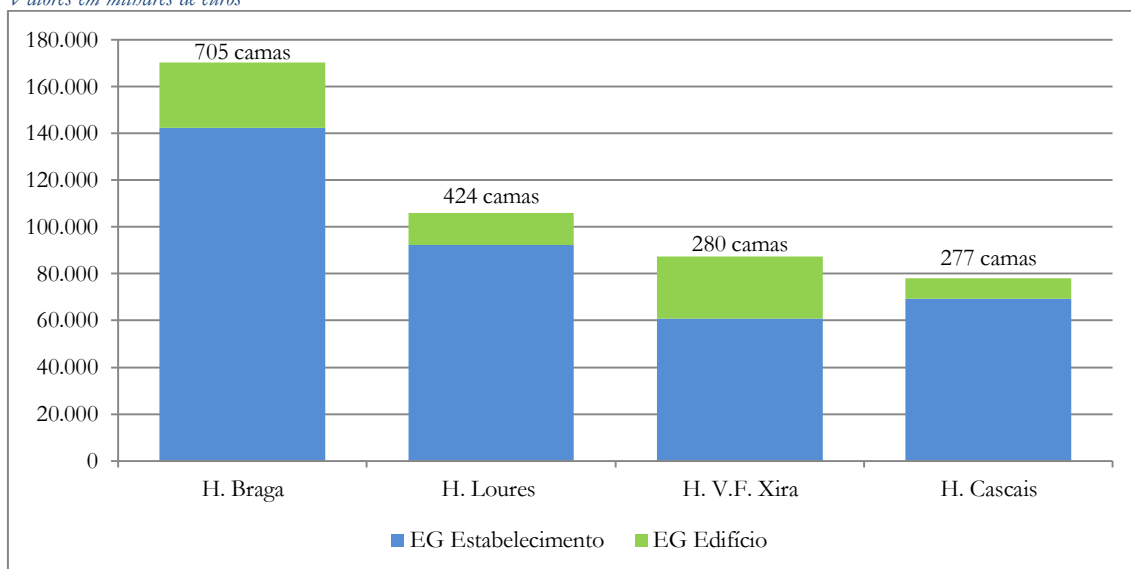
- No Hospital de Vila Franca de Xira, registou-se um aumento dos encargos globais (de 5%), também justificado exclusivamente pelos maiores encargos suportados com a EG Estabelecimento (em 11%), na sequência do aumento da atividade hospitalar registado.

Este crescimento da produção hospitalar, superior ao orçamentado, justifica, em termos de execução orçamental, o desvio global, de 4%, registado ao nível dos encargos com esta unidade hospitalar, face ao previsto no Relatório do OE2016.

Em termos de peso relativo nos encargos totais, o Hospital de Braga continua a assumir-se, claramente, como a maior unidade atualmente em operação em regime de PPP, tendo sido responsável, em termos acumulados, por cerca de 39% dos encargos totais com as parcerias do setor da saúde em 2016, seguindo-se, em termos de ordem de importância, os Hospitais de Loures, de Vila Franca de Xira e de Cascais, com pesos relativos de 24%, 20% e 18%, respetivamente (*cfr. Quadro 16 anterior e Gráfico 14 seguinte*).

Gráfico 14 – Repartição dos encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde em 2016, por hospital

Valores em milhares de euros



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

#### 4.3.4. Setor da Segurança

##### 4.3.4.1. *Tipologia dos fluxos financeiros*

No setor da segurança existe apenas uma PPP a reportar, relativa à conceção, fornecimento, montagem, construção, gestão e manutenção de um sistema integrado de tecnologia de informação para a rede de emergência e segurança de Portugal, estabelecida entre o MAI e a SIRESP, S.A..

A natureza dos encargos associados a esta parceria está definida contratualmente como uma remuneração global anual (devida numa base mensal), equivalente a uma remuneração por disponibilidade, composta por uma parcela não revisível (cujos montantes devidos em cada ano se encontram definidos contratualmente) e por uma parcela revisível em função do índice de preços no consumidor e ajustável em função de deduções relativas a falhas de disponibilidade e desempenho, que não pode exceder 8,68% da remuneração total.

##### 4.3.4.2. *Evolução da procura*

No caso do SIRESP, a evolução da procura não tem efeito direto, nem na remuneração do parceiro privado (uma vez que, como mencionado, esta é determinada em função da disponibilidade da rede de segurança e emergência), nem no nível de encargos do setor público com a respetiva parceria. O nível de encargos públicos e a respetiva remuneração do parceiro privado variam, contudo, em função da evolução dos níveis de performance do parceiro privado, podendo, tal como referido, ser aplicadas deduções à remuneração paga à operadora, no caso de esta última não cumprir os níveis mínimos de desempenho estabelecidos no contrato. A este respeito cumpre mencionar que, historicamente, não têm sido aplicadas quaisquer deduções à SIRESP, S.A..

Não obstante, a título demonstrativo apresenta-se, no *Quadro 17* seguinte, a evolução do tráfego mensal médio de chamadas realizadas no âmbito da rede SIRESP, no período compreendido entre 2012 e 2016.

Quadro 17 – Evolução do tráfego mensal médio da rede SIRESP

Tráfego mensal médio		
ANO	Chamadas iniciadas (milhões)	Variação Anual
2012	2.360	-
2013	2.599	10,1%
2014	2.406	-7,4%
2015	2.724	13,2%
2016	2.943	8,0%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados no Relatório e Contas da SIRESP, S.A. e pelo MAI.

#### 4.3.4.3. Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 18 – Encargos líquidos totais com a PPP do setor da segurança no 4.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T2016	2T2016	3T2016	4T2016	4T2015	$\Delta$ 4T2016 / 4T2015
Concessão Siresp	10.190	9.554	10.667	10.783	8.158	32%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo MAI.

Os encargos globais do setor público com o SIRESP no 4.º trimestre de 2016 ascenderam a 10,8 milhões de euros, registando um acréscimo de 32% face ao período homólogo anterior. Este acréscimo é essencialmente justificado pela diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado, levando a que no 4.º trimestre de 2016 tenha sido liquidado um maior número de faturas relativas à remuneração mensal da operadora do que no 4.º trimestre de 2015, efeito que não chegou a ser compensado, no período em apreço, pela redução da remuneração por disponibilidade resultante da entrada em vigor do aditamento ao contrato SIRESP.

#### 4.3.4.4. *Evolução dos fluxos financeiros anuais*

Quadro 19 – Encargos líquidos acumulados com a PPP do setor da segurança em 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

*Valores em milhares de euros*

PPP Segurança	2016	2015	Δ 2016 / 2015	2016P	% Execução
Concessão Siresp	41.194	43.980	-6%	48.861	84%

*Fonte:* UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo MAI e dados constantes do Relatório do OE2016.

Os encargos globais do setor público com o SIRESP ascenderam, em 2016, a cerca de 41,2 milhões de euros, registando um decréscimo de 6% face ao exercício anterior.

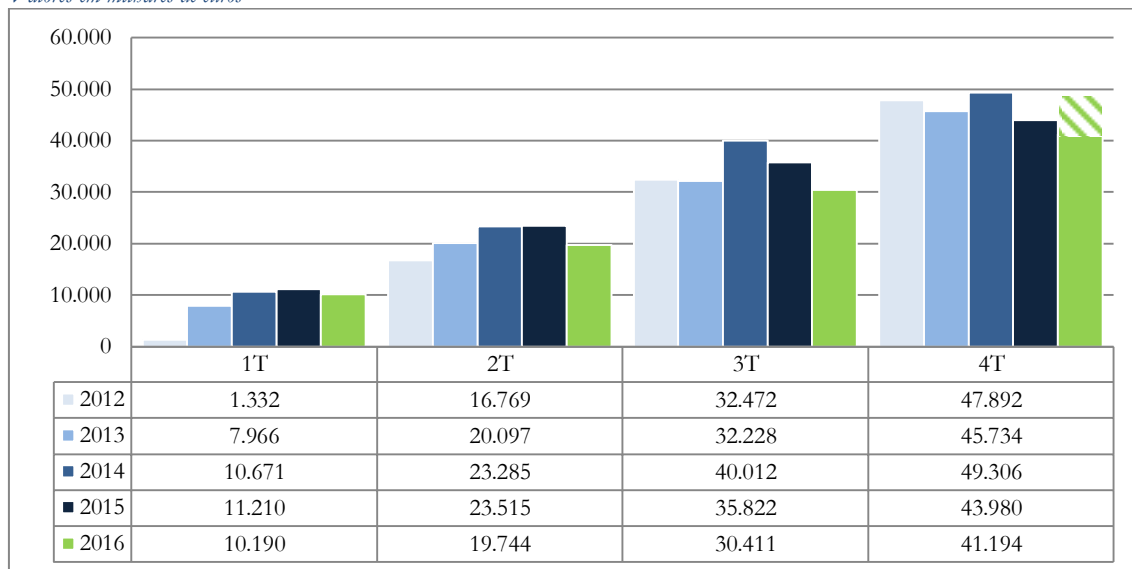
Este decréscimo foi permitido pela entrada em vigor do aditamento ao contrato SIRESP, que determinou, como referido, a redução da remuneração por disponibilidade, com efeitos a 1 de janeiro de 2015.

Por outro lado, e em sentido contrário, a evolução homóloga dos encargos encontra-se influenciada pelo processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período. Com efeito, os encargos suportados pelo parceiro público em 2016 não são diretamente comparáveis com os de 2015, devido ao facto de incorporarem prazos médios de pagamento diferentes, tendo em conta que, enquanto em 2015 foi efetuado o pagamento das faturas correspondentes a parte dos serviços prestados no mês de dezembro de 2014 e aos serviços prestados no período de 10 meses compreendido entre janeiro e outubro de 2015, já em 2016 foi realizado o pagamento integral das faturas relativas aos serviços prestados nos 12 meses compreendidos entre novembro de 2015 e outubro de 2016.

Relativamente à execução orçamental do ano, verifica-se que, em 2016, o nível de encargos efetivamente liquidados a esta concessionária apresentou-se abaixo do previsto no Relatório do OE2016, por via, sobretudo, das diferenças ao nível do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos dos vários períodos.

Gráfico 15 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre com a PPP do setor da segurança no período de 2012 a 2016

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo MAI e dados constantes do Relatório do OE2016.

Nota: A zona sombreada a verde, no 4.º trimestre de 2016, corresponde ao diferencial verificado entre os valores previstos de acordo com o Relatório do OE2016 e os encargos efetivamente incorridos.

O comportamento irregular dos encargos trimestrais suportados em cada ano com esta parceria (*cfr. Gráfico 15* anterior) está relacionado com o processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período, pelo que os valores executados em períodos homólogos são de difícil comparação. Para além das questões relativas à temporalidade dos pagamentos, a evolução dos encargos espelha o previsto contratualmente, tendo em conta, naturalmente, a capacidade instalada<sup>58</sup>, não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

<sup>58</sup> Ao longo de 2013 a capacidade instalada foi de 96,66%, tendo esta passado, no final do exercício, para 99,66%, após a conclusão da fase G do projeto relativa à implementação da rede SIRESP na Região Autónoma dos Açores.

## 5. Riscos e contingências

As PPP são projetos de longo prazo, caracterizados preferencialmente por grande estabilidade e com regras bem definidas. Porém, durante a sua vigência, podem ocorrer eventos suscetíveis de gerar, nos termos contratualmente previstos, direitos do parceiro privado à reposição do equilíbrio financeiro dos respectivos contratos (*e.g.*, modificações às condições de exploração impostas unilateralmente pelo parceiro público, alterações legislativas com impacto específico no contrato, casos de força maior), que muitas vezes redundam em litígios entre as partes, dos quais podem advir responsabilidades contingentes suscetíveis de gerar encargos futuros.

Neste quadro, elencam-se, nas tabelas seguintes, os pedidos de reposição do equilíbrio financeiro apresentados pelos diversos parceiros privados e pendentes de resolução na presente data, bem como os respectivos valores solicitados.

Daqui não resulta, no entanto, qualquer reconhecimento ou assunção, ainda que tácita, de responsabilidades para os parceiros públicos, quer no que respeita aos fundamentos invocados (que são, na maior parte das situações, rejeitados pelos parceiros públicos), quer no que respeita aos montantes peticionados pelos parceiros privados.

Aliás, existindo diferendo entre as partes – de um modo geral, dirimido em sede de tribunal arbitral –, o parceiro privado tende a apresentar a sua pretensão de forma aumentada, quer em valor, quer nos fundamentos invocados, razão pela qual se constata que, mesmo nas situações em que possam existir fundamentos justificativos dos pedidos, as responsabilidades financeiras efetivamente imputadas aos parceiros públicos acabam por ser, salvo raras exceções, manifestamente inferiores aos montantes peticionados.



Quadro 20 – Contingências das PPP do setor rodoviário em 31 de dezembro de 2016

CONTRATOS DE CONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado - Concessões	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante do pedido (milhões de euros)	Ponto de situação (2016)
Douro Litoral (AEDL)	Reposição do equilíbrio financeiro	2013	Eventos ligados à fase de construção	23,5	Apresentadas alegações de facto e de direito, sendo a fase processual seguinte o Acórdão final.
Douro Litoral (AEDL)	Reposição do equilíbrio financeiro	2013	Custos acrescidos durante a fase de construção	32,5	Apresentadas alegações de facto e de direito, sendo a fase processual seguinte o Acórdão final.
Douro Litoral (AEDL)	Reposição de equilíbrio financeiro	2013	TRIR, SIEV e suspensão da AE do Centro	1.350	Concluído o julgamento em maio de 2016, tendo sido decidida a matéria de facto por Acórdão de setembro de 2016 e apresentadas as alegações e contra-alegações de direito pelas partes.
Douro Litoral (AEDL)	Reposição de equilíbrio financeiro	2012	Rejeição liminar de traçado alternativo para a A32	124,2	Rejeitado; Participação à AdC; Aguarda-se eventual arbitragem.
Lusoponte	Pré- contencioso	2012	Alterações às taxas do IRC (2010 e 2012)	100	Anunciado; aguarda-se eventual fase pré-contenciosa.
<b>Concessões</b>			<b>Subtotal</b>	<b>1.630</b>	

CONTRATOS DE SUBCONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado - Subconcessões	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante do pedido (milhões de euros)	Ponto de situação (2016)
Transmontana (AEXXI)	Reposição do equilíbrio financeiro	2011	Atrasos na obtenção de visto	52,18	A Subconcessionária renunciou ao pedido, por acordo.
Baixo Tejo (AEBT)	Reposição do equilíbrio financeiro	2012	Alterações legislativas de carácter específico: DL n.º 112/2009; Portaria n.º 314-B/2010; DL n.º 111/2009	155	Arbitragem suspensa, no quadro do processo negocial em curso. O tribunal arbitral deferiu o pedido de suspensão até 30 de junho de 2017.
Litoral Oeste (AELO)	Reposição do equilíbrio financeiro	2012	Alterações legislativas de carácter específico: DL n.º 112/2009; Portaria n.º 314-B/2010; DL n.º 111/2009	85	Arbitragem suspensa, no quadro do processo negocial em curso. O tribunal arbitral deferiu o pedido de suspensão até 31 de março de 2017.
Litoral Oeste (AELO)	Impugnação de multa	2013	A IP propôs a aplicação da multa contratual	0,06	Ação de impugnação da multa em curso. Aguarda decisão do tribunal judicial.
Pinhal Interior (Ascendi PI)	Reposição do equilíbrio financeiro	2013	Alteração legislativa de caráter específico - Lei n.º 46/10, de 7/9; Lei 55-A/2010, de 31/12, Lei n.º 64-B/2011, de 31 /12	43	Análise do pedido efetuada pela IP. Aguarda decisão da IP ou resolução no quadro do processo negocial em curso.
Pinhal Interior (Ascendi PI)	Reposição do equilíbrio financeiro	2011	Vestígios Arqueológicos - Sra. da Alegria	2,3	Em curso.
Pinhal Interior (Ascendi PI)	Reposição do equilíbrio financeiro	2015	Vestígios Arqueológicos - Nó do Peral	1,6	Em curso.
Pinhal Interior (Ascendi PI)	Reposição do equilíbrio financeiro	2015	Construção do Nó do Peral, Alvaizere e Almalaguês	13	Em curso.
Litoral Oeste (AELO)	Reposição do equilíbrio financeiro	2015	Vários factos geradores do pedido: alterações ao projeto; perturbações de natureza ambiental (povoamento de sobreiros); condições geológicas e geotécnicas anormais e imprevisíveis; achados arqueológicos; atrasos no planeamento da empreitada por dificuldades insuperáveis criadas pela Refer e expropriações	83,87	Arbitragem suspensa, no quadro do processo negocial em curso. O tribunal arbitral deferiu o pedido de suspensão até 31 de março de 2017.
Subconcessões			Subtotal	436	

CONTRATOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS (associados a PPP)					
Contrato / Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante do pedido (milhões de euros)	Ponto de situação (2016)
Costa de Prata e Grande Porto (Ascendi O&M)	Reposição do equilíbrio financeiro	2012	Alterações legais resultantes da não aprovação do DEM obrigatório	0,59	Em análise.
Norte Litoral (Vialivre)	Reposição do equilíbrio financeiro	2013	Alteração legislativa de carácter específico - Portaria n.º 135-A/2011	0,3	—A IP reiterou o não reconhecimento da existência de custos incrementais junto da Vialivre, decorrentes da Portaria n.º 135-A/2001, de 04 de abril, na medida em que a faturação subjacente ao contrato não foi impactada, não se tendo verificado, deste modo, custos incrementais para a operadora.
			Alteração legislativa de carácter específico - Portaria n.º 41/2012, de 10 de Fevereiro		—A IP reiterou o não reconhecimento da existência de custos incrementais junto da Vialivre, decorrentes da Portaria n.º 41/2012, de 10 de fevereiro, na medida em que a faturação subjacente ao contrato não foi impactada, não se tendo verificado, deste modo, custos incrementais para a operadora.
			Despachos SEOPTC DE 28.12.2012, 29.01.2013 e 12.02.2013		—A IP reiterou o não reconhecimento da existência de custos incrementais junto da Vialivre, decorrentes dos Despachos SEOPTC de 28.12.2012, 29.01.2013 e 12.02.2013, na medida em que a faturação subjacente ao contrato não foi impactada, não se tendo verificado, deste modo, custos incrementais para a operadora.
Norte Litoral (Vialivre)	Reposição do equilíbrio financeiro	2011	Alteração legislativa de carácter específico - Alteração da Lei n.º 25/2006, decorrente da Lei que aprovou o Orçamento do Estado para 2011	-	A IP aceitou a elegibilidade das despesas apresentadas, que serão ou não aprovadas caso a caso.
Norte Litoral (Vialivre)	Reposição do equilíbrio financeiro	2014	Alteração legislativa de carácter específico - Alteração da Lei n.º 25/2006, materializadas aquando da aprovação da Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro.	-	A IP aceitou a elegibilidade das despesas apresentadas, que serão ou não aprovadas caso a caso.
Subconcessões			Subtotal	0,88	
TOTAL das PPP do setor rodoviário				2.067,1	

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e pelo IMT.

## Sector Rodoviário

No final de 2016, o montante total de compensações solicitadas pelos parceiros privados nas PPP rodoviárias ascendia a 2.070 milhões de euros, valor idêntico ao apresentado no final do ano anterior.

Conforme se depreende da listagem anterior, a situação que envolve montantes mais expressivos refere-se ao pedido apresentado em 2013 relativamente à concessão do Douro Litoral, cuja concessionária é a AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A., uma participada do Grupo Brisa. O maior montante peticionado por esta concessionária (de cerca de 1.350 milhões de euros) representa cerca de 65% do montante total de contingências financeiras identificadas nas PPP rodoviárias no final de 2016, sendo o mesmo relativo a um pedido de REF decorrente da anulação do concurso para a construção da autoestrada do centro e consequente alegada perda de tráfego na concessão do Douro Litoral, bem como da introdução da TRIR e das tarifas a cobrar pela SIEV<sup>59/60</sup>.

O segundo pedido de REF mais relevante, com um peso relativo de 7% no total das contingências existentes no final de 2016, é referente à subconcessão do Baixo Tejo.

Acresce ainda um conjunto de pedidos de REF relacionados com o facto de não ter sido aprovado o dispositivo eletrónico de matrícula, de que supostamente poderão resultar encargos de cobrança de taxas de portagem acrescidos.

### Setor Ferroviário

<sup>59</sup> À data de publicação do presente Boletim, o tribunal arbitral decidiu julgar parcialmente procedente a referida ação, condenando o Estado Português a devolver os valores já pagos pela concessionária a título de TRIR e à SIEV (cerca de 1 milhão de euros), bem como a efetuar um pagamento de 42 milhões de euros, no primeiro semestre de 2017, seguido de pagamentos semestrais, entre novembro de 2017 e novembro de 2034, cujos montantes variam entre cerca de 3,5 milhões de euros e 6,5 milhões de euros. Este processo encontra-se concluído, estando pendente a prestação de esclarecimentos relativamente ao acórdão final proferido pelo tribunal arbitral.

<sup>60</sup> Relativamente aos restantes pedidos de REF apresentados pela concessionária da AEDL, cujos montantes peticionados ascendiam a 32,5 milhões de euros e 23,5 milhões de euros, respetivamente, importa também referir que, à data de publicação do presente Boletim, já haviam sido proferidos, pelo tribunal arbitral, os respetivos acórdãos. No que concerne ao processo cujo objeto de litígio teve por base um conjunto de custos acrescidos durante a fase de construção associados à existência de um aterro de cinzas, no valor de 32,5 milhões de euros, o tribunal arbitral julgou improcedente o pedido de condenação do Estado no pagamento de compensações diretas pelos referidos custos. Relativamente ao processo cujo objeto de litígio está relacionado com eventos ligados à fase de construção, no valor de 23,5 milhões de euros, o tribunal arbitral, por decisão de 10 de fevereiro de 2017, declarou que se verificam os pressupostos que determinam a constituição do direito da concessionária à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, relegando para uma segunda fase a determinação do valor da compensação a pagar pelo Estado.

No âmbito do setor ferroviário, destaca-se o pedido de REF apresentado, em 2012, pela concessionária da Fertagus, na sequência do aumento da taxa das infraestruturas ferroviárias. O valor peticionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012 (inclusive). A análise da fundamentação do pedido exposto deverá ser levada a cabo em sede da comissão de negociação criada para o efeito<sup>61</sup>.

Por outro lado, e ainda neste setor, releva mencionar o tribunal arbitral constituído, em fevereiro de 2014, para a avaliação do pedido de indemnização apresentado pela Elos – Ligações de Alta Velocidade, S.A., na sequência da recusa de visto por parte do Tribunal de Contas ao contrato de concessão do projeto, construção, financiamento, manutenção e disponibilização de infraestruturas ferroviárias no troço Poceirão-Caia e ainda do projeto, construção, financiamento, manutenção, disponibilização e exploração da estação de Évora. O pedido de indemnização reportou-se aos custos incorridos pela concessionária até à data da recusa de visto, que a Elos – Ligações de Alta Velocidade, S.A. quantificou em cerca de 169 milhões de euros. Em julho de 2016 foi proferido acórdão no âmbito do qual o Estado Português foi condenado a pagar à concessionária uma indemnização no valor de aproximadamente 150 milhões de euros.

Em face desta decisão, o Estado Português **(i)** intentou, junto do Tribunal Central Administrativo Sul, ação de anulação de sentença e **(ii)** recorreu para o Tribunal Constitucional, no qual se encontra ainda pendente uma reclamação para a Conferência desse tribunal quanto a um dos fundamentos do recurso, não existindo ainda decisão quanto a estes processos.

### Setor da Saúde

No que diz respeito às PPP do setor da saúde, salienta-se o pedido de REF apresentado em 2015 pela EG Estabelecimento do Hospital de Loures, respeitante a uma alegada responsabilidade financeira associada à formação dos médicos internos, que o parceiro privado quantificou em 2.975.860 euros<sup>62</sup>.

---

<sup>61</sup> Através do Despacho n.º 15985/2013, de 15 de novembro, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 239, de 10 de dezembro de 2013.

<sup>62</sup> No âmbito deste pedido, importa referir que, à data de publicação do presente Boletim, já havia sido proferida, pelo tribunal arbitral, a decisão no sentido do não provimento integral da pretensão da EG Estabelecimento do Hospital de Loures.

Adicionalmente, no final de 2016 a EG Estabelecimento do Hospital de Braga apresentou um pedido de REF, na sequência da comunicação, efetuada pelo Ministério da Saúde no primeiro trimestre de 2016, da decisão de não renovação dos protocolos adicionais ao contrato de gestão, relativos a financiamento de prestações de saúde no âmbito do VIH/SIDA e da esclerose múltipla. No âmbito deste pedido de reposição do equilíbrio financeiro e tendo em vista a resolução deste litígio, a EG Estabelecimento do Hospital de Braga solicitou o início de um processo de arbitragem, não sendo ainda possível, no entanto, a quantificação do respetivo impacto orçamental.

### Setor da segurança

Relativamente ao setor da segurança, no final de 2016, salienta-se a manutenção dos quatro pedidos de REF, relacionados com alegados atrasos na montagem da rede SIRESP ou com encargos adicionais incorridos pela concessionária para que o prazo definido contratualmente não fosse incumprido. Nesta data, não é possível quantificar o impacto orçamental que poderá advir destes processos.

## 6. Projeções de encargos globais

De acordo com o Relatório do OE2017, as previsões de encargos líquidos com as PPP, para o ano de 2017, atingem o montante de 1.684<sup>63</sup> milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (70%) e com as PPP da saúde (27%).

No *Quadro 21* seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das projeções constantes no Relatório do OE2017.

Quadro 21 – Encargos plurianuais

Valores em milhões de euros

Setores	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Rodoviárias</b>	<b>1.244</b>	<b>1.184</b>	<b>1.131</b>	<b>1.024</b>	<b>997</b>	<b>948</b>	<b>932</b>	<b>792</b>	<b>741</b>
<i>encargos brutos</i>	1.558	1.506	1.484	1.381	1.387	1.343	1.332	1.198	1.153
<i>receitas</i>	314	322	353	357	390	394	400	406	411
<b>Ferrovíárias</b>	9	9	9	9	9	9	9	9	9
<b>Saúde</b>	431	448	431	315	216	166	54	37	39
<b>Segurança</b>	48	44	42	28	28	13	0	0	0
<b>Total</b>	<b>1.731</b>	<b>1.684</b>	<b>1.612</b>	<b>1.376</b>	<b>1.249</b>	<b>1.136</b>	<b>995</b>	<b>838</b>	<b>790</b>

Setores	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>Rodoviárias</b>	<b>597</b>	<b>462</b>	<b>382</b>	<b>333</b>	<b>219</b>	<b>240</b>	<b>285</b>	<b>198</b>	<b>151</b>
<i>encargos brutos</i>	1.014	910	820	777	669	563	491	343	275
<i>receitas</i>	417	448	438	444	450	323	206	145	123
<b>Ferrovíárias</b>	9	9	9	9	9	9	9	9	0
<b>Saúde</b>	40	37	35	36	38	39	36	34	33
<b>Segurança</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>646</b>	<b>508</b>	<b>426</b>	<b>378</b>	<b>266</b>	<b>287</b>	<b>330</b>	<b>242</b>	<b>184</b>

Setores	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
<b>Rodoviárias</b>	<b>135</b>	<b>89</b>	<b>123</b>	<b>123</b>	<b>135</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<i>encargos brutos</i>	262	219	200	189	201	37	10	1	0
<i>receitas</i>	127	130	77	65	66	25	5	0	0
<b>Ferrovíárias</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saúde</b>	31	30	30	30	27	20	7	3	0
<b>Segurança</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>165</b>	<b>119</b>	<b>153</b>	<b>154</b>	<b>162</b>	<b>32</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>0</b>

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

*Nota:* Valores previstos a preços constantes, com IVA (quando aplicável), inscritos no Relatório do OE2017.

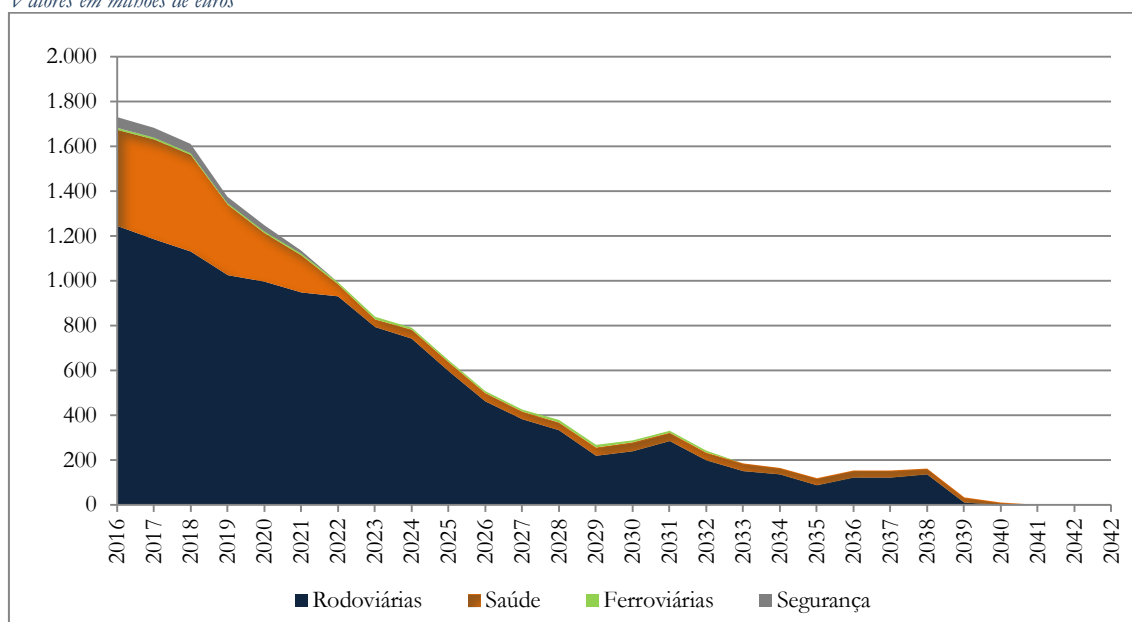
<sup>63</sup> Excluindo os encargos líquidos referentes às infraestruturas rodoviárias do Túnel do Marão, A21 e troço da A23, sob gestão direta da IP.

Importa ter presente que as projeções apresentadas para o setor rodoviário incorporam já, no caso das subconcessões, a redução do respetivo âmbito e a racionalização do tipo de serviços prestados, em linha com o que foi acordado para as concessões do Estado, por forma a atenuar o esforço financeiro que será exigido ao concedente no âmbito do previsto nos respetivos contratos.

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

Gráfico 16 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em milhões de euros



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

Nota: Valores previstos a preços constantes, com IVA (quando aplicável), inscritos no Relatório do OE2017.



## 7. Anexo

## Quadro 22 – Identificação das PPP por setor

Valores em milhões de Euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€ (1)	Dimensão km
Concessão Lusoponte	Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	30	859	17
Concessão Norte	Ascendi Norte – Auto-Estradas do Norte, S.A.	1999	30	979	175
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1998	30	579	170
Concessão Brisa (2)	Brisa – Concessão Rodoviária, S.A.	2000	35	2.833	1099
Concessão Litoral Centro (3)	Brisal – Auto-Estradas do Litoral, S.A.	2004	30	588	92
Concessão Beira Interior	Scutvias – Autoestradas da Beira Interior S.A.	1999	30+3	632	174
Concessão Costa de Prata	Ascendi Costa de Prata – Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30	400	110
Concessão Algarve	Autoestrada do Algarve – Via do Infante – Sociedade Concessionária – AAVI, S.A.	2000	30	254	127
Concessão Interior Norte	Norscut – Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	695	155
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta – Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30	799	173
Concessão Norte Litoral	Auto-Estradas Norte Litoral – Sociedade Concessionária AENL, S.A.	2001	30	336	120
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto – Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30	552	56
Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa – Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30	233	23
Concessão Douro Litoral	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	27	782	79
Subconcessão Transmontana	Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	615	190
Subconcessão Douro Interior	Ascendi Douro – Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	697	241
Subconcessão Baixo Alentejo	SPIER – Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A.	2009	30	247	40
Subconcessão Baixo Tejo	AEBT – Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	30	244	60
Subconcessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009	30	82	-
Subconcessão Litoral Oeste	AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A.	2009	30	445	110
Subconcessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior – Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010	30	769	489
Sector Ferroviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
Metro Sul Tejo	MTS – Metro Transportes do Sul, S.A.	2002	30	387	14
Transp. Ferroviário eixo-norte/sul	Fertagus – Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	11+9	22	54
Sector Saúde	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas
H. Braga - Gestão do Estabelecimento	Escala Braga – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10	36	705
H. Braga - Gestão do Edifício	Escala Braga – Sociedade Gestora Edifício, S.A.	2009	30	124	705
H. Cascais - Gestão do Estabelecimento	Lusíadas Saúde – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10	37	277
H. Cascais - Gestão do Edifício	TDHOSP – Gestão de Edifício Hospitalar, S.A.	2008	30	53	277
H. Loures - Gestão do Estabelecimento	SGHL – Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A.	2009	10	31	424
H. Loures - Gestão do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	84	424
H. V Franca - Gestão do Estabelecimento	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2010	10	20	280
H. V Franca - Gestão do Edifício	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280
Sector Segurança	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	
SIRESP	SIRESP – Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.	2006	15	114	

Notas: (1) Valores acumulados de investimento realizado até ao final de 2015, disponibilizados pelos parceiros privados. Os valores apresentados correspondem ao investimento realizado pelo parceiro privado (numa lógica de dispêndio efetivo), incluindo os valores de investimento em construção (desconsiderando a capitalização de encargos financeiros), em expropriação e em grandes reparações de pavimento ou em aquisição/substituição de equipamento.

(2) No caso da concessão Brisa, apesar de o contrato de concessão ter sido assinado em 1972, na tabela anterior foram considerados os valores de investimento acumulado apenas desde a última fase de privatização da empresa, em 1999.

(3) A concessão termina no último dia útil do mês seguinte àquele em que o VAL das receitas de portagem atinja o VAL máximo, o que corresponde a um mínimo de 22 anos (2026) e um máximo de 30 anos (2034).