



Boletim Anual das PPP – 2015

Boletim Trimestral PPP – 4.º Trimestre 2015

U T A P

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

Conteúdos

1. Sumário Executivo.....	8
2. Universo das PPP considerado para efeitos de reporte.....	12
3. Factos relevantes.....	14
3.1 Processos de renegociação dos contratos de PPP	14
3.1.1 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias	14
3.1.1.1 Processos concluídos.....	14
3.1.1.2 Processos em curso.....	15
3.1.2 Processo de renegociação do contrato SIRESP	16
3.2 Processos de estudo e lançamento de novos projetos	17
3.2.1 Processo de estudo e lançamento do projeto do Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul.....	17
3.2.2 Processo de estudo e lançamento do projeto “Hospital Lisboa Oriental”	17
3.2.3 Processo de estudo e lançamento da subconcessão da A23.....	17
3.3 Criação da Infraestruturas de Portugal	18
3.4 Instituto da Mobilidade e dos Transportes (“IMT”) e Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”)	18
3.5 Resolução de Litígios.....	19
3.5.1 Autoestrada do Marão, S.A.....	19
3.5.2 Concessão do Interior Norte.....	19
3.5.3 Brisal – Auto-estradas de Portugal S.A.	20
3.5.4 Auto-estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	21
4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	22
4.1 Síntese do ano de 2015.....	22
4.2 Síntese do trimestre.....	25
4.3 Análise Sectorial dos fluxos financeiros	28
4.3.1 Sector Rodoviário.....	28
4.3.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros	28
4.3.1.2 Evolução da procura.....	31
4.3.1.3 Evolução dos fluxos financeiros anuais.....	33
4.3.1.4 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	41
4.3.1.4.1 Encargos brutos	47
4.3.1.4.2 Receitas de portagem.....	49
4.3.1.4.3 Nível de cobertura dos encargos	51

4.3.2	Sector Ferroviário	53
4.3.2.1	Tipologia dos fluxos financeiros	53
4.3.2.2	Evolução da procura	54
4.3.2.3	Evolução dos fluxos financeiros anuais	56
4.3.2.4	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	58
4.3.3	Sector Saúde	59
4.3.3.1	Tipologia dos fluxos financeiros	59
4.3.3.2	Evolução da procura	60
4.3.3.3	Evolução dos fluxos financeiros anuais	61
4.3.3.4	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	67
4.3.4	Sector Segurança	71
4.3.4.1	Tipologia dos fluxos financeiros	71
4.3.4.2	Evolução da procura	71
4.3.4.3	Evolução dos fluxos financeiros anuais	72
4.3.4.4	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	74
5.	Riscos e contingências	75
6.	Projeções de encargos globais	81
7.	Anexos	83

Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos anuais e por trimestre - respectivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto	11
Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, em termos anuais - respectivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto	23
Quadro 3 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, no 4.º trimestre 2015 e respectivas variações homólogas.....	25
Quadro 4 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias em 2015 - respectivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto.....	33
Quadro 5 – Encargos líquidos por PPP rodoviária em 2015 - respectivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto	38
Quadro 6 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2015 e respectivas variações homólogas	41
Quadro 7 – Encargos líquidos por PPP rodoviária no 4.º trimestre de 2015 e respectivas variações homólogas.....	46
Quadro 8 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 4.º trimestre de 2015 e respectivas variações homólogas	48
Quadro 9 – Proveitos por PPP rodoviária no 4.º trimestre de 2015 e respectivas variações homólogas.....	50
Quadro 10 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais, em 2015	52
Quadro 11 – Encargos líquidos anuais por concessão - respectivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto.....	56
Quadro 12 – Encargos líquidos por concessão ferroviária, por trimestre, e respectivas variações homólogas.....	58
Quadro 13 – Encargos anuais com as PPP do sector da saúde e respectivas variações homólogas ...	61
Quadro 14 – Encargos anuais por PPP da saúde em 2015 - respectivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto	64
Quadro 15 – Encargos com as PPP do sector da saúde no 4.º trimestre de 2015 e respectivas variações homólogas	68
Quadro 16 – Encargos por PPP na saúde no 4.º trimestre de 2015 e respectivas variações homólogas	69
Quadro 17 – Evolução do tráfego mensal médio da rede SIRESP	71
Quadro 18 – Encargos anuais com a PPP da segurança em 2015 - respectivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto.....	72
Quadro 19 – Encargos com a PPP da segurança no 4.º trimestre de 2015 e respectivas variações homólogas.....	74
Quadro 20 – Contingências das PPP do sector rodoviário em 31 de dezembro de 2015.....	76
Quadro 21 – Encargos plurianuais	81
Quadro 22 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector	83

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 31 de dezembro de 2015).....	12
Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores	12
Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores	13
Gráfico 4 – Evolução dos encargos líquidos do universo das PPP no período de 2011 a 2015.....	24
Gráfico 5 – Evolução do TMD ponderado	32
Gráfico 6 – Desagregação da variação verificada ao nível dos encargos líquidos totais do sector rodoviário entre os anos de 2014 e 2015	39
Gráfico 7 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no sector rodoviário, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)	40
Gráfico 8 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais do sector rodoviário entre o 4.º trimestre de 2014 e o 4.º trimestre de 2015.....	44
Gráfico 9 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2015.....	45
Gráfico 10 – Evolução das receitas trimestrais no sector rodoviário	49
Gráfico 11 – Evolução da Procura Efetiva vs Procura Prevista no Caso Base do MST.....	55
Gráfico 12 – Evolução dos encargos acumulados, por trimestre, no sector ferroviário, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)	57
Gráfico 13 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)	63
Gráfico 14 – Repartição, por hospital, dos encargos do sector público com as PPP do sector da saúde, em 2015.....	66
Gráfico 15 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)	73
Gráfico 16 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais	82

Siglas

2015P	Previsão para 2015, constante do Relatório do Orçamento do Estado para 2015
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde
CA SNS	Centro de Atendimento do Serviço Nacional de Saúde
CMFRS	Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul
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.
IPC	Índice de Preços no Consumidor
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MAI	Ministério da Administração Interna
ME	Ministério da Economia
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OE	Orçamento de Estado
PAEF	Programa de Assistência Económica e Financeira
PETI3+	Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas
PPP	Parceria Público-Privada
RAM	Região Autónoma da Madeira
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
SNS	Serviço Nacional de Saúde
TMD	Tráfego Médio Diário
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
VAL	Valor Atualizado Líquido
Var. 2015/2014	(ou Δ 2015/2014) Variação ocorrida entre o ano de 2015 e o ano de 2014

Notas metodológicas

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

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

- Os valores incluem IVA à taxa legal aplicável à data;
- Os encargos no sector da saúde, relativos à atividade clínica (gestão do estabelecimento), estão isentos de IVA;
- Os encargos suportados a título de indemnização estão isentos de IVA;
- Os encargos brutos incluem todos os pagamentos efetuados pelo parceiro público, designadamente remunerações e compensações contratuais (por exemplo, pagamentos relativos a processos de reposição do equilíbrio financeiro);
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre os encargos brutos e as receitas diretas da atividade, da titularidade do parceiro público;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos são apresentados a preços constantes de 2016, incluindo, quando aplicável, IVA (em milhões de euros), conforme referenciado no relatório do OE2016. 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 sector 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 PPP¹, relativo ao ano de 2015, bem como ao 4.º trimestre.

Este boletim tem como principais objetivos apresentar o quadro das mais relevantes alterações/evoluções ocorridas no universo das PPP em Portugal e fornecer uma visão global, quer dos fluxos financeiros do sector público com as PPP, quer da sua respetiva evolução – no trimestre em apreço e em termos acumulados relativamente ao ano de 2015 –, sempre com o intuito de contextualizar as variações verificadas à luz do enquadramento contratual de cada uma das PPP.

Em termos de factos relevantes, no ano em análise destacam-se os desenvolvimentos ocorridos nas renegociações atualmente em curso, nomeadamente as relativas ao sector rodoviário e ao sector da segurança (SIRESP).

No caso concreto do sector rodoviário, destaca-se **(i)** a assinatura e entrada em vigor dos contratos de alteração aos contratos de concessão relativos às 9 concessões do Estado Português (Beira Interior, Interior Norte, Algarve, Norte Litoral, Grande Porto, Norte, Grande Lisboa, Costa de Prata e Beira Litoral/Beira Alta), no seguimento da aprovação dos diplomas de alteração das respetivas bases e da decisão do Tribunal de Contas no sentido da não sujeição de tais alterações a procedimento de fiscalização prévia; **(ii)** a conclusão das negociações entre a comissão de negociação e as subconcessionárias do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, com assinatura das atas finais de negociação e aprovação dos respetivos relatórios de negociação – encontrando-se ainda pendente a assinatura dos respetivos contratos de alteração –; e ainda **(iii)** o acordo de princípio quanto às condições financeiras obtido no caso das subconcessões do Pinhal Interior, Litoral Oeste e Baixo Tejo.

Relativamente ao processo negocial do SIRESP, importa mencionar que, após aprovação da respetiva minuta em Conselho de Ministros², no passado dia 29 de dezembro de 2015 foi assinado o aditamento ao contrato SIRESP, celebrado originalmente em 4 de julho de 2006, entre o Estado Português e a Siresp — Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A., na qualidade de operadora do sistema. A este respeito, importa também sublinhar que, à data de publicação do presente Boletim, o aditamento ao contrato SIRESP tinha já iniciado a respetiva produção de efeitos, 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.

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

² 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.

No ano de 2015, e no que concerne ao universo das PPP que foi considerado – composto por 32 parcerias em quatro sectores de atividade distintos (rodoviário, ferroviário, saúde e segurança) –, cumpre destacar, comparativamente ao período homólogo anterior, o fim de uma parceria no sector da saúde (o CA SNS, cujo contrato terminou em abril de 2014), não tendo sido contratadas quaisquer novas parcerias.

À semelhança do que tem ocorrido até à data, em 2015, o sector rodoviário continuou a destacar-se no universo analisado, seja pelo peso preponderante que apresenta em termos de número de PPP (com 21 parcerias), de investimento acumulado (93%) e até mesmo de encargos líquidos (70% dos valores globais de encargos líquidos em 2015), seja pelo facto de ter sido, em conjunto com o sector da saúde, o responsável pelo acréscimo verificado ao nível dos encargos líquidos totais com as PPP, quando comparados os valores de 2015 com os do ano anterior.

Com efeito, em 2015, os encargos líquidos do sector público com as PPP cifraram-se em aproximadamente 1.598 milhões de euros, o que representa um acréscimo de 3% face ao período homólogo de 2014 e um nível de execução orçamental 16% acima do valor previsto no Relatório do OE2015.

Para a variação, face ao orçamento, foi determinante o aumento de encargos líquidos verificado, tanto no sector rodoviário, como no sector da saúde, a saber:

- No sector rodoviário, por via **(i)** do maior montante de encargos relacionados com o investimento no Túnel do Marão, **(ii)** do aumento dos pagamentos às subconcessionárias, destacando-se, a este respeito, o início, em 2015, da remuneração à subconcessionária do Pinhal Interior, bem como o facto de 2015 ter sido o primeiro ano completo de remuneração às restantes subconcessionárias³, cujos pagamentos foram iniciados, de forma faseada, ao longo de 2014 e, ainda, **(iii)** da não concretização do lançamento da subconcessão da A23 (e do consequente encaixe de 80 milhões de euros, previsto no Relatório do OE2015).
- No sector da saúde, por via, sobretudo, de um nível de produção hospitalar superior àquele que se encontrava subjacente às projeções de encargos constantes do Relatório do OE2015.

Relativamente à evolução anual dos encargos afigurou-se determinante o aumento de 4% registado no total dos encargos líquidos, tanto do sector rodoviário, como do sector da saúde.

No caso do sector rodoviário, este aumento reflete, designadamente, **(i)** o referido aumento dos pagamentos relativos às subconcessões⁴, **(ii)** o maior volume de encargos relacionados com o investimento no Túnel do Marão (estes encargos passaram de 2 milhões de euros em 2014 para 132 milhões de euros em 2015) e **(iii)** a compensação paga

³ Com exceção das subconcessionárias do Algarve Litoral e do Baixo Alentejo, cujos pagamentos não foram ainda iniciados, prevendo-se o seu início para o ano de 2016.

⁴ Em 2015, os pagamentos (por disponibilidade e por serviço) às subconcessionárias ascenderam a 509,5 milhões de euros, um valor significativamente acima do verificado no período homólogo, de 292,6 milhões de euros.

à concessionária do Litoral Centro (no montante de 38 milhões de euros), no âmbito da execução da sentença de dois processos arbitrais. Note-se que estes efeitos se encontram parcialmente mitigados pelo facto de o valor dos encargos relativos ao ano de 2014 se encontrar influenciado por um pagamento extraordinário (no montante de 245 milhões de euros), realizado pela IP relativamente à transferência da A21, ocorrida em 2010.

No caso das parcerias rodoviárias, a evolução registada, quando expurgado o efeito dos fatores mencionados *supra*, designadamente os pagamentos às subconcessionárias e o investimento no Túnel do Marão, reflete essencialmente, *por um lado*, o impacto da distribuição não linear dos pagamentos às PPP ao longo dos anos, e, *por outro lado*, o efeito resultante dos acertos realizados no último trimestre em resultado da entrada em vigor dos contratos de concessão alterados das 9 concessões do Estado Português (que se traduziram num encaixe de 68 milhões de euros para a IP), acrescentando ainda o ligeiro incremento das receitas de portagem arrecadas pelo sector público (na sequência da tendência de aumento do tráfego que se verificou no período analisado).

No que respeita ao sector da saúde, o aumento (da ordem dos 4%) dos encargos líquidos com as PPP verificado no ano corrente foi determinado, sobretudo, pelo aumento da produção hospitalar registado na generalidade das unidades hospitalares em regime de PPP, sendo ainda de salientar, contudo, o efeito de um conjunto de fatores que afetam a comparabilidade dos valores (devidamente detalhados no ponto “4.3.3. Sector Saúde”).

Ao contrário do verificado nos sectores rodoviário e da saúde, nos sectores ferroviário e da segurança, assistiu-se, no ano em apreço, a uma diminuição dos encargos líquidos com as PPP.

No caso do sector ferroviário, a redução de 35% dos encargos líquidos reflete, *por um lado*, o aumento da procura verificada na concessão do MST e a consequente redução do montante de compensações pagas pelo Estado Português (devidas sempre que o tráfego de passageiros é inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão), e, *por outro lado*, o facto de o valor de encargos registado neste sector, em 2014, se encontrar afetado pelo pagamento (extraordinário) de uma indemnização ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão) TAVE TEJO, na sequência da decisão de não adjudicação do respetivo contrato, num montante de 4,5 milhões de euros.

No sector da segurança, os encargos apresentaram um decréscimo de 11%, devido não só a diferenças na cadência de pagamentos ao longo do ano, mas também à diminuição, prevista contratualmente, da componente não atualizável da remuneração base anual⁵.

⁵ A remuneração da SIRESP, S.A., prevista contratualmente, incorpora uma componente atualizável pela taxa de inflação e uma componente não atualizável, não sendo contudo esta última constante ao longo dos anos (*cf.* Anexo 9 ao Contrato Siresp).

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

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	2015	Peso no Total	2014	Δ 2015 / 2014	2015P	% Execução
Ferrovíarias	8.493	1%	13.128	-35%	8.854	96%
Segurança	43.980	3%	49.306	-11%	49.480	89%
Saúde	429.377	27%	412.059	4%	400.219	107%
Rodoviárias	1.115.918	70%	1.069.346	4%	923.809	121%
TOTAL	1.597.768	100%	1.543.839	3%	1.382.362	116%

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2015	2T2015	3T2015	4T2015	Peso no Total (4T)	4T2014	Δ 4T2015 / 4T2014
Ferrovíarias	2.265	2.059	4.170	0	2%	6.580	N.A.
Segurança	11.210	12.304	12.307	8.158	5%	9.295	-12%
Saúde	93.383	98.489	117.149	120.356	48%	127.565	-6%
Rodoviárias	342.034	327.103	149.884	296.896	45%	497.648	-40%
TOTAL	448.893	439.956	283.509	425.410	100%	641.088	-34%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e dados constantes do Relatório do OE2015.

Relativamente aos dados do 4.º trimestre de 2015, em concreto, e quando comparados com os do período homólogo anterior, verifica-se um decréscimo de 34% dos encargos líquidos do sector público com as PPP.

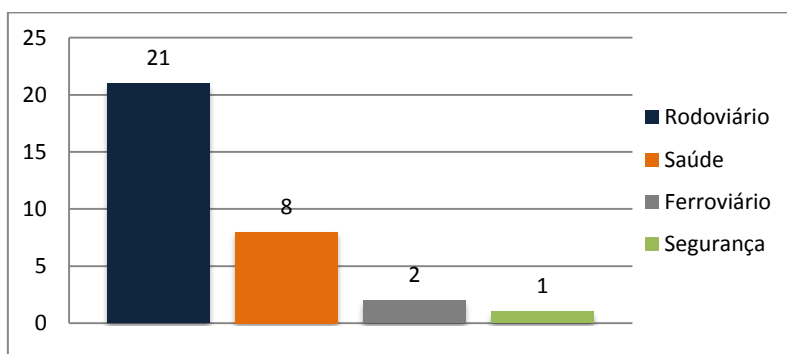
Importa salientar, antes de mais, que a interpretação destes resultados deve ser realizada com as devidas salvaguardas, porquanto devem ser tidos em consideração alguns fatores que condicionam a comparabilidade dos valores e os quais se encontram devidamente detalhados seguidamente nos pontos do Boletim alusivos a cada um dos respetivos sectores.

Entre os fatores que condicionam a comparabilidade entre os dois períodos, no que respeita a encargos líquidos e brutos, e que explicam em grande medida o decréscimo verificado, destaca-se, principalmente, **(i)** o facto de os valores do trimestre homólogo anterior se encontrarem influenciados por pagamentos extraordinários relativos, designadamente, à A21, na sequência da transferência desta infraestrutura para a IP (ocorrida em 2010) – no montante de 245 milhões de euros – e a uma indemnização paga ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão) – a TAVE TEJO – na sequência da decisão de não adjudicação do respetivo contrato, num montante de 4,5 milhões de euros, e **(ii)** os acertos realizados, a favor da IP, na sequência da entrada em vigor dos contratos de concessão alterados das 9 concessões do Estado Português.

2. Universo das PPP considerado para efeitos de reporte

O universo das PPP que foi considerado, com referência a 31 de dezembro de 2015, incorpora 32 parcerias que integram os sectores rodoviário, ferroviário, saúde e segurança, representando um investimento acumulado (realizado pelos parceiros privados), entre 1998 e 2015, da ordem dos 14.505 milhões de euros. O sector rodoviário assume-se como o sector com maior peso no referido universo, seja em termos de número de PPP seja de investimento acumulado, sendo composto quer pelas concessões atribuídas diretamente pelo Estado Português (onde se incluem as ex-SCUT e as autoestradas com portagem real), quer pelas subconcessões da 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 para o efeito).

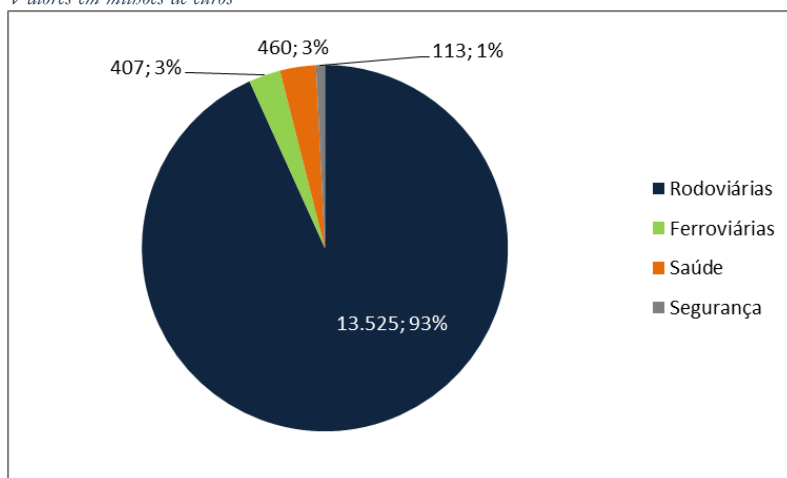
Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 31 de dezembro de 2015)



Fonte: UTAP.

Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados – investimento acumulado de 1998 a 2015.

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:

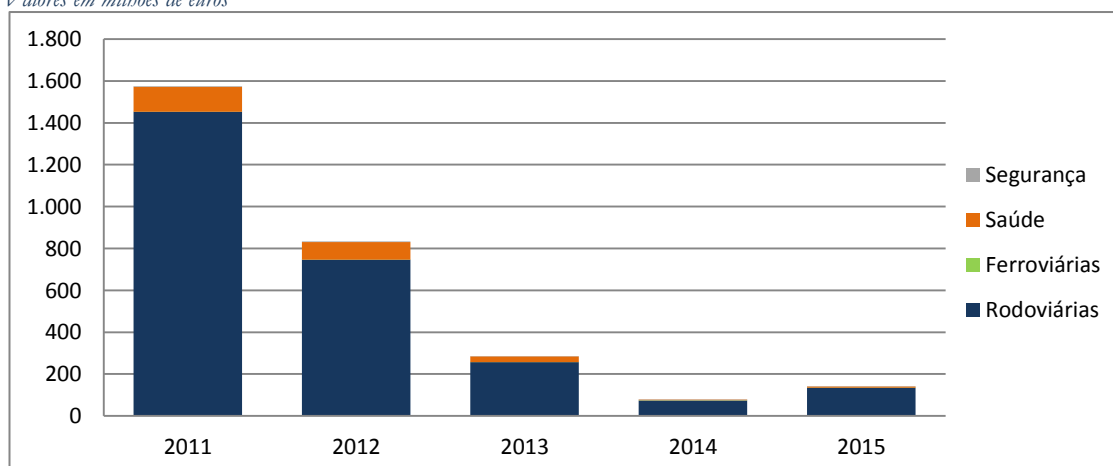
- O facto de terem sido concluídos alguns dos projetos que se encontravam em curso, nomeadamente: em 2012, a subconcessão Douro Interior; em 2013, a subconcessão Transmontana e o novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira; e em 2014, a subconcessão do Pinhal Interior;
- A suspensão de todos os projetos 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 da subconcessão Baixo Alentejo e Algarve Litoral.

De acordo com os dados fornecidos pelos parceiros privados, o valor global do investimento realizado sob a modalidade de PPP registou, em 2015, um incremento de 77% face ao ano anterior, respeitando 95% e 4% do investimento realizado neste último ano, respetivamente, ao sector rodoviário e ao sector da saúde.

Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores

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 2015 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. Este objetivo mantém-se, mesmo após a conclusão do referido Programa, na medida em que, *por um lado*, o Estado Português se encontra submetido a um conjunto de obrigações ao abrigo do “Tratado Orçamental” e sob escrutínio dos seus credores internacionais e, *por outro lado*, a redução dos encargos é considerada como fundamental para assegurar a sustentabilidade das contas públicas.

3.1.1 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias

3.1.1.1 Processos concluídos

No ano em análise importa assinalar o encerramento definitivo do processo negocial relativo aos contratos de PPP das 9 concessões do Estado Português (Beira Interior, Interior Norte, Algarve, Norte Litoral, Grande Porto, Norte, Grande Lisboa, Costa de Prata e Beira Litoral/Beira Alta), que teve início em dezembro de 2012 e que culminou com a entrada em vigor dos respetivos contratos de concessão alterados, no final de 2015.

No seguimento do encerramento definitivo, por parte da comissão de negociação das PPP rodoviárias, dos processos negociais relativos a estas 9 concessionárias, foram publicados os diplomas de alteração das bases de cada uma das referidas concessões⁶, tendo sido, uma vez obtida a necessária aprovação para o efeito por parte do Conselho de Ministros, assinados os respetivos contratos de alteração aos contratos de concessão⁷, bem como submetido o processo para apreciação do Tribunal de Contas.

Nesta sede, entendeu o Tribunal de Contas que as alterações contratuais em causa não se encontravam sujeitas a fiscalização prévia, nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo, determinando a produção de efeitos dos referidos contratos de concessão alterados ainda no decurso do ano em apreço.

A partir das respetivas datas de produção de efeitos⁸ – 16 de outubro, relativamente à concessão da Costa de Prata, 23 de outubro, para as concessões da Beira Litoral/Beira Alta, do Grande Porto, da Grande Lisboa, do Norte e do Interior Norte, e 6 de novembro para

⁶ No dia 16 de junho, no caso da concessão da Costa de Prata, no dia 18 de junho, no caso das concessões do Grande Porto, da Beira Litoral/Beira Alta e do Norte, no dia 19 de junho, no caso das concessões da Grande Lisboa e do Interior Norte, e no dia 30 de setembro, no caso das concessões do Norte Litoral, do Algarve e da Beira Interior.

⁷ No dia 17 de julho, no caso das concessões do Grande Porto, da Costa de Prata, da Beira Litoral/Beira Alta, do Norte, da Grande Lisboa e do Interior Norte, e no dia 2 de outubro, no caso das concessões do Norte Litoral, do Algarve e da Beira Interior.

⁸ A produção de efeitos de cada um dos contratos de concessão iniciou-se no dia em que foi conhecida a decisão do Tribunal de Contas quanto às alterações introduzidas em cada um desses contratos.

as concessões do Algarve, do Norte Litoral e da Beira Interior – teve início, então, a execução dos novos clausulados contratuais, num quadro de atuação pública equivalente ao anteriormente existente, nomeadamente: **(i)** mantendo o IMT a sua função de representante, por defeito, do concedente para os efeitos dos contratos de concessão; **(ii)** continuando a IP (salvo no caso da concessão da Beira Interior) a ser titular da atividade de cobrança de portagens e das respetivas receitas; **(iii)** assistindo ao Tribunal de Contas a faculdade de promover a auditoria e fiscalização dos contratos nos termos previstos na Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas; e **(iv)** desempenhando a UTAP as suas competências de acompanhamento e apoio, nos termos e para os efeitos do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

3.1.1.2 *Processos em curso*

No final de 2015 encontrava-se pendente a assinatura dos contratos de alteração aos contratos de subconcessão do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, cujos processos negociais foram concluídos entre a comissão de negociação e as subconcessionárias, no decorrer do 3.º trimestre de 2015, tendo as modificações aos respetivos contratos, entretanto consensualizadas, sido vertidas nas atas de reunião de negociação e nos relatórios finais de negociação aprovados pelas Tutelas financeira e sectorial. Salienta-se ainda que, por Resolução do Conselho de Ministros, foi a IP autorizada a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados nos contratos de subconcessão do Baixo Alentejo⁹ e do Algarve Litoral¹⁰.

Por outro lado, a 31 de dezembro de 2015 mantinham-se, ainda, em curso, as negociações com o parceiro privado com o qual ainda não houve acordo financeiro (subconcessão Transmontana) e a discussão e consensualização do clausulado das alterações contratuais relativas às subconcessões do Pinhal Interior, do Litoral Oeste e do Baixo Tejo, relativamente às quais apenas foi obtido um princípio de acordo quanto às condições financeiras. Cumpre ademais mencionar que, por Resolução do Conselho de Ministros, foi a IP também autorizada a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados nos contratos de subconcessão do Pinhal Interior¹¹, do Litoral Oeste¹² e do Baixo Tejo¹³.

⁹ Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-E/2015, de 27 de agosto, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015.

¹⁰ Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-D/2015, de 27 de agosto, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015.

¹¹ Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-F/2015, de 27 de agosto, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015.

¹² Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-A/2015, de 27 de agosto, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015.

¹³ Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-B/2015, de 27 de agosto, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015.

3.1.2 Processo de renegociação do contrato SIRESP

Na sequência do processo negocial levado a cabo pela Comissão de Negociação do contrato SIRESP¹⁴, foram, no ano de 2015, finalizados os trabalhos da Comissão de Negociação com a assinatura da ata final de negociação, no dia 21 de setembro de 2015, tendo sido, posteriormente, o Relatório da Comissão de Negociação, submetido ao Governo, nos termos e para os efeitos do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, aprovado por Sua Exa. a Ministra da Administração Interna, em 25 de setembro de 2015, e por Sua Exa. o Secretário de Estado Adjunto, do Tesouro e das Finanças, em 16 de dezembro de 2015.

Neste contexto, e após aprovação da respetiva minuta em Conselho de Ministros¹⁵, no passado dia 29 de dezembro de 2015 foi assinado o aditamento ao contrato SIRESP, celebrado originalmente em 4 de julho de 2006, entre o Estado Português e a Siresp — Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A., na qualidade de operadora do sistema.

Os termos e as condições deste aditamento resultaram do referido processo negocial desenvolvido entre o Estado, representado por membros da UTAP e do Ministério da Administração Interna, e a operadora do sistema, e materializa uma redução global nos pagamentos por disponibilidade futuros, entre 1 de janeiro de 2015 e o fim do prazo do contrato SIRESP, no valor de 25 milhões de euros (em valores nominais e aos quais acresce IVA) – uma redução de aproximadamente 11% dos pagamentos previstos¹⁶ até o fim de vida do contrato –, e um incremento nos níveis desejáveis de disponibilidade e de cobertura definidos, em comparação com os inicialmente previstos nos anexos contratuais.

A este respeito, importa sublinhar que, à data de publicação do presente Boletim, o aditamento ao contrato SIRESP tinha já iniciado a respetiva produção de efeitos, 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.

¹⁴ 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, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 1.º Suplemento, 2.ª série, n.º 188, de 30 de setembro de 2014 e alterada pelo Despacho n.º 10145-A/2015, de 9 de setembro, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 176, de 9 de setembro de 2015.

¹⁵ 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.

¹⁶ Considerando o valor dos pagamentos previstos à data do início do processo negocial, de 2015 em diante.

3.2 Processos de estudo e lançamento de novos projetos

3.2.1 Processo de estudo e lançamento do projeto do Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul

Os trabalhos da Equipa de Projeto constituída para levar a cabo o processo de estudo e lançamento do projeto do CMFRS¹⁷ culminaram no dia 19 de agosto de 2015, com o envio do respetivo relatório fundamentado aos membros do Governo responsáveis pelas tutelas das finanças e da saúde, encontrando-se este processo, atualmente, em fase de aprovação.

O referido relatório congrega as principais conclusões alcançadas pela equipa de projeto no decorrer do seu trabalho de estudo e preparação do projeto, e sustenta a sua proposta de lançamento do procedimento com vista à formação do contrato de gestão relativo ao CMFRS, em modelo de PPP, incluindo ainda os diversos outputs previstos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, designadamente o estudo estratégico e económico-financeiro, o cálculo do Custo Público Comparável, a justificação do modelo a adotar, a matriz de risco, a demonstração da comportabilidade orçamental e as minutas do programa de procedimento e do caderno de encargos.

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

O processo de estudo e lançamento do projeto do Hospital de Lisboa Oriental encontra-se em fase de reavaliação por parte do Governo, com o objetivo de garantir a criação de valor para o sector público, bem como a necessária sustentabilidade orçamental do mesmo.

3.2.3 Processo de estudo e lançamento da subconcessão da A23

A Equipa de Projeto, constituída para dar início ao estudo e preparação do projeto da A23¹⁸, com vista à beneficiação, operação e manutenção da extensão da A23 entre Torres Novas e Abrantes (37 km) – que se encontra na atualidade sob exploração direta da IP –, terminou, durante o 3.º trimestre de 2015, os seus trabalhos, com o envio do seu relatório fundamentado ao Governo, a 14 de setembro de 2015.

O referido relatório apresenta as principais conclusões alcançadas pela Equipa de Projeto no decorrer do seu trabalho de estudo e preparação do projeto, e sustenta a proposta da Equipa de Projeto de lançamento de um procedimento com vista à formação do contrato de subconcessão, em modelo de PPP relativo ao Projeto da A23 (A1/Abrantes), incluindo ainda os diversos *outputs* previstos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, designadamente o estudo estratégico e económico-financeiro, cálculo do Custo Público

¹⁷ Pelo Despacho n.º 9794/2013, de 21 de junho, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 142, de 25 de julho de 2013.

¹⁸ Através do Despacho n.º 3399/2015, de 13 de março, do Coordenador da UTAP, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 65, de 2 de abril de 2015.

Comparável, a justificação do modelo a adotar, a matriz de risco, a demonstração da comportabilidade orçamental e as minutas do programa de procedimento e do caderno de encargos.

3.3 Criação da Infraestruturas de Portugal

Dando cumprimento a um dos objetivos do Governo, vertidos no PETI3+, de integrar a gestão das infraestruturas ferroviárias e rodoviárias portuguesas numa única empresa de gestão de infraestruturas de transportes, e assim alcançar sinergias e garantir a sustentabilidade financeira do sistema, em 29 de maio foi aprovada, em Conselho de Ministros, a fusão por incorporação da EP – Estradas de Portugal, S.A. na Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E., passando a nova empresa resultante da fusão a designar-se por Infraestruturas de Portugal, S.A..

A IP tem um capital social no montante de 2.555,823 milhões de euros, sendo este totalmente detido pelo Estado Português.

3.4 Instituto da Mobilidade e dos Transportes (“IMT”) e Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”)

No seguimento da aprovação da lei-quadro das entidades administrativas independentes com funções de regulação da atividade económica dos sectores privado, público e cooperativo, foi reestruturado o IMT¹⁹, passando este a ter como principais funções a regulamentação técnica, de licenciamento, de coordenação, de fiscalização e de planeamento no sector dos transportes terrestres, fluviais e respetivas infraestruturas e a gestão de contratos de concessão. Assim, na sequência desta reestruturação foi criada a AMT, que passa a suceder ao antigo IMT nas suas funções em matéria de regulação, de promoção e defesa da concorrência no sector dos transportes terrestres, fluviais e marítimos²⁰.

Após a definição da missão e respetivas atribuições, foi aprovada a alteração dos estatutos da AMT e do IMT, a 23 de julho e a 16 de junho²¹, respetivamente, com o objetivo de definir, no caso da AMT, os membros do seu conselho de administração, e no caso do IMT, a sua organização interna quer em termos de estrutura e de cargos, quer das várias direções de serviço e competência dos gabinetes que constituem este instituto.

¹⁹ Através dos decretos-leis n.ºs 44/2014, de 20 de março, 77/2014, de 14 de maio, e 83/2015, de 21 de maio.

²⁰ Decreto-Lei n.º 78/2014, publicado no *Diário da República* n.º 92/2014, Série I de 2014-05-14.

²¹ Através da Portaria n.º 209/2015, publicada no *Diário da República* n.º 137/2015, Série I de 2015-07-16.

3.5 Resolução de Litígios

3.5.1 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, 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. A concessionária peticionou ainda a condenação do concedente à restituição do valor integral das obras por aquela realizadas, por enriquecimento sem causa.

Entretanto, 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, o Estado 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, nos termos do qual 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 para tal ser aferido qual foi o enriquecimento do Estado, e devendo o respetivo montante, se apurado, ser restituído à concessionária. Tal foi decidido, apesar de o Tribunal ter considerado que esses trabalhos decorreram, *por um lado*, de um “*esforço financeiro*” por parte do Estado, “*a título de pagamento de preço*”, uma vez que o mesmo “*pagou uma parte da remuneração acordada relativamente ao troço aberto ao tráfego*” e, *por outro lado*, a título de “*financiamento à construção*”, porquanto o Estado financiou parte da construção já concluída.

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 a favor da concessionária, em 46 milhões de euros, acrescida de juros. Esta decisão foi objeto de reclamação por parte do Estado, estando a sua decisão pendente. Simultaneamente o Estado interpôs recurso para o Tribunal Central Administrativo Sul da decisão do Tribunal Arbitral, através da qual este se declarou competente para decidir sobre a legalidade do despacho de rescisão do contrato de concessão. Não obstante, o Tribunal Arbitral decidiu prosseguir o processo arbitral e não o suspender na pendência da decisão desse recurso.

3.5.2 Concessão do Interior Norte

Na sequência da adjudicação, em dezembro de 2000, da concessão do Interior Norte à Norscut, o consórcio composto pela Soares da Costa, Teixeira Duarte, SOPOL, Dragados, Alves Ribeiro e Ramalho Rosa/Cobetar impugnou os atos praticados pelo Ministério das Finanças e pelo Ministério da Economia, bem como a Resolução do Conselho de

Ministros, relativos à adjudicação provisória da concessão a um outro consórcio, e ainda o ato de aprovação da minuta do contrato de concessão. Em 2006, o Supremo Tribunal Administrativo deu razão aos demandantes, com a consequente anulação da adjudicação e declaração da nulidade do ato de aprovação da minuta do contrato. Esta decisão foi confirmada por acórdão do mesmo Tribunal, datado de outubro de 2007 (tendo já decorrido, nessa data, sete anos desde a data de assinatura do contrato).

Na sequência de um novo pedido apresentado pelo predito consórcio demandante, a 7 de maio de 2015 foi proferido acórdão pelo Supremo Tribunal Administrativo, através do qual se declarou legítima a inexecução do referido acórdão anulatório, por impossibilidade. Na sequência do pedido de indemnização igualmente solicitado pelo consórcio preterido no âmbito do concurso público em causa, no montante de 75 milhões de euros (2,2 milhões de euros relativos aos custos de preparação da proposta e 72 milhões de euros a título da perda da concessão), foi o Estado condenado a pagar, a título indemnizatório, por força da referida inexecução, o montante de 100 milhares de euros. Aguarda-se confirmação do trânsito em julgado do mais recente acórdão.

3.5.3 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 (motivada pelo atraso na entrada em funcionamento do troço Angeja-Estarreja da A29 e pela introdução de portagens na Costa de Prata) e à introdução de dois custos não previstos no contrato de concessão – a TRIR (Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias) e Taxa SIEV (Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.) –, foi proferido acórdão pelo Tribunal Arbitral no dia 15 de abril de 2015.

Nos termos do referido acórdão, o Tribunal condenou o Estado a compensar a concessionária pelo decréscimo das receitas, através do pagamento de 22,149 milhões de euros, relativamente ao período entre julho de 2010 e dezembro de 2014, e de 6,573 milhões de euros, anuais (durante o mês de dezembro) até ao termo do contrato de concessão. O Estado foi ainda condenado a devolver 109,6 milhares de euros relativos aos pagamentos efetuados pela Brisal a título de TRIR e a devolver as quantias que venham a ser pagas a este título, até ao termo do contrato de concessão. No que concerne à compensação relativa às taxas SIEV, o Estado foi também condenado a devolver 10,4 milhares de euros pelas tarifas já pagas 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 determinou que o Caso Base deverá passar a refletir a reposição descrita supra, devendo a compensação decorrente da introdução de portagens na Costa de Prata ser contabilizada no VAL das mesmas, para efeitos de determinação do prazo da Concessão, nos termos previstos no Contrato de Concessão.

O Estado Português entendeu que existe nulidade parcial da decisão arbitral na parte em que condenou o Concedente no pagamento anual de 6,573 milhões de euros, pelo que deu entrada nos tribunais administrativos, em 12 de junho de 2015, ação visando a declaração

de nulidade parcial do Acórdão Arbitral. Subsequentemente, foi apresentada contestação pela concessionária, encontrando-se o processo ainda pendente de decisão.

3.5.4 Auto-estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.

A concessionária do Oeste instaurou uma ação arbitral contra o Estado Português, no âmbito do Contrato de Concessão de Lanços de Autoestradas e Conjuntos Viários Associados na Zona Oeste de Portugal (“Concessão Oeste”), tendo solicitado que lhe fosse reconhecido o direito à reposição do equilíbrio financeiro, com fundamento no desequilíbrio alegadamente causado pela introdução, em 2010, de portagens na concessão Costa de Prata e na concessão Beira Litoral/ Beira Alta, que terá provocado uma redução do tráfego e consequente diminuição das receitas da referida Concessão Oeste. Para este efeito, a concessionária solicitou a condenação do Estado Português no pagamento de uma compensação direta no valor final de 530 milhões de euros (uma vez que o valor inicialmente peticionado foi alargado no decurso da ação).

O Tribunal Arbitral proferiu sentença no passado dia 28 de dezembro de 2015, tendo considerado que ocorreu um concurso de causas de desequilíbrio, condenando o Estado Português no pagamento de uma compensação direta no valor de 28,9 milhões de euros, a título de reposição do equilíbrio financeiro da Concessão Oeste, na sequência da perda de tráfego ocorrida entre 2010 e 2013, tendo julgado improcedente o pedido de condenação do Estado Português na importância necessária para repor o desequilíbrio resultante da redução de tráfego ocorrida para além de 2013.

4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

4.1 Síntese do ano de 2015

Durante o ano de 2015, os encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP ascenderam a 1.597,8 milhões de euros, o que se traduz, em termos de execução orçamental, num valor superior (em cerca de 16%) ao previsto no Relatório do OE2015. O desvio face ao valor orçamentado ficou a dever-se:

- *Por um lado*, ao sector rodoviário, em virtude **(i)** do maior montante de encargos relacionados quer com o investimento no Túnel do Marão, quer com os pagamentos às subconcessionárias e **(ii)** da não concretização do encaixe (previsto) relativo à subconcessão da A23, e
- *Por outro lado*, ao sector da saúde, onde se registou um volume de produção hospitalar superior ao previsto, justificando-se, por esta via, um também maior montante de encargos.

Os encargos líquidos apresentaram também um aumento (de 3%) face ao verificado no ano anterior, decorrente, essencialmente, do acréscimo dos encargos líquidos com as parcerias do sector rodoviário e do sector da saúde.

No caso do sector rodoviário, os encargos líquidos registaram um incremento de aproximadamente 47 milhões de euros, explicado, fundamentalmente, **(i)** pelo aumento dos pagamentos às subconcessionárias, justificado, quer pelo início programado do pagamento (por disponibilidade e por serviço) à subconcessionária do Pinhal Interior, quer pelos pagamentos de reconciliação efetuados no 1.º trimestre de 2015, sem paralelo em 2014 (ascendendo os encargos brutos com as subconcessionárias em 2015, no total, a cerca de 509,5 milhões de euros), e **(ii)** pelo aumento dos encargos relacionados com o investimento na construção do Túnel do Marão (ascendendo estes encargos, em 2015, a cerca de 131 milhões de euros). Importa mencionar, contudo, que os referidos efeitos foram parcialmente mitigados pela redução verificada ao nível dos encargos brutos com as concessões do Estado, bem como pelo facto de em 2014 ter sido realizado um pagamento extraordinário (sem qualquer paralelo em 2015), de 245 milhões de euros, na sequência da transferência da A21 para a IP, ocorrida em 2010.

Neste contexto, cumpre frisar que, excluindo, quer o efeito do início faseado do pagamento às subconcessionárias, quer os encargos com o Túnel do Marão, bem como, o impacto do pagamento extraordinário, em 2014, relativo à A21, os encargos líquidos, em 2015, teriam registado uma redução de 4,8% em termos globais e de 10,4% no caso dos encargos líquidos relativos apenas às PPP rodoviárias, face a 2014.

Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, em termos anuais - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	2015	Peso no Total	2014	Δ 2015 /2014	2015 P	% Execução
Ferrovíarias	8.493	1%	13.128	-35%	8.854	96%
Segurança	43.980	3%	49.306	-11%	49.480	89%
Saúde	429.377	27%	412.059	4%	400.219	107%
Infraestruturas	79.258	5%	79.476	0%	80.816	98%
Estabelecimento	350.119	22%	332.583	5%	319.402	110%
Pag. Contratuais	286.891	18%	281.859	2%		
Pag. Protocolos	21.152	1%	18.678	13%		
Pag. Reconciliação	42.077	3%	32.046	31%		
Rodoviárias	1.115.918	70%	1.069.346	4%	923.809	121%
Subconcessões	488.264	31%	274.812	78%		
Concessões	495.788	31%	547.585	-9%		
Túnel do Marão e A21	131.865	8%	246.949	-47%		
Total dos encargos	1.435.116	90%	1.386.339	4%	1.297.506	111%
Pag. Disponibilidade	1.198.227	75%	1.069.620	12%		
Custos de Cobrança	19.858	1%	44.340	-55%		
Pag. Serviço	26.433	2%	17.881	48%		
Compensações	58.734	4%	4.517	1200%		
Outros ⁽²⁾	131.865	8%	249.980	-47%		
Total das Receitas	319.199	20%	316.993	1%	373.697	85%
TOTAL	1.597.768	100%	1.543.839	3%	1.382.362	116%

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

Notas: ⁽¹⁾ Os valores previstos para 2015 estão de acordo com o Relatório do OE2015.

⁽²⁾ Em 2015 inclui investimento no Túnel do Marão; em 2014 inclui reequilíbrios financeiros liquidados pela DGTF (3 milhões de euros), investimento no Túnel do Marão (2,2 milhões de euros) e pagamento relativo à A21 (244,7 milhões de euros).

À semelhança do verificado no sector rodoviário, o sector da saúde apresentou igualmente um acréscimo, em 2015, dos encargos do sector público com as PPP, de 4%, face ao período homólogo anterior. Para esta variação concorreu, não só o incremento da produção observado em todas as unidades hospitalares em regime de PPP, como também o impacto de alguns fatores que afetam a comparabilidade dos valores, designadamente **(i)** o efeito de regularizações ocorridas no Hospital de Loures, em 2014, relativamente a acertos referentes à atividade de 2012 (com um efeito positivo a favor do Estado, nesse ano), e **(ii)** o fim da parceria relativa ao CA SNS, em abril de 2014 (e consequente redução dos encargos associados).

No caso das PPP dos sectores da segurança e ferroviário, o ano de 2015 caracterizou-se por um nível de encargos inferior, quer ao registado no ano anterior, quer ao previsto no Relatório do OE2015.

No sector ferroviário, em concreto, o valor dos pagamentos do sector público registou uma redução, de 35%, permitida pelo facto de em 2014 ter sido realizado o pagamento

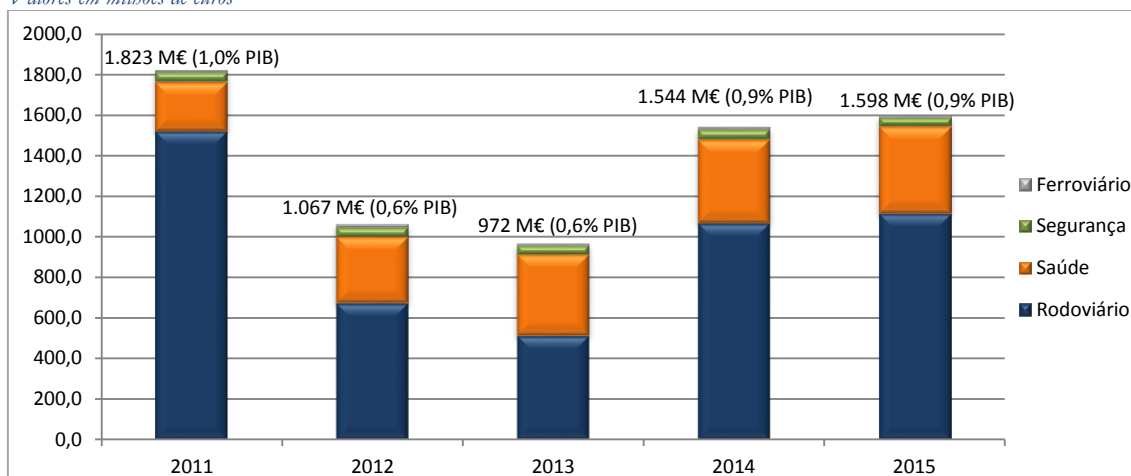
extraordinário de uma indemnização ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão) – a TAVE TEJO – na sequência da decisão de não adjudicação do respetivo contrato, num montante de 4,5 milhões euros. Adicionalmente, a evolução dos encargos reflete, também, a evolução positiva do tráfego na concessão MST, e a consequente redução dos encargos com esta PPP. Note-se que os pagamentos relativos à concessão 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.

No sector da segurança, os encargos do erário público apresentaram um decréscimo, de cerca de 11%, para o qual concorreram as diferenças ao nível do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos dos vários períodos, bem como a redução, prevista contratualmente, da componente não atualizável da remuneração base anual.

O Gráfico 4 seguinte reflete a evolução anual dos encargos líquidos com PPP no período 2011-2015. Merece destaque, o facto de os valores relativos aos anos de 2014 e de 2015 evidenciarem um aumento significativo face aos dois anos anteriores, sendo este aumento em muito explicado pelo sector rodoviário, que aumentou o seu peso relativo de 63% em 2012 para 70% em 2015. Na origem desta evolução encontra-se o já mencionado 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, ao longo de 2014 e ainda em 2015, do pagamento dos encargos associados à maioria das subconcessões da IP, as quais foram lançadas no período compreendido entre 2007 e 2010. 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 das PPP no período de 2011 a 2015

Valores em milhões de euros



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

4.2 Síntese do trimestre

No 4.º trimestre de 2015, o montante de encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP ascendeu a 425,4 milhões de euros, montante que representa uma redução de 34% face ao período homólogo de 2014. Com efeito, a tendência de decréscimo registada ao nível dos encargos líquidos do sector público foi transversal a todos os sectores onde se inserem as PPP.

Quadro 3 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, no 4.º trimestre 2015 e respetivas variações homólogas

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2015	2T2015	3T2015	4T2015	Peso no Total (4T)	4T2014	Δ 4T2015 / 4T2014
Ferrovárias	2.265	2.059	4.170	0	2%	6.580	-100%
Segurança	11.210	12.304	12.307	8.158	5%	9.295	-12%
Saúde	93.383	98.489	117.149	120.356	48%	127.565	-6%
Infraestruturas	18.002	18.002	22.637	20.617	9%	23.417	-12%
Estabelecimento	75.381	80.487	94.512	99.739	39%	104.149	-4%
<i>Pag. Contratuais</i>	72.197	70.646	70.534	73.514	30%	69.438	6%
<i>Pag. Protocolos</i>	3.474	4.013	7.946	5.719	3%	5.292	8%
<i>Pag. Reconciliação</i>	-289	5.828	16.032	20.506	7%	29.418	-30%
Rodoviárias	342.034	327.103	149.884	296.896	45%	497.648	-40%
Subconcessões	118.990	109.453	87.386	172.435	36%	105.137	64%
Concessões	214.127	177.479	21.651	82.531	9%	145.562	-43%
Túnel do Marão e A21	8.917	40.171	40.847	41.930	0%	246.949	-83%
Total dos encargos	418.650	408.893	250.618	356.955	86%	578.147	-38%
<i>Pag. Disponibilidade</i>	388.032	345.434	172.571	292.190	82%	311.937	-6%
<i>Custos de Cobrança</i>	11.411	11.546	9.841	-12.939	-4%	12.618	-203%
<i>Pag. Serviço</i>	6.431	9.227	3.469	7.305	2%	5.960	23%
<i>Compensações</i>	3.859	2.515	23.890	28.469	8%	682	4073%
<i>Outros ⁽¹⁾</i>	8.917	40.171	40.847	41.930	12%	246.949	-83%
Total das Receitas	76.615	81.790	100.734	60.059	42%	80.500	-25%
TOTAL	448.893	439.956	283.509	425.410	100%	641.088	-34%

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

Nota: ⁽¹⁾ Em 2015 inclui investimento no Túnel do Marão; em 2014 inclui reequilíbrios financeiros liquidados pela DGTF (3 milhões de euros), investimento no Túnel do Marão (2,2 milhões de euros) e pagamento relativo à A21 (244,7 milhões de euros).

No sector rodoviário, a evolução homóloga do 4.º trimestre caracterizou-se por um decréscimo de 40% do total de encargos líquidos, o qual poderá ser explicado pelo efeito combinado de um conjunto de fatores, alguns dos quais afetam a comparabilidade dos valores²², designadamente **(i)** o pagamento extraordinário relativo à A21, que havia sido

²² Conforme se encontra devidamente detalhado no ponto “4.3.1. Sector Rodoviário”.

realizado no 4.º trimestre de 2014 (no montante de 245 milhões de euros), sem paralelo no trimestre em análise; **(ii)** o aumento dos encargos com a construção do Túnel do Marão; **(iii)** o início dos pagamentos à subconcessão do Pinhal Interior, apenas em 2015 (51 milhões de euros); **(iv)** o pagamento, à subconcessionária do Litoral Oeste, do acerto referente a valores devidos do exercício de 2014 e do 1.º semestre de 2015 (36,6 milhões de euros); **(v)** as compensações pagas às concessionárias do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte, a título de acertos relativos a grandes reparações (19,4 milhões de euros) e a TRIR (0,9 milhões de euros); **(vi)** o encontro de contas realizado com algumas das concessões, em virtude da entrada em vigor dos respetivos contratos de concessão alterados; **(vii)** a devolução, à concessionária da Beira Interior, das receitas de portagem cobradas pela IP ao longo do ano de 2015, no seguimento da entrada em vigor contrato de concessão alterado, que pressupõe a transferência da titularidade das receitas para o parceiro privado (23 milhões de euros); e **(viii)** o montante pago à concessionária do Litoral Centro a título de compensações, no âmbito da execução da sentença de dois processos arbitrais (8 milhões de euros).

No que respeita ao sector da saúde assistiu-se, no trimestre em análise, a um decréscimo (da ordem dos 6%) dos encargos líquidos face ao período homólogo, tendo sido este explicado, em grande parte, pelo efeito de alguns fatores que afetam a sua comparabilidade²³, destacando-se, nomeadamente, **(i)** a diferente distribuição anual dos pagamentos de reconciliação da EG Estabelecimento do Hospital de Braga, uma vez que, no trimestre em apreço foram liquidados três duodécimos do pagamento de reconciliação anual, quando no trimestre homólogo tinham sido pagos dez duodécimos; **(ii)** o facto de no 4.º trimestre de 2014 ter sido realizado o acerto de reconciliação (a favor do parceiro público) referente à atividade de 2012 da EG Estabelecimento do Hospital de Loures; e **(iii)** a diferente calendarização anual dos pagamentos de reconciliação referentes à EG Edifício do Hospital de Braga e à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, os quais, em 2014, haviam sido realizados no 4.º trimestre, tendo sido neste ano realizados noutros trimestres.

No caso do sector ferroviário, o decréscimo registado nos encargos líquidos resulta do facto de no trimestre em apreço não ter sido paga qualquer compensação relativa à concessão MST, ao contrário do que aconteceu no período homólogo. Note-se que, em virtude de uma diferente calendarização anual dos pagamentos, no 3.º trimestre de 2015 foram pagas duas compensações, uma das quais era referente ao 4.º trimestre e foi liquidada antecipadamente. Expurgando o mencionado efeito, bem como o impacto da indemnização (no montante de 4,5 milhões de euros) paga ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária TAVE TEJO, no 4.º trimestre de 2014, a evolução homóloga dos encargos líquidos no trimestre em análise teria sido de -2%, refletindo o ligeiro aumento de tráfego registado na concessão do MST e a consequente redução do montante de compensações pagas pelo Estado Português (devidas sempre que o tráfego de

²³ Conforme se encontra devidamente detalhado no ponto “4.3.3. Sector Saúde”.

passageiros é inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão)²⁴.

Em linha com o verificado nos demais sectores, no sector da segurança, assistiu-se, no 4.º trimestre de 2015, a um decréscimo dos encargos líquidos (de 12%), encontrando-se este diretamente relacionado, *por um lado*, com a diferente temporalidade implícita nos pagamentos das faturas mensais por parte do Estado Português, e, *por outro lado*, com a redução da componente não atualizável da remuneração base anual do parceiro privado, prevista contratualmente.

²⁴ Note-se que o contrato de concessão do MST inclui uma compensação para a concessionária, caso não sejam atingidos os níveis de passageiros.km previstos no caso base.

4.3 Análise Sectorial dos fluxos financeiros

4.3.1 Sector Rodoviário

4.3.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros

Os fluxos financeiros associados ao sector rodoviário apresentam diferentes naturezas, sendo essencial para a sua compreensão detalhar a composição do universo das PPP do sector, bem como as principais características do sistema de remuneração associado a cada tipo de parceria.

O grupo das PPP rodoviárias incorpora as 14 concessões do Estado Português²⁵ e as 7 subconcessões diretamente atribuídas pela IP. Deve salientar-se que, no âmbito das atribuições que foram conferidas à IP, por via do seu contrato de concessão, esta passou a ser responsável quer pela realização dos pagamentos, quer pela recolha de receitas das concessões do Estado Português.

No caso das concessões do Estado Português e, tendo em conta a natureza dos fluxos financeiros que lhe estão associados, de acordo com os respetivos contratos de concessão alterados²⁶, as PPP podem ser divididas em 3 grupos:

- Concessões remuneradas com base num regime de disponibilidade das vias: este grupo engloba as antigas SCUT (Costa de Prata, Norte Litoral, Grande Porto, Beira Litoral/Beira Alta, Algarve e Interior Norte), com exceção da Beira Interior, e as duas concessões de portagem real que foram convertidas para regime de disponibilidade (Norte e Grande Lisboa). A remuneração destas PPP é, atualmente, composta por um pagamento relativo à disponibilidade da infraestrutura (o qual, por sua vez, é constituído por uma componente fixa e uma componente ajustável em função da inflação ou apenas por uma componente fixa), ajustado quer pelas deduções relativas a falhas de disponibilidade, quer pelo impacto da evolução dos índices de sinistralidade, nos termos contratualmente previstos. O produto da cobrança de portagens nestas concessões constitui uma receita da IP, cabendo, de igual modo, a esta última, assegurar os pagamentos por disponibilidade às concessionárias, em nome do Estado Português. Pela prestação do serviço de cobrança de portagens, cabe à IP pagar às concessionárias os respetivos custos de cobrança (excetuando-se, a este nível, as concessões Norte e Grande Lisboa, onde a IP não suporta custos desta natureza nem encargos associados a fraude);
- Concessão da Beira Interior: apresenta um esquema remuneratório misto, sendo remunerada com base **(i)** num regime de disponibilidade das vias; e, **(ii)** no produto da cobrança de portagens, cuja titularidade foi transferida para o parceiro privado.

²⁵ Onde se incluem as 7 ex-SCUT e as 7 autoestradas originalmente de portagem real.

²⁶ No seguimento dos processos de renegociação terminados em 2015.

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

- Pagamento por disponibilidade das vias da infraestrutura;
- Pagamento por serviço (remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura);
- Responsabilidades associadas aos pagamentos contingentes, decorrentes da reformulação dos modelos financeiros, que ocorreu previamente à assinatura final dos contratos de subconcessão, em 2009 e 2010, na sequência das significativas alterações verificadas nos mercados financeiros entre o momento do lançamento dos concursos e o momento da contratação final, muito embora estes pagamentos, de acordo com os respetivos modelos financeiros, apenas venham a ocorrer em períodos subsequentes, pelo que ainda não tiveram repercussões no período em análise²⁷;
- 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 total auferida pela subconcessionária).

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

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

- Encargos do sector público:
 - Pagamentos por disponibilidade das vias e responsabilidades associadas aos pagamentos contingentes, ajustados de eventuais deduções previstas contratualmente;
 - Pagamentos por serviço (dependentes do nível de tráfego);

²⁷ 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.

- Custos associados ao serviço de cobrança de portagens; e
- Encargos suportados pelo Concedente com a realização de grandes reparações, de acordo com o novo modelo de financiamento acordado.
- Receitas do sector público:
 - Produto da cobrança de portagens efetuada nas concessões e nas subconcessões; e
 - Outras receitas, designadamente as decorrentes dos sistemas de partilha de benefícios, 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 mesmo²⁸ e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

²⁸ Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

4.3.1.2 *Evolução da procura*

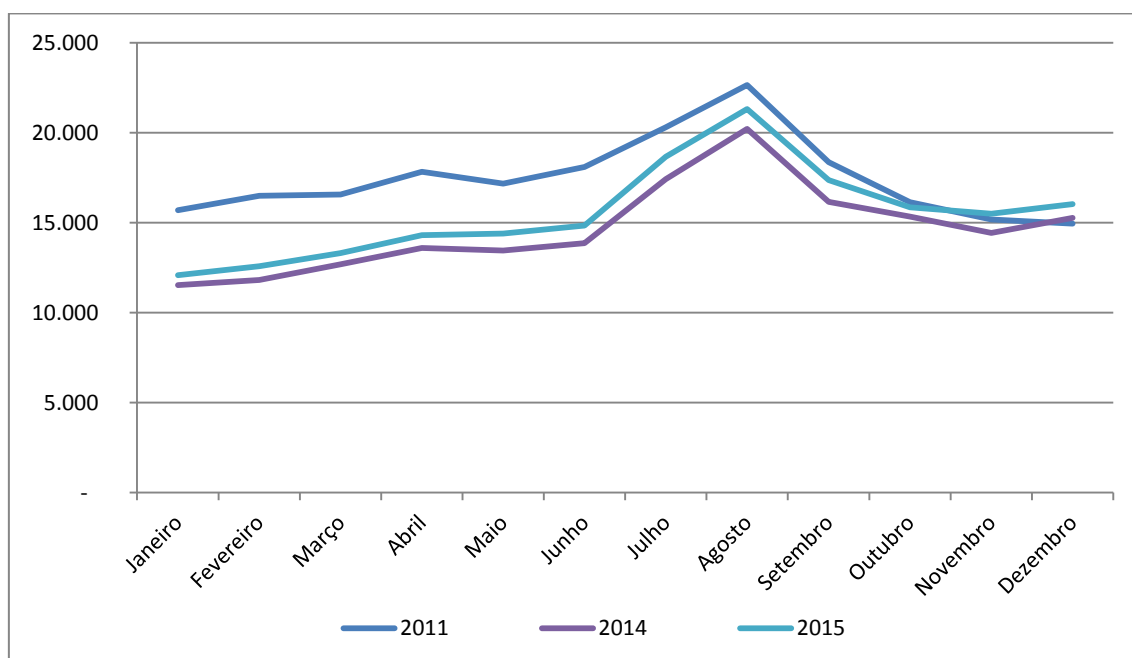
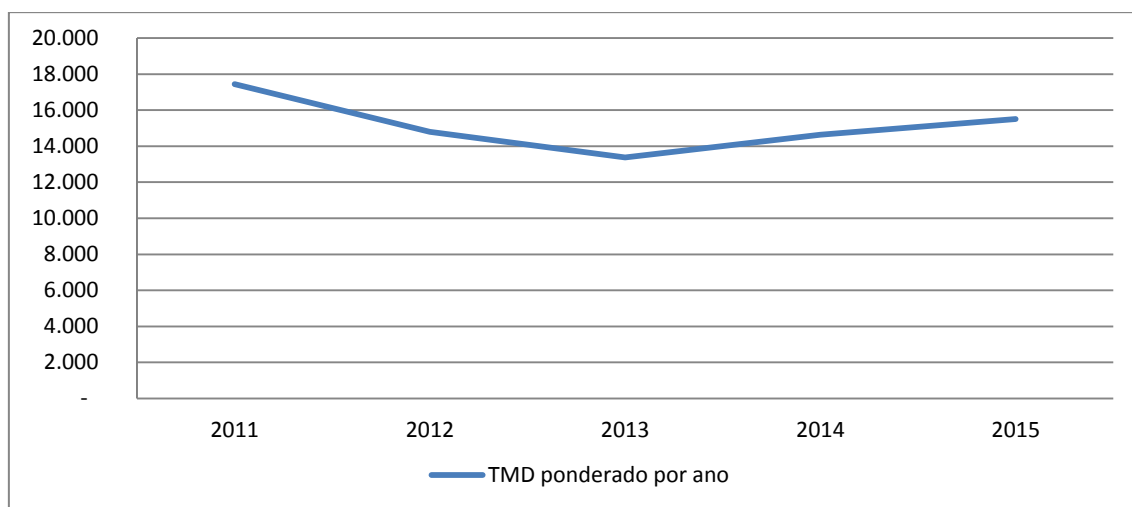
No período 2011-2015, a evolução da procura, medida em termos do valor médio do Tráfego Médio Diário (TMD), caracterizou-se por um decréscimo (de 11% em termos globais).

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 TMD médio de cerca de 15% e 10%, respetivamente, em 2012 e 2013); *por outro lado*, o período correspondente aos últimos dois anos analisados, onde se verificou já uma tendência de recuperação dos níveis de tráfego (registando o TMD médio aumentos de 9% e 6%, em 2014 e 2015, respetivamente), mantendo-se estes contudo, ainda, 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 portagens nas 7 ex-SCUT, de uma forma faseada entre 2010 e 2011²⁹. Não pode, contudo, associar-se a quebra de tráfego em exclusivo ao referido início da cobrança de portagens, dada a quebra generalizada e contínua ocorrida na restante rede rodoviária, tanto em 2012 como em 2013.

²⁹ No caso das concessões da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral, a introdução de portagens ocorreu em outubro de 2010, enquanto nas restantes 4 ex-SCUT (Beira Interior, Beira Litoral/Beira Alta, Interior Norte e Algarve) a introdução de portagens só se verificou durante o ano de 2011.

Gráfico 5 – Evolução do TMD ponderado



Fonte: IMT - Relatórios de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas (1º, 2º, 3º e 4º trimestres de 2012-2015). Os dados relativos ao ano de 2015, disponibilizados pelo IMT, correspondem ainda a dados provisórios.

4.3.1.3 *Evolução dos fluxos financeiros anuais*

Quadro 4 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias em 2015 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	2015	Peso no Total	2014	Δ 2015 / 2014	2015 P	% Execução
Encargos Brutos	1.435.116	100%	1.386.339	4%	1.297.506	111%
Pagamentos por Disponibilidade ⁽¹⁾	1.198.227	83%	1.069.620	12%		
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT ⁽¹⁾)	715.214	50%	794.911	-10%		
Portagem Real	139.339	10%	159.297	-13%		
Ex-SCUT	575.875	40%	635.615	-9%		
Subconcessões	483.012	34%	274.709	76%		
Encargos Túnel do Marão	131.865	9%	2.247	N.A.		
Encargos A21	0	0%	244.702	N.A.		
Reequilíbrios Financeiros Liquidados pela DGTf	0	0%	3.031	N.A.		
Pagamento por serviço (Subconcessões)	26.433	2%	17.881	48%		
Custos com serviço de cobrança de portagem	19.858	1%	44.340	-55%		
Ex-SCUT	16.900	1%	41.322	-59%		
Outros ⁽²⁾	2.959	0%	3.019	-2%		
Compensações/REF's	58.734	4%	4.517	1200%		
Lusoponte	222	0%	746	-70%		
Outros ⁽³⁾	58.511	4%	3.771	1452%		
Receitas de Portagem	319.199	22%	316.993	1%	373.697	85%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	272.519	19%	275.609	-1%		
Subconcessões	21.181	1%	17.779	19%		
Outros ⁽⁴⁾	25.499	2%	23.605	8%		
Encargos Líquidos totais	1.115.918	78%	1.069.346	4%	923.809	121%
Taxa de Cobertura	22%		23%		29%	
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	37%		33%			
Subconcessões	4%		6%			

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e dados constantes do Relatório do OE2015.

Notas: ⁽¹⁾ Inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT, antes da alteração dos respetivos contratos de concessão.⁽²⁾ Inclui encargos diretos da IP (troços da A23 e A21)..⁽³⁾ 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 0,9 milhões de euros; e, (ii) a grandes reparações, no montante de 19,4 milhões de euros, bem como as compensações pagas à concessionária do Litoral Centro – no montante de 38 milhões de euros –, no âmbito da execução da sentença de dois processos arbitrais.⁽⁴⁾ 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).

No ano de 2015, os encargos líquidos do sector público com as parcerias rodoviárias ascenderam a 1.116 milhões de euros, o que se traduz, em termos de execução orçamental, num valor superior (em cerca de 21%) ao previsto no Relatório do OE2015. A execução acima do orçamentado é reflexo, *por um lado*, de um maior montante de encargos registados

quer com o investimento no Túnel do Marão, quer com as subconcessionárias, e, *por outro lado*, da não concretização do encaixe (de 80 milhões de euros) previsto com a A23, cuja subconcessão não veio a concretizar-se. Em termos positivos, destaca-se o caso das concessões do Estado, onde, na generalidade, se registou um nível de execução orçamental dos encargos abaixo do previsto no Relatório do OE 2015, em virtude da entrada em vigor dos respetivos contratos de concessão alterados e dos consequentes acertos de contas realizados a favor da IP.

Em termos de evolução, os encargos líquidos registaram um aumento de 4% face ao verificado em 2014. Este aumento é explicado, principalmente, pelo incremento registado ao nível dos encargos brutos (em 4%), o qual por sua vez é justificado pelo aumento de encargos com as subconcessionárias (para o qual contribuiu, designadamente, o início do pagamento à Pinhal Interior) e com o Túnel do Marão. Importa, contudo, mencionar que estes efeitos são parcialmente mitigados pelo facto de o valor dos encargos relativos a 2014 se encontrar influenciado pelo pagamento extraordinário (de 245 milhões de euros) realizado pela IP relativamente à A21, sem paralelo em 2015.

Em virtude do referido aumento dos encargos brutos, e não obstante o ligeiro aumento das receitas de portagem (de 1%) – motivado, sobretudo, por uma intensificação do volume de tráfego ao longo do ano em análise –, assistiu-se, no ano em análise, a um ligeiro agravamento do nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas, passando este indicador de 23%, em 2014, para 22%, em 2015.

Em termos de encargos líquidos, o acréscimo verificado, entre 2014 e 2015, poderá, em grande parte, ser explicado pelos seguintes fatores:

- O aumento dos encargos relacionados com o desenvolvimento da obra relativa ao Túnel do Marão;
- O acréscimo considerável dos pagamentos às subconcessionárias, o qual, por sua vez, é justificado **(i)** pelo início (programado e previsto contratualmente), em 2015, dos pagamentos – por disponibilidade e por serviço – à subconcessionária do Pinhal Interior; **(ii)** pelo facto de o início dos pagamentos às restantes subconcessionárias³⁰ ter ocorrido de forma faseada ao longo de 2014³¹, sendo portanto o ano de 2015 o primeiro ano completo de pagamentos do parceiro público; e **(iii)** pelos pagamentos de reconciliação realizados em 2015 (relativos ao ano de 2014), os quais naturalmente não se verificaram em 2014, dado esse ter sido o primeiro ano de remuneração das subconcessionárias. A este respeito, importa frisar que os encargos brutos associados às subconcessões ascenderam, durante o ano em apreço, a 509 milhões de euros, representando 35,5% dos encargos brutos do ano em análise, ao passo que no período homólogo estes

³⁰ Com exceção do caso das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, onde ainda não foram iniciados os respetivos pagamentos do parceiro público.

³¹ Apesar do início dos pagamentos a quatro subconcessionárias da IP ter ocorrido em 2014 (Douro Interior Transmontana, Baixo Tejo e Litoral Oeste), no 1.º trimestre desse ano os pagamentos foram residuais, sendo relativos apenas à subconcessão Douro Interior, tendo os pagamentos às outras 3 subconcessionárias começado apenas no 2.º trimestre de 2014.

encargos (no montante de 292,6 milhões de euros) tinham-se limitado a 21% do total de encargos brutos;

- O pagamento de compensações à concessão Litoral Centro no decorrer de 2015 – no montante de 38 milhões de euros –, no âmbito da execução da sentença de dois processos arbitrais – um processo relativo 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 (“RECAPE”) e a alterações de projeto impostas pelo Concedente, e outro processo 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 introdução de portagens na Costa de Prata) e à introdução de dois custos não previstos no contrato de concessão – a TRIR (Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias) e Taxa SIEV (Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.);
- 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, no montante de 19,4 milhões de euros. Os pagamentos realizados a título de grandes reparações enquadram-se no âmbito da alteração do modelo de financiamento das grandes reparações, consagrada nos contratos de concessão alterados³², e referem-se a obras já realizadas e financiadas pelas concessionárias, com a concordância da IP;
- O crescimento dos encargos relativos às subconcessões do Baixo Tejo e do Litoral Oeste, decorrente, nomeadamente, do pagamento (extraordinário) de acertos relativos à atividade de 2014, no montante de, respetivamente, 22,8 milhões de euros e 36,6 milhões de euros; e
- A devolução, à concessionária da Beira Interior, das receitas de portagem cobradas na concessão durante o ano de 2015, no montante de 23 milhões de euros, no seguimento da entrada em vigor do respetivo contrato de concessão alterado, que prevê a transferência da titularidade das receitas da cobrança de portagens para a concessionária;

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

- O pagamento extraordinário realizado pela IP relativamente à A21 em 2014, sem qualquer paralelo em 2015;

³² Para mais informações sobre esta matéria poderá ser consultada a Nota Técnica da UTAP relativa à “Análise dos principais resultados do processo negocial das 9 concessões rodoviárias do Estado”, disponível para consulta e download no website oficial da UTAP (www.utap.pt), na área de “publicações”.

- Os acertos de contas realizados relativamente aos custos de cobrança de portagens relativos ao período anterior à entrada em vigor dos novos contratos de prestação de serviços (“CPS”), relativos à disponibilização do sistema de cobrança de portagens e à prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores, celebrados, entre a IP e as respetivas operadoras, no caso das concessões do Algarve, Interior Norte e Beira Litoral/Beira Alta. Os novos CPS foram celebrados no contexto do processo de renegociação destas PPP, que culminou com a assinatura e entrada em vigor dos respetivos contratos de concessão alterados ainda em 2015. Os referidos acertos de contas, referem-se, assim, ao período que antecedeu a celebração dos CPS, e permitiram gerar um fluxo positivo a favor do sector público no montante de 5,6 milhões de euros durante o 4.º trimestre de 2015. Por outro lado, e no caso da concessão da Beira Interior, em que como referido foram devolvidas à concessionária as receitas de portagem recebidas pela IP durante o ano de 2015, a IP encaixou ainda um montante de 16,6 milhões de euros relativos à devolução dos custos de cobrança suportados pela IP durante o ano em análise;
- Os acertos de contas realizados no âmbito da entrada em vigor dos contratos de concessão alterados, tal como melhor explicado *infra*; e
- O crescimento, ainda que ligeiro, do montante total de receitas de portagem. Importa notar que este crescimento ligeiro das receitas se encontra influenciado pelo efeito da devolução das receitas de portagem relativas à concessão da Beira Interior, ao parceiro privado, nos termos apresentados *supra*.

Em face do exposto, importa notar que, entre os aspetos supramencionados, identifica-se um conjunto de fatores que afetam a comparabilidade dos dados face aos do período homólogo, destacando-se, designadamente, **(i)** o início da produção de efeitos dos contratos de concessão alterados, cujos efeitos se encontram descritos *infra*, **(ii)** o aumento dos encargos relacionados com o investimento no Túnel do Marão, no seguimento da evolução das respetivas obras, **(iii)** o início do pagamento da remuneração da subconcessionária do Pinhal Interior e o facto de 2015 ter sido o primeiro ano completo de remuneração das restantes subconcessionárias³³, bem como **(iv)** o facto de os valores relativos ao ano de 2014 se encontrarem influenciados pelo pagamento extraordinário relativo à A21 (de 245 milhões de euros), sem paralelo no ano em análise.

Assim, desconsiderando o impacto dos encargos com o Túnel do Marão e com as subconcessões, bem como o pagamento extraordinário realizado em 2014, o total de encargos do sector rodoviário, no ano em análise, teria registado uma redução, tanto ao nível dos encargos brutos (de 6,3%) como dos encargos líquidos (de 10,4%), sendo esta evolução justificada, em grande medida, pela redução dos pagamentos por disponibilidade relativos às concessões do Estado. A diminuição dos encargos relativos às concessões rodoviárias justifica-se, *por um lado*, pela entrada em vigor dos contratos de concessão

³³ Com exceção do caso das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, onde ainda não foram iniciados os respetivos pagamentos do parceiro público.

alterados das 9 concessões do Estado Português, no seguimento do processo negocial concluído, e subsequente acerto de contas realizado entre a IP e as respetivas concessionárias, a favor do parceiro público³⁴, e, *por outro lado*, pelo impacto da distribuição não linear dos pagamentos do sector público às PPP ao longo dos anos.

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que, em 2015, as parcerias mais onerosas para o sector público foram as concessões do Interior Norte e da Beira Interior e as subconcessões do Litoral Oeste e do Douro Interior, as quais, no seu conjunto, representaram cerca de 465 milhões de euros de encargos líquidos, correspondendo a 42% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

Merece destaque, o facto de o peso relativo do grupo de concessões do Estado Português sobre a totalidade dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias encontrar-se a diminuir, em virtude do mencionado início dos pagamentos às subconcessionárias, tendo os encargos líquidos associados a estas últimas assumido, em 2015, um peso de 44% do total dos encargos líquidos (face aos 26% registados em 2014).

³⁴ No final do ano, e após a entrada em vigor dos referidos contratos de concessão alterados, foi realizado pela IP um acerto de contas com base no diferencial entre os pagamentos que se encontram previstos nos novos contratos de concessão e os montantes efetivamente pagos pela IP. Note-se que os referidos acertos de contas não se encontram ainda realizados na totalidade, devendo parte destes vir a ser realizado em 2016. Em 2015, o valor de acertos de contas realizados ascendeu a cerca de 68 milhões de euros, a favor da IP.

Quadro 5 – Encargos líquidos por PPP rodoviária em 2015 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	2015	Peso no Total	2014	Δ 2015 / 2014	2015P	% Execução
Concessão Algarve	6.351	1%	25.412	-75%	18.676	34%
Concessão Beira Interior	95.263	9%	143.817	-34%	113.936	84%
Concessão Interior Norte	113.454	10%	80.785	40%	115.195	98%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	65.524	6%	81.180	-19%	68.690	95%
Concessão Travessia do Tejo	222	0%	746	-70%	544	41%
Concessão Grande Lisboa	21.226	2%	16.280	30%	24.617	86%
Concessão Oeste	582	0%	3.558	-84%	1.248	47%
Concessão Costa de Prata	30.422	3%	26.756	14%	34.437	88%
Concessão Grande Porto	73.585	7%	74.254	-1%	69.446	106%
Concessão Norte Litoral	20.026	2%	38.105	-47%	34.015	59%
Concessão Norte	54.074	5%	77.277	-30%	67.639	80%
Concessão Litoral Centro	37.598	3%	0	N.A.	0	N.A.
Concessão Brisa	-2.742	0%	-2.097	31%	-2.000	N.A.
Subconcessão Transmontana	61.161	5%	53.214	15%	64.200	95%
Subconcessão Douro Interior	100.981	9%	99.390	2%	100.513	100%
Subconcessão Pinhal Interior	92.742	8%	-9.392	N.A.	78.312	118%
Subconcessão Litoral Oeste	155.291	14%	83.401	86%	131.252	118%
Subconcessão Baixo Tejo	78.089	7%	48.199	62%	47.429	165%
Túnel do Marão	131.865	12%	2.247	5769%	42.339	311%
Outros ⁽¹⁾	-19.798	-2%	226.213	N.A.	-86.678	23%
TOTAL	1.115.918	100%	1.069.346	4%	923.809	127%

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

Nota: ⁽¹⁾ Inclui receitas ou encargos diretos da IP (taxas de gestão, troços da A23 e A21 e QUIOSQUES/EASYTOLL). Em 2014 inclui, ainda, o pagamento extraordinário realizado pela IP, no montante de 245 milhões de euros, relativo à A21.

Relativamente ao nível de execução orçamental dos encargos líquidos em 2015, importa mencionar os casos específicos das subconcessões do Baixo Tejo, do Litoral Oeste e do Pinhal Interior, cujos encargos líquidos totais no ano em análise se cifraram acima do previsto no Relatório do OE 2015. Este desvio negativo é explicado pelo facto de os valores previstos para 2015 incorporarem uma maior expectativa de poupança, bem como pelo facto de, no caso das subconcessões do Baixo Tejo e do Litoral Oeste terem sido feitos acertos relativos à atividade de 2014. Havendo já acordo quanto ao montante dos novos pagamentos, a concretização da totalidade das poupanças acordadas encontra-se dependente da conclusão dos respetivos processos negociais ainda em curso, e posterior apreciação pelo Tribunal de Contas.

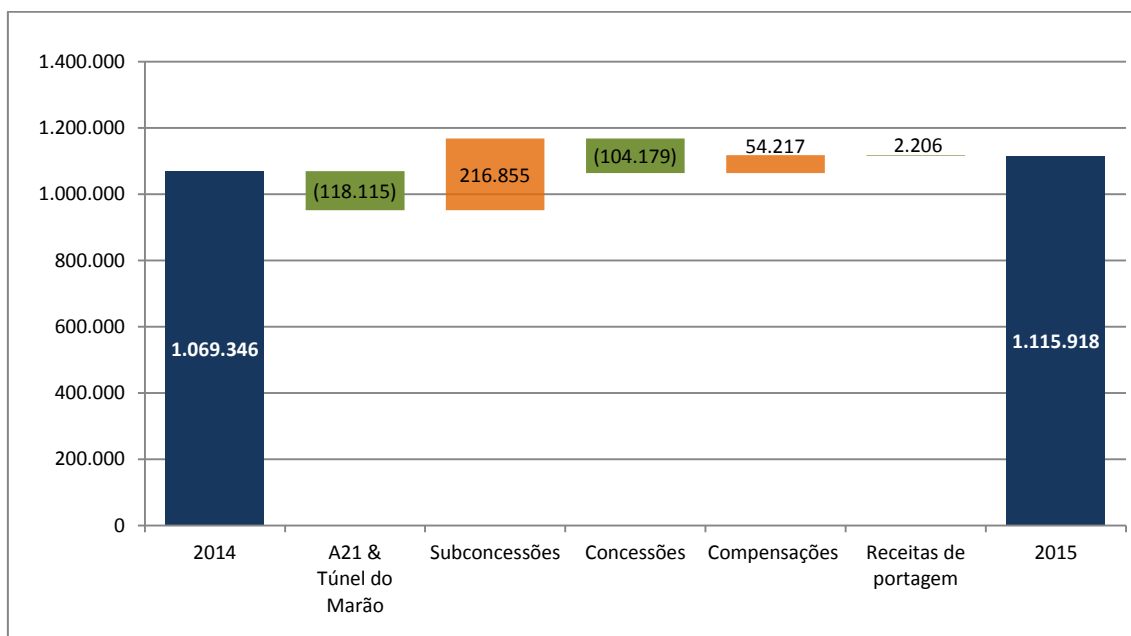
Importa ainda destacar que, o OE 2015 previa, na rubrica de “outros”, um encaixe relativo à subconcessão da A23, no montante de 80 milhões de euros, que não veio a concretizar-se, por não ter sido efetivamente concretizada a referida subconcessão, permanecendo esta infraestrutura sob a gestão direta da IP.

Não obstante estes efeitos, cumpre mencionar o caso particular das concessões do Estado, onde o nível de execução orçamental se revelou melhor do que o esperado, por via do já referido início da produção de efeitos dos contratos de concessão alterados e consequente concretização integral das poupanças acordadas no âmbito dos respetivos processos negociais. No âmbito da entrada em vigor dos referidos contratos de concessão alterados, foram realizados acertos de contas com as respetivas concessionárias, a favor da IP (no montante de 68 milhões de euros, excluindo os acertos relativos a grandes reparações, melhor descritos *infra*) nos termos e para os efeitos do previsto nos referidos contratos, de forma a salvaguardar o resultado financeiro das alterações acordadas desde a data estipulada em cada um desses contratos.

Conforme se pode constatar no *Gráfico 6* seguinte, em 2015, os encargos líquidos com parcerias rodoviárias foram superiores aos registados em 2014, fruto, essencialmente, do já mencionado aumento de encargos com as subconcessionárias e com o Túnel do Marão, acrescendo ainda as compensações relativas, quer ao pagamento realizado à Litoral Centro, no contexto da execução de duas sentenças arbitrais, quer aos acertos de contas relativos a grandes reparações, no âmbito do novo modelo de financiamento das grandes reparações de pavimento, previsto nos contratos de concessão alterados.

Gráfico 6 – Desagregação da variação verificada ao nível dos encargos líquidos totais do sector rodoviário entre os anos de 2014 e 2015

Valores em milhares de euros



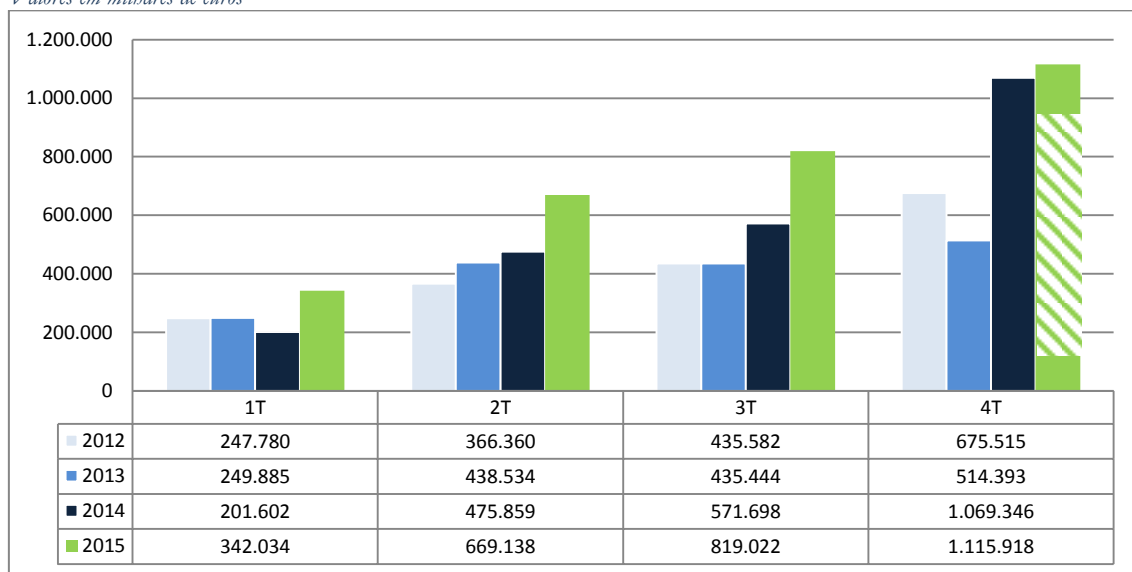
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e pela DGTF.

Tal como o demonstra o *Gráfico 7* seguinte, o ano de 2015 correspondeu ao pico dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias nos últimos quatro anos, o que, naturalmente, se compreende tendo em consideração o já mencionado início faseado, a partir de 2014, dos

pagamentos às subconcessionárias. A este respeito, importa aliás mencionar que, de acordo com os dados constante do Relatório do OE2016, estima-se um novo aumento dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias no ano de 2016, justificado, designadamente, pelo início previsto, nesse ano, do pagamento da remuneração às subconcessionárias do Algarve Litoral e do Baixo Alentejo.

Gráfico 7 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no sector rodoviário, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)

Valores em milhares de euros



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

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2015 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2015.

4.3.1.4 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 6 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2015	2T2015	3T2015	4T2015	Peso no Total (4T)	4T2014	Δ 4T2015 / 4T2014
Encargos Brutos	418.650	408.893	250.618	356.955	100%	578.147	-38%
Pagamentos por Disponibilidade ⁽¹⁾	388.032	345.434	172.571	292.190	82%	311.937	-6%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT ⁽¹⁾)	271.079	239.980	82.671	121.484	34%	207.603	-41%
Portagem Real	55.256	40.306	20.153	23.624	7%	47.509	-50%
Ex-SCUT	215.823	199.674	62.518	97.860	27%	160.094	-39%
Subconcessões	116.953	105.454	89.900	170.705	48%	104.334	64%
Encargos Túnel do Marão	8.917	40.171	40.847	41.930	12%	2.247	1766%
Encargos A21	0	0	0	0	0%	244.702	N.A.
Pagamento por serviço (Subconcessões)	6.431	9.227	3.469	7.305	2%	5.960	23%
Custos com serviço de cobrança de portagem	11.411	11.546	9.841	-12.939	-4%	12.618	N.A.
Ex-SCUT	10.757	10.641	9.201	-13.699	-4%	11.662	N.A.
Outros ⁽²⁾	653	905	640	760	0%	956	-21%
Compensações/REF's	3.859	2.515	23.890	28.469	8%	682	4073%
Lusoponte	3.811	0	-3.643	54	0%	18	204%
Outros ⁽³⁾	48	2.515	27.533	28.415	8%	664	4177%
Receitas de Portagem	76.615	81.790	100.734	60.059	17%	80.500	-25%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	65.899	70.754	88.272	47.594	13%	69.130	-31%
Subconcessões	4.394	5.228	5.983	5.576	2%	5.158	8%
Outros ⁽⁴⁾	6.323	5.808	6.479	6.890	2%	6.212	11%
Encargos Líquidos totais	342.034	327.103	149.884	296.896	83%	497.648	-40%
Taxa de Cobertura	18%	20%	40%	17%		14%	
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	23%	28%	96%	44%		32%	
Subconcessões	4%	5%	6%	3%		5%	

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

Notas: ⁽¹⁾ Inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT, antes da alteração dos respetivos contratos de concessão.⁽²⁾ Inclui encargos diretos da IP (troços da A23 e A21).⁽³⁾ 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, no montante de 19,4 milhões de euros, bem como as compensações pagas à concessionária do Litoral Centro – no montante de 8 milhões de euros –, no âmbito da execução da sentença de dois processos arbitrais.⁽⁴⁾ 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).

Importa mencionar, antes de mais, que a evolução homóloga dos encargos líquidos no 4.º trimestre de 2015 encontra-se influenciada por determinados fatores que afetam a comparabilidade dos dados face a igual período de 2014, e que resultam, em grande medida, da já referida entrada em vigor dos contratos de concessão alterados, cujos efeitos se encontram melhor descritos *infra*.

Durante o trimestre em apreço, os encargos líquidos com as PPP rodoviárias apresentaram uma redução de cerca de 40% comparativamente com o mesmo período de 2014, em virtude do forte decréscimo registado nos encargos brutos, da ordem dos 38%, uma vez que ao nível das receitas de portagem se registou uma redução, de cerca de 25%.

A referida diminuição das receitas resultou apenas do efeito da devolução das receitas de portagem relativas à concessão da Beira Interior, num montante de 23 milhões de euros, no seguimento da entrada em vigor, no final do ano, do respetivo contrato de concessão alterado, que prevê a alteração da titularidade das receitas a favor da concessionária.

Excluindo o efeito da referida devolução de receitas, o valor global das receitas de portagem recebidas pela IP no 4.º trimestre teria, na realidade, registado, em termos homólogos, um incremento de 3,4%. A evolução favorável das receitas é visível tanto no caso das concessões como no das subconcessões, sendo o crescimento especialmente expressivo nestas últimas, resultado do habitual período de “*ramp-up*” do tráfego em novas infraestruturas.

O aumento das receitas de portagem (quando excluído o efeito da devolução das receitas relativas à concessão da Beira Interior) reflete, não só a intensificação do tráfego verificada na generalidade da rede rodoviária³⁵, mas também a maior eficiência do sistema de cobrança de portagens, 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.

Em termos de encargos brutos, o decréscimo verificado no trimestre em análise encontra-se fortemente influenciado pelo facto de, tal como já referido, no 4.º trimestre de 2014 ter sido realizado um pagamento extraordinário (de 245 milhões de euros) relativo à A21. Caso fosse desconsiderado este efeito, o total de encargos brutos do sector rodoviário teria registado um aumento, de cerca de 7%, justificado, sobretudo, **(i)** pelo aumento dos encargos relativos ao investimento no Túnel do Marão, bem como **(ii)** pelo início, em 2015, dos pagamentos à subconcessionária do Pinhal Interior, os quais totalizaram, no trimestre em apreço, 51 milhões de euros, sem qualquer paralelo no trimestre homólogo anterior.

Por outro lado, a evolução homóloga dos encargos brutos no 4.º trimestre de 2015 é ainda explicada por determinados fatores que afetam a sua comparabilidade face aos valores do trimestre homólogo anterior, entre os quais se destacam os seguintes:

- O pagamento, a algumas das concessionárias do Estado (Interior Norte, Beira Litoral/Beira Alta, Costa de Prata, Grande Porto e Norte), de compensações relativas a grandes reparações (no montante total de 19,4 milhões de euros), no âmbito do previsto nos contratos de concessão alterados – que contemplam uma alteração ao modelo de financiamento das grandes reparações –, cuja produção de efeitos ocorreu no trimestre em apreço;

³⁵ De acordo com dados do IMT apresentados no *Gráfico 5*.

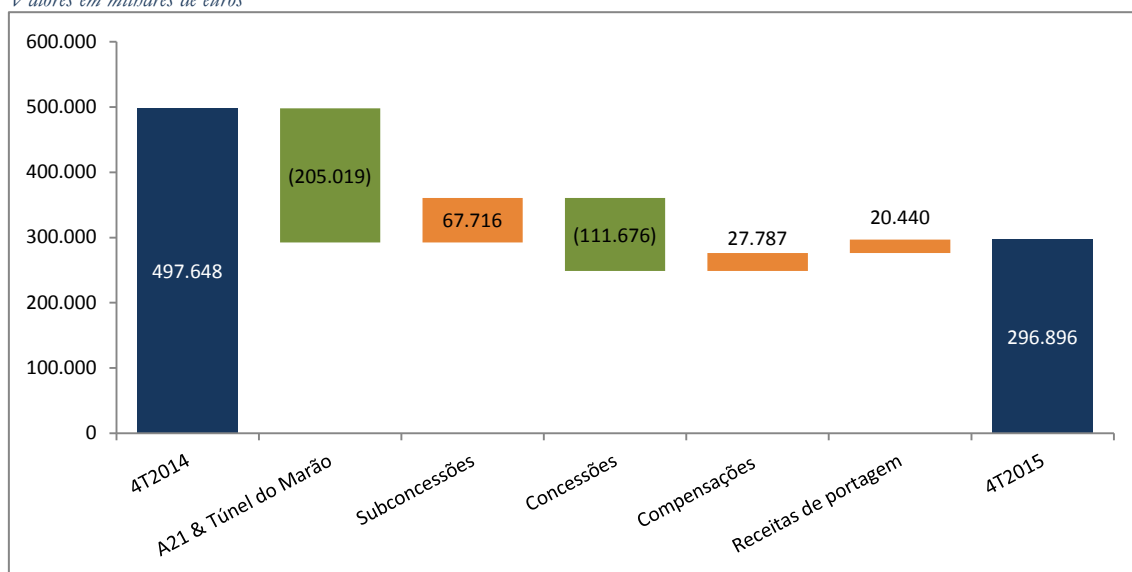
- O pagamento extraordinário à subconcessionária do Litoral Oeste de um acerto referente a valores devidos do exercício de 2014 e do primeiro semestre de 2015, no montante de 36,6 milhões de euros;
- O encontro de contas realizado com algumas das concessionárias do Estado (Norte, Costa de Prata, Algarve, Norte Litoral, Interior Norte e Beira Interior), no seguimento da entrada em vigor dos respetivos contratos de concessão alterados, o qual permitiu, à IP, um encaixe no montante de 68 milhões de euros (excluindo o acerto de contas relativo a grandes reparações, supramencionado);
- O pagamento de uma compensação à concessionária do Litoral Centro, no montante de 8 milhões de euros, no âmbito da execução das sentenças arbitrais referidas no ponto “4.3.1.4. Evolução dos fluxos financeiros anuais”;
- A referida devolução das receitas de portagem à concessionária da Beira Interior, no montante de 23 milhões de euros, no seguimento da entrada em vigor do contrato de concessão alterado, o qual prevê que as receitas resultantes da cobrança de portagens passem a ser da titularidade da concessionária; e
- O encaixe de 16,6 milhões de euros, relativo à devolução dos custos de cobrança suportados pela IP durante o ano em análise (no seguimento da devolução de receitas de portagem explicada no ponto anterior).

No *Gráfico 8* seguinte, enunciam-se e quantificam-se os referidos principais fatores que influenciaram a evolução homóloga dos encargos líquidos ocorrida entre os 4.ºs trimestres de 2014 e de 2015. Da análise do referido gráfico depreende-se, em concreto, que os fatores com maior expressão na explicação da evolução homóloga destes encargos são essencialmente os seguintes: **(i)** o efeito conjugado e inverso do pagamento extraordinário relativo à A21, realizado no 4.º trimestre de 2014 (sem paralelo no trimestre em apreço) e do aumento homólogo dos encargos com o investimento no Túnel do Marão no 4.º trimestre de 2015; **(ii)** o aumento dos pagamentos às subconcessionárias, influenciado, nomeadamente, pelo início do pagamento à subconcessionária do Pinhal Interior e pelo pagamento extraordinário à subconcessionária do Litoral Oeste, relativamente a um acerto referente a valores devidos de períodos anteriores; **(iii)** a redução dos encargos com as concessões do Estado, por via, designadamente do já mencionado encontro de contas realizado entre a IP e algumas concessionárias, no seguimento da entrada em vigor dos contratos de concessão alterados; **(iv)** as referidas compensações pagas às concessionárias do Estado relativamente a grandes reparações, bem como os montantes pagos à concessionária do Litoral Centro, no âmbito da execução de duas sentenças arbitrais; e, **(v)** a devolução das receitas de portagem à concessionária da Beira Interior, no seguimento da entrada em vigor do respetivo contrato de concessão alterado, que incorpora uma modificação do sistema remuneratório da concessionária³⁶.

³⁶ Melhor explicado no ponto “4.3.1.1. Tipologia dos fluxos financeiros”.

Gráfico 8 – Desagregação da variação homóloga verificada ao nível dos encargos líquidos totais do sector rodoviário entre o 4.º trimestre de 2014 e o 4.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros



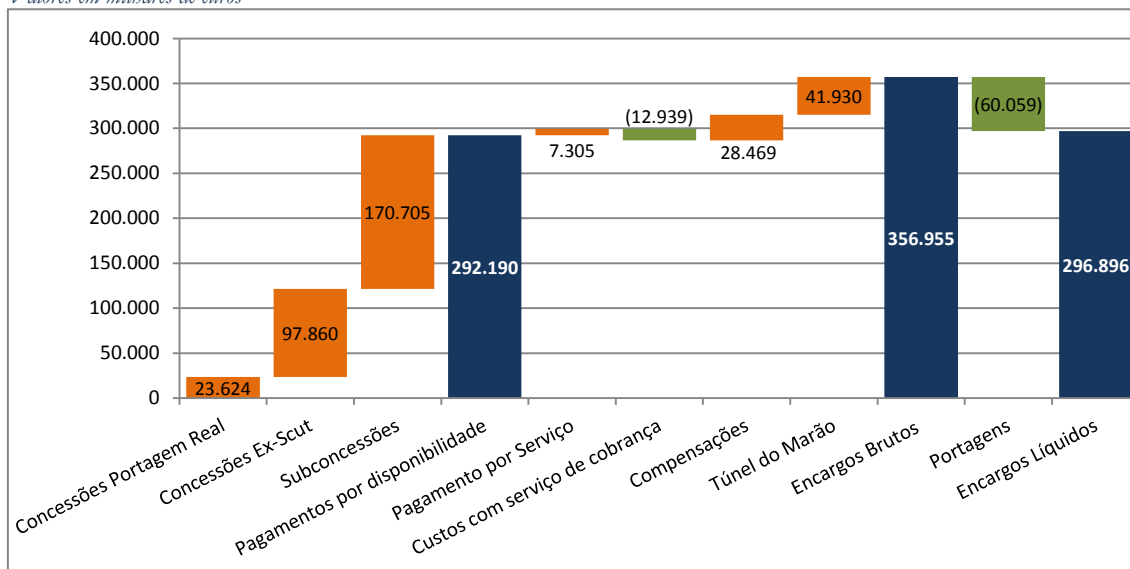
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP e pela DGTF.

Tal como o demonstra o *Gráfico 9* 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 2015, 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 concessões³⁷ e subconcessões beneficiarem atualmente de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias, mas também pela dilação, prevista contratualmente, dos pagamentos por serviço das subconcessionárias (ascendendo estes, no 4.º trimestre do corrente ano, a somente 7,3 milhões de euros).

³⁷ Com exceção das autoestradas de portagem real, sem impacto em termos de encargos recorrentes do Estado Português.

Gráfico 9 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 4.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros



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

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que, no trimestre em análise, as parcerias mais onerosas para o sector público foram a concessão do Interior Norte e as subconcessões do Pinhal Interior e do Litoral Oeste, que no conjunto representaram cerca de 155 milhões de euros, correspondendo a 52% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

Merece destaque, ainda, o aumento do peso relativo do grupo das subconcessões do Estado Português sobre a totalidade dos encargos com as PPP rodoviárias, em virtude do início faseado dos pagamentos às subconcessionárias em 2014, tendo, no 4.º trimestre de 2015 os respetivos encargos representado 58% do total dos encargos líquidos (face a 21% em igual período de 2014).

Quadro 7 – Encargos líquidos por PPP rodoviária no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2015	2T2015	3T2015	4T2015	Peso no Total (4T)	4T2014	Δ 4T2015 / 4T2014
Concessão Algarve	13.520	10.765	-13.052	-4.882	-2%	-4.704	N.A.
Concessão Beira Interior	55.648	52.945	-7.236	-6.093	-2%	66.897	N.A.
Concessão Interior Norte	28.065	36.339	15.564	33.485	11%	5.434	516%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	26.954	17.978	1.880	18.712	6%	19.772	-5%
Concessão Travessia do Tejo	3.811	0	-3.643	54	0%	18	204%
Concessão Grande Lisboa	7.386	6.193	1.802	5.844	2%	4.691	25%
Concessão Oeste	26	474	27	56	0%	642	-91%
Concessão Costa de Prata	11.821	8.614	-383	10.370	3%	612	1595%
Concessão Grande Porto	25.955	19.579	6.749	21.302	7%	20.129	6%
Concessão Norte Litoral	14.216	10.335	1.384	-5.910	-2%	10.706	N.A.
Concessão Norte	32.395	17.117	-3.060	7.622	3%	26.621	-71%
Concessão Litoral Centro	0	2.041	27.457	8.100	3%	0	N.A.
Concessão Brisa	-790	-656	0	-1.296	0%	-535	N.A.
Subconcessão Transmontana	25.738	15.665	6.332	13.427	5%	19.052	-30%
Subconcessão Douro Interior	39.940	24.473	12.237	24.331	8%	36.773	-34%
Subconcessão Pinhal Interior	-2.319	24.071	22.449	48.541	16%	-2.505	N.A.
Subconcessão Litoral Oeste	35.925	29.010	17.677	72.679	24%	27.948	160%
Subconcessão Baixo Tejo	19.706	16.233	28.692	13.458	5%	23.869	-44%
Túnel do Marão	8.917	40.171	40.847	41.930	14%	2.247	1766%
Outros ⁽¹⁾	-4.879	-4.247	-5.839	-4.833	-2%	239.982	N.A.
TOTAL	342.034	327.103	149.884	296.896	100%	497.648	-40%

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

Nota: ⁽¹⁾ Inclui receitas ou encargos diretos da IP (taxas de gestão, troços da A23 e A21 e QUIOSQUES/EASYTOLL).

4.3.1.4.1 Encargos brutos

Durante o trimestre em análise, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 357 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 221 milhões de euros (38%) face ao período homólogo de 2014, justificado, em grande medida, por fatores que afetam a comparabilidade dos dados de ambos os períodos, a saber:

- O pagamento extraordinário (de 245 milhões de euros), relativo à A21, realizado pela IP no 4.º trimestre de 2014, sem paralelo no trimestre em análise;
- O montante, de 41,9 milhões de euros, pago pela IP relativamente a trabalhos no Túnel do Marão (quando no trimestre homólogo anterior haviam sido pagos apenas 2,2 milhões de euros a este respeito);
- O aumento dos pagamentos às subconcessionárias, decorrente, nomeadamente, **(i)** do início dos pagamentos, apenas em 2015, à subconcessionária do Pinhal Interior, pagamentos esses que no trimestre em apreço ascenderam a 51 milhões de euros, sem paralelo no trimestre homólogo anterior, e **(ii)** do pagamento extraordinário à subconcessionária do Litoral Oeste, referente a um acerto relativo a valores devidos do exercício de 2014 e do 1.º semestre de 2015, no montante aproximado de 36,6 milhões de euros;
- O pagamento de compensações, às concessionárias do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte, referentes a acertos de contas relativos a grandes reparações, no âmbito do novo modelo de financiamento das grandes reparações de pavimento, previsto nos contratos de concessão alterados (19,4 milhões de euros);
- O montante pago, a título de compensações, no âmbito da execução de duas sentenças arbitrais a favor da concessionária do Litoral Centro (8 milhões de euros); e
- O acerto de contas realizado, a favor da IP, com as concessionárias da Beira Interior, do Interior Norte, do Norte Litoral, do Algarve, da Costa de Prata e do Norte, no seguimento da entrada em vigor dos respetivos contratos de concessão alterados.

À parte dos referidos fatores, a evolução dos encargos reflete essencialmente a realização de pagamentos por conta baseados nos contratos renegociados e atualmente em vigor, bem como a alteração da cadência de pagamentos aos parceiros privados ao longo do ano (explicada em parte pelo contexto específico inerente ao processo negocial).

Quadro 8 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2015	2T2015	3T2015	4T2015	Peso no Total (4T)	4T2014	Δ 4T2015 / 4T2014
A21 ⁽¹⁾	0	0	0	0	0%	244.702	N.A.
Concessão Algarve	18.429	18.061	-118	2.089	1%	1.500	39%
Concessão Beira Interior	62.664	59.317	1.182	-25.068	-7%	73.421	N.A.
Concessão Interior Norte	32.262	40.746	21.098	38.162	11%	9.828	288%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	38.431	29.336	15.479	31.080	9%	31.710	-2%
Concessão Travessia do Tejo	3.811	0	-3.643	54	0%	18	204%
Concessão Grande Lisboa	9.834	8.737	4.368	8.737	2%	7.287	20%
Concessão Oeste	26	474	27	56	0%	642	-91%
Concessão Costa de Prata	20.210	17.582	9.376	19.703	6%	9.448	109%
Concessão Grande Porto	32.757	26.782	14.143	28.908	8%	27.247	6%
Concessão Norte Litoral	21.848	18.490	10.608	2.130	1%	18.624	-89%
Concessão Norte	45.422	31.569	15.784	22.304	6%	40.221	-45%
Concessão Litoral Centro	0	2.041	27.457	8.100	2%	0	N.A.
Subconcessão Transmontana	26.085	16.157	6.911	13.822	4%	19.487	-29%
Subconcessão Douro Interior	39.940	24.473	12.237	24.331	7%	36.773	-34%
Subconcessão Pinhal Interior	0	26.786	25.682	51.363	14%	0	N.A.
Subconcessão Litoral Oeste	36.521	29.753	18.453	73.548	21%	28.536	158%
Subconcessão Baixo Tejo	20.837	17.512	30.087	14.947	4%	25.499	-41%
Túnel do Marão	8.917	40.171	40.847	41.930	12%	2.247	1766%
Outros ⁽²⁾	653	905	640	760	0%	956	-21%
TOTAL	418.650	408.893	250.618	356.955	100%	578.147	-38%

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

Nota: ⁽¹⁾ Em 2015, os encargos brutos relativos à A21 (sob a gestão direta da IP) encontram-se agregados na rubrica “outros”, pelo facto de não apresentarem materialidade face ao total dos encargos do sector rodoviário. O valor de 245 milhões de euros registados em 2014 referem-se a um pagamento extraordinário, originado na sequência da transferência da A21 para a IP, ocorrida em 2010.

⁽²⁾ Inclui encargos diretos da IP (troços da A23 e A21).

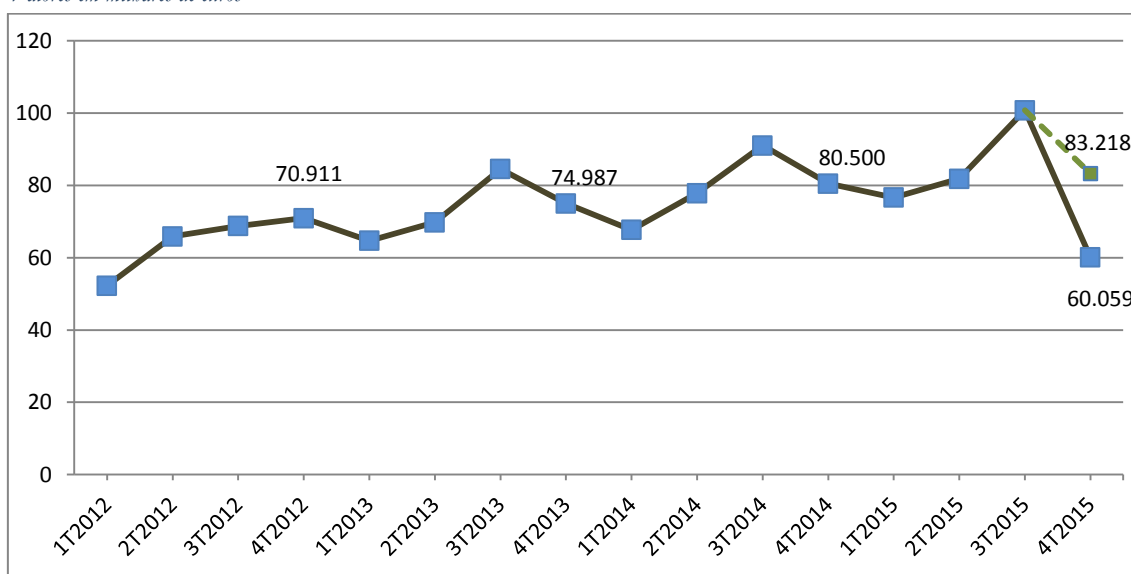
4.3.1.4.2 Receitas de portagem

Em relação aos proveitos obtidos com as PPP rodoviárias, cumpre destacar que, durante o 4.º trimestre de 2015, o valor de receitas de portagem recebido pelo sector público ascendeu a 60 milhões de euros (*cf.* Gráfico 10 seguinte). Este valor representa um decréscimo de 25% relativamente ao período homólogo, explicado essencialmente pelo efeito da devolução das receitas de portagem à concessionária da Beira Interior, que, no âmbito do respetivo contrato de concessão alterado, atualmente em vigor, passou a deter a titularidade do produto da cobrança de portagens, integrando estas receitas o novo quadro remuneratório da concessionária, acordado no contexto do processo negocial ocorrido.

Por outro lado, comparativamente com o trimestre imediatamente anterior, regista-se uma evolução desfavorável das receitas, na ordem dos 40%, a qual é explicada, não só pelo referido impacto da devolução de receitas de portagem à concessionária da Beira Interior, mas também pelo efeito de sazonalidade que caracteriza o tráfego das PPP rodoviárias.

Gráfico 10 – Evolução das receitas trimestrais no sector rodoviário

Valores em milhares de euros



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

Nota: O marcador verde representa as receitas de portagem excluindo a devolução de receitas à concessionária da Beira Interior.

Conforme se constata no Gráfico 10 anterior, caso fosse expurgado o efeito da devolução de receitas de portagem à concessionária da Beira Interior, manter-se-ia a tendência de crescimento sustentado (em termos homólogos, de forma a isolar o impacto da sazonalidade) das receitas provenientes da cobrança de portagens nas PPP do sector rodoviário, que se tem vindo a verificar desde 2012.

Comparando as receitas obtidas no 4.º trimestre de 2015 com as do período homólogo de 2014, e considerando que as taxas de portagem não foram atualizadas, observa-se uma ligeira recuperação do volume de tráfego na maioria das PPP, como se demonstra no

Quadro 9 seguinte, que apresenta as receitas totais obtidas por PPP e a respetiva comparação com o período homólogo de 2014. 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 61% da receita total obtida no trimestre em análise.

Em termos de variação homóloga das receitas do sector rodoviário, por PPP, salienta-se o crescimento da receita relativa às concessões do Algarve e da Grande Lisboa e às subconcessões do Pinhal Interior e do Litoral Oeste. No caso da concessão do Algarve, o aumento das receitas incorpora, em grande medida, a recuperação do tráfego verificada após o impacto inicial, no mesmo, da introdução de portagens na concessão, bem como a dinamização da solução de pagamento *Easytoll*.

Quadro 9 – Proveitos por PPP rodoviária no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas

Valores em milhares de euros

Proveitos	1T2015	2T2015	3T2015	4T2015	Peso no Total (4T)	4T2014	Δ 4T2015 / 4T2014
Concessão Algarve	4.909	7.295	12.934	6.972	12%	6.204	12%
Concessão Beira Interior	7.016	6.372	8.418	-18.975	-32%	6.524	N.A.
Concessão Interior Norte	4.196	4.407	5.534	4.677	8%	4.394	6%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	11.478	11.358	13.599	12.368	21%	11.939	4%
Concessão Grande Lisboa	2.448	2.543	2.566	2.893	5%	2.596	11%
Concessão Costa de Prata	8.389	8.969	9.759	9.333	16%	8.837	6%
Concessão Grande Porto	6.802	7.204	7.394	7.606	13%	7.118	7%
Concessão Norte Litoral	7.632	8.155	9.223	8.039	13%	7.918	2%
Concessão Norte	13.028	14.451	18.844	14.682	24%	13.600	8%
Concessão Brisa	790	656	0	1.296	2%	535	142%
Subconcessão Transmontana	347	492	579	395	1%	435	-9%
Subconcessão Pinhal Interior	2.319	2.714	3.233	2.823	5%	2.505	13%
Subconcessão Litoral Oeste	596	743	777	869	1%	588	48%
Subconcessão Baixo Tejo	1.131	1.280	1.395	1.489	2%	1.630	-9%
Outros ⁽¹⁾	5.533	5.152	6.479	5.594	9%	5.677	-1%
TOTAL	76.615	81.790	100.734	60.059	100%	80.500	-25%

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

Nota: ⁽¹⁾ Inclui proveitos diretos da IP (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21 e quiosques/EASYTOLL).

4.3.1.4.3 Nível de cobertura dos encargos

Da análise cruzada entre os encargos correntes e as receitas obtidas por PPP rodoviária confirma-se que as receitas de portagem são ainda insuficientes para assegurar a cobertura dos encargos suportados anualmente pelo sector público, relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração. No 4.º trimestre de 2015 o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 22% (*cf.* *Quadro 10* seguinte), um valor ligeiramente abaixo do registado no período homólogo de 2014 (23%).

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

Entre as concessões que representam um menor esforço financeiro para o sector público, em termos relativos, destacam-se as concessões do Algarve, da Costa de Prata, do Norte, do Norte Litoral, e da Beira Litoral/Beira Alta, todas com taxas de cobertura dos encargos acima dos 40%, sendo que, no caso da concessão do Algarve, o défice é de somente 17%.

Inversamente, há a destacar, *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 será nula até ao fim do prazo do contrato, e, *por outro lado*, a concessão do Interior Norte, cujas receitas de portagem asseguram apenas 14% 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 10 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais, em 2015

Valores em milhares de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Proveitos	Défice	Tx de Cobertura
Concessão Algarve	38.461	32.110	6.351	83%
Concessão Beira Interior	98.095	2.832	95.263	3%
Concessão Interior Norte	132.268	18.814	113.454	14%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	114.326	48.802	65.524	43%
Concessão Travessia do Tejo	222	0	222	0%
Concessão Grande Lisboa	31.676	10.450	21.226	33%
Concessão Oeste	582	0	582	0%
Concessão Costa de Prata	66.872	36.450	30.422	55%
Concessão Grande Porto	102.590	29.006	73.585	28%
Concessão Norte Litoral	53.076	33.050	20.026	62%
Concessão Norte	115.080	61.005	54.074	53%
Concessão Litoral Centro	37.598	0	37.598	0%
Concessão Brisa	0	2.742	-2.742	N.A.
Subconcessão Transmontana	62.974	1.813	61.161	3%
Subconcessão Douro Interior	100.981	0	100.981	0%
Subconcessão Pinhal Interior	103.831	11.088	92.742	11%
Subconcessão Litoral Oeste	158.276	2.985	155.291	2%
Subconcessão Baixo Tejo	83.384	5.295	78.089	6%
Túnel do Marão	131.865	0	131.865	0%
Outros ⁽¹⁾	44.889	22.757	22.132	51%
TOTAL	1.435.116	319.199	1.115.918	22%

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

 Nota: ⁽¹⁾ Inclui encargos e proveitos diretos da IP (Taxas de Gestão, Túnel do Marão, troços da A23 e A21, QUIOSQUES/EASYTOLL).

4.3.2 Sector Ferroviário

4.3.2.1 *Tipologia dos fluxos financeiros*

As PPP do sector ferroviário, a MST e a Fertagus, apresentam uma lógica distinta entre si em termos de fluxos financeiros para o sector público.

A remuneração da MST, entidade a quem foi atribuída a concessão da rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo (“concessão MST”), assenta nas receitas cobradas aos utilizadores do serviço, nos proveitos publicitários e rendimentos decorrentes da exploração de áreas comerciais e parques de estacionamento, bem como nas participações do concedente, devidas sempre que o tráfego de passageiros seja inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão³⁸. A título complementar, deve mencionar-se que, em sentido contrário, nos anos em que o tráfego se situe dentro ou acima da banda superior de tráfego é a concessionária quem deve entregar ao concedente uma compensação contratual.

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

No caso da Fertagus, o sistema remuneratório atual da concessionária³⁹ assenta apenas em receitas comerciais, decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul (“concessão Eixo Norte/Sul”), não estando previstos contratualmente quaisquer encargos para o sector público, numa base recorrente, mas apenas decorrente de eventuais pedidos de REF por parte da concessionária (estes encargos também estão contemplados no caso da MST).

Do supramencionado pode concluir-se, portanto, que, no que toca ao sector ferroviário, os fluxos financeiros recorrentes 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.

Deverá no entanto ter-se em atenção que a concessionária Fertagus realizou um pedido de reposição do equilíbrio financeiro do contrato, o que levou à abertura de um processo negocial para aferir da validade de tal pedido⁴⁰.

³⁸ A MST é a única parceria para o qual existe um mecanismo de garantia de tráfego por parte do Estado Português.

³⁹ 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.

⁴⁰ O valor peticionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012 (inclusive).

4.3.2.2 *Evolução da procura*

As duas PPP do sector 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 km⁴¹. Durante o ano 2015, viajaram nos comboios da Fertagus aproximadamente 18⁴² milhões de passageiros. Este valor representa um decréscimo face aos 19 milhões de passageiros transportados em 2014. Cumpre contudo mencionar que esta parceria não implica qualquer tipo de encargo recorrente para o sector 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 2015 foram transportados 28.565.971 passageiros.km, o que representa um aumento de 3% face a 2014.

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

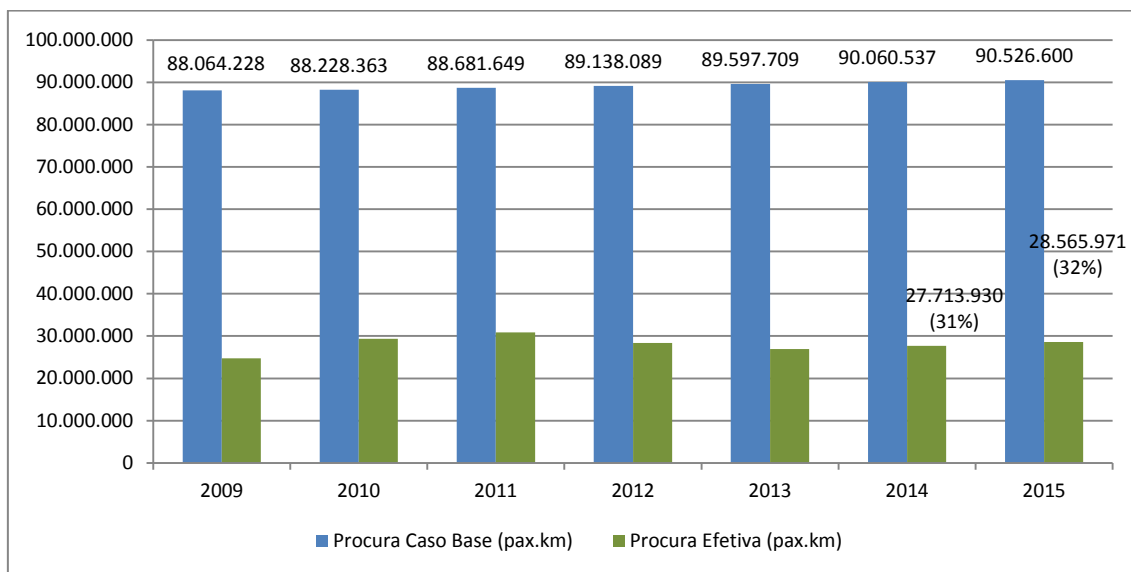
De salientar que a procura real do MST nunca superou 35% da procura prevista no contrato de concessão, o que tem dado origem ao pagamento recorrente de compensações por parte do concedente à concessionária⁴³.

⁴¹ 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.

⁴² Segundo dados disponibilizados pelo IMT.

⁴³ O valor das compensações é apresentado e analisado em pormenor de seguida.

Gráfico 11 – Evolução da Procura Efetiva w 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 dois 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.

4.3.2.3 *Evolução dos fluxos financeiros anuais*

Quadro 11 – Encargos líquidos anuais por concessão - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	2015	Peso no total	2014	Δ 2015 / 2014	2015 P	% Execução
Concessão do MST	8.493	100%	8.649	-2%	8.854	96%
Concessão Eixo Norte/Sul ⁽¹⁾	0	0%	-2	N.A.	0	N.A.
Concessão AVF PPP2 (Lisboa - Poceirão)	0	0%	4.480	N.A.	0	N.A.
TOTAL	8.493	100%	13.128	-35%	8.854	96%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e dados constantes do Relatório OE2015.

Nota: (1) O valor registado em 2014 diz respeito a uma penalidade aplicada pelo concedente à concessionária do Eixo Norte/Sul, no montante de 1,6 mil de euros, decorrente do incumprimento dos parâmetros de fiabilidade e pontualidade do serviço, ao abrigo do disposto na cláusula 23.ª do contrato de concessão e no respetivo anexo 14.

De acordo com o *Quadro 11* anterior, os pagamentos efetuados pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP do sector ferroviário apresentaram, em 2015, um decréscimo de 35% face ao verificado no ano anterior, ascendendo a 8,5 milhões de euros. Este decréscimo decorre, essencialmente, do facto de os valores de 2014 se encontrarem influenciados pelo pagamento extraordinário de uma indemnização, num montante de 4,5 milhões de euros, ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poceirão) TAVE TEJO, na sequência da decisão de não adjudicação do respetivo contrato.

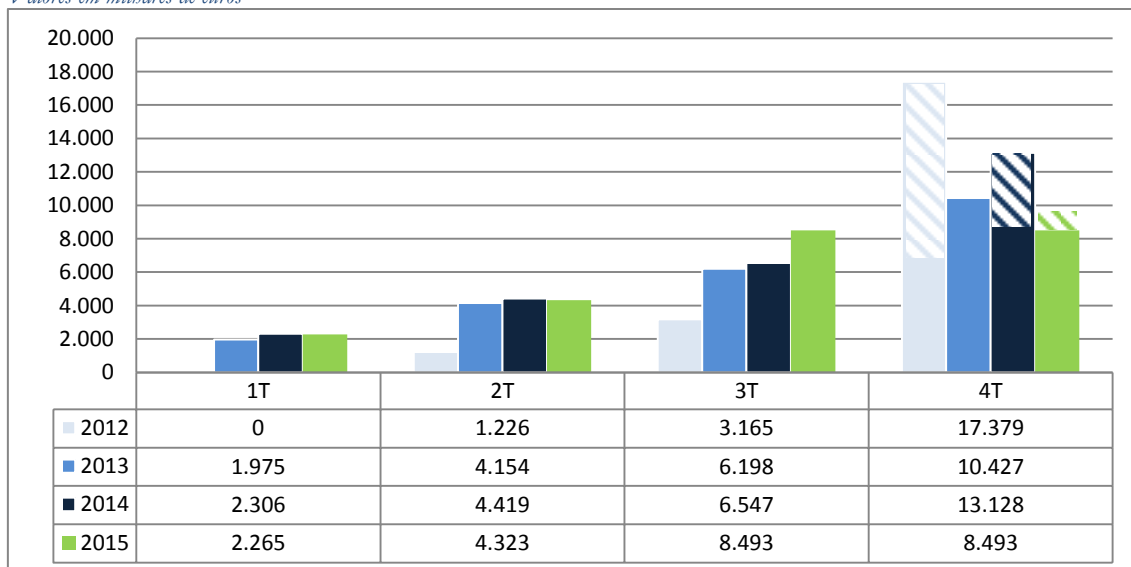
Desconsiderando o referido fator que afeta a comparabilidade dos valores, os encargos de 2015 teriam registado, na realidade, um decréscimo de 2% face ao período homólogo, refletindo essencialmente o já referido aumento da procura registada na concessão do MST. Para além do referido decréscimo dos encargos do sector público, é ainda de sublinhar o facto de, o sector ferroviário ter registado um nível de execução orçamental melhor do que o esperado, apresentando-se os respetivos encargos 4% abaixo do valor previsto no Relatório do OE2015.

De acordo com o mencionado *supra*, os encargos do sector público com a concessão do MST 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. Assim, a redução dos encargos, em 2%, registada no ano em análise, encontra-se fundamentada pelo facto de os pagamentos realizados em 2015 terem por base uma necessidade de compensação pelo concedente inferior, face ao verificado no ano anterior, na sequência de um aumento da procura real subjacente, em cerca de 5,06%. Com efeito, no ano em análise, os pagamentos realizados tiveram por base uma procura real de 28.325.405 passageiros.km, em comparação com os períodos analisados e pagos em 2014, que corresponderam a uma procura real de 26.960.694 passageiros.km.

Apresentam-se, no *Gráfico 11* seguinte, os encargos acumulados, por trimestre, no sector ferroviário, os quais dizem respeito, quase em exclusivo, à concessão da MST.

Gráfico 12 – Evolução dos encargos acumulados, por trimestre, no sector ferroviário, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)

Valores em milhares de euros



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

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 2015, corresponde aos valores previstos no Relatório do OE2015.

Excluindo o efeito das indemnizações relativas à AVF Lisboa-Poçoirão, 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 sector público), e, *por outro lado*, a diferença que tem existido ao nível dos prazos médios de pagamento do sector público nesta concessão, destacando-se a este respeito os atrasos verificados em 2012 e recuperados durante o ano de 2013.

4.3.2.4 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 12 – Encargos líquidos por concessão ferroviária, por trimestre, e respetivas variações homólogas

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2015	2T2015	3T2015	4T2015	Peso no Total (4T)	4T2014	Δ 4T2015 / 4T2014
Concessão do MST	2.265	2.059	4.170	0	N.A.	2.100	N.A.
Concessão Eixo Norte/Sul	0	0	0	0	N.A.	0	N.A.
Concessão AVF PPP2 (Lisboa - Poceirão)	0	0	0	0	N.A.	4.480	N.A.
TOTAL	2.265	2.059	4.170	0	N.A.	6.580	N.A.

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

No 4.º trimestre de 2015 não foi registado qualquer fluxo financeiro relativo às PPP do sector ferroviário, uma vez que, no trimestre anterior foram pagas duas compensações, uma das quais foi paga antecipadamente no final de setembro, ao invés de ter sido paga no início do mês seguinte, à semelhança do ocorrido no ano anterior. Caso a referida compensação tivesse sido paga no trimestre em apreço, ter-se-ia registado um ligeiro decréscimo dos encargos líquidos da concessão MST, de cerca de 2%, face ao período homólogo.

Pelo exposto, e também porque em 2014 ocorreu, tal como suprarreferido, um pagamento extraordinário, num montante de 4,5 milhões de euros, relativo a uma indemnização devida ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poceirão) TAVE TEJO, na sequência da decisão de não adjudicação do respetivo contrato, conclui-se que, no trimestre agora em análise, a análise da evolução homóloga dos encargos registados no sector ferroviário não é representativa, porquanto se encontra afetada por uma falta de comparabilidade dos dados em causa.

4.3.3 Sector Saúde

4.3.3.1 *Tipologia dos fluxos financeiros*

No sector 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 sector público varia consoante se trate da EG Edifício ou da EG Estabelecimento, a saber:

- EG Estabelecimento: neste caso, os encargos do sector público (e, por inerência, a remuneração da entidade gestora) são determinados em função do nível de produção de serviços clínicos efetivamente prestados por parte da unidade de saúde em questão, da disponibilidade de determinados serviços hospitalares específicos (designadamente 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 sector público (e, bem assim, a remuneração da entidade gestora) assumem a natureza de um pagamento por disponibilidade da infraestrutura (em função das tabelas pré-definidas contratualmente e, total ou parcialmente, indexado à inflação), ajustado quer por eventuais deduções relativas a falhas da entidade gestora no âmbito do definido contratualmente, quer pelos proveitos relativos ao mecanismo de partilha (entre entidade gestora e entidade pública contratante) das receitas de terceiros relacionadas com a exploração de parques de estacionamento e/ou zonas comerciais.

4.3.3.2 Evolução da procura

Em 2015⁴⁴, 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, as unidades de internamento e consultas externas, onde se verificou um crescimento de cerca de 3% em termos de número de doentes equivalentes. No caso particular das consultas externas, o aumento decorreu, em parte, do esforço de atribuição de um médico de família a todos os utentes da área de influência do hospital, o que permitiu uma maior identificação de necessidades de saúde efetivas que não estavam despistadas, e, conseqüentemente, um aumento do número de consultas externas por referenciação.

Ainda no caso do Hospital de Braga, importa notar, embora em sentido oposto, o decréscimo de 20% registado ao nível do número de sessões de hospital de dia, justificado pela introdução, por parte da entidade pública contratante, e depois de consultado um conjunto de peritos médicos de diferentes especialidades, de uma nova lista de procedimentos geradores de sessões de hospital de dia que, sendo tecnicamente mais rigorosa, acabou por ter impacto no número de atos elegíveis.

No que se refere ao Hospital de Loures, o ano de 2015 caracterizou-se por um aumento da produção em todas as linhas de atividade, tendo sido este aumento mais expressivo ao nível das consultas externas (7%) – especialmente notório no caso das primeiras consultas – e das sessões de hospital de dia (29%).

No caso do Hospital de Cascais, em 2015 todas as unidades clínicas registaram um incremento do nível de produção, destacando-se, nomeadamente, o aumento verificado ao nível do número de sessões de hospital de dia (de 19%) e o crescimento, de cerca de 4%, registado nas urgências.

Relativamente ao Hospital de Vila Franca de Xira cumpre mencionar que, no ano de 2015, à semelhança do verificado nas demais unidades hospitalares em regime de PPP, também se assistiu a uma tendência de crescimento generalizado da produção.

⁴⁴ Tomando como referência, para 2015, 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 anuais*

Quadro 13 – Encargos anuais com as PPP do sector da saúde e respetivas variações homólogas

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2015	Peso no total	AC 2014	Δ AC 2015 / AC 2014	2015P	% Execução
Hospitais PPP - Estabelecimentos	350.119	82%	332.583	5%	319.402	110%
Pagamentos Contratuais	285.095	66%	281.859	1%		
CA SNS	0	0%	4.998	-100%		
CMFRS	589	0%	0	n.a.		
Hospitais PPP	284.506	66%	276.860	3%		
Protocolos/outros (Hospitais PPP) ⁽¹⁾	22.948	5%	18.678	23%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	42.077	10%	32.046	31%		
Hospitais PPP - Edifícios	79.258	18%	79.476	0%	80.816	98%
Pagamentos Contratuais	72.008	17%	72.107	0%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	7.250	2%	7.369	-2%		
Encargos Totais	429.377	100%	412.059	4%	400.219	107%

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

Notas: ⁽¹⁾ Inclui os pagamentos relativos ao protocolo HIV, estabelecido no Hospital de Cascais e aos protocolos HIV e esclerose múltipla, celebrados no Hospital de Braga, 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. Em 2015, esta rubrica incorpora ainda os valores pagos no contexto do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica, estabelecido pelo Ministério da Saúde no ano de 2015.

⁽²⁾ Os pagamentos de reconciliação correspondem a acertos de pagamento relativos a períodos anteriores, nos termos e para os efeitos do previsto contratualmente.

Em 2015, as PPP do sector da saúde representaram 429 milhões de euros de encargos para o sector público, correspondendo, *por um lado*, a um acréscimo de 4% comparativamente aos 12 meses anteriores (*cfr. Quadro 13* anterior), e, *por outro lado*, a um desvio de 7%, acima do previsto no Relatório do OE2015.

Em termos de execução orçamental, o referido desvio ficou a dever-se, em exclusivo, aos estabelecimentos hospitalares (cujos encargos registaram um desvio orçamental de 10%), 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 OE2015.

No que se refere à evolução anual dos encargos, importa mencionar que o referido aumento de 4% é resultado, em exclusivo, do aumento dos encargos associados às EG Estabelecimento – por via da maior produção hospitalar e do crescimento dos encargos com os serviços protocolados –, uma vez que ao nível das EG Edifício se registou um nível de encargos relativamente em linha com os do ano anterior.

Por outro lado, para a supramencionada evolução anual dos encargos, ocorrida em 2015, contribuiu também um conjunto de fatores suscetíveis de afetar a comparabilidade dos valores face aos do período homólogo anterior, nomeadamente:

- O fim da parceria do CA SNS, em abril de 2014, e a consequente ausência de encargos associados a esta parceria no ano em análise (ao contrário do verificado no ano anterior, onde se registou cerca de 5 milhões de euros de encargos);
- O pagamento, em 2015, de um acerto relativo à parceria do CMFRS (cujo término ocorreu em novembro de 2013⁴⁵), realizado no 1.º trimestre de 2015, e sem paralelo no período homólogo anterior; e
- O facto de o pagamento de reconciliação da EG Estabelecimento do Hospital de Loures, realizado em 2014, incorporar um acerto, a favor do parceiro público, referente à atividade de 2012⁴⁶ (no montante total de 4 milhões de euros), o que não veio a ocorrer no ano de 2015;
- Os pagamentos, realizados pela primeira vez no 4.º trimestre de 2015, ao abrigo do programa de financiamento centralizado para o tratamento da hepatite C crónica, estabelecido pelo Ministério da Saúde em 2015⁴⁷.

Desconsiderando os efeitos acima elencados, a evolução dos encargos, no ano análise, reflete, essencialmente, os já referidos aumentos da produção hospitalar e dos encargos com serviços protocolados.

No período de 12 meses analisado, 5% dos fluxos financeiros relativos às PPP da saúde correspondem a pagamentos não contemplados nos respetivos contratos de parceria, referentes, designadamente, **(i)** a protocolos para prestação de cuidados específicos adicionais (relativos a HIV e esclerose múltipla) – ascendendo estes a cerca de 18,6 milhões de euros –, **(ii)** a pagamentos enquadrados no âmbito do programa específico de financiamento das doenças Lisossomais (no montante de 2,5 milhões de euros), bem como **(iii)** a prestações no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (no montante de 1,5 milhões de euros). Os referidos protocolos, apesar de não considerados no contrato de parceria, são sujeitos a um processo de renegociação anual, e submetidos a apreciação do Tribunal de Contas.

Importa referir, ainda, que, em anos anteriores, os encargos de gestão clínica hospitalar estavam englobados no orçamento do sector 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.

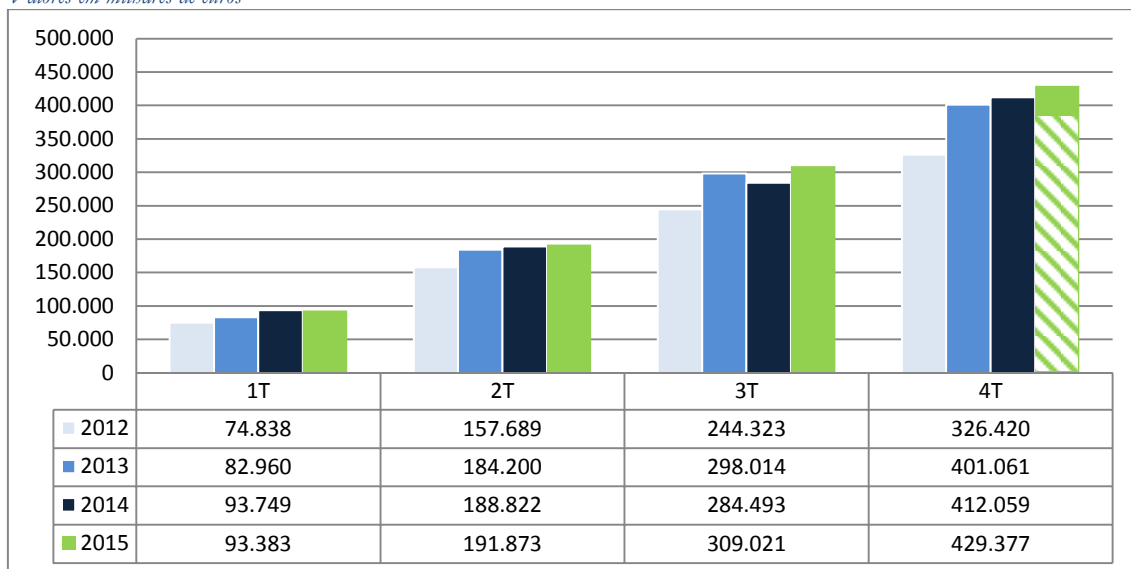
⁴⁵ Para mais informações sobre esta matéria poderá ser consultado o “Boletim Trimestral PPP – 4.º Trimestre de 2013”, disponível para consulta e *download* no *website* oficial da UTAP (www.utap.pt), na área de “publicações”.

⁴⁶ O pagamento referente à atividade de 2012 foi liquidado conjuntamente com o pagamento de reconciliação da atividade de 2013 e foi realizado no 4.º trimestre de 2014, no montante total de 7 milhões de euros.

⁴⁷ *Cfr.* Despacho n.º 1824-B/2015, de 18 de fevereiro, de S. Exa. o Secretário de Estado da Saúde, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 35, de 19 de fevereiro de 2015.

Gráfico 13 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)

Valores em milhares de euros



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

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2015 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2015.

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 sector público, mas antes a uma transferência dos mesmos das anteriores unidades hospitalares (que se encontravam na esfera pública) para as PPP.

Quadro 14 – Encargos anuais por PPP da saúde em 2015 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	2015	Peso no total	2014	Δ 2015 / 2014	2015 P	% Execução
CA SNS	0	0%	4.998	N.A.	0	N.A.
CMFRS	589	0%	0	N.A.	0	N.A.
H. Cascais	77.205	18%	75.684	2%	73.060	106%
EG Estabelecimento	68.135	16%	66.712	2%	63.752	107%
EG Edifício	9.070	2%	8.973	1%	9.308	97%
H. Braga	169.141	39%	160.629	5%	164.587	103%
EG Estabelecimento	141.250	33%	132.738	6%	136.585	103%
EG Edifício	27.891	6%	27.890	0%	28.002	100%
H. Loures	98.980	23%	89.803	10%	81.137	122%
EG Estabelecimento	85.416	20%	76.166	12%	67.214	127%
EG Edifício	13.564	3%	13.637	-1%	13.923	97%
H. VFXira	83.463	19%	80.944	3%	81.435	102%
EG Estabelecimento	54.730	13%	51.968	5%	51.851	106%
EG Edifício	28.733	7%	28.976	-1%	29.584	97%
TOTAL	429.377	100%	412.059	4%	400.219	107%
Estabelecimentos	350.119	82%	332.583	5%	319.402	110%
Infraestruturas	79.258	18%	79.476	0%	80.816	98%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS e dados constantes do Relatório do OE2015.

Nota: (1) Não se verificaram pagamentos relativos a REFs ou compensações neste período.

O *Quadro 14* anterior apresenta a situação final do 4.º trimestre de 2015, no âmbito dos encargos com o sector da saúde, detalhados por PPP, face a igual período de 2014 e face ao previsto no Relatório do OE2015, apresentando-se em seguida as principais conclusões da análise do mesmo:

- O fim da parceria CA SNS, em abril de 2014, permitiu apurar uma redução na despesa do parceiro público;
- No Hospital de Cascais, os encargos do parceiro público registaram um incremento ligeiro, da ordem dos 2%, justificado fundamentalmente pelo aumento da produção hospitalar. A par deste crescimento dos encargos, assistiu-se, também, a um desvio global de 6% face ao previsto no Relatório do OE2015, devido a uma maior produção hospitalar no ano em análise;
- No caso do Hospital de Braga, os encargos associados à EG Estabelecimento apresentam um acréscimo de 6%, devido, *por um lado*, ao aumento da produção hospitalar, e *por outro lado* ao acréscimo (de 36%) de encargos relacionados, quer com protocolos celebrados entre os parceiros público e privado, quer com o programa vertical de doenças Lisossomais, acrescendo ainda o impacto do incremento dos encargos relativos ao tratamento de estrangeiros.

O referido crescimento dos encargos relativos ao Hospital de Braga, em 2015, foi acompanhado por um nível de execução ligeiramente acima do previsto, em cerca de 3%, por via da maior produção hospitalar;

- No Hospital de Loures, os encargos do parceiro público associados à EG Estabelecimento registaram um incremento, da ordem dos 12%, justificado fundamentalmente pelo aumento da produção hospitalar, bem como, pelo facto de o valor de encargos no ano de 2014 se encontrar influenciado por um acerto, a favor do parceiro público, referente à atividade de 2012 (no montante total de 4 milhões de euros), o que não veio a ocorrer no ano de 2015, explicando, assim, este acerto, uma parte do crescimento expressivo dos encargos com esta PPP.

O crescimento da produção, em níveis superiores aos orçamentados, justifica, em termos de execução orçamental, o desvio global, de 22%, registado ao nível dos encargos com esta unidade hospitalar, face ao previsto no Relatório do OE2015;

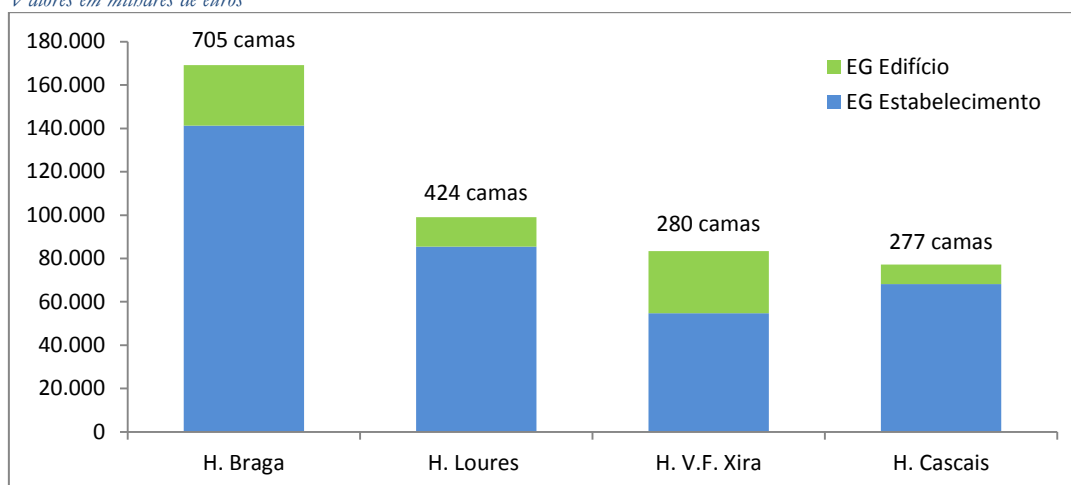
- No Hospital de Vila Franca de Xira registou-se um aumento dos encargos globais do sector público, em cerca de 3%, em resultado do aumento dos pagamentos realizados à EG Estabelecimento (em 5%), por via de um maior volume de produção hospitalar.

No que concerne à execução orçamental do ano de 2015, importa destacar o facto de os encargos públicos com o Hospital de Vila Franca de Xira se terem mantido, em termos globais, relativamente em linha com o orçamentado, apesar do desvio de 6% verificado no caso da EG Estabelecimento, por força de uma suborçamentação da produção hospitalar.

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 PPP da saúde em 2015, seguindo-se, em termos de ordem de importância, os Hospitais de Loures, de Vila Franca de Xira e de Cascais, com pesos relativos de 23%, 19% e de 18%, respetivamente (*cfr. Quadro 14 anterior e Gráfico 14 seguinte*).

Gráfico 14 – Repartição, por hospital, dos encargos do sector público com as PPP do sector da saúde, em 2015

Valores em milhares de euros



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

4.3.3.4 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

No 4.º trimestre de 2015 os encargos com as parcerias da saúde registaram um decréscimo de 6% face ao período homólogo de 2014 (*cfr. Quadro 15* seguinte). Nestas parcerias, deve mencionar-se, antes de mais, que esta variação incorpora alguns fatores que afetam a sua comparabilidade, nomeadamente:

- O facto de a parceria CA SNS ter terminado em 30 de abril de 2014, o que implicou que no 4.º trimestre de 2015 o parceiro público já não tenha incorrido em quaisquer despesas com esta PPP, ao contrário do verificado no trimestre homólogo anterior;
- A diferente distribuição anual do pagamento de reconciliação da EG Estabelecimento do Hospital de Braga verificada em 2014 e em 2015. Com efeito, no 4.º trimestre de 2015 foram liquidados três duodécimos do pagamento de reconciliação devido pela atividade do ano anterior, enquanto no período homólogo tinham sido pagos dez duodécimos;
- O facto de não ter ocorrido um pagamento de reconciliação à EG Edifício do Hospital de Braga, no trimestre em apreço, como tinha sucedido no período homólogo (uma vez que, em 2015, o mesmo foi pago no 3º trimestre);
- O facto de os valores do 4.º trimestre de 2014 se encontrarem influenciados por um acerto, realizado a favor do parceiro público, relativamente ao pagamento de reconciliação da EG Estabelecimento do Hospital de Loures, referente à atividade de 2012 (no montante total de 4 milhões de euros), o qual não encontra paralelo no trimestre em análise; e,
- A diferente distribuição mensal do pagamento de reconciliação da EG Estabelecimento do Hospital de Cascais. Com efeito, enquanto em 2014 o pagamento de reconciliação foi realizado no 4º trimestre, no ano em análise o mesmo foi pago no 3º trimestre.

À parte dos mencionados fatores, a evolução dos encargos do sector público com as parcerias da saúde, no trimestre em apreço, reflete, essencialmente, o incremento dos encargos relativos a protocolos e o aumento da produção hospitalar.

Quadro 15 – Encargos com as PPP do sector da saúde no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2015	2T2015	3T2015	4T2015	AC 2015	Peso no Total (4T)	4T2014	Δ 4T2015 / 4T2014
Hospitais PPP - Estabelecimentos	75.381	80.487	94.512	99.739	350.119	83%	104.149	-4%
Pagamentos Contratuais	72.197	70.526	70.499	71.872	285.095	60%	69.438	4%
CA SNS	0	0	0	0	0	0%	180	-100%
CMFRS	589	0	0	0	589	0%	0	N.A.
Hospitais PPP	71.608	70.526	70.499	71.872	284.506	60%	69.258	4%
Protocolos/outros (Hospitais PPP) ⁽¹⁾	3.474	4.133	7.980	7.361	22.948	6%	5.292	39%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	-289	5.828	16.032	20.506	42.077	17%	29.418	-30%
Hospitais PPP - Edifícios	18.002	18.002	22.637	20.617	79.258	17%	23.417	-12%
Pagamentos Contratuais	18.002	18.002	18.002	18.002	72.008	15%	18.027	0%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	0	0	4.635	2.615	7.250	2%	5.390	-51%
Encargos Totais	93.383	98.489	117.149	120.356	429.377	100%	127.565	-6%

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

Notas: ⁽¹⁾ Inclui os pagamentos relativos aos protocolos estabelecidos nos Hospital de Braga e no Hospital de Cascais, 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. Em 2015, esta rubrica incorpora ainda os valores pagos no contexto do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da Hepatite C crónica, estabelecido pelo Ministério da Saúde no ano de 2015.

⁽²⁾ Pagamentos de reconciliação correspondem a acertos de pagamento relativos a períodos anteriores, previstos contratualmente.

No período em análise, 6% 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, bem como submetidos a apreciação do Tribunal de Contas.

À semelhança do verificado no trimestre anterior, os encargos com a atividade das EG Estabelecimento representaram, no 4.º trimestre de 2015, cerca de 83% dos encargos globais com as parcerias da saúde (sendo os restantes 17% relativos aos encargos com as infraestruturas hospitalares), apresentando um decréscimo de 4% face ao período homólogo de 2014. Este decréscimo é explicado essencialmente pelo efeito dos mencionados fatores que afetam a comparabilidade dos valores, nomeadamente **(i)** a diferente calendarização dos pagamentos de reconciliação ao longo do ano, e a consequente diminuição dos pagamentos de reconciliação face ao verificado no período homólogo, e **(ii)** o fim dos encargos com a parceria do CA SNS (que no 4.º trimestre de 2014 haviam ascendido a 0,2 milhões de euros). Estes efeitos são, contudo, parcialmente compensados, quer pelo incremento da produção hospitalar, quer pelo aumento dos pagamentos relativos às doenças Lisossomais (no caso do Hospital de Braga).

Quadro 16 – Encargos por PPP na saúde no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2015	2T2015	3T2015	4T2015	Peso no Total (4T)	4T2014	Δ 4T2015 / 4T2014
CA SNS	0	0	0	0	0%	180	N.A.
CMFRS	589	0	0	0	0%	0	N.A.
H. Cascais	16.613	16.754	26.485	17.353	14%	24.948	-30%
EG Estabelecimento	14.561	14.702	23.571	15.301	13%	22.910	-33%
EG Edifício	2.052	2.052	2.914	2.052	2%	2.039	1%
H. Braga	35.983	41.377	48.897	42.885	36%	51.502	-17%
EG Estabelecimento	29.678	35.072	39.920	36.581	30%	42.530	-14%
EG Edifício	6.305	6.305	8.977	6.305	5%	8.972	-30%
H. Loures	20.490	20.933	22.050	35.506	30%	27.454	29%
EG Estabelecimento	17.374	17.817	17.834	32.390	27%	24.335	33%
EG Edifício	3.116	3.116	4.216	3.116	3%	3.119	0%
H. VFXira	19.709	19.425	19.717	24.611	20%	23.481	5%
EG Estabelecimento	13.180	12.896	13.187	15.467	13%	14.193	9%
EG Edifício	6.530	6.530	6.530	9.144	8%	9.287	-2%
TOTAL	93.383	98.489	117.149	120.356	100%	127.565	-6%
Estabelecimentos	75.381	80.487	94.512	99.739	83%	104.149	-4%
Infraestruturas	18.002	18.002	22.637	20.617	17%	23.417	-12%

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

O *Quadro 16* anterior apresenta, em detalhe, a evolução dos encargos, por PPP, no 4.º trimestre de 2015, em comparação com o período homólogo de 2014. Da sua análise, e tendo presente os já referidos fatores que afetam a respetiva comparabilidade, é possível concluir o seguinte:

- Não se registaram encargos com a parceria CA SNS no trimestre em apreço, uma vez que o término desta parceria ocorreu em abril de 2014, tendo sido posteriormente substituída por um contrato de prestação de serviços;
- No Hospital de Cascais os encargos totais apresentaram um decréscimo, na ordem dos 30%, em virtude, designadamente, do facto de não ter ocorrido o pagamento de reconciliação da atividade da EG Estabelecimento (que já havia sido pago no 3º trimestre), ao contrário do que se verificou em 2014 (em que o mesmo foi pago no 4.º trimestre);
- No Hospital de Braga o decréscimo, de 17%, dos encargos totais é explicado, não só pela redução verificada ao nível da EG Estabelecimento (de 14%), mas também pela diminuição dos encargos associados à EG Edifício. No caso da EG Estabelecimento, a evolução é, em grande medida, e tal como já referido, justificada pelo facto de no trimestre em análise terem sido liquidados três duodécimos do pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2014, enquanto

que no trimestre homólogo foram pagos dez duodécimos do valor de reconciliação relativo à atividade do ano 2013.

No que se refere à EG Edifício, a diminuição dos encargos é também explicada pela diferente calendarização do pagamento de reconciliação, uma vez que, no ano em análise o mesmo foi pago no 3.º trimestre, enquanto que no ano anterior tinha sido liquidado no 4.º trimestre;

- No Hospital de Loures os encargos globais registaram um incremento da ordem dos 29%, relativo, na sua totalidade, à EG Estabelecimento, que evidenciou um encargo superior ao do período homólogo, devido, *por um lado*, ao facto de em 2014 o pagamento de reconciliação da EG Estabelecimento incorporar um acerto, a favor do parceiro público, referente à atividade de 2012 (no montante total de 4 milhões de euros), o que não veio a ocorrer no ano de 2015, e, *por outro lado*, ao aumento da produção da unidade hospitalar; e,
- No Hospital de Vila Franca de Xira verificou-se um acréscimo de 5% dos encargos globais, explicado, em grande parte, pelo aumento homólogo (de 9%) dos encargos com a EG Estabelecimento, por via do crescimento da produção hospitalar contratada para o ano em curso.

4.3.4 Sector Segurança

4.3.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros

No sector da segurança existe apenas uma parceria a reportar relativa à conceção, fornecimento, montagem, construção, gestão e manutenção de um sistema integrado de tecnologia de informação para a Rede de Emergência e Segurança de Portugal (“SIRESP”), estabelecida entre o MAI e a SIRESP (“concessionária”).

A natureza dos encargos associados a este contrato está definida contratualmente como uma remuneração global anual (devida numa base mensal), equivalente a uma remuneração por disponibilidade, composta por uma parcela não revisível (cujos montantes devidos em cada ano se encontram definidos contratualmente) e por uma parcela revisível em função do IPC e ajustável em função de deduções relativas a falhas de disponibilidade e desempenho, que não pode exceder 8,68% da remuneração total.

4.3.4.2 Evolução da procura

No caso da parceria 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 sector 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 pela entidade gestora à operadora, no caso de esta última não cumprir os níveis mínimos de performance estabelecidos no contrato de parceria. 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 2012-2015.

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%

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

4.3.4.3 Evolução dos fluxos financeiros anuais

Quadro 18 – Encargos anuais com a PPP da segurança em 2015 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	2015	2014	Δ 2015 / 2014	2015 P	% Execução
Concessão Siresp	43.980	49.306	-11%	49.480	89%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela entidade gestora do contrato e dados constantes do Relatório do OE2015.

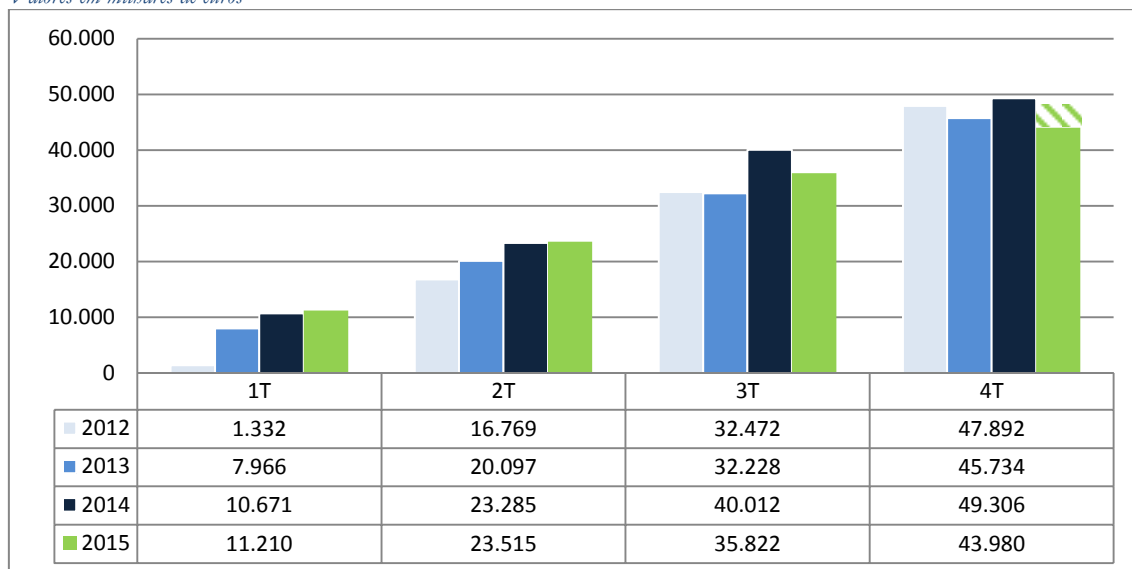
Os encargos globais do sector público com a parceria SIRESP ascenderam, em 2015, a cerca de 44 milhões de euros, registando um decréscimo de 11% face ao exercício anterior, devido não só ao facto de os fluxos financeiros de 2014 e 2015 incorporarem diferentes prazos de pagamento, mas também à diminuição, prevista contratualmente, da componente não atualizável da remuneração base anual⁴⁸.

Relativamente à execução orçamental do ano, verifica-se que em 2015 o nível de encargos efetivamente liquidados a esta concessionária apresentou-se abaixo do previsto no Relatório do OE 2015, por via, sobretudo, das diferenças ao nível do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos dos vários períodos.

⁴⁸ A remuneração da SIRESP, S.A., prevista contratualmente, incorpora uma componente atualizável pela taxa de inflação e uma componente não atualizável, não sendo contudo esta última constante ao longo dos anos (*cf.* Anexo 9 ao Contrato Siresp).

Gráfico 15 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)

Valores em milhares de euros



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

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2015 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2015.

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. À parte das questões relativas à temporalidade dos pagamentos, a evolução dos encargos espelha o previsto contratualmente, tendo em conta, naturalmente, a capacidade instalada⁴⁹, não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

⁴⁹ 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.

4.3.4.4 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 19 – Encargos com a PPP da segurança no 4.º trimestre de 2015 e respetivas variações homólogas

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T2015	2T2015	3T2015	4T2015	4T2014	Δ 4T2015 / 4T2014
Concessão Siresp	11.210	12.304	12.307	8.158	9.295	-12%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela entidade gestora do contrato.

Os encargos globais do sector público com a parceria SIRESP no 4.º trimestre de 2015 ascenderam a 8 milhões de euros, registando um decréscimo de 12% face ao período homólogo anterior. O decréscimo mencionado reflete, 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. Com efeito, os encargos suportados pelo parceiro público no trimestre em apreço e no trimestre homólogo anterior não são comparáveis, devido ao facto de incorporarem prazos médios de pagamento diferentes.

5. Riscos e contingências

Os projetos de PPP, pela sua natureza, são projetos de longo prazo, caracterizados preferencialmente por grande estabilidade e com regras desejavelmente bem definidas.

Na realidade, porém, ocorrem com frequência ao longo da vida destes contratos eventos suscetíveis de gerar, nos termos contratualmente previstos, direitos do parceiro privado à reposição do equilíbrio financeiro dos respetivos 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.

Ora, como facilmente se intui, existindo diferendo entre as partes – nestes contratos resolvidos por tribunal arbitral –, é muito frequente que a pretensão do parceiro privado seja tendencialmente empolada, quer em termos de valor, quer em termos dos fundamentos invocados.

Tendo presente este enquadramento, a informação que se detalha de seguida limita-se estritamente a elencar os pedidos de reposição do equilíbrio financeiro apresentados à data pelos diversos parceiros privados, bem como os respetivos valores solicitados.

Daqui não resulta, assim, qualquer reconhecimento ou assunção, ainda que tácita, de responsabilidades para os parceiros públicos, quer no que respeita aos fundamentos invocados, quer no que respeita aos montantes peticionados pelos parceiros privados.

Note-se, aliás, que na maior parte das situações referidas não houve de facto reconhecimento pelos parceiros públicos dos fundamentos invocados pelos parceiros privados para sustentar os pedidos formulados.

Quadro 20 – Contingências das PPP do sector rodoviário em 31 de dezembro de 2015

CONTRATOS DE CONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado - Concessões	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante do pedido (Milhões Euros)	Ponto de situação (2015)
Douro Litoral (AEDL)	Reposição do equilíbrio financeiro	2013	Eventos ligados à fase de construção	23,5	A prova pericial de engenharia foi concluída em Novembro, mas o Tribunal ainda não ordenou o início da perícia financeira. Tem-se como data previsível para o termo do processo o terceiro trimestre de 2016.
Douro Litoral (AEDL)	Reposição do equilíbrio financeiro	2013	Custos acrescidos durante a fase de construção	32,5	A prova pericial de engenharia foi concluída em Novembro, mas o Tribunal ainda não ordenou o início da perícia financeira. Tem-se como data previsível para o termo do processo o terceiro trimestre de 2016.
Douro Litoral (AEDL)	Reposição de equilíbrio financeiro	2013	TRIR, SIEV e suspensão da AE do Centro	1350	Os relatórios periciais já foram apresentados mas o tribunal decidiu realizar mais uma pequena perícia sobre os custos de O&M. O início do julgamento, antes marcado para Novembro, foi adiado pelo Tribunal. Tem-se como data previsível para o termo do processo o segundo trimestre de 2016.
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
Concessões		Subtotal		1.630	

CONTRATOS DE SUBCONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado - Subconcessões	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante do pedido (Milhões Euros)	Ponto de situação (2015)
Transmontana (AEXXI)	Reposição do equilíbrio financeiro	2011	Atrasos na obtenção de visto	52,18	A subconcessionária abdicou de requerer a abertura de um processo arbitral, mas ainda não formalizou a desistência do pedido de REF. O atraso na recusa de visto foi considerado imputável à IP, contudo a IP rejeitou tal imputação assim como o risco associado.
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. Contestação efetuada. Suspensa por acordo entre a Subconcessionária e a Comissão de Renegociação, de 27 de julho de 2015.
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. Contestação efetuada. Suspensa por acordo entre a Subconcessionária e a Comissão de Renegociação, de 26 de agosto de 2015.
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 carácter 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 efetuada. Aguarda decisão da IP/Comissão de Negociação
Pinhal Interior (Ascendi PI)	Reposição do equilíbrio financeiro	2011	Vestígios Arqueológicos - Sra. Da Alegria	2,3	Valor acordado junto da Subconcessionária
Pinhal Interior (Ascendi PI)	Reposição do equilíbrio financeiro	2015	Vestígios Arqueológicos - Nó do Peral	1,6	Valor acordado junto da Subconcessionária
Pinhal Interior (Ascendi PI)	Reposição do equilíbrio financeiro	2015	Construção do Nó do Peral, Alvaiázere e Almalaguês	13	Valor acordado junto da Subconcessionária
Litoral Oeste (AELO)	Reposição do equilíbrio financeiro	2015	Vários factos geradores do pedido: alterações aos 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. Contestação efetuada. Suspensa por acordo entre Comissão de Renegociação e a Subconcessionária, de 26 de agosto de 2015.
Subconcessões			Subtotal	436,0	

CONTRATOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS (associados a PPP)					
Contrato / Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante do pedido (Milhões Euros)	Ponto de situação (2015)
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;	2,95	FAX DCO-45 - reiterou-se 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;		FAX DCO-42 - reiterou-se 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		FAX DCO-40 - reiterou-se 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 OE 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	3,54	
TOTAL das PPP do sector rodoviário				2.069,75	

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

Sector Rodoviário

No final de 2015, o montante total de compensações solicitadas pelos parceiros privados nas PPP rodoviárias ascendia a 2.070 milhões de euros, representando este valor uma redução da ordem dos 42,5% face ao apresentado no 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 (AEDL), cuja concessionária é a AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A., uma participada do Grupo Brisa. O 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 2015. Este processo é relativo a um pedido de REF, na sequência da anulação do concurso para a construção da AE Centro e consequente alegada perda de tráfego na concessão do Douro Litoral.

O segundo pedido de REF mais relevante, com um peso relativo de 7% no total das contingências vigentes no final de 2015, 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 portagens acrescidos.

Sector Ferroviário

No âmbito do sector 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 efeito⁵⁰.

Por outro lado, e ainda neste sector, releva mencionar o tribunal arbitral constituído, em fevereiro de 2014, para a avaliação do pedido de indemnização apresentado pela ELOS – Ligações de Alta Velocidade, 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 reporta-se aos custos incorridos pela concessionária até a data da recusa de visto, que a ELOS quantifica em cerca de 169 milhões de euros. De acordo com informações disponibilizadas pelo IMT, representante do Estado no litígio, ainda não foi proferida qualquer decisão sobre o litígio que opõe o Estado Português à ELOS - Ligações de Alta Velocidade, no âmbito do referido contrato, encontrando-se o processo, no final do ano de 2015, ainda na fase de produção de prova, sendo expectável que venha a ser emitida uma decisão no decurso do segundo semestre de 2016.

⁵⁰ 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.

Sector da Saúde

No que diz respeito às PPP do sector da Saúde, deve salientar-se a existência de um pedido de reposição do equilíbrio financeiro, apresentado pela EG Estabelecimento do Hospital de Loures, respeitante a uma alegada responsabilidade financeira associada à formação dos médicos internos. No âmbito do referido pedido, o valor peticionado pelo parceiro privado é de 2.975.860 euros.

Sector da segurança

Relativamente ao sector da segurança, no final de 2015, deve salientar-se a existência de 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 OE2016, as previsões de encargos líquidos com as PPP, para o ano de 2016, atingem o montante de 1.690 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (71%) e as PPP da saúde (25%). Estas previsões, bem como as projeções para os anos seguintes, incluem os efeitos esperados das renegociações em curso das PPP rodoviárias, bem como o impacto dos processos de renegociação já concluídos e a produzir efeitos, relativos às 9 concessões rodoviárias (*cf.* *ponto 3.1.1.* deste Boletim) e ao contrato SIRESP.

No *Quadro 21* seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das projeções constantes no Relatório do OE2016.

Quadro 21 – Encargos plurianuais

Valores em Milhões de Euros

Sectores	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rodoviárias	1.116	1.206	1.156	1.041	986	923	873	857	735
<i>encargos brutos</i>	1.435	1.537	1.496	1.432	1.381	1.346	1.301	1.292	1.176
<i>receitas</i>	319	330	340	391	395	423	428	435	441
Ferrovíárias	8	9	9	9	9	9	9	9	9
Saúde	429	426	391	382	270	176	139	50	36
Segurança	44	49	44	42	29	29	14	0	0
Total	1.598	1.690	1.601	1.475	1.295	1.137	1.036	916	780

Sectores	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Rodoviárias	680	535	396	320	283	204	188	253	169
<i>encargos brutos</i>	1.128	989	882	797	767	662	555	504	363
<i>receitas</i>	448	454	486	477	484	458	367	251	194
Ferrovíárias	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Saúde	38	38	36	34	35	37	38	35	34
Segurança	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	728	583	441	364	327	251	235	298	212

Sectores	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Rodoviárias	119	102	59	140	140	148	-21	-25	-34
<i>encargos brutos</i>	293	279	241	269	258	257	42	17	2
<i>receitas</i>	173	177	182	128	117	109	63	42	36
Ferrovíárias	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saúde	32	30	30	30	30	27	20	7	3
Segurança	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	152	132	90	171	171	175	-1	-18	-31

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

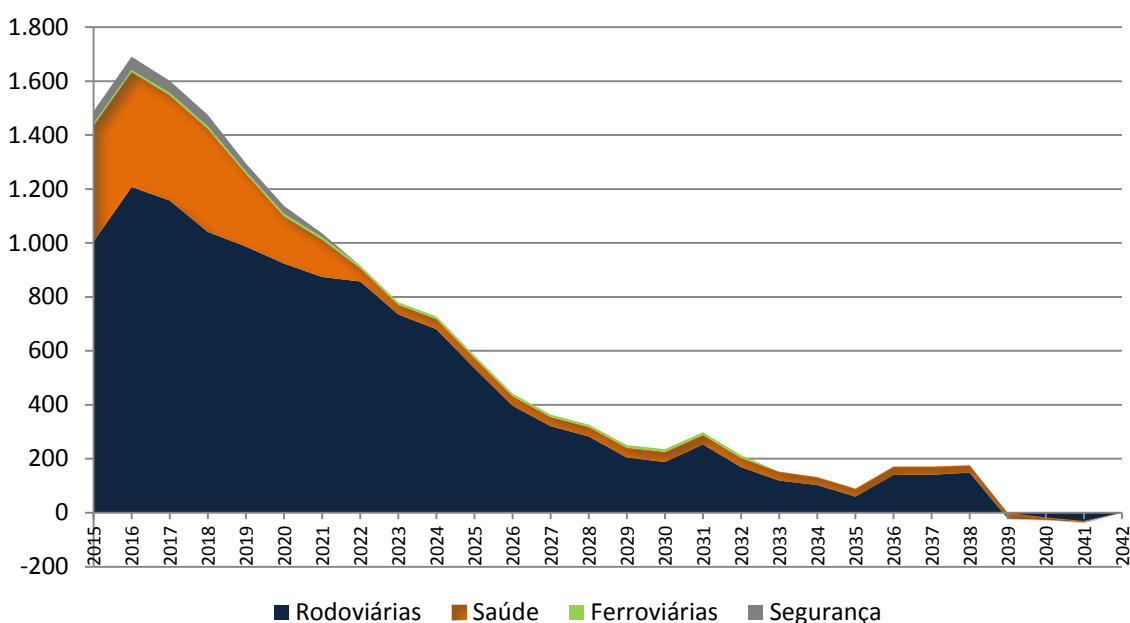
Nota: Valores previstos a preços constantes, com IVA (quando aplicável), inscritos no Relatório do OE2016.

Importa ter presente que as projeções apresentadas para o sector rodoviário incorporam já, no caso das subconcessões, a redução do respetivo objeto 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 sectores, 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 disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos.

Nota: Valores previstos a preços constantes, com IVA, quando aplicável, inscritos no Relatório do OE2016.

7. Anexos

Quadro 22 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector

Valores em Milhões de Euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€ (1)	Dimensão km
Concessão Lusoponte	Lusoponte Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	30	854	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	578	170
Concessão Brisa (2)	Brisa – Auto-estradas de Portugal, S.A.	2000	35	2.782	1099
Concessão Litoral Centro (3)	Brisal – Auto-estradas do Litoral, S.A.	2004	30	587	92
Concessão Beira Interior	Scutvias, Auto-Estradas da Beira Interior S.A.	1999	30+3	629	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	694	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	Sociedade Concessionária da SCUT do Norte Litoral, S.A.	2001	30	335	120
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto - Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30	551	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	613	190
Subconcessão Douro Interior	Ascendi Douro - Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	697	241
Subconcessão Baixo Alentejo	SPER – Sociedade Portuguesa de Exploração Rodoviária, S.A.	2009	30	232	40
Subconcessão Baixo Tejo	AEBT Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	30	243	60
Subconcessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009	30	68	-
Subconcessão Litoral Oeste	AELO – Auto-Estrada do Litoral Oeste, S.A.	2009	30	445	110
Subconcessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior – Auto 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	386	14
Transp. Ferroviário eixo-norte/sul (3)	Fertagus - Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	11+9	21	54
Sector Saúde	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas
H. Braga - Gestão do Estabelecimento	Escala Braga - Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10	34	705
H. Braga - Gestão do Edifício	Escala Braga - Gestora Edifício, S.A.	2009	30	124	705
H. Cascais - Gestão do Estabelecimento	Lusiadas – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10	36	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	30	424
H. Loures - Gestão do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	84	424
H. V Franca - Gestão do Estabelecimento	Escala Vila Franca – Soc. Gest. do Estabelecimento, S.A.	2010	10	20	280
H. V Franca - Gestão do Edifício	Escala Vila Franca - Soc. Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280
Sector Segurança	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	
SIRESP	SIRESP - Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.	2006	15	113	

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 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).