



**RELATÓRIO ANUAL das PPP – 2013**

**U T A P**

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

**MINISTÉRIO DAS FINANÇAS**

## Índice de Conteúdos

<b>1. Sumário Executivo.....</b>	<b>8</b>
<b>2. Universo das PPP .....</b>	<b>11</b>
2.1 Enquadramento .....	11
2.2 Factos relevantes .....	13
2.2.1 Processos de renegociação dos contratos PPP .....	13
2.2.1.1 Processo de negociação dos contratos PPP rodoviárias .....	13
2.2.1.2 Nomeação de novas comissões de negociação no sector rodoviário .....	15
2.2.1.3 Processo de renegociação do contrato Fertagus .....	16
2.2.2 Processos de estudo e lançamento de novos projetos.....	17
2.2.2.1 O projeto Hospital Lisboa Oriental .....	17
2.2.2.2 A parceria Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul .....	18
2.2.3 Outros factos relevantes .....	19
2.2.3.1 Rescisão do Contrato da PPP relativa ao Túnel do Marão.....	19
2.2.3.2 Conclusões de Investimentos nas subconcessões EP .....	20
2.2.3.3 O novo hospital de Vila Franca de Xira .....	20
2.2.3.4 Conclusão da última fase de implementação do sistema SIRESP.....	20
<b>3. Fluxos financeiros históricos das PPP.....</b>	<b>21</b>
3.1 Síntese dos fluxos financeiros .....	21
3.2 Análise sectorial dos fluxos financeiros .....	26
3.2.1 Sector Rodoviário .....	26
3.2.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros .....	26
3.2.1.2 Evolução da procura .....	29
3.2.1.3 Evolução dos fluxos financeiros .....	30
3.2.1.3.1 Encargos brutos .....	36
3.2.1.3.2 Receitas de portagem.....	39
3.2.1.3.3 Nível de cobertura dos encargos .....	41
3.2.2 Sector Ferroviário .....	43
3.2.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros .....	43
3.2.2.2 Evolução da procura .....	44
3.2.2.3 Evolução dos fluxos financeiros .....	46
3.2.3 Sector da Saúde.....	48
3.2.3.1 Tipologia dos fluxos financeiros .....	48
3.2.3.2 Evolução da procura .....	49

3.2.3.3	Evolução dos fluxos financeiros .....	50
3.2.4	Sector da Segurança.....	57
3.2.4.1	Tipologia dos fluxos financeiros .....	57
3.2.4.2	Evolução da procura .....	58
3.2.4.3	Evolução dos fluxos financeiros .....	59
<b>4.</b>	<b>Fluxos financeiros plurianuais previsionais .....</b>	<b>61</b>
<b>5.</b>	<b>Análise dos fluxos de crédito às PPP.....</b>	<b>63</b>
<b>6.</b>	<b>Análise económico-financeira das PPP .....</b>	<b>68</b>
6.1	Síntese da análise económico-financeira às PPP .....	70
6.2	Sector rodoviário .....	77
6.3	Sector ferroviário.....	80
6.4	Sector da saúde .....	82
6.5	Sector da segurança.....	85
<b>7.</b>	<b>Riscos e contingências .....</b>	<b>86</b>
<b>8.</b>	<b>Anexo I: Identificação das PPP .....</b>	<b>91</b>

## Índice de Quadros

Quadro 1 – Síntese dos encargos líquidos.....	10
Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, em 2013 - respetivas variações anuais e desvio face ao previsto no Orçamento de Estado de 2013 .....	22
Quadro 3 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias em 2013.....	31
Quadro 4 – Encargos líquidos por PPP rodoviária em 2013.....	36
Quadro 5 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária em 2013.....	37
Quadro 6 – Proveitos por PPP rodoviária em 2013.....	40
Quadro 7 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais acumulados em 2013 .....	42
Quadro 8 – Encargos líquidos por concessão ferroviária em 2013 .....	46
Quadro 9 – Encargos com as PPP do sector da saúde no ano de 2013.....	51
Quadro 10 – Encargos por PPP no sector da saúde em 2013.....	53
Quadro 11 – Evolução do tráfego mensal médio da rede SIRESP.....	58
Quadro 12 – Encargos com a PPP da segurança no ano de 2013 .....	59
Quadro 13 – Encargos plurianuais de acordo com o OE2014.....	61
Quadro 14 – Empréstimos concedidos pelo sector financeiro residente a PPP.....	63
Quadro 15 – Empréstimos concedidos por sector de atividade económica (pelo sector financeiro residente) a PPP .....	64
Quadro 16 – Empréstimos concedidos pelo exterior a PPP.....	65
Quadro 17 – Evolução dos principais indicadores operacionais apurados pelo universo analisado de PPP, entre 2012 e 2013.....	70
Quadro 18 – Estrutura de Financiamento das diversas PPP, por sector, em 2012 e 2013 .....	75
Quadro 19 – Evolução das Receitas, do EBITDA, e da Margem Operacional, por concessão rodoviária, em 2013 e 2012 .....	78
Quadro 20 – Evolução das Receitas, do EBITDA, e da Margem Operacional, por concessão ferroviária, em 2013 e 2012.....	80
Quadro 21 – Evolução das Receitas, do EBITDA, e da Margem Operacional, por parceiro privado no sector da saúde, em 2013 e 2012.....	82
Quadro 22 – Evolução das Receitas, do EBITDA e da Margem Operacional da SIRESP, S.A., em 2013 e 2012.....	85
Quadro 23 – Contingências das PPP do sector rodoviário em 31 de dezembro de 2013.....	87
Quadro 24 – Identificação das PPP por sector .....	91

## Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP .....	11
Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores .....	11
Gráfico 3 – Investimento realizado em PPP por ano e por sector .....	12
Gráfico 4 – Evolução dos encargos líquidos do universo das PPP no período de 2011 a 2013 .....	23
Gráfico 5 – Repartição dos encargos líquidos das PPP de 2012 para 2013 .....	24
Gráfico 6 – Evolução do TMD ponderado .....	29
Gráfico 7 – Desagregação da evolução dos encargos líquidos entre 2012 e 2013 .....	33
Gráfico 8 – Evolução dos encargos líquidos trimestrais no sector rodoviário comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013) .....	34
Gráfico 9 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias em 2013 .....	35
Gráfico 10 – Evolução das receitas anuais e trimestrais no sector rodoviário .....	39
Gráfico 11 – Evolução da Procura Efetiva vs Procura Prevista no Caso Base MST .....	45
Gráfico 12 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013) .....	47
Gráfico 13 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013) .....	52
Gráfico 14 – Repartição dos Encargos anuais em 2013, por Hospital .....	56
Gráfico 15 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013) .....	60
Gráfico 16 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais no OE2014 .....	62
Gráfico 17 – Prazos dos empréstimos concedidos por Bancos residentes .....	64
Gráfico 18 – Repartição dos empréstimos por sectores .....	65
Gráfico 19 – Repartição da origem dos empréstimos concedidos .....	66
Gráfico 20 – Evolução do EBITDA gerado pelo universo analisado de PPP, entre 2012 e 2013, desagregado por sector .....	71
Gráfico 21 – Desagregação, por sector, dos valores de receita operacional e EBITDA das PPP em 2012 e 2013 .....	74

## Siglas

2013P	Previsão para 2013
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde
AVF	Alta Velocidade Ferroviária
BCE	Banco Central Europeu
BEI	Banco Europeu de Investimento
CA SNS	Centro de Atendimento do Serviço Nacional de Saúde
CMFRS	Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul
CPC	Custo Público Comparável
DGIE	Direcção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos
DGS	Direcção Geral da Saúde
DGTF	Direcção Geral do Tesouro e Finanças
EGC	Entidade Gestora do Contrato
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
EP	EP – Estradas de Portugal, S.A.
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
InIR	Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, I.P.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MAI	Ministério da Administração Interna
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OE	Orçamento do Estado
PAEF	Programa de Assistência Económica e Financeira
PPP	Parceria Público-Privada
PREMAC	Plano de Redução e Melhoria da Administração Central
R&C	Relatório e Contas
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
SCUT	Sem custos para o utilizador
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
SIRIEF/PPP	Sistema de Recolha de Informação Económica e Financeira para as Parcerias Público-Privadas
SNS	Serviço Nacional de Saúde
TMD	Tráfego Médio Diário
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
Var. 2013/2012	(ou $\Delta$ 2013/2012) Variação ocorrida entre o ano de 2013 e o ano de 2012

## Notas metodológicas

No relatório anual são apresentados valores de encargos e receitas com PPP, recolhidos periodicamente junto das entidades gestoras dos contratos públicos objeto do presente relatório.

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

- Os valores apresentados 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 2014, incluindo, quando aplicável, IVA (em milhões de euros), conforme referenciado no relatório do OE2014. 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;
- Os valores apresentados são arredondados à unidade mais próxima.

A análise económico-financeira dos parceiros privados foi baseada, por um lado, nos elementos contabilísticos fornecidos pelos mesmos e inseridos na plataforma do Ministério das Finanças - SIRIEF/PPP e, por outro lado, nos R&C dos referidos parceiros privados.

## 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 Relatório Anual das PPP<sup>1</sup>, relativo ao ano de 2013.

Este relatório 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 e nível de execução no ano em apreço, sempre com o intuito de contextualizar as variações verificadas à luz do enquadramento contratual de cada uma das PPP.

O universo das PPP considerado para o efeito do presente relatório é composto pelas 33 parcerias vigentes no final do ano de 2013, as quais integram os sectores rodoviário, ferroviário, da saúde e da segurança. Comparativamente ao período anual anterior, cumpre destacar o fim de duas parcerias, uma no sector da saúde – o CMFRS, cujo contrato terminou em novembro de 2013 – e uma no sector rodoviário – o Túnel do Marão, cujo contrato foi rescindido pelo Estado Português em meados de 2013 –, não tendo sido contratadas quaisquer novas parcerias.

Relativamente ao investimento realizado pelos diferentes parceiros privados, manteve-se a tendência de contração já observada no ano anterior. Não serão certamente alheios a esta questão, por um lado, a não contratação de novas parcerias no ano em apreço e, por outro lado, o facto de grande parte das parcerias terem já concluído a fase de construção, encontrando-se, portanto, num período de menores investimentos. A este respeito importa mencionar o caso das subconcessões rodoviárias, onde, na sequência dos Memorandos de Entendimento estabelecidos entre a EP e as respetivas subconcessionárias, em meados de 2012, foi acordada a redução do objeto de algumas subconcessões. No seguimento destes acordos verificou-se o cancelamento de alguns troços ainda em construção, bem como a suspensão de algumas obras.

À semelhança do que tem ocorrido até à data objeto da análise do presente relatório, 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 (94%) e até mesmo de encargos líquidos (71% do total), seja pelo facto de ter sido o principal responsável pela redução verificada no nível anual de encargos líquidos do sector público com as PPP entre os anos de 2012 e 2013.

Com efeito, no ano em apreço, os encargos líquidos do sector público com as PPP cifraram-se em aproximadamente 972 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 9% face ao período anterior. Para esta variação, sublinhe-se, foi determinante a evolução verificada no sector rodoviário, que se caracterizou por uma redução da ordem dos 24% no total dos encargos líquidos suportados pelo sector público, resultante, em grande medida, do efeito decorrente dos acordos preliminares obtidos neste ano relativamente a 7

---

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



concessões, no âmbito do processo de renegociação das concessões rodoviárias. A este respeito importa mencionar que, no ano de 2013, foi já possível incorporar parte das poupanças acordadas no âmbito dos pagamentos por conta realizados a algumas concessionárias.

À semelhança do verificado no sector rodoviário, assistiu-se, no ano de 2013, a uma redução dos encargos relativos aos sectores ferroviário e da segurança. Nestes dois sectores, a redução ocorrida ao nível dos encargos líquidos foi inclusive superior àquela que tinha sido prevista no Orçamento do Estado para 2013, verificando-se assim um montante de encargos inferior ao projetado. Como exceção a esta tendência destaca-se apenas o sector da saúde, onde o ano de 2013 foi caracterizado por uma evolução crescente do nível de encargos líquidos do sector público (registando estes um aumento de 23%).

Nesta sede, importa contudo mencionar 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. Entre os fatores que afetam a comparabilidade dos valores de 2013 face ao ano anterior destacam-se nomeadamente: (i) o pagamento e o recebimento de compensações relativas a parcerias do sector rodoviário, com uma natureza “extraordinária” e, portanto, não recorrente; (ii) os acertos realizados relativamente ao Túnel do Marão, cujo contrato de concessão foi rescindido em meados de 2013; (iii) a entrada em funcionamento do novo edifício do Hospital de Vila Franca de Xira e o conseqüente início dos pagamentos à EG Edifício a partir do 2.º trimestre de 2013, (iv) o pagamento de valores de reconciliação relativos à atividade de mais do que um ano, no caso das EG Estabelecimento dos hospitais de Braga e de Vila Franca de Xira e (v) o pagamento, no caso da concessão do MST, de faturas correspondentes a compensações (decorrentes dos desvios verificados entre o nível de tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão), relativas a mais do que 12 meses de atividade<sup>2</sup>.

Importa, neste sentido, mencionar que, caso fossem expurgados os efeitos que afetam a comparabilidade, tanto no sector rodoviário, como no sector da saúde, os encargos líquidos com as PPP destes sectores teriam registado, em 2013, uma variação de -10,7% e 9,7%, respetivamente.

---

<sup>2</sup> Com efeito, os valores apresentados pela concessionária para pagamento obedecem a um processo de controlo e fiscalização, que determina a ocorrência de atrasos nas liquidações previstas.

## Quadro 1 – Síntese dos encargos líquidos

*Valores em milhares de euros*

ENCARGOS LÍQUIDOS	2013	Peso no total	2012	Δ 2013/ 2012	2013P	Desvio (%)
Ferrovíarias	10.427	1%	17.379	-40%	12.045	-13%
Segurança	45.734	5%	47.892	-5%	46.144	-1%
Saúde	401.061	41%	326.420	23%	376.219	7%
Rodoviárias	514.393	53%	675.515	-24%	449.446	14%
<b>TOTAL</b>	<b>971.614</b>	<b>100%</b>	<b>1.067.207</b>	<b>-9%</b>	<b>883.853</b>	<b>10%</b>

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

Em termos de execução orçamental, e face ao previsto no OE 2013, conclui-se sobre a existência de um desvio global negativo dos encargos líquidos, de 10%, decorrente dos desvios verificados nos sectores rodoviário (de 14%) e da saúde (de 7%), uma vez que nos demais sectores (ferroviário e da segurança) os encargos líquidos evoluíram de forma mais favorável do que o previsto.

No caso do sector rodoviário, o desvio observado face ao OE 2013 explica-se, sobretudo, pelo facto de parte das poupanças acordadas no âmbito do referido processo de negociação ter transitado para o exercício seguinte. Com efeito, a concretização das poupanças visadas no processo negocial das parcerias rodoviárias (iniciado em 2013) só se efetivará integralmente após ter sido obtida a aprovação das alterações contratuais acordadas com as respetivas concessionárias, por parte das entidades financiadoras, bem como realizada a apreciação das mesmas por parte do Tribunal de Contas, uma vez alterados os contratos de concessão.

Finalmente, no que diz respeito aos principais factos relevantes ocorridos no ano em análise importa mencionar: (i) o início do processo de renegociação das parcerias do sector rodoviário, nomeadamente, com o objetivo de alcançar reduções significativas dos encargos públicos, estabilizar contratos e alinhar adequadamente as estruturas de incentivos entre os parceiros públicos e privados, bem como minimizar riscos contingentes futuros e resolver diferendos existentes; (ii) a rescisão do Contrato de Concessão relativo ao Túnel do Marão, com justa causa (fundada no incumprimento por parte da Concessionária) e cujo efeito principal foi a transferência para o Estado Português, através da EP, da totalidade dos bens que integravam o estabelecimento da concessão e direitos subjacentes; e, por último, e (iii) a assunção da gestão direta do CMFRS por parte da ARS Algarve, como consequência da caducidade do contrato de gestão original, pelo decurso do prazo da parceira em causa (em novembro de 2013) e como resultado da recusa de visto pelo Tribunal de Contas em relação à prorrogação do prazo da mesma (apesar dos benefícios que, na leitura das entidades envolvidas, daí poderiam advir).

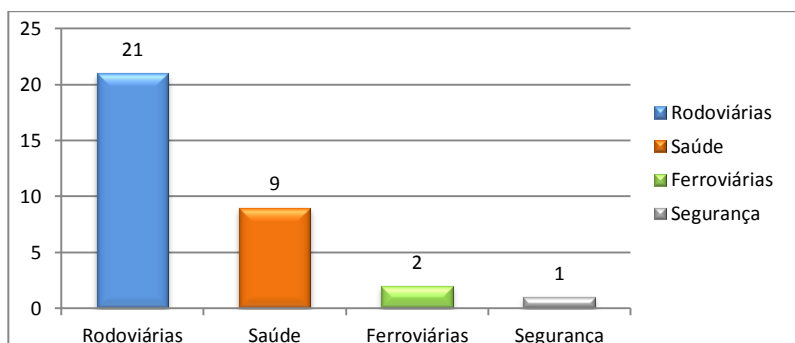
## 2. Universo das PPP

### 2.1 Enquadramento

O universo das PPP que foi considerado, com referência a 31 de dezembro de 2013, incorpora 33 parcerias, excluindo, quer a parceria da saúde – o CMFRS – cujo contrato terminou em novembro de 2013, quer a concessão do Túnel do Marão, cujo contrato foi rescindido pelo Estado Português durante o ano de 2013.

As PPP agora em análise integram os sectores rodoviário, ferroviário, saúde e segurança, representando um investimento privado acumulado, entre 1998 e 2013, da ordem dos 14.283 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 EP. Para uma informação mais detalhada, encontram-se disponíveis no *website* da UTAP os contratos das diferentes PPP e respetivos anexos<sup>3</sup>.

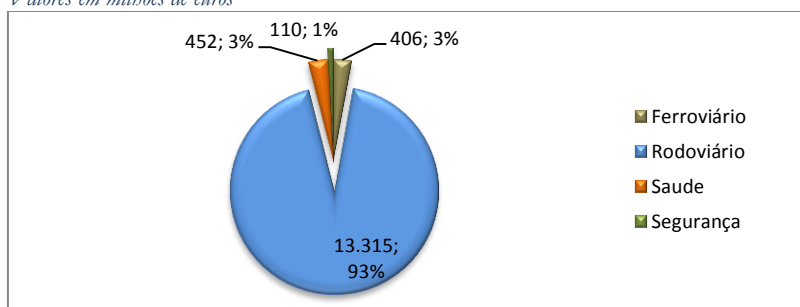
Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP



Fonte: UTAP

Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas concessionárias – investimentos acumulados de 1998 a 2013

<sup>3</sup> Com exceção daqueles que os parceiros privados identificaram como contendo segredos comerciais/industriais, de acordo com a legislação para o efeito

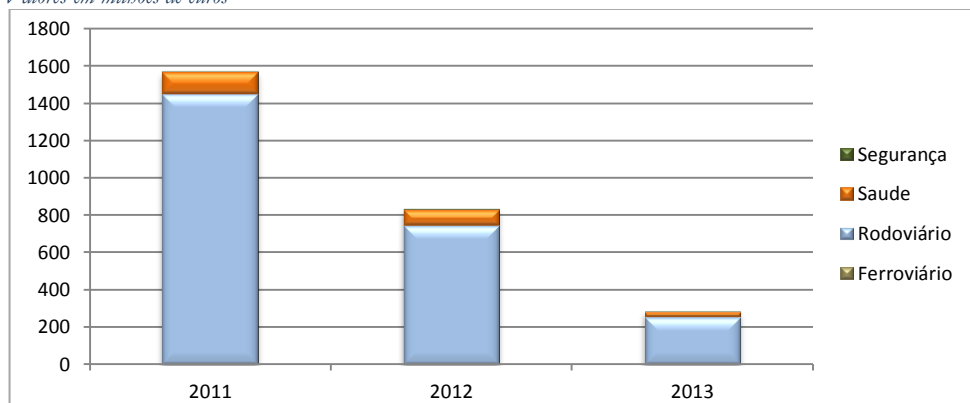
No ano de 2013, o investimento realizado em projetos de PPP sofreu uma quebra acentuada à semelhança do verificado no ano anterior, como se pode verificar no *Gráfico 3* seguinte. Esta redução ficou a dever-se sobretudo aos seguintes fatores:

- O facto de terem sido concluídos alguns dos projetos que se encontravam em curso, nomeadamente a subconcessão Douro Interior, ainda em 2012 e a subconcessão Transmontana e o novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira, em 2013;
- A suspensão de todos os projetos estruturados em modalidade de PPP, em fase de lançamento, em observância dos compromissos assumidos pelo Governo no ponto 3.17. do Memorando de Entendimento sobre as Condicionalidades da Política Económica, na versão de 17 de maio de 2011;
- A celebração de acordos pela EP, durante o verão de 2012, com as 7 entidades adjudicatárias das subconcessões rodoviárias, com o objetivo de minimizar os investimentos em curso nas 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 “2.3. Factos relevantes”, servindo assim de ponto de partida negocial no desenvolvimento dos seus trabalhos;

De acordo com os dados fornecidos pelos parceiros privados, o valor global do investimento realizado sob a modalidade de PPP registou, em 2013, uma redução de 65% face ao ano anterior, que se reconduz essencialmente ao sector rodoviário.

**Gráfico 3 – Investimento realizado em PPP por ano e por sector**

*Valores em milhões de euros*



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

## 2.2 Factos relevantes

### 2.2.1 Processos de renegociação dos contratos PPP

No âmbito do PAEF, o Governo Português assumiu o compromisso de realizar todas as diligências necessárias à conclusão da revisão dos 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, designadamente porque o Estado Português se encontra submetido a um conjunto de obrigações ao abrigo do “Tratado Orçamental” e sob escrutínio dos seus credores internacionais.

Neste enquadramento, e tendo por imperativo a sustentabilidade das contas públicas a médio e longo prazo, ao longo de 2013 o sector público concentrou esforços na negociação de diversos contratos de PPP, sobretudo no sector rodoviário<sup>4</sup>, nomeadamente com o objetivo de (i) alcançar reduções significativas dos encargos públicos e, consequentemente, do esforço que recai sobre os contribuintes portugueses; (ii) estabilizar contratos e alinhar adequadamente as estruturas de incentivos entre os parceiros públicos e privados; e (iii) minimizar riscos contingentes futuros e resolver diferendos existentes.

O Estado Português tem privilegiado uma aproximação aos parceiros privados através da via negocial, atendendo, sobretudo, ao contexto especial em que o País se encontra, mas também pelo facto de as condições inicialmente definidas nos contratos de PPP justificarem uma revisão que os optimize e aproxime da realidade atual.

Perante este contexto, durante o ano de 2013, a UTAP e os membros desta unidade nomeados para as comissões de negociação<sup>5</sup> mantiveram-se empenhados no prosseguimento dos processos de renegociação já iniciados, destacando-se, a este nível, a renegociação dos contratos das PPP rodoviárias, cujo maior detalhe se expõe nos pontos seguintes.

#### 2.2.1.1 Processo de negociação dos contratos PPP rodoviárias

O processo de negociação dos contratos das PPP do sector rodoviário merece particular destaque, não só pela magnitude e complexidade do processo, mas também por ser aquele que conta com o maior potencial de poupança por via da redução dos pagamentos do Estado de maneira sustentada durante todo o ciclo de vida remanescente dos respetivos contratos.

Começando pelos antecedentes deste procedimento, sublinhe-se que, no âmbito do Memorando de Entendimento sobre as Condicionalidades de Política Económica, celebrado com a Comissão Europeia, o Banco Central Europeu e o Fundo Monetário Internacional, o Governo Português assumiu o compromisso de renegociar as PPP do

---

<sup>4</sup> Tendo sido este processo negocial alargado a outros sectores já durante o ano de 2014.

<sup>5</sup> Criadas de acordo com o previsto nos termos do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

sector rodoviário, com o objetivo de alcançar um impacto orçamental significativo já durante o ano de 2013, assegurando uma redução sustentada dos encargos públicos.

O processo negocial com os parceiros privados foi, nesse contexto, iniciado em Janeiro de 2013, tendo vindo a ser desenvolvido por uma comissão de negociação, designada para o efeito, através de despacho do Coordenador da UTAP<sup>6</sup>, a qual é integrada por membros da UTAP e da EP.

Os contratos do sector rodoviário em negociação, no âmbito do mencionado processo, são os seguintes:

- Concessões ex-SCUTS: Norte Litoral, Grande Porto, Interior Norte, Costa de Prata, Beira Litoral/Beira Alta, Beira Interior e Algarve;
- Concessões do Norte e da Grande Lisboa;
- Subconcessões da EP: Transmontana, Baixo Tejo, Baixo Alentejo, Litoral Oeste, Pinhal Interior e Algarve Litoral.

Nos termos do referido despacho, a renegociação dos supra elencados contratos de PPP rodoviárias tem como objetivos últimos a reestruturação do sector rodoviário nacional e a redução do impacto das PPP rodoviárias nas contas públicas.

As linhas estratégicas adotadas nos processos negociais, com vista à redução de encargos do sector público, assentaram, desde o início, essencialmente, nas seguintes medidas:

- Redução da taxa interna de rentabilidade acionista (TIR) prevista em Caso Base para níveis compatíveis com o grau e a tipologia de riscos assumidos pelos acionistas dos parceiros privados;
- Diminuição dos custos operacionais das concessionárias, em sintonia com a adequação dos níveis de serviço exigíveis de acordo com os standards e práticas europeias e com o nível atual de tráfego e perspectivas de evolução futura;
- Eliminação, em alguns casos, dos custos associados às grandes reparações relacionadas com repavimentação, até agora pagos antecipadamente pelo concedente, com base numa mera previsão de ocorrência. Com efeito, visa a negociação que, futuramente, estes encargos apenas sejam suportados pelo parceiro público se, e quando, vier efetivamente a ser necessária a realização de uma grande reparação, com base em critérios técnicos acordados com cada concessionária; e
- Dedução dos saldos de contas de reserva das concessionárias afetas a grandes reparações, aos pagamentos a efetuar pelo concedente e supressão de reforços futuros destas contas.

Apesar da elevada complexidade das negociações, agravada pela interdependência com múltiplas entidades – concessionárias, estruturas acionistas, banca comercial e Banco

---

<sup>6</sup> Despacho n.º 16198-F/2012, de 10 de dezembro, publicado no Diário da República, 2ª série, N.º 245, de 19 de dezembro de 2012.

Europeu de Investimento –, durante o ano de 2013, foram já alcançados princípios de acordo com as sociedades exploradoras das seguintes 7 concessões: Costa da Prata, Grande Porto, Beira Litoral/Beira Alta, Beira Interior, Interior Norte, Grande Lisboa e Norte.

Contudo, os acordos alcançados, bem como os referidos instrumentos jurídicos e os modelos financeiros subjacentes encontravam-se, no final de 2013, em processo de apreciação pelas respetivas entidades financiadoras, o que constitui condição precedente essencial à conclusão do processo, em particular à assinatura dos contratos e à sua submissão à apreciação por parte do Tribunal de Contas, que, por sua vez, deve seguir-se à assinatura dos contratos alterados.

As mencionadas 7 concessões representam uma poupança global da ordem dos 2.440 milhões de euros, em termos nominais, face aos encargos que resultariam dos modelos financeiros antes da presente negociação.

Ainda em 2013, apesar de não ter sido ainda possível realizar a totalidade das poupanças acordadas para este exercício, verificou-se já uma diminuição dos encargos brutos com as 7 concessões supramencionadas, face ao projetado nos respetivos casos base, em cerca de 129 milhões de euros, em virtude, designadamente, da incorporação de parte das poupanças acordadas em sede dos pagamentos por conta realizados às concessionárias durante este período<sup>7</sup>. O valor remanescente da poupança acordada para 2013 deverá ser efetivado após a assinatura dos contratos de concessão alterados e respetiva apreciação, dos mesmos, por parte do Tribunal de Contas.

As renegociações com a Euroscut, grupo que gere as concessões Algarve e Norte Litoral, também se iniciaram na mesma data das demais e prosseguiram no decurso de 2013, não tendo, no entanto, sido estabelecido nenhum acordo preliminar até ao final do ano<sup>8</sup>.

### ***2.2.1.2 Nomeação de novas comissões de negociação no sector rodoviário***

Para além da comissão de negociação das 15 PPP rodoviárias, constituída ainda em 2012, durante o ano de 2013 foram nomeadas e constituídas duas novas comissões de renegociação na área das concessões rodoviárias:

- A comissão de renegociação<sup>9</sup> do segundo contrato de concessão das Travessias Rodoviárias do Tejo em Lisboa, celebrado entre o Estado Português e a Lusoponte - Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.; e
- A comissão de renegociação<sup>10</sup> da concessão relativa à construção, conservação e exploração de autoestradas, outorgada pelo Estado Português à BRISA – Concessão Rodoviária, S.A. (BRISA).

<sup>7</sup> Com vista a mitigar o risco de execução da estratégia de renegociação, no decurso do ano de 2013 foram implementadas um conjunto de medidas alternativas pela EP, que visaram dar um contributo para os objetivos orçamentais de poupanças traçados pelo Governo.

<sup>8</sup> Só foi possível alcançar um acordo com estas concessionárias apenas no decurso do mês de julho de 2014.

<sup>9</sup> Constituída através do Despacho n.º 7130/2013, de 8 de maio, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 106, de 3 de junho de 2013.

A nomeação destas duas comissões justifica-se, em primeira linha, pela necessidade de alargar o processo negocial a duas concessões que, sem originar encargos para o Estado, serão abrangidas pelas medidas de otimização dos níveis de serviço a ser introduzidas no sector rodoviário. Assim, aferiu-se como essencial proceder à partilha, entre os parceiros privados e o público, de potenciais ganhos decorrentes da introdução das reformas em curso no sector.

Os trabalhos relativos a estas duas novas comissões decorreram ao longo do ano 2013 e prosseguem em 2014.

### *2.2.1.3 Processo de renegociação do contrato Fertagus*

No âmbito dos factos relevantes ocorridos em 2013 no sector ferroviário, destaca-se a nomeação da comissão de negociação<sup>11</sup> do contrato de concessão para a exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no eixo ferroviário Norte/Sul, celebrado entre o Estado Português e a Fertagus – Travessia do Tejo Transportes, S.A. (“Fertagus”), no ano de 1999<sup>12</sup>.

O processo negocial entre a comissão de negociação e a Fertagus pretende aferir da validade do pedido de reposição do reequilíbrio financeiro do contrato, submetido pela concessionária<sup>13</sup> (com fundamento no aumento da taxa de utilização da infraestrutura, em 2012) e minimizar eventuais impactos financeiros para o concedente.

No caso da Fertagus, o sistema remuneratório atual da concessionária<sup>14</sup> assenta apenas em receitas comerciais, decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no eixo ferroviário Norte-Sul, não estando, portanto, previstos contratualmente quaisquer tipo de encargos para o Sector Público, numa base recorrente, mas apenas decorrentes de eventuais pedidos de REF.

---

<sup>10</sup> Constituída através do Despacho n.º 7131/2013, de 23 de maio, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 106, de 3 de junho de 2013.

<sup>11</sup> Através do Despacho n.º 15985/2013, de 15 de novembro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 239, de 10 de dezembro de 2013.

<sup>12</sup> Tendo sido o mesmo renegociado em 8 de junho de 2005 e posteriormente objeto de acordo modificativo celebrado em 29 de dezembro de 2010.

<sup>13</sup> O valor peticionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012 (inclusive).

<sup>14</sup> Após terem sido eliminadas, em 2011, as compensações financeiras a pagar pelo Estado à concessionária, de acordo com o Decreto-Lei n.º 138-B/2010, de 28 de Dezembro.



## 2.2.2 Processos de estudo e lançamento de novos projetos

### 2.2.2.1 O projeto *Hospital Lisboa Oriental*

No início do ano foi nomeada uma Comissão de Avaliação da Prossecução de Desenvolvimento do Projeto relativo ao Hospital de Lisboa Oriental (“HLO”)<sup>15</sup>, com o objetivo de averiguar se a proposta final apresentada pelo agrupamento proposto para adjudicação no âmbito do Procedimento de Contratação com Qualificação Prévia lançado em 2008, bem como o próprio Procedimento se apresentavam ainda válidos e se a própria proposta continuava a ser exequível, em face da nova conjuntura económica e financeira.

Mais especificamente, em termos práticos, a referida comissão teve por missão: (i) analisar o cenário de eventual adjudicação do processo em curso, na data da designação, tendo em conta os diversos riscos jurídicos e financeiros decorrentes das vicissitudes do procedimento de concurso em causa; e (ii) analisar a viabilidade financeira e respetiva comportabilidade orçamental do projeto.

Na sequência do trabalho da mencionada comissão, em termos de análise dos vários cenários de eventual adjudicação do processo em curso, foi elaborado um Relatório Final da comissão, remetido a 28 de junho para apreciação por parte das tutelas do Ministério da Saúde e do Ministério das Finanças.

Os Ministérios da Saúde e das Finanças procederam à apreciação do Relatório Final da Comissão de Avaliação da Prossecução de Desenvolvimento do Projeto relativo ao HLO e, na sequência deste processo, foi decidido, através de despacho conjunto de Suas Exas. os Ministros de Estado e das Finanças e da Saúde<sup>16</sup>, não adjudicar o concurso público internacional designado por “Procedimento de contratação com qualificação prévia para a celebração do Contrato de Gestão do Edifício Hospitalar do Hospital de Todos-os-Santos”.

No final do ano de 2013, através do Despacho n.º 16933-A/2013, de 27 de dezembro, da Ministra de Estado e das Finanças e do Ministro da Saúde, foi determinado aos organismos competentes dos Ministérios das Finanças e da Saúde a adoção das diligências necessárias de modo a que a nomeação da equipa de projeto responsável pela preparação e lançamento de um novo processo de contratação do novo Hospital de Lisboa Oriental ocorresse até 31 de janeiro de 2014<sup>17</sup>.

Este novo projeto assumir-se-á como o primeiro projeto *greenfield* a ser lançado com o contributo direto da UTAP, ao abrigo das atribuições que lhe foram cometidas e nos termos do procedimento previsto no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

---

<sup>15</sup> Através do Despacho n.º 3301/2013, de 22 de fevereiro, do Sr. Ministro de Estado e das Finanças e do Sr. Ministro da Saúde, publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 43, de 1 de março de 2013.

<sup>16</sup> Despacho n.º 15799/2013, dos Ministros de Estado e das Finanças e da Saúde, de 13 de novembro de 2013, publicado no Diário da República, 2.ª série, N.º 235, de 4 de dezembro de 2013.

<sup>17</sup> A equipa de projeto foi nomeada através do Despacho n.º 1317-A/2014, de 24 de janeiro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 18, de 27 de janeiro de 2014.

### 2.2.2.2 *A parceria Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul*

A parceria estabelecida entre a Administração Regional de Saúde do Algarve, I.P. (“ARS Algarve”) e a GPSaúde - Sociedade Gestora do Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul, S.A., no ano de 2006, relativa ao Centro de Medicina Física e de Reabilitação do Sul (“CMFRS”) terminou em novembro de 2013.

Aproximando-se o termo do contrato de gestão do CMFRS, no decurso do mês de junho de 2013, foi constituída, por despacho do Coordenador da UTAP<sup>18</sup>, a equipa de projeto à qual foi incumbido, nos termos e para os efeitos do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, o estudo e a preparação do lançamento de um novo procedimento para assegurar a continuação da prestação dos serviços de saúde no CMFRS, cabendo ainda à referida equipa de projeto a justificação do modelo a adotar, bem como a avaliação das soluções possíveis para assegurar a continuação, sem interrupção, da prestação de serviços até à conclusão do procedimento relativo à definição do novo quadro contratual.

Atendendo à impossibilidade de conclusão do novo procedimento concursal até à data de termo da parceria na altura em vigor, e tendo sido tomada a decisão pela tutela de manter o serviço do CMFRS, sem interrupção, até à conclusão do procedimento relativo à definição do novo quadro contratual, pela sua demonstrada qualidade e pela sua importância vital para a satisfação do interesse público subjacente, em alternativa à caducidade, considerou-se vantajosa a prorrogação do prazo do contrato de gestão. Para o efeito, paralelamente aos trabalhos desenvolvidos pela equipa de projeto, foi constituída uma comissão de negociação para a modificação do contrato de gestão em vigor, por prorrogação do seu prazo de execução<sup>19</sup>.

Na sequência do procedimento negocial levado a cabo pela mencionada Comissão de Negociação concluiu-se que a prorrogação do prazo do contrato de gestão se apresentava do ponto de vista operacional, funcional, económico-financeiro e de prossecução do interesse público como a solução mais adequada, pois permitiria garantir a continuidade de um serviço público de manifesta importância no âmbito do Serviço Nacional de Saúde, com o mesmo grau de qualidade, quantidade e eficiência que tem vindo a ser assegurado nos últimos anos, tendo ainda sido possível negociar condições que importariam uma redução dos encargos com a exploração do CMFRS de cerca 890 milhares de euros, o que corresponderia a uma redução de aproximadamente 10% da parcela a cargo do SNS, durante um período adicional de cerca de 14 meses. Concomitantemente, foi autorizada pelo Conselho de Ministros, a despesa inerente à celebração da adenda ao Contrato de Gestão, no montante máximo de 8.238.400,45 EUR, que veio a ser celebrada entre a GPSaúde – Sociedade Gestora do Centro de Medicina e Reabilitação do Sul, S.A., e a Administração Regional de Saúde do Algarve, I.P., enquanto Entidade Pública Contratante e ao abrigo de delegação de competências conferida pelas entidades competentes para o efeito.

<sup>18</sup> Despacho n.º 9794/2013, de 21 de junho, do Coordenador da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, publicado no Diário da República, 2ª série, N.º 142, de 25 de julho de 2013.

<sup>19</sup> Por via do despacho n.º 10625-A/2013, de 2 de agosto, do Coordenador da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, publicado no Diário da República, 2ª série, N.º 156, de 14 de agosto de 2013.

Não obstante, esta alternativa acabou por ser abandonada, uma vez que o Tribunal de Contas recusou, a 18 de novembro, a emissão de “Visto” à prorrogação de prazo do Contrato de Gestão original, apesar dos referidos benefícios que daí adviriam para o interesse público.

A recusa de “Visto” pelo Tribunal de Contas obrigou à assunção da gestão direta do CMFRS por parte da ARS Algarve, através do Despacho n.º 15312-D/2013, de 22 de novembro de 2013, do Gabinete de Sua Exa. o Secretário de Estado da Saúde, que determinou, na sequência da caducidade do Contrato de Gestão do CMFRS, a reversão da universalidade de bens e direitos que integravam o Centro para a ARS Algarve, devendo esta última entidade suceder à entidade gestora da parceria CMFRS no objeto global de exploração, manutenção e conservação do edifício e realização de prestações de saúde de medicina física e de reabilitação.

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

Por seu lado, a equipa de projeto, constituída para dar início ao estudo e à preparação do lançamento de uma nova parceria, retomou, no final do ano de 2013, os seus trabalhos em exclusivo no que diz respeito ao lançamento do novo procedimento concursal para a adjudicação do novo contrato de gestão do CMFRS.

## **2.2.3 Outros factos relevantes**

### ***2.2.3.1 Rescisão do Contrato da PPP relativa ao Túnel do Marão***

Em junho de 2013, o Estado decidiu rescindir o Contrato de Concessão relativo ao Túnel do Marão, nos termos dos n.ºs 1 e 5 da cláusula 76.<sup>a</sup> do referido contrato, com justa causa, fundada no incumprimento por parte da Concessionária. A rescisão foi formalizada através do Despacho n.º 7841-C/2013, de 17 de junho, de Suas Exas. o Secretário de Estado das Finanças e o Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

A rescisão teve por efeito, designadamente, a transferência para o Estado Português, através da EP, da totalidade dos bens que integravam o estabelecimento da concessão e direitos subjacentes.

Seguidamente, foram interpostas pelas duas partes ações judiciais com os respetivos pedidos indemnizatórios, encontrando-se estas ações ainda a decorrer.

### ***2.2.3.2 Conclusões de Investimentos nas subconcessões EP***

Durante o ano de 2013 entrou em serviço o último sublanço em construção da autoestrada Transmontana (A4), com uma extensão de cerca de 4,2 km. Com a entrada em serviço deste sublanço ficaram concluídos os 133 km desta infraestrutura.

Esta subconcessão, adjudicada à empresa Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana, S.A. em 2008, compreende a conceção e construção do lanço de autoestrada da A4/IP4, entre os distritos de Vila Real e Bragança, mais precisamente entre Parada de Cunhos e Quintanilha (fronteira).

### ***2.2.3.3 O novo hospital de Vila Franca de Xira***

No 1.º semestre de 2013 entrou em pleno funcionamento o novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira em regime de PPP, substituindo o antigo hospital público.

De notar que, o contrato de gestão no caso desta PPP, à semelhança do verificado noutros hospitais PPP, foi assinado entre o Estado Português e dois parceiros privados:

- Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Edifício, S.A. (a EG Edifício); e
- Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A. (a EG Estabelecimento).

A EG Estabelecimento iniciou atividade ainda no antigo edifício hospitalar em 1 de junho de 2011, enquanto a EG Edifício procedia à construção das novas instalações.

O novo Hospital de Vila Franca de Xira, com cerca de 280 camas, integra a prestação de cuidados urgentes classificados como médico-cirúrgicos, devendo prestar serviços a uma população estimada total de 245.000 pessoas.

### ***2.2.3.4 Conclusão da última fase de implementação do sistema SIRESP***

No sector da segurança existe apenas um projeto em modalidade de PPP, relativo 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”).

O projeto encontra-se em fase de implementação desde 2006, tendo sido no final de 2013 concluída a última fase de implementação do sistema (a fase G), na Região Autónoma dos Açores. Após a conclusão desta última fase, a rede de emergência e segurança SIRESP passou a estar operacional no território continental, na Região Autónoma da Madeira e na Região Autónoma dos Açores.

### **3. Fluxos financeiros históricos das PPP**

#### **3.1 Síntese dos fluxos financeiros**

Durante o ano de 2013, os encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP ascenderam a 972 milhões de euros, o que, apesar de representar uma redução (de 9%) face ao verificado no ano anterior, se traduz, em termos de execução orçamental, num desvio negativo da ordem dos 10% (representando este, em termos absolutos, um desvio de aproximadamente 88 milhões de euros face ao projetado). Este desvio justifica-se, em parte, pelo facto de não ter sido possível, até ao final do ano, concretizar a totalidade das poupanças previstas relativamente ao processo de renegociação das PPP rodoviárias, uma vez que nessa data se encontrava ainda pendente a aprovação das alterações contratuais, acordadas com as respetivas concessionárias, por parte das entidades financiadoras, bem como a apreciação, das mesmas, por parte do Tribunal de Contas.

Para a variação dos encargos líquidos alcançada em 2013 foi determinante, sobretudo, a evolução verificada no sector rodoviário, a qual se caracterizou por um decréscimo de 24% dos encargos líquidos suportados pelo sector público, resultante, em grande medida, do efeito decorrente dos acordos preliminares obtidos até ao final do ano, relativamente a 7 concessões, no âmbito do processo de renegociação das concessões rodoviárias. Com efeito, parte das poupanças acordadas com estas concessionárias (cerca de 129 milhões de euros) foram refletidas ainda no ano de 2013, no âmbito dos pagamentos por conta baseados nos mencionados acordos preliminares.

A diminuição dos encargos líquidos relativos ao sector rodoviário, verificada em 2013, reflete ainda o facto de no ano de 2012 o valor destes encargos ter incluído um pagamento extraordinário (de 76.738 milhares de euros), relativo aos investimentos efetuados nos sistemas de cobrança de portagens implementados nas ex-SCUT da Beira Litoral/Beira Alta, do Interior Norte, da Beira Interior e do Algarve (situação que afeta a comparabilidade entre os dois anos em análise).

Não obstante a evolução observada durante o ano de 2013, o sector rodoviário manteve inalterada a sua preponderância em termos de peso relativo no total de encargos líquidos com as PPP, representando cerca de 53% do total dos mesmos (no exercício de 2012 o peso relativo do sector rodoviário tinha sido de 63,3%).

## Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, em 2013 - respetivas variações anuais e desvio face ao previsto no Orçamento de Estado de 2013

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	2013	Peso no Total	2012	Δ 2013/2012	2013P	% Desvio
<b>Ferrovíarias</b>	<b>10.427</b>	<b>1%</b>	<b>17.379</b>	<b>-40%</b>	<b>12.045</b>	<b>-13%</b>
<b>Segurança</b>	<b>45.734</b>	<b>5%</b>	<b>47.892</b>	<b>-5%</b>	<b>46.144</b>	<b>-1%</b>
<b>Saúde</b>	<b>401.061</b>	<b>41%</b>	<b>326.420</b>	<b>23%</b>	<b>376.219</b>	<b>7%</b>
<b>infraestruturas</b>	<b>77.259</b>		<b>47.793</b>	<b>62%</b>	73.889	5%
<b>estabelecimento</b>	<b>323.802</b>		<b>278.627</b>	<b>16%</b>	302.330	7%
<i>pag. Contratuais</i>	286.069		260.353	10%		
<i>pag. Protocolos</i>	14.371		10.669	35%		
<i>pag. Reconciliação</i>	23.362		7.605	207%		
<b>Rodoviárias</b>	<b>514.393</b>	<b>53%</b>	<b>675.515</b>	<b>-24%</b>	<b>449.446</b>	<b>14%</b>
<b>Total dos encargos</b>	<b>804.763</b>		<b>931.863</b>	<b>-14%</b>	721.295	12%
<i>pag. Disponibilidade <sup>(1)</sup></i>	769.761		794.638	-3%		
<i>Custos de Cobrança <sup>(2)</sup></i>	52.334		52.578	0%		
<i>pag. Serviço</i>	0		0	-		
<i>Compensações</i>	-15.964		4.324	-469%		
<i>Outros</i>	-1.367		80.323	-102%		
<b>Total das Receitas</b>	<b>290.371</b>		<b>256.347</b>	<b>13%</b>	271.849	7%
<b>TOTAL</b>	<b>971.614</b>	<b>100%</b>	<b>1.067.207</b>	<b>-9%</b>	<b>883.853</b>	<b>10%</b>

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

**Notas:** <sup>(1)</sup> Inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT cujos contratos de concessão não foram ainda alterados.

<sup>(2)</sup> No caso das concessões Beira Litoral/Beira Alta e Interior Norte, o valor dos “custos com serviço de cobrança de portagem” referente a 2013 encontrava-se influenciado por um acerto provisório de contas relativo aos 12 meses iniciais de operação destas concessões, que resultou na devolução à EP de encargos com cobrança de portagens (nos montantes de 1.492 milhares de euros no caso da Beira Litoral/Beira Alta, e de 1.994 milhares de euros no caso da Interior Norte). Para efeitos de comparabilidade com o ano de 2012 apresentaram-se os valores de 2013 corrigidos dos referidos acertos.

À semelhança do verificado no sector rodoviário, nos sectores ferroviário e da segurança o ano de 2013 caracterizou-se também por uma diminuição dos encargos líquidos do sector público com as PPP. Nestes dois sectores, a redução ocorrida ao nível dos encargos líquidos foi inclusive superior àquela que tinha sido prevista no Orçamento do Estado para 2013, verificando-se assim um montante de encargos inferior ao projetado. A interpretação destes resultados deve contudo ser realizada tendo presente os fatores que afetam a comparabilidade dos valores.

Com efeito, no que respeita ao sector ferroviário, a significativa redução de 40% dos encargos líquidos reflete, essencialmente, o pagamento extraordinário realizado em 2012 relativo a indemnizações relacionadas com o cancelamento do concurso público lançado no âmbito do projeto de AVF (Lisboa-Poceirão), no montante de 12.224 milhares de euros, que não encontra correspondência no exercício em apreço. Importa ainda destacar que, na concessão MST, o valor final de encargos em 2012 não corresponde a um ano completo de atividade da concessionária, incorporando apenas 3 faturas trimestrais referentes às compensações pagas pelo Estado Português à concessionária (devidas sempre que o tráfego de passageiros é inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão), enquanto o valor pago durante o ano de 2013 reflete o pagamento de 5 faturas trimestrais. Com efeito, os valores apresentados para pagamento

obedecem a um processo de controlo e fiscalização, que determina a ocorrência de atrasos nas liquidações previstas. Deste modo, a regularização dos pagamentos à Concessionária, referentes ao 2.º semestre de 2012, apenas teve lugar em 2013.

Na PPP relativa ao sector da segurança a ligeira redução dos encargos líquidos observada no ano em apreço (de 5%) face ao ano anterior encontra-se explicada pela diferença na cadência de pagamentos verificada nos anos de 2012 e 2013.

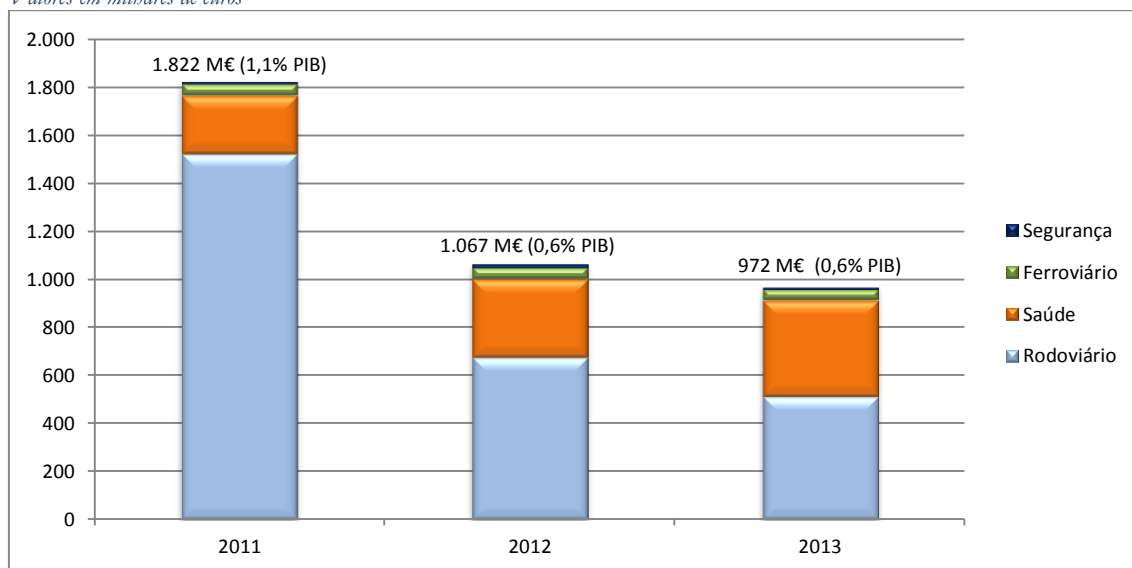
Ao contrário do observado nos demais sectores, no sector da saúde assistiu-se, em 2013, a um acréscimo dos encargos líquidos na ordem dos 23%, decorrente essencialmente do início dos pagamentos à EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira (no seguimento da entrada em operação do novo edifício hospitalar no 2.º trimestre de 2013), do aumento da produção hospitalar na generalidade das unidades e do pagamento de reconciliação à EG Estabelecimento do Hospital de Braga relativo à atividade desenvolvida por esta no período 2009-2012.

O *Gráfico 4* seguinte reflete a evolução anual dos encargos líquidos com PPP no período 2011-2013. Através da análise deste gráfico verifica-se que, no último triénio, para além da significativa redução global dos encargos líquidos, assistiu-se ainda a uma diminuição do peso destes encargos no PIB, de 1,1% em 2011 para 0,6% em 2013.

Em 2014, esta tendência não se deverá manter, dado que este é o ano de início dos pagamentos às subconcessionárias da EP, conforme se demonstra no Gráfico 17 do presente relatório. Estes pagamentos, ainda que apresentando valores mitigados em comparação com os inicialmente contratados, através das poupanças esperadas resultantes do processo negocial em curso, virão acrescer significativamente o esforço financeiro do Estado com as PPP.

Gráfico 4 – Evolução dos encargos líquidos do universo das PPP no período de 2011 a 2013

Valores em milhares de euros



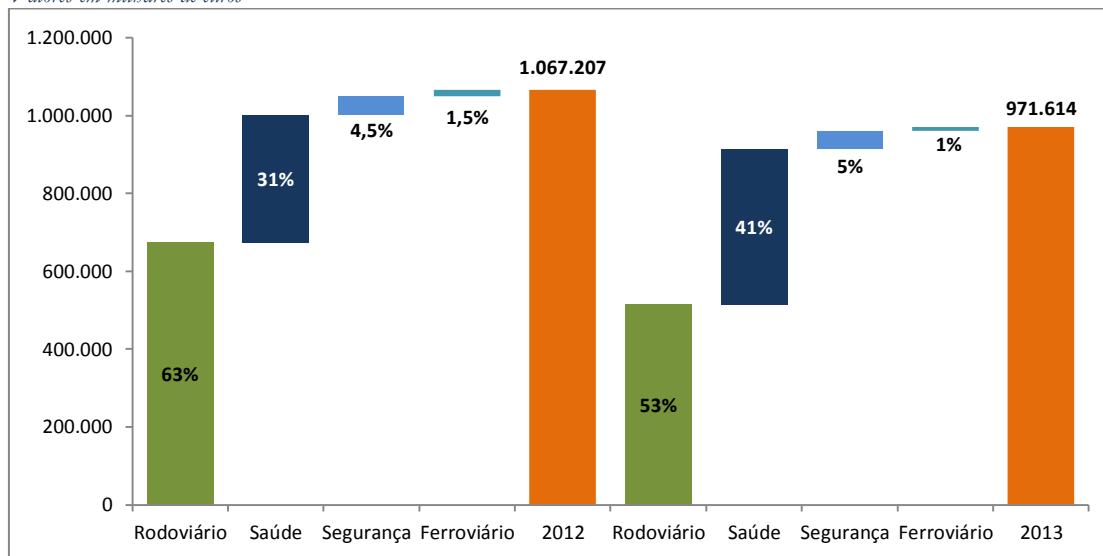
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos



Através do *Gráfico 5* seguinte é possível constatar que a mencionada tendência de decréscimo dos encargos líquidos com as PPP tem sido acompanhada por uma alteração da estrutura de repartição dos encargos, com destaque para a redução do peso do sector rodoviário no total de encargos, por contrapartida de um aumento do peso relativo do sector da saúde.

**Gráfico 5 – Repartição dos encargos líquidos das PPP de 2012 para 2013**

*Valores em milhares de euros*



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

Em termos de execução orçamental, e face ao previsto no OE 2013, conclui-se sobre a existência de um desvio global negativo dos encargos líquidos, de 10%, decorrente dos desvios verificados nos sectores rodoviário (de 14%) e da saúde (de 7%), uma vez que nos demais sectores (ferroviário e da segurança) os encargos líquidos evoluíram de forma mais favorável do que o previsto.

No caso do sector rodoviário, o Orçamento de 2013 incorporava já os objetivos que foram fixados à comissão de negociação das parcerias rodoviárias. Assim, o desvio verificado (de 14%) explica-se, em grande medida, pelo facto de parte das poupanças acordadas no âmbito do referido processo de negociação ter transitado para o Orçamento de 2014, uma vez que estas poupanças só poderão ser integralmente efetivadas após ter sido obtida a aprovação das alterações contratuais acordadas com as respetivas concessionárias, por parte das entidades financiadoras, bem como realizada a apreciação das mesmas por parte do Tribunal de Contas.<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Com vista a mitigar o risco de execução da estratégia de renegociação, no decurso do ano de 2013 foram implementadas um conjunto de medidas alternativas pela EP, que visaram dar um contributo importante para os objetivos orçamentais de poupanças traçados pelo Governo. Estas medidas incluem, entre outras, a obtenção de eficiências do plano de investimento da EP, o aumento das receitas de portagem face ao previsto no orçamento da EP e o incremento da eficiência operacional da EP. Importa referir que em termos de execução do OE2013 o



Relativamente ao sector da saúde, o desvio observado entre os valores reais de encargos e o projetado no OE2013 deve-se, nomeadamente, *(i)* ao facto de o OE2013 ter sido realizado com base numa previsão de produção que foi diferente das acordada entre as partes, o que se traduziu num desfasamento ao nível dos pagamentos contratuais e *(ii)* ao impacto da resolução do diferendo relativo ao pagamento dos valores de reconciliação da atividade da EG Estabelecimento do Hospital de Braga, que não se encontrava devidamente capturado nas projeções de encargos.

---

impacto orçamental dos desvios foi nulo, uma vez que foi compensado pelas medidas alternativas implementadas ao nível da execução do orçamento da EP.

---

## 3.2 Análise sectorial dos fluxos financeiros

### 3.2.1 Sector Rodoviário

#### 3.2.1.1 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 Português<sup>21</sup> e as 7 subconcessões diretamente atribuídas pela EP. Deve salientar-se que, no âmbito das atribuições que foram conferidas à EP, 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, as PPP podem ser divididas em 3 grupos:

- Ex-SCUT: no conjunto das 7 ex-SCUT afigura-se importante efetuar a seguinte subdivisão, de forma a compreender-se o respetivo quadro remuneratório:
  - Ex-SCUT I: enquadram-se nesta categoria as 4 ex-SCUT (Costa da Prata, Norte Litoral, Grande Porto e Beira Litoral/Beira Alta), cujas bases do contrato de concessão foram alteradas em 2010, passando a sua remuneração a ser baseada num regime de disponibilidade das vias (por contraponto com o anterior regime de retribuição dependente do nível de tráfego);
  - Ex-SCUT II: esta categoria engloba as restantes 3 ex-SCUT (Beira Interior, Algarve e Interior Norte), cujos contratos de concessão não foram ainda formalmente alterados para um regime de retribuição baseado em disponibilidade. Não obstante, tendo em conta o impacto decorrente da introdução de portagens reais nestas infraestruturas, as concessionárias encontram-se neste momento a receber uma remuneração por conta, de carácter transitório, que deverá vigorar até à entrada em vigor do contrato de concessão e do contrato de prestação de serviços alterados;
- Concessões de portagem real que foram convertidas para regime de disponibilidade: incluem-se nesta categoria as concessões Norte e Grande Lisboa. Por força da alteração das bases dos seus contratos de concessão, as concessionárias passaram, a partir de meados de 2010, a ser remuneradas através de um regime de disponibilidade, cabendo as receitas de portagem das mesmas à EP;
- Concessões de portagem real: incluem-se aqui as concessões Douro Litoral, Litoral Centro, Oeste, Brisa e Lusoponte, as quais mantêm atualmente um sistema

---

<sup>21</sup> Onde se incluem as 7 ex-SCUT e as 7 autoestradas originalmente de portagem real.

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.

Note-se que o produto da cobrança de portagens nas sete ex-SCUT constitui uma receita da EP, cabendo, de igual modo, a esta última, assegurar os pagamentos às concessionárias, em nome do Estado Português. Pela prestação do serviço de cobrança de portagens, cabe à EP o pagamento de custos de cobrança (excetuando-se, a este nível, as concessões Norte e Grande Lisboa, onde a EP não suporta custos desta natureza nem encargos associados a fraude).

No que concerne às subconcessões diretamente atribuídas pela EP, deve mencionar-se que, não obstante os contratos associados às diferentes PPP não serem homogêneos no que concerne à composição da remuneração das subconcessionárias, a remuneração das mesmas 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 análise<sup>22</sup>;
- Deduções relativas a falhas de desempenho e disponibilidade, assim como penalidades associadas a externalidades ambientais e de sinistralidade (estes valores são deduzidos aos valores da remuneração total auferida pela concessionária).

Assinale-se ainda que o produto da cobrança de portagens nas subconcessões da EP 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:

---

<sup>22</sup> Note-se que, em face do Relatório de Auditoria n.º 15/2012, da 2.ª Secção do Tribunal de Contas, relativo ao *Modelo de Gestão, Financiamento e Regulação do Sector Rodoviário*, afigura-se ainda incerto o tratamento a ser dado às compensações contingentes, das quais podem decorrer responsabilidades financeiras significativas.

- 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);
  - Custos associados ao serviço de cobrança de portagens.
- Receitas do sector público:
  - Produto da cobrança de portagens efetuada nas concessões e nas subconcessões;
  - Outras receitas.

Para além dos fluxos financeiros supramencionados, poderão existir ainda outros encargos, nomeadamente na sequência de pedidos de REF por parte das concessionárias/subconcessionárias, derivados de factos extraordinários (quando estes se enquadrem em casos originadores de pedido de REF, de acordo com o previsto contratualmente) que impliquem alterações no projeto capazes de modificar a situação económico-financeira do mesmo<sup>23</sup> e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

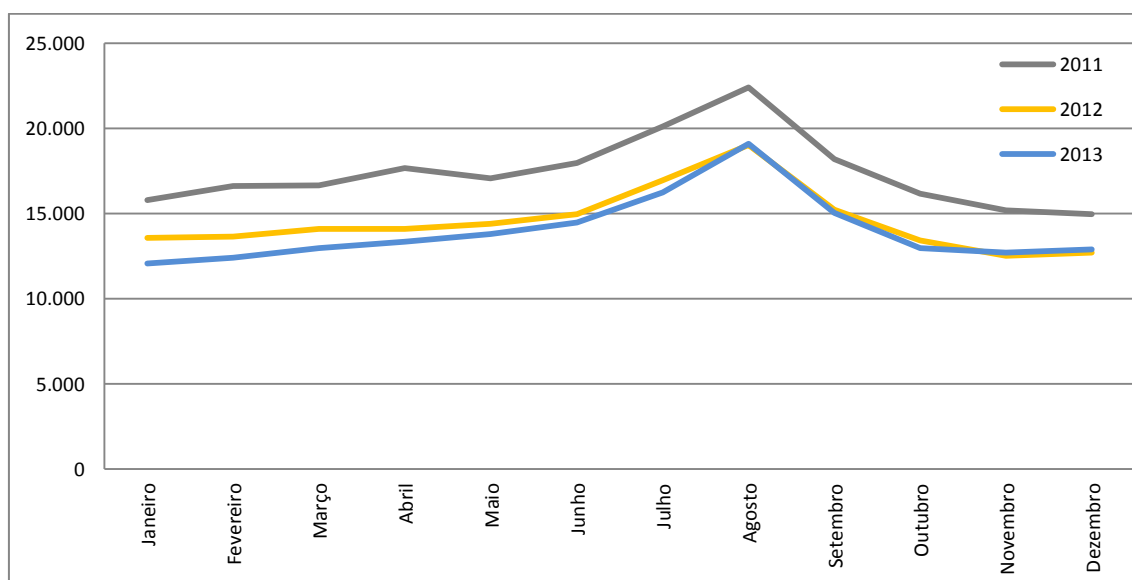
---

<sup>23</sup> Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

### 3.2.1.2 Evolução da procura

No período 2011-2013 a evolução do tráfego, medida em termos do valor médio do Tráfego Médio Diário (TMD), caracterizou-se por uma tendência de decréscimo, especialmente acentuado no ano de 2012 (cerca de 16%) e com menor expressão em 2013 (aproximadamente 4%). A queda do tráfego verificada em 2012 poderá de certa forma explicar-se, não só pela conjuntura económica adversa do país, mas também pelo impacto da introdução de portagens nas 7 ex-SCUT, de uma forma faseada entre 2010 e 2011<sup>24</sup>. Não pode, contudo, associar-se a quebra de tráfego em exclusivo ao início da cobrança de portagens, dada a quebra generalizada e continua ocorrida na restante rede rodoviária tanto em 2012 como em 2013.

Gráfico 6 – Evolução do TMD ponderado



Fonte: IMT - Relatórios de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas (1º, 2º, 3º e 4º trimestres de 2013 e 2012).

<sup>24</sup> No caso das concessões Costa da Prata, Grande Porto e Norte Litoral a introdução de portagens ocorreu em outubro de 2010, enquanto que 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.

### **3.2.1.3 Evolução dos fluxos financeiros**

No ano de 2013, os encargos líquidos com as PPP rodoviárias ascenderam a 514.393 milhares de euros<sup>25</sup>, evidenciando um decréscimo de 24% face ano anterior. Apesar do referido decréscimo, este ficou, ainda assim, distante da redução de encargos líquidos prevista no Orçamento de Estado de 2013, de 33% (ver *Quadro 3* seguinte).

A evolução dos encargos líquidos ocorrida no ano em apreço foi acompanhada por uma melhoria do nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas (dos 28% para os 36%), para a qual concorreram (i) o crescimento das receitas de portagem (de 13%), decorrente do impacto do fim das medidas de discriminação positiva nas ex-SCUT e a sua substituição pela redução das taxas de portagem, em outubro de 2012, permitindo este facto compensar o efeito da diminuição do tráfego no total das receitas e (ii) a redução dos encargos brutos (em 14%), resultante, por um lado, da incorporação de parte das poupanças acordadas com as concessionárias, no âmbito do processo de renegociação das parcerias rodoviárias, e, por outro lado, do efeito de alguns fatores que afetam a comparabilidade face ao ano anterior. Desconsiderando o efeito dos fatores que afetam a comparabilidade dos valores, a variação anual dos encargos líquidos em 2013 representaria ainda assim um decréscimo de 10,7% face ao ano anterior.

---

<sup>25</sup> Os valores de 2013 encontram-se ajustados pela soma do acerto provisório de contas relativo aos 12 meses iniciais de operação, que resultou na devolução à EP de encargos com cobrança de portagens. Os montantes em causa são 1.492 milhares de euros da Beira Litoral/Beira Alta e 1.994 milhares de euros da Interior Norte.

## Quadro 3 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias em 2013

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	2013	2012	Δ 2013/ 2012	2013P	Desvio (%)
<b>Encargos Brutos</b>	<b>804.763</b>	<b>931.863</b>	<b>-14%</b>	<b>721.295</b>	<b>12%</b>
Pagamentos por Disponibilidade <sup>(1)</sup>	769.761	794.638	-3%		
Concessões Estado (inclui ex-SCUT) <sup>(1)</sup>	769.761	794.638	-3%		
Portagem Real	115.217	100.848	14%		
Ex-SCUT	654.544	693.789	-6%		
Encargos Túnel do Marão	-1.367	3.585	-138%		
Reequilíbrios Financeiros Liquidados pela DGTF	0	76.738	-100%		
Custos com serviço de cobrança de portagem	52.334	52.578	0%		
Ex-SCUT <sup>(2)</sup>	51.990	51.852	0%		
Outros	344	726	-53%		
Compensações/REF's	-15.964	4.324	-469%		
Lusoponte	1.096	-1.357	-181%		
Transmontana	-15.700	0	-		
Outros	-1.361	5.681	-124%		
<b>Receitas de Portagem</b>	<b>290.371</b>	<b>256.347</b>	<b>13%</b>	<b>271.849</b>	<b>7%</b>
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	254.552	232.966	9%		
Subconcessões	13.529	4.230	220%		
Outros <sup>(3)</sup>	22.290	19.152	16%		
<b>Encargos Líquidos totais</b>	<b>514.393</b>	<b>675.515</b>	<b>-24%</b>	<b>449.446</b>	<b>14%</b>
<b>Taxa de Cobertura</b>	<b>36%</b>	<b>28%</b>			
<b>Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)</b>	<b>33%</b>	<b>29%</b>			

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

**Notas:** <sup>(1)</sup> Inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT cujos contratos de concessão não foram ainda alterados.<sup>(2)</sup> No caso das concessões Beira Litoral/Beira Alta e Interior Norte, o valor dos “custos com serviço de cobrança de portagem” referente a 2013 encontrava-se influenciado por um acerto provisório de contas relativo aos 12 meses iniciais de operação destas concessões, que resultou na devolução à EP de encargos com cobrança de portagens (nos montantes de 1.492 milhares de euros no caso da Beira Litoral/Beira Alta, e de 1.994 milhares de euros no caso da Interior Norte). Para efeitos de comparabilidade com o ano de 2012 apresentaram-se os valores de 2013 corrigidos dos referidos acertos.<sup>(3)</sup> Inclui proveitos diretos da EP (taxas de gestão, receitas de portagem dos troços da A21 e da A23 que integram a concessão da EP sob gestão direta desta e quiosques/Easytoll). Refira-se que em 2012 o reporte das receitas geradas pela A23 era realizado ao nível da Beira Interior, pelo que por uma questão de comparabilidade optou-se por reclassificar esta receita na rubrica de outros.

No que concerne aos encargos brutos, a redução registada no ano em apreço foi em grande parte determinada pelo efeito da efetivação de parte das já mencionadas poupanças acordadas com as concessionárias no âmbito do processo de renegociação das parcerias rodoviárias<sup>26</sup>, o que se consubstanciou numa diminuição dos pagamentos por disponibilidade, bem como por fatores que condicionam a comparabilidade dos valores, cujo impacto é considerável.

Entre os fatores que afetam a comparabilidade dos valores de 2013 face aos do período anterior destacam-se:

<sup>26</sup> No final de 2013 tinham sido já alcançados acordos preliminares com 7 concessionárias rodoviárias, incluindo as sociedades exploradoras do Grupo Ascendi, a Scutvias e a Norscut.

- O pagamento, apenas em 2012, de compensações devidas pelo Estado Português, no montante de 76,7 milhões de euros, relativas ao investimento realizado pelas concessionárias do Algarve, Beira Interior, Beira Litoral/Beira Alta e Interior Norte na implementação de sistemas de portagem real;
- As compensações pagas em 2012, no valor de cerca de 5,7 milhões de euros, referentes sobretudo às concessões do Oeste (relativa ao pagamento do investimento no alargamento da CRIL/Loures, da responsabilidade da EP), da Beira Interior (relativamente a custos incorridos pela concessionária devido ao atraso na introdução de portagens) e do Norte Litoral (referente a pedidos de REF);
- O recebimento, em 2013, de um montante de 1,4 milhões de euros, referente a trabalhos a menos participados pela EP relativamente ao investimento realizado no alargamento do troço CRIL/Loures da Concessão Oeste;
- O recebimento de 15,7 milhões de euros da sociedade exploradora da subconcessão Transmontana (incluídos na rubrica “outros”), relativos à compensação devida ao concedente, em virtude de alterações ao projeto, que se traduziram numa redução do custo de construção das vias<sup>27</sup>;
- A realização de acertos (que se traduziram num fluxo financeiro positivo para a EP, de cerca de 1,4 milhões de euros) relativos ao Túnel do Marão, cujo contrato de concessão foi rescindido pelo Estado Português durante o ano de 2013.

Desconsiderando o efeito dos mencionados fatores, a evolução dos encargos teria sido diferente, nomeadamente ao nível dos encargos líquidos, onde a taxa de redução dos fluxos financeiros do ano se reduziria dos 24% observados para os 10,7%, refletindo, quer a antecipação de parte das poupanças acordadas com as concessionárias em termos de pagamentos por disponibilidade, no âmbito das renegociações em curso, quer o incremento das receitas de portagem.

Cumprе mencionar, neste contexto, que os pagamentos por disponibilidade realizados durante o ano em análise incorporaram ainda as deduções por indisponibilidade aplicadas pelo IMT, em consequência da indisponibilidade das vias no exercício imediatamente anterior, tendo ascendido estas deduções em 2012 e 2013 a cerca de 10 milhões de euros e 3,8 milhões de euros, respetivamente.

No que respeita às receitas de portagem, releva-se a evolução favorável registada por estas no ano de 2013, tanto no caso das concessões como no caso das subconcessões, sendo o crescimento das receitas especialmente expressivo nestas últimas. De acordo com os dados disponibilizados pelo IMT observa-se, face ao ano de 2012, uma redução generalizada do tráfego (com exceção do quarto trimestre do ano em que se registou uma inversão desta tendência), pelo que o aumento das receitas resulta, essencialmente, do fim das medidas de discriminação positiva nas concessões, substituídas por uma redução das taxas de portagem em outubro de 2012, permitindo este facto compensar o efeito da referida redução de

---

<sup>27</sup> As compensações pagas à EP enquadram-se no disposto na cláusula 91 do contrato de subconcessão.



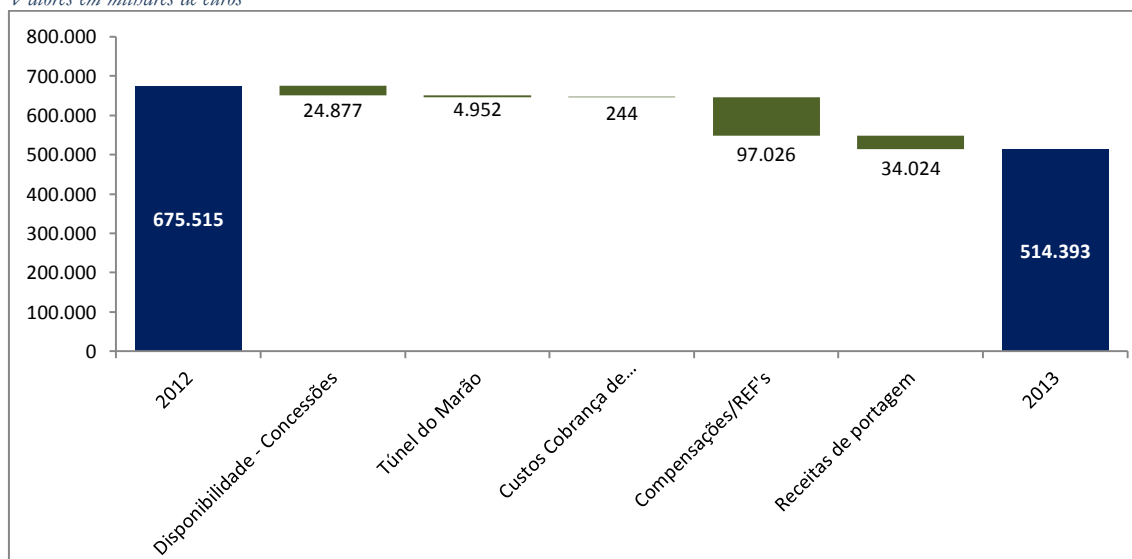
tráfego. Importa ainda realçar que, a evolução das receitas de portagem associadas às subconcessões encontra-se influenciada pela abertura ao tráfego durante 2013 de novos sublanços portajados nas subconcessões Transmontana e Pinhal Interior bem como pela consolidação de novos percursos, nomeadamente, na subconcessão Baixo Tejo.

Face ao previsto no OE2013 constata-se que os encargos líquidos cifraram-se 14% acima do orçamentado, o que decorre, em grande medida, do facto de as poupanças previstas para 2013 no âmbito do processo de renegociação dos contratos de concessão, iniciado no início do ano, não terem sido totalmente capturadas durante este ano, prevendo-se que parte destas poupanças seja apenas efetivada em 2014. Importa realçar, contudo, que o desvio registado nos encargos brutos foi parcialmente mitigado por um crescimento das receitas de portagem 7% acima do projetado no Orçamento de Estado.

No *Gráfico 7* seguinte enunciam-se e quantificam-se os diversos fatores que influenciaram a evolução dos encargos líquidos ocorrida durante o ano de 2013. Da análise deste gráfico depreende-se, em concreto, que os fatores com maior expressão na explicação da evolução destes encargos são essencialmente três: (i) o pagamento, em 2012, da totalidade das compensações devidas pelo investimento realizado pelas concessionárias em pórticos de portagens (não se verificando em 2013 o pagamento de qualquer compensação desta natureza); (ii) a redução, verificada em 2013, dos pagamentos por disponibilidade<sup>28</sup> realizados às concessionárias do Estado, permitida pelo já mencionado efeito das renegociações em curso; (iii) o recebimento, já mencionado, de 15,7 milhões de euros da subconcessionária que explora a subconcessão Transmontana; e (iv) o aumento das receitas de portagem.

Gráfico 7 – Desagregação da evolução dos encargos líquidos entre 2012 e 2013

Valores em milhares de euros



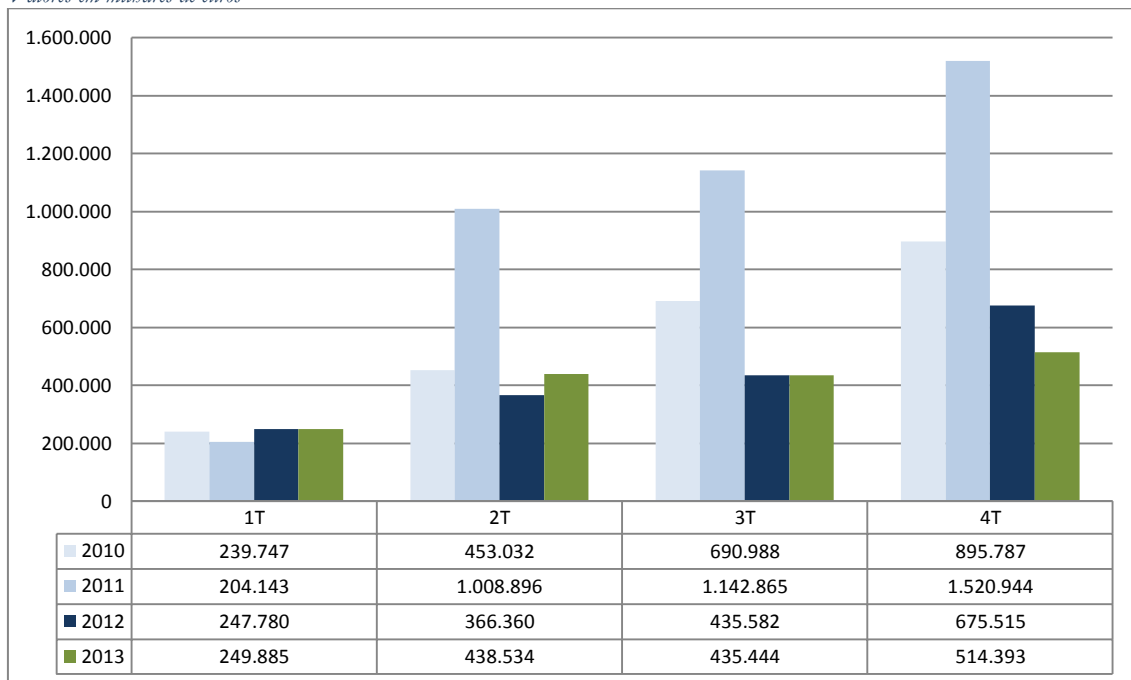
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP e pela DGTF.

<sup>28</sup> Os quais incluem a “remuneração provisória” nos casos em que ela é aplicável.

Conforme se pode constatar no *Gráfico 8* seguinte, os encargos líquidos acumulados com parcerias rodoviárias têm apresentado uma tendência decrescente desde 2011, fruto, essencialmente, da diminuição das compensações pagas às concessionárias, ascendendo estes encargos, em 2013, a somente um terço do montante pago em 2011.

Gráfico 8 – Evolução dos encargos líquidos trimestrais no sector rodoviário comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013)

Valores em milhares de euros



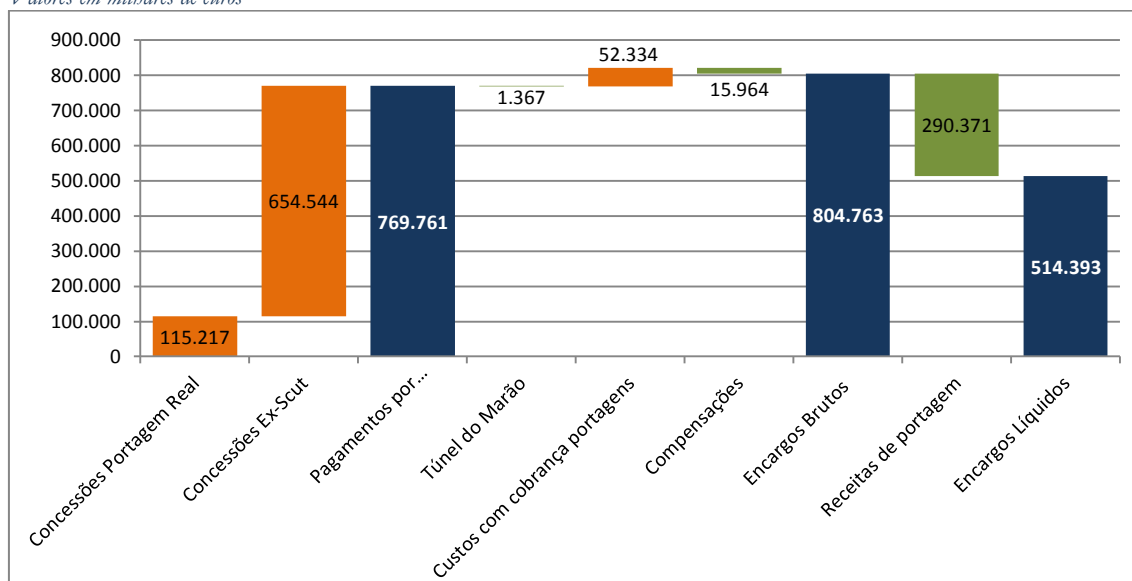
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP e pela DGTf.

Tal como demonstra o *Gráfico 9* seguinte, os encargos brutos assumem diversas naturezas, tendo por base os diferentes modelos de parceria existentes. Os pagamentos por disponibilidade apresentaram, em 2013, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado aproximadamente 96% dos mesmos, o que se justifica não só pelo facto de grande parte das concessões do Estado Português beneficiarem atualmente de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias<sup>29</sup>, mas também pela dilação, prevista contratualmente, dos pagamentos por serviço das subconcessões para o ano de 2014.

<sup>29</sup> 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 em 2013

Valores em milhares de euros



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

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que no ano transato as parcerias mais onerosas para o sector público foram as concessões da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta, que no seu conjunto representaram cerca de 349 milhões de euros, correspondendo a 68% do total de encargos líquidos com as PPP do sector. Refira-se que se prevê que o peso relativo do grupo de concessões do Estado Português sobre a totalidade dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias venha a diminuir em 2014, em virtude do início dos pagamentos às subconcessionárias, prevendo-se que os encargos associados a estas últimas venham a assumir, no final de 2014, um peso de 33% do total dos encargos líquidos, de acordo com o Orçamento de Estado de 2014<sup>30</sup>.

<sup>30</sup> Considerando as últimas estimativas relativas ao ano de 2014, constantes do Relatório do OE2015, estima-se que o peso das subconcessionárias venha a ser de 28,2%.

## Quadro 4 – Encargos líquidos por PPP rodoviária em 2013

Valores em milhares de euros

PPP Rodoviárias	2013	Peso no Total	2012	Δ 2013/2012	2013P	% Desvio
Concessão Algarve	33.168	6%	40.544	-18%	24.133	37%
Concessão Beira Interior	162.479	32%	156.810	4%	99.449	63%
Concessão Interior Norte <sup>(1)</sup>	103.545	20%	124.139	-17%	105.032	-1%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta <sup>(1)</sup>	82.833	16%	158.718	-48%	78.076	6%
Concessão Travessia do Tejo	1.096	0%	-1.357	-181%	1.374	-20%
Concessão Grande Lisboa	11.362	2%	14.933	-24%	8.294	37%
Concessão Oeste	-1.424	0%	2.083	-168%	203	-802%
Concessão Costa de Prata	24.629	5%	64.417	-62%	21.847	13%
Concessão Grande Porto	71.549	14%	84.645	-15%	54.757	31%
Concessão Norte Litoral	37.555	7%	26.731	40%	20.114	87%
Concessão Túnel do Marão	-1.367	0%	3.585	-138%	4.394	-131%
Concessão Norte	40.143	8%	22.924	75%	41.011	-2%
Concessão Brisa	-2.194	0%	-	-	-3.838	-43%
Outros <sup>(2)</sup>	-48.981	-10%	-22.656	116%	-5.401	807%
<b>Total</b>	<b>514.393</b>	<b>100%</b>	<b>675.515</b>	<b>-24%</b>	<b>449.446</b>	<b>14%</b>

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

- Nota:** (1) No caso das concessões Beira Litoral/Beira Alta e Interior Norte, o valor dos “custos com serviço de cobrança de portagem” referente a 2013 encontrava-se influenciado por um acerto provisório de contas relativo aos 12 meses iniciais de operação destas concessões, que resultou na devolução à EP de encargos com cobrança de portagens (nos montantes de 1.492 milhares de euros no caso da Beira Litoral/Beira Alta, e de 1.994 milhares de euros no caso da Interior Norte). Para efeitos de comparabilidade com o ano de 2012 apresentaram-se os valores de 2013 corrigidos dos referidos acertos.
- (2) Inclui receitas ou encargos diretos da EP (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21 e QUIOSQUES/EASYTOLL), a compensação paga pela subconcessionária da AE Transmontana (de cerca de 15,7 milhões de euros), bem como as receitas de portagem das subconcessões (no montante de 13 milhões de euros).

## 3.2.1.3.1 Encargos brutos

Durante o ano de 2013 os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 804.763 milhares de euros, evidenciando um decréscimo de 14% face ao ano anterior. Deve mencionar-se, contudo, que esta redução incorpora o efeito de alguns fatores que afetam a comparabilidade dos dados, nomeadamente (i) o pagamento extraordinário realizado em 2012 (de 76,7 milhões de euros), relativo a compensações devidas pelo Estado Português com referência ao investimento realizado por 4 concessões rodoviárias (Algarve, Beira Interior, Beira Litoral / Beira Alta e Interior Norte) na implementação de sistemas de portagem real, (ii) o recebimento de 15,7 milhões de euros da sociedade exploradora da subconcessão Transmontana, relativos à compensação devida ao concedente, em virtude de alterações ao projeto, que se traduziram numa redução do custo de construção das vias; e (iii) o recebimento de 1,4 milhões de euros da sociedade exploradora da Concessão do Oeste, referentes a trabalhos a menos participados pela EP no alargamento do Troço CRIL/Loures.

À parte dos referidos fatores, a evolução dos encargos reflete essencialmente a realização de pagamentos por conta baseados nos acordos preliminares alcançados no âmbito das renegociações em curso.

Os valores apresentados no *Quadro 5* seguinte incorporam igualmente as deduções aos pagamentos por disponibilidade aplicadas pelo IMT, em virtude da indisponibilidade das

vias nos anos precedentes, que ascenderam em 2013 a 3,8 milhões de euros, com particular incidência na concessão Costa de Prata, e em 2012 a 10 milhões de euros, sendo a maior dedução aplicada à concessão Norte Litoral (cerca de 6 milhões de euros). Destaque-se que o maior valor de deduções aplicado em 2012 reflete o facto de as deduções aplicadas nesse exercício se referirem à indisponibilidade das vias nos anos de 2010 e 2011.

#### Quadro 5 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária em 2013

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	2013	Peso no Total	2012	Δ 2013/2012
Concessão Algarve	56.807	7%	60.959	-7%
Concessão Beira Interior	185.524	23%	178.028	4%
Concessão Interior Norte <sup>(1)</sup>	119.487	15%	138.950	-14%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta <sup>(1)</sup>	125.314	16%	196.516	-36%
Concessão Travessia do Tejo	1.096	0%	-1.357	-181%
Concessão Grande Lisboa	20.253	3%	24.013	-16%
Concessão Oeste	-1.424	0%	2.083	-168%
Concessão Costa de Prata	56.473	7%	93.306	-39%
Concessão Grande Porto	96.338	12%	106.679	-10%
Concessão Norte Litoral	66.654	8%	51.539	29%
Concessão Túnel do Marão	-1.367	0%	3.585	-138%
Concessão Norte	94.964	12%	76.835	24%
Outros <sup>(2)</sup>	-15.356	-2%	726	-2216%
<b>TOTAL</b>	<b>804.763</b>	<b>100%</b>	<b>931.863</b>	<b>-14%</b>

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

**Nota:** <sup>(1)</sup> No caso das concessões Beira Litoral/Beira Alta e Interior Norte, o valor dos “custos com serviço de cobrança de portagem” referente a 2013 encontrava-se influenciado por um acerto provisório de contas relativo aos 12 meses iniciais de operação destas concessões, que resultou na devolução à EP de encargos com cobrança de portagens (nos montantes de 1.492 milhares de euros no caso da Beira Litoral/Beira Alta, e de 1.994 milhares de euros no caso da Interior Norte). Para efeitos de comparabilidade com o ano de 2012 apresentaram-se os valores de 2013 corrigidos dos referidos acertos.

<sup>(2)</sup> Inclui encargos diretos da EP, (troços da A23 e A21), bem como a compensação paga pela subconcessão Transmontana

<sup>(3)</sup> Os encargos brutos de sinal negativo representam fluxos financeiros positivos para o sector público (através da EP), decorrentes de compensações/acertos.

Em termos de distribuição dos encargos brutos por PPP merecem destaque os seguintes factos:

- A Concessão Norte Litoral e a Concessão Norte apresentaram um crescimento significativo dos encargos brutos em 2013 face a 2012, de 29% e de 24% respetivamente, resultante da evolução das tarifas diárias de disponibilidade, prevista contratualmente – e, por tanto, devidamente orçamentada. Estas tarifas estão associadas à cadência do serviço da dívida dos respetivos contratos de financiamento das concessionárias e podem, portanto, apresentar variações de ano para ano<sup>31</sup>;

<sup>31</sup> A mecânica contratual das tarifas diárias de disponibilidade e dos pagamentos às concessionárias foi já referida no “Boletim PPP do 2.º trimestre de 2013”, publicado pela UTAP.

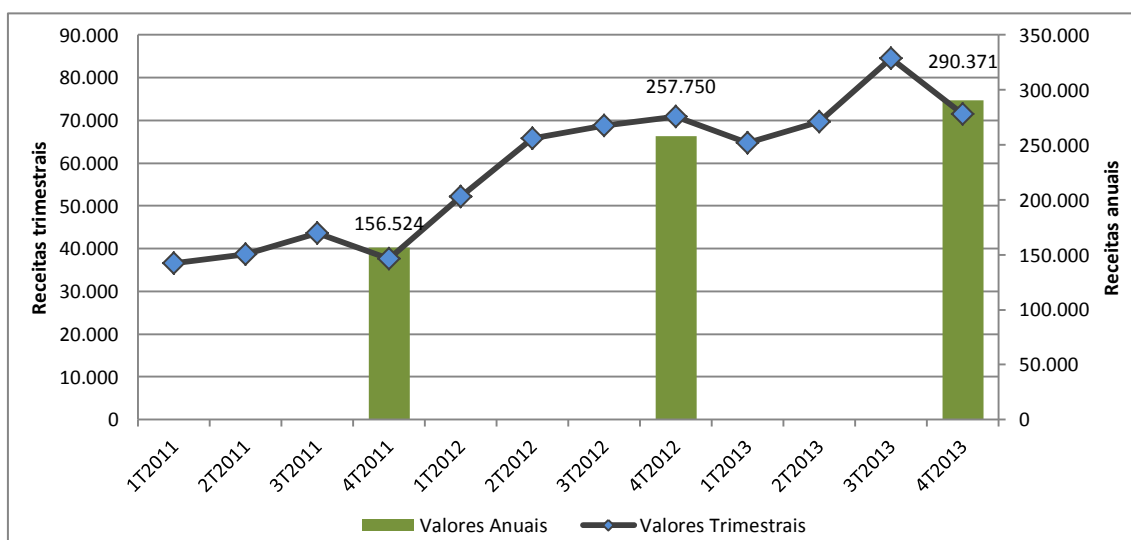
- Nas Concessões Interior Norte, Beira Litoral / Beira Alta, Grande Lisboa, Costa de Prata e Grande Porto verificou-se uma redução significativa dos encargos brutos em 2013, refletindo uma antecipação do resultado final do processo de renegociações dos contratos em curso. Atendendo ao facto das negociações não terem podido ser concluídas até ao fecho do ano de 2013, o efeito financeiro da referida redução ficou, ainda assim, aquém dos valores previstos no OE 2013, o qual foi elaborado tendo por pressuposto a conclusão do processo negocial no ano de referência;
- No caso das concessões Oeste e Travessia do Tejo, os encargos brutos apresentados, tanto em 2012 como em 2013, referem-se apenas a compensações/acertos pontuais realizados com as concessionárias, uma vez que, tratando-se de concessões de portagem real, estas não representam um encargo recorrente para o sector público;
- Relativamente ao Túnel do Marão, cumpre destacar que, em 2013, em virtude da rescisão do respetivo contrato de concessão, os fluxos financeiros gerados por esta concessão foram de sinal positivo, representando portanto uma receita para a EP, relativa a acertos realizados no seguimento da mencionada rescisão.

### 3.2.1.3.2 Receitas de portagem

No que diz respeito às receitas de portagem geradas pelas concessões rodoviárias, importa mencionar que, durante o ano de 2013, o valor obtido pelo sector público ascendeu a 290.371 milhares de euros (*Gráfico 10* seguinte), evidenciando um crescimento de 13% relativamente ao período anterior, explicado, no caso das concessões, pelo efeito do fim das medidas de discriminação positiva, substituídas por uma redução das taxas de portagem em outubro de 2012. Por outro lado, e no que concerne às subconcessões, o aumento das receitas de portagem espelha sobretudo o impacto da entrada em serviço, em 2013, de novos sublanços portajados nas subconcessões Transmontana e Pinhal Interior, bem como a consolidação de novos percursos, nomeadamente, na subconcessão Baixo Tejo.

Gráfico 10 – Evolução das receitas anuais e trimestrais no sector rodoviário

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP

Conforme se constata a partir da análise do *Gráfico 10* anterior, entre o início de 2011 e o final de 2013, assistiu-se a uma tendência de aumento sustentado das receitas provenientes da cobrança de portagens nas PPP do sector rodoviário. Esta evolução foi influenciada por fatores não diretamente relacionados com a evolução do tráfego, destacando-se, nomeadamente, o aumento do número de vias portajadas ocorrido a partir de dezembro de 2011, bem como o fim das medidas de discriminação positiva para os residentes nas zonas de influência de algumas das concessões (substituídas por uma redução das taxas de portagem em outubro de 2012). Estes fatores permitiram colmatar a quebra de tráfego que se fez sentir após a introdução de portagens na rede concessionada a partir de meados de 2010.

Comparando as receitas obtidas em 2013 com o ano anterior, observa-se um crescimento generalizado em praticamente todas as parcerias (com exceção da concessão de portagem real da Grande Lisboa), como se demonstra no *Quadro 6* seguinte, o qual apresenta as receitas totais obtidas por concessão/subconcessão e a comparação com o período

anterior. Cabe destacar o elevado peso que assumem as receitas das concessões do Norte (com 54.822 milhares de euros) e da Beira Litoral/Beira Alta (com 43.712 milhares de euros), que representaram, em conjunto, 34% da receita total gerada em 2013.

Considerando que, por um lado as taxas de portagem não foram atualizadas, e, por outro lado, o tráfego médio diário registou uma diminuição entre 2012 e 2013, de cerca de 4%, tal como o demonstram os dados do IMT (de acordo com o *Gráfico 6*), o aumento das receitas de portagem verificado em 2013 (face a 2012), explica-se essencialmente por dois fatores: (i) pelo efeito do fim das medidas de discriminação positiva nas ex-SCUT, substituídas por uma redução das taxas de portagem em outubro de 2012 e (ii) o impacto da entrada em serviço, em 2013, de novos sublanços portajados nas subconcessões Transmontana e Pinhal Interior, bem como a consolidação de novos percursos, nomeadamente, na subconcessão Baixo Tejo

Em termos de variação das receitas por PPP, salienta-se o crescimento da receita relativa às concessões Beira Litoral/Beira Alta e Norte Litoral e às subconcessões Pinhal Interior, Transmontana e Baixo Tejo. No caso da generalidade das concessões ex-SCUT, o incremento das receitas incorpora, em grande medida, o já referido fim das medidas de discriminação positiva, ocorrido em meados de 2012. Já no que respeita às subconcessões o expressivo crescimento das receitas reflete, por um lado, o facto de estas infraestruturas se encontrarem ainda numa fase de *ramp-up*, devido à sua entrada em operação mais recente, e, por outro lado, o efeito da introdução de novos troços portajados, nomeadamente nas subconcessões Pinhal Interior e Transmontana.

#### Quadro 6 – Proveitos por PPP rodoviária em 2013

Valores em milhares de euros

Proveitos	2013	Peso no Total	2012	$\Delta$ 2013/2012
Concessão Algarve	23.639	8%	20.415	16%
Concessão Beira Interior <sup>(1)</sup>	23.045	8%	21.219	9%
Concessão Interior Norte	15.942	5%	14.810	8%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta <sup>(1)</sup>	42.482	15%	37.798	12%
Concessão Grande Lisboa	8.891	3%	9.081	-2%
Concessão Costa de Prata	31.844	11%	28.889	10%
Concessão Grande Porto	24.789	9%	22.034	13%
Concessão Norte Litoral	29.099	10%	24.808	17%
Concessão Norte	54.822	19%	53.911	2%
Concessão Brisa	2.194	1%	0	-
Subconcessão Transmontana	480	0%	154	212%
Subconcessão Pinhal Interior	7.697	3%	1.729	345%
Subconcessão Litoral Oeste	1.806	1%	1.454	24%
Subconcessão Baixo Tejo	3.546	1%	894	297%
Outros <sup>(2)</sup>	20.095	7%	19.152	5%
<b>TOTAL</b>	<b>290.371</b>	<b>100%</b>	<b>256.347</b>	<b>13%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP

**Nota:** <sup>(1)</sup> Em 2012 o reporte dos proveitos gerados pela A23 era ainda efetuado ao nível da Beira Interior, pelo que optou-se por expurgar este efeito, incluindo estas receitas na rubrica de outros

<sup>(2)</sup> Inclui proveitos diretos da EP (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21 e quiosques/EASYTOLL).



### 3.2.1.3.3 Nível de cobertura dos encargos

Da análise cruzada entre os encargos brutos correntes e as receitas obtidas por PPP rodoviária confirma-se que, não obstante o crescimento das receitas de portagem e o decréscimo dos encargos brutos, observados no ano de 2013, os proveitos gerados pelas concessões permanecem ainda insuficientes para assegurar a cobertura dos encargos suportados anualmente pelo sector público relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração. No exercício de 2013, o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 36% (ver *Quadro 7* seguinte), um valor 8 pontos percentuais acima do registado em 2012 (28%).

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, da Grande Lisboa, do Norte e do Norte Litoral, todas com taxas de cobertura dos encargos acima dos 40%. Inversamente há a destacar as concessões Beira Interior e Interior Norte, as quais demonstram uma reduzida taxa de cobertura, assegurando as suas receitas de portagem apenas 12% e 13% dos respetivos encargos, a que não será estranho o carácter de “interioridade” que caracteriza estas concessões. Destaque-se ainda os reduzidos níveis de cobertura dos encargos das subconcessões da EP, os quais podem, contudo, ser explicados pelo facto de estas infraestruturas terem entrado em operação mais recentemente, encontrando-se, portanto, ainda o seu tráfego numa fase de “*ramp up*”.

## Quadro 7 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais acumulados em 2013

*Valores em milhares de euros*

Proveitos/Encargos	Encargos	Proveitos	Défice	Tx Cobertura 2013	Tx Cobertura 2012
Concessão Algarve	56.807	23.639	33.168	42%	33%
Concessão Beira Interior	185.524	23.045	162.479	12%	12%
Concessão Interior Norte	119.487	15.942	103.545	13%	11%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	125.314	42.482	82.833	34%	19%
Concessão Travessia do Tejo	1.096	0	1.096	--	--
Concessão Grande Lisboa	20.253	8.891	11.362	44%	38%
Concessão Oeste	-1.424	0	-1.424	--	--
Concessão Costa de Prata	56.473	31.844	24.629	56%	31%
Concessão Grande Porto	96.338	24.789	71.549	26%	21%
Concessão Norte Litoral	66.654	29.099	37.555	44%	48%
Concessão Norte	94.964	54.822	40.143	58%	70%
Outros (1)	-16.723	35.819	-52.542	--	--
<b>TOTAL 2013</b>	<b>804.763</b>	<b>290.371</b>	<b>514.393</b>	<b>36%</b>	<b>28%</b>
<b>TOTAL 2012</b>	<b>933.266</b>	<b>257.750</b>	<b>675.516</b>		
<b>Δ T2013/T2012</b>	<b>-14%</b>	<b>13%</b>	<b>-24%</b>		

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP

Nota: (1) Inclui encargos e proveitos diretos da EP (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21, QUIOSQUES/EASYTOLL), bem como os relacionados com a concessão Brisa, Túnel do Marão e a compensação extraordinária paga pela subconcessionária Transmontana.

### 3.2.2 Sector Ferroviário

#### 3.2.2.1 *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 concessão<sup>32</sup>. 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 de 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 concessionária<sup>33</sup> 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 assentam, essencialmente, nas 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 pedido<sup>34</sup>.

<sup>32</sup> A MST é a única parceria para o qual existe um mecanismo de garantia de tráfego por parte do Estado Português.

<sup>33</sup> Após terem sido eliminadas, em 2011, as compensações financeiras a pagar pelo Estado à concessionária, de acordo com o Decreto-Lei n.º 138-B/2010, de 28 de Dezembro.

<sup>34</sup> O valor peticionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012 (inclusive).

### 3.2.2.2 *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 km<sup>35</sup>. Durante o ano 2013, viajaram nos comboios Fertagus 19 milhões de passageiros, dos quais 81% são clientes regulares da Empresa. Este valor representa, face ao ano anterior, um decréscimo do número de passageiros da ordem dos 8%<sup>36</sup>. Cumpre contudo mencionar que esta parceria não representa qualquer tipo de encargo recorrente para o sector público, pelo que o risco de procura é 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 2013 verificou-se uma redução superior a 5% na procura efetiva da concessão (medida em passageiros-km). No caso desta concessão, as reduções da procura podem repercutir-se num aumento 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 concessionária<sup>37</sup>.

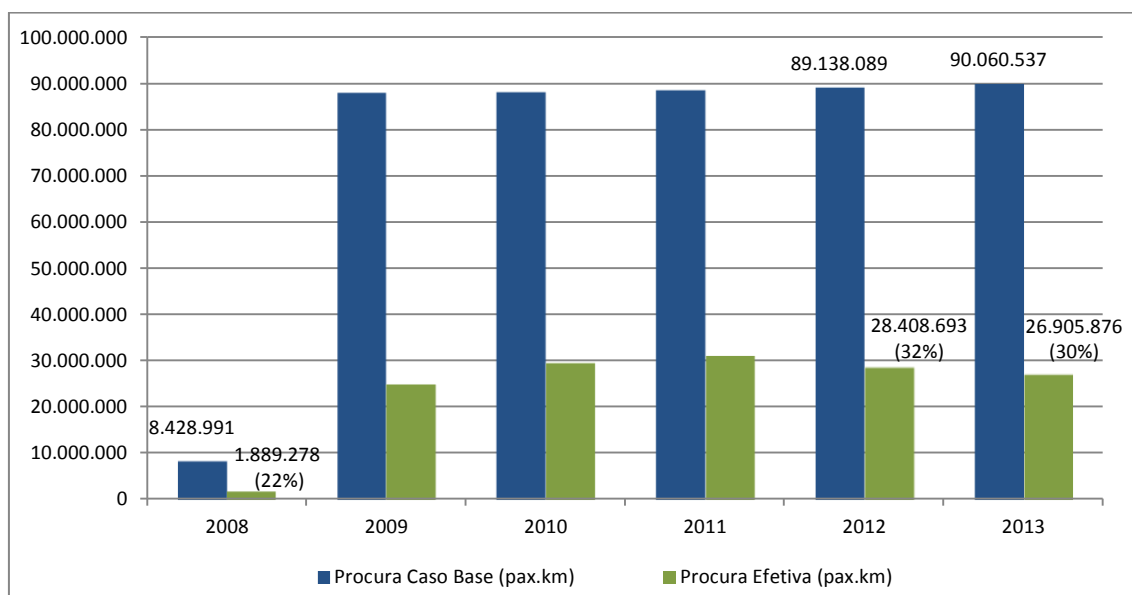
---

<sup>35</sup> Dez estações na Margem Sul: Setúbal, Palmela, Venda do Alcaide, Pinhal Novo, Penalva, Coina, Fogueteiro, Foros de Amora, Corroios e Pragal; e quatro na Margem Norte: Campolide, Sete Rios, Entrecampos e Roma-Areeiro.

<sup>36</sup> Dados proporcionados pelo Relatório e Contas de 2013 da Fertagus.

<sup>37</sup> O valor das compensações é apresentado e analisado em pormenor de seguida.

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



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

No atual contexto de crise económica poderia esperar-se um movimento acentuado de transferência de utilizadores de viatura própria para a rede de transporte ferroviária suburbana. Contudo, tal não se terá verificado, tendo em conta a quebra na procura, registada entre 2011 e 2013.

Admite-se que, associada a esta quebra possa estar o efeito do aumento acentuado do número de desempregados, que terá contribuído para a diminuição do número de utilizadores de transportes públicos pendulares. Adicionalmente, o aumento tarifário extraordinário ocorrido em meados de 2011 poderá também ter contribuído para esta quebra

### 3.2.2.3 Evolução dos fluxos financeiros

#### Quadro 8 – Encargos líquidos por concessão ferroviária em 2013

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	2013	Peso no Total	2012	Δ 2013 / 2012	2013P	% Desvio
Concessão do MST	10.429	100%	5.981	74%	8.870	18%
Concessão Eixo Norte/Sul	-2	0%	-825	-100%	3.175	-100%
Concessão AVF PPP2 (*)	0	0%	12.224	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>10.427</b>	<b>100%</b>	<b>17.379</b>	<b>-40%</b>	<b>12.045</b>	<b>-13%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e dados constantes do Relatório OE2013

No ano em apreço, os fluxos financeiros do sector ferroviário, no valor de 10.427 milhares de euros, dizem respeito, na sua quase totalidade, aos encargos com a concessão do MST (com exceção de 2 milhares de euros referentes a penalidades pagas ao Estado pela Concessão Eixo Norte/Sul). De salientar que no ano anterior o valor total de encargos com as parcerias ferroviárias encontrava-se influenciado pelo pagamento extraordinário de indemnizações aos agrupamentos concorrentes da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão), no montante total de 12.224 milhares de euros, na sequência da decisão de não adjudicação do respetivo contrato. Este pagamento extraordinário, realizado em 2012, justifica o facto de a evolução dos encargos verificada entre 2012 e 2013 ter sido negativa, em cerca de 40%.

Cumprе contudo mencionar que, excluindo o efeito do referido pagamento extraordinário (no ano de 2012), que afeta a comparabilidade dos valores, no ano em apreço os encargos brutos do sector ferroviário (excluindo as penalidades aplicadas à Concessão Eixo Norte/Sul) teriam registado um aumento (ao invés de um decréscimo) bastante expressivo, da ordem dos 74%, explicado na totalidade pelos encargos com a concessão MST, relativos ao pagamento das compensações (previstas contratualmente) decorrentes dos desvios verificados entre o nível de tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão.

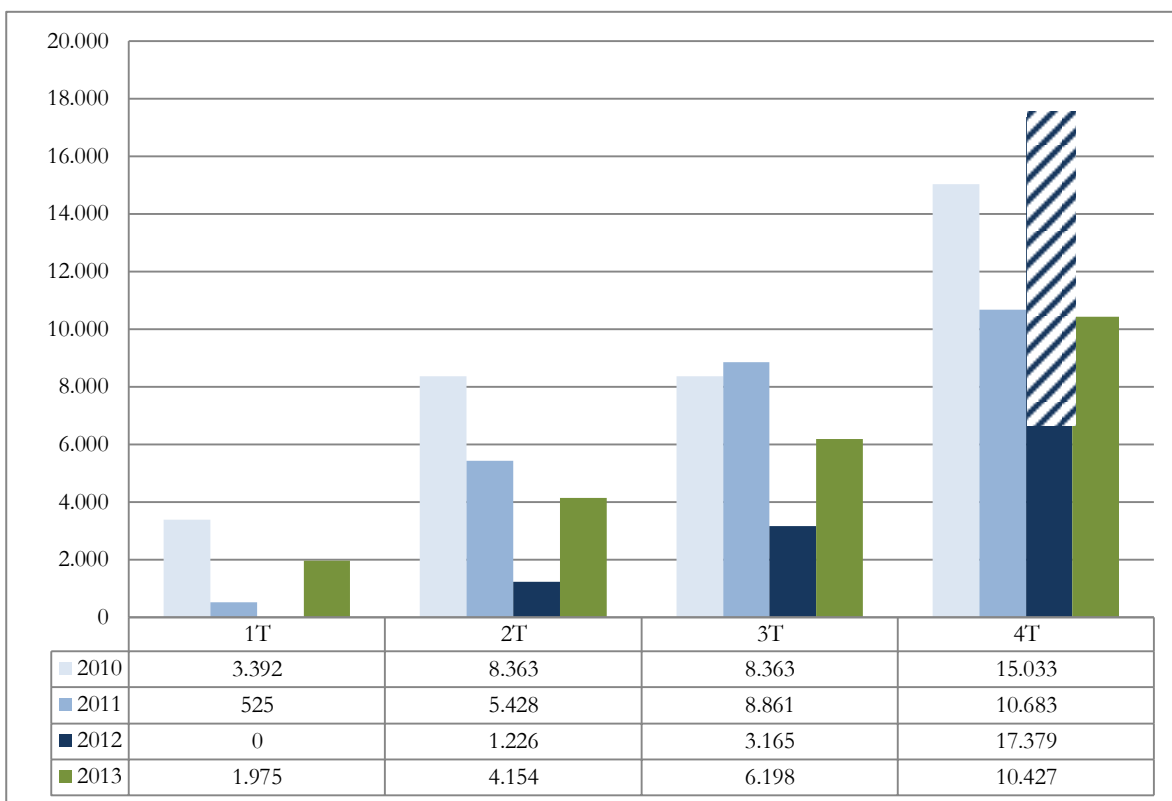
Este forte aumento dos encargos relativos ao MST explica-se fundamentalmente por duas ordens de razão. Por um lado, as compensações pagas (por insuficiência de procura) no ano de 2012 não correspondem a um ano completo de atividade da concessionária. Por outro lado, no ano de 2013 foi recuperado algum atraso existente, tendo sido assim pagas faturas correspondentes a mais do que um ano de atividade. Com efeito, os valores apresentados pela concessionária para pagamento obedecem a um processo de controlo e fiscalização, que determina a ocorrência de atrasos nas liquidações previstas. Deste modo, a regularização dos pagamentos à Concessionária, referentes ao 2.º semestre de 2012, apenas teve lugar em 2013.

Adicionalmente, os fluxos financeiros pagos nos dois anos em análise, referindo-se a valores efetivamente liquidados (e não apenas faturados) e correspondendo a trimestres não necessariamente coincidentes, encontram-se ainda influenciados pelo carácter de sazonalidade que caracteriza o tráfego da concessão.

Apresentam-se, no *Gráfico 12* 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 (2010 a 2013)**

*Valores em milhares de euros*



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

**Nota:** A zona sombreada a azul corresponde ao pagamento de indemnizações aos agrupamentos concorrentes da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão), devido à decisão de não adjudicação do contrato, efetuado em dezembro de 2012.

### 3.2.3 Sector da Saúde

#### 3.2.3.1 *Tipologia dos fluxos financeiros*

No sector da saúde, o modelo de parceria tem assentado, essencialmente (com exceção do CMFRS), 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:

- 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 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 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.



### ***3.2.3.2 Evolução da procura***

Em 2013 assistiu-se a um aumento generalizado da produção contratada nas unidades hospitalares em regime de PPP.

No Hospital de Braga o aumento da produção foi visível em praticamente todas as linhas de atividade, destacando-se as unidades de Internamento, Ambulatório Cirúrgico e Ambulatório Médico, onde se verificou um crescimento de cerca de 24% em termos de número de doentes equivalentes. As mencionadas unidades representaram, em conjunto, em 2013, cerca de 69% do total dos pagamentos contratuais realizados à entidade gestora.

No caso do Hospital de Cascais, com exceção da unidade de Hospital de Dia de Psiquiatria e da Rede Nacional de Cuidados Continuados Integrados (“RNCCI”), todas as restantes unidades clínicas registaram um incremento do nível de produção contratada, destacando-se nomeadamente as unidades de Internamento e Cirurgia do Ambulatório, onde se observou um aumento do número de doentes equivalentes da ordem dos 18%.

No Hospital de Loures, o aumento da produção registado em praticamente todas as linhas de atividade (com exceção do Hospital de Dia) espelha, em grande medida, o facto de 2013 ter sido o primeiro ano completo de atividade do hospital, depois da sua entrada em operação, em 19 de janeiro de 2012.

Relativamente ao Hospital de Vila Franca de Xira cumpre mencionar que, no ano de 2013, à semelhança do verificado nas demais unidades hospitalares em regime de PPP, também se assistiu a uma tendência de crescimento da produção, sendo contudo de salientar a diminuição verificada no serviço de urgência, onde a produção contratada registou uma contração da ordem dos 11%.

### 3.2.3.3 Evolução dos fluxos financeiros

No exercício de 2013 os encargos com as parcerias da saúde registaram um aumento de 23% face ao ano precedente (ver *Quadro 9* seguinte), ascendendo a 401.061 milhares de euros. Para este crescimento contribuíram decisivamente, por um lado, o aumento da atividade clínica dos estabelecimentos e consequente aumento dos respetivos encargos (em cerca de 16%), face ao período anterior, e, por outro lado, a entrada em funcionamento do novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira no 2.º trimestre de 2013, a qual foi determinante para o expressivo aumento (de 62%) registado, no ano em análise, ao nível dos encargos do sector público com a vertente infraestrutural. Adicionalmente, cumpre destacar que, o mencionado aumento dos encargos globais com as PPP da saúde, no ano de 2013, incorpora também o efeito de alguns fatores que afetam a comparabilidade dos respetivos valores, nomeadamente:

- O fim da parceria do CMFRS em novembro de 2013, tendo a ARS Algarve passado a assumir diretamente a gestão do Centro<sup>38</sup>;
- A realização, em 2013, de acertos de reconciliação referentes à atividade desenvolvida pela EG Estabelecimento do Hospital de Vila Franca de Xira nos anos de 2011 e 2012. De acordo com o disposto no contrato de gestão, o acerto de contas relativo a um determinado ano deverá ser encerrado até ao final do primeiro semestre do ano seguinte. Não obstante, devido a atrasos no apuramento do valor de reconciliação relativamente à atividade de 2011 (que se traduziu num fluxo financeiro positivo para o sector público), este foi apenas realizado em 2013 (e não em 2012, tal como previsto no contrato de gestão);
- O pagamento, em 2013, do valor de reconciliação relativo à atividade da EG Estabelecimento do Hospital de Braga no período 2009-2012. Refira-se que a reconciliação final de contas apresentou um atraso significativo tendo as questões pendentes para reconciliação da atividade desde o início da operação (em 2009) sido totalmente saldadas apenas em 2013, pelo que não houve lugar ao pagamento de qualquer valor de reconciliação em 2012; e,
- O pagamento de reconciliação referente à atividade de 2012 da EG Edifício do Hospital de Loures, que não apresenta correspondência em 2012, uma vez que o edifício hospitalar entrou em operação apenas em 2012.

Expurgando o impacto dos eventos supramencionados, em 2013 os encargos com as PPP do sector da saúde teriam registado um crescimento inferior, da ordem dos 9,7%, refletindo, essencialmente, o aumento da produção verificado nas várias unidades hospitalares, as revisões de preços por via da atualização prevista contratualmente com base no IPC, bem como as variações contempladas contratualmente ao nível dos valores da componente fixa da remuneração anual das EG Edifício.

---

<sup>38</sup> A ARS Algarve assumiu a gestão do CMFRS, na sequência do fim do Contrato de Gestão do Centro.

## Quadro 9 – Encargos com as PPP do sector da saúde no ano de 2013

*Valores em milhares de euros*

PPP Saúde	2013	Peso no Total	2012	Δ 2013/2012
<b>Hospitais PPP - Estabelecimentos</b>	<b>323.802</b>	<b>81%</b>	<b>278.627</b>	<b>16%</b>
Pagamentos Contratuais	286.069	71%	260.353	10%
CA SNS	10.848	3%	15.642	-31%
CMFRS	6.496	2%	7.261	-11%
Hospitais PPP	268.725	67%	237.450	13%
Protocolos (Hospitais PPP)	14.371	4%	10.669	35%
Pagamentos de Reconciliação	23.362	6%	7.605	207%
<b>Hospitais PPP - Edifícios</b>	<b>77.259</b>	<b>19%</b>	<b>47.793</b>	<b>62%</b>
Pagamentos Contratuais	72.314	18%	44.805	61%
Pagamentos de Reconciliação	4.945	1%	2.988	65%
<b>Encargos Totais</b>	<b>401.061</b>	<b>100%</b>	<b>326.420</b>	<b>23%</b>

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

Destaque-se ainda que, no período em análise, 4% dos pagamentos realizados às PPP da saúde referiam-se a custos de protocolos celebrados com as entidades gestoras dos estabelecimentos para prestação de cuidados específicos adicionais não contemplados nos contratos de parceria. Estes protocolos, apesar de não considerados nos contratos de parceria, são sujeitos a um processo de renegociação anual e submetidos a visto prévio do Tribunal de Contas.

Em termos de execução orçamental, importa mencionar que, no ano agora em análise, os encargos anuais relativos às PPP da saúde apresentaram um desvio global de 7% face ao previsto no Relatório do OE 2013. O mencionado desvio é explicado apenas pelo comportamento dos encargos relativos ao Hospital de Braga e ao Hospital de Cascais, uma vez que, nas demais parcerias, foram apresentados encargos efetivos inferiores aos projetados.

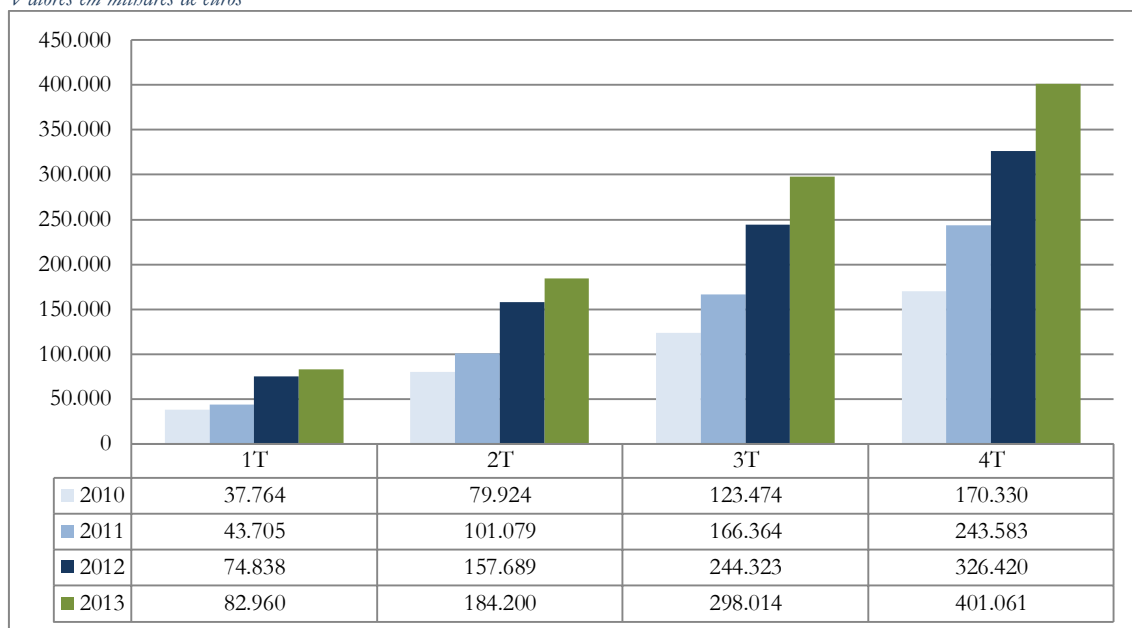
À semelhança do observado no ano anterior, em 2013, os encargos com a atividade das EG Estabelecimento representaram a grande maioria (cerca de 81%) dos encargos globais com as parcerias da saúde (sendo os restantes 19% relativos aos encargos com as infraestruturas hospitalares), registando um crescimento de 16% face ao período homólogo. Este crescimento é explicado, essencialmente, pelo incremento da produção dos hospitais, verificado tanto ao nível dos serviços contratados, como no âmbito dos serviços protocolados (onde se observou uma variação de aproximadamente 35% dos encargos associados), bem como pelo expressivo aumento dos pagamentos de reconciliação (sendo parte deste acréscimo justificado pelo já referido efeito de regularizações ocorridas nos hospitais de Braga e de Vila Franca de Xira, relativamente a acertos referentes a períodos anteriores).

Cumprido contudo mencionar que o CA SNS e o CMFRS mantiveram-se como exceções à tendência de crescimento dos encargos globais com as parcerias da saúde, registando-se em

ambos uma diminuição dos encargos do sector público no ano em apreço. No caso do CA SNS, a evolução verificada justificou-se em parte pelos descontos obtidos junto da operadora (a partir de março de 2013).

Gráfico 13 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013)

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS

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 entrada progressiva em operação das diferentes unidades hospitalares em regime de PPP, sendo igualmente de salientar que 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 10 – Encargos por PPP no sector da saúde em 2013

*Valores em milhares de euros*

PPP Saúde	2013	Peso no Total	2012	Δ 2013/2012	2013P	% Desvio
<b>CA SNS</b>	<b>10.848</b>	<b>3%</b>	<b>15.642</b>	<b>-31%</b>	<b>11.202</b>	<b>-3%</b>
<b>CMFRS</b>	<b>6.496</b>	<b>2%</b>	<b>7.261</b>	<b>-11%</b>	<b>6.686</b>	<b>-3%</b>
<b>H. Cascais</b>	<b>75.350</b>	<b>19%</b>	<b>65.253</b>	<b>15%</b>	<b>65.954</b>	<b>14%</b>
EG Estabelecimento	66.681	17%	56.772	17%	57.425	16%
EG Edifício	8.668	2%	8.481	2%	8.530	2%
<b>H. Braga</b>	<b>151.969</b>	<b>38%</b>	<b>124.683</b>	<b>22%</b>	<b>132.650</b>	<b>15%</b>
EG Estabelecimento	123.956	31%	97.638	27%	104.999	18%
EG Edifício	28.013	7%	27.044	4%	27.651	1%
<b>H. Loures</b>	<b>80.458</b>	<b>20%</b>	<b>65.334</b>	<b>23%</b>	<b>81.987</b>	<b>-2%</b>
EG Estabelecimento	66.652	17%	53.066	26%	68.854	-3%
EG Edifício	13.806	3%	12.268	13%	13.132	5%
<b>H. VFXira</b>	<b>75.940</b>	<b>19%</b>	<b>48.248</b>	<b>57%</b>	<b>77.740</b>	<b>-2%</b>
EG Estabelecimento	49.169	12%	48.248	2%	53.164	-8%
EG Edifício	26.771	7%	0	-	24.576	9%
<b>TOTAL</b>	<b>401.061</b>	<b>100%</b>	<b>326.420</b>	<b>23%</b>	<b>376.219</b>	<b>7%</b>
<b>Estabelecimentos</b>	<b>323.802</b>	<b>81%</b>	<b>278.627</b>	<b>16%</b>	<b>302.330</b>	<b>7%</b>
<b>Infraestruturas</b>	<b>77.259</b>	<b>19%</b>	<b>47.793</b>	<b>62%</b>	<b>73.889</b>	<b>5%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS

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

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

O *Quadro 10* anterior apresenta, em pormenor, a evolução dos encargos, por PPP, em 2013 e a respetiva comparação com o ano anterior. Da sua análise, e tendo presente os já referidos fatores que afetam a respetiva comparabilidade dos valores, é possível concluir o seguinte:

- No Hospital de Cascais os encargos totais apresentaram um crescimento de 15%, explicado, sobretudo, pela variação (de 17%) ocorrida ao nível dos encargos da EG Estabelecimento, a qual, por sua vez, foi devida, por um lado, ao aumento da produção hospitalar (e à revisão dos preços dos serviços clínicos em função do IPC, de acordo com o disposto no contrato de gestão) e, por outro lado, ao facto de os pagamentos de reconciliação realizados em 2013 (referentes à atividade do ano anterior<sup>39</sup>) terem sido superiores aos verificados em 2012, em cerca de 19%. No caso da EG Edifício, o crescimento dos encargos foi apenas de 2%, tendo

<sup>39</sup> Os pagamentos de reconciliação referem-se ao acerto de contas, decorrente da diferença existentes num determinado ano, entre a produção efetiva e a produção contratada, devendo este pagamento ser realizado até ao fim do primeiro semestre do ano seguinte, de acordo com o estipulado no contrato de gestão.

sido este decorrente do ajustamento da remuneração em linha com o previsto contratualmente<sup>40</sup>;

- No Hospital de Braga o crescimento de 22% dos encargos totais face ao ano precedente é explicado em grande parte pelo incremento verificado ao nível da EG Estabelecimento (de 27 %), o qual, por sua vez incorpora o efeito acumulado (i) do aumento dos pagamentos contratuais (em 11%), justificado sobretudo pelo incremento da produção hospitalar (bem como pela revisão dos preços em função do IPC); (ii) do pagamento, em 2013, dos valores de reconciliação relativos à atividade da entidade gestora nos anos de 2009 a 2012 (por contraponto com o exercício de 2012 em que não se registou o pagamento de quaisquer valores de reconciliação); e, (iii) dos pagamentos relativos ao Protocolo celebrado, em 2013, entre os parceiros público e privado para a prestação de cuidados de saúde a doentes com VIH/SIDA no Hospital de Braga, pagamentos estes que não tiveram, portanto, qualquer correspondência em 2012;
- No Hospital de Loures os encargos registaram um incremento da ordem dos 23%, tendo sido este relativo (i) à EG Estabelecimento, que apresentou encargos superiores aos do período anterior (em cerca de 26%), por via essencialmente do aumento da produção da unidade hospitalar (importa mencionar a este respeito que 2013 foi o primeiro ano completo de atividade do hospital); e (ii) à EG Edifício, cujo aumento dos encargos (em 13%) prende-se fundamentalmente com o pagamento, em 2013, dos valores de reconciliação referentes à atividade de 2012, o qual não encontra paralelo em 2012, uma vez que o edifício hospitalar apenas entrou em operação em 2012;
- No Hospital de Vila Franca de Xira verificou-se um crescimento expressivo dos encargos globais do sector público no ano em apreço (de cerca de 57%), o qual é explicado na sua quase totalidade pelo início dos pagamentos à EG Edifício, no seguimento da entrada em funcionamento do novo edifício hospitalar no segundo trimestre de 2013 (em substituição do antigo hospital, de gestão pública);
- A parceria CA SNS apresentou, em 2013, um decréscimo dos encargos globais do parceiro público, na ordem dos 31%, permitido em virtude de descontos obtidos junto da operadora, a partir de março de 2013. Importa mencionar que se encontrava previsto que esta parceria terminasse no final de 2013, o que apenas se veio a verificar no segundo trimestre de 2014, tendo sido as respetivas operações transferidas para o novo contrato do SNS (de prestação de serviços para Centro de Atendimento). A partir do terceiro trimestre de 2014 os encargos com este serviço deixarão de configurar encargos enquadrados no regime de PPP, atendendo ao mencionado fim da parceria (no final de abril de 2014) e à substituição da mesma por um contrato de prestação de serviços.

<sup>40</sup> A remuneração anual da EG Edifício é composta por uma componente revisível em função do IPC e outra não revisível, encontrando-se o valor desta última estipulado no contrato, no qual era já previsto um aumento desta componente de 2012 para 2013.

- Tal como mencionado, a parceria CMFRS chegou ao fim em novembro de 2013, na sequência da caducidade do Contrato de Gestão do Centro. Os encargos relativos a esta parceria diminuíram, em 2013, cerca de 11%.

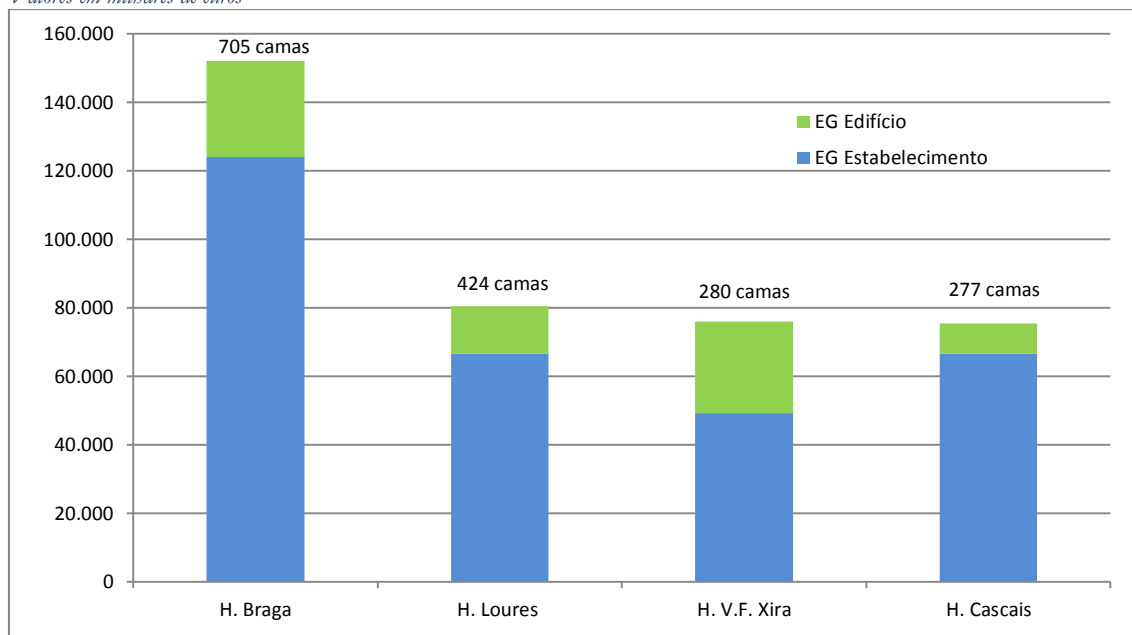
De acordo com o sobredito, no universo das PPP da saúde apenas os hospitais de Braga e Cascais registaram um desvio negativo em termos de execução orçamental dos encargos globais com as parcerias, tendo este desvio sido decorrente, não só de um nível mais elevado de produção contratada entre o parceiro público e as entidades gestoras do estabelecimento hospitalar do que o inicialmente estimado, mas também do efeito dos seguintes fatores “extraordinários”:

- No caso do Hospital de Cascais, destaca-se a ocorrência, em 2013, de um pagamento de reconciliação relativamente à atividade de 2012 consideravelmente superior ao esperado;
- No que concerne ao Hospital de Braga, salienta-se, por um lado, a realização, em 2013, de um pagamento de reconciliação relativo à atividade da EG Estabelecimento desde o início do contrato (Setembro 2009) até 2012, que não estava considerado na estimativa inicial realizada pelo Ministério da Saúde; e, por outro lado, os pagamentos relativos ao Protocolo VIH/SIDA que não tinham sido estimados à data da elaboração do Relatório do OE 2013.

Em termos de peso relativo nos encargos totais, o Hospital de Braga assume-se claramente como a maior unidade atualmente em operação em regime de PPP, tendo sido responsável, em 2013, por cerca de 40% dos encargos totais, quando excluídos o CA SNS e o CMFRS (ver Gráfico 14 seguinte).

Gráfico 14 – Repartição dos Encargos anuais em 2013, por Hospital

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS



### **3.2.4 Sector da Segurança**

#### ***3.2.4.1 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.

A Direção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos (em processo de fusão com a Secretaria-Geral do MAI, organismo que assumirá todas as atribuições e posições jurídicas daquela Direção-Geral) do MAI é atualmente a entidade que efetua a gestão da parceria SIRESP e o controlo dos pagamentos do respetivo serviço.

### 3.2.4.2 Evolução da procura

No caso da parceria SIRESP a evolução da procura não tem um efeito direto quer na remuneração da concessionária (uma vez que, como mencionado, esta é determinada em função da disponibilidade da rede de segurança e emergência), quer no nível de encargos do sector público com a respetiva parceria. O nível de encargos públicos e a respetiva remuneração da concessionária variam contudo em função da evolução dos níveis de performance do parceiro privado, podendo, tal como referido, ser aplicadas deduções à remuneração paga pelo concedente à concessionária, 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 11* seguinte, a evolução do tráfego mensal médio de chamadas realizadas no âmbito da rede SIRESP no período 2011-2013, concluindo-se, a partir do mesmo quadro, acerca de uma tendência de crescimento da procura da rede SIRESP no período analisado.

Quadro 11 – Evolução do tráfego mensal médio da rede SIRESP

Tráfego mensal médio		
ANO	Chamadas iniciadas (Milhões)	Variação Anual
2011	2,324	-
2012	2,360	1,5%
2013	2,599	10,1%

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

### 3.2.4.3 Evolução dos fluxos financeiros

#### Quadro 12 – Encargos com a PPP da segurança no ano de 2013

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	2013	2012	Δ 2013/2012	2013P	% Desvio
Concessão Siresp	45.734	47.892	-5%	46.144	-1%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGIE e constantes do Relatório do OE 2014

Os encargos globais do sector público com a parceria SIRESP ascenderam, em 2013, a cerca de 45.734 milhares de euros, registando um decréscimo de 5% face ao exercício anterior. Importa contudo realçar que esta variação se encontra de certa forma afetada pelo processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do ano, implicando este processo que os valores executados em diferentes períodos sejam de difícil comparação

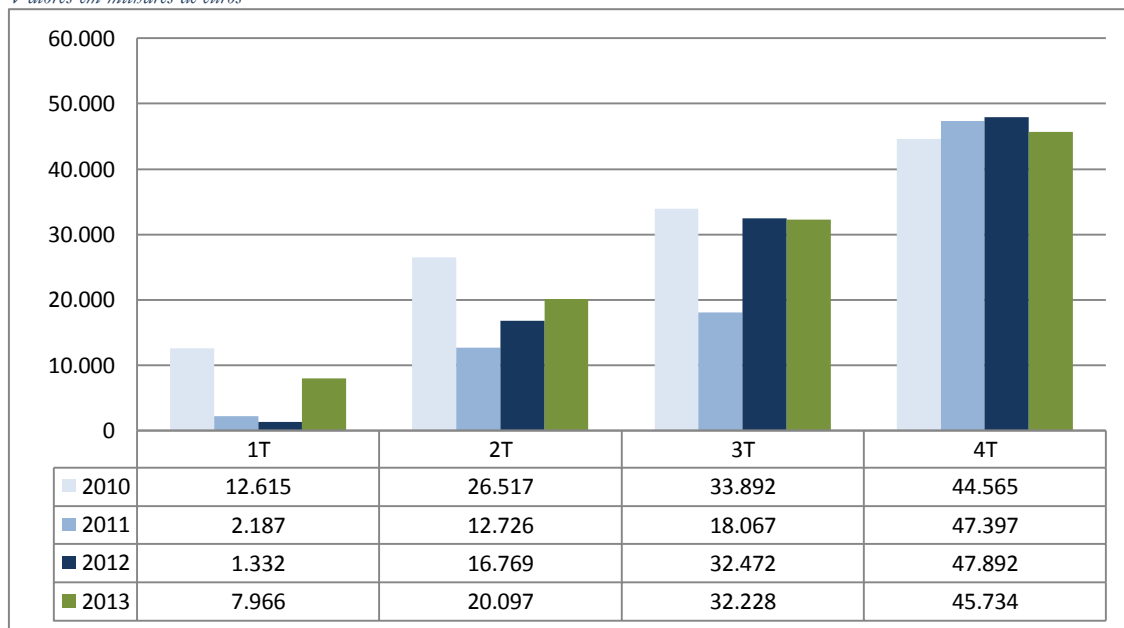
Com efeito, quando comparados os fluxos financeiros relativos ao ano de 2013 com os do período precedente, verificamos que efetivamente os mesmos não são comparáveis, devido ao facto de incorporarem prazos médios de pagamento diferentes mas, em qualquer um dos casos, inferiores ao prazo contratual de 60 dias.

À parte das questões relacionadas com a cadência de pagamentos do sector público, os encargos realizados no caso da parceria SIRESP refletem efetivamente os valores contratualmente previstos, os quais apesar de fixos são sujeitos, naturalmente, aos ajustamentos pelo IPC e por deduções – quando estas existirem –, tal como detalhado acima.

Relativamente à execução orçamental do ano, verifica-se que em 2013 o nível de encargos efetivamente liquidado a esta concessionária apresentou-se relativamente em linha com o previsto no OE 2013.

Gráfico 15 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, comparativamente com os anos anteriores (2010 a 2013)

Valores em milhares de euros



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

O comportamento irregular dos encargos trimestrais suportados em cada ano com esta parceria (verificado no *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 instalada<sup>41</sup>, não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

<sup>41</sup> Ao longo de 2013 a capacidade instalada foi de 96,66%, tendo esta passado, no final do exercício, para 99,66%, após a conclusão da fase G do projeto relativa à implementação da rede SIRESP na Região Autónoma dos Açores.

## 4. Fluxos financeiros plurianuais previsionais

De acordo com o relatório do OE 2014, as previsões de encargos líquidos para 2014 atingem o montante de 1.645 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (71%) e 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.

No *Quadro 13* seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das estimativas constantes no Relatório do OE2014.

Quadro 13 – Encargos plurianuais de acordo com o OE2014

Valores em Milhões de Euros

Sectores	2013 Real	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Rodoviárias	511	1.166	1.097	1.121	967	938	877	901	833	790
<i>Encargos brutos</i>	805	1.442	1.388	1.472	1.334	1.326	1.284	1.336	1.281	1.252
<i>Receitas</i>	294	276	291	351	368	388	408	435	448	462
Ferrovíárias	10	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Saúde	401	418	398	397	391	384	273	180	142	51
Segurança	46	52	51	49	47	46	31	32	12	0
<b>Total</b>	<b>968</b>	<b>1.645</b>	<b>1.554</b>	<b>1.576</b>	<b>1.414</b>	<b>1.377</b>	<b>1.189</b>	<b>1.121</b>	<b>996</b>	<b>849</b>

Sectores	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Rodoviárias	659	571	421	356	208	166	124	115	202
<i>Encargos brutos</i>	1.139	1.067	1.052	973	846	822	756	608	524
<i>Receitas</i>	480	496	631	617	637	656	632	493	323
Ferrovíárias	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Saúde	36	39	39	36	35	35	38	38	36
Segurança	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>704</b>	<b>619</b>	<b>469</b>	<b>401</b>	<b>252</b>	<b>210</b>	<b>170</b>	<b>162</b>	<b>246</b>

Sectores	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Rodoviárias	135	120	126	105	104	87	74	-11	-4	0
<i>Encargos brutos</i>	357	305	312	293	242	208	196	4	0	0
<i>Receitas</i>	222	185	186	188	138	122	122	14	4	0
Ferrovíárias	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saúde	34	33	31	31	31	31	27	20	7	3
Segurança	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>178</b>	<b>152</b>	<b>157</b>	<b>136</b>	<b>135</b>	<b>117</b>	<b>102</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

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

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

Importa ter presente que a interpretação do aumento de encargos previsto para 2014 (tendo em conta os valores reais de 2013, apresentados no *Quadro 13* anterior) deverá ser realizada, considerando o facto de este ser o ano em que se iniciam os pagamentos por disponibilidade e por serviço às subconcessionárias rodoviárias da EP, tendo em conta a

dilação do início dos referidos pagamentos, por um período de cinco anos, prevista nos termos dos contratos celebrados.

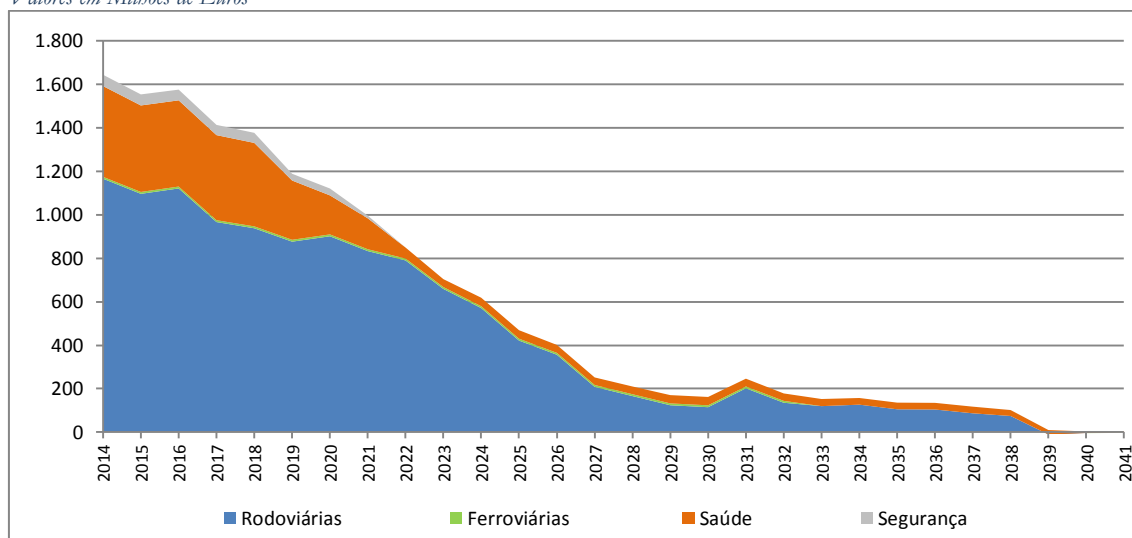
Por outro lado, importa destacar que as projeções apresentadas para o sector rodoviário incorporam já o objetivo de revisão dos contratos relativos às concessões/subconcessões rodoviárias no âmbito do processo de renegociação em curso, incluindo, no caso das subconcessões, a redução do respetivo objeto 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.

Cumprе realçar que, de acordo com o Relatório do OE2015, publicado em outubro deste ano, pelo Ministério das Finanças, as últimas estimativas disponíveis relativamente ao montante previsto de encargos líquidos com as PPP para o ano de 2014 apontam para um valor de 1.458 milhões de euros, representando este uma redução de cerca de 11% face ao previsto anteriormente no Relatório do OE2014. A revisão em baixa do orçamento relativo aos encargos globais com PPP para o ano de 2014 atribui-se, sobretudo, ao sector rodoviário, onde se espera um valor global de encargos líquidos da ordem dos 987 milhões de euros (face aos 1.166 milhões de euros estimados no Relatório do OE2014), o qual representa, ainda assim, um aumento substancial face ao valor real de 2013, sendo este crescimento justificado pelo mencionado início do pagamento às subconcessionárias.

Em termos gráficos, a previsão de evolução dos encargos com PPP, repartidos por sectores, apresenta-se no *Gráfico 16* seguinte.

Gráfico 16 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais no OE2014

Valores em Milhões de Euros



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

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

## 5. Análise dos fluxos de crédito às PPP

As PPP nacionais são financiadas em grande medida pelo sistema financeiro através de empréstimos de maturidades longas. A presente secção avalia sumariamente a evolução recente do crédito concedido por instituições financeiras a PPP e o impacto potencial nos fluxos de crédito à economia em termos agregados. Uma restrição que importa desde já sublinhar é que estes dados se referem estritamente ao financiamento das entidades PPP abrangidas pela UTAP para efeitos do presente relatório. O financiamento indireto das empresas envolvidas em cada projeto de PPP – quer por residentes quer por não residentes – não é captado nestes dados. A análise que se segue deve assim ser interpretada tendo presente esta limitação.

O *stock* de empréstimos concedidos pelo sector financeiro residente às PPP ascendia a 4.322 milhões de euros no final de 2013, cerca de 113 milhões de euros abaixo do registado em dezembro de 2012 (ver *Quadro 14*). Estes empréstimos foram na quase totalidade concedidos por bancos, com um montante negligenciável associado a “outras instituições de crédito”. A maturidade residual dos empréstimos é bastante longa, com cerca de 92% dos empréstimos com maturidade residual superior a 5 anos.

Quadro 14 – Empréstimos concedidos pelo sector financeiro residente a PPP

Valores em milhões de euros

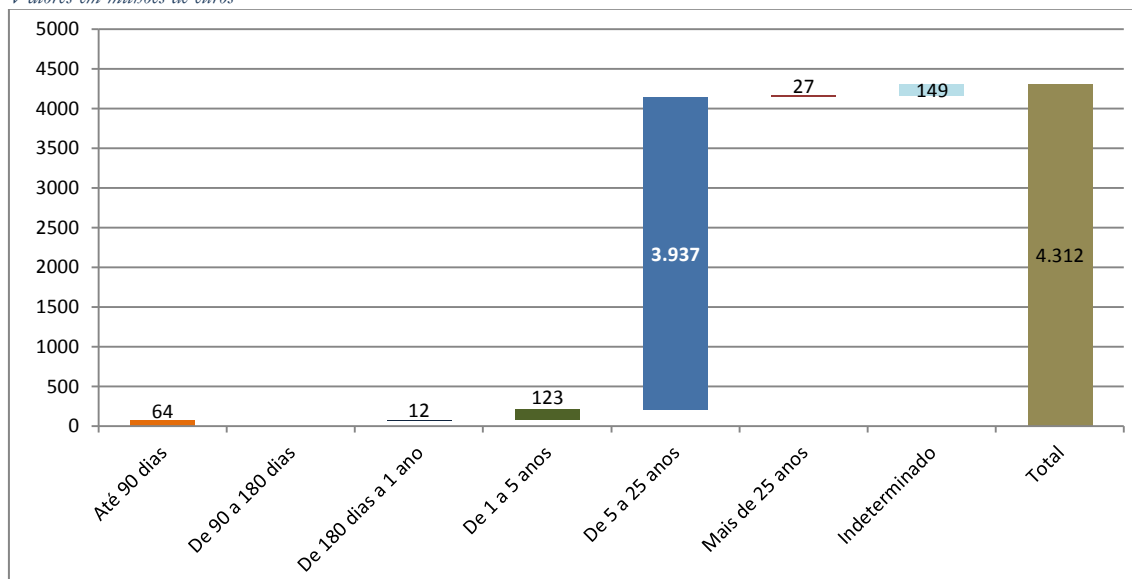
Prazo residual \ Período de referência	Dez-12	Dez-13
<b>Empréstimos concedidos por Bancos</b>	<b>4.422</b>	<b>4.312</b>
Até 90 dias	3	64
De 90 a 180 dias	86	0
De 180 dias a 1 ano	0	12
De 1 a 5 anos	183	123
De 5 a 25 anos	4.087	3.937
Mais de 25 anos	7	27
Indeterminado	56	149
<b>Empréstimos concedidos por Outras instituições de crédito</b>	<b>13</b>	<b>10</b>
Até 90 dias	0	0
De 90 a 180 dias	0	0
De 180 dias a 1 ano	0	0
De 1 a 5 anos	4	10
De 5 a 25 anos	9	0
Mais de 25 anos	0	0
Indeterminado	0	0
<b>Total</b>	<b>4.435</b>	<b>4.322</b>

Fonte: Banco de Portugal (Central de Responsabilidades de Crédito)

**Notas:** Valores nominais, excluindo juros corridos. Exclui factoring sem recurso. A maturidade residual indeterminada encontra-se essencialmente associada a determinados tipos de produtos financeiros, tais como descobertos bancários, contas correntes e linhas de crédito.

Gráfico 17 – Prazos dos empréstimos concedidos por Bancos residentes

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo Banco de Portugal

Em termos de repartição por sector de atividade, de acordo com a classificação estatística, os empréstimos concentram-se nos sectores dos transportes (57% do total) e da construção (27% do total).

Quadro 15 – Empréstimos concedidos por sector de atividade económica (pelo sector financeiro residente) a PPP

Valores em milhões de euros

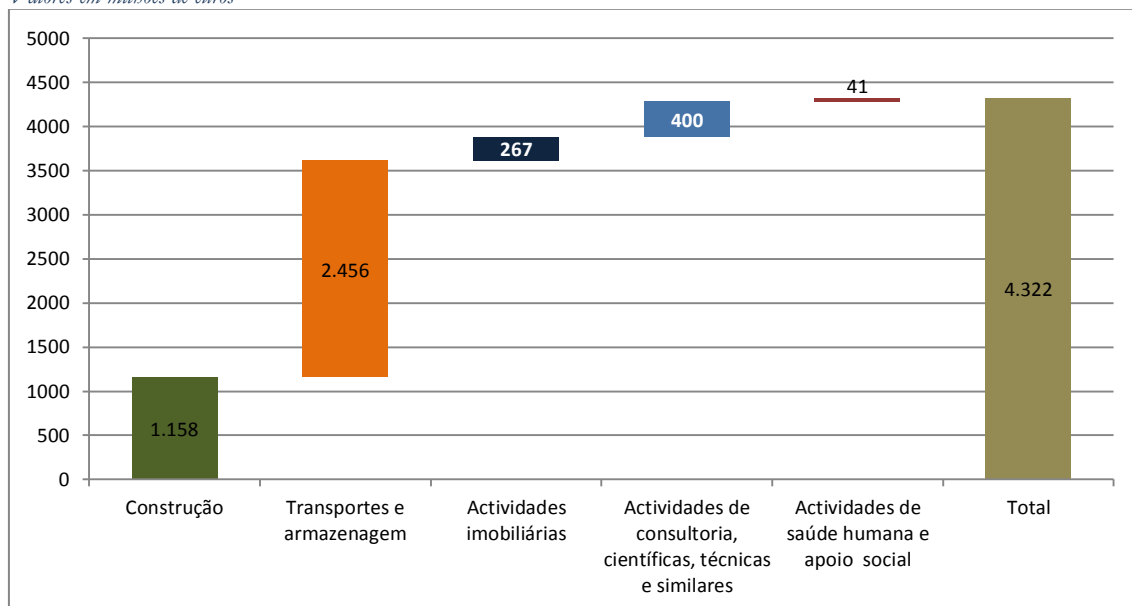
Por sector de atividade económica	Dez-12	Dez-13
Construção	1.199	1.158
Transportes e armazenagem	2.476	2.456
Atividades imobiliárias	287	267
Atividades de consultoria, científicas, técnicas e similares	430	400
Atividades de saúde humana e apoio social	43	41
<b>Total</b>	<b>4.435</b>	<b>4.322</b>

Fonte: Banco de Portugal (Central de Responsabilidades de Crédito)



## Gráfico 18 – Repartição dos empréstimos por sectores

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo Banco de Portugal

Por seu turno, o *stock* de empréstimos concedidos por não residentes a PPP ascendia, no final de 2013, a 3.749 milhões de euros, dos quais 2.715 milhões de euros foram concedidos pelo BEI (ver *Quadro 16*). Refira-se que os empréstimos do BEI representam cerca de um terço do total da dívida das PPP contraída junto das entidades financeiras residentes e não residentes.

## Quadro 16 – Empréstimos concedidos pelo exterior a PPP

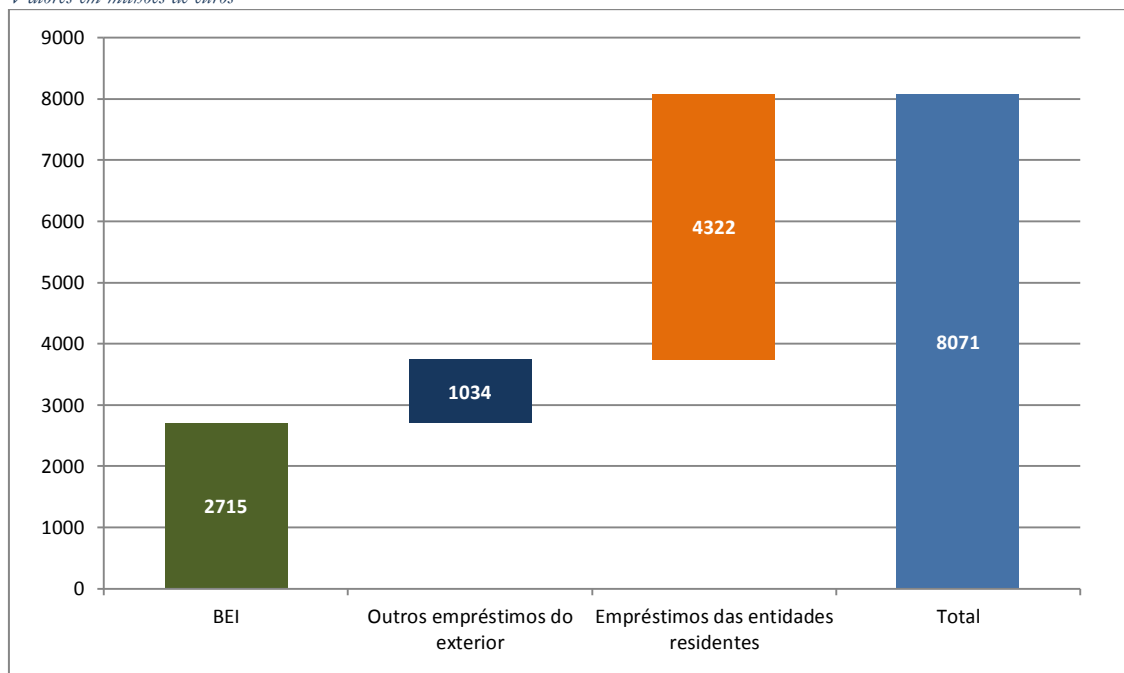
Valores em milhões de euros

	dez-12	dez-13
Empréstimos concedidos pelo exterior	4.286	3.749
Empréstimos BEI	3.357	2.715
Peso BEI no conjunto da dívida interna e externa	38%	34%

Fonte: Banco de Portugal (Estatísticas de Balança de Pagamentos e Posição de Investimento Internacional)

Gráfico 19 – Repartição da origem dos empréstimos concedidos

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo Banco de Portugal

A avaliação do impacto da concessão de crédito às PPP sobre a afetação de crédito e sobre eventuais efeitos de *crowding-out* é difícil de aferir pois não existe o cenário contra factual para os desenvolvimentos no mercado de crédito na ausência destes empréstimos. Não obstante, a informação acima descrita permite identificar alguns resultados importantes neste âmbito.

Em primeiro lugar, é de sublinhar que os empréstimos concedidos pelo sector financeiro residente às PPP ascendem a cerca de 4% de empréstimos concedidos pelo sector financeiro às empresas não financeiras, valor que se tem mantido estável nos últimos anos. Conjugando o peso relativamente pequeno destes empréstimos com a sua maturidade residual longa, é possível concluir que não será de esperar um impacto muito significativo destes empréstimos sobre a afetação global do crédito concedido pelo sector financeiro.

Em segundo lugar, é importante notar que quase metade (46%) dos empréstimos totais a PPP advém de não residentes. Apesar de não haver uma desagregação destes empréstimos por maturidade residual, o *Quadro 16* sugere que mais de 70 por cento destes empréstimos são do BEI, pelo que deverão apresentar uma maturidade de longo prazo (partilhando assim as características acima referidas para os empréstimos concedidos pelo sector financeiro residente). Neste âmbito, importa referir que o reforço das exigências de colateral pelo BEI (na consequência do *downgrade* dos bancos portugueses) poderia criar um risco potencial de *crowding-out* no caso de os bancos não conseguirem manter os seus *buffers* de colateral para financiamento junto do Eurosistema. Esse risco foi mitigado com a disponibilização de uma contragarantia do Estado português a favor do BEI.

Em síntese, num quadro em que os bancos reforçaram substancialmente os seus níveis de capital e de liquidez não será de esperar que o *stock* de crédito concedido às PPP tenha um impacto prospetivo significativo nos fluxos de crédito à economia. Aliás, o peso relativo desse *stock* no total de crédito concedido às empresas não financeiras é diminuto e tem-se mantido praticamente constante nos últimos anos. Não obstante, estas conclusões devem ser interpretadas tendo em conta a limitação acima referida relativa ao âmbito da informação aqui analisada.

## 6. Análise económico-financeira das PPP

Entre o conjunto de atribuições cometidas à UTAP pelo disposto no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, destaca-se a responsabilidade que foi atribuída a esta Unidade relativamente ao acompanhamento anual das PPP nas matérias económico-financeiras. Neste contexto apresenta-se, nos pontos seguintes, uma breve análise económico-financeira agregada dos diversos parceiros privados com os quais foram contratadas as parcerias em vigor<sup>42</sup> no final de 2013.

A informação financeira compilada foi obtida a partir dos R&C das empresas em análise, bem como de informação disponibilizada pelas próprias empresas ou pelas entidades públicas gestoras dos contratos, não tendo a UTAP procedido a qualquer validação desta informação, pelo que os dados disponibilizados, relativos a informação contabilística dos parceiros privados, são da inteira responsabilidade das entidades que os disponibilizaram.

Não obstante a mencionada limitação, procedeu-se à agregação dos principais indicadores económico-financeiros dos parceiros privados, na globalidade e por áreas sectoriais, entre os exercícios de 2012 e 2013, relativamente às parcerias ativas a 31.12.2013<sup>43</sup>.

Embora não se trate de uma verdadeira operação de consolidação, o facto de cada entidade privada contratante ter por objeto exclusivo o desenvolvimento das atividades previstas no contrato de PPP reduz a um nível aceitável a eventual existência de operações entre parceiros privados, minimizando os efeitos da falta de anulação deste tipo de operações no processo de agregação.

Uma outra condicionante deste tipo de agregação, que afeta, em alguns casos, a comparação entre os anos de 2013 e 2012, sobretudo ao nível do sector rodoviário, decorre da aplicação do disposto na IFRIC 12, norma contabilística que regula o reconhecimento, nas contas de cada concessionária, dos investimentos efetuados na construção das infraestruturas e do crédito associado aos pagamentos do concedente. As disposições constantes deste normativo contabilístico obrigam a um tratamento contabilístico diferente, consoante as concessionárias sejam remuneradas por tráfego ou por disponibilidade, situação que afeta a comparação, não só entre concessões, como também entre exercícios de atividade da mesma concessão. Neste contexto, para o apuramento dos proveitos, no caso das empresas que, de acordo com o disposto na mencionada IFRIC 12, contabilizam os direitos advenientes da respetiva concessão como um “ativo financeiro”, foram consideradas as receitas efetivamente faturadas pelo parceiro privado e não os proveitos constantes das demonstrações financeiras (por se entender que estes últimos não permitem aferir acerca da real situação económica da empresa em questão).

---

<sup>42</sup> Comparativamente com o Relatório Anual das PPP de 2012, foram excluídos os contratos que a 31/12/2013 tinham chegado ao seu termo (o CMFRS, em novembro de 2013), bem como aqueles contratos que terminaram por rescisão (incluindo-se neste caso a Concessão Túnel do Marão, rescindida durante o ano de 2013). Adicionalmente, foi excluída da análise a parceria CA SNS, cujo contrato terminou em abril de 2014.

<sup>43</sup> Excluindo, como anteriormente mencionado, a informação relativamente às parcerias CMFRS, CA SNS e Túnel do Marão, pelas razões já apresentadas.

A título explicativo relativamente ao enquadramento da análise efetuada, importa ainda mencionar que se optou por expurgar as parcerias que no final de 2013 não apresentavam receitas provenientes da exploração do objeto da parceria, de modo a não desvirtuar a análise global da performance económico-financeira agregada do universo das PPP (não é possível retirar quaisquer conclusões a respeito da capacidade de geração de *cash flow* operacional dos parceiros privados cujo pagamento da remuneração contratual não tenha sido ainda iniciado). Deste modo, no que respeita aos valores apresentados relativamente quer ao volume de negócios quer ao *cash flow* operacional (EBITDA) foram desconsideradas todas as subconcessões rodoviárias<sup>44</sup>, cuja remuneração, em função da disponibilidade e do serviço, tem início previsto, tal como mencionado, apenas em 2014.

---

<sup>44</sup> No termos dos respetivos contratos encontra-se prevista a dilação do início do pagamento da remuneração das subconcessionárias, por um período de cinco anos.

## 6.1 Síntese da análise económico-financeira às PPP

Quadro 17 – Evolução dos principais indicadores operacionais apurados pelo universo analisado de PPP, entre 2012 e 2013

*Valores em milhares de euros*

	Receita				EBITDA				Margem Operacional	
Sector	2013	Peso no Total	2012	Δ 2013 / 2012	2013	Peso no Total	2012	Δ 2013 / 2012	2013	2012
Rodoviário <sup>(1)</sup>	1.161.537	70,7%	1.292.930	-10,2%	899.751	91,7%	1.005.015	-10,5%	77,5%	77,7%
Saúde	400.627	24,4%	328.323	22,0%	56.613	5,8%	30.977	82,8%	14,1%	9,4%
Ferrovário	39.829	2,4%	40.868	-2,5%	5.181	0,5%	4.502	15,1%	13,0%	11,0%
Segurança	39.957	2,4%	38.366	4,1%	19.947	2,0%	19.482	2,4%	49,9%	50,8%
<b>Total</b>	<b>1.641.949</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.700.487</b>	<b>-3,4%</b>	<b>981.491</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.059.976</b>	<b>-7,4%</b>	<b>59,8%</b>	<b>62,3%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados, bem como de valores constantes dos seus respetivos R&C.

Nota: <sup>(1)</sup> Não foram incluídas para efeitos desta tabela as subconcessões rodoviárias, o CMFRS, o CA SNS e o Túnel do Marão, em virtude das razões apresentadas anteriormente.

No ano em apreço, e no que respeita ao grupo de PPP agora em análise (que, tal como mencionado, exclui, neste caso, as subconcessões rodoviárias), o volume de negócios agregado ascendeu a 1.642 milhões de euros, representando este valor um decréscimo de 3,4% face ao ano anterior.

Cumprir, a este respeito, que em grande parte as receitas dos parceiros privados estão intimamente relacionadas com os pagamentos realizados pelos parceiros públicos, sendo o volume de negócios dos parceiros privados um reflexo do modelo de remuneração acordado no âmbito dos respetivos contratos de parceria. Na generalidade das PPP o modelo remuneratório assenta em pagamentos do sector público, sejam eles sob a forma de pagamentos por disponibilidade<sup>45</sup>, sob a forma de uma remuneração conjugada entre disponibilidade e procura<sup>46</sup> dos respetivos serviços/infraestruturas objeto do contrato, ou ainda sob a forma de compensações relativamente a um sistema de garantia de tráfego mínimo (estando incluída neste modelo apenas a concessão MST).

Existem contudo algumas parcerias onde o volume de negócios dos parceiros públicos em nada depende de pagamentos do sector público, encontrando-se neste caso o risco de mercado/procura totalmente do lado do parceiro privado<sup>47</sup>.

Tal como se esperaria em face do exposto, a variação anual ocorrida no volume de negócios das PPP foi, em 2013, coincidente, em certa medida, com a evolução registada ao nível dos encargos do sector público com PPP (explicada em maior detalhe no “Ponto 3. Fluxos financeiros históricos” do presente relatório), apesar de se terem verificado, no

<sup>45</sup> Incluem-se neste caso algumas parcerias dos sectores rodoviário e da saúde (apenas as parcerias relativas à gestão do edifício), bem como a parceria do sector da segurança.

<sup>46</sup> Nesta categoria incluem-se algumas parcerias dos sectores rodoviário e da saúde (o caso das EG Estabelecimento).

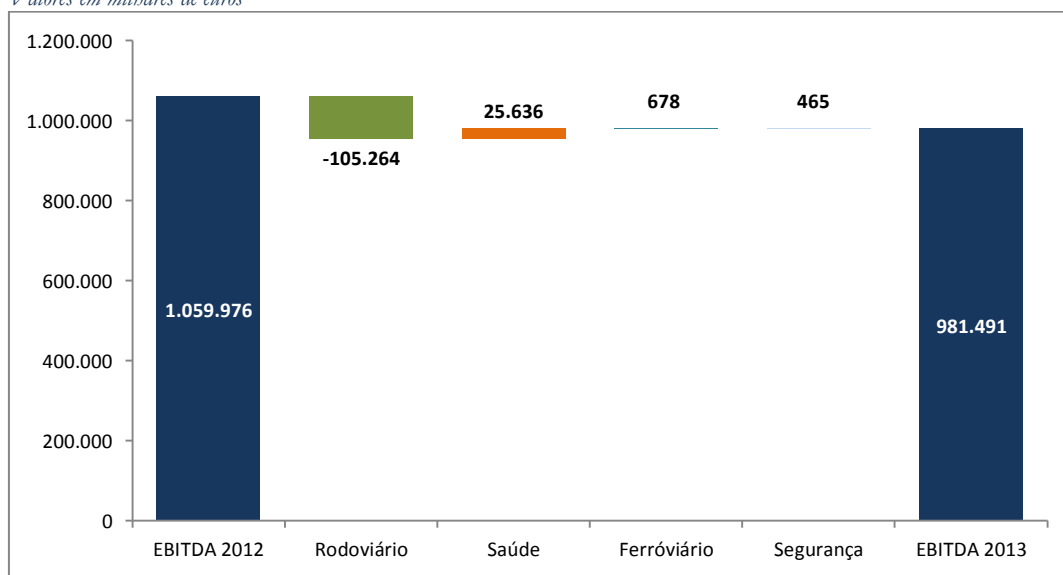
<sup>47</sup> Incluem-se nesta categoria as concessões rodoviárias de portagem real e a Fertagus.

entanto, algumas exceções a esta conclusão, em virtude, por um lado da incorporação dos dados de algumas entidades privadas cuja remuneração não depende de pagamentos do sector público (como mencionado) e, por outro lado, do facto de os valores de receita dos parceiros privados agora apresentados se basearem nos valores faturados, enquanto os encargos líquidos do sector público foram apresentados em termos de valores efetivamente pagos (incorporando naturalmente o impacto da evolução da cadência de pagamentos).

Tendo em consideração o sobredito, conclui-se que a ligeira redução do volume de negócios observada em 2013 foi determinada, fundamentalmente, pelo efeito combinado (i) da redução dos pagamentos por disponibilidade realizados às concessões do Estado Português, associada à poupança acordada no âmbito das negociações iniciadas no início de 2013, parcialmente compensado pelo aumento das receitas das concessões (de portagem real) do Douro Litoral (de 13%) e da Travessia do Tejo (de 1%), e, (ii) do decréscimo das receitas relativas ao sector ferroviário, resultante fundamentalmente da diminuição da procura na concessão Eixo Norte/Sul (operada pela Fertagus). Estes efeitos foram, contudo, contrabalançados (i) pelo aumento, na ordem dos 22%, do volume de negócios das parcerias da área da saúde, em virtude, por um lado, do crescimento da produção clínica verificada nos 4 hospitais em regime de PPP – destacando-se sobretudo o caso dos hospitais de Loures e de Braga –, e, por outro lado, da entrada em funcionamento do edifício hospitalar de Vila Franca de Xira, que permitiu o início do recebimento das receitas contratadas por parte da respetiva entidade gestora.

Gráfico 20 – Evolução do EBITDA gerado pelo universo analisado de PPP, entre 2012 e 2013, desagregado por sector

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados, bem como de valores constantes dos seus respetivos R&C.

Ainda relativamente à performance operacional dos parceiros privados cumpre destacar que, apesar de as margens operacionais destas empresas apresentarem valores aparentemente elevados (sendo o valor médio dos vários sectores de 60% em 2013), estas não são representativas do nível de rentabilidade dos seus acionistas, uma vez que:

- O nível de *cash flow* operacional (EBITDA) gerado por estas empresas, depois de devidamente ajustado quer das variações de fundo de maneo, quer do pagamento dos respetivos impostos, é, em primeira instância, aplicado no pagamento do serviço da dívida sénior, angariada para financiar as infraestruturas/equipamentos objeto da parceria, sendo apenas a parte remanescente do *cash flow* objeto de distribuição aos acionistas. Por outro lado, tendo em conta o carácter capital intensivo de alguns destes projeto, grande parte do EBITDA gerado é absorvido pelo pagamento do serviço da dívida dos mesmos;
- Tendo em conta que, tipicamente, estas empresas financiam os seus investimentos com recurso à modalidade de financiamento do tipo *Project Finance*<sup>48</sup>, os acionistas não dispõem de discricionariedade sobre os *cash flows* gerados pelas suas empresas participadas, encontrando-se, nestes casos, a distribuição de dividendos limitada pelas restritivas condições de distribuição impostas pelos bancos financiadores dos parceiros privados (destacando-se entre as mencionadas condições a necessidade de cumprimento de níveis acordados de rácios de cobertura do serviço da dívida pelo *cash flow* gerado e de constituição de determinadas contas de reserva, para onde é canalizado parte do *cash flow* gerado);
- Devido ao mencionado recurso a estruturas de financiamento do tipo *Project Finance* verifica-se igualmente que o *cash flow* gerado por um determinado projeto e consequentemente o nível de pagamentos do sector público (nos casos em que estes sejam aplicáveis) tendem a variar anualmente, em função do perfil de reembolso da dívida acordado com os bancos financiadores, significando portanto que anos de maior rentabilidade dos parceiros privados não representam necessariamente e diretamente maiores montantes de distribuição aos acionistas.

No que concerne à geração de *cash flow* operacional dos parceiros privados, constatou-se, no ano em apreço, uma evolução negativa (em 7,4%) do EBITDA, cifrando-se este em 981 milhões de euros, face aos 1.060 milhões de euros apurados em 2012. Para esta evolução concorreram:

- De forma negativa, a redução das receitas operacionais das PPP rodoviárias, por via, nomeadamente, quer da redução das receitas de tráfego nas autoestradas de portagem real, quer das mencionadas poupanças acordadas com algumas concessionárias no âmbito das negociações encetadas. A referida diminuição das receitas apresentou um impacto direto no EBITDA destas empresas, o qual

---

<sup>48</sup> O recurso a esta modalidade de financiamento justifica-se, entre outras razões, pelo facto de em geral se tratar de infraestruturas de grande envergadura, que exigem um nível de investimento avultado e como tal um perfil de reembolso bastante dilatado no tempo. As elevadas maturidades da dívida, bem como o considerável nível de *leverage* que tipicamente está associado a estes investimentos explicam a opção pelo financiamento numa modalidade sem recurso aos acionistas.



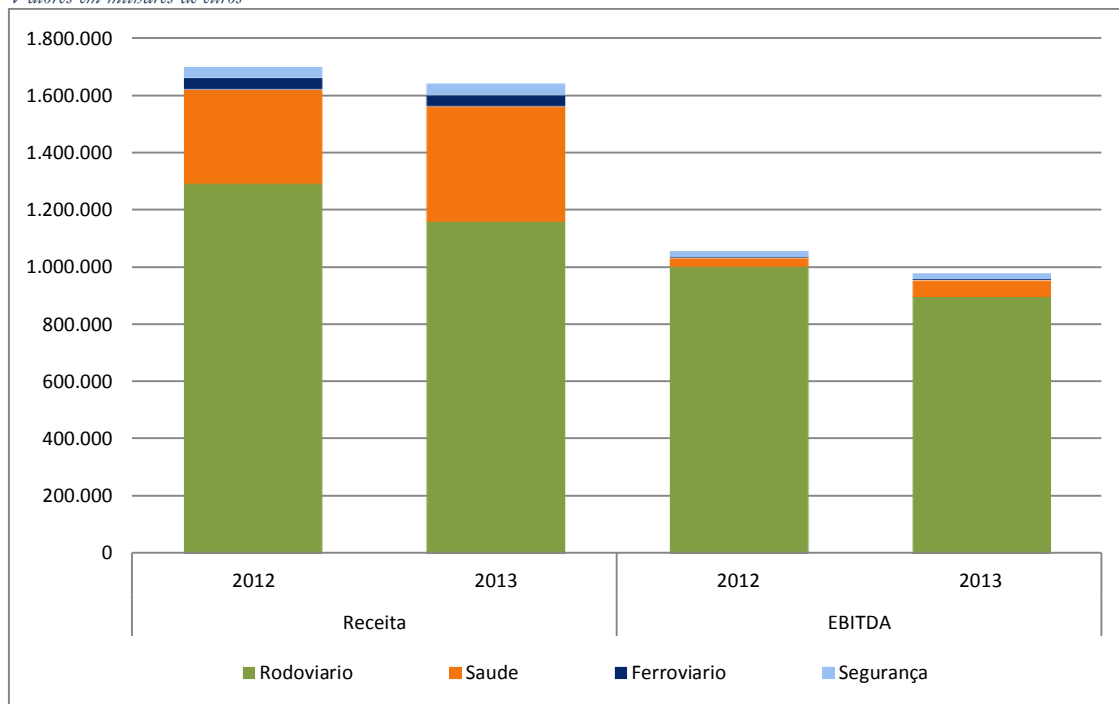
registrou, por essa via, uma redução da mesma ordem de grandeza (cerca de 11%). No caso destas concessões, a redução do EBITDA, de forma proporcional à redução das receitas, foi fundamentada pela adaptação da estrutura de custos destas empresas ao novo perfil de remuneração acordado, permitindo assim manter a margem operacional (“EBITDA/receitas operacionais”) em níveis similares aos do ano anterior (esta margem cifrou-se em 78% em 2012 e em 77% em 2013);

- De forma positiva, o acréscimo das receitas operacionais relativas às parcerias da área da saúde, bem como a melhoria da eficiência operacional das empresas deste sector (que se traduziu num incremento da sua margem operacional, de 9% para 14%, entre 2012 e 2013), resultantes, sobretudo, da entrada em operação do novo edifício hospitalar do Hospital de Vila Franca Xira, no início de 2013 e do facto de 2013 ter sido o primeiro ano completo de atividade clínica do Hospital de Loures. Os restantes sectores (ferroviário e segurança) apresentaram, no seu conjunto, um contributo positivo para a evolução do *cash flow* operacional, tendo sido este, no entanto, praticamente inexpressivo em face do reduzido peso destes sectores no total do EBITDA gerado pelos parceiros privados (em 2013 o sector ferroviário representou 0,5% do EBITDA total gerado pelas PPP e o sector da segurança apenas 2%).

O facto de a diminuição do EBITDA global das PPP, registada em 2013, ter sido mais do que proporcional face à redução observada nas respetivas receitas destas empresas, conduziu a uma evolução negativa da margem operacional no ano em análise, passando esta dos 62% para os 60%. A evolução da margem operacional reflete essencialmente a mencionada redução observada ao nível da capacidade de geração de *cash flow* operacional das entidades privadas do sector rodoviário.

Gráfico 21 – Desagregação, por sector, dos valores de receita operacional e EBITDA das PPP em 2012 e 2013

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados, bem como de valores constantes dos seus respectivos R&C.

Tal como se depreende da análise do *Gráfico 21* anterior, as PPP do sector rodoviário assumem um peso preponderante quer no que respeita aos proveitos obtidos pelos parceiros privados, quer no que diz respeito à capacidade de geração de *cash flow* operacional destes (medida pelo EBITDA). Importa contudo relevar que, em virtude do mencionado aumento das receitas operacionais das PPP do sector da saúde, em simultâneo com o decréscimo das receitas operacionais relativas às concessões rodoviárias, registou-se, entre 2012 e 2013, uma diminuição da preponderância do sector rodoviário tanto ao nível das receitas, como do EBITDA, em contraponto com um aumento da relevância do sector da saúde em ambos os indicadores.

No que respeita à estrutura de financiamento do investimento das diferentes entidades constata-se que existe um profundo desequilíbrio no que respeita à repartição entre a utilização de capitais próprios e de capitais alheios, representando a dívida financeira<sup>49</sup>, para a globalidade das PPP, um valor de 12.577 milhões de euros em 2013.

No ano em análise, a dívida financeira das empresas em análise evidenciou uma ligeira redução face a 2012, da ordem dos 3%, justificada sobretudo pelo decréscimo da dívida assumida pelos parceiros do sector rodoviário.

<sup>49</sup> Os valores de dívida financeira apresentados incluem os financiamentos obtidos juntos de entidades financeiras, bem como a valorização, no final de 2013, dos instrumentos de cobertura de taxa de juro ("swap") que as empresas contrataram no âmbito dos respetivos contratos de financiamento.

A diminuição da dívida relativa às PPP do sector rodoviário foi decorrente, por um lado, do cumprimento do plano de reembolsos acordado no âmbito dos contratos de financiamento, e, por outro lado, da amortização de um empréstimo obrigacionista por parte da concessionária Brisa. Estes dois efeitos foram contudo parcialmente anulados por um desembolso de dívida significativo (superior a 250 milhões de euros) realizado por parte da subconcessionária do Pinhal Interior, a qual se encontrava no final do ano ainda em fase de construção.

Para o elevado valor de dívida assumido pelos parceiros privados contribuem fundamentalmente as parcerias do sector rodoviário, que, em decorrência da dimensão e complexidade associadas à sua construção, apresentam necessidades de financiamento elevadas, representando estas parcerias 96,5% da dívida total contratada pelos diversos parceiros atuantes neste sector.

#### Quadro 18 – Estrutura de Financiamento das diversas PPP, por sector, em 2012 e 2013

Valores em milhares de euros

	Dívida				Capitais Próprios				Dívida / Capital Empregue	
Sector	2013	Peso no Total	2012	Δ 2013 / 2012	2013	Peso no Total	2012	Δ 2013 / 2012	2013	2012
Rodoviário	12.130.783	96,5%	12.510.932	-3,0%	-367.353	110,1%	-520.634	-29,4%	103,1%	104,5%
Saúde	357.052	2,8%	381.902	-6,5%	11.859	-3,6%	8.466	40,1%	96,8%	97,7%
Ferrovário	33.279	0,3%	36.636	-9,2%	7.892	-2,4%	-9.939	-179,4%	80,8%	142,6%
Segurança	55.990	0,4%	67.788	-17,4%	13.936	-4,2%	8.056	73,0%	80,1%	87,4%
<b>Total</b>	<b>12.577.103</b>	<b>100,0%</b>	<b>12.997.258</b>	<b>-3,2%</b>	<b>-333.665</b>	<b>100,0%</b>	<b>-514.050</b>	<b>-35,1%</b>	<b>102,7%</b>	<b>104,3%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados constantes dos R&C dos parceiros privados.

Os parceiros privados evidenciavam, na sua globalidade, no final de 2013, um rácio de dívida sobre o capital empregue superior a 100%, por via do facto de os capitais próprios agregados apresentarem à data da presente análise, valores negativos (-334 milhões de euros), o que decorre essencialmente, por um lado, do reduzido valor de fundos próprios aportados pelos acionistas aos projetos (para financiar os investimentos iniciais), e, por outro lado, dos prejuízos reportados pelas concessões rodoviárias, nomeadamente pelas concessões do Douro Litoral e do Litoral Centro. Tratando-se estas duas concessões de autoestradas de portagem real, o decréscimo acentuado do tráfego real verificado face às projeções iniciais obrigou ao reconhecimento, por parte das concessionárias, de significativas perdas por imparidade.

Cumpre frisar ainda, a respeito da estrutura de financiamento dos parceiros privados, que a grande maioria das entidades atualmente em análise foram financiadas sob um regime de *Project Finance*, o que explica o elevado *leverage* observado (traduzido no considerável peso da dívida no total dos recursos de financiamento das empresas), permitido, por sua vez, pela razoável estabilidade e previsibilidade da estrutura de *cash flows* dos parceiros privados (em reflexo do modelo remuneratório contratualizado com os parceiros públicos) e pelo prazo

bem definido das concessões. Estes fatores permitem gerir eficientemente a cobertura do serviço da dívida e o montante de dívida a alocar ao projeto.

A natureza destes projetos confere a possibilidade de os acionistas alocarem, aos respetivos projetos, valores de dívida até ao máximo suportado pelos *cash flows* previsionais, o que, em virtude do menor custo de financiamento associado aos capitais alheios, possibilita uma redução do custo médio de capital e, por conseguinte, uma otimização do retorno acionista. De facto, é prática recorrente que o endividamento em projetos desta natureza assegure entre 70 a 90% do investimento realizado, destinando-se portanto os capitais próprios, em regra, a cobrir uma parcela marginal das necessidades de financiamento.

Expurgando o mencionado efeito dos capitais próprios negativos apurados pelas concessões de portagem real em 2013, o rácio de “Dívida/Capital Empregue” cifrar-se-ia, neste ano, em 90%, um valor dentro do esperado tendo em conta o tipo de projetos em causa.

Comparando o nível de endividamento das empresas do universo analisado com a sua capacidade de geração de *cash flows*, conclui-se que o rácio Dívida/EBITDA para a generalidade das parcerias em estudo<sup>50</sup> era de 8,26x no final do ano de 2013, um valor considerado elevado, mas ao mesmo tempo alinhado com o esperado, tendo em conta o já referido elevado nível de *leverage* inicial destas empresas e o facto de os contratos de parceria serem estabelecidos durante o prazo necessário para reembolsar os capitais investidos.

---

<sup>50</sup> Excluindo neste caso as subconcessionárias rodoviárias da EP, pelas razões anteriormente apontadas.

## 6.2 Sector rodoviário

O conjunto agregado das demonstrações financeiras dos parceiros privados que contrataram projetos rodoviários em regime de PPP com parceiros públicos (excluindo as subconcessões rodoviárias) evidencia, na comparação entre 2013 e 2012, uma redução significativa, quer das receitas operacionais, quer do *cash flow* operacional, tendo passado este último de 1.005 milhões de euros em 2012 para 890 milhões de euros em 2013.

Para o decréscimo de 10,5% registado ao nível do EBITDA agregado das parcerias do sector rodoviário foi determinante, sobretudo, a redução do volume de negócios em idêntica proporção, decorrente, por um lado, das poupanças acordadas no âmbito do processo de renegociação de alguns contratos de concessão (o qual teve impacto na remuneração de algumas concessionárias). A redução do EBITDA nas PPP rodoviárias foi proporcional à diminuição ocorrida nos seus proveitos operacionais, refletindo o esforço das concessionárias em ajustar a estrutura de custos ao novo perfil de remuneração, através da redução dos custos variáveis, nomeadamente nos que se reportam à operação e manutenção.

Efetivamente, no ano em análise, a margem operacional das parcerias rodoviárias manteve-se praticamente inalterada, em cerca de 77%, um valor elevado e que reflete essencialmente o modelo remuneratório das concessionárias. Refira-se que o perfil de remuneração previsto nos respetivos contratos de concessão/subconcessão visa garantir a cobertura dos custos de exploração e de financiamento (serviço da dívida e remuneração acionista<sup>51</sup>) das parcerias. Dado que os custos de exploração das parcerias rodoviárias são marginais face ao custo do financiamento (que se reporta essencialmente ao investimento realizado na construção da obra), é natural que as receitas geradas por estas parcerias permitam obter margens operacionais aparentemente elevadas, mas que, tal como referido adiante, são reduzidas face ao nível de endividamento contratado.

---

<sup>51</sup> A remuneração acionista tem sido significativamente reduzida no âmbito do mencionado processo de renegociação que se encontra a ser levado a cabo no sector rodoviário.

### Quadro 19 – Evolução das Receitas, do EBITDA, e da Margem Operacional, por concessão rodoviária, em 2013 e 2012

Valores em milhares de euros

Concessão	Receita				EBITDA				Margem Operacional	
	2013	Peso no Total	2012	Δ 2013 / 2012	2013	Peso no Total	2012	Δ 2013 / 2012	2013	2012
Ex-SCUT	492.324	42%	609.494	-19%	432.475	48%	530.249	-18%	88%	87%
Ex-Portagem Real	83.617	7%	89.582	-7%	56.383	6%	58.060	-3%	67%	65%
Portagem Real	585.596	50%	593.853	-1%	410.893	46%	416.706	-1%	70%	70%
Concessão Brisa	439.517	38%	447.081	-2%	317.747	35%	321.362	-1%	72%	72%
Concessão Travessia do Tejo	64.820	6%	63.976	1%	53.251	6%	52.051	2%	82%	81%
Concessão Oeste	55.224	5%	56.899	-3%	37.768	4%	40.266	-6%	68%	71%
Concessão Litoral Centro	15.327	1%	16.436	-7%	1.577	0%	3.956	-60%	10%	24%
Concessão Douro Litoral	10.707	1%	9.462	13%	550	0%	-929	-159%	5%	-10%
<b>Total</b>	<b>1.161.537</b>	<b>100%</b>	<b>1.292.930</b>	<b>-10,2%</b>	<b>899.751</b>	<b>100%</b>	<b>1.005.015</b>	<b>-10,5%</b>	<b>77%</b>	<b>78%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados constantes dos R&C dos parceiros privados.

Tal como se observa no *Quadro 19* anterior acima, a concessão Brisa apresenta particular relevância no sector rodoviário, tanto em termos de proveitos, como em termos do EBITDA gerado, representando 38% e 35%, respetivamente, do peso de cada uma destas rubricas na totalidade do sector. Neste contexto, importa destacar que esta concessão é remunerada sob um regime de portagens reais, tendo a seu cargo a concessão de mais de 1.000 km de autoestradas portajadas, num total de 11 autoestradas, algumas das quais se incluem no grupo das autoestradas mais movimentadas da rede nacional de autoestradas, razão pela qual os valores não são diretamente comparáveis com as restantes concessões, que apresentam dimensões bastante inferiores e que são, na sua grande maioria, remuneradas através de pagamentos por disponibilidade.

No que ao endividamento das concessões rodoviárias diz respeito verifica-se que este ascendeu, em 2013, a 12.131 milhões de euros, um valor elevado e que resulta essencialmente das condicionantes do sector rodoviário, o qual apresenta necessidades de financiamento elevadas em virtude dos expressivos custos de construção associados à complexidade e extensão das obras a realizar. O valor do endividamento é particularmente relevante na concessão Brisa, facto a que não é alheia a quantidade e a dimensão das autoestradas concessionadas a este parceiro, destacando-se ainda a este nível a concessão do Douro Litoral e a subconcessão do Pinhal Interior. O nível de endividamento conjunto destas três empresas representava, no final de 2013, cerca de 34% do endividamento total do sector. Face ao período anterior observa-se uma redução de 380 milhões de euros do passivo financeiro (equivalente a uma variação de 3% face a 2012), decorrente, essencialmente, dos reembolsos previstos contratualmente no âmbito dos contratos de financiamento e do reembolso de um empréstimo obrigacionista por parte da concessionária Brisa, sendo estes efeitos parcialmente anulados pelo desembolso superior a 250 milhões de euros de dívida por parte da subconcessionária do Pinhal Interior, que se encontra ainda na fase de construção, e, consequentemente, com elevadas necessidades de financiamento associadas.

O elevado nível de endividamento aliado a um montante negativo de capitais próprios (em 367 milhões de euros), determinado essencialmente pela necessidade de reconhecimento de elevadas perdas por imparidade nas concessões do Douro Litoral e do Litoral Centro (tal como resulta do apresentado no R&C destas empresas, os níveis reais de tráfego destas concessões apresentaram desvios face ao caso base), resultou numa estrutura de financiamento significativamente alavancada. Com efeito, no caso das PPP rodoviárias, em termos genéricos, a dívida assumiu, em 2013, um valor superior a 100% do capital investido, implicando um profundo desequilíbrio da estrutura de capitais do sector rodoviário, e em particular das duas concessões referidas. Relativamente a estas duas concessões (Douro Litoral e Litoral Centro), tomando por base a informação constante dos respetivos R&C, é possível indicar que o excesso de dívida, conjugado com a materialização do risco de tráfego (na esfera das concessionárias), tem-se traduzido na opção de realização de aportes adicionais de capital por parte dos acionistas, no caso da Concessão do Douro Litoral, e num efetivo incumprimento do serviço da dívida contratado, no caso da Concessão do Litoral Centro. Recorde-se, a respeito destas duas concessões, o facto de que o risco de tráfego se encontra, de acordo com os respetivos instrumentos contratuais em vigor, totalmente alocado à esfera do parceiro privado. Não obstante a sólida capacidade de geração de *cash flow* operacional das concessionárias rodoviárias, patente numa margem operacional superior a 75%, esta é ainda reduzida face ao elevado endividamento apresentado pelas empresas, o que se encontra espelhado num rácio dívida/EBITDA de 9,29x, (novamente, desconsiderando as subconcessões rodoviárias). O elevado valor do rácio dívida/EBITDA apurado no sector rodoviário deve, contudo, ser interpretado tendo em consideração o facto de parte das concessões em análise se encontrar ainda numa fase inicial do reembolso da sua dívida, pelo que o endividamento assume valores próximos do seu máximo.

### 6.3 Sector ferroviário

Os dois parceiros do sector ferroviário apresentaram, em 2013, uma melhoria considerável do *cash flow* operacional gerado, tendo o EBITDA aumentado cerca de 15% face ao período anterior, ascendendo a 5.181 milhares de euros, não obstante a quebra observada na receita global dos parceiros privados, em cerca 2,5% (de 40.868 milhares de euros em 2012 para 39.829 milhares de euros em 2013).

Quadro 20 – Evolução das Receitas, do EBITDA, e da Margem Operacional, por concessão ferroviária, em 2013 e 2012

Valores em milhares de euros

Concessão	Receita				EBITDA				Margem Operacional	
	2013	Peso no Total	2012	Δ 2013 / 2012	2013	Peso no Total	2012	Δ 2013 / 2012	2013	2012
Concessão Eixo Norte/Sul (Fertagus)	28.360	71%	29.912	-5%	305	6%	251	21%	1%	1%
Concessão do MST	11.469	29%	10.956	5%	4.876	94%	4.251	15%	43%	39%
<b>Total</b>	<b>39.829</b>	<b>100,0%</b>	<b>40.868</b>	<b>-2,5%</b>	<b>5.181</b>	<b>100,0%</b>	<b>4.502</b>	<b>15,1%</b>	<b>13%</b>	<b>11%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados constantes dos R&C dos parceiros privados.

No caso da concessão Fertagus, observou-se uma variação negativa ao nível das receitas operacionais da concessionária (da ordem dos 5%), potenciada por um decréscimo do nível de procura da concessão. As receitas desta concessionária, de cerca de 28.360 milhares de euros, representaram, em 2013, aproximadamente 71% do total das receitas apuradas nas PPP ferroviárias. Apesar da redução das suas receitas, a Fertagus apresentou, no último ano, uma melhoria do EBITDA, possibilitada – como referido pela empresa no seu R&C – essencialmente pela implementação por parte da empresa de novos métodos de trabalho que permitiram minimizar a quebra dos proveitos observada.

No que respeita à concessão do MST, apesar da diminuição ocorrida em termos do número de passageiros (seguindo a tendência observada nos exercícios anteriores), assistiu-se a um aumento das receitas (de 5%) resultante, essencialmente, da evolução do valor das compensações devidas pelo Estado Português em face dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão. A este respeito deve realçar-se que, tendo em conta que o tráfego da concessão se tem mantido sempre substancialmente abaixo do tráfego mínimo garantido, a evolução do volume de negócios da concessionária tem ficado alinhada com a evolução implícita no referido limite mínimo da banda de tráfego de referência, cujo valor varia anualmente, de acordo com o disposto contratualmente. O aumento do volume de negócios foi acompanhado de um aumento mais do que proporcional do EBITDA, à luz essencialmente da diluição dos custos fixos num maior volume de negócios e da redução dos custos variáveis em virtude do decréscimo da atividade.

Neste contexto, as concessionárias ferroviárias registaram de forma agregada, em 2013, uma melhoria da margem operacional (para os 13%), explicada sobretudo pelo ganho de



eficiência operacional conseguido pela concessionária do MST, uma vez que no caso da concessão Fertagus o EBITDA manteve-se reduzido, correspondendo a uma margem operacional de apenas 1%, em linha com a do ano anterior.

O nível de endividamento das concessionárias do sector ferroviário ascendeu, no ano em apreço, a 33.279 milhares de euros, sendo este valor relativo, na sua quase totalidade, à dívida da concessionária do MST (33.246 milhares de euros). Esta concessão apresenta uma estrutura de financiamento típica de um *Project Finance*, evidenciando um rácio dívida sobre capitais próprios de 85:15.

Tendo em conta contudo o facto de parte da dívida deste projeto se encontrar já reembolsada, no final de 2013, o rácio dívida/EBITDA da concessionária era de 6,67x. Atente-se para a evolução positiva deste indicador entre 2012 e 2013 (de 8,63x para 6,67x), em resultado do efeito cumulativo da redução da dívida em 9% e do aumento do EBITDA em 15%, anteriormente apresentado.

## 6.4 Sector da saúde

Os parceiros privados do sector da saúde registaram, durante o ano de 2013, um incremento no volume de negócios de 22%, para 400.627 milhares de euros, para o qual concorreu o já mencionado aumento da produção hospitalar, particularmente relevante no caso do Hospital de Braga e do Hospital de Loures, bem como o início da remuneração da EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira. A respeito dos proveitos do sector da saúde cumpre destacar o elevado peso da remuneração das EG Estabelecimento, as quais representaram, em 2013, 84,3% das receitas totais geradas.

Quadro 21 – Evolução das Receitas, do EBITDA, e da Margem Operacional, por parceiro privado no sector da saúde, em 2013 e 2012

Valores em milhares de euros

Parceria	Receita				EBITDA				Margem Operacional	
	2013	Peso no Total	2012	Δ 2013 / 2012	2013	Peso no Total	2012	Δ 2013 / 2012	2013	2012
<b>EG Estabelecimento</b>	<b>337.816</b>	<b>84%</b>	<b>289.467</b>	<b>17%</b>	<b>14.569</b>	<b>26%</b>	<b>-1.367</b>	<b>-</b>	<b>4%</b>	<b>0%</b>
Hospital de Braga	134.404	34%	121.453	11%	1.781	3%	-3.331	-	1%	-3%
Hospital de Cascais	68.771	17%	62.641	10%	6.687	12%	3.294	103%	10%	5%
Hospital de Vila Franca de Xira	52.583	13%	53.188	-1%	4.383	8%	10.109	-57%	8%	19%
Hospital de Loures	82.057	20%	52.185	57%	1.719	3%	-11.439	-	2%	-22%
<b>EG Edifício</b>	<b>62.812</b>	<b>16%</b>	<b>38.856</b>	<b>62%</b>	<b>42.044</b>	<b>74%</b>	<b>32.344</b>	<b>30%</b>	<b>67%</b>	<b>83%</b>
Hospital de Braga	22.775	6%	21.987	4%	20.249	36%	19.387	4%	89%	88%
Hospital de Cascais	7.047	2%	6.895	2%	5.172	9%	5.005	3%	73%	73%
Hospital de Vila Franca de Xira <sup>(1)</sup>	21.765	5%	0	-	7.412	13%	-	-	34%	-
Hospital de Loures	11.225	3%	9.974	13%	9.211	16%	7.952	16%	82%	80%
<b>Total</b>	<b>400.627</b>	<b>100%</b>	<b>328.323</b>	<b>22%</b>	<b>56.613</b>	<b>100%</b>	<b>30.977</b>	<b>83%</b>	<b>14%</b>	<b>9%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados constantes dos R&C dos parceiros privados.

Nota: <sup>(1)</sup> De forma a evitar o desvirtuamento da análise, não foi considerado para efeitos desta tabela o valor do EBITDA de 2012 da EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira, uma vez que esta empresa apenas iniciou a sua atividade durante o exercício de 2013.

A par do aludido aumento das receitas das entidades gestoras, importa ainda realçar, relativamente ao ano de 2013, o expressivo crescimento do nível de *cash flow* operacional gerado por estas empresas (em 83%), para o qual concorreu, essencialmente, (i) a citada entrada em operação do novo edifício hospitalar do Hospital de Vila Franca de Xira em abril de 2013 e o consequente início da remuneração da respetiva EG Edifício, bem como, (ii) o aumento significativo das receitas da EG Estabelecimento do Hospital de Loures (em 57%), o qual decorreu fundamentalmente do aumento da produção hospitalar (sendo de destacar, neste contexto, que 2013 foi o primeiro ano completo de atividade clínica deste hospital), permitindo por esta via diluir significativamente o peso dos custos fixos no total das receitas e assim aumentar o EBITDA para valores positivos (em contraste com performance operacional deficitária registada no ano anterior). Deve notar-se que estes custos fixos tinham sido já contratados, em grande medida, em 2012, ano em que a

atividade hospitalar foi significativamente mais reduzida e insuficiente para cobrir os referidos custos. Também no caso do Hospital de Braga se assistiu, no final de 2013, a uma significativa melhoria da performance operacional, passando o EBITDA para terreno positivo, em virtude nomeadamente da internalização de alguns serviços e consequente melhoria da eficiência operacional e da contabilização de acertos relativos ao exercício anterior<sup>52</sup>.

O aumento do EBITDA agregado das várias entidades gestoras revelou-se de magnitude superior ao aumento das receitas, vindo assim a traduzir-se numa variação positiva da margem operacional, a qual passou de 9% em 2012 para 14% em 2013. A respeito da margem operacional atente-se ainda para o facto de as EG Edifício apresentarem uma capacidade de geração de *cash flow* operacional bastante superior à das EG Estabelecimento, em virtude de beneficiarem de uma estrutura de custos de exploração bastante mais reduzida. No caso das entidades gestoras dos estabelecimentos, a estrutura de custos afigura-se mais “pesada”, uma vez que a atividade de produção clínica, desenvolvida por estas entidades, acarreta um maior volume de encargos correntes associados, espelhando naturalmente a natureza mão-de-obra intensiva desta atividade.

Em termos de peso relativo no volume de negócios e na geração de EBITDA agregados da globalidade das entidades gestoras, o Hospital de Braga (quando considerando os valores agregados das duas entidades gestoras deste hospital) assume-se claramente como a maior unidade atualmente em operação em regime de PPP, tendo sido responsável, em 2013, por 39% dos valores agregados quer de receita, quer de EBITDA.

No que respeita ao nível de endividamento das entidades gestoras, importa salientar que a dívida do sector encontra-se afeta sobretudo às entidades gestoras dos edifícios, tendo sido estas entidades responsáveis, no final do ano em apreço, por cerca de 84% da dívida total do sector, a qual ascendia, a 31 de dezembro do referido ano, a 357.052 milhares de euros. Esta repartição do endividamento patenteia o facto de as entidades gestoras do edifício serem as responsáveis pela construção dos edifícios hospitalares, o que acarreta necessidades de financiamento bastante superiores em comparação com as entidades gestoras dos estabelecimentos, cujo financiamento se destinava unicamente à aquisição dos equipamentos médicos, informáticos e gerais.

Deve contudo realçar-se que, não obstante o reduzido endividamento das entidades gestoras dos estabelecimentos, a estrutura de capitais do sector apresenta-se bastante desequilibrada, facto patente num rácio de dívida/capitais próprios de 97:3, em 2013. Este enviesamento da estrutura de capitais em prol da dívida, resulta dos reduzidos fundos próprios aportados pelos acionistas, bem como da acumulação dos prejuízos líquidos apurados até ao momento, uma situação normal, atendendo a que muitas destas unidades encontram-se ainda numa fase inicial de operação, tendo apurado resultados negativos ao longo da fase de construção, durante a qual tipicamente as empresas não beneficiam ainda de qualquer tipo de remuneração.

---

<sup>52</sup> Não foram considerados no cálculo do EBITDA os valores de reconciliação relativos ao período 2009-2011, uma vez que estes assumem um carácter extraordinário e a sua inclusão no exercício de 2013 afeta as conclusões.

A variação positiva da capacidade de geração de *cash flow* operacional dos parceiros privados do sector da saúde permitiu apurar, em 2013, um rácio de dívida/EBITDA aceitável, de 6,31x, contrastando com os 12,33x apurados em 2012, sendo determinante para esta evolução não só o aumento do EBITDA (no caso de algumas entidades gestoras 2013 foi o primeiro ano em que se verificou uma performance operacional positiva), mas também o reembolso contratualizado de 7% da dívida total.

Apesar da estrutura de capitais desequilibrada que estas empresas apresentavam no final de 2013, decorrente como mencionado do elevado peso da dívida no total dos recursos de financiamento, aparentemente o nível de endividamento destas empresas afigura-se relativamente aceitável, tendo em conta a sua atual capacidade de geração de *cash flows*, bem como o prazo alargado dos seus contratos de parceria (sobretudo no caso das entidades gestoras dos edifícios).

## 6.5 Sector da segurança

No sector da segurança, tal como mencionado em pontos anteriores, existe apenas uma parceria, explorada pela SIRESP, S.A.. No ano de 2013 as receitas desta concessionária ascenderam a 39.957 milhares de euros, registando um aumento de cerca de 4%, o qual incorpora não só o crescimento contemplado no contrato de concessão ao nível da componente não revisível da remuneração, mas também o ajustamento da parte revisível da remuneração da concessionária em função do IPC.

Quadro 22 – Evolução das Receitas, do EBITDA e da Margem Operacional da SIRESP, S.A., em 2013 e 2012

Valores em milhares de euros

Parceria	Receita			EBITDA			Margem Operacional	
	2013	2012	$\Delta$ 2013 / 2012	2013	2012	$\Delta$ 2013 / 2012	2013	2012
Concessão SIRESP	39.957	38.366	4%	19.947	19.482	2%	50%	51%

Fonte: UTAP, a partir de dados constantes dos R&C dos parceiros privados.

O EBITDA desta parceria observou igualmente uma melhoria (de 2%), ascendendo no final do período em análise a 19.947 milhares de euros, sendo de destacar contudo que o aumento do EBITDA não foi proporcional ao incremento das receitas, verificando-se, portanto, uma ligeira redução da margem operacional deste operador dos 51% em 2012 para os 50% em 2013.

A estrutura de financiamento da concessionária, que se caracterizava, no final do ano em apreço, por uma dívida de 55.990 milhares de euros e um nível de capitais próprios aportados da ordem dos 13.936 milhares de euros, encontra-se em linha com a das restantes PPP no que concerne ao peso preponderante da dívida no total dos recursos de financiamento. Importa contudo salientar a expressiva redução da dívida ocorrida entre 2012 e 2013 (em 17%), resultante unicamente do pagamento das amortizações contratualizadas, a qual permitiu melhorar significativamente a estrutura de capitais da empresa (o rácio de dívida/capitais próprios era, a 31 de dezembro de 2013, de 89:11).

A supramencionada diminuição da dívida permitiu uma melhoria do rácio dívida/EBITDA entre 2012 e 2013, passando este de 3,5x para 2,8x. O rácio Dívida/EBITDA desta concessionária (de 2,8x) apresenta-se como um dos rácios mais confortáveis entre o universo das PPP analisadas, refletindo a boa capacidade de geração de *cash flow* operacional da concessionária face ao seu atual nível de endividamento.

## 7. 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 23 – Contingências das PPP do sector rodoviário em 31 de dezembro de 2013

CONTRATOS DE CONCESSÃO					
Contrato / Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante do pedido (Milhões Euros) ou estimativa de valor	Ponto de situação (2013)
Oeste (AEA)	Reposição do equilíbrio financeiro	2012	Garantias de obra	3,10	Aguarda sentença final
Oeste (AEA)	Reposição do equilíbrio financeiro	2012	Portagens na Concessão Costa da Prata	398,40	Aguarda audiência de prova
Interior Norte	Recurso ao Supremo Tribunal Administrativo	2012	Concorrente contestou adjudicação ao consórcio vencedor	74,70	Em recurso
Norte Litoral (AENL)	Impugnação	2012	Deduções por indisponibilidade	5,90	Foi proferida a decisão da matéria de facto e foram apresentadas em 10.2.2014 as alegações de direito. Aguarda-se a produção da sentença.
Litoral Centro (Brisal)	Reposição do equilíbrio financeiro	2012	Atraso na entrada em funcionamento da AE Costa de Prata e introdução de portagens nessa concessão	1.022,00	Concluída a fase de produção de prova. Em fase de as alegações de facto
Douro Litoral (AEDL)	Reposição do equilíbrio financeiro	2012	Eventos ligados à fase de construção	23,50	Em fase de constituição de Tribunal Arbitral
Douro Litoral (AEDL)	Reposição do equilíbrio financeiro	2012	Custos acrescidos durante a fase de construção	32,50	Em fase de constituição de Tribunal Arbitral
Túnel do Marão (AEM)	Ressarcimento	2012	Resolução por incumprimento do Concedente	-	O Estado recorreu 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. Esse processo encontra-se em fase de contestação pela AEM.
Douro Litoral (AEDL)	Reposição de equilíbrio financeiro	2013	TRIR, SIEV e suspensão da subconc. AE do Centro	1.350,00	Arbitragem notificada a 16.01.2013. Contestação 15.02.2013
Subtotal				2.910,10	

CONTRATOS DE SUBCONCESSÃO					
Contrato / Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante do pedido (Milhões Euros) ou estimativa de valor	Ponto de situação (2013)
Transmontana (AEXXI)	Reposição do equilíbrio financeiro	2011	Atrasos na obtenção de visto	52,18	A subconcessionária renunciou ao pedido, por acordo.
Transmontana (AEXXI)	Reposição do equilíbrio financeiro	2012	Alteração legislativa de carácter específico - Lei n.º 46/10	0,01	Arbitragem requerida, EP contestou. Suspensão por acordo entre as partes.
Transmontana (AEXXI)	Impugnação de multa	2012	A EP propôs a aplicação da multa contratual	2,65	Arbitragem suspensa por acordo exarado no Acordo de Alteração do Plano de Trabalhos.
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	155,00	Arbitragem. Contestação efetuada. Aguarda instalação do Tribunal Arbitral.
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	85,00	Arbitragem. Contestação efetuada. Aguarda instalação do Tribunal Arbitral.
Litoral Oeste (AELO)	Impugnação de multa	2013	A EP propôs a aplicação da multa contratual	0,06	n.a.
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	43,00	Análise efetuada. Aguarda decisão da EP/Comissão de Negociação.
Pinhal Interior (Ascendi PI)	Reposição do equilíbrio financeiro	2013	Vestígios Arqueológicos - alterações na fase de construção	7,00	Valor acordado junto da Subconcessionária.
Subtotal				344,90	



<b>CONTRATOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS (associados a PPP)</b>					
<b>Contrato / Parceiro Privado</b>	<b>Tipo</b>	<b>Ano do pedido</b>	<b>Evento gerador do pedido</b>	<b>Montante do pedido (Milhões Euros) ou estimativa de valor</b>	<b>Ponto de situação (2013)</b>
Costa de Prata e Grande Porto (Ascendi O&M)	Reposição do equilíbrio financeiro	2012	Alteração legislativa de carácter específico - Lei n.º 55-A/2010.	0,50	Pedido em análise
Costa de Prata e Grande Porto (Ascendi O&M)	Reposição do equilíbrio financeiro	2012	Alterações legais resultantes da não aprovação do DEM obrigatório	0,47	Pedido em análise
Norte Litoral (Vialivre)	Reposição do equilíbrio financeiro	2013	Alteração legislativa de carácter específico - Portaria n.º 135-A/2011; Alteração legislativa de carácter específico - Portaria n.º 41/2012, de 10 de Fevereiro; Despachos SEOPTC DE 28.12.2012, 29.01.2013 e 12.02.2013	0,30	Pedido em análise
<b>Subtotal</b>				<b>1,27</b>	
<b>TOTAL das PPP do sector rodoviário</b>				<b>3.256,27</b>	

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

Notas: (¹) De acordo com a informação obtida junto do IMT os processos relativos às concessões Litoral Centro e Oeste mencionados no “Relatório Anual das PPP – 2012”, no final do ano objeto do presente relatório encontram-se já resolvidos.

No final de 2013, o montante total de compensações solicitadas pelos parceiros privados nas PPP rodoviárias ascendia a 3.256 milhões de euros, representando este valor um incremento da ordem dos 53% face ao apresentado no ano anterior. Esta variação justifica-se, em grande medida, pela entrada, em 2013, de dois novos pedidos de REF, um relativo à Concessão do Douro Litoral (com um montante total peticionado pela concessionária de 1.350 milhões de euros) e outro relativo à Subconcessão Pinhal Interior (cujo valor requerido é da ordem dos 43 milhões de euros).

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 41% do montante total de contingências financeiras identificadas nas PPP rodoviárias no final de 2013. 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 31% no total das contingências vigentes no final de 2013, é referente à Concessão do Litoral Centro. Trata-se de um processo que está em fase de arbitragem, por iniciativa da concessionária (a Brisal - Auto-estradas do Litoral, S.A.), na sequência do entendimento expresso pelo concedente de que não existe fundamento para o pedido formulado, o qual se baseia em alegados prejuízos decorrentes do atraso na entrada em funcionamento da Concessão da Costa da

Prata, ao qual se seguiu, posteriormente, a decisão de introdução de portagens nesta concessão. O concedente entende que nenhum destes argumentos constitui fundamento do direito à reposição do equilíbrio financeiro nos termos do contrato celebrado.

Destaca-se também, pela sua relevância no total das contingências apuradas no final de 2013 (com um peso de cerca de 12% do total), um pedido igualmente apresentado por uma concessionária participada pelo Grupo Brisa (a Auto-Estradas do Atlântico), relativo à Concessão do Oeste. Também aqui os fundamentos invocados são a introdução de portagens em autoestradas contíguas (a A29 e a A25) que, supostamente, terão gerado uma quebra de tráfego na concessão do Oeste.

Note-se que, paradoxalmente à posição ora adotada, a Brisa chegou a invocar, em tempos, o direito à reposição do equilíbrio financeiro precisamente em virtude da existência de vias não portajadas em autoestradas suscetíveis de gerar concorrência à rede portajada que integra a sua concessão. Ademais, chegou a reconhecer nos seus R&C que a introdução de portagens nas ex-SCUT constituiu um fator favorável ao aumento de receitas em parte da rede que lhe está concessionada.

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. Também neste caso se admite que os riscos para o parceiro público poderão ser minimizados caso venha a ser desenvolvido, como se prevê, um novo modelo de cobrança de taxas de portagem, que possa ser incluído no âmbito dos processos de renegociação em curso.

No âmbito do sector ferroviário, a concessão da Fertagus apresentou em 2012 um pedido de REF na sequência do aumento da taxa das infraestruturas ferroviárias. O valor peticionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012 (inclusive). A análise da fundamentação do pedido exposto deverá ser levada a cabo em sede da comissão de negociação criada para o efeito<sup>53</sup>. Ainda neste sector destaca-se um pedido de indemnização apresentado pelos concorrentes ao Troço da Linha Ferroviária de Alta Velocidade Poceirão-Caia, na sequência da recusa de visto pelo Tribunal de contas ao contrato de concessão.

Relativamente ao sector da segurança, no final de 2013, 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.

---

<sup>53</sup> Através do Despacho n.º 15985/2013, de 15 de novembro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 239, de 10 de dezembro de 2013.

## 8. Anexo I: Identificação das PPP

### Quadro 24 – Identificação das PPP por sector

Valores em Milhões de Euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€ (1)	Dimensão km
<b>Concessão Lusoponte</b>	Lusoponte Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	30	854	17
<b>Concessão Norte</b>	Ascendi Norte - Auto Estradas do Norte, S.A.	1999	36	979	175
<b>Concessão Oeste</b>	Auto-Estradas do Atlântico, S.A.	1999	30	573	85
<b>Concessão Brisa (2)</b>	Brisa – Auto-estradas de Portugal, S.A.	2000	35	2.703	1099
<b>Concessão Litoral Centro (3)</b>	Brisal – Auto-estradas do Litoral, S.A.	2004	30	586	92
<b>Concessão Beira Interior</b>	Scutvias, Auto-Estradas da Beira Interior S.A.	1999	30	624	174
<b>Concessão Costa de Prata</b>	Ascendi Costa de Prata - Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30	400	110
<b>Concessão Algarve</b>	EUROSCUT - Soc. Concessionária da SCUT do Algarve, S.A.	2000	30	253	127
<b>Concessão Interior Norte</b>	NORSCUT - Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	692	155
<b>Concessão Beira Litoral / Beira Alta</b>	Ascendi Beiras Litoral e Alta - Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30	799	173
<b>Concessão Norte Litoral</b>	Sociedade Concessionária da SCUT do Norte Litoral, S.A.	2001	30	334	120
<b>Concessão Grande Porto</b>	Ascendi Grande Porto - Auto-Estradas da Grande Porto, S.A.	2002	30	551	56
<b>Concessão Grande Lisboa</b>	Ascendi Grande Lisboa - Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30	233	23
<b>Concessão Douro Litoral</b>	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	27	781	129
<b>Subconcessão Transmontana</b>	Auto-Estradas XXI-Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	609	190
<b>Subconcessão Douro Interior</b>	Ascendi Douro - Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	697	241
<b>Subconcessão Baixo Alentejo</b>	SPER – Sociedade Portuguesa de Exploração Rodoviária, S.A.	2009	30	173	40
<b>Subconcessão Baixo Tejo</b>	AEBT Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	30	243	60
<b>Subconcessão Algarve Litoral</b>	Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009	30	47	-
<b>Subconcessão Litoral Oeste</b>	AELO – Auto-Estrada do Litoral Oeste, S.A.	2009	30	444	110
<b>Subconcessão Pinhal Interior</b>	Ascendi Pinhal Interior – Auto Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010	30	741	489
Sector Ferroviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
<b>Metro Sul Tejo</b>	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.	2002	30	386	14
<b>Transp. Ferroviário eixo-norte/sul (3)</b>	Fertagus - Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	11+9	20	54
Sector Saúde	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas
<b>H. Braga - Gestão do Estabelecimento</b>	Escala Braga - Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10	30	705
<b>H. Braga - Gestão do Edifício</b>	Escala Braga - Gestora Edifício, S.A.	2009	30	124	705
<b>H. Cascais - Gestão do Estabelecimento</b>	HPP Saúde – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10	35	277
<b>H. Cascais - Gestão do Edifício</b>	TDHOSP – Gestão de Edifício Hospitalar, S.A.	2008	30	53	277
<b>H. Loures - Gestão do Estabelecimento</b>	SGHL - Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A.	2009	10	29	424
<b>H. Loures - Gestão do Edifício</b>	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	84	424
<b>H. V Franca - Gestão do Estabelecimento</b>	Escala Vila Franca – Soc. Gest. do Estabelecimento, S.A.	2010	10	17	280
<b>H. V Franca - Gestão do Edifício</b>	Escala Vila Franca - Soc. Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280
Sector Segurança	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	
<b>SIRESP</b>	SIRESP - Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.	2006	15	110	

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

**Notas:** (1) Valor do investimento acumulado a dezembro de 2013, tal como indicado pelos parceiros privados.

(2) No caso da Brisa, apesar de o contrato de concessão ter sido celebrado em 1972 (e sujeito posteriormente a várias alterações/prorrogações) optou-se por considerar o investimento realizado pela concessionária apenas a partir de 1999, altura em que foi finalizada a terceira fase de privatização do Grupo.

(3) A concessão termina no último dia útil do mês seguinte àquele em que o VAL das Receitas de Portagem atinja o VAL Máximo; mínimo de 22 anos (2026) e máximo de 30 anos (2034).