



Boletim Trimestral PPP – 1.º Trimestre de 2016

U T A P

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Conteúdos

1. Sumário Executivo.....	7
2. Universo das PPP	10
3. Factos relevantes.....	11
3.1 Processos de renegociação dos contratos de PPP	11
3.1.1 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias.....	11
3.1.2 Processo de renegociação do contrato SIRESP.....	12
3.1.3 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias da Região Autónoma da Madeira	12
3.2 Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020.....	13
3.3 Financiamento de prestações de saúde no Hospital de Braga	13
4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	15
4.1 Síntese do trimestre.....	15
4.2 Análise Sectorial dos fluxos financeiros	18
4.2.1 Sector Rodoviário	18
4.2.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros	18
4.2.1.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	21
4.2.1.2.1 Encargos brutos	27
4.2.1.2.2 Receitas de portagem.....	29
4.2.1.2.3 Nível de cobertura dos encargos	31
4.2.2 Sector Ferroviário	33
4.2.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros	33
4.2.2.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	34
4.2.3 Sector da Saúde	36
4.2.3.1 Tipologia dos fluxos financeiros	36
4.2.3.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	37
4.2.4 Sector da Segurança.....	43
4.2.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros	43
4.2.4.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	43
5. Projeções de encargos globais.....	45
6. Anexo	47

Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos com as PPP no 1.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	9
Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, no 1.º trimestre 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	15
Quadro 3 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 1.º trimestre 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	21
Quadro 4 – Encargos líquidos por PPP rodoviária no 1.º trimestre 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	26
Quadro 5 – Encargos brutos por PPP rodoviária no 1.º trimestre 2016 - respetiva variação homóloga.....	28
Quadro 6 – Proveitos por PPP rodoviária no 1.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga 31	
Quadro 7 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais do 1.º trimestre de 2016.....	32
Quadro 8 – Encargos totais por PPP ferroviária no 1.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	34
Quadro 9 – Encargos totais das PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	38
Quadro 10 – Encargos totais por PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	40
Quadro 11 – Encargos totais da PPP da segurança no 1.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto.....	43
Quadro 12 – Encargos plurianuais.....	45
Quadro 13 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector.....	47

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 31 de março de 2016)	10
Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores	10
Gráfico 3 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no período de 2012 a 2016	17
Gráfico 4 – Desagregação do diferencial existente entre os encargos líquidos totais do 1.º trimestre 2015 e os do 1.º trimestre 2016	23
Gráfico 5 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no sector rodoviário no período de 2012 a 2016	24
Gráfico 6 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 1.º trimestre 2016	25
Gráfico 7 – Evolução trimestral das receitas no sector rodoviário no período de 2012 a 2016	29
Gráfico 8 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário no período de 2012 a 2016	35
Gráfico 9 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde no período de 2012 a 2016	39
Gráfico 10 – Repartição dos encargos do 1.º trimestre de 2016 por hospital	42
Gráfico 11 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da segurança no período de 2012 a 2016	44
Gráfico 12 – Previsão de evolução dos encargos líquidos plurianuais	46

Siglas

1T 2015	1.º Trimestre de 2015
1T 2016	1.º Trimestre de 2016
2016P	Previsão para 2016, constante do Relatório do Orçamento do Estado para 2016
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde
ARS Norte	Administração Regional de Saúde do Norte
CA SNS	Centro de Atendimento do Serviço Nacional de Saúde
CMFRS	Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IPC	Índice de Preços no Consumidor
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MAI	Ministério da Administração Interna
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
RAM	Região Autónoma da Madeira
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
SNS	Serviço Nacional de Saúde
TMD	Tráfego Médio Diário
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
VAL	Valor Atualizado Líquido
Var. 2016/2015	(ou Δ 2016/2015) Variação ocorrida entre o ano de 2016 e o ano de 2015

Notas metodológicas

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

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

- Os valores incluem IVA à taxa legal aplicável à data;
- Os encargos no sector da saúde, relativos à atividade clínica (gestão do estabelecimento), estão isentos de IVA;
- Os encargos suportados a título de indemnização estão isentos de IVA;
- Os encargos brutos incluem todos os pagamentos efetuados pelo parceiro público, designadamente remunerações e compensações contratuais (por exemplo, pagamentos relativos a processos de reposição do equilíbrio financeiro);
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre os encargos brutos e as receitas diretas da atividade, da titularidade do parceiro público;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos são apresentados a preços constantes de 2016, incluindo, quando aplicável, IVA (em milhões de euros), conforme referenciado no Relatório do OE2016. Os pressupostos subjacentes à estimativa dos mesmos são da responsabilidade das respetivas entidades gestoras dos contratos;
- Os valores de encargos plurianuais têm implícitos ajustamentos de tarifas e encargos decorrentes do processo de renegociação dos contratos das PPP rodoviárias atualmente em curso;
- Foram considerados apenas os valores dos encargos plurianuais líquidos estimados até ao termo do prazo de cada contrato de PPP. Por esta razão, e no caso específico do sector da saúde, os encargos associados à atividade clínica têm um horizonte temporal inferior aos encargos associados à disponibilidade da infraestrutura e atividades afins;
- Os valores apresentados são arredondados à unidade mais próxima.

1. Sumário Executivo

A UTAP, entidade sob a tutela do Ministério das Finanças, em cumprimento das atribuições que lhe foram cometidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, apresenta o boletim informativo das PPP¹, relativo ao 1.º trimestre de 2016.

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

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

No caso concreto do sector rodoviário, depois de em 2015 terem sido concluídas as renegociações respeitantes às 9 concessões do Estado Português² e ter-se verificado a entrada em vigor dos respetivos contratos de concessão alterados, foram mantidas, no trimestre em análise, as negociações relativamente às subconcessões da IP. Neste âmbito, destaca-se, *por um lado*, a manutenção das negociações entre a comissão de negociação e a subconcessionária do Douro Interior, não tendo sido ainda possível alcançar um acordo quanto às condições financeiras, e, *por outro lado*, a discussão e consensualização do clausulado das alterações contratuais relativas às subconcessões do Pinhal Interior, do Litoral Oeste, do Baixo Tejo e da Transmontana, relativamente às quais apenas foi obtido um acordo de princípio quanto às condições financeiras.

Adicionalmente, importa referir que no final do 1.º trimestre de 2016, encontrava-se ainda pendente a assinatura dos contratos de alteração aos contratos de subconcessão do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, cujos processos negociais foram concluídos entre a comissão de negociação e as subconcessionárias no decorrer do 3.º trimestre de 2015, tendo as modificações aos respetivos contratos, entretanto consensualizadas, sido vertidas nas respetivas atas finais de negociação e nos relatórios finais de negociação, aprovados pelas tutelas financeira e sectorial no final de 2015.

Relativamente ao processo negocial do SIRESP, concluído em 2015, importa mencionar que no 1.º trimestre de 2016 se verificou a produção de efeitos do respetivo aditamento ao contrato³, o qual havia sido assinado no dia 29 de dezembro de 2015, após aprovação da respetiva minuta em Conselho de Ministros⁴.

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

² Concessões da Beira Interior, do Interior Norte, do Algarve, do Norte Litoral, do Grande Porto, do Norte, da Grande Lisboa, da Costa de Prata e da Beira Litoral/Beira Alta.

³ Após ter sido comunicada, em 10 de março de 2016, a decisão do Tribunal de Contas de que o aditamento não se encontra sujeito a procedimento de fiscalização prévia nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo.

⁴ Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 101-A/2015, de 28 de dezembro, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 252, de 28 de dezembro de 2015.

No que concerne ao universo das PPP que foi considerado – composto por 32 parcerias em quatro sectores de atividade distintos (rodoviário, ferroviário, saúde e segurança) –, não se verificou no 1.º trimestre de 2016 qualquer alteração comparativamente ao período homólogo anterior.

À semelhança do que tem ocorrido até à data, no 1.º trimestre de 2016 o sector rodoviário continuou a destacar-se no universo analisado, seja pelo peso preponderante que apresenta em termos de número de PPP (com 21 parcerias), de investimento acumulado (93%) e até mesmo de encargos líquidos (78% dos valores globais de encargos com as PPP do 1.º trimestre de 2016), seja pelo facto de ter sido o responsável pelo acréscimo verificado ao nível dos encargos líquidos totais com as PPP, quando comparados os valores do 1.º trimestre de 2016 com os do período homólogo anterior.

Com efeito, no trimestre em apreço, os encargos líquidos do sector público com as PPP cifraram-se em 469 milhões de euros, o que representa um incremento (de 5%) face ao período homólogo de 2015 e um nível de execução orçamental de 28% face ao previsto no Relatório do OE2016.

Para a evolução dos encargos afigurou-se determinante o aumento (de 8%) registado no total dos encargos líquidos do sector rodoviário no 1.º trimestre de 2016, tendo em sentido inverso os sectores da saúde e da segurança registado uma diminuição dos encargos líquidos (de 4% e 9%, respetivamente) e o sector ferroviário uma manutenção face ao trimestre homólogo anterior.

Note-se, contudo, 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 (conforme melhor descrito nos pontos do Boletim alusivos a cada um dos respetivos sectores).

No sector rodoviário, o aumento dos encargos líquidos registado no 1.º trimestre de 2016 justifica-se, fundamentalmente, pelo incremento dos encargos relativos às subconcessões, determinado, sobretudo, pelo início dos pagamentos por disponibilidade e por serviço à subconcessionária do Pinhal Interior, apenas no segundo trimestre de 2015, razão pela qual os encargos incorridos no 1.º trimestre de 2016 (no montante de 46 milhões de euros) com esta subconcessionária não tiveram paralelo no período homólogo anterior. Em sentido contrário, e não obstante o aumento das tarifas por disponibilidade, contratualmente estabelecido para o ano de 2016 para a grande maioria das parcerias rodoviárias, destaca-se a redução dos encargos relativos às concessões do Estado Português no 1.º trimestre de 2016, justificada, em grande medida, pelo facto de no período em análise ter sido liquidado, a favor do parceiro público, parte (cerca de 23 milhões de euros) do acerto de contas realizado com a concessionária da Beira Interior, na sequência da entrada em vigor do respetivo contrato de concessão alterado, no final de 2015.

No que respeita ao sector da saúde, o decréscimo dos encargos líquidos verificado no 1.º trimestre de 2016, deve-se, *por um lado*, ao facto de no trimestre homólogo anterior se terem registado pagamentos em algumas das parcerias, relativos a acertos, compensações

contratualizadas e protocolos, sem qualquer paralelo no trimestre em análise⁵, e, *por outro lado*, a acertos efetuados a favor do parceiro público, no período em apreço. Note-se, contudo, e em sentido contrário, que no trimestre em análise foram efetuados pagamentos às quatro EG Estabelecimento no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica (no montante de 1.167 milhares de euros), os quais em 2015 apenas tiveram início no mês de outubro.

No caso do sector da segurança, a diminuição dos encargos líquidos no trimestre em apreço encontra-se diretamente relacionada com a menor disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos das faturas mensais por parte do Estado Português.

Por sua vez, a quase manutenção dos encargos líquidos do sector ferroviário verificada no 1.º trimestre de 2016 resultou da relativa estabilização do montante de compensações pagas pelo Estado Português, em função da evolução favorável da procura no MST (devidas sempre que o tráfego de passageiros é inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão)⁶.

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos com as PPP no 1.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T 2016	Peso no Total (1T)	1T 2015	Δ 1T 2016 / 1T 2015	2016P	% Execução
Ferrovíarias	2.276	0%	2.265	0%	8.540	27%
Segurança	10.190	2%	11.210	-9%	48.861	21%
Saúde	89.962	19%	93.383	-4%	426.197	21%
Rodoviárias	366.709	78%	338.472	8%	1.206.488	30%
TOTAL	469.137	100%	445.330	5%	1.690.087	28%
Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP ⁽¹⁾	471.042		444.527	6%	1.709.085	28%

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

Nota: (1) Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

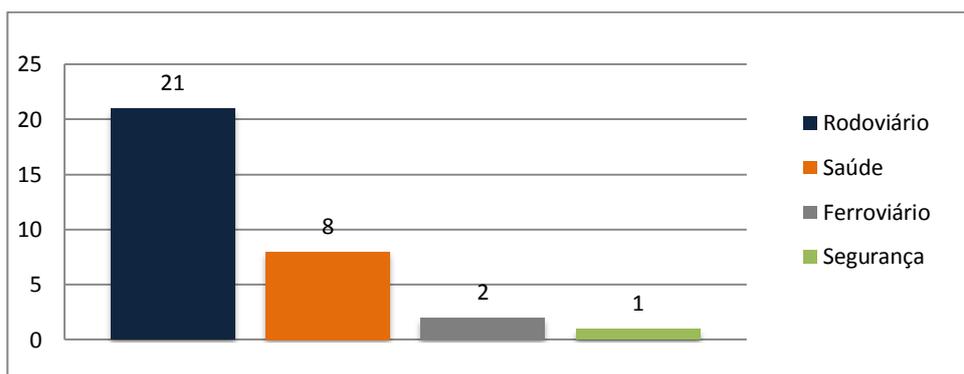
⁵ Conforme melhor descrito no ponto “4.2.3. Sector da Saúde”.

⁶ Note-se que o contrato de concessão do MST inclui uma compensação para a concessionária, caso não sejam atingidos os níveis de passageiros.km previstos no caso base.

2. Universo das PPP

O universo das PPP que foi considerado, com referência a 31 de março de 2016, incorpora 32 parcerias que integram os sectores rodoviário, ferroviário, saúde e segurança, representando um investimento acumulado (realizado pelos parceiros privados), entre 1998 e 2015, da ordem dos 14.505 milhares de euros. O sector rodoviário assume-se como o sector com maior peso no referido universo, seja em termos de número de PPP seja de investimento acumulado, sendo composto quer pelas concessões atribuídas diretamente pelo Estado Português (onde se incluem as ex-SCUT e as autoestradas com portagem real), quer pelas subconcessões da IP. Para uma informação mais detalhada, encontram-se disponíveis no *website* da UTAP os contratos das diferentes PPP e respetivos anexos (com exceção daqueles que os parceiros privados identificaram como contendo segredos comerciais/industriais, de acordo com a legislação para o efeito).

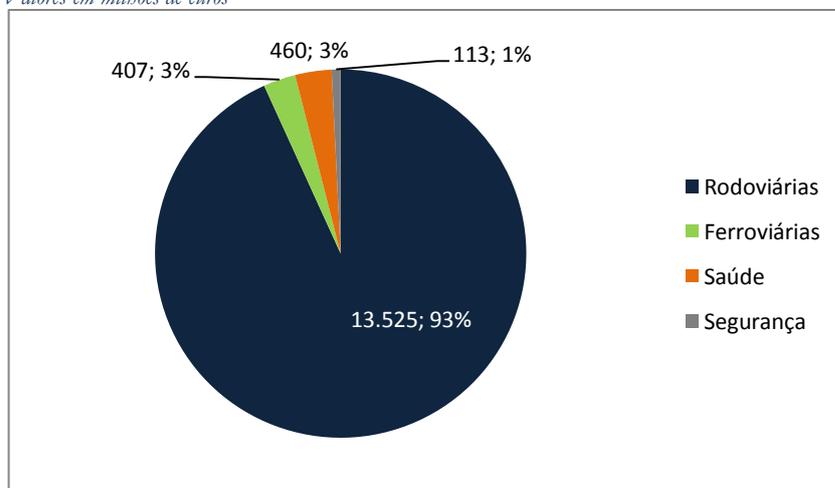
Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 31 de março de 2016)



Fonte: UTAP.

Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores

Valores em milhões de euros



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

3. Factos relevantes

3.1 Processos de renegociação dos contratos de PPP

Durante o 1.º trimestre de 2016, foi dada continuidade aos diversos processos negociais iniciados para dar cumprimento ao compromisso assumido pelo Governo Português no âmbito do PAEF, de renegociar os contratos de PPP, com o objetivo de atingir uma redução substancial dos encargos para o erário público.

3.1.1 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias

No final do 1.º trimestre de 2016, encontrava-se pendente a assinatura dos contratos de alteração aos contratos de subconcessão do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, cujos processos negociais foram concluídos entre a comissão de negociação e as respetivas subconcessionárias no decorrer do 3.º trimestre de 2015, tendo as modificações aos respetivos contratos, entretanto consensualizadas, sido vertidas nas atas de reunião de negociação e nos relatórios finais de negociação aprovados pelas tutelas financeira e sectorial. Salienta-se ainda que, por Resolução do Conselho de Ministros, foi a IP autorizada a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados nos contratos de subconcessão do Baixo Alentejo⁷ e do Algarve Litoral⁸.

No trimestre em apreço, mantiveram-se em curso as negociações com os parceiros privados com os quais ainda não houve acordo financeiro (subconcessão do Douro Interior) e a discussão e consensualização do clausulado das alterações contratuais relativas às subconcessões do Pinhal Interior, do Litoral Oeste, do Baixo Tejo e da Transmontana, relativamente às quais apenas foi obtido um princípio de acordo quanto às condições financeiras. Cumpre ademais mencionar que, por Resolução do Conselho de Ministros, foi a IP também autorizada a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados nos contratos de subconcessão do Pinhal Interior⁹, do Litoral Oeste¹⁰ e do Baixo Tejo¹¹.

⁷ Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-E/2015, de 27 de agosto, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015.

⁸ Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-D/2015, de 27 de agosto, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 168, de 28 de agosto de 2015.

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

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

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

3.1.2 Processo de renegociação do contrato SIRESP

Os trabalhos da comissão de negociação do contrato SIRESP¹², constituída para levar a cabo o respetivo processo negocial, culminaram no dia 21 de setembro de 2015, com a assinatura da ata final de negociação, tendo sido posteriormente submetido o Relatório da Comissão de Negociação aos membros do Governo da área da Administração Interna e das Finanças, tendo os mesmos aprovado o referido relatório em 25 de setembro e em 16 de dezembro de 2015, respetivamente. O aditamento ao contrato SIRESP foi assinado no dia 29 de dezembro de 2015¹³, tendo a respetiva produção de efeitos ocorrido no trimestre em análise, após ter sido comunicada, em 10 de março de 2016, a decisão do Tribunal de Contas de que o referido aditamento não se encontra sujeito a procedimento de fiscalização prévia nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo.

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

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

Neste âmbito, no decurso do 1.º trimestre, e após terem sido publicados os diplomas de alteração das bases de cada uma das concessões (Viaexpresso¹⁴ e Vialitoral¹⁵), foram assinados os respetivos contratos de concessão alterados em 15 de março de 2016, tendo os mesmos sido remetidos para apreciação do Tribunal de Contas a 21 de março de 2016. Na data de publicação do presente boletim tinha sido já anunciada a decisão do Tribunal de Contas no sentido da não sujeição de tais alterações a procedimento de fiscalização prévia.

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

¹³ Após aprovação da respetiva minuta em Conselho de Ministros (através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 101-A/2015, de 28 de dezembro, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 252, de 28 de dezembro de 2015) celebrado originalmente em 4 de julho de 2006, entre o Estado Português e a Siresp — Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A., na qualidade de operadora do sistema.

¹⁴ Através do Decreto Legislativo Regional n.º 9/2016/M, publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 44, de 3 de março de 2016.

¹⁵ Através do Decreto Legislativo Regional n.º 10/2016/M, publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 44, de 3 de março de 2016.

3.2 Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020

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

Conforme justificativo do Programa Orçamental para 2016¹⁶, o Governo assumiu como prioritários os investimentos na área ferroviária, já previstos no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (“PETI3+”)¹⁷, de forma a executar os investimentos estratégicos nele incluídos, bem como no âmbito das redes transeuropeias de transportes.

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

3.3 Financiamento de prestações de saúde no Hospital de Braga

No primeiro trimestre de 2016, foi comunicada, à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, pelo Ministério da Saúde, a decisão de não renovação dos protocolos adicionais ao Contrato de Gestão, relativos a financiamento de prestações de saúde no âmbito do VIH-SIDA e da Esclerose Múltipla, que haviam sido celebrados entre a ARS Norte (na qualidade de Entidade Pública Contratante) e a EG do Estabelecimento do Hospital de Braga, apenas durante a anterior legislatura, mais concretamente, entre 2013 e 2015 (3 anos) no caso do VIH-SIDA, e entre 2014 e 2015 (2 anos) no caso da Esclerose Múltipla, e que tinham sido estabelecidos numa base anual, renovável, ou não, mediante acordo expreso de ambas as Partes.

Analisada em profundidade a questão da renovação na presente legislatura, por determinação do Ministério da Saúde esses protocolos não foram renovados para 2016, por se ter concluído que as prestações de cuidados de saúde a doentes com VIH/Sida ou com Esclerose Múltipla (incluindo a dispensa dos medicamentos clinicamente adequados para as

¹⁶ Ministério do Planeamento e Infraestruturas, PO14 | Programa Orçamental 2016 – Planeamento e Infraestruturas, fevereiro de 2016.

¹⁷ O PETI3+, aprovado pelo Governo na generalidade, em reunião do Conselho de Ministros de 3 de abril de 2014, e cuja versão final revista foi aprovada através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 61-A/2015, de 18 de junho de 2015, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 162, de 20 de agosto de 2015, estabelece, a nível nacional, um quadro de orientações para o setor dos transportes e um conjunto de intervenções prioritárias, com destaque para os investimentos na infraestrutura ferroviária, assente em critérios de sustentabilidade, com vista à criação de valor para as empresas e para a economia Portuguesa.

patologias em causa), já se encontravam incluídas no perfil assistencial do Hospital de Braga, nos termos do respetivo Contrato de Gestão, prevendo este todos os mecanismos adequados para a sua remuneração, não havendo portanto lugar a ser devido, adicionalmente, financiamento autónomo para a realização deste tipo de prestações.

4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

4.1 Síntese do trimestre

No 1.º trimestre de 2016, o montante de encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP ascendeu a 469 milhões de euros, montante que representa um aumento de 5% face ao período homólogo de 2015. Na origem deste aumento encontra-se a evolução verificada no sector rodoviário, já que, no período em análise, os restantes sectores registaram uma manutenção ou um decréscimo dos seus encargos, face a igual período do ano anterior.

Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, no 1.º trimestre 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T 2016	Peso no Total (1T)	1T 2015	Δ 1T 2016 / 1T 2015	2016P ⁽¹⁾	% Execução
Ferrovíarias	2.276	0%	2.265	0%	8.540	27%
Segurança	10.190	2%	11.210	-9%	48.861	21%
Saúde	89.962	19%	93.383	-4%	426.197	21%
Infraestruturas	17.481	4%	18.002	-3%	77.227	23%
Estabelecimento	72.481	15%	75.381	-4%	348.970	21%
<i>Pag. Contratuais</i>	69.766	15%	72.197	-3%		
<i>Pag. Protocolos</i>	2.716	1%	3.474	-22%		
<i>Pag. Reconciliação</i>	0	0%	-289	-100%		
Rodoviárias	366.709	78%	338.472	8%	1.206.488	30%
Subconcessões	164.517	35%	118.990	38%		
Concessões	198.922	42%	214.127	-7%		
Túnel do Marão e A21	3.270	1%	5.354	-39%		
Total dos encargos	441.866	94%	415.087	6%	1.536.735	29%
<i>Pag. Disponibilidade</i>	420.779	90%	388.032	8%		
<i>Custos de Cobrança</i>	7.250	2%	11.411	-36%		
<i>Pag. Serviço</i>	10.567	2%	6.431	64%		
<i>Compensações</i>	0	0%	3.859	-100%		
<i>Outros⁽²⁾</i>	3.270	1%	5.354	-39%		
Total das Receitas	75.158	16%	76.615	-2%	330.247	23%
TOTAL	469.137	100%	445.330	5%	1.690.087	28%
Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP ⁽²⁾	471.042		444.527	6%	1.709.085	28%

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

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

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

No sector rodoviário, a evolução homóloga do 1.º trimestre de 2016 caracterizou-se por um aumento (de 8%) do total de encargos líquidos, justificado, sobretudo, pelo incremento

(de 38%) dos pagamentos às subconcessionárias, o qual, por sua vez, se ficou a dever, fundamentalmente, ao início, programado e previsto contratualmente, dos pagamentos por disponibilidade e por serviço à subconcessionária do Pinhal Interior, apenas no segundo trimestre de 2015 – razão pela qual os encargos incorridos no 1.º trimestre de 2016 com esta subconcessionária não tiveram paralelo no período homólogo anterior.

Por outro lado, a evolução dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias pode ser explicada pelo efeito combinado de um conjunto de fatores, alguns dos quais afetam a comparabilidade dos valores¹⁸, designadamente: **(i)** os pagamentos efetuados no 1.º trimestre de 2016 à maioria das concessionárias do Estado por conta da respetiva remuneração anual por disponibilidade, mediante a retenção, pelas concessionárias, de parte das receitas líquidas de portagem da titularidade da IP, de acordo com o acordado nos contratos de concessão alterados¹⁹, **(ii)** a redução do montante total das receitas de portagem, justificada pelo facto de, no âmbito do contrato de concessão alterado da Beira Interior, a concessionária ter passado a deter a titularidade do produto da cobrança de portagens; e, em sentido contrário, **(iii)** o acerto de contas realizado com a concessionária da Beira Interior, a favor da IP, na sequência da entrada em vigor do respetivo contrato de concessão alterado, no final de 2015, **(iv)** a redução dos encargos relacionados com o desenvolvimento da obra relativa ao Túnel do Marão, e **(v)** o facto de os pagamentos devidos à Lusoponte não terem ocorrido no 1.º trimestre de 2016, mas apenas já no decurso do 2.º trimestre, ao contrário do verificado no ano anterior.

No que respeita ao sector da saúde, assistiu-se, no trimestre em apreço, a um decréscimo (da ordem dos 4%) dos encargos líquidos face ao período homólogo anterior, sendo este explicado, em grande parte, pelo efeito de alguns fatores que afetam a sua comparabilidade²⁰, destacando-se, entre outros: **(i)** o facto de no 1.º trimestre de 2015 ter sido efetuado o pagamento do acerto relativo à parceria do CMFRS, terminada em novembro de 2013, não tendo no trimestre em análise ocorrido quaisquer pagamentos a este respeito, **(ii)** o pagamento à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, no 1.º trimestre de 2015, sem paralelo no trimestre em análise, quer de compensações referentes a intervenções em utentes estrangeiros e a medicamentos, quer do acerto relativo ao protocolo HIV referente ao ano de 2013, **(iii)** a liquidação de um acerto relativo ao protocolo HIV com referência ao ano de 2014 e a dedução de taxas moderadoras (relativas a 2013 e 2014) à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, ambas verificadas no 1.º trimestre de 2016 a favor do parceiro público; e, em sentido contrário, **(iv)** o facto de no 1.º trimestre de 2016 terem sido efetuados pagamentos no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica às quatro EG Estabelecimento (no montante total de 1,2 milhões de euros), os quais em 2015 apenas tiveram início no mês de outubro.

¹⁸ Conforme se encontra devidamente detalhado no ponto “4.2.1. Sector Rodoviário”.

¹⁹ Que entraram em vigor no final de 2015.

²⁰ Conforme se encontra devidamente detalhado no ponto “4.2.3. Sector da Saúde”.

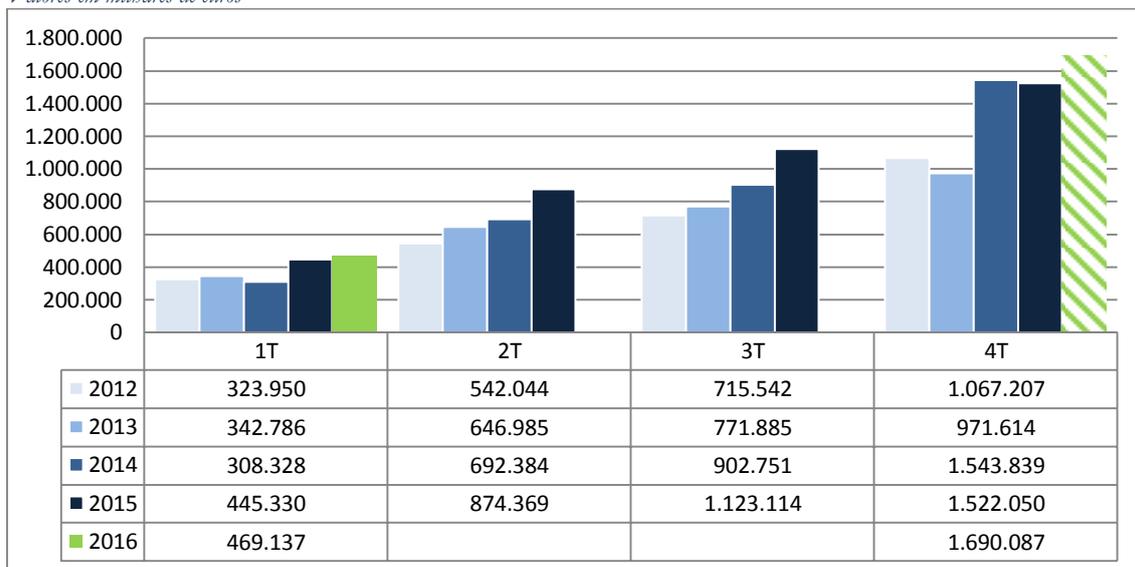
O sector ferroviário, por sua vez, apresentou no 1.º trimestre de 2016, uma relativa manutenção dos encargos líquidos face ao período homólogo anterior, dado que o aumento provocado pelo pagamento de juros de mora foi praticamente compensado pela redução do montante de compensações pagas pelo Estado Português (devidas sempre que o tráfego de passageiros é inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão)²¹, na sequência do ligeiro aumento de tráfego registado na concessão do MST.

No caso do sector da segurança, assistiu-se a uma diminuição dos encargos líquidos no trimestre em apreço (de 9%), encontrando-se esta diretamente relacionada com a diferente temporalidade implícita nos pagamentos das faturas mensais por parte do Estado Português.

O *Gráfico 3* seguinte reflete a evolução dos encargos líquidos trimestrais acumulados no período entre 2012 e 2016. A última coluna (4T) apresenta o nível de encargos líquidos estimados para o ano de 2016, de acordo com as previsões do Relatório do OE2016.

Gráfico 3 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no período de 2012 a 2016

Valores em milhares de euros



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

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

²¹ Note-se que o contrato de concessão do MST inclui uma compensação para a concessionária, caso não sejam atingidos os níveis de passageiros.km previstos no caso base.

4.2 Análise Sectorial dos fluxos financeiros

4.2.1 Sector Rodoviário

4.2.1.1 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 Português²² e as 7 subconcessões diretamente atribuídas pela IP. Deve salientar-se que, no âmbito das atribuições que foram conferidas à IP, por via do seu contrato de concessão, esta passou a ser responsável quer pela realização dos pagamentos, quer pela recolha de receitas das concessões do Estado Português.

No caso das concessões do Estado Português e, tendo em conta a natureza dos fluxos financeiros que lhe estão associados, de acordo com os respetivos contratos de concessão alterados²³, as PPP podem ser divididas em 3 grupos:

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

²² Onde se incluem as 7 ex-SCUT e as 7 autoestradas originalmente de portagem real.

²³ No seguimento dos processos de renegociação terminados em 2015.

- Concessões de portagem real: incluem-se aqui as concessões do Douro Litoral, do Litoral Centro, do Oeste, da Brisa e da Lusoponte, as quais mantêm atualmente um sistema remuneratório baseado nas receitas de portagem cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores da infraestrutura, não apresentando, portanto, fluxos financeiros (correntes) para o sector público, sem prejuízo da existência de fluxos financeiros nos dois sentidos, relativos à Lusoponte, em função das alterações contratuais entretanto ocorridas.

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

- Pagamento por disponibilidade das vias da infraestrutura;
- Pagamento por serviço (remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura);
- Responsabilidades associadas aos pagamentos contingentes, decorrentes da reformulação dos modelos financeiros, que ocorreu previamente à assinatura final dos contratos de subconcessão, em 2009 e 2010, na sequência das significativas alterações verificadas nos mercados financeiros entre o momento do lançamento dos concursos e o momento da contratação final, muito embora estes pagamentos, de acordo com os respetivos modelos financeiros, apenas venham a ocorrer em períodos subsequentes, pelo que ainda não tiveram repercussões no período em análise²⁴;
- 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 IP constitui uma receita desta.

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

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

²⁴ Note-se que, em face do Relatório de Auditoria n.º 15/2012, da 2.ª Secção do Tribunal de Contas, relativo ao *Modelo de Gestão, Financiamento e Regulação do Sector Rodoviário*, afigura-se ainda incerto o tratamento a ser dado às compensações contingentes, das quais podem decorrer responsabilidades financeiras significativas.

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

Para além dos fluxos financeiros supramencionados, poderão existir ainda outros encargos, nomeadamente na sequência de pedidos de REF por parte das concessionárias/subconcessionárias, derivados de factos extraordinários (quando estes se enquadrem em casos originadores de pedido de REF, de acordo com o previsto contratualmente) que impliquem alterações no projeto capazes de modificar a situação económico-financeira do mesmo²⁵ e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

²⁵ Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

4.2.1.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 3 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 1.º trimestre 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2016	Peso no Total (1T) (*)	1T2015	Δ 1T2016 / 1T2015	2016P	% Execução
Encargos Brutos	441.866	100%	415.087	6%	1.536.735	29%
Pagamentos por Disponibilidade (1)	420.779	95%	388.032	8%		
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT (1))	261.677	59%	271.079	-3%		
Portagem Real	63.352	14%	55.256	15%		
Ex-SCUT	198.325	45%	215.823	-8%		
Subconcessões	159.103	36%	116.953	36%		
Encargos Túnel do Marão	3.270	1%	5.354	-39%		
Pagamento por serviço (Subconcessões)	10.567	2%	6.431	64%		
Custos com serviço de cobrança de portagem	7.250	2%	11.411	-36%		
Ex-SCUT	7.277	2%	10.757	-32%		
Outros (2)	-27	0%	653	-104%		
Compensações/REF's	0	0%	3.859	-100%		
Lusoponte	0	0%	3.811	-100%		
Outros	0	0%	48	-100%		
Receitas de Portagem	75.158	17%	76.615	-2%	330.247	23%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	63.299	14%	65.899	-4%		
Subconcessões	5.153	1%	4.394	17%		
Outros (3)	6.706	2%	6.323	6%		
Encargos Líquidos totais	366.709	83%	338.472	8%	1.206.488	30%
Taxa de Cobertura	17%		18%		21%	
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	24%		23%			
Subconcessões	3%		4%			
Subtotal - Encargos Brutos excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP (4)	438.662		409.080	7%	1.527.938	29%
Subtotal - Receitas de Portagem excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP (4)	70.048		71.412	-2%	302.451	23%
Subtotal - Encargos Líquidos excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP (4)	368.614		337.668	9%	1.225.487	30%

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

Notas: (*) Peso no Total (1T) calculado sobre o total de Encargos Brutos.

- (1) Em 2015 inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT cujos contratos de concessão não se encontravam ainda alterados.
- (2) Inclui encargos diretos da IP (troços da A23 e A21).
- (3) Inclui proveitos diretos da IP (taxas de gestão, receitas de portagem da Brisa e dos troços da A21 e da A23 que integram a concessão da IP sob gestão direta desta e quiosques/Easytoll).
- (4) Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

Durante o 1.º trimestre de 2016, os encargos líquidos com as parcerias rodoviárias ascenderam a 367 milhões de euros, evidenciando um aumento de 8% face aos valores do período homólogo de 2015, resultado **(i)** do acréscimo registado ao nível dos encargos brutos, da ordem dos 6%, e **(ii)** da redução observada ao nível das receitas, de cerca de 2%,

cujo efeito combinado se traduziu numa ligeira redução do nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas relativamente ao período homólogo (de 18% para 17%).

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

- O início, programado e previsto contratualmente, dos pagamentos por disponibilidade e por serviço à subconcessionária do Pinhal Interior, apenas no segundo trimestre de 2015, pelo que os pagamentos efetuados no 1.º trimestre de 2016, de 46 milhões de euros, não tiveram paralelo no período homólogo anterior;
- O facto de, no 1.º trimestre de 2015, os pagamentos por disponibilidade, devidos às subconcessões do Baixo Tejo e do Litoral Oeste, terem sido realizados apenas parcialmente, enquanto que no período em análise foram efetuados pela totalidade;
- Os pagamentos efetuados às concessionárias do Estado²⁶, por conta da respetiva remuneração anual por disponibilidade, mediante a retenção, pelas concessionárias, de parte das receitas líquidas de portagem da titularidade da IP, de acordo com o previsto nos contratos de concessão alterados que entraram em vigor no final de 2015. As referidas retenções das receitas líquidas de portagem foram realizadas pela primeira vez no 1.º trimestre de 2016, tendo sido o respetivo montante – de 36 milhões de euros – contabilizado como um encargo da IP (“pagamento por conta”) e ao mesmo tempo como receita de portagem efetivamente recebida;
- O aumento das tarifas de disponibilidade contratualmente estabelecido para os anos de 2015²⁷ e 2016, para a generalidade das parcerias rodoviárias²⁸; e
- A redução do montante total das receitas de portagem, justificada pelo facto de, no âmbito do contrato de concessão alterado da Beira Interior, a concessionária ter passado a deter a titularidade do produto da cobrança de portagens.

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

- A significativa redução homóloga dos encargos relativos à concessionária da Beira Interior, de 62,7 milhões de euros no 1.º trimestre de 2015 para 5,5 milhões de euros no 1.º trimestre de 2016. Esta forte diminuição justifica-se pelo facto de no trimestre homólogo anterior ter sido realizado, pela IP à concessionária, o pagamento de reconciliação relativo ao ano de 2014, enquanto que no trimestre em análise, em virtude dos acertos relativos à entrada em vigor do contrato de concessão alterado – no final de 2015 –, foi apurado um pagamento de reconciliação a favor da IP, no montante de 23 milhões de euros;
- O facto de os pagamentos de reconciliação²⁹ efetuados no 1.º trimestre de 2016 às subconcessionárias do Douro Interior e da Transmontana terem sido de montante

²⁶ À exceção da concessionária da Beira Interior, titular das receitas de portagem da respetiva concessão.

²⁷ Com impacto sobre os pagamentos de reconciliação efetuados no 1.º trimestre de 2016.

²⁸ Importa relembrar, a este respeito, que os pagamentos do parceiro público não assumem uma distribuição uniforme ao longo dos anos.

inferior aos do período homólogo anterior, na sequência da redução, entre 2014 e 2015, das tarifas por disponibilidade estipuladas nos respetivos contratos de concessão;

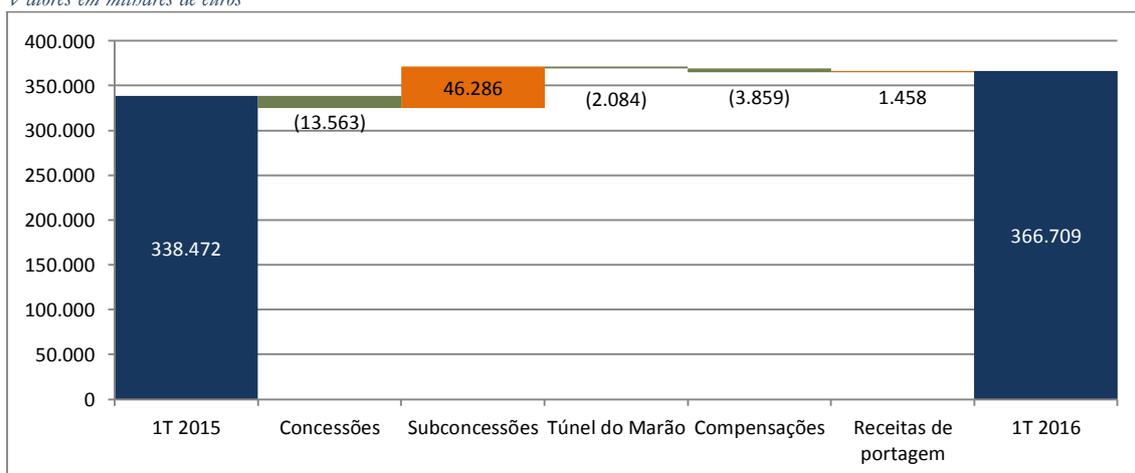
- A redução dos encargos relacionados com o fim da obra relativa ao Túnel do Marão; e
- O facto de os pagamentos devidos à Lusoponte não terem ocorrido no 1.º trimestre de 2016 – tal como no ano anterior –, mas já durante o mês de abril.

Em face do exposto, importa notar que, entre os aspetos supramencionados, identifica-se um conjunto de fatores que afetam a comparabilidade dos dados face aos do período homólogo, designadamente: **(i)** o início, no decurso de 2015, do pagamento da remuneração por serviço e por disponibilidade à subconcessão do Pinhal Interior, de acordo com o previsto contratualmente, e **(ii)** os pagamentos por conta da remuneração por disponibilidade efetuados – através da retenção das receitas de portagem – à maioria das concessionárias do Estado, na sequência da entrada em vigor dos respetivos contratos de concessão alterados.

No *Gráfico 4* seguinte enunciam-se e quantificam-se os diversos fatores que influenciaram a evolução dos encargos líquidos ocorrida entre os 1.ºs trimestres de 2015 e de 2016. Da análise deste gráfico depreende-se, em concreto, que o fator com maior expressão na explicação da evolução homóloga destes encargos diz respeito às subconcessões, designadamente aos pagamentos efetuados no 1.º trimestre de 2016 à subconcessionária do Pinhal Interior, no valor de 46 milhões de euros, sem paralelo no período homólogo anterior.

Gráfico 4 – Desagregação do diferencial existente entre os encargos líquidos totais do 1.º trimestre 2015 e os do 1.º trimestre 2016

Valores em milhares de euros



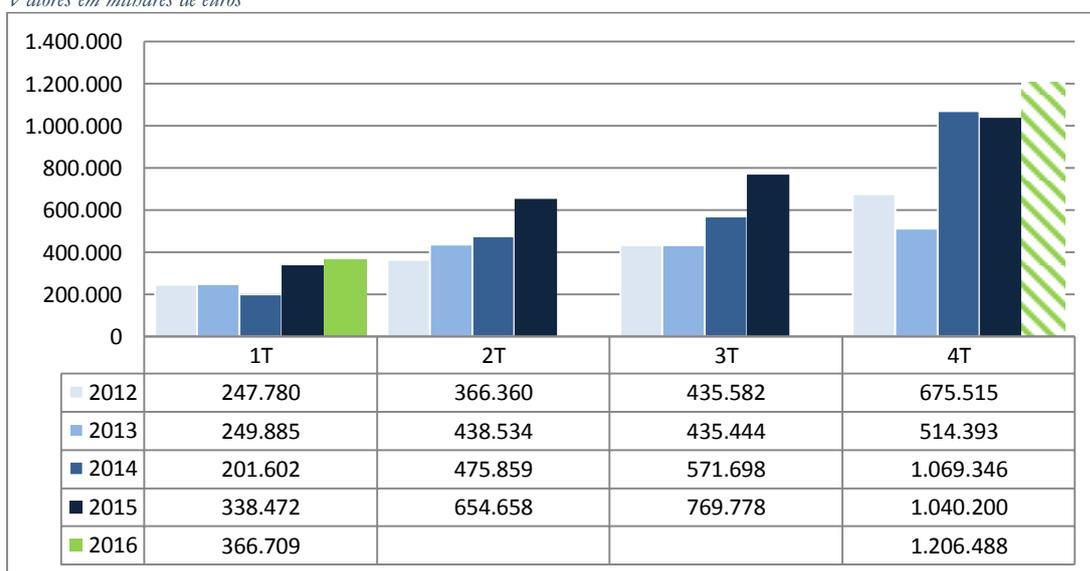
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP.

²⁹ Importa lembrar que os pagamentos de reconciliação se referem a parte dos pagamentos do ano anterior.

Conforme se pode constatar no *Gráfico 5* seguinte, os encargos líquidos no sector das parcerias rodoviárias atingiram, no 1.º trimestre de 2016, valores máximos face aos períodos homólogos anteriores, o que, naturalmente, se compreende tendo em consideração o já mencionado início faseado, a partir de 2014, dos pagamentos às subconcessionárias. Este mesmo motivo, em conjunto com o início previsto, para o corrente ano, do pagamento da remuneração às subconcessionárias do Algarve Litoral e do Baixo Alentejo, justificam a expectativa de que o ano de 2016 corresponda ao pico dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias nos últimos anos.

Gráfico 5 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no sector rodoviário no período de 2012 a 2016

Valores em milhares de euros



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

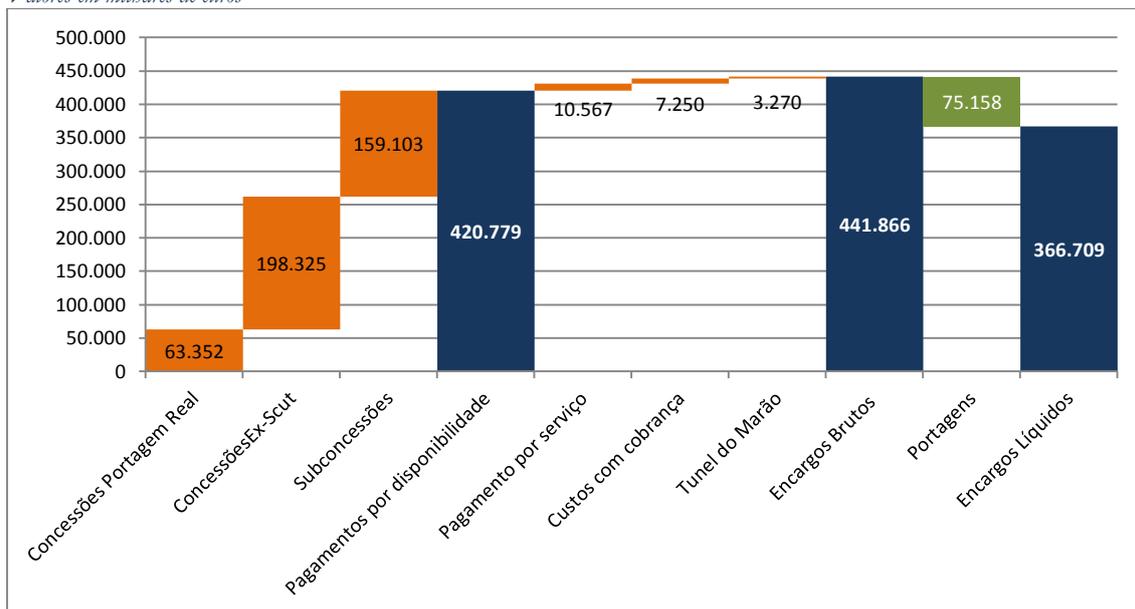
Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2016 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2016.

Tal como o demonstra o *Gráfico 6* seguinte, os encargos brutos assumem diversas naturezas, tendo por base os diferentes modelos de parceria existentes. Os pagamentos por disponibilidade continuaram a apresentar, no 1.º trimestre de 2016, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 95% dos mesmos, o que se justifica, sobretudo, pelo facto de grande parte das concessões³⁰ e subconcessões beneficiarem atualmente de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias.

³⁰ Com exceção das autoestradas cuja remuneração assenta no regime de portagem real, sem impacto em termos de encargos recorrentes do Estado Português.

Gráfico 6 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 1.º trimestre 2016

Valores em milhares de euros



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

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que, no trimestre em análise, as parcerias mais onerosas para o sector público foram as subconcessões do Litoral Oeste e do Pinhal Interior e as concessões da Beira Litoral/Beira Alta, do Interior Norte e do Norte, que no conjunto representaram cerca de 202 milhões de euros, correspondendo a 55% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

Merece destaque, ainda, o aumento do peso relativo do grupo das subconcessões sobre a totalidade dos encargos com as PPP rodoviárias, em virtude do já referido início faseado dos pagamentos às subconcessionárias em 2014, tendo os respetivos encargos, no 1.º trimestre de 2016, representado 45% do total dos encargos líquidos (face a 35% em igual período de 2015).

Quadro 4 – Encargos líquidos por PPP rodoviária no 1.º trimestre 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2016	Peso no Total	1T2015	Δ 1T2016 / 1T2015	2016P	% Execução
Concessão Algarve	13.960	4%	13.520	3%	23.651	59%
Concessão Beira Interior	5.531	2%	55.648	-90%	149.759	4%
Concessão Interior Norte	37.721	10%	28.065	34%	75.975	50%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	38.043	10%	26.954	41%	101.909	37%
Concessão Travessia do Tejo	0	0%	3.811	n.a.	-25	n.a.
Concessão Grande Lisboa	10.299	3%	7.386	39%	25.092	41%
Concessão Oeste	0	0%	26	n.a.	139	n.a.
Concessão Costa de Prata	17.870	5%	11.821	51%	32.946	54%
Concessão Grande Porto	28.852	8%	25.955	11%	73.297	39%
Concessão Norte Litoral	17.541	5%	14.216	23%	34.915	50%
Concessão Norte	35.838	10%	32.395	11%	71.391	50%
Concessão Douro Litoral	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
Concessão Litoral Centro	0	0%	0	n.a.	6.658	n.a.
Concessão Brisa	-1.534	0%	-790	n.a.	-4.327	35%
Subconcessão Transmontana	19.957	5%	25.738	-22%	79.054	25%
Subconcessão Douro Interior	31.551	9%	39.940	-21%	100.130	32%
Subconcessão Pinhal Interior	43.793	12%	-2.319	n.a.	140.154	31%
Subconcessão Litoral Oeste	46.474	13%	35.925	29%	139.812	33%
Subconcessão Baixo Tejo	22.742	6%	19.706	15%	76.883	30%
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0%	0	n.a.	76.131	n.a.
Subconcessão Algarve Litoral	0	0%	0	n.a.	21.793	n.a.
Túnel do Marão	3.270	1%	5.354	-39%	255	1280%
Outros ⁽¹⁾	-5.199	-1%	-4.879	n.a.	-19.104	27%
TOTAL	366.709	100%	338.472	8%	1.206.488	30%
Subtotal excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP ⁽²⁾	368.614		337.668	9%	1.225.487	30%

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

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

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

Em termos de execução orçamental, o valor dos encargos líquidos registado com as parcerias rodoviárias no 1.º trimestre de 2016 representa 30% do total previsto no Relatório do OE2016, destacando-se, pelos níveis de execução orçamental e/ou respetiva variação homóloga, as concessões do Algarve, da Costa de Prata, do Interior Norte, do Norte, do Norte Litoral e da Beira Litoral/Beira Alta e a subconcessão do Litoral Oeste.

O referido nível de execução orçamental global deve-se essencialmente a dois fatores, cujos efeitos deverão vir a ser diluídos ao longo do ano: *por um lado*, o facto de, como estipulado contratualmente, no trimestre em análise terem sido efetuados os pagamentos de reconciliação relativos a 2015, no valor de 234 milhões de euros, e, *por outro lado*, os

pagamentos, no montante de 36 milhões de euros, realizados por conta da remuneração anual pela disponibilidade, através da retenção de receitas líquidas de portagem pelas concessionárias do Estado (à exceção da concessionária da Beira Interior), prevista nos contratos de concessão alterados³¹.

Em sentido contrário, a concessão da Beira Interior registou uma execução orçamental de apenas 4%, justificada pelo facto de, no 1.º trimestre de 2016, a respetiva concessionária ter regularizado, junto da IP, o valor de 23 milhões de euros ainda devido no âmbito do encontro de contas realizado no final de 2015, no seguimento da entrada em vigor do respetivo contrato de concessão alterado.

Adicionalmente, refira-se que, apesar de no Relatório do OE2016 se encontrarem previstos encargos com as subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, no 1.º trimestre de 2016 estes pagamentos não tinham sido ainda iniciados.

4.2.1.2.1 Encargos brutos

Durante o trimestre em análise, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 442 milhões de euros, o que representa um aumento de 27 milhões de euros (6%), face ao período homólogo de 2015, justificado, em grande medida, por fatores que afetam a comparabilidade dos dados de ambos os períodos, a saber:

- O início, programado e previsto contratualmente, no segundo trimestre de 2015, dos pagamentos por disponibilidade e por serviço à subconcessionária do Pinhal Interior, razão pela qual os encargos verificados no 1.º trimestre de 2016, de 46 milhões de euros, não tiveram paralelo no período homólogo anterior;
- O facto de, no 1.º trimestre de 2015, os pagamentos por disponibilidade, devidos às subconcessões do Baixo Tejo e do Litoral Oeste, terem sido realizados apenas parcialmente, enquanto que no período em análise foram efetuados pela totalidade;
- Os pagamentos às concessionárias do Estado³², no montante de 36 milhões de euros, realizados por conta da respetiva remuneração anual por disponibilidade, mediante a retenção de parte das receitas líquidas de portagem pelas concessionárias. Os pagamentos desta natureza foram efetuados pela primeira vez no 1.º trimestre de 2016, na sequência da entrada em vigor dos contratos de concessão alterados, no final de 2015;
- A forte redução dos pagamentos à concessionária da Beira Interior, em virtude de os valores do 1.º trimestre de 2016 se encontrarem deduzidos dos 23 milhões de

³¹ Nos termos dos contratos das concessões do Algarve, do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Grande Lisboa, da Costa de Prata, do Grande Porto, do Norte Litoral e do Norte, as receitas líquidas de portagem que sejam da titularidade da IP podem ser retidas e utilizadas pela concessionária a título de pagamento por conta da remuneração anual devida à concessionária pela disponibilidade da autoestrada.

³² À exceção da concessionária da Beira Interior, titular das receitas de portagem da respetiva concessão.

euros pagos pela concessionária à IP, a título de acerto – decorrente da entrada em vigor do respetivo contrato de concessão alterado no final de 2015; e

- O facto de os pagamentos de reconciliação efetuados no 1.º trimestre de 2016 às subconcessionárias do Douro Interior e da Transmontana terem sido inferiores aos do período homólogo anterior, na sequência da redução, entre 2014 e 2015, das tarifas por disponibilidade estipuladas nos respetivos contratos de concessão.

À parte dos referidos fatores, a evolução dos encargos reflete essencialmente a realização dos pagamentos previstos nos contratos atualmente em vigor, bem como **(i)** o menor montante pago pela IP relativamente aos trabalhos no Túnel do Marão (em virtude da conclusão da obra em 2016), e **(ii)** a inexistência de pagamentos à Lusoponte no 1.º trimestre de 2016 (tendo sido os mesmos realizados já em abril).

Quadro 5 – Encargos brutos por PPP rodoviária no 1.º trimestre 2016 - respetiva variação homóloga

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2016	Peso no Total (1T)	1T2015	Δ 1T2016 / 1T2015
Concessão Algarve	20.078	5%	18.429	9%
Concessão Beira Interior	5.531	1%	62.664	-91%
Concessão Interior Norte	42.086	10%	32.262	30%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	49.927	11%	38.431	30%
Concessão Travessia do Tejo	0	0%	3.811	n.a.
Concessão Grande Lisboa	13.176	3%	9.834	34%
Concessão Oeste	0	0%	26	n.a.
Concessão Costa de Prata	26.594	6%	20.210	32%
Concessão Grande Porto	35.869	8%	32.757	9%
Concessão Norte Litoral	25.517	6%	21.848	17%
Concessão Norte	50.177	11%	45.422	10%
Subconcessão Transmontana	20.442	5%	26.085	-22%
Subconcessão Douro Interior	31.551	7%	39.940	-21%
Subconcessão Pinhal Interior	46.424	11%	0	n.a.
Subconcessão Litoral Oeste	47.157	11%	36.521	29%
Subconcessão Baixo Tejo	24.094	5%	20.837	16%
Túnel do Marão	3.270	1%	5.354	-39%
Outros ⁽¹⁾	-27	0%	653	n.a.
TOTAL	441.866	100%	415.087	6%
Subtotal excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP ⁽²⁾	438.662		409.080	7%

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

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

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

4.2.1.2.2 Receitas de portagem

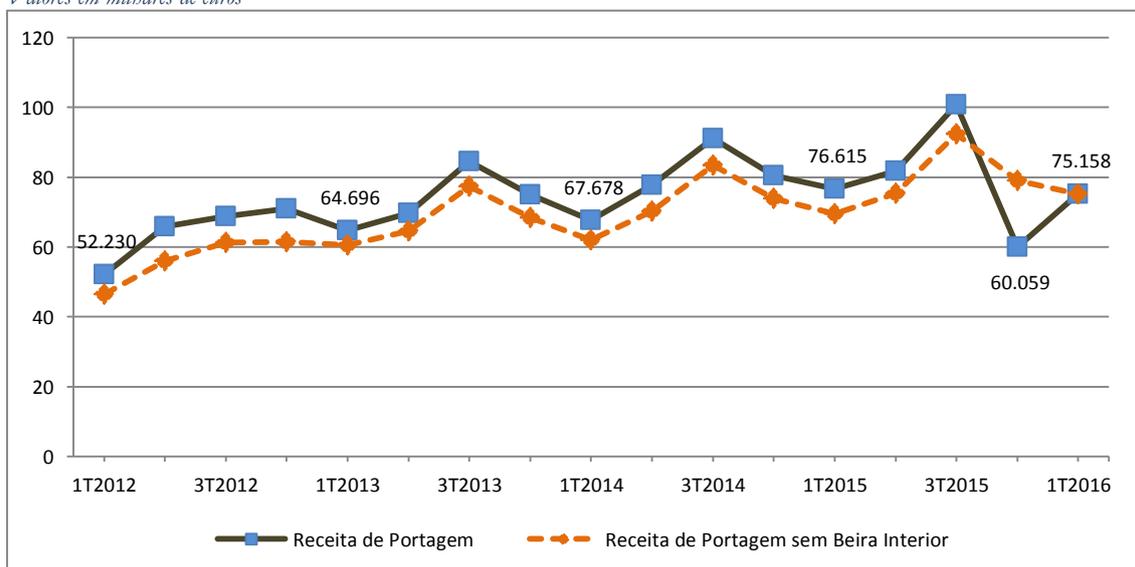
Em relação aos proveitos obtidos com as PPP rodoviárias cumpre destacar que, durante o 1.º trimestre de 2016, o valor de receitas de portagem recebido pelo sector público ascendeu a 75 milhões de euros (*Gráfico 7* seguinte). Este valor representa um decréscimo de 2% relativamente ao período homólogo anterior, explicado essencialmente pelo facto de, no âmbito do contrato de concessão alterado da Beira Interior, atualmente em vigor, a concessionária ter passado a deter a titularidade do produto da cobrança de portagens, integrando estas receitas o novo quadro remuneratório da concessionária, acordado no contexto do processo negocial ocorrido.

Comparativamente ao trimestre imediatamente anterior verificou-se, contudo, uma evolução favorável dos proveitos, devido ao facto de naquele trimestre se ter assistido a uma devolução de receitas de portagem à concessionária da Beira Interior, justificada pela entrada em vigor da alteração do contrato de concessão *supra* referida.

No *Gráfico 7* seguinte apresenta-se a evolução trimestral das receitas no sector rodoviário e, para permitir a comparabilidade da informação apresentada, a tracejado encontra-se a evolução que se teria caso fossem expurgadas das receitas os valores relativos à concessão da Beira Interior.

Gráfico 7 – Evolução trimestral das receitas no sector rodoviário no período de 2012 a 2016

Valores em milhares de euros



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

Conforme se constata, e à semelhança do verificado até ao final do 3.º trimestre de 2015, caso fossem excluídos os valores relativos à concessão da Beira Interior manter-se-ia a tendência de crescimento sustentado das receitas provenientes da cobrança de portagens

nas PPP do sector rodoviário (em termos homólogos, de forma a isolar o impacto da sazonalidade), que se tem vindo a verificar desde 2012.

Adicionalmente, comparando as receitas obtidas no 1.º trimestre de 2016 com o período homólogo de 2015, e considerando o reduzido impacto estimado da atualização tarifária na evolução das receitas, observa-se uma ligeira recuperação do volume de tráfego na generalidade da rede rodoviária e uma maior eficiência do sistema de cobrança de portagens (seja no que respeita à cobrança no caso de veículos de matrícula estrangeira, seja no que se refere à cobrança coerciva, com o início da operacionalização do processo na Autoridade Tributária), como se demonstra no *Quadro 6* seguinte, que apresenta as receitas totais obtidas por PPP e a respetiva comparação com o período homólogo de 2015. A este respeito, importa destacar o elevado peso que assumem as receitas das concessões do Norte, da Beira Litoral/Beira Alta e da Costa de Prata, que representam em conjunto 46% da receita total obtida no trimestre em análise.

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

Quadro 6 – Proveitos por PPP rodoviária no 1.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga
Valores em milhares de euros

Proveitos	1T2016	Peso no Total (1T)	1T2015	Δ 1T2016 / 1T2015
Concessão Algarve	6.118	8%	4.909	25%
Concessão Beira Interior	0	0%	7.016	n.a.
Concessão Interior Norte	4.365	6%	4.196	4%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	11.884	16%	11.478	4%
Concessão Grande Lisboa	2.876	4%	2.448	17%
Concessão Costa de Prata	8.724	12%	8.389	4%
Concessão Grande Porto	7.017	9%	6.802	3%
Concessão Norte Litoral	7.976	11%	7.632	5%
Concessão Norte	14.339	19%	13.028	10%
Concessão Brisa	1.534	2%	790	94%
Subconcessão Transmontana	486	1%	347	40%
Subconcessão Pinhal Interior	2.631	4%	2.319	13%
Subconcessão Litoral Oeste	684	1%	596	15%
Subconcessão Baixo Tejo	1.352	2%	1.131	20%
Outros ⁽¹⁾	5.172	7%	5.533	-7%
TOTAL	75.158	100%	76.615	-2%
Subtotal excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP ⁽²⁾	70.048		71.412	-2%

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

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

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

4.2.1.2.3 Nível de cobertura dos encargos

Da análise do nível de cobertura dos encargos correntes pelas receitas obtidas por PPP rodoviária, confirma-se que as receitas de portagem são ainda insuficientes para assegurar a cobertura dos encargos suportados anualmente pelo sector público relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração. No 1.º trimestre de 2016 o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 17% (ver *Quadro 7* seguinte), um valor abaixo do registado no período homólogo de 2015 (18%).

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 da Costa de Prata, do Norte Litoral e do Algarve, todas com taxas de cobertura dos encargos acima dos 30%.

Inversamente há a destacar, *por um lado*, a concessão da Beira Interior, cuja já referida alteração do quadro remuneratório – designadamente a alteração da titularidade das receitas de portagem – implica que a taxa de cobertura dos encargos será nula até ao fim do prazo do contrato, e, *por outro lado*, a concessão do Interior Norte, cujas receitas de portagem asseguram apenas 10% dos respetivos encargos, a que não será estranho o caráter de “interioridade” que caracteriza esta concessão.

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

Quadro 7 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais do 1.º trimestre de 2016

Valores em milhares de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Proveitos	Défice	Tx de Cobertura
Concessão Algarve	20.078	6.118	13.960	30%
Concessão Beira Interior	5.531	0	5.531	0%
Concessão Interior Norte	42.086	4.365	37.721	10%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	49.927	11.884	38.043	24%
Concessão Grande Lisboa	13.176	2.876	10.299	22%
Concessão Costa de Prata	26.594	8.724	17.870	33%
Concessão Grande Porto	35.869	7.017	28.852	20%
Concessão Norte Litoral	25.517	7.976	17.541	31%
Concessão Norte	50.177	14.339	35.838	29%
Subconcessão Transmontana	20.442	486	19.957	2%
Subconcessão Douro Interior	31.551	0	31.551	0%
Subconcessão Pinhal Interior	46.424	2.631	43.793	6%
Subconcessão Litoral Oeste	47.157	684	46.474	1%
Subconcessão Baixo Tejo	24.094	1.352	22.742	6%
Túnel do Marão	3.270	0	3.270	0%
Outros ⁽¹⁾	-27	5.172	-5.199	n.a.
TOTAL	441.866	75.158	366.709	17%
Subtotal excluindo as infraestruturas sob gestão direta da IP ⁽²⁾	438.662	70.048	368.614	16%

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

Notas: ⁽¹⁾ Inclui encargos e proveitos diretos da IP (Taxas de Gestão, concessão Brisa, troços da A23 e A21, QUIOSQUES/EASYTOLL).

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

4.2.2 Sector Ferroviário

4.2.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

A remuneração da MTS, 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 concessão³³. A título complementar, deve mencionar-se que, em sentido contrário, nos anos em que o tráfego se situe dentro ou acima da banda superior de tráfego é a concessionária quem deve entregar ao concedente uma compensação contratual.

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

No caso da Fertagus, o sistema remuneratório atual da concessionária³⁴ assenta apenas em receitas comerciais, decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul (“concessão Eixo Norte/Sul”), não estando previstos contratualmente quaisquer encargos para o sector público, numa base recorrente, mas apenas decorrente de eventuais pedidos de REF por parte da concessionária (estes encargos também estão contemplados no caso da MST).

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

Deverá no entanto ter-se em atenção que a concessionária Fertagus realizou um pedido de reposição do equilíbrio financeiro do contrato, o que levou à abertura de um processo negocial para aferir da validade de tal pedido³⁵.

³³ A MTS é a única parceria para a qual existe um mecanismo de garantia de tráfego por parte do Estado Português.

³⁴ 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.

³⁵ O valor peticionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012 (inclusive).

4.2.2.2 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 8 – Encargos totais por PPP ferroviária no 1.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2016	Peso no Total (1T)	1T2015	Δ 1T2016 / 1T2015	2016P	% Execução
Concessão do MST	2.276	100%	2.265	0%	8.540	27%
Concessão Eixo Norte/Sul	0	0%	0	n.a.	0	n.a.
TOTAL	2.276	100%	2.265	0%	8.540	27%

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

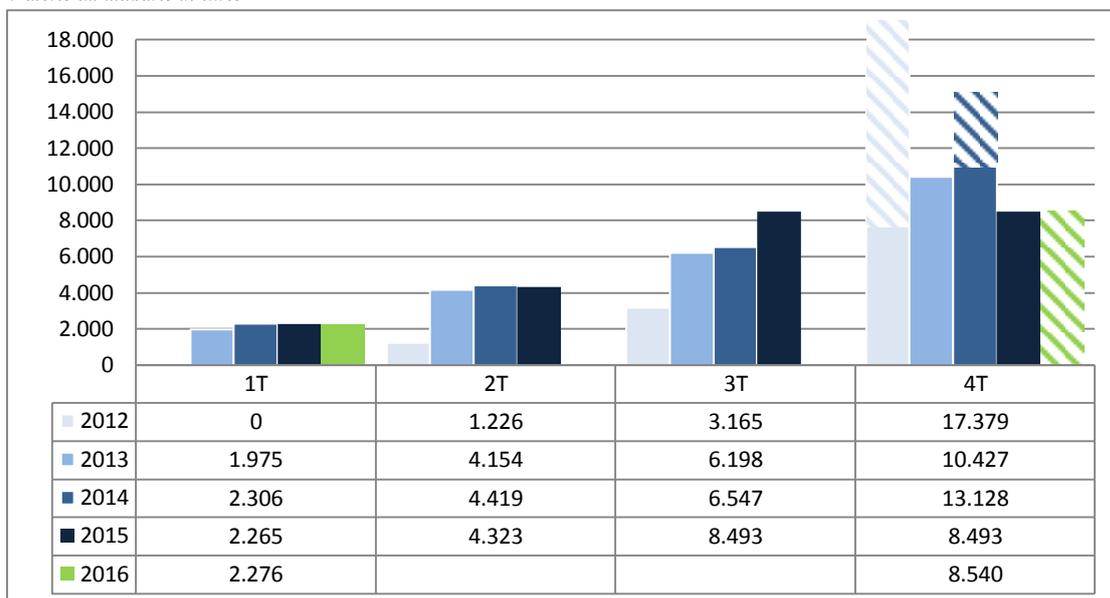
Os fluxos financeiros do sector ferroviário no 1.º trimestre de 2016, no valor de 2,3 milhões de euros, dizem unicamente respeito aos encargos com a concessão do MST, sendo estes relativos ao pagamento de compensações decorrentes dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão. Apesar de a compensação paga no trimestre em apreço ter sido calculada com base num *gap* de tráfego (apurado com referência ao 3.º trimestre de 2015) inferior ao diferencial de tráfego que serviu de base ao cálculo da compensação paga no período homólogo (e que dizia respeito ao tráfego apurado no 3.º trimestre de 2014)³⁶, os encargos com a concessão do MST foram praticamente idênticos em ambos os períodos, devido ao pagamento de juros de mora no 1.º trimestre de 2016.

Apresentam-se, no *Gráfico 8* seguinte, os encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário, os quais dizem respeito, quase em exclusivo, à concessão do MST.

³⁶ O pagamento realizado no 1.º trimestre de 2016 teve por base um tráfego real de 6,5 milhões de passageiros.km, enquanto o pagamento executado no 1.º trimestre de 2015 foi calculado tendo por referência um tráfego real de 6,2 milhões de passageiros.km.

Gráfico 8 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário no período de 2012 a 2016

Valores em milhares de euros



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

Notas: (1) A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2016 corresponde ao valor previsto de acordo com o Relatório do OE2016.

(2) As zonas sombreadas a cinzento e azul correspondem aos pagamentos de indemnizações aos agrupamentos concorrentes da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão), devido à decisão de não adjudicação do contrato, realizados em dezembro de 2012 e em outubro de 2014.

Excluindo o efeito das indemnizações relativas à AVF Lisboa-Poçoirão, pagas em 2012 e em 2014, a evolução dos valores acumulados anuais reflete, essencialmente, o comportamento da procura real que tem sido verificada na concessão do MST (que afeta o valor das compensações a pagar por parte do sector público), bem como o aumento do prazo médio de pagamento do sector público verificado nesta concessão em 2012, recuperado durante o ano de 2013.

4.2.3 Sector da Saúde

4.2.3.1 *Tipologia dos fluxos financeiros*

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

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

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

4.2.3.2 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

No 1.º trimestre de 2016 os encargos com as parcerias da saúde ascenderam a cerca de 90 milhões de euros, registando um decréscimo (de 4%) face ao período homólogo de 2015 (ver *Quadro 9* seguinte). Nestas parcerias, deve mencionar-se, antes de mais, que a variação observada incorpora alguns fatores que afetam a sua comparabilidade, nomeadamente:

- O facto de no 1.º trimestre de 2015 ter sido efetuado o pagamento do acerto relativo à parceria do CMFRS (589 milhares de euros), terminada em novembro de 2013³⁷, não tendo sido verificado já qualquer encargo com esta parceria no 1.º trimestre de 2016;
- O pagamento à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, no 1.º trimestre de 2015 e sem qualquer paralelo no trimestre em apreço: **(i)** de compensações referentes a intervenções em utentes estrangeiros (1,2 milhões de euros, maioritariamente referentes a faturas do exercício de 2014) e a medicamentos (475 milhares de euros), e **(ii)** do acerto relativo ao protocolo HIV de 2013 (940 milhares de euros)³⁸;
- A liquidação de um acerto referente ao protocolo HIV de 2014 (1,2 milhões de euros) e a dedução de taxas moderadoras relativas a 2013 e 2014 (330 milhares de euros) à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais, ambas verificadas no 1.º trimestre de 2016 a favor do Concedente, sem paralelo no período homólogo anterior;
- A dedução, aos pagamentos realizados à EG Estabelecimento do Hospital de Loures no 1.º trimestre de 2015, de multas contratuais (134 milhares de euros) e de um acerto a favor do concedente relativo à atividade de 2012 (289 milhares de euros), sem paralelo no trimestre em análise; e
- O facto de no 1.º trimestre de 2016 terem sido efetuados pagamentos no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica às quatro EG Estabelecimento (num total de 1,2 milhões de euros), os quais em 2015 apenas tiveram início no mês de outubro (não obstante o programa ter sido criado pelo Ministério da Saúde no início de 2015).

³⁷ Para mais informações sobre esta PPP, poderá ser consultado o Boletim das PPP 4.º T 2013, disponível no *website* da UTAP.

³⁸ Refere-se ainda, a este respeito, a não renovação pela ARS Norte, em 2016, dos protocolos celebrados com a EG Estabelecimento do Hospital de Braga no âmbito do HIV e da esclerose múltipla, pelo que os pagamentos realizados em 2015 a este título deixarão de ter paralelo em 2016.

Quadro 9 – Encargos totais das PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2016	Peso no Total (1T)	1T2015	Δ 1T2016 / 1T2015	2016P	% Execução
Hospitais PPP - Estabelecimentos	72.481	81%	75.381	-4%	348.970	21%
Pagamentos Contratuais	69.766	78%	72.197	-3%		
CMFRS	0	0%	589	n.a.		
Hospitais PPP	69.766	78%	71.608	-3%		
Protocolos/outros (Hospitais PPP) ⁽¹⁾	2.716	3%	3.474	-22%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	0	0%	-289	n.a.		
Hospitais PPP - Edifícios	17.481	19%	18.002	-3%	77.227	23%
Pagamentos Contratuais	17.481	19%	18.002	-3%		
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	0	0%	0	n.a.		
Encargos Totais	89.962	100%	93.383	-4%	426.197	21%

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

Notas: ⁽¹⁾ Inclui os pagamentos relativos ao protocolo HIV estabelecido no Hospital de Cascais (em 2015 e 2016) e aos protocolos HIV e Esclerose Múltipla celebrados no Hospital de Braga (apenas em 2015), bem como os pagamentos referentes às doenças Lisossomais, realizados ao abrigo do programa específico de financiamento, previsto no Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto da Saúde, de 15 de setembro de 2009, e os valores pagos (a partir de outubro de 2015 inclusive) no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica, estabelecido pelo Ministério da Saúde no ano de 2015.

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

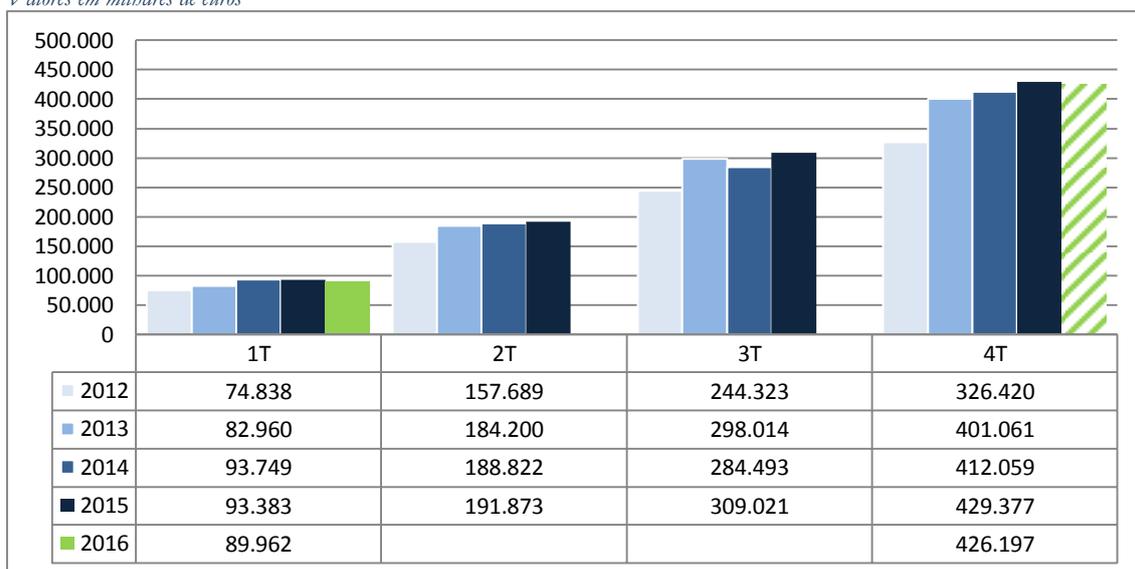
De notar que, no período em análise, 3% dos pagamentos realizados às PPP do sector da saúde referiram-se a protocolos para prestação de cuidados específicos adicionais não contemplados nos contratos de parceria, bem como a pagamentos realizados no âmbito de programas específicos de financiamento (doenças lisossomais e hepatite C). Os referidos protocolos são relativos apenas ao Hospital de Cascais, e apesar de não serem considerados no contrato de parceria, são sujeitos a um processo de renegociação anual, devendo ser submetidos a apreciação do Tribunal de Contas.

Os encargos com a atividade das EG Estabelecimento representaram no 1.º trimestre de 2016 cerca de 81% dos encargos globais com as parcerias do sector da saúde (sendo os restantes 19% relativos aos encargos com as infraestruturas hospitalares), apresentando um decréscimo (de 4%) face ao período homólogo de 2015. Este decréscimo é explicado, sobretudo, pelo efeito dos mencionados fatores que afetam a comparabilidade dos valores.

No que diz respeito aos encargos das EG Edifício, a diminuição (de 3%) verificada no 1.º trimestre de 2016, face ao período homólogo anterior, foi permitida pela redução da componente fixa dos pagamentos previstos contratualmente em duas das quatro parcerias.

Gráfico 9 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde no período de 2012 a 2016

Valores em milhares de euros



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

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

Através da análise do *Gráfico 9* anterior, onde se apresentam os encargos acumulados por trimestre, é possível inferir uma tendência de crescimento dos encargos com as PPP da saúde ao longo dos anos. Sublinhe-se, no entanto, que esta evolução se encontra influenciada pela progressiva entrada em operação das diferentes unidades hospitalares em regime de PPP, sendo igualmente de salientar que 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 totais por PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2016	Peso no Total (1T)	1T2015	Δ 1T2016 / 1T2015	2016P	% Execução
CMFRS	0	0%	589	-100%	0	n.a.
H. Cascais	15.756	18%	16.613	-5%	73.104	22%
EG Estabelecimento	13.772	15%	14.561	-5%	64.658	21%
EG Edifício	1.984	2%	2.052	-3%	8.445	23%
H. Braga	33.454	37%	35.983	-7%	173.903	19%
EG Estabelecimento	27.140	30%	29.678	-9%	145.914	19%
EG Edifício	6.314	7%	6.305	0%	27.989	23%
H. Loures	21.490	24%	20.490	5%	95.135	23%
EG Estabelecimento	18.355	20%	17.374	6%	81.374	23%
EG Edifício	3.135	3%	3.116	1%	13.760	23%
H. VFXira	19.262	21%	19.709	-2%	84.056	23%
EG Estabelecimento	13.214	15%	13.180	0%	57.024	23%
EG Edifício	6.047	7%	6.530	-7%	27.032	22%
TOTAL	89.962	100%	93.383	-4%	426.197	21%
Estabelecimentos	72.481	81%	75.381	-4%	348.970	21%
Infraestruturas	17.481	19%	18.002	-3%	77.227	23%

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

O *Quadro 10* anterior apresenta, em pormenor, a evolução dos encargos, por PPP, no 1.º trimestre de 2016, em comparação com o período homólogo de 2015. Da sua análise, e tendo presente os já referidos fatores que afetam a respetiva comparabilidade, é possível concluir o seguinte:

- No Hospital de Cascais, os encargos totais apresentaram uma redução (de 5%) permitida pela diminuição, quer dos encargos com a EG Edifício (em 3%, em linha com o previsto contratualmente³⁹), quer, sobretudo, dos pagamentos à EG Estabelecimento (em 5%). Relativamente aos encargos com a EG Estabelecimento, importa reiterar que estes se encontram influenciados pelo referido acerto – a favor do parceiro público –, relativo ao protocolo HIV de 2014 (1,2 milhões de euros) e pela já mencionada dedução de taxas moderadoras de 2013 e 2014 (330 milhares de euros), que mais do que compensaram os encargos suportados no âmbito do programa referente à hepatite C crónica (509 milhares de euros, sem paralelo no 1.º

³⁹ A remuneração anual da EG Edifício do Hospital de Cascais 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 prevista uma redução desta componente entre 2015 e 2016.

trimestre de 2015) e o aumento dos pagamentos relativos ao protocolo HIV (aumento em 199 milhares de euros).

- No Hospital de Braga, a diminuição (de 7%) dos encargos totais face ao período homólogo de 2015 é integralmente explicada pela redução (de 9%) dos encargos com a EG do Estabelecimento, sendo esta, por sua vez, justificada pelos pagamentos anteriormente mencionados, efetuados no 1.º trimestre de 2015 e sem paralelo no período em análise: compensações referentes a intervenções em utentes estrangeiros e a medicamentos (num total de 1,641 milhões de euros) e acerto relativo ao protocolo HIV de 2013 (940 milhares de euros)⁴⁰.
- No Hospital de Loures, os encargos globais do Estado registaram um incremento (de 5%), justificado pelo aumento, quer dos encargos com a EG Edifício (em 1%, em linha com o contratualmente estabelecido⁴¹), quer, sobretudo, dos pagamentos à EG Estabelecimento (em 6%), estes últimos justificados, *por um lado*, pelo facto de no 1.º trimestre de 2015, como referido anteriormente, terem sido efetuadas deduções aos pagamentos realizados pelo Concedente, relacionadas com multas contratuais e com o acerto da atividade de 2012 (num total de 423 milhares de euros), deduções essas que não se verificaram no período em análise, e, *por outro lado*, pelos encargos suportados no 1.º trimestre de 2016 no âmbito do programa referente à hepatite C crónica (541 milhares de euros, sem paralelo no período homólogo anterior).
- No Hospital de Vila Franca de Xira, a diminuição (de 2%) dos encargos totais face ao período homólogo anterior é integralmente explicada pela redução (de 7%) dos encargos com a EG do Edifício, nos termos contratualmente previstos⁴².

Em termos de peso relativo nos encargos totais, o Hospital de Braga continua a assumir-se claramente como a maior unidade atualmente em operação em regime de PPP, tendo sido responsável, no 1.º trimestre de 2016, por cerca de 37% dos encargos totais (ver *Gráfico 10* seguinte).

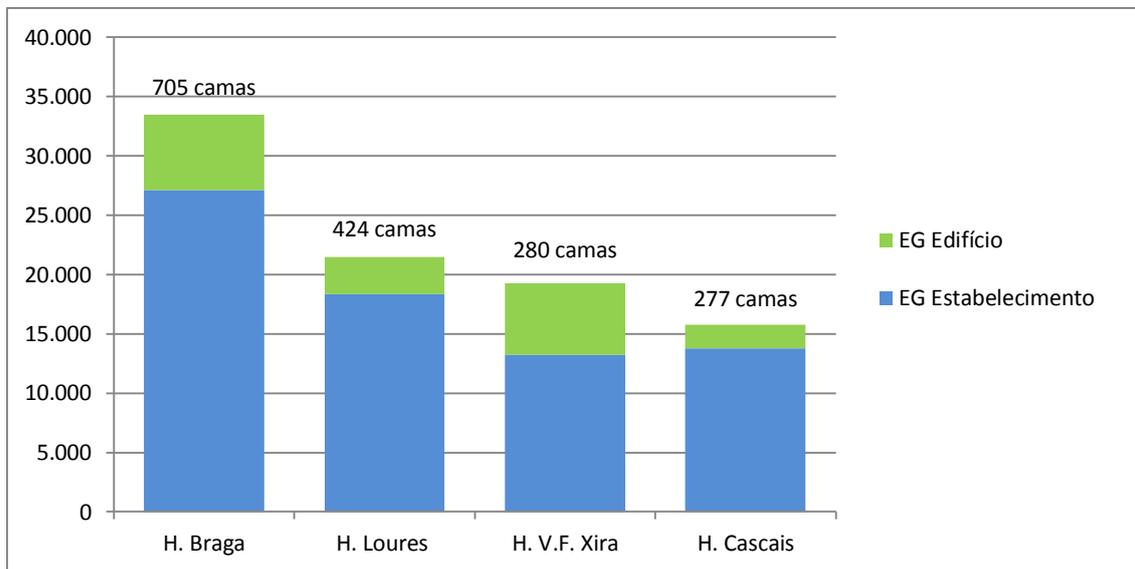
⁴⁰ Refere-se ainda, a este respeito, a não renovação pela ARS Norte, em 2016, dos protocolos celebrados com a EG Estabelecimento do Hospital de Braga no âmbito do HIV e da esclerose múltipla, pelo que os pagamentos realizados em 2015 a este título deixarão de ter paralelo em 2016.

⁴¹ A remuneração anual da EG Edifício do Hospital de Loures é integralmente revisível em função do IPC.

⁴² A remuneração anual da EG Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira 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 prevista uma redução desta componente entre 2015 e 2016.

Gráfico 10 – Repartição dos encargos do 1.º trimestre de 2016 por hospital

Valores em milhares de euros



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

4.2.4 Sector da Segurança

4.2.4.1 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.

4.2.4.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 11 – Encargos totais da PPP da segurança no 1.º trimestre de 2016 - respetiva variação homóloga e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T2016	1T2015	Δ 1T2016 / 1T2015	2016P	% Execução
Concessão Siresp	10.190	11.210	-9%	48.861	21%

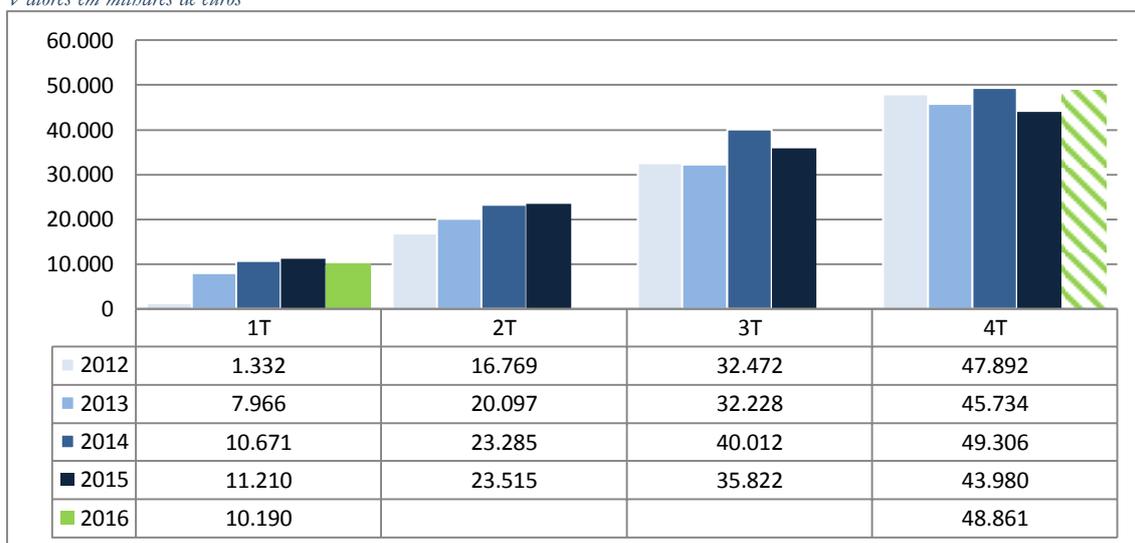
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela entidade gestora do contrato e dados constantes do Relatório do OE2016.

Os encargos globais do sector público com a parceria SIRESP no 1.º trimestre de 2016 ascenderam a 10 milhões de euros, registando um decréscimo (de 9%) face ao período homólogo anterior.

O decréscimo mencionado reflete, sobretudo, a diferente temporalidade no pagamento das faturas mensais por parte do Estado Português, decorrente do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período. Com efeito, os encargos suportados pelo parceiro público no trimestre em apreço e no trimestre homólogo anterior não são comparáveis, devido ao facto de incorporarem prazos médios de pagamento diferentes. Neste contexto, destaca-se o facto de no 1.º trimestre de 2016 terem sido liquidadas as faturas de novembro e dezembro de 2015 e parte do valor devido em janeiro de 2016, enquanto no período homólogo foram liquidadas as faturas de dezembro de 2014 e de janeiro e fevereiro de 2015.

Gráfico 11 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da segurança no período de 2012 a 2016

Valores em milhares de euros



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

Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2016 corresponde ao valor previsto de acordo com o Relatório do OE2016.

O comportamento irregular dos encargos trimestrais suportados em cada ano com esta parceria (verificado no *Gráfico 11* anterior) está relacionado, como mencionado *supra*, 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 instalada⁴³, não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

⁴³ Ao longo de 2013 a capacidade instalada foi de 96,66%, tendo esta passado, no final do exercício, para 99,66%, após a conclusão da fase G do projeto relativa à implementação da rede SIRESP na Região Autónoma dos Açores.

5. Projeções de encargos globais

De acordo com o Relatório do OE2016, as previsões de encargos líquidos com as PPP, para o ano de 2016, atingem o montante de 1.690 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (71%) e as PPP da saúde (25%). Estas previsões, bem como as projeções para os anos seguintes, incluem os efeitos esperados das renegociações em curso das PPP rodoviárias, bem como o impacto dos processos de renegociação já concluídos e a produzir efeitos, relativos às 9 concessões rodoviárias e ao contrato SIRESP.

No *Quadro 12* seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das projeções constantes do Relatório do OE2016.

Quadro 12 – Encargos plurianuais

Valores em Milhões de Euros

Sectores	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rodoviárias	1.040	1.206	1.156	1.041	986	923	873	857	735
<i>encargos brutos</i>	1.359	1.537	1.496	1.432	1.381	1.346	1.301	1.292	1.176
<i>receitas</i>	319	330	340	391	395	423	428	435	441
Ferrovíárias	8	9	9	9	9	9	9	9	9
Saúde	429	426	391	382	270	176	139	50	36
Segurança	44	49	44	42	29	29	14	0	0
Total	1.522	1.690	1.601	1.475	1.295	1.137	1.036	916	780
Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP ⁽¹⁾	1.485	1.709	1.627	1.501	1.321	1.164	1.062	943	807

Sectores	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Rodoviárias	680	535	396	320	283	204	188	253	169
<i>encargos brutos</i>	1.128	989	882	797	767	662	555	504	363
<i>receitas</i>	448	454	486	477	484	458	367	251	194
Ferrovíárias	9								
Saúde	38	38	36	34	35	37	38	35	34
Segurança	0								
Total	728	583	441	364	327	251	235	298	212
Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP ⁽¹⁾	755	611	470	392	356	280	265	327	242

Sectores	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Rodoviárias	119	102	59	140	140	148	-21	-25	-34
<i>encargos brutos</i>	293	279	241	269	258	257	42	17	2
<i>receitas</i>	173	177	182	128	117	109	63	42	36
Ferrovíárias	0								
Saúde	32	30	30	30	30	27	20	7	3
Segurança	0								
Total	152	132	90	171	171	175	-1	-18	-31
Subtotal excluindo as infraestruturas rodoviárias sob gestão direta da IP ⁽¹⁾	182	163	120	202	202	207	31	15	1

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

Notas: Valores previstos a preços constantes com IVA (quando aplicável), constantes do Relatório do OE2016.

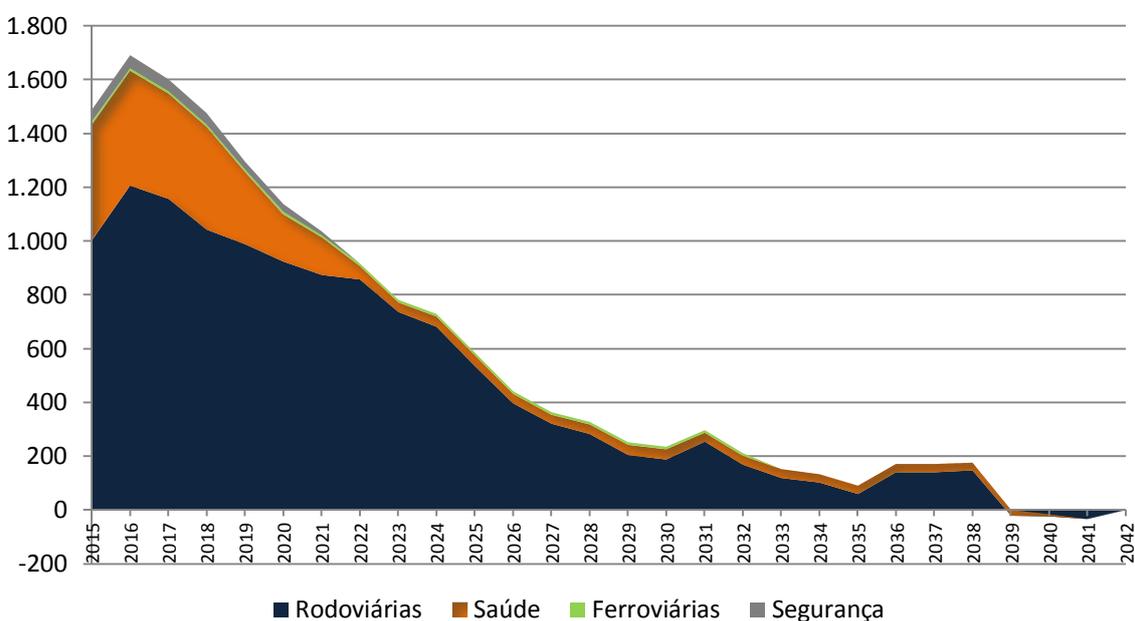
(1) Túnel do Marão, A21 e troço da A23.

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

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

Gráfico 12 – Previsão de evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em Milhões de Euros



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

Nota: Valores previstos a preços constantes com IVA quando aplicável, constantes do Relatório do OE2016.

6. Anexo

Quadro 13 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector

Valores em Milhões de Euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€ (1)	Dimensão km
Concessão Lusoponte	Lusoponte Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	30	854	17
Concessão Norte	Ascendi Norte - Auto Estradas do Norte, S.A.	1999	30	979	175
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlantico - Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1998	30	578	170
Concessão Brisa (2)	Brisa – Auto-estradas de Portugal, S.A.	2000	35	2.782	1099
Concessão Litoral Centro (3)	Brisal – Auto-estradas do Litoral, S.A.	2004	30	587	92
Concessão Beira Interior	Scutvias, Auto-Estradas da Beira Interior S.A.	1999	30+3	629	174
Concessão Costa de Prata	Ascendi Costa de Prata - Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30	400	110
Concessão Algarve	Autoestrada do Algarve - Via do Infante - Sociedade Concessionária - AAVI, S.A.	2000	30	254	127
Concessão Interior Norte	NORSCUT - Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	694	155
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta - Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30	799	173
Concessão Norte Litoral	Sociedade Concessionária da SCUT do Norte Litoral, S.A.	2001	30	335	120
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto - Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30	551	56
Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa - Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30	233	23
Concessão Douro Litoral	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	27	782	79
Subconcessão Transmontana	Auto-Estradas XXI- Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	613	190
Subconcessão Douro Interior	Ascendi Douro - Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	697	241
Subconcessão Baixo Alentejo	SPER – Sociedade Portuguesa de Exploração Rodoviária, S.A.	2009	30	232	40
Subconcessão Baixo Tejo	AEBT Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	30	243	60
Subconcessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009	30	68	-
Subconcessão Litoral Oeste	AELO – Auto-Estrada do Litoral Oeste, S.A.	2009	30	445	110
Subconcessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior – Auto Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010	30	769	489

Sector Ferroviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
Metro Sul Tejo	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.	2002	30	386	14
Transp. Ferroviário eixo-norte/sul	Fertagus - Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	11+9	21	54

Sector Saúde	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas
H. Braga - Gestão do Estabelecimento	Escala Braga - Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10	34	705
H. Braga - Gestão do Edifício	Escala Braga - Gestora Edifício, S.A.	2009	30	124	705
H. Cascais - Gestão do Estabelecimento	Lusíadas – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10	36	277
H. Cascais - Gestão do Edifício	TDHOSP – Gestão de Edifício Hospitalar, S.A.	2008	30	53	277
H. Loures - Gestão do Estabelecimento	SGHL - Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A.	2009	10	30	424
H. Loures - Gestão do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	84	424
H. V Franca - Gestão do Estabelecimento	Escala Vila Franca – Soc. Gest. do Estabelecimento, S.A.	2010	10	20	280
H. V Franca - Gestão do Edifício	Escala Vila Franca - Soc. Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280

Sector Segurança	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€
SIRESP	SIRESP - Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.	2006	15	113

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

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

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