



Boletim Trimestral PPP – 2.º Trimestre de 2015

U T A P

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Conteúdos

1. Sumário Executivo.....	8
2. Universo das PPP	12
3. Factos relevantes.....	13
3.1 Processos de renegociação dos contratos de PPP	13
3.1.1 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias	13
3.1.2 Processo de renegociação do contrato SIRESP	14
3.2 Processos de estudo e lançamento de novos projetos	15
3.2.1 Processo de estudo e lançamento do projeto do Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul.....	15
3.2.2 Processo de estudo e lançamento do projeto “Hospital Lisboa Oriental”	16
3.2.3 Processo de estudo e lançamento da concessão da A23.....	16
3.3 Criação da Infraestruturas de Portugal	16
3.4 Resolução de Litígios.....	17
3.4.1 Autoestrada do Marão, S.A.....	17
3.4.2 Brisal – Auto-estradas de Portugal S.A.	17
3.4.3 Interior Norte.....	18
3.5 Relatório de Auditoria do Tribunal de Contas relativo às PPP Ferroviárias.....	19
4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	20
4.1 Síntese do 1.º semestre do ano de 2015.....	20
4.2 Síntese do trimestre.....	23
4.3 Análise Sectorial dos fluxos financeiros	25
4.3.1 Sector Rodoviário	25
4.3.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros	25
4.3.1.2 Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	28
4.3.1.3 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	32
4.3.1.3.1 Encargos brutos	37
4.3.1.3.2 Receitas de portagem.....	38
4.3.1.3.3 Nível de cobertura dos encargos	39
4.3.2 Sector Ferroviário	41
4.3.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros	41
4.3.2.2 Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	42
4.3.2.3 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	44
4.3.3 Sector Saúde	45
4.3.3.1 Tipologia dos fluxos financeiros	45

4.3.3.2	Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	46
4.3.3.3	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	50
4.3.4	Sector Segurança	53
4.3.4.1	Tipologia dos fluxos financeiros	53
4.3.4.2	Evolução dos fluxos financeiros acumulados.....	53
4.3.4.3	Evolução dos fluxos financeiros no trimestre	54
5.	Projeções de encargos globais.....	56
6.	Anexos	58

Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos por trimestre.....	10
Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, em termos acumulados - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto.....	20
Quadro 3 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, no 2.º trimestre 2015 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto	23
Quadro 4 – Encargos líquidos totais acumulados das PPP rodoviárias no 1.º semestre de 2015.....	28
Quadro 5 – Encargos líquidos acumulados por PPP rodoviária no 1.º semestre de 2015.....	30
Quadro 6 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 2.º trimestre de 2015.....	32
Quadro 7 – Encargos líquidos por PPP rodoviária no 2.º trimestre de 2015.....	36
Quadro 8 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 2.º trimestre de 2015	37
Quadro 9 – Proveitos por PPP rodoviária no 2.º trimestre de 2015	39
Quadro 10 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais acumulados no 2.º trimestre de 2015..	40
Quadro 11 – Encargos líquidos acumulados por concessão no 1.º semestre de 2015.....	42
Quadro 12 – Encargos líquidos por concessão ferroviária por trimestre	44
Quadro 13 – Encargos acumulados com as PPP do sector da saúde no 1.º semestre de 2015	46
Quadro 14 – Encargos acumulados por PPP da saúde no 1.º semestre de 2015	48
Quadro 15 – Encargos com as PPP do sector da saúde no 2.º trimestre de 2015	50
Quadro 16 – Encargos por PPP na saúde no 2.º trimestre de 2015	51
Quadro 17 – Encargos acumulados com a PPP da segurança no 1.º semestre de 2015	53
Quadro 18 – Encargos com a PPP da segurança no 2.º trimestre de 2015	54
Quadro 19 – Encargos plurianuais	56
Quadro 20 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector.....	58
Quadro 21 – Variação do Tráfego Médio Diário por Concessão em períodos homólogos	59

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 30 de junho de 2015)	12
Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores	12
Gráfico 3 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)	22
Gráfico 4 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no sector rodoviário, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)	31
Gráfico 5 – Desagregação do diferencial existente entre os encargos líquidos totais do 2.º trimestre de 2014 e os do 2.º trimestre de 2015	34
Gráfico 6 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 2º trimestre de 2015	35
Gráfico 7 – Evolução das receitas trimestrais no sector rodoviário	38
Gráfico 8 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)	43
Gráfico 9 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)	47
Gráfico 10 – Repartição dos encargos acumulados no 1.º semestre 2015 por hospital	49
Gráfico 11 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)	54
Gráfico 12 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais	57

Siglas

2015P	Previsão para 2015, constante do Relatório do Orçamento do Estado para 2015
AC 2015	Valor acumulado do primeiro semestre de 2015
AC 2014	Valor acumulado do primeiro semestre de 2014
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde
CA SNS	Centro de Atendimento do Serviço Nacional de Saúde
CMFRS	Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
EGC	Entidades Gestoras dos Contratos
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
EP	EP - Estradas de Portugal, S.A.
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
IGF	Inspeção-Geral das Finanças
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IPC	Índice de Preços no Consumidor
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MAI	Ministério da Administração Interna
ME	Ministério da Economia
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OE	Orçamento de Estado
PAEF	Programa de Assistência Económica e Financeira
PETI3+	Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas
PPP	Parceria Público-Privada
RAM	Região Autónoma da Madeira
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
SNS	Serviço Nacional de Saúde
TMD	Tráfego Médio Diário
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
VAL	Valor Atualizado Líquido
Var. 2015/2014	(ou Δ 2015/2014) Variação ocorrida entre o ano de 2015 e o ano de 2014

Notas metodológicas

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

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

- Os valores incluem IVA à taxa legal aplicável à data;
- Os encargos no sector da saúde, relativos à atividade clínica (gestão do estabelecimento), estão isentos de IVA;
- Os encargos suportados a título de indemnização estão isentos de IVA;
- Os encargos brutos incluem todos os pagamentos efetuados pelo parceiro público, designadamente remunerações e compensações contratuais (por exemplo, pagamentos relativos a processos de reposição do equilíbrio financeiro);
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre os encargos brutos e as receitas diretas da atividade, da titularidade do parceiro público;
- Os valores dos encargos plurianuais líquidos são apresentados a preços constantes de 2015, incluindo, quando aplicável, IVA (em milhões de euros), conforme referenciado no relatório do OE2015. Os pressupostos subjacentes à estimativa dos mesmos são da responsabilidade das respetivas entidades gestoras dos contratos;
- Os valores de encargos plurianuais têm implícitos ajustamentos de tarifas e encargos decorrentes do processo de renegociação dos contratos das PPP rodoviárias atualmente em curso;
- Foram considerados apenas os valores dos encargos plurianuais líquidos estimados até ao termo do prazo de cada contrato de PPP. Por esta razão, e no caso específico do setor da saúde, os encargos associados à atividade clínica têm um horizonte temporal inferior aos encargos associados à disponibilidade da infraestrutura e atividades afins;
- 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 2.º trimestre de 2015.

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

No trimestre em análise, e em termos de factos relevantes, destaca-se os desenvolvimentos ocorridos nas renegociações atualmente em curso, nomeadamente as relativas ao sector rodoviário, nas quais se denota um significativo avanço, e ao SIRESP.

No caso concreto do sector rodoviário, destaca-se **(i)** a preparação da assinatura dos contratos de alteração aos contratos de concessão relativos às cinco concessões do Grupo Ascendi e à concessão Interior Norte², no seguimento da aprovação dos diplomas de alteração das respetivas bases de cada uma das seis concessões. No total, estas seis concessões deverão representar uma poupança bruta de cerca de 2 mil milhões de euros para o erário público até ao fim do período de vida das respetivas parcerias, **(ii)** a conclusão, por parte da comissão de negociação, dos processos negociais (depois de obtidas as respetivas autorizações por parte das entidades financiadoras) relativos à subconcessão Baixo Alentejo e às concessões da Beira Interior e Norte Litoral³, e ainda **(iii)** o acordo de princípio quanto às condições financeiras obtido no caso das subconcessões do Pinhal Interior e Baixo Tejo.

Em paralelo, continuaram a ser desenvolvidos os trabalhos referentes ao processo de estudo e lançamento dos novos projetos do Hospital de Lisboa Oriental e do Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul, tendo as respetivas equipas de projeto, das quais fazem parte consultores da UTAP, concentrado os seus esforços, sobretudo, na prossecução das diversas tarefas dos referidos processos que se encontram em curso.

Em face do carácter estratégico das temáticas atualmente em desenvolvimento (as referidas renegociações e os processo de lançamento dos novos projetos iniciados em trimestres anteriores), a UTAP, no âmbito da sua missão de acompanhamento técnico das PPP, tem estado essencialmente focada na prossecução e no progresso das mesmas, seja através da participação ativa nas comissões de negociação criadas especificamente para o efeito⁴, seja

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 Cujá assinatura pelo Estado Português e pelas concessionárias veio a ocorrer no dia 17 de julho de 2015.

³ Relativamente a estes processos segue-se a conclusão do processo legislativo, a posterior assinatura dos contratos de alteração aos contratos de concessão e a respetiva remessa dos mesmos para apreciação do Tribunal de Contas.

⁴ As quais são nomeadas pelo Coordenador da UTAP e compostas por membros indicados pela UTAP e membros indicados pelo membro do Governo responsável pela área do projeto em causa.

no próprio processo de acompanhamento da situação económico-financeira dos contratos de parceria e da sua evolução.

No 2.º trimestre de 2015, e no que concerne ao universo das PPP que foi considerado – composto por 32 parcerias em quatro sectores de atividade distintos (rodoviário, ferroviário, saúde e segurança) –, cumpre destacar, comparativamente ao período homólogo anterior, o fim de uma parceria no sector da saúde (o CA SNS, cujo contrato terminou em abril de 2014), não tendo sido contratadas quaisquer novas parcerias.

À semelhança do que tem ocorrido até à data, no 1.º semestre de 2015, o sector rodoviário continuou a destacar-se no universo analisado, seja pelo peso preponderante que apresenta em termos de número de PPP (com 21 parcerias), de investimento acumulado (93%) e até mesmo de encargos líquidos (74% dos valores globais de encargos líquidos do 1.º semestre de 2015), seja pelo facto de ter sido o principal responsável pelo acréscimo verificado ao nível dos encargos líquidos totais no final tanto do 1.º semestre como do 2.º trimestre de 2015, face aos respetivos períodos homólogos.

Com efeito, nos primeiros seis meses do ano de 2015, os encargos líquidos do sector público com as PPP cifraram-se em 840 milhões de euros, o que representa um incremento de 21% face ao período homólogo de 2014. Para esta variação, foi determinante o aumento de 144 milhões de euros no total dos encargos líquidos no setor rodoviário, que por sua vez teve como principal causa o crescimento de 105 milhões de euros de encargos líquidos gerados pelas subconcessões⁵ (73% do incremento). De recordar que estas subconcessões foram lançadas entre 2007 e 2010, com o respetivo início de pagamento diferido para 2014 e início de 2015⁶.

No primeiro semestre de 2015, os pagamentos (por disponibilidade e por serviço) às subconcessionárias ascenderam a 238 milhões de euros, um valor significativamente acima do verificado no semestre homólogo (131 milhões de euros). Este aumento é consequência de dois aspetos: em primeiro lugar a comparabilidade é afetada pelo facto de no 1.º trimestre de 2014 apenas terem sido realizados pagamentos à Subconcessionária do Douro Interior, tendo os pagamentos às demais subconcessionárias sido iniciados ao longo dos trimestres seguintes ou apenas em 2015 (como no caso da Subconcessão do Pinhal Interior). Em segundo lugar, verifica-se que os pagamentos do 1.º semestre de 2015 encontraram-se influenciados pelos pagamentos de reconciliação relativos ao ano anterior (previstos contratualmente), os quais são naturalmente superiores em 2015, em virtude do referido início do pagamento às subconcessionárias ao longo do ano de 2014.

Importa ainda mencionar que, expurgando o efeito do início do pagamento às subconcessionárias, os encargos líquidos globais das PPP, no 1.º semestre de 2015, teriam registado um aumento de 7,3%, sendo este aumento de 10,9%, no caso dos encargos líquidos relativos apenas às PPP rodoviárias.

⁵ Apesar do início dos pagamentos a quatro subconcessionárias da IP ter ocorrido em 2014 (Douro Interior Transmontana, Baixo Tejo e Litoral Oeste), no 1.º trimestre desse ano os pagamentos foram residuais, sendo relativos apenas à subconcessão Douro Interior, tendo os pagamentos às outras 3 subconcessionárias começado apenas no 2.º trimestre de 2014.

⁶ No caso da Subconcessão Pinhal Interior.

No caso das parcerias rodoviárias, a evolução registada, quando expurgado o efeito dos pagamentos às subconcessionárias reflete, por um lado, o impacto da distribuição não linear dos pagamentos (com alguma tendência de concentração no 1º trimestre do ano) às PPP ao longo dos anos e ao longo dos diferentes trimestres do ano, e, por outro lado, o incremento das receitas de portagem arrecadas pelo sector público (na sequência da tendência de aumento do tráfego que se verificou no período analisado).

No que respeita ao sector da saúde, o ligeiro aumento (da ordem dos 2%) dos encargos líquidos com as PPP, verificado no 1.º semestre, face a igual período do ano anterior, foi determinado, não só pelo efeito de um conjunto de fatores que afetam a comparabilidade dos valores (devidamente detalhados no ponto “4.3.3. Sector Saúde”), mas também pelo aumento da produção hospitalar registado na generalidade das unidades analisadas.

No caso do sector ferroviário, a redução de 2% dos encargos líquidos reflete uma ligeira melhoria do tráfego registado na concessão MST, e a conseqüente 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).

No sector da segurança os encargos mantiveram-se relativamente estáveis face aos registados no período homólogo de 2014.

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos por trimestre

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	AC 2015	Peso no Total	AC 2014	Δ AC 2015 / AC 2014	AC 2015P	% Execução
Ferrovíarias	4.323	1%	4.419	-2%	8.854	49%
Segurança	23.515	3%	23.285	1%	49.480	48%
Saúde	191.873	23%	188.822	2%	400.219	48%
Rodoviárias	620.320	74%	475.859	30%	923.809	67%
TOTAL	840.030	100%	692.384	21%	1.382.362	61%

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2015	2T2015	Peso no Total (2T)	2T2014	Δ 2T2015 / 2T2014
Ferrovíarias	2.265	2.059	1%	2.113	-3%
Segurança	11.210	12.304	3%	12.614	-2%
Saúde	93.383	98.489	25%	95.073	4%
Rodoviárias	333.265	287.055	72%	274.257	5%
TOTAL	440.123	399.907	100%	384.056	4%

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

Relativamente aos dados do 2.º trimestre de 2015, em concreto, e quando comparados com os do período homólogo anterior, verifica-se um crescimento bastante menos acentuado,

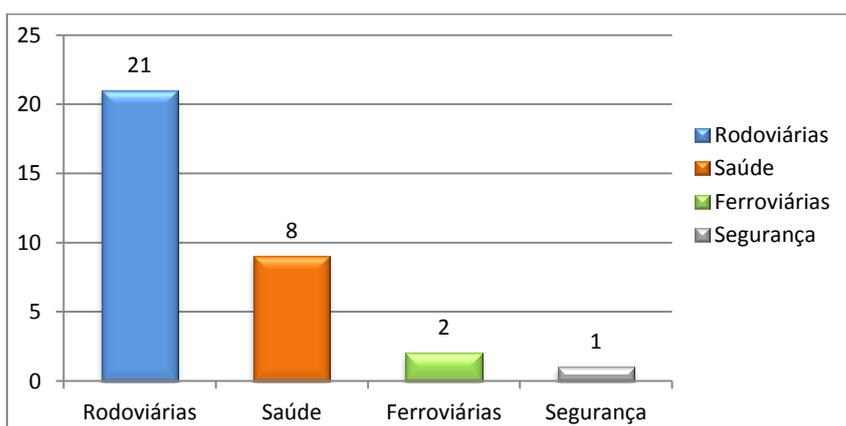
tendo os encargos líquidos globais com as PPP aumentado cerca de 4%, em virtude sobretudo do incremento registado nos sectores da saúde e rodoviário.

Para a evolução dos fluxos financeiros, sobretudo a prevista para o futuro próximo, será determinante o resultado do desfecho dos vários processos de renegociação em curso, nomeadamente os relativos às PPP do sector rodoviário, grande parte dos quais se apresenta já num estado muito avançado, tendo, à data de elaboração do presente relatório, ocorrido já a assinatura dos contratos de alteração aos contratos de concessão relativos a seis concessões (sendo ainda necessária a posterior apreciação pelo Tribunal de Contas), encontrando-se os demais processos num estado muito avançado de conclusão.

2. Universo das PPP

O universo das PPP que foi considerado, com referência a 30 de junho de 2015, incorpora 32 parcerias que integram os setores rodoviário, ferroviário, saúde e segurança, representando um investimento acumulado (realizado pelos parceiros privados), entre 1998 e 2014, da ordem dos 14.364 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).

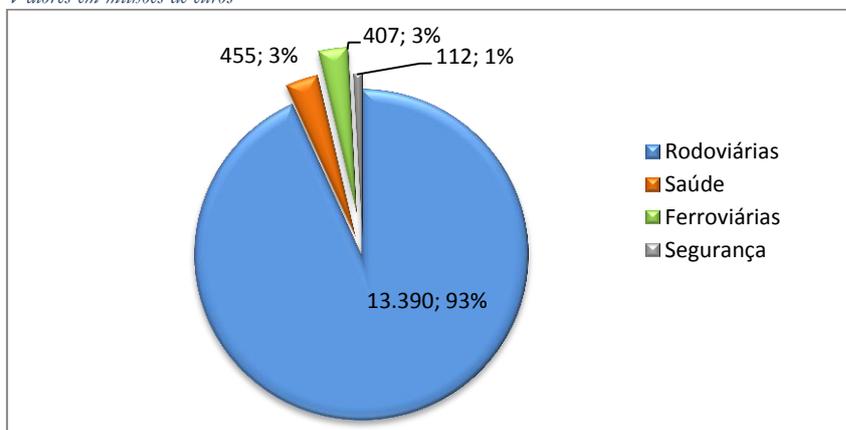
Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 30 de junho de 2015)



Fonte: UTAP.

Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados – investimento acumulado de 1998 a 2014.

3. Factos relevantes

3.1 Processos de renegociação dos contratos de PPP

No âmbito do PAEF, o Governo Português assumiu o compromisso de renegociar os contratos de PPP, com o objetivo de atingir uma redução substancial dos encargos para o erário público. Este objetivo mantém-se, mesmo após a conclusão do referido Programa, na medida em que, por um lado, o Estado Português se encontra submetido a um conjunto de obrigações ao abrigo do “Tratado Orçamental” e sob escrutínio dos seus credores internacionais e, por outro lado, a redução dos encargos é considerada como fundamental para assegurar a sustentabilidade das contas públicas.

3.1.1 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias

No seguimento do encerramento definitivo, por parte da comissão de negociação das PPP rodoviárias, dos processos negociais relativos às cinco concessões do Grupo Ascendi e à concessão do Interior Norte, em 9 de abril foram aprovados em Conselho de Ministros os projetos de diplomas de alteração das bases de cada uma das seis concessões mencionadas. Posteriormente, e após a respetiva promulgação, durante o mês de junho foram publicados os diplomas de alteração das bases de cada uma das referidas seis concessões (as concessões do Grande Porto⁷, da Costa de Prata⁸, da Beira Litoral/Beira Alta⁹, do Norte¹⁰, da Grande Lisboa¹¹ e do Interior Norte¹²).

A este respeito, merece ainda destaque o facto de, no seguimento da referida aprovação dos diplomas de alteração das bases das seis concessões, terem sido assinados, no dia 19 de julho, os respetivos contratos de alteração aos contratos de concessão, após ter sido obtida a necessária aprovação para o efeito por parte do Conselho de Ministros¹³. Note-se, contudo, que a concretização integral das poupanças visadas com o presente processo negocial encontra-se ainda dependente da apreciação (e não objeção) por parte do Tribunal de Contas.

⁷ Através do Decreto-Lei n.º 110/2015, de 18 de junho, publicado no Diário da República, 1.ª série, n.º 117, de 18 de junho de 2015.

⁸ Através do Decreto-Lei n.º 105/2015, de 16 de junho, publicado no Diário da República, 1.ª série, n.º 115, de 16 de junho de 2015.

⁹ Através do Decreto-Lei n.º 111/2015, de 18 de junho, publicado no Diário da República, 1.ª série, n.º 117, de 18 de junho de 2015.

¹⁰ Através do Decreto-Lei n.º 109/2015, de 18 de junho, publicado no Diário da República, 1.ª série, n.º 117, de 18 de junho de 2015.

¹¹ Através do Decreto-Lei n.º 113/2015, de 19 de junho, publicado no Diário da República, 1.ª série, n.º 118, de 19 de junho de 2015.

¹² Através do Decreto-Lei n.º 112/2015, de 19 de junho, publicado no Diário da República, 1.ª série, n.º 118, de 19 de junho de 2015.

¹³ Através das RCM n.ºs 45-A; 45-B; 45-C; 45-D; 45-E; 45-F/2015, de 2 de junho, todas publicadas no Diário da República, 1.ª série, n.º 130, de 7 de julho de 2015.

No total, estas seis concessões deverão representar uma poupança bruta de cerca de 2 mil milhões de euros para o erário público até ao fim do período de vida das respetivas parcerias. A poupança alcançada é resultado, essencialmente, das seguintes medidas:

- Redução da taxa interna de rentabilidade acionista (TIR) prevista em caso base para níveis compatíveis com o grau e a tipologia de riscos assumidos pelos acionistas dos parceiros privados;
- Diminuição dos custos operacionais das concessionárias, em sintonia com a adequação dos níveis de serviço exigíveis de acordo com os *standards* e práticas europeias e com o nível atual de tráfego e perspectivas de evolução futura; e,
- Redefinição da responsabilidade do Estado relativamente às grandes reparações de pavimento, uma vez que as mesmas passam a ser pagas à concessionária apenas quando efetivamente é necessária e realizada a intervenção.

No trimestre em apreço, foram ainda concluídas, por parte da comissão de negociação, as renegociações relativas à subconcessão do Baixo Alentejo e às concessões da Beira Interior e Norte Litoral, após a obtenção do necessário consentimento por parte das respetivas entidades financiadoras, tendo a totalidade das modificações contratuais consensualizadas sido vertidas nas atas finais de renegociação, assinadas entre a comissão de negociação e as concessionárias durante o mês de junho. Segue-se a conclusão do processo legislativo associado, bem como a posterior assinatura dos contratos de alteração aos contratos de concessão e submissão dos mesmos à apreciação do Tribunal de Contas.

Paralelamente, a comissão de negociação focou-se na conclusão (já alcançada à data de publicação deste boletim) do processo negocial relativo à subconcessão do Algarve Litoral, ultimando os últimos ajustamentos contratuais e aguardando a obtenção da aprovação final das entidades financiadoras.

De resto, durante o trimestre mantiveram-se as negociações com os parceiros privados com os quais ainda não houve acordo (subconcessões Transmontana e Litoral Oeste) e a discussão e consensualização do clausulado das alterações contratuais relativas às subconcessões do Pinhal Interior e Baixo Tejo (relativamente às quais apenas se obteve um acordo de princípio quanto às condições financeiras).

3.1.2 Processo de renegociação do contrato SIRESP

Na sequência do processo negocial que tem sido levado a cabo pela Comissão de Negociação do contrato SIRESP¹⁴, foi assinado, em 8 de abril último, um acordo entre a Comissão de Negociação e os representantes da SIRESP, S.A., o qual prevê uma poupança de 25 milhões de euros (sem IVA) para o sector público ao longo da vida remanescente da

¹⁴ Comissão nomeada pelo Despacho n.º 2258/2014, de 12 de fevereiro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 30, de 12 de fevereiro de 2014, e 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.

PPP (o que supõe uma redução de cerca de 11% dos pagamentos futuros), bem como um incremento dos níveis desejáveis de disponibilidade e de cobertura da rede SIRESP. A concretização da referida poupança encontra-se ainda dependente da aprovação por parte das entidades financiadoras, da formalização das diferentes peças contratuais, bem como da respetiva apreciação por parte do Tribunal de Contas.

3.2 Processos de estudo e lançamento de novos projetos

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

A Equipa de Projeto, constituída para dar início ao estudo e à preparação do lançamento de uma nova parceria¹⁵, continuou a desenvolver os trabalhos preparatórios relativos ao lançamento do novo procedimento concursal para a adjudicação do novo contrato de gestão do CMFRS.

Durante o trimestre em apreço, a Equipa de Projeto esteve concentrada na conclusão das diversas peças do procedimento (designadamente o caderno de encargos, os seus anexos, o programa de procedimento e o modelo de avaliação) e na elaboração do relatório fundamentado, com uma proposta de decisão a submeter aos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da saúde, nos termos do disposto no artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

No âmbito do referido processo de elaboração do relatório fundamentado, a Equipa de Projeto esteve empenhada na elaboração de diversas tarefas, de forma a dar cumprimento ao disposto no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, designadamente em termos dos requisitos e pressupostos necessários ao lançamento e adjudicação de um contrato de parceria.

Entre os diversos trabalhos preparatórios concluídos destacam-se a análise custo-benefício do projeto, a elaboração de um estudo estratégico e económico-financeiro, o cálculo do custo público comparável, e o estudo dos impactes orçamentais previsíveis e sua comportabilidade.

¹⁵ Pelo Despacho n.º 9794/2013, de 21 de junho, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 142, de 25 de julho de 2013.

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

A Equipa de Projeto nomeada para o estudo e lançamento do projeto do Hospital de Lisboa Oriental¹⁶ (“HLO”) definiu os termos, pressupostos e metodologias-chave subjacentes ao mesmo, e continua a trabalhar na elaboração de toda a documentação necessária (diversas peças do procedimento), com vista à preparação do lançamento do projeto.

Para o efeito, encontram-se em curso diversas tarefas prioritárias, designadamente (i) a definição de todas as especificações técnicas aplicáveis ao projeto, incluindo o plano de instalação dos equipamentos, os termos da relação e interface entre as entidades a quem caberá a gestão respetivamente do edifício do hospital (entidade privada) e do estabelecimento hospitalar (entidade pública), o regime da manutenção do edifício, os sistemas de informação, entre outros; e (ii) a elaboração da documentação técnica, financeira e jurídica, relativa ao novo procedimento concursal.

3.2.3 Processo de estudo e lançamento da concessão da A23

A Equipa de Projeto, constituída para dar início ao estudo e preparação do projeto da A23¹⁷, com vista à beneficiação, operação e manutenção da extensão da A23 entre Torres Novas e Abrantes (37 km) – que se encontra na atualidade sob exploração direta da IP –, continuou, durante o 2.º trimestre, a desenvolver os trabalhos de análise do projeto bem como, em concreto, os trabalhos preparatórios relativos ao lançamento do respetivo procedimento concursal, designadamente a elaboração das diversas peças do concurso.

3.3 Criação da Infraestruturas de Portugal

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

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

¹⁶ Pelo Despacho n.º 1317-A/2014, de 24 de janeiro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 18, de 27 de janeiro de 2014.

¹⁷ Através do Despacho n.º 3399/2015, de 13 de março, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 65, de 2 de abril de 2015.

3.4 Resolução de Litígios

3.4.1 Autoestrada do Marão, S.A.

A concessionária requereu a constituição de Tribunal Arbitral, o que sucedeu a 16 de novembro de 2012, e apresentou um pedido de resolução do contrato de concessão, com fundamento na alegada impossibilidade do seu cumprimento, por força de diversas vicissitudes que se verificaram durante a sua execução, como a suspensão das obras decretada por razões ambientais e a suspensão dos desembolsos pelos bancos financiadores, o que alegadamente impossibilitou a execução do contrato por falta de financiamento. A concessionária peticionou ainda a condenação do concedente à restituição do valor integral das obras por aquela realizadas, por enriquecimento sem causa.

Entretanto, através do Despacho n.º 7841-C/2013, de 17 de junho, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 114, de 17 de junho de 2013, o Estado decidiu resolver o contrato de concessão do Túnel do Marão, com justa causa, por impossibilidade de execução do mesmo por inexistência de financiamento.

No dia 8 de junho de 2015, foi proferido acórdão pelo Tribunal Arbitral, o qual determinou que terá que ser aferido qual foi o enriquecimento do concedente, devendo o respetivo montante, se apurado, ser restituído àquela. Tal foi decidido apesar de o Tribunal ter considerado que esses trabalhos decorreram, por um lado, de um *“esforço financeiro”* por parte do Estado, *“a título de pagamento de preço”*, uma vez que o mesmo *“pagou uma parte da remuneração acordada relativamente ao troço aberto ao tráfego”* e, por outro lado, a título de *“financiamento à construção”*, porquanto o Estado financiou parte da construção já concluída. Como tal, o Tribunal Arbitral determinou a abertura da *“segunda fase do (...) processo arbitral, destinada a apurar a delimitação e liquidação do enriquecimento e dos respetivos danos”*.

Não existe previsão, à data de publicação do presente relatório, do potencial impacto para as partes desta decisão, nem do horizonte temporal para a finalização do processo.

3.4.2 Brisal – Auto-estradas de Portugal S.A.

Na sequência do pedido indemnizatório apresentado pela concessionária, em fevereiro de 2012, no montante de 1.022 milhões de euros, relativamente à quebra de tráfego (motivada pelo atraso na entrada em funcionamento do troço Angeja-Estarreja da A29 e pela introdução de portagens na Costa da Prata) e à introdução de dois custos não previstos no contrato de concessão – a TRIR (Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias) e Taxa SIEV (Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.) –, foi proferido acórdão pelo Tribunal Arbitral no dia 15 de abril de 2015.

Nos termos do referido acórdão, o Tribunal condenou o Estado a compensar a concessionária pelo decréscimo das receitas, através do pagamento de 22,149 milhões de euros, relativamente ao período entre julho de 2010 e dezembro de 2014, e de 6,573 milhões de euros, anuais (durante o mês de dezembro) até ao final da concessão. O Estado foi ainda condenado a devolver 109,6 milhares de euros relativos aos pagamentos efetuados

pela Brisal a título de TRIR e a devolver as quantias que venham a ser pagas a este título, até ao termo do contrato de concessão. No que concerne à compensação relativa as tarifas SIEV, o Estado foi também condenado a devolver 10,4 milhares de euros pelas tarifas já pagas e a devolver, no futuro e enquanto não houver prestação efetiva do serviço público, as quantias que venham a ser pagas por esta. Note-se, ainda, que o Tribunal determinou que o Caso Base deverá passar a refletir a reposição supra descrita, devendo a compensação decorrente da introdução de portagens na Costa da Prata ser contabilizada no VAL das mesmas, para efeitos de determinação do prazo da Concessão, nos termos previstos no Contrato de Concessão.

O Concedente entendeu que existe nulidade parcial da decisão arbitral na parte em que condenou o Concedente no pagamento anual de 6,573 milhões de euros e deu entrada nos tribunais administrativos, em 12 de Junho, ação visando a declaração de nulidade parcial do Acórdão Arbitral, correndo até 8 de Setembro o prazo para a contestação, a apresentar pela Brisal.

3.4.3 Interior Norte

Na sequência da adjudicação, em dezembro de 2000, da concessão do Interior Norte à Norscut, o consórcio composto pela Soares da Costa, Teixeira Duarte, SOPOL, Dragados, Alves Ribeiro e Ramalho Rosa/Cobetar impugnou os atos praticados pelo Ministério das Finanças e pelo Ministério da Economia, bem como a Resolução do Conselho de Ministros, relativos à adjudicação provisória da concessão a um outro consórcio, e ainda o ato de aprovação da minuta do contrato de concessão. Em 2006, o Supremo Tribunal Administrativo deu razão aos demandantes, com a conseqüente anulação da adjudicação e declaração da nulidade do ato de aprovação da minuta do contrato. Esta decisão foi confirmada por acórdão do mesmo Tribunal, datado de outubro de 2007 (tendo já decorrido, nessa data, sete anos desde a data de assinatura do contrato).

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

3.5 Relatório de Auditoria do Tribunal de Contas relativo às PPP Ferroviárias

No 2.º trimestre de 2015, o Tribunal de Contas publicou o Relatório de Auditoria de Gestão das PPPs Ferroviárias¹⁸, versando o mesmo sobre as duas PPP ferroviárias existentes à data, a Fertagus e a MST.

O referido relatório incidiu sobre o período entre 1999 e 2013, tendo destacado, entre outros aspetos, que até ao final de 2013 o encargo total para o erário público com estes projetos foi de 202,5 milhões de euros, não tendo a concessão da Fertagus implicado quaisquer encargos diretos para o Estado desde 2011.

¹⁸ Relatório de Auditoria n.º 11/2015, da 2.ª Secção do Tribunal de Contas, relativo à Auditoria às PPP Ferroviárias.

4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

4.1 Síntese do 1.º semestre do ano de 2015

O nível de execução dos encargos com PPP entre janeiro e junho de 2015 encontra-se em cerca de 61% do valor orçamentado para o corrente ano, sendo o sector rodoviário o único sector onde o nível de execução se encontra acima de 50%. A este respeito importa contudo mencionar que, por um lado a distribuição dos encargos ao longo do ano não é necessariamente uniforme (uma vez que, nomeadamente, são efetuados em fevereiro os pagamentos de reconciliação do ano anterior), pelo que a interpretação deste valor poderá não ser representativa, e, por outro lado, não foram ainda finalizados, na sua totalidade, os processos de renegociação em curso, tendo sido os primeiros contratos de alteração aos contratos de concessão (relativos às 5 concessões do Grupo Ascendi e à Interior Norte) assinados apenas a 17 de julho.

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

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	AC 2015	Peso no Total	AC 2014	Δ 2015 / 2014	2015P	% Execução
Ferrovíarias	4.323	1%	4.419	-2%	8.854	49%
Segurança	23.515	3%	23.285	1%	49.480	48%
Saúde	191.873	23%	188.822	2%	400.219	48%
Infraestruturas	36.004	4%	36.872	-2%	80.816	45%
Estabelecimento	155.868	19%	151.950	3%	319.402	49%
<i>Pag. Contratuais</i>	142.843	17%	141.686	1%		
<i>Pag. Protocolos</i>	7.487	1%	7.635	-2%		
<i>Pag. Reconciliação</i>	5.538	1%	2.628	111%		
Rodoviárias	620.320	74%	475.859	30%	923.809	67%
Subconcessões	228.443	27%	123.886	84%		
Concessões	391.877	47%	351.973	11%		
Túnel do Marão e A21	0	0%	0			
Total dos encargos	778.455	93%	621.346	25%	1.297.506	60%
<i>Pag. Disponibilidade</i>	733.466	87%	581.574	26%		
<i>Custos de Cobrança</i>	22.956	3%	20.695	11%		
<i>Pag. Serviço</i>	15.658	2%	8.941	75%		
<i>Compensações</i>	6.374	1%	7.106	-10%		
<i>Outros ⁽²⁾</i>	0	0%	3.031	-100%		
Total das Receitas	158.135	19%	145.488	9%	373.697	42%
TOTAL	840.030	100%	692.384	21%	1.382.362	61%

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

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

(2) Reequilíbrios Financeiros liquidados pela DGTF.

Em termos acumulados verifica-se um incremento dos encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP de 21%, face a igual período de 2014, o que se traduziu numa despesa global do sector público, neste período, de 840 milhões de euros.

Para esta variação concorreu, essencialmente, o acréscimo dos encargos líquidos com as parcerias do sector rodoviário (em cerca de 30%), decorrente, sobretudo, do aumento do montante pago às subconcessionárias, em consequência, por um lado, do início destes pagamentos ter ocorrido de forma faseada ao longo de 2014¹⁹, por outro lado, pelos pagamentos de reconciliação relativos ao ano anterior mas realizados no semestre em análise (previstos contratualmente), serem superiores aos do período homólogo.

Adicionalmente, contribuiu para esse acréscimo dos encargos líquidos, o incremento dos pagamentos por disponibilidade às concessões do Estado, justificado, em grande parte, pela alteração da cadência temporal dos pagamentos à concessão Interior Norte ao longo do ano.

À semelhança do verificado no sector rodoviário, os sectores da segurança e da saúde apresentam igualmente um acréscimo, em termos acumulados, dos encargos do sector público com as PPP, de 1% e 2%, respetivamente.

No caso do sector da segurança, o valor dos pagamentos manteve-se praticamente inalterado face ao 1.º semestre de 2014, justificando-se o ligeiro aumento de 1% pelas diferenças ao nível do processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos dos vários períodos.

No sector da saúde assistiu-se a um aumento dos encargos líquidos acumulados com as PPP até junho de 2015 (em 2%), face ao período homólogo, o que, para além do aumento da produção observado em praticamente todas as unidades hospitalares em regime de PPP, reflete ainda o impacto de alguns fatores que afetam a comparabilidade dos valores, designadamente **(i)** o maior valor de reconciliação pago à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, no 1.º semestre de 2015, em virtude de uma diferente distribuição deste pagamento ao longo do ano, face ao verificado em 2014, **(ii)** a diferente distribuição temporal do pagamento de reconciliação referente à EG Edifício do Hospital de Cascais, entre 2014 e 2015²⁰; e ainda **(iii)** o fim das parcerias relativas ao CMFRS e ao CA SNS (e consequente redução dos encargos associados).

Ao contrário do verificado nos restantes sectores, no sector ferroviário os encargos do erário público apresentaram um ligeiro decréscimo, de cerca de 2%, por via da redução dos pagamentos relativos à concessão MST, originados pelos desvios verificados entre o nível de tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida para a concessão.

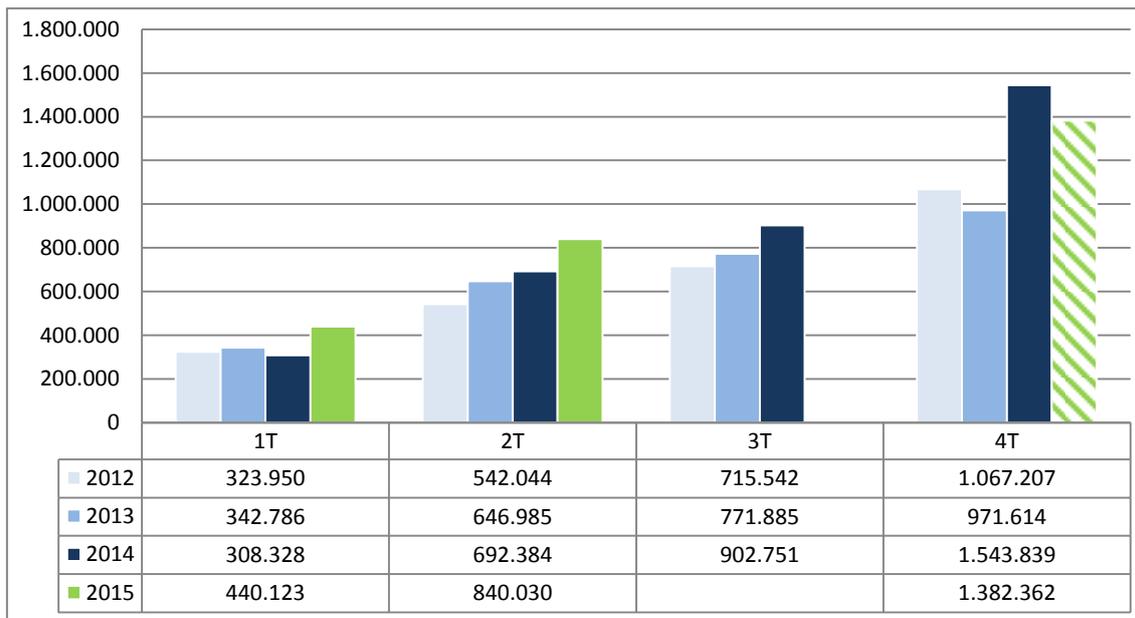
¹⁹ Apesar do início dos pagamentos a quatro subconcessionárias da IP ter ocorrido em 2014 (Douro Interior Transmontana, Baixo Tejo e Litoral Oeste), no 1.º trimestre desse ano os pagamentos foram residuais, sendo relativos apenas à subconcessão Douro Interior, tendo os pagamentos às outras 3 subconcessionárias começado apenas no 2.º trimestre de 2014.

²⁰ Em 2014 o pagamento de reconciliação foi realizado em julho, enquanto que este ano este pagamento ainda não ocorreu.

O Gráfico 3 seguinte reflete a evolução dos encargos líquidos trimestrais acumulados no período 2012-2015. A última coluna (4T) apresenta o nível de encargos líquidos previstos para o ano de acordo com as previsões do OE2015.

Gráfico 3 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)

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 2015 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE2015

Sublinhe-se que as previsões globais de encargos para o ano de 2015 incorporam já os objetivos que foram fixados à comissão de renegociação das parcerias rodoviárias. Contudo, a concretização das poupanças visadas com este processo negocial só se efetivará integralmente após serem formalizadas as alterações contratuais acordadas com as respetivas concessionárias, bem como realizada a apreciação das mesmas por parte do Tribunal de Contas.

4.2 Síntese do trimestre

No 2.º trimestre de 2015, o montante de encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP ascendeu a 399.907 milhares de euros, montante que representa um aumento de 4% face ao período homólogo de 2014. Para esta variação foi determinante a evolução verificada no sector rodoviário, que se caracterizou por um acréscimo de 5% do total de encargos líquidos, em virtude, sobretudo, do impacto de fatores que afetam a comparabilidade dos valores, nomeadamente **(i)** o aumento do valor de custos com o serviço de cobrança de portagens, decorrente em grande parte do facto de o montante do 2.º trimestre de 2014 se encontrar deduzido de cerca de 2 milhões de euros, pagos pela concessionária do Algarve à IP, relativamente a um acerto referente aos custos incorridos no período de dezembro de 2011 a dezembro de 2012, e **(ii)** o incremento dos pagamentos por disponibilidade, sobretudo no caso da concessão Interior Norte, onde não se tinha registado qualquer pagamento no trimestre homólogo, facto que é explicado apenas por uma alteração da cadência temporal dos pagamentos à concessionária ao longo do ano.

Quadro 3 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, no 2.º trimestre 2015 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2015	2T2015	Peso no Total (2T)	2T2014	Δ 2T2015 / 2T2014	2015P	% Execução
Ferrovárias	2.265	2.059	1%	2.113	-3%	8.854	49%
Segurança	11.210	12.304	3%	12.614	-2%	49.480	48%
Saúde	93.383	98.489	25%	95.073	4%	400.219	48%
Infraestruturas	18.002	18.002	5%	18.845	-4%	80.816	45%
Estabelecimento	75.381	80.487	20%	76.227	6%	319.402	49%
<i>Pag. Contratuais</i>	72.197	70.646	18%	70.697	0%		
<i>Pag. Protocolos</i>	3.474	4.013	1%	4.216	-5%		
<i>Pag. Reconciliação</i>	-289	5.828	1%	1.314	N.A.		
Rodoviárias	333.265	287.055	72%	274.257	5%	923.809	67%
Subconcessões	118.990	109.453	27%	118.135	-7%		
Concessões	214.275	177.602	44%	156.122	14%		
Total dos encargos	409.733	368.722	92%	352.067	5%	1.297.506	60%
<i>Pag. Disponibilidade</i>	388.032	345.434	94%	329.367	5%		
<i>Custos de Cobrança</i>	11.411	11.546	3%	7.753	49%		
<i>Pag. Serviço</i>	6.431	9.227	3%	8.941	3%		
<i>Compensações</i>	3.859	2.515	1%	2.976	-15%		
<i>Outros ⁽²⁾</i>	0	0	0%	3.031	N.A.		
Total das Receitas	76.468	81.667	20%	77.810	5%	373.697	42%
TOTAL	440.123	399.907	100%	384.056	4%	1.382.362	61%

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

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

⁽²⁾ Reequilíbrios Financeiros liquidados pela DGTF.

Sublinhe-se que as previsões globais de encargos para o ano de 2015 incorporam já os objetivos que foram fixados à comissão de renegociação das parcerias rodoviárias. Contudo, a concretização das poupanças visadas com este processo negocial só se efetivará integralmente após terem sido formalizadas as alterações contratuais acordadas com as respetivas concessionárias, bem como realizada a apreciação das mesmas por parte do Tribunal de Contas.

No que respeita ao sector da saúde assistiu-se, no trimestre em apreço, a um ligeiro acréscimo (da ordem dos 4%) dos encargos líquidos face ao período homólogo, tendo sido este explicado, em grande parte, pelo efeito de alguns fatores que afetam a sua comparabilidade (conforme se encontra devidamente detalhado no ponto “4.3.3. Sector Saúde”) destacando-se, nomeadamente, **(i)** o pagamento de acerto relativo à parceria CMFRS em 2015 (cujo término havia ocorrido em novembro de 2013); **(ii)** o fim da parceria CA SNS, em abril de 2014; e **(iii)** a não realização do pagamento de reconciliação referente à EG Edifício do Hospital de Cascais como havia ocorrido no trimestre homólogo anterior.

À parte do sector rodoviário e do sector da saúde, o 2.º trimestre caracterizou-se por uma redução dos encargos líquidos do sector público com as PPP dos sectores ferroviário e segurança.

No caso do sector ferroviário a redução de 3% dos encargos líquidos incorpora essencialmente o ligeiro aumento de tráfego registado na concessão do MST e a consequente redução do montante de compensações pagas pelo Estado Português (devidas sempre que o tráfego de passageiros é inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão)²¹. Note-se que, ao contrário do ocorrido em períodos anteriores, os valores realizados nos 2.ºs trimestres de 2015 e 2014 são diretamente comparáveis, uma vez que são relativos a faturas emitidas com respeito a trimestres idênticos, neste caso os 4.ºs trimestres de 2014 e de 2013, respetivamente.

No caso do sector da segurança, assistiu-se a um decréscimo dos encargos líquidos no trimestre em apreço (de 2%), encontrando-se este diretamente relacionado com a diferente temporalidade implícita nos pagamentos das faturas mensais por parte do Estado Português.

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.

4.3 Análise Sectorial dos fluxos financeiros

4.3.1 Sector Rodoviário

4.3.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

O grupo das PPP rodoviárias incorpora as 14 concessões do Estado 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, as PPP podem ser divididas em 3 grupos:

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

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

remuneratório baseado nas receitas de portagem cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores da infraestrutura, não apresentando, portanto, fluxos financeiros (correntes) para o sector público, sem prejuízo da existência de fluxos financeiros nos dois sentidos, relativos à Lusoponte, em função das alterações contratuais entretanto ocorridas.

Note-se que o produto da cobrança de portagens nas sete ex-SCUT constitui uma receita da IP, cabendo, de igual modo, a esta última, assegurar os pagamentos às concessionárias, em nome do Estado Português. Pela prestação do serviço de cobrança de portagens, cabe à IP o pagamento de 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).

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

- Pagamento por disponibilidade das vias da infraestrutura;
- Pagamento por serviço (remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura);
- Responsabilidades associadas aos pagamentos contingentes, decorrentes da reformulação dos modelos financeiros, que ocorreu previamente à assinatura final dos contratos de subconcessão, em 2009 e 2010, na sequência das significativas alterações verificadas nos mercados financeiros entre o momento do lançamento dos concursos e o momento da contratação final, muito embora estes pagamentos, de acordo com os respetivos modelos financeiros, apenas venham a ocorrer em períodos subsequentes, pelo que ainda não tiveram repercussões no período em análise²³;
- 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:

²³ 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 Setor Rodoviário*, afigura-se ainda incerto o tratamento a ser dado às compensações contingentes, das quais podem decorrer responsabilidades financeiras significativas.

-
- Pagamentos por disponibilidade das vias e responsabilidades associadas aos pagamentos contingentes, ajustados de eventuais deduções previstas contratualmente;
 - Pagamentos por serviço (dependentes do nível de tráfego);
 - Custos associados ao serviço de cobrança de portagens.
 - Receitas do sector público:
 - Produto da cobrança de portagens efetuada nas concessões e nas subconcessões;
 - Outras receitas.

Para além dos fluxos financeiros supramencionados, poderão existir ainda outros encargos, nomeadamente na sequência de pedidos de REF por parte das concessionárias/subconcessionárias, derivados de factos extraordinários (quando estes se enquadrem em casos originadores de pedido de REF, de acordo com o previsto contratualmente) que impliquem alterações no projeto capazes de modificar a situação económico-financeira do mesmo²⁴ e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

²⁴ Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

4.3.1.2 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 4 – Encargos líquidos totais acumulados das PPP rodoviárias no 1.º semestre de 2015

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	AC 2015	Peso no Total	AC 2014	Δ AC 2015 / AC 2014	2015P	% Execução
Encargos Brutos	778.455	100%	621.346	25%	1.297.506	60%
Pagamentos por Disponibilidade (¹)	733.466	94%	581.574	26%		
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT (¹))	511.059	66%	459.239	11%		
Portagem Real	95.562	12%	89.087	7%		
Ex-SCUT	415.497	53%	370.151	12%		
Subconcessões	222.407	29%	122.336	82%		
Reequilíbrios Financeiros Liquidados pela DGTF	0	0%	3.031	N.A.		
Pagamento por serviço às Subconcessionárias	15.658	2%	8.941	75%		
Custos com serviço de cobrança de portagem	22.956	3%	20.695	11%		
Ex-SCUT	21.398	3%	19.351	11%		
Outros (²)	1.559	0%	1.344	16%		
Compensações/REF's	6.374	1%	7.106	-10%		
Lusoponte	3.811	0%	4.074	-6%		
Outros	2.563	0%	3.032	-15%		
Receitas de Portagem	158.135	20%	145.488	9%	373.697	42%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	136.653	18%	126.285	8%		
Subconcessões	9.622	1%	7.391	30%		
Outros (³)	11.860	2%	11.812	0%		
Encargos Líquidos totais	620.320	80%	475.859	30%	923.809	67%
Taxa de Cobertura	20%		23%		29%	
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	26%		26%			
Subconcessões	4%		6%			

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

Notas: (¹) Inclui 'Remuneração Provisória' das Ex-SCUT cujos contratos de concessão não foram 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 dos troços da A21 e da A23 que integram a concessão da IP sob gestão direta desta e quiosques/Easytoll).

No 1.º semestre de 2015, os encargos líquidos acumulados do sector público com as parcerias rodoviárias ascenderam a 620.320 milhares de euros, registando um incremento de 30% face ao período homólogo de 2014, em virtude, principalmente, do acréscimo registado ao nível dos encargos brutos (em 25%), o qual por sua vez foi devido fundamentalmente a duas ordens de razão:

- O aumento considerável do montante pago às subconcessionárias, justificado pelo facto de o início destes pagamentos ter ocorrido de forma faseada ao longo de

2014²⁵, e ainda pelo facto de, em consequência, os pagamentos de reconciliação realizados no semestre em análise, relativos ao ano anterior (previstos contratualmente), serem naturalmente superiores aos do período homólogo; e

- O incremento dos pagamentos por disponibilidade às concessões do Estado, justificado, em grande parte, pela alteração da cadência temporal dos pagamentos à concessão Interior Norte ao longo do ano.

O efeito do acréscimo dos encargos brutos foi, contudo, parcialmente mitigado pelo aumento das receitas de portagem (em 9%), o qual, por sua vez, foi motivado, sobretudo, por uma intensificação do volume de tráfego ao longo do corrente semestre.

Sem prejuízo do mencionado aumento das receitas, este revelou-se, ainda assim, insuficiente para acomodar integralmente o impacto do aumento dos encargos brutos, assistindo-se, portanto, a uma redução do nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas relativamente ao período homólogo, de 23% para 20%.

Ao nível dos encargos brutos, o aumento verificado (de 25%) pode ser explicado, em grande medida, pelo início dos pagamentos por disponibilidade e por serviço à subconcessionária do Pinhal Interior apenas no 2.º trimestre de 2015, bem como, pelo facto de no 1.º trimestre de 2014 terem sido pagos montantes referentes a apenas uma subconcessionária – a Douro Interior –, tendo o início dos pagamentos a outras três subconcessionárias (a Transmontana, a Litoral Oeste e a Baixo Tejo) ocorrido no 2.º trimestre de 2014.

A este respeito, importa frisar que, no 1.º semestre de 2015 os encargos associados às subconcessões ascenderam a 238.065 milhares de euros, representando 31% dos encargos brutos totais do sector rodoviário, quando no período homólogo estes encargos haviam representado cerca de 21% dos encargos brutos totais.

Desconsiderado o efeito do mencionado início dos pagamentos (por disponibilidade e por serviço) às subconcessionárias, no total de encargos acumulados até junho de 2015, registrar-se-ia, face ao período homólogo, um aumento inferior tanto dos encargos brutos (10,3%) como dos encargos líquidos (10,9%), sendo esta evolução justificada, em grande medida pelo impacto da distribuição não linear dos pagamentos do sector público às PPP ao longo dos anos e ao longo dos diferentes trimestres do ano.

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que, no período de 6 meses analisado, as parcerias mais onerosas para o sector público foram as concessões Beira Interior, Interior Norte e Norte e as subconcessões Douro Interior e Litoral Oeste, as quais, no seu conjunto, representaram cerca de 351,9 milhões de euros de encargos, correspondendo a 57% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

²⁵ Apesar do início dos pagamentos a quatro subconcessionárias da IP ter ocorrido em 2014 (Douro Interior Transmontana, Baixo Tejo e Litoral Oeste), no 1.º trimestre desse ano os pagamentos foram residuais, sendo relativos apenas à subconcessão Douro Interior, tendo os pagamentos às outras 3 subconcessionárias começado apenas no 2.º trimestre de 2014.

Merece destaque, o facto de o peso relativo do grupo de concessões do Estado Português sobre a totalidade dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias encontrar-se a diminuir, em virtude do mencionado início dos pagamentos às subconcessionárias, tendo os encargos associados a estas últimas assumido, no final do 1.º semestre de 2015, um peso de 37% do total dos encargos líquidos.

Quadro 5 – Encargos líquidos acumulados por PPP rodoviária no 1.º semestre de 2015

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	AC 2015	Peso no Total	AC 2014	Δ AC 2015 / AC 2014	2015P	% Execução
Concessão Algarve	24.286	4%	24.675	-2%	18.676	130%
Concessão Beira Interior	108.592	18%	83.292	30%	113.936	95%
Concessão Interior Norte	64.405	10%	38.923	65%	115.195	56%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	44.932	7%	57.102	-21%	68.690	65%
Concessão Travessia do Tejo	3.811	1%	4.074	-6%	544	701%
Concessão Grande Lisboa	13.579	2%	10.225	33%	24.617	55%
Concessão Oeste	500	0%	2.864	-83%	1.248	40%
Concessão Costa de Prata	20.435	3%	20.179	1%	34.437	59%
Concessão Grande Porto	45.534	7%	46.134	-1%	69.446	66%
Concessão Norte Litoral	26.593	4%	25.814	3%	34.015	78%
Concessão Túnel do Marão	0	0%	0	N.A.	42.339	0%
Concessão Norte	49.512	8%	49.160	1%	67.639	73%
Concessão Litoral Centro	2.041	1%	0	N.A.	N.A.	N.A.
Concessão Brisa	-1.175	0%	-1.562	N.A.	-2.000	59%
Subconcessão Transmontana	41.403	7%	25.036	65%	64.200	64%
Subconcessão Douro Interior	64.414	10%	44.231	46%	100.513	64%
Subconcessão Pinhal Interior	21.753	4%	-4.120	N.A.	78.312	28%
Subconcessão Litoral Oeste	64.935	10%	41.933	55%	131.252	49%
Subconcessão Baixo Tejo	35.939	6%	16.805	114%	47.429	76%
Outros ⁽¹⁾	-9.126	-1%	-8.907	N.A.	-86.678	11%
TOTAL	620.320	100%	475.859	30%	923.809	67%

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

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

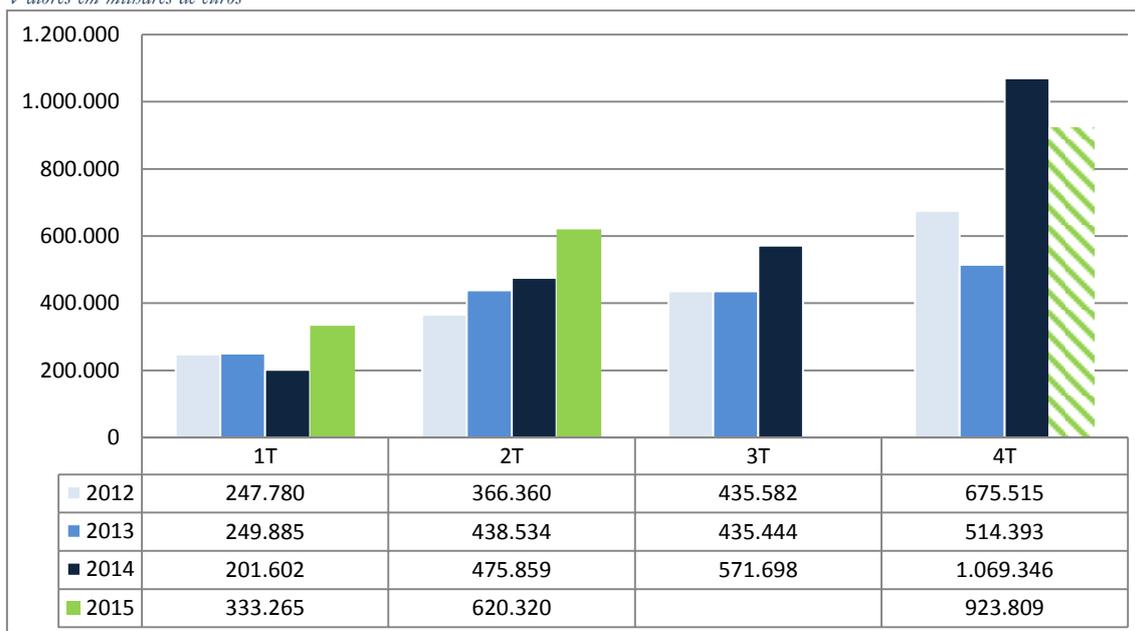
Conforme se pode constatar no *Gráfico 4* seguinte, os encargos líquidos acumulados com parcerias rodoviárias no 1.º semestre de 2015 foram superiores aos registados em 2013 e 2014, fruto, essencialmente, do referido início dos pagamentos às subconcessionárias. No entanto, cumpre realçar que o valor orçamentado para 2015 é ainda assim inferior ao valor realizado em 2014, em virtude, por um lado, do pagamento extraordinário realizado no ano transato em resultado da transferência da A21 para a IP²⁶, e, por outro lado, da

²⁶ Para maior detalhe sobre esta matéria deverá ser consultado o Boletim Trimestral PPP - 4º Trimestre de 2014, disponível no *website* da UTAP.

concretização das poupanças relativas ao processo de renegociação das PPP rodoviárias em curso, que se espera para 2015, bem como de outras receitas extraordinárias previstas durante o ano de 2015²⁷.

Gráfico 4 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no sector rodoviário, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)

Valores em milhares de euros



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

²⁷ No âmbito do processo de concessão da A23.

4.3.1.3 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 6 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 2.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2015	2T2015	Peso no Total (2T)	2T2014	Δ 2T2015 / 2T2014
Encargos Brutos	409.733	368.722	100%	352.067	5%
Pagamentos por Disponibilidade ⁽¹⁾	388.032	345.434	94%	329.367	5%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT ⁽¹⁾)	271.079	239.980	65%	216.063	11%
Portagem Real	55.256	40.306	11%	46.122	-13%
Ex-SCUT	215.823	199.674	54%	169.941	17%
Subconcessões	116.953	105.454	29%	113.304	-7%
Reequilíbrios Financeiros Liquidados pela DGTF	0	0	0%	3.031	N.A.
Pagamento por serviço às subconcessionárias	6.431	9.227	3%	8.941	3%
Custos com serviço de cobrança de portagem	11.411	11.546	3%	7.753	49%
Ex-SCUT ⁽²⁾	10.757	10.641	3%	7.047	51%
Outros ⁽³⁾	653	905	0%	706	28%
Compensações/REF's	3.859	2.515	1%	2.976	-15%
Lusoponte	3.811	0	0%	17	N.A.
Outros	48	2.515	1%	2.960	-15%
Receitas de Portagem	76.468	81.667	22%	77.810	5%
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	65.899	70.754	19%	67.623	5%
Subconcessões	4.394	5.228	1%	4.110	27%
Outros ⁽⁴⁾	6.175	5.685	2%	6.077	-6%
Encargos Líquidos totais	333.265	287.055	78%	274.257	5%
Taxa de Cobertura	19%	22%		22%	
Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)	23%	28%		30%	
Subconcessões	4%	5%		3%	

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

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

⁽²⁾ No caso da Concessão Algarve inclui o acerto referente aos custos incorridos no período de 08-12-2011 a 07-12-2012, que resultou num valor de 1.991.927,13€ (c/iva) a favor da EP, recebidos no mês de abril de 2014.

⁽³⁾ Inclui encargos diretos da IP (troços da A23 e A21).

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

Durante o 2º trimestre de 2015, os encargos líquidos com as PPP rodoviárias ascenderam a 287.055 milhares de euros, evidenciando um aumento de 5% face aos valores do período homólogo de 2014, em resultado do acréscimo dos encargos brutos, também da ordem dos 5%.

Apesar do aumento verificado ao nível dos encargos brutos (17 milhões de euros), o incremento das receitas de portagem (em 3,9 milhões de euros), motivado sobretudo por uma intensificação do volume de tráfego no período em análise, permitiu manter a taxa de cobertura num nível idêntico ao do período homólogo (22%).

Em termos de encargos brutos, o crescimento homólogo registado é explicado essencialmente por duas ordens de razão:

- Um aumento do valor de custos com o serviço de cobrança de portagens, decorrente em grande parte do facto de o montante do 2.º trimestre de 2014 se encontrar deduzido de cerca de 2 milhões de euros, pagos pela concessionária do Algarve à IP, relativamente a um acerto referente aos custos incorridos no período de dezembro de 2011 a dezembro de 2012; e
- O incremento do valor pago por disponibilidade, que se justifica sobretudo pelo pagamento de 40 milhões de euros à concessão Interior Norte no trimestre em análise, e que não se verificou no trimestre homólogo. Este facto é explicado apenas por uma alteração da cadência temporal dos pagamentos à concessionária ao longo do ano. Sem o efeito do pagamento descrito o valor suportado em concessões rodoviárias no 2º trimestre de 2015 seria inferior em 20 milhões de euros face ao período homólogo.

Assim, verifica-se que os dois aspetos supramencionados constituem, de facto, fatores suscetíveis de afetar a comparabilidade entre os valores do trimestre em apreço e os registados no trimestre homólogo do ano anterior. A este respeito, importa ainda mencionar, no trimestre em análise, o pagamento, por disponibilidade e por serviço, à subconcessionária do Pinhal Interior – no montante de 26,8 milhões de euros –, o qual não encontra paralelo no trimestre homólogo anterior, em virtude de o pagamento a esta subconcessionária só ter sido iniciado em 2015.

Ainda relativamente aos encargos suportados no trimestre em apreço, importa mencionar que foram pagas duas compensações, uma referente à Concessão do Litoral Centro, no montante de 2 milhões de euros, e outra relativa à Concessão do Oeste, no montante de 0,5 milhões de euros (referente à execução de sentença arbitral relativa a obras a realizar na A8).

No que respeita às receitas de portagem, recebidas pela IP no 2.º trimestre de 2015, conclui-se que estas evoluíram favoravelmente tanto no caso das concessões como das subconcessões, sendo o crescimento especialmente expressivo nestas últimas, na ordem dos 27%, resultado do habitual período de “*ramp-up*” do tráfego em novas infraestruturas. O aumento das receitas de portagem resultou, sobretudo, da intensificação do tráfego verificada na generalidade da rede rodoviária, mas também da maior eficiência do sistema de cobrança de portagens, seja no que respeita à cobrança no caso de veículos de matrícula estrangeira²⁸, seja na questão da cobrança coerciva, através da operacionalização do processo na Autoridade Tributária.

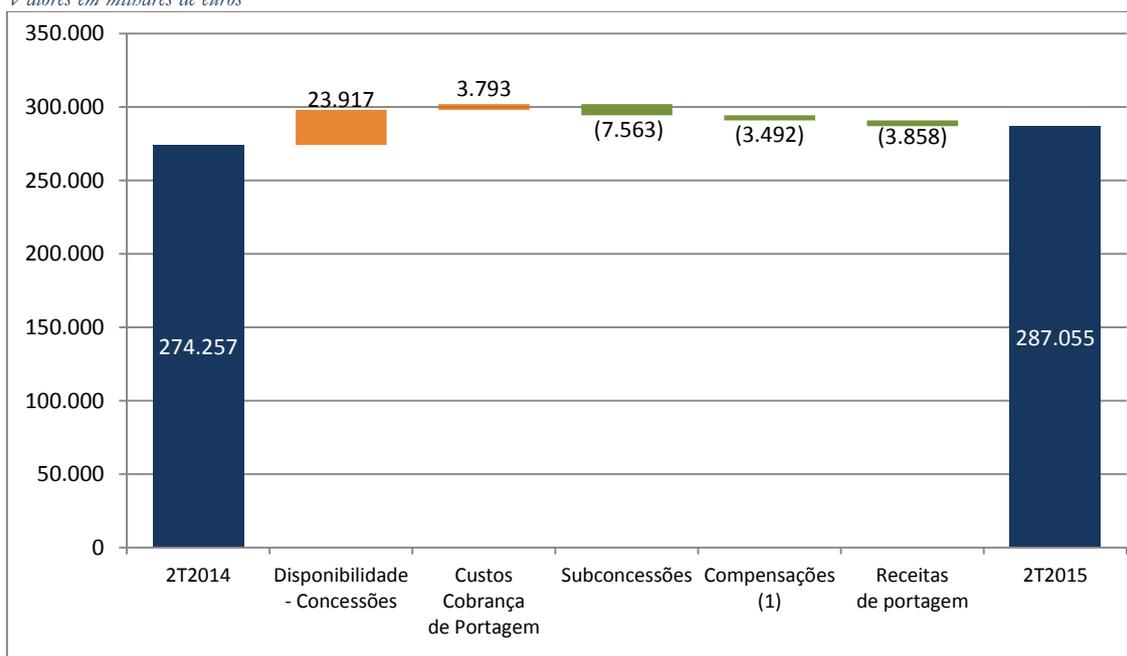
No *Gráfico 5* seguinte enunciam-se e quantificam-se os diversos fatores que influenciaram a evolução homóloga dos encargos líquidos ocorrida entre os 2.ºs trimestres de 2014 e de 2015. Da análise deste gráfico depreende-se, em concreto, que os fatores com maior

²⁸ Em virtude da dinamização da solução de pagamento *EasyToll*, produto que registou um crescimento no primeiro semestre de 2015 face ao período homólogo, em adesões e receita cobrada, da ordem dos 30%.

expressão na explicação da evolução homóloga destes encargos são essencialmente dois: **(i)** o aumento dos pagamentos por disponibilidade²⁹ às concessões do Estado, decorrente, sobretudo, do facto de no 2.º trimestre de 2015 ter sido realizado um pagamento à Interior Norte, sem paralelo no trimestre homólogo, em virtude apenas de uma alteração da cadênciã dos pagamentos ao longo do ano; e **(ii)** do aumento dos custos com o serviço de cobrança de portagens.

Gráfico 5 – Desagregação do diferencial existente entre os encargos líquidos totais do 2.º trimestre de 2014 e os do 2.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros



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

Nota: (1) Inclui Reequilíbrios Financeiros Liquidados pela DGTF, no montante de 3 milhões de euros pagos no 2.º trimestre de 2014, referentes à compensação devida pelo Estado Português relativamente ao investimento realizado na implementação de sistemas de portagens reais em três concessões.

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 apresentaram, no 2.º trimestre de 2015, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 94% dos mesmos, o que se justifica não só pelo facto de grande parte das concessões do Estado Português beneficiarem atualmente de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias³⁰, mas também pela dilação, prevista contratualmente, dos pagamentos por serviço das

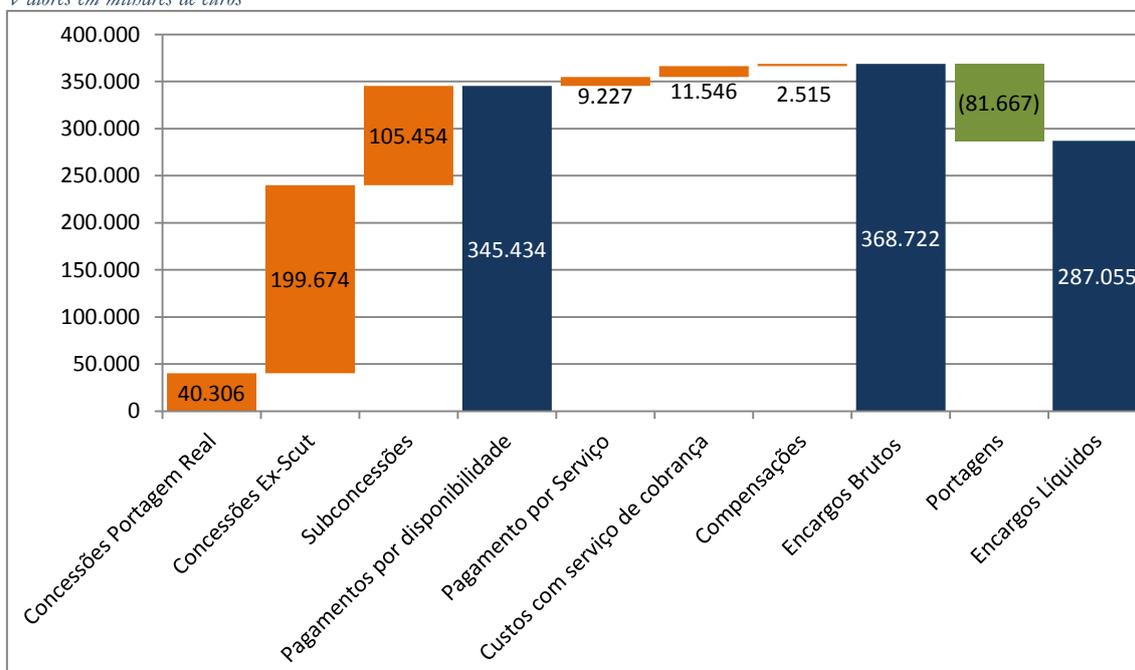
²⁹ Os quais incluem a “remuneração provisória” nos casos em que ela é aplicável.

³⁰ Com exceção das autoestradas de portagem real, sem impacto em termos de encargos recorrentes do Estado Português.

subconcessões (ascendendo estas, no 2.º trimestre do corrente ano, a somente 9.227 milhares de euros).

Gráfico 6 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 2º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros



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

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que, no trimestre em análise, as parcerias mais onerosas para o sector público foram as concessões Beira Interior e Interior Norte e as subconcessões Douro Interior, Pinhal Interior e Litoral Oeste, que no conjunto representaram cerca de 166,8 milhões de euros, correspondendo a 58% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

Merece destaque, ainda, o facto de o peso relativo do grupo de concessões do Estado Português sobre a totalidade dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias encontrar-se a diminuir, em virtude do início dos pagamentos às subconcessionárias ocorrido em 2014, tendo os encargos associados a estas últimas assumido, no 2.º trimestre de 2015, um peso de 38% do total dos encargos líquidos.

Quadro 7 – Encargos líquidos por PPP rodoviária no 2.º trimestre de 2015
Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2015	2T2015	Peso no Total (2T)	2T2014	Δ 2T2015 / 2T2014
Concessão Algarve	13.520	10.765	4%	10.170	6%
Concessão Beira Interior	55.648	52.945	18%	47.770	11%
Concessão Interior Norte	28.065	36.339	13%	-2.011	N.A.
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	26.954	17.978	6%	28.578	-37%
Concessão Travessia do Tejo	3.811	0	0%	17	N.A.
Concessão Grande Lisboa	7.386	6.193	2%	4.966	25%
Concessão Oeste	26	474	0%	2.838	-83%
Concessão Costa de Prata	11.821	8.614	3%	11.709	-26%
Concessão Grande Porto	25.955	19.579	7%	22.411	-13%
Concessão Norte Litoral	14.216	12.377	4%	9.547	30%
Concessão Norte	32.395	17.117	6%	25.498	-33%
Concessão Litoral Centro	0	2.041	1%	0	N.A.
Concessão Brisa	-642	-533	0%	-455	N.A.
Subconcessão Transmontana	25.738	15.665	5%	25.311	-38%
Subconcessão Douro Interior	39.940	24.473	9%	35.199	-30%
Subconcessão Pinhal Interior	-2.319	24.071	8%	-2.241	N.A.
Subconcessão Litoral Oeste	35.925	29.010	10%	42.372	-32%
Subconcessão Baixo Tejo	19.706	16.233	6%	17.493	-7%
Outros (¹)	-4.879	-4.247	-1%	-4.916	N.A.
TOTAL	333.265	287.055	100%	274.257	5%

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

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

4.3.1.3.1 Encargos brutos

Durante o trimestre em análise, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 368.722 milhares de euros, o que significa um aumento de 17 milhões de euros face ao período homólogo de 2014, justificado, em grande medida, pelo já referido pagamento à Interior Norte – de 40 milhões de euros –, sem paralelo no 2.º trimestre de 2014. Este facto deve-se à alteração da distribuição do pagamento da remuneração à concessionária ao longo do ano, bem como pelo aumento dos custos com o serviço de cobrança de portagens, em parte explicado pelo facto de os valores do 2.º trimestre de 2014 se encontrarem deduzidos de um acerto relativo a períodos anteriores, realizado na concessão Algarve, a favor da IP.

Quadro 8 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 2.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	1T2015	2T2015	Peso no Total (2T)	2T2014	Δ 2T2015 / 2T2014
Concessão Algarve	18.429	18.061	5%	16.520	9%
Concessão Beira Interior	62.664	59.317	16%	55.254	7%
Concessão Interior Norte	32.262	40.746	11%	2.185	1764%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	38.431	29.336	8%	39.782	-26%
Concessão Travessia do Tejo	3.811	0	0%	17	N.A.
Concessão Grande Lisboa	9.834	8.737	2%	7.305	20%
Concessão Oeste	26	474	0%	2.838	-83%
Concessão Costa de Prata	20.210	17.582	5%	20.077	-12%
Concessão Grande Porto	32.757	26.782	7%	29.013	-8%
Concessão Norte Litoral	21.848	20.532	6%	17.309	19%
Concessão Norte	45.422	31.569	9%	38.817	-19%
Concessão Litoral Centro	0	2.041	1%	0	N.A.
Subconcessão Transmontana	26.085	16.157	4%	25.619	-37%
Subconcessão Douro Interior	39.940	24.473	7%	35.199	-30%
Subconcessão Pinhal Interior	0	26.786	7%	0	N.A.
Subconcessão Litoral Oeste	36.521	29.753	8%	42.804	-30%
Subconcessão Baixo Tejo	20.837	17.512	5%	18.622	-6%
Outros ⁽¹⁾	653	905	0%	706	28%
TOTAL	409.733	368.722	100%	352.067	5%

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

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

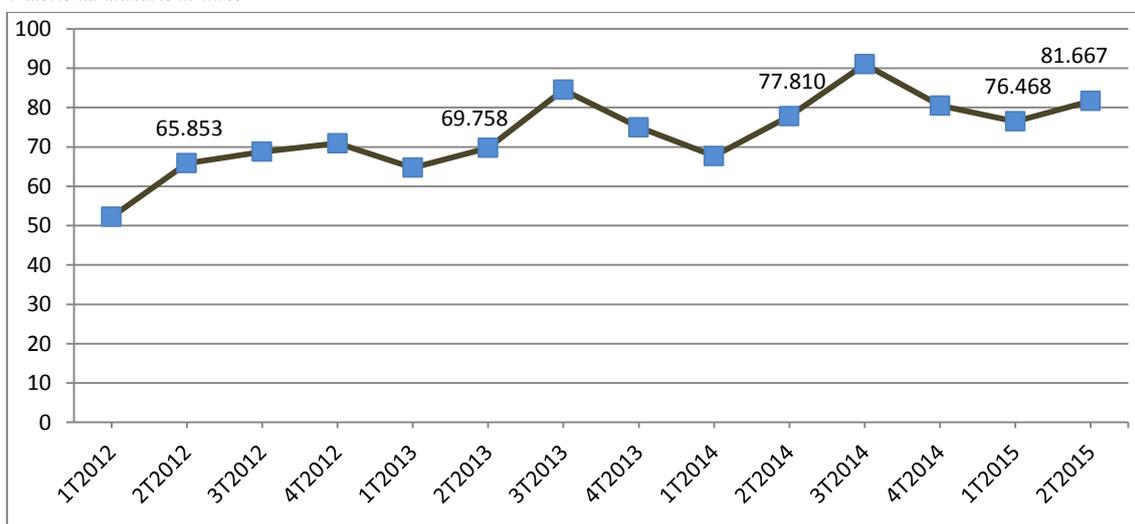
4.3.1.3.2 Receitas de portagem

Em relação aos proveitos obtidos com as PPP rodoviárias, cumpre destacar que durante o 2.º trimestre de 2015 o valor de receitas de portagem recebido pelo sector público ascendeu a 81,7 milhões de euros (*Gráfico 7* seguinte). Este valor representa um crescimento de 5% relativamente ao período homólogo, explicado essencialmente pelo aumento do tráfego na maioria das concessões e subconcessões rodoviárias.

Comparativamente ao trimestre imediatamente anterior regista-se uma evolução favorável da receita, na ordem dos 6,8%, a qual poderá ser explicada pelo efeito de sazonalidade que caracteriza o tráfego das PPP rodoviárias.

Gráfico 7 – Evolução das receitas trimestrais no sector rodoviário

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP

Conforme se constata no *Gráfico 7* anterior, tem-se verificado uma tendência de aumento sustentado das receitas provenientes da cobrança de portagens nas PPP do sector rodoviário. Esta evolução, nos períodos anteriores, foi influenciada por fatores não diretamente relacionados com a evolução do tráfego, nomeadamente, o aumento do número de vias portajadas ocorrido a partir de dezembro de 2011, e o fim das medidas de discriminação positiva para os residentes nas zonas de influência de algumas das concessões (junho de 2012). Estes fatores permitiram colmatar a quebra de tráfego que se fez sentir após a introdução de portagens na rede concessionada a partir de meados de 2010, quebra que também se encontra diretamente relacionada com a evolução negativa da conjuntura económica a partir desse ano.

Comparando as receitas obtidas no 2.º trimestre de 2015 com o período homólogo de 2014, e considerando que as taxas de portagem não foram atualizadas, observa-se uma ligeira recuperação do volume de tráfego na maioria das concessões, como se demonstra no *Quadro 9* seguinte, que apresenta as receitas totais obtidas por PPP e a respetiva comparação com o período homólogo de 2014. Cabe destacar o elevado peso que

assumem as receitas das concessões Norte (com 14.451 milhares de euros) e Beira Litoral/Beira Alta, que representam em conjunto 32% da receita total obtida no trimestre em análise.

Em termos de variação homóloga das receitas por PPP, salienta-se o crescimento da receita relativa à concessão Algarve e às subconcessões Litoral Oeste e Transmontana. No caso da concessão Algarve, o aumento das receitas incorpora, em grande medida, a recuperação do tráfego verificada após o impacto inicial no mesmo aquando da introdução de portagens na concessão.

Quadro 9 – Proveitos por PPP rodoviária no 2.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

Proveitos	1T2015	2T2015	Peso no Total (2T)	2T2014	Δ 2T2015 / 2T2014
Concessão Algarve	4.909	7.295	9%	6.350	15%
Concessão Beira Interior	7.016	6.372	8%	7.483	-15%
Concessão Interior Norte	4.196	4.407	5%	4.196	5%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	11.478	11.358	14%	11.204	1%
Concessão Grande Lisboa	2.448	2.543	3%	2.339	9%
Concessão Costa de Prata	8.389	8.969	11%	8.368	7%
Concessão Grande Porto	6.802	7.204	9%	6.601	9%
Concessão Norte Litoral	7.632	8.155	10%	7.762	5%
Concessão Norte	13.028	14.451	18%	13.319	9%
Concessão Brisa	642	533	1%	455	17%
Subconcessão Transmontana	347	492	1%	308	60%
Subconcessão Pinhal Interior	2.319	2.714	3%	2.241	21%
Subconcessão Litoral Oeste	596	743	1%	432	72%
Subconcessão Baixo Tejo	1.131	1.280	2%	1.129	13%
Outros ⁽¹⁾	5.533	5.152	6%	5.622	-8%
TOTAL	76.468	81.667	100%	77.810	5%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela IP

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

4.3.1.3.3 Nível de cobertura dos encargos

Da análise cruzada entre os encargos correntes e as receitas obtidas por PPP rodoviária confirma-se que as receitas de portagem são ainda insuficientes para assegurar a cobertura dos encargos suportados anualmente pelo sector público relativos ao pagamento dos investimentos efetuados e da respetiva exploração. No 2.º trimestre de 2015 o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 20% (*cf.* Quadro 9 seguinte), um valor abaixo do registado no período homólogo de 2014 (23%).

Esta situação compreende-se, não só pela natureza de alguns dos investimentos efetuados, que não permitiam, *ab initio*, a recuperação do investimento numa perspetiva estritamente empresarial apenas pela via das receitas de portagem, mas também pela diferença

significativa que existe entre o período de pagamento dos investimentos efetuados (30 anos) e o período de vida útil económica dos mesmos, que é expectável que seja, pelo menos, o dobro do primeiro.

Entre as concessões que representam um menor esforço financeiro para o sector público, em termos relativos, destacam-se as concessões Algarve, Norte, Norte Litoral, Costa de Prata e Beira Litoral/Beira Alta, todas com taxas de cobertura dos encargos acima dos 30%. Inversamente há a destacar as concessões Beira Interior e Interior Norte, as quais demonstram uma reduzida taxa de cobertura, assegurando as suas receitas de portagem uma percentagem inferior a 12% dos respetivos encargos, a que não será estranho o caráter de “interioridade” que caracteriza estas concessões. 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, encontrando-se, portanto, ainda o seu tráfego numa fase de “*ramp up*”.

Quadro 10 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais acumulados no 2.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

Taxa de Cobertura	Encargos	Proveitos	Défice	Tx de Cobertura
Concessão Algarve	36.490	12.204	24.286	33%
Concessão Beira Interior	121.981	13.389	108.592	11%
Concessão Interior Norte	73.008	8.604	64.405	12%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	67.767	22.835	44.932	34%
Concessão Travessia do Tejo	3.811	0	3.811	0%
Concessão Grande Lisboa	18.571	4.991	13.579	27%
Concessão Oeste	500	0	500	0%
Concessão Costa de Prata	37.793	17.358	20.435	46%
Concessão Grande Porto	59.539	14.006	45.534	24%
Concessão Norte Litoral	42.380	15.787	26.593	37%
Concessão Norte	76.991	27.479	49.512	36%
Concessão Litoral Centro	2.041	0	2.041	0%
Concessão Brisa	0	1.175	-1.175	N.A.
Subconcessão Transmontana	42.242	839	41.403	2%
Subconcessão Douro Interior	64.414	0	64.414	0%
Subconcessão Pinhal Interior	26.786	5.033	21.753	19%
Subconcessão Litoral Oeste	66.274	1.339	64.935	2%
Subconcessão Baixo Tejo	38.350	2.411	35.939	6%
Outros ⁽¹⁾	1.559	10.684	-9.126	685%
TOTAL	778.455	158.135	620.320	20%

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

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

4.3.2 Sector Ferroviário

4.3.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

A remuneração da MST, entidade a quem foi atribuída a concessão da rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo (“concessão MST”), assenta nas receitas cobradas aos utilizadores do serviço, nos proveitos publicitários e rendimentos decorrentes da exploração de áreas comerciais e parques de estacionamento, bem como nas participações do concedente, devidas sempre que o tráfego de passageiros seja inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão³¹. 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 concessionária³² assenta apenas em receitas comerciais, decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul (“concessão Eixo Norte/Sul”), não estando previstos contratualmente quaisquer encargos para o sector público, numa base recorrente, mas apenas decorrente de eventuais pedidos de REF por parte da concessionária (estes encargos também estão contemplados no caso da MST).

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

Deverá no entanto ter-se em atenção que a concessionária Fertagus realizou um pedido de reposição do equilíbrio financeiro do contrato, o que levou à abertura de um processo negocial para aferir da validade de tal pedido³³.

³¹ A MTS é a única parceria para a qual existe um mecanismo de garantia de tráfego por parte do Estado Português.

³² 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.

³³ O valor peticionado pela concessionária é de cerca de 1,5 milhões de euros/ano a partir de 2012 (inclusive).

4.3.2.2 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 11 – Encargos líquidos acumulados por concessão no 1.º semestre de 2015

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	AC 2015	Peso no total	AC 2014	Δ AC 2015 / AC 2014	2015P	% Execução
Concessão do MST	4.323	100%	4.420	-2%	8.854	49%
Concessão Eixo Norte/Sul	0	0%	-2	N.A.	0	N/A
TOTAL	4.323	100%	4.419	-2%	8.854	49%

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

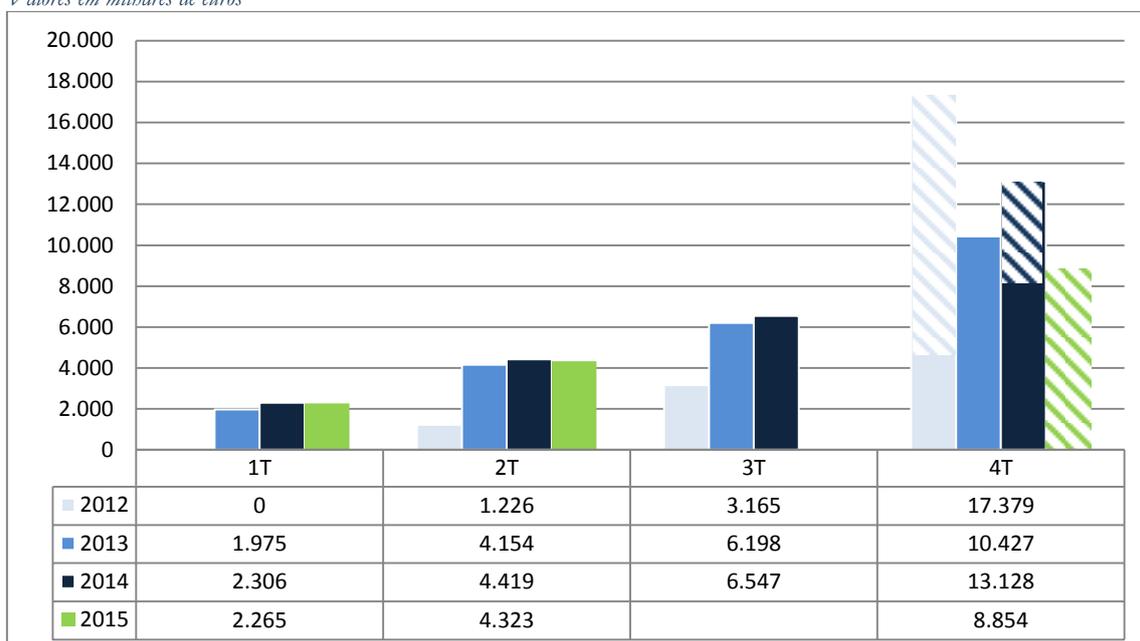
De acordo com o *Quadro 11* anterior, os pagamentos efetuados pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP do sector ferroviário, apresentaram, no 1.º semestre de 2015, um decréscimo de 2% face ao verificado no acumulado do 1.º semestre de 2014, ascendendo a 4.323 milhares de euros. Estes fluxos dizem exclusivamente respeito aos encargos com a concessão do MST, destacando-se, contudo, o pagamento em 2014 pela concessionária do Eixo Norte/Sul de uma penalidade aplicada pelo concedente no montante de 1,6 milhares de euros, decorrente do incumprimento dos parâmetros de fiabilidade e pontualidade do serviço, ao abrigo do disposto na cláusula 23.ª do contrato e no respetivo anexo 14.

Os encargos com a concessão MST espelham o pagamento das compensações decorrentes dos desvios verificados entre o nível do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão. Em concreto, os períodos afetos aos pagamentos realizados no 1.º semestre de 2015 registaram uma necessidade de compensação pelo concedente inferior ao verificado no ano anterior, devido a um aumento da procura em 5,7% (no ano de 2015 os pagamentos realizados tiveram por base uma procura real de 13.879.806 passageiros.km, em comparação com os períodos analisados e pagos no 1.º semestre de 2014, que apresentavam uma procura real de 13.126.570 passageiros.km).

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

Gráfico 8 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)

Valores em milhares de euros



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

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

Excluindo o efeito das indemnizações relativas à AVF Lisboa-Poçoirão, pagas em 2012 e em 2014, a evolução dos valores acumulados anuais incorpora essencialmente quer 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), quer a diferença que tem existido ao nível dos prazos médios de pagamento do sector público nesta concessão, destacando-se a este respeito os atrasos verificados em 2012 e recuperados durante o ano de 2013.

4.3.2.3 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

Quadro 12 – Encargos líquidos por concessão ferroviária por trimestre

Valores em milhares de euros

PPP Ferroviárias	1T2015	2T2015	Peso no Total (2T)	2T2014	Δ 2T2015 / 2T2014
Concessão do MST	2.265	2.059	100%	2.113	-3%
Concessão Eixo Norte/Sul	0	0	0%	0	N.A.
TOTAL	2.265	2.059	100%	2.113	-3%

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

Os fluxos financeiros do sector ferroviário no 2.º trimestre de 2015, no valor de 2.059 milhares de euros, dizem unicamente respeito aos encargos com a concessão do MST, sendo estes relativos ao pagamento das compensações decorrentes dos desvios verificados entre o nível da procura real e o limite mínimo da banda de referência definida no contrato de concessão. A ligeira redução (de 3%) dos encargos com a concessão do MST face a igual período do ano anterior resulta única e exclusivamente do facto da compensação paga no trimestre em apreço ter sido calculada com base num *gap* de tráfego (apurado com referência ao 4.º trimestre de 2014) 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 4.º trimestre de 2013. De facto, o pagamento realizado no 2.º trimestre de 2015 teve por base um tráfego real de 7.690.136 passageiros.km, enquanto o pagamento executado no 2.º trimestre de 2014 foi calculado tendo por referência um tráfego real de 7.327.914 passageiros.km, o que se traduz num crescimento implícito de 4,94%.

4.3.3 Sector Saúde

4.3.3.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

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

4.3.3.2 *Evolução dos fluxos financeiros acumulados*

Quadro 13 – Encargos acumulados com as PPP do sector da saúde no 1.º semestre de 2015

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2015	Peso no total	AC 2014	Δ AC 2015 / AC 2014
Hospitais PPP - Estabelecimentos	155.868	81%	151.950	2,6%
Pagamentos Contratuais	142.843	74%	141.686	1%
CA SNS	0	0%	3.371	N.A.
CMFRS	589	0%	0	N.A.
Hospitais PPP	142.255	74%	138.316	3%
Protocolos (Hospitais PPP)	7.487	4%	7.635	-2%
Pagamentos de Reconciliação*	5.538	3%	2.628	111%
Hospitais PPP - Edifícios	36.004	19%	36.872	-2,4%
Pagamentos Contratuais	36.004	19%	36.054	0%
Pagamentos de Reconciliação	0	0%	818	N.A.
Encargos Totais	191.873	100%	188.822	1,6%

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

Nota: (*) Pagamentos de reconciliação correspondem a acertos de pagamento do contrato relativos a períodos anteriores

No 1º semestre de 2015, as PPP da Saúde apresentaram 191.873 milhares de euros de encargos para o sector público, representando um acréscimo de 1,6% comparativamente a igual período do ano anterior (*cf.* Quadro 13 anterior).

Destaca-se, contudo, um conjunto de fatores que afetam a comparabilidade dos valores face ao período homólogo anterior, nomeadamente,

- O fim da parceria do CA SNS, em abril de 2014 o que implicou que no 1.º semestre de 2015 o parceiro público já não tenha incorrido em quaisquer despesas com esta PPP;
- O pagamento de acerto relativo à parceria do CMFRS (cujo término havia ocorrido em novembro de 2013³⁴) realizado no 1.º trimestre de 2015 (sem paralelo no período homólogo);
- O facto de ter ocorrido, em junho de 2015, um pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2014 da EG Estabelecimento do Hospital de Braga, correspondente a quatro duodécimos da referida reconciliação, quando no período homólogo apenas tinham sido pagos dois duodécimos;

³⁴ Para mais informações sobre esta PPP consulte o Boletim das PPP 4.º T 2013.

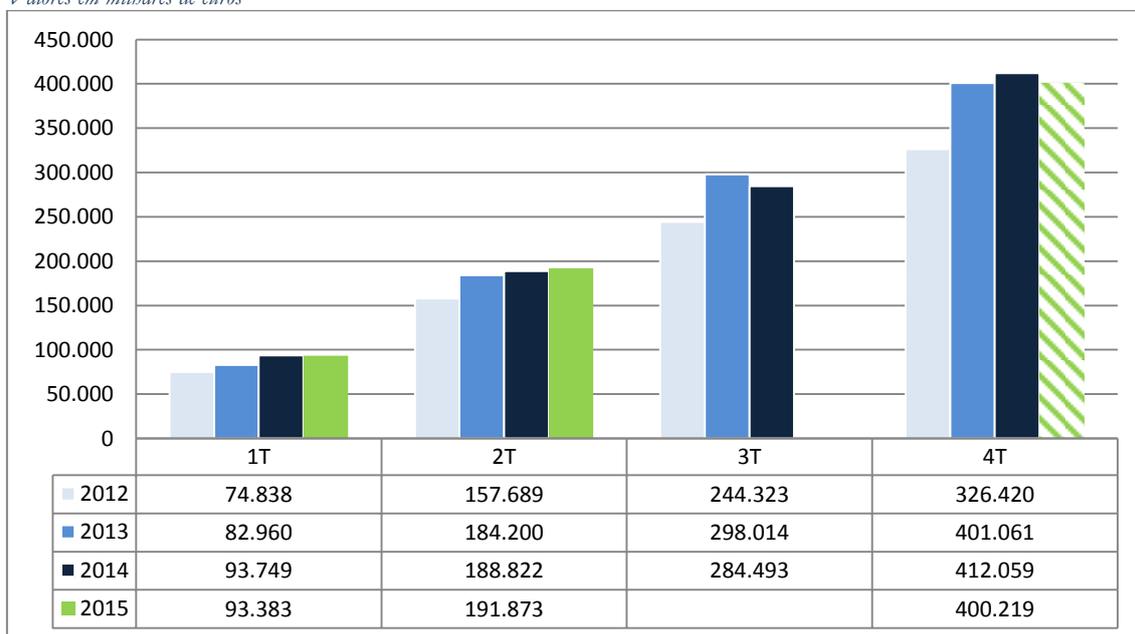
- A liquidação, no 1.º semestre de 2015, de um acerto, a favor da entidade pública contratante, relativo à atividade da EG Estabelecimento do Hospital de Loures em 2012;
- Ao contrário do que tinha ocorrido no período homólogo anterior, não existiu qualquer pagamento de reconciliação à EG Edifício do Hospital de Cascais durante o 1.º semestre de 2015.

Desconsiderando os efeitos acima elencados, os encargos acumulados no 1.º semestre de 2015, face ao período homólogo, teriam registado na realidade um acréscimo de 2,1%, refletindo essencialmente o aumento dos encargos da produção hospitalar, os quais são parcialmente mitigados pelo decréscimo dos encargos com os serviços protocolados.

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

Gráfico 9 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS

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, tal como mencionado anteriormente,

nos casos da transferência dos encargos das anteriores unidades hospitalares (que se encontravam na esfera pública) para as PPP não corresponde a um real incremento de encargos para o sector público.

Quadro 14 – Encargos acumulados por PPP da saúde no 1.º semestre de 2015

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	AC 2015	Peso no total	AC 2014	Δ AC 2015 / AC 2014	2015P	% Execução
CA SNS	0	0%	3.371	N.A.	0	N.A.
CMFRS	589	0%	0	N.A.	0	N.A.
H. Cascais	33.367	17%	33.933	-2%	73.060	46%
EG Estabelecimento	29.263	15%	29.037	1%	63.752	46%
EG Edifício	4.104	2%	4.896	-16%	9.308	44%
H. Braga	77.359	40%	72.627	7%	164.587	47%
EG Estabelecimento	64.750	34%	60.015	8%	136.585	47%
EG Edifício	12.609	7%	12.612	0%	28.002	45%
H. Loures	41.423	22%	40.775	2%	81.137	51%
EG Estabelecimento	35.191	18%	34.536	2%	67.214	52%
EG Edifício	6.232	3%	6.238	0%	13.923	45%
H. VFXira	39.135	20%	38.116	3%	81.435	48%
EG Estabelecimento	26.076	14%	24.990	4%	51.851	50%
EG Edifício	13.059	7%	13.126	-1%	29.584	44%
TOTAL	191.873	100%	188.822	2%	400.219	48%
Estabelecimentos	155.868	81%	151.950	3%	319.402	49%
Infraestruturas	36.004	19%	36.872	-2%	80.816	45%

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

Nota: (!) Não se verificaram REF's ou compensações neste período.

O *Quadro 14* anterior apresenta a situação final do 1.º semestre de 2015, no âmbito dos encargos com o sector da saúde, detalhados por PPP, face a igual período de 2014 e face ao previsto, apresentando-se em seguida as principais conclusões da análise do mesmo:

- O fim da parceria CA SNS permitiu apurar uma redução na despesa do parceiro público;
- Os encargos para o erário público com o Hospital de Cascais apresentam um ligeiro decréscimo, de 2%, face aos valores suportados no semestre homólogo anterior, devido, sobretudo, à diferente calendarização do pagamento de reconciliação da EG Edifício, o qual em 2014 tinha ocorrido em junho, não tendo contudo ainda sido concretizado em 2015. Ao nível da EG Estabelecimento,

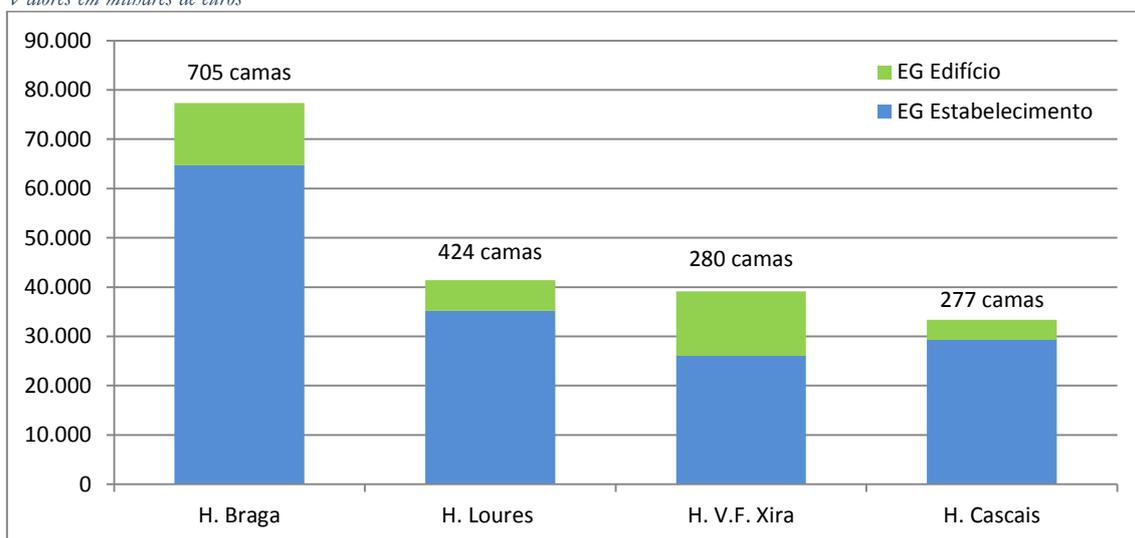
assistiu-se, contudo, a um ligeiro aumento dos encargos, em resultado de um aumento da produção hospitalar;

- No caso do Hospital de Braga, os encargos associados à EG Estabelecimento apresentam um acréscimo de 8%, devido sobretudo a uma diferente distribuição do pagamento de reconciliação ao longo do ano;
- No Hospital de Loures os encargos do parceiro público registaram um incremento ligeiro, da ordem dos 2%, justificado fundamentalmente pelo aumento da produção hospitalar. Acresce, ainda, no semestre em apreço, o acerto a favor da entidade pública contratante relativo à atividade da EG Estabelecimento em 2012;
- No Hospital de Vila Franca de Xira registou-se um aumento dos encargos globais do sector público, em cerca de 3%, em resultado sobretudo do aumento dos pagamentos realizado à EG Estabelecimento (em 4%), por via da maior produção prevista para a unidade hospitalar.

Em termos de peso relativo nos encargos totais, o Hospital de Braga assume-se claramente como a maior unidade atualmente em operação em regime de PPP, tendo sido responsável, em termos acumulados, por cerca de 40% dos encargos totais com as PPP da saúde no 1.º semestre de 2015.

Gráfico 10 – Repartição dos encargos acumulados no 1.º semestre 2015 por hospital

Valores em milhares de euros



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

4.3.3.3 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

No 2.º trimestre de 2015 os encargos com as parcerias da saúde registaram um incremento de 4% face ao período homólogo de 2014 (*cf.* Quadro 15 seguinte). Nestas parcerias, deve mencionar-se, antes de mais, que esta variação incorpora alguns fatores que afetam a sua comparabilidade, nomeadamente:

- O facto de a parceria CA SNS ter terminado em 30 de abril de 2014, o que implicou que no 2.º trimestre de 2015 o parceiro público já não tenha incorrido em quaisquer despesas com esta PPP, ao contrário do verificado no trimestre homólogo;
- A diferente distribuição anual do pagamento de reconciliação da EG Estabelecimento do Hospital de Braga verificada em 2014 e em 2015. Com efeito, no 2.º trimestre de 2015, foram liquidados quatro duodécimos do pagamento de reconciliação devido pela atividade do ano anterior, enquanto que no período homólogo apenas tinha sido pago um duodécimo;
- O facto de não terem ocorrido pagamentos de reconciliação à EG Edifício do Hospital de Cascais no trimestre em apreço, ao contrário do que havia ocorrido no período homólogo.

Expurgando o impacto dos mencionados fatores que afetam a comparabilidade dos valores do trimestre em apreço face aos do trimestre homólogo anterior, os encargos do sector público com as parcerias da saúde teriam registado um aumento face ao período homólogo anterior, de cerca de 0,6% refletindo, essencialmente o aumento da produção verificado nas unidades hospitalares.

Quadro 15 – Encargos com as PPP do sector da saúde no 2.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2015	2T2015	Peso no Total (2T)	2T2014	Δ 2T2015 / 2T2014
Hospitais PPP - Estabelecimentos	75.381	80.487	82%	76.227	6%
Pagamentos Contratuais	72.197	70.646	72%	70.697	0%
CA SNS	0	0	0%	786	N.A.
CMFRS	589	0	0%	0	N.A.
Hospitais PPP	71.608	70.646	72%	69.911	1%
Protocolos (Hospitais PPP)	3.474	4.013	4%	4.216	-5%
Pagamentos de Reconciliação*	-289	5.828	6%	1.314	344%
Hospitais PPP - Edifícios	18.002	18.002	18%	18.845	-4%
Pagamentos Contratuais	18.002	18.002	18%	18.027	0%
Pagamentos de Reconciliação	0	0	0%	818	N.A.
Encargos Totais	93.383	98.489	100%	95.073	4%

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

De notar que, no período em análise, 4% dos pagamentos realizados às PPP da saúde referiram-se a protocolos para prestação de cuidados específicos adicionais não contemplados no contrato de parceria. Estes protocolos, apesar de não considerados no contrato de parceria, são sujeitos a um processo de renegociação anual, devendo ser submetidos a apreciação do Tribunal de Contas.

À semelhança da estrutura apresentada no trimestre anterior, os encargos com a atividade das EG Estabelecimento representaram no 2.º trimestre de 2015 cerca de 82% dos encargos globais com as parcerias da saúde (sendo os restantes 18% relativos aos encargos com as infraestruturas hospitalares), apresentando um acréscimo de 6% face ao período homólogo de 2014. Este aumento é explicado essencialmente pelo efeito dos mencionados fatores que afetam a comparabilidade dos valores, destacando-se em particular o aumento dos encargos com os pagamentos de reconciliação da EG Estabelecimento do Hospital de Braga, bem como pelo incremento na produção dos hospitais, verificado ao nível dos serviços contratados, sendo estes efeitos parcialmente compensados pelo fim dos encargos com a parceria do CA SNS (que no 2.º trimestre de 2014 haviam ascendido a 786 milhares de euros).

Quadro 16 – Encargos por PPP na saúde no 2.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

PPP Saúde	1T2015	2T2015	Peso no Total (2T)	2T2014	Δ 2T2015 / 2T2014
CA SNS	0	0	0%	786	N.A.
CMFRS	589	0	0%	0	N.A.
H. Cascais	16.613	16.754	17%	17.408	-4%
EG Estabelecimento	14.561	14.702	15%	14.551	1%
EG Edifício	2.052	2.052	2%	2.857	-28%
H. Braga	35.983	41.377	42%	37.227	11%
EG Estabelecimento	29.678	35.072	36%	30.921	13%
EG Edifício	6.305	6.305	6%	6.306	0%
H. Loures	20.490	20.933	21%	20.397	3%
EG Estabelecimento	17.374	17.817	18%	17.277	3%
EG Edifício	3.116	3.116	3%	3.119	0%
H. VFXira	19.709	19.425	20%	19.254	1%
EG Estabelecimento	13.180	12.896	13%	12.691	2%
EG Edifício	6.530	6.530	7%	6.563	-1%
TOTAL	93.383	98.489	100%	95.073	4%
Estabelecimentos	75.381	80.487	82%	76.227	6%
Infraestruturas	18.002	18.002	18%	18.845	-4%

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

O *Quadro 16* anterior apresenta, em pormenor, a evolução dos encargos, por PPP, no 2.º trimestre de 2015, em comparação com o período homólogo de 2014. Da sua análise, e tendo presente os já referidos fatores que afetam a respetiva comparabilidade, é possível concluir o seguinte:

- Não se registaram encargos com a parceria CA SNS no trimestre em apreço, uma vez que o término desta parceria ocorreu em abril de 2014, tendo sido posteriormente substituída por um contrato de prestação de serviços.
- No Hospital de Cascais os encargos totais apresentaram um decréscimo, na ordem dos 4%, uma vez que no presente trimestre não houve o pagamento da reconciliação da atividade da EG Edifício ao contrário do verificado em 2014;
- No Hospital de Braga o crescimento de 11% dos encargos totais é totalmente explicado pelo incremento verificado ao nível da EG do Estabelecimento (de 13%), face ao período homólogo de 2014, sendo este justificado, em grande medida, pelo pagamento de 4 duodécimos do valor de reconciliação relativo à atividade de 2014 neste trimestre, ao contrário do que se verificou no trimestre homólogo onde apenas foi pago um duodécimo do valor de reconciliação relativo à atividade do ano 2013. Adicionalmente, verificou-se um decréscimo ao nível das compensações relativas a medicamentos (cerca de -57%) e ao nível dos serviços protocolados (em cerca de -9%) face ao período homólogo.
- No Hospital de Loures os encargos globais registaram um incremento da ordem dos 3%, relativo na sua totalidade à EG do Estabelecimento, que evidenciou um encargo superior ao do período homólogo, por via do aumento da produção da unidade hospitalar;
- No Hospital de Vila Franca de Xira verificou-se um acréscimo de 1% dos encargos globais, explicado, em grande parte, pelo aumento (de 2%) dos encargos com a EG do Estabelecimento face ao período homólogo, por via do aumento da produção hospitalar contratada para o ano em curso.

4.3.4 Sector Segurança

4.3.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros

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

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

4.3.4.2 Evolução dos fluxos financeiros acumulados

Quadro 17 – Encargos acumulados com a PPP da segurança no 1.º semestre de 2015

Valores em milhares de euros

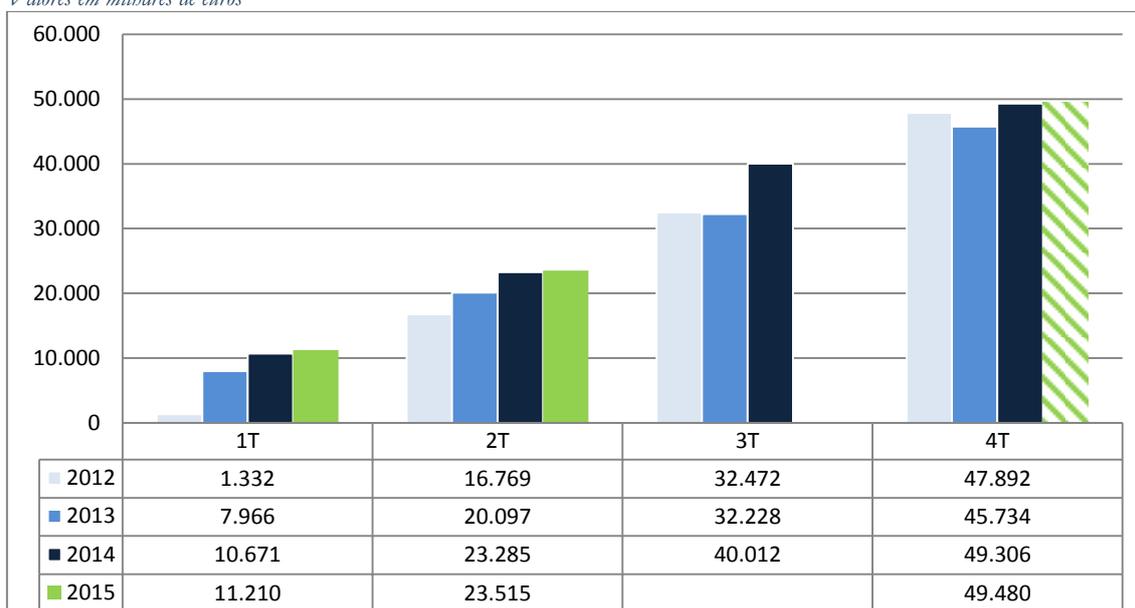
PPP Segurança	AC 2015	AC 2014	Δ AC 2015 / AC 2014	2015P	% Execução
Concessão Siresp	23.515	23.285	1%	49.480	48%

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

Os encargos suportados com a parceria SIRESP no 1.º semestre de 2015 totalizam 23,5 milhões de euros, mantendo-se relativamente estáveis face ao verificado no trimestre homólogo anterior.

Gráfico 11 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015)

Valores em milhares de euros



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

O comportamento irregular dos encargos trimestrais suportados em cada ano com esta parceria (*cf.* Gráfico 11 anterior) está relacionado com o processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período, pelo que os valores executados em períodos homólogos são de difícil comparação. À parte das questões relativas à temporalidade dos pagamentos, a evolução dos encargos espelha o previsto contratualmente, tendo em conta, naturalmente, a capacidade instalada³⁵, não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

4.3.4.3 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre

Quadro 18 – Encargos com a PPP da segurança no 2.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T2015	2T2015	2T2014	Δ 2T2015 / 2T2014
Concessão Siresp	11.210	12.304	12.614	-2%

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

³⁵ 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.

Os encargos globais do sector público com a parceria SIRESP no 2.º trimestre de 2015 ascenderam a 12.304 milhares de euros, registando um decréscimo de 2% 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 não são comparáveis, devido ao facto de incorporarem prazos médios de pagamento diferentes.

5. Projeções de encargos globais

De acordo com o Relatório do OE2015, as previsões de encargos líquidos para 2015 atingem o montante de 1.382 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (67%) e PPP da saúde (29%). Estas previsões, bem como as projeções para os anos seguintes, incluem os efeitos esperados das renegociações em curso das PPP rodoviárias.

No quadro seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das estimativas constantes no Relatório do OE2015.

Quadro 19 – Encargos plurianuais

Valores em Milhões de Euros

Sectores	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rodoviárias	924	1.125	1.018	983	926	940	869	843	706
<i>encargos brutos</i>	1.298	1.483	1.404	1.376	1.325	1.355	1.290	1.267	1.137
<i>receitas</i>	374	358	386	393	399	415	421	425	431
Ferrovíárias	9	9	9						
Saúde	400	399	392	385	273	179	141	51	37
Segurança	49	47	45	43	30	29	16	0	0
Total	1.382	1.580	1.464	1.421	1.239	1.156	1.036	903	752

Sectores	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Rodoviárias	636	429	398	291	221	177	109	190	148
<i>encargos brutos</i>	1.075	1.061	938	840	772	732	606	538	377
<i>receitas</i>	439	632	540	549	551	556	497	348	228
Ferrovíárias	9	10	10						
Saúde	40	40	37	35	36	39	39	36	35
Segurança	0								
Total	686	478	445	336	267	225	158	235	193

Sectores	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Rodoviárias	118	118	88	108	103	113	-40	-29	0
<i>encargos brutos</i>	310	313	286	256	247	252	10	3	0
<i>receitas</i>	192	195	199	149	143	139	50	32	0
Ferrovíárias	0	0							
Saúde	33	31	31	31	31	28	21	7	3
Segurança	0	0							
Total	151	149	119	139	135	141	-20	-22	3

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

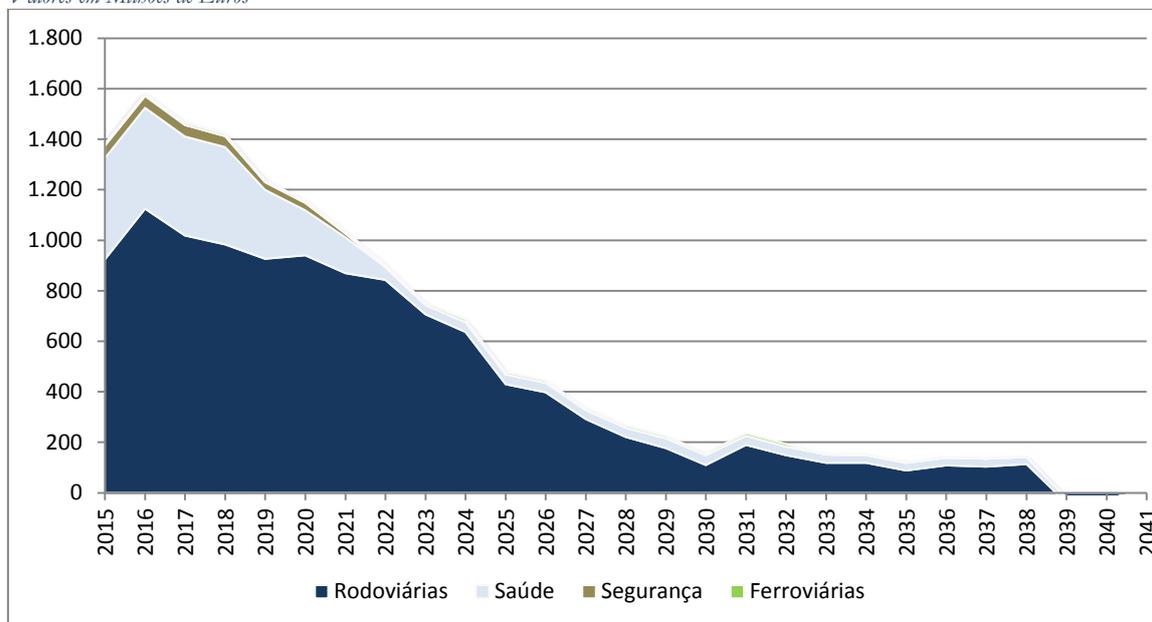
Nota: Valores previstos a preços constantes com IVA (quando aplicável), constantes do Relatório do OE2015.

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

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

Gráfico 12 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em Milhões de Euros



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

Nota: Valores previstos a preços constantes com IVA quando aplicável, constantes do Relatório do OE2015.

6. Anexos

Quadro 20 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector

Valores em Milhões de Euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
Concessão Lusoponte	Lusoponte,SA	Lusoponte Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	30	854	17
Concessão Norte	ASCENDI Norte	Ascendi Norte - Auto Estradas do Norte, S.A.	1999	36	979	175
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlântico,SA	Auto-Estradas do Atlântico - Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1999	30	575	170
Concessão Brisa (¹)	Brisa	Brisa – Auto-estradas de Portugal, S.A.	2000	35	2.735	1099
Concessão Litoral Centro (¹)	Brisal, SA	Brisal – Auto-estradas do Litoral, S.A.	2004	30	586	92
Concessão Beira Interior	ScutVias,SA	Scutvias, Auto-Estradas da Beira Interior S.A.	1999	30	625	174
Concessão Costa de Prata	LusoScut Costa de Prata,SA	Ascendi Costa de Prata - Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30	400	110
Concessão Algarve	EuroScut,SA	EUROSCUT - Soc. Concessionária da SCUT do Algarve, S.A.	2000	30	253	127
Concessão Interior Norte	NorScut,SA	NORSCUT - Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	693	155
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	LusoScut Beiras Litoral e Alta,SA	Ascendi Beiras Litoral e Alta - Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30	799	173
Concessão Norte Litoral	EuroScut Norte,SA	Sociedade Concessionária da SCUT do Norte Litoral, S.A.	2001	30	334	120
Concessão Grande Porto	LusoScut,SA	Ascendi Grande Porto - Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30	551	56
Concessão Grande Lisboa	LusoLisboa,SA	Ascendi Grande Lisboa - Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30	233	23
Concessão Douro Litoral	AEDL,SA	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	27	781	79
Subconcessão Transmontana	Auto-estradas XXI	Auto-Estradas XXI-Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	613	190
Subconcessão Douro Interior	Aenor Douro,SA	Ascendi Douro - Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	697	241
Subconcessão Baixo Alentejo	Estradas da Planície	SAPER – Sociedade Portuguesa de Exploração Rodoviária, S.A.	2009	30	173	40
Subconcessão Baixo Tejo	Baixo Tejo Concessão Rodoviária	AEBT Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	30	243	60
Subconcessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, SA	Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009	30	51	-
Subconcessão Litoral Oeste	AELO, SA	AELO – Auto-Estrada do Litoral Oeste, S.A.	2009	30	445	110
Subconcessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior – Auto Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010	30	768	489
Sector Ferroviário	Concessionário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
Metro Sul Tejo	MTS,SA	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.	2002	30	386	14
Transp. Ferroviário eixo-norte/sul (¹)	Fertagus,SA	Fertagus - Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	11+9	21	54
Sector Saúde	Concessionário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas
H. Braga - Gestão do Estabelecimento	Escala Braga - Gestora do Estabelecimento, SA	Escala Braga - Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10	31	705
H. Braga - Gestão do Edifício	Escala Braga - Gestora Edifício, SA	Escala Braga - Gestora Edifício, S.A.	2009	30	124	705
H. Cascais - Gestão do Estabelecimento	Lusíadas – Parcerias Cascais, SA	Lusíadas – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10	35	277
H. Cascais - Gestão do Edifício	TDHOSP,SA	TDHOSP – Gestão de Edifício Hospitalar, S.A.	2008	30	53	277
H. Loures - Gestão do Estabelecimento	SGHL - SOCIEDADE GESTORA DO HOSPITAL	SGHL - Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A.	2009	10	29	424
H. Loures - Gestão do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	84	424
H. V Franca - Gestão do Estabelecimento	Escala Vila Franca – Gest. do Estabelecimento, SA	Escala Vila Franca – Soc. Gest. do Estabelecimento, S.A.	2010	10	18	280
H. V Franca - Gestão do Edifício	Escala Vila Franca - Gestora do Edifício, SA	Escala Vila Franca - Soc. Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280
Sector Segurança	Concessionário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	
SIRESP	SIRESP - Redes digitais de Seg. e Emergência	SIRESP - Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.	2006	15	112	

Notas: (¹) Valores acumulados de investimento realizado até ao final de 2014, 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).

Quadro 21 – Variação do Tráfego Médio Diário por Concessão em períodos homólogos

Mês Concessão	Jan			Fev			Mar		
	2014	2015	Var.	2014	2015	Var.	2014	2015	Var.
Algarve	4.825	5.290	9,6%	5.315	5.990	12,7%	5.852	6.736	15,1%
Beira Interior	4.559	4.711	3,3%	4.589	5.079	10,7%	4.909	5.129	4,5%
Beiras Litoral e Alta	7.322	7.529	2,8%	7.279	7.733	6,2%	7.520	7.897	5,0%
Brisa	15.586	16.349	4,9%	16.033	17.129	6,8%	17.703	18.219	2,9%
Costa de Prata	16.648	17.688	6,2%	17.374	18.420	6,0%	17.744	19.278	8,6%
Douro Litoral	4.705	5.390	14,5%	4.886	5.576	14,1%	4.916	6.020	22,5%
Estradas de Portugal	6.068	6.333	4,4%	6.274	6.542	4,3%	6.445	6.879	6,7%
Grande Lisboa	20.544	21.497	4,6%	21.148	22.037	4,2%	21.125	22.740	7,6%
Grande Porto	18.699	19.819	6,0%	19.166	20.289	5,9%	19.280	21.651	12,3%
Interior Norte	3.388	3.507	3,5%	3.226	3.471	7,6%	3.419	3.601	5,3%
Litoral Centro	3.944	4.138	4,9%	4.113	4.377	6,4%	4.337	4.721	8,9%
Lusoponte	67.601	69.440	2,7%	69.130	70.876	2,5%	71.235	74.925	5,2%
Norte	6.970	7.484	7,4%	6.738	7.548	12,0%	7.408	8.155	10,1%
Norte Litoral	17.627	18.574	5,4%	17.827	18.994	6,5%	18.516	20.157	8,9%
Oeste	13.296	14.160	6,5%	13.726	14.627	6,6%	14.446	15.342	6,2%
Média Ponderada	11.522	12.099	5,0%	11.809	12.593	6,6%	12.679	13.338	5,2%

Fonte: IMT, Relatório de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas - 1º Trimestre 2015.

Nota: O contrato da Concessão do Túnel do Marão foi rescindido pelo Estado Português durante o 2.º trimestre de 2013, tendo revertido os troços da rede incluídos no contrato para a IP.