



**Boletim Trimestral PPP – 1.º Trimestre de 2015**

**U T A P**

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

**MINISTÉRIO DAS FINANÇAS**

**Conteúdos**

<b>1. Sumário Executivo.....</b>	<b>7</b>
<b>2. Universo das PPP .....</b>	<b>11</b>
<b>3. Factos relevantes.....</b>	<b>12</b>
3.1 Processos de renegociação dos contratos de PPP.....	12
3.1.1 Processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias .....	12
3.1.2 Processo de renegociação do contrato SIRESP .....	13
3.2 Processos de estudo e lançamento de novos projetos na área da saúde.....	13
3.2.1 Processo de estudo e lançamento do projeto do CMFRS.....	13
3.2.2 Processo de estudo e lançamento do projeto “Hospital Lisboa Oriental” .....	13
3.3 Relatório de Auditoria do Tribunal de Contas relativo ao Projeto Ferroviário Português de Alta Velocidade .....	14
<b>4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos .....</b>	<b>15</b>
4.1 Síntese do trimestre.....	15
4.2 Síntese do 1.º Trimestre .....	18
4.3 Análise Sectorial dos fluxos financeiros .....	18
4.3.1 Sector Rodoviário .....	18
4.3.1.1 Tipologia dos fluxos financeiros .....	18
4.3.1.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	21
4.3.1.2.1 Encargos brutos .....	26
4.3.1.2.2 Receitas de portagem .....	28
4.3.1.2.3 Nível de cobertura dos encargos.....	30
4.3.2 Sector Ferroviário .....	32
4.3.2.1 Tipologia dos fluxos financeiros .....	32
4.3.2.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	33
4.3.3 Sector Saúde.....	35
4.3.3.1 Tipologia dos fluxos financeiros .....	35
4.3.3.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	36
4.3.4 Sector Segurança.....	42
4.3.4.1 Tipologia dos fluxos financeiros .....	42
4.3.4.2 Evolução dos fluxos financeiros no trimestre .....	42
<b>5. Projeções de encargos globais.....</b>	<b>44</b>
<b>6. Anexos .....</b>	<b>46</b>

## Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos por trimestre .....	9
Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, no 1.º trimestre 2015 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto (P).....	15
Quadro 3 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 1.º trimestre de 2015.....	21
Quadro 4 – Encargos líquidos por PPP rodoviária no 1.º trimestre de 2015.....	26
Quadro 5 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 1.º trimestre de 2015 .....	27
Quadro 6 – Proveitos por PPP rodoviária no 1.º trimestre de 2015.....	29
Quadro 7 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais acumulados no 1.º trimestre de 2015....	31
Quadro 8 – Encargos líquidos por concessão ferroviária por trimestre .....	33
Quadro 9 – Encargos com as PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2015.....	37
Quadro 10 – Encargos por PPP no sector da saúde no 1.º trimestre de 2015.....	39
Quadro 11 – Encargos com a PPP da segurança no 1.º trimestre de 2015 .....	42
Quadro 12 – Encargos plurianuais .....	44
Quadro 13 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector .....	46

## Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 31 de março de 2015) .....	11
Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição por sectores .....	11
Gráfico 3 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre, comparativamente com os anos anteriores (2012 a 2015) .....	17
Gráfico 4 – Desagregação do diferencial existente entre os encargos líquidos totais do 1.º trimestre de 2014 e os do 1.º trimestre de 2015 .....	23
Gráfico 5 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no sector rodoviário, no período de 2012 a 2015.....	23
Gráfico 6 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 1º trimestre de 2015 .....	25
Gráfico 7 – Evolução das receitas trimestrais no sector rodoviário .....	28
Gráfico 8 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário, no período de 2012 a 2015.....	34
Gráfico 9 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector da saúde, no período de 2012 a 2015.....	38
Gráfico 10 – Repartição dos encargos acumulados no 1.º trimestre 2015 por hospital .....	41
Gráfico 11 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, no período de 2012 a 2015.....	43
Gráfico 12 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais .....	45

## Siglas

2015P	Previsão para 2015, constante do Relatório do Orçamento do Estado para 2015
AC 2015	Valor acumulado de 2015
AC 2014	Valor acumulado 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
DGIE	Direcção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos
DGTF	Direcção-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.
InIR	Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, I.P.
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 do Estado
PAEF	Programa de Assistência Económica e Financeira
PPP	Parceria Público-Privada
RAM	Região Autónoma da Madeira
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
SNS	Serviço Nacional de Saúde
TMD	Tráfego Médio Diário
UTAO	Unidade Técnica de Apoio Orçamental
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos
VAL	Valor Atualizado Líquido
Var. 2015/2014	(ou $\Delta$ 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 PPP<sup>1</sup>, relativo ao 1.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 –, sempre com o intuito de contextualizar as variações verificadas à luz do enquadramento contratual de cada uma das PPP.

No 1.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, relativa ao 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 trimestre 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 (representando 76% dos valores globais de encargos com as PPP do 1.º trimestre de 2015), seja pelo facto de ter sido o principal responsável pelo acréscimo verificado ao nível dos encargos líquidos totais no 1.º trimestre de 2015, face ao período homólogo.

Com efeito, no trimestre em apreço, os encargos líquidos do sector público com as PPP cifraram-se em 440,12 milhões de euros, o que representa um incremento de 43% face ao período homólogo de 2014.

Para esta variação foi determinante o aumento de 131 milhões de euros (65%) dos encargos líquidos do sector rodoviário, que por sua vez tem como principal causa o crescimento de 113,2 milhões de euros (86% do incremento) dos encargos líquidos gerados pelas subconcessões<sup>2</sup>. De recordar que estas subconcessões foram lançadas entre 2007 e 2010 com o respetivo início de pagamento diferido para 2014 e início de 2015.

No trimestre em apreço os pagamentos às subconcessionárias rodoviárias foram de 123 milhões de euros, um valor claramente superior ao registado no trimestre homólogo anterior, em que apenas foram realizados pagamentos à subconcessionária do Douro Interior (de cerca de 9 milhões de euros), tendo os pagamentos às demais subconcessionárias sido iniciados ao longo dos trimestres seguintes.

---

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

<sup>2</sup> Apesar do início dos pagamentos a quatro subconcessionárias da EP ter ocorrido em 2014 (Douro Interior Transmontana, Baixo Tejo e Litoral Oeste), no primeiro trimestre os pagamentos foram residuais, uma vez que houve pagamentos apenas à subconcessão Douro Interior, tendo os pagamentos às outras 3 subconcessionárias começado apenas no 2.º Trimestre de 2014.

Importa ainda mencionar que, expurgando o efeito do início do pagamento às subconcessionárias, os encargos líquidos globais das PPP no 1.º trimestre de 2015 teriam registado um aumento de apenas 5,8%, sendo este aumento de 9%, no caso dos encargos líquidos relativos apenas às PPP rodoviárias.

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 (contratualizados) do sector público às PPP ao longo dos anos, e, por outro lado, a antecipação de parte das poupanças acordadas com as concessionárias em termos de pagamentos por disponibilidade, no âmbito das renegociações em curso, bem como o incremento das receitas de portagem arrecadadas pelo sector público (na sequência da tendência de aumento do tráfego que se verificou no 1.º trimestre de 2015).

Nos sectores ferroviário e saúde, e quando comparado o 1.º trimestre de 2015 com o período homólogo de 2014, assistiu-se a uma redução dos encargos do erário público com as PPP.

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

No que respeita ao sector da saúde, a ligeira redução (da ordem dos 0,4%) dos encargos líquidos trimestrais com as PPP, face a igual período do ano anterior, foi determinada pelo efeito combinado de um conjunto de fatores que afetam a comparabilidade dos valores (devidamente detalhados no ponto “4.3.3. Sector Saúde”) – destacando-se em particular o término da parceria CA SNS em abril de 2014 –, bem como pelo aumento da produção clínica (tanto a contratada como a protocolada), observado em praticamente todas as unidades hospitalares em regime de PPP.

No caso do sector da segurança, assistiu-se a um acréscimo dos encargos do sector público (de 5%) no 1.º trimestre de 2015 o qual se justifica, essencialmente, pela diferente temporalidade do pagamento das faturas mensais por parte do Estado Português, decorrente do respetivo processo de disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período.

Importa mencionar, contudo, que a interpretação destes resultados deve ser realizada com as devidas salvaguardas, porquanto devem ser tidos em consideração alguns fatores que condicionam a comparabilidade dos valores. Entre os fatores que afetam a comparabilidade dos valores do período analisado (de janeiro a março de 2015) face aos do período homólogo anterior, para além do já mencionado impacto do início do pagamento às subconcessionárias rodoviárias destacam-se, nomeadamente, (i) a alteração do universo das PPP do sector da saúde (decorrente do fim da parceria CA SNS, em abril de 2014); bem como, (ii) a diferente distribuição temporal dos pagamentos de reconciliação e dos

pagamentos relativos a intervenções a utentes estrangeiros e medicamentos realizados à EG do Estabelecimento do Hospital de Braga<sup>3</sup>, em 2014 e 2015.

### Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos por trimestre

*Valores em milhares de euros*

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2015	Peso no Total (1T)	1T2014	Δ 2015 / 2014	2015P	% Execução
Ferrovíarias	2.265	1%	2.306	-2%	8.854	26%
Segurança	11.210	3%	10.671	5%	49.480	23%
Saúde	93.383	21%	93.749	0%	400.219	23%
Rodoviárias	333.265	76%	201.602	65%	923.809	36%
<b>TOTAL</b>	<b>440.123</b>	<b>100%</b>	<b>308.328</b>	<b>43%</b>	<b>1.382.362</b>	<b>32%</b>

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

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.

No trimestre em análise, e em termos de factos relevantes, destaca-se a continuação das renegociações atualmente em curso, nomeadamente as relativas ao sector rodoviário e ao SIRESP. No caso concreto do sector rodoviário, registou-se um significativo avanço, estando iminente o fecho com as subconcessionárias do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral e com a concessionária da Beira Interior e prosseguindo a renegociação com os demais parceiros privados, incluindo no que respeita às subconcessões Transmontana, Baixo Tejo, Litoral Oeste e Pinhal Interior (nas quais ainda não se obteve acordo) e às concessões do Norte Litoral e do Algarve (em fase de discussão das alterações contratuais). No caso concreto das cinco concessões do Grupo Ascendi e da concessão do Interior Norte, releva mencionar que, à data da elaboração do presente boletim, se encontravam já concluídos os respetivos processos negociais e obtidas as respetivas autorizações por parte das entidades financiadoras, tendo sido ainda aprovados em Conselho de Ministros os projetos de diplomas de alteração das bases de cada uma das seis concessões mencionadas. 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.

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 CMFRS. No caso concreto do CMFRS, a equipa de projeto, da qual fazem parte membros da UTAP, esteve, ao longo do 1.º trimestre, concentrada na conclusão das diversas peças do

<sup>3</sup> Tal como detalhado no ponto “4.3.3. Sector Saúde”.

procedimento, no sentido de ser assegurado o lançamento do respetivo procedimento com a maior brevidade possível.

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 efeito<sup>4</sup>, seja no próprio processo de acompanhamento da situação económico-financeira dos contratos de parceria e da sua evolução.

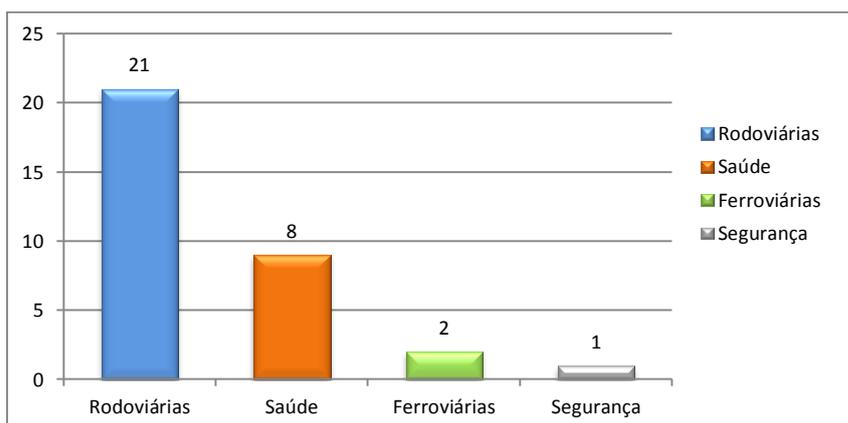
---

<sup>4</sup> 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.

## 2. Universo das PPP

O universo das PPP que foi considerado, com referência a 31 de março 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 milhões de euros. O sector rodoviário assume-se como o sector com maior peso no referido universo, seja em termos de número de PPP seja de investimento acumulado, sendo composto quer pelas concessões atribuídas diretamente pelo Estado Português (onde se incluem as ex-SCUT e as autoestradas com portagem real), quer pelas subconcessões da EP. Para uma informação mais detalhada, encontram-se disponíveis no *website* da UTAP os contratos das diferentes PPP e respetivos anexos (com exceção daqueles que os parceiros privados identificaram como contendo segredos comerciais/industriais, de acordo com a legislação para o efeito).

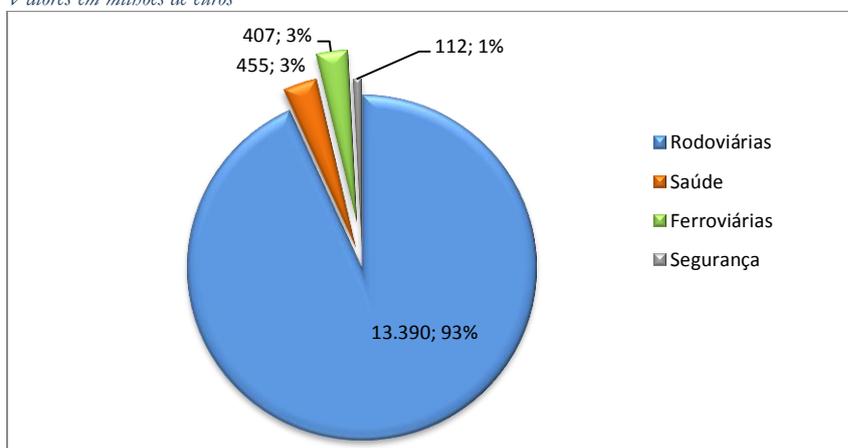
Gráfico 1 – Universo (número) das PPP acompanhadas pela UTAP (a 31 de março de 2015)



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 finanças públicas.

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

No trimestre em apreço, a comissão de negociação das PPP rodoviárias, composta maioritariamente por membros da UTAP, encerrou definitivamente os processos negociais relativos às cinco concessões do Grupo Ascendi (as concessões do Grande Porto, da Costa de Prata, da Beira Litoral/Beira Alta, do Norte e da Grande Lisboa) e à concessão do Interior Norte, destacando-se, a este respeito, que após a conclusão destes processos, que incluiu a consensualização das versões finais das diversas peças contratuais para o efeito necessárias, e obtidas as respetivas autorizações por parte das entidades financiadoras, 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. 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, encontrando-se a concretização integral das poupanças visadas com o presente processo negocial ainda dependente da promulgação e publicação dos correspondentes diplomas de alteração, bem como, na sequência da efetiva assinatura dos contratos de alteração, da apreciação (e não objeção) por parte do Tribunal de Contas.

Paralelamente, a comissão de negociação focou-se na conclusão (iminente) dos processos negociais relativos às subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral e à concessão da Beira Interior, ultimando os últimos ajustamentos contratuais e aguardando a obtenção da aprovação final das entidades financiadoras.

De resto, mantêm-se as negociações com os parceiros privados com os quais ainda não houve acordo (subconcessões Transmontana, Baixo Tejo, Litoral Oeste e Pinhal Interior) e a discussão e consensualização do clausulado das alterações contratuais relativas às concessões do Norte Litoral e do Algarve, do grupo Cintra (relativamente às quais apenas se obteve um acordo de princípio quanto às condições financeiras, que ainda não foi formalizado).

### **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 SIRESP<sup>5</sup>, a qual, lembre-se, é composta por consultores da UTAP e por representantes do MAI, foi desenvolvido um conjunto de diligências negociais, junto da Operadora SIRESP, S.A. e dos seus acionistas (Galilei, PT, Motorola, Esegur e Datacomp), no sentido da fixação dos termos finais do acordo relativo à poupança consensualizada entre as partes.

A este respeito, importa mencionar que, em 8 de abril último foi assinado um acordo entre a Comissão de Negociação e os representantes da SIRESP, S.A., o qual prevê uma poupança de 25 milhões de euros para o sector público ao longo da vida remanescente da PPP, 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 na área da saúde**

### **3.2.1 Processo de estudo e lançamento do projeto do CMFRS**

A Equipa de Projeto, constituída para dar início ao estudo e à preparação do lançamento de uma nova parceria<sup>6</sup>, continua a desenvolver os trabalhos preparatórios relativos ao lançamento do novo procedimento concursal para a adjudicação do novo contrato de gestão do CMFRS, mantendo-se fortemente empenhada na concretização do objetivo de lançamento do concurso no 1.º semestre de 2015. Durante o trimestre em apreço, a Equipa de Projeto esteve concentrada na conclusão das diversas peças do procedimento.

### **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 Oriental<sup>7</sup> continua a trabalhar na definição dos termos, pressupostos e

---

<sup>5</sup> Comissão nomeada pelo Despacho n.º 2258/2014, de 12 de fevereiro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 30, de 12 de fevereiro de 2014, 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.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> 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.

metodologias-chave subjacentes ao mesmo, bem como na elaboração de toda a respetiva documentação necessária, com vista à preparação do lançamento do projeto.

### **3.3 Relatório de Auditoria do Tribunal de Contas<sup>8</sup> relativo ao Projeto Ferroviário Português de Alta Velocidade**

No 1.º trimestre de 2015, o Tribunal de Contas publicou o Relatório de Auditoria ao Projeto Ferroviário Português de Alta Velocidade (“Relatório”), um projeto que implicava a contratação de seis novas PPP, com um encargo total para o erário público estimado em 11,6 mil milhões de euros, e que foi cancelado em 2012.

O Relatório agora publicado destaca, entre outros, os seguintes dois aspetos:

- O facto de o modelo de implementação previsto para o projeto pressupor a transferência integral de risco de mercado para os parceiros públicos, e a remuneração das concessionárias através de um mecanismo de remuneração por disponibilidade das infraestruturas;
- O único contrato PPP assinado entre os seis inicialmente previstos (relativo à concessão Poceirão-Caia), e ao qual foi recusado o visto prévio, não apresentava uma análise custo-benefício especificamente adaptada a Portugal (uma vez que a respetiva análise foi realizada de uma forma integrada para a Península Ibérica), nem um estudo da comportabilidade orçamental do projeto.

---

<sup>8</sup> Relatório de Auditoria n.º 24/2014, da 2.ª Secção do Tribunal de Contas, relativo ao Projeto Ferroviário Português de Alta Velocidade.

## 4. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

### 4.1 Síntese do trimestre

No 1.º trimestre de 2015, o montante de encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos no âmbito dos contratos de PPP ascendeu a 440,1 milhões de euros, montante que representa um aumento de 43% face ao período homólogo de 2014. Para esta variação foi determinante a evolução verificada no sector rodoviário, que se caracterizou por um acréscimo de 65% do total de encargos líquidos suportados pelo sector público, em virtude, sobretudo, do já programado início do pagamento (por disponibilidade e por serviço) às subconcessionárias da EP (lançadas entre 2007 e 2010), que apesar de ter ocorrido em 2014, era ainda muito pouco expressivo no 1.º trimestre (sendo relativo apenas a uma subconcessionária). Note-se que excluindo o referido efeito do início dos pagamentos referentes às subconcessões, no trimestre em apreço os encargos líquidos do sector rodoviário teriam registado um crescimento de 9%, ao passo que os encargos líquidos globais com as PPP teriam registado um incremento de somente 5,8%.

Quadro 2 – Encargos líquidos com as PPP, por sector, no 1.º trimestre 2015 - respetivas variações homólogas e nível de execução face ao previsto (P)

Valores em milhares de euros

ENCARGOS LÍQUIDOS	1T2015	Peso no Total (1T)	1T2014	Δ 1T2015 / 1T2014	2015P	% Execução
<b>Ferrovíarias</b>	<b>2.265</b>	<b>1%</b>	<b>2.306</b>	<b>-2%</b>	<b>8.854</b>	<b>26%</b>
<b>Segurança</b>	<b>11.210</b>	<b>3%</b>	<b>10.671</b>	<b>5%</b>	<b>49.480</b>	<b>23%</b>
<b>Saúde</b>	<b>93.383</b>	<b>21%</b>	<b>93.749</b>	<b>0%</b>	<b>400.219</b>	<b>23%</b>
<b>Infraestruturas</b>	<b>18.002</b>	<b>4%</b>	<b>18.027</b>	<b>0%</b>	<b>80.816</b>	<b>22%</b>
<b>Estabelecimento</b>	<b>75.381</b>	<b>17%</b>	<b>75.722</b>	<b>0%</b>	<b>319.402</b>	<b>24%</b>
<i>Pag. Contratuais</i>	72.197	16%	70.989	2%		
<i>Pag. Protocolos</i>	3.474	1%	3.419	2%		
<i>Pag. Reconciliação</i>	-289	0%	1.314	-122%		
<b>Rodoviárias</b>	<b>333.265</b>	<b>76%</b>	<b>201.602</b>	<b>65%</b>	<b>923.809</b>	<b>36%</b>
Subconcessões	118.990	27%	5.751	1969%		
Concessões	214.275	49%	195.851	9%		
<b>Total dos encargos</b>	<b>409.733</b>	<b>93%</b>	<b>269.279</b>	<b>52%</b>	<b>1.297.506</b>	<b>32%</b>
<i>Pag. Disponibilidade</i>	388.032	95%	252.207	54%		
<i>Custos de Cobrança</i>	11.411	3%	12.942	-12%		
<i>Pag. Serviço</i>	6.431	2%	0	N.A.		
<i>Compensações</i>	3.859	1%	4.130	-7%		
<i>Outros</i>	0	0%	0	N.A.		
<b>Total das Receitas</b>	<b>76.468</b>	<b>17%</b>	<b>67.678</b>	<b>13%</b>	<b>373.697</b>	<b>20%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>440.123</b>	<b>100%</b>	<b>308.328</b>	<b>43%</b>	<b>1.382.362</b>	<b>32%</b>

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

Nota: Os valores previstos para 2015 estão de acordo com o Relatório do OE 2015.

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 ter sido obtida a aprovação das alterações contratuais acordadas com as respetivas concessionárias, por parte das entidades financiadoras, bem como realizada a apreciação das mesmas por parte do Tribunal de Contas.

Nos demais sectores, o 1.º trimestre caracterizou-se por uma redução dos encargos líquidos do sector público com as PPP nos sectores ferroviário e saúde, e num acréscimo de encargos no sector da segurança.

No caso do sector ferroviário, a redução de 2% 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). Note-se que, ao contrário do ocorrido em períodos anteriores, os valores realizados no 1.º trimestre de 2015 e de 2014 são diretamente comparáveis, uma vez que são relativos a faturas emitidas com respeito a trimestres idênticos, neste caso os 3.ºs trimestres de 2014 e de 2013.

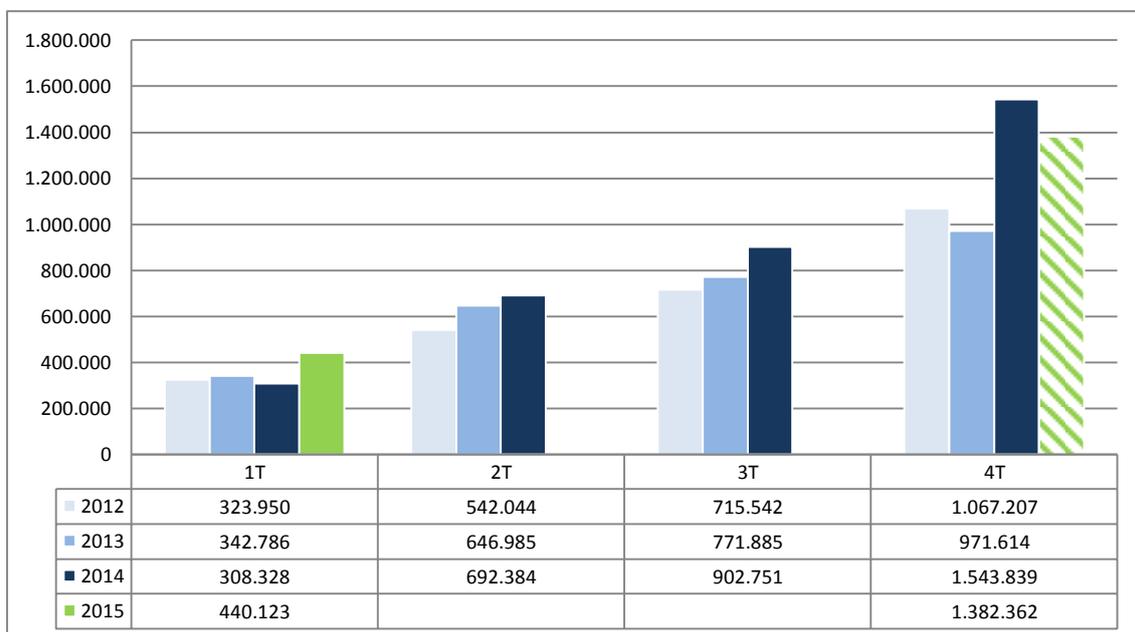
No que respeita ao sector da saúde, assistiu-se no trimestre em apreço a um ligeiro decréscimo (da ordem dos 0,4%) dos encargos líquidos, face ao período homólogo anterior, tendo sido este explicado, em grande parte, pelo efeito de alguns fatores que afetam a sua comparabilidade face ao período homólogo (conforme se encontra devidamente detalhado no ponto “4.3.3. Sector Saúde”) destacando-se, nomeadamente, (i) o pagamento em 2015 de um acerto relativo à parceria CMFRS (terminada em novembro de 2013); (ii) o fim da parceria CA SNS em abril de 2014; (iii) a antecipação do pagamento de parte do valor de reconciliação da EG Estabelecimento do Hospital de Braga no 1.º trimestre de 2014; e (iv) o pagamento referente às intervenções em utentes estrangeiros e a medicamentos à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, realizado no trimestre em apreço e sem paralelo no trimestre homólogo anterior. Expurgando os fatores anteriormente mencionados, os encargos totais com PPP no sector da saúde teriam registado um crescimento da ordem dos 1,7%, refletindo, sobretudo, o aumento da procura verificado nas várias unidades hospitalares.

No caso do sector da segurança, assistiu-se a um acréscimo dos encargos líquidos no trimestre em apreço (de 5%), encontrando-se este diretamente relacionado com a diferente temporalidade implícita nos pagamentos das faturas mensais por parte do Estado Português.

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

Relativamente ao *Gráfico* anterior merece destaque o facto de os valores previstos para o ano de 2015 evidenciarem uma redução (de 10,5%) dos encargos líquidos totais face aos valores realizados em 2014, sendo esta redução em muito explicada pelo sector rodoviário – que se espera que venha a reduzir o seu peso relativo de 69% em 2014 para 67% em 2015 –, em virtude sobretudo, por um lado, do pagamento extraordinário relativo à “aquisição” da A21 por parte da EP num montante de 245 milhões de euros realizado durante o 4º trimestre de 2014, e, por outro lado, da concretização das poupanças relativas ao processo de renegociação das PPP rodoviárias em curso, que se espera para 2015, bem como das receitas extraordinárias previstas, no âmbito do processo de concessão da A23 durante o ano de 2015.

## 4.2 Síntese do 1.º Trimestre

### 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 Português<sup>9</sup> e as 7 subconcessões diretamente atribuídas pela EP. Deve salientar-se que, no âmbito das atribuições que foram conferidas à EP, por via do seu contrato de concessão, esta passou a ser responsável quer pela realização dos pagamentos, quer pela recolha de receitas das concessões do Estado Português.

No caso das concessões do Estado Português e, tendo em conta a natureza dos fluxos financeiros que lhe estão associados, as PPP podem ser divididas em 3 grupos:

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

---

<sup>9</sup> Onde se incluem as 7 ex-SCUT e as 7 autoestradas originalmente de portagem real.

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

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

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

- Pagamento por disponibilidade das vias da infraestrutura;
- Pagamento por serviço (remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura);
- Responsabilidades associadas aos pagamentos contingentes, decorrentes da reformulação dos modelos financeiros, que ocorreu previamente à assinatura final dos contratos de subconcessão, em 2009 e 2010, na sequência das significativas alterações verificadas nos mercados financeiros entre o momento do lançamento dos concursos e o momento da contratação final, muito embora estes pagamentos, de acordo com os respetivos modelos financeiros, apenas venham a ocorrer em períodos subsequentes, pelo que ainda não tiveram repercussões no período em análise<sup>10</sup>;
- Deduções relativas a falhas de desempenho e disponibilidade, assim como penalidades associadas a externalidades ambientais e de sinistralidade (estes valores são deduzidos aos valores da remuneração total auferida pela concessionária).

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

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

---

<sup>10</sup> Note-se que, em face do Relatório de Auditoria n.º 15/2012, da 2.ª Secção do Tribunal de Contas, relativo ao *Modelo de Gestão, Financiamento e Regulação do Setor Rodoviário*, afigura-se ainda incerto o tratamento a ser dado às compensações contingentes, das quais podem decorrer responsabilidades financeiras significativas.

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

Para além dos fluxos financeiros supramencionados, poderão existir ainda outros encargos, nomeadamente na sequência de pedidos de REF por parte das concessionárias/subconcessionárias, derivados de factos extraordinários (quando estes se enquadrem em casos originadores de pedido de REF, de acordo com o previsto contratualmente) que impliquem alterações no projeto capazes de modificar a situação económico-financeira do mesmo<sup>11</sup> e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

---

<sup>11</sup> Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

4.3.1.2 *Evolução dos fluxos financeiros no trimestre*

## Quadro 3 – Encargos líquidos totais das PPP rodoviárias no 1.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T2015	Peso no Total (1T)	1T2014	Δ 1T2015 / 1T2014	2015P	% Execução
<b>Encargos Brutos</b>	<b>409.733</b>	<b>100%</b>	<b>269.279</b>	<b>52%</b>	<b>1.297.506</b>	<b>32%</b>
<b>Pagamentos por Disponibilidade <sup>(1)</sup></b>	<b>388.032</b>	<b>95%</b>	<b>252.207</b>	<b>54%</b>		
<b>Concessões Estado (inclui Ex-SCUT) <sup>(1)</sup></b>	<b>271.079</b>	<b>66%</b>	<b>243.176</b>	<b>11%</b>		
Portagem Real	55.256	13%	42.966	29%		
Ex-SCUT	215.823	53%	200.210	8%		
<b>Subconcessões</b>	<b>116.953</b>	<b>29%</b>	<b>9.032</b>	<b>1195%</b>		
<b>Pagamentos por serviço (Subconcessões)</b>	<b>6.431</b>	<b>2%</b>	<b>0</b>	<b>N.A.</b>		
<b>Custos com serviço de cobrança de portagem</b>	<b>11.411</b>	<b>3%</b>	<b>12.942</b>	<b>-12%</b>		
Ex-SCUT	10.757	3%	12.304	-13%		
Outros <sup>(2)</sup>	653	0%	638	2%		
<b>Compensações/REF's</b>	<b>3.859</b>	<b>1%</b>	<b>4.130</b>	<b>-7%</b>		
Lusoponte	3.811	1%	4.057	-6%		
Outros	48	0%	73	-34%		
<b>Receitas de Portagem</b>	<b>76.468</b>	<b>19%</b>	<b>67.678</b>	<b>13%</b>	<b>373.697</b>	<b>20%</b>
<b>Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)</b>	<b>65.899</b>	<b>16%</b>	<b>58.662</b>	<b>12%</b>		
<b>Subconcessões</b>	<b>4.394</b>	<b>1%</b>	<b>3.281</b>	<b>34%</b>		
<b>Outros <sup>(3)</sup></b>	<b>6.175</b>	<b>2%</b>	<b>5.735</b>	<b>8%</b>		
<b>Encargos Líquidos totais</b>	<b>333.265</b>	<b>81%</b>	<b>201.602</b>	<b>65%</b>	<b>923.809</b>	<b>36%</b>
<b>Taxa de Cobertura</b>	<b>19%</b>		<b>25%</b>		<b>29%</b>	
<b>Concessões Estado (inclui Ex-SCUT)</b>	<b>23%</b>		<b>23%</b>			
<b>Subconcessões</b>	<b>4%</b>		<b>36%</b>			

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

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

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

<sup>(3)</sup> Inclui proveitos diretos da EP (taxas de gestão, receitas de portagem dos troços da A21 e da A23 que integram a concessão da EP sob gestão direta desta e quiosques/ *Easytoll*).

Durante o 1.º trimestre de 2015, os encargos líquidos com as PPP rodoviárias ascenderam a 333,3 milhões de euros, evidenciando um aumento de 65% face aos valores do período homólogo de 2014, em virtude, fundamentalmente, do forte acréscimo registado ao nível dos encargos brutos, da ordem dos 52%.

Não obstante o incremento das receitas de portagem (em 8,8 milhões de euros), motivado sobretudo por uma intensificação do volume de tráfego no período em análise, o crescimento de 140 milhões de euros dos encargos brutos, repercutiu-se numa redução do nível de cobertura dos encargos pelas receitas obtidas relativamente ao período homólogo (passando este indicador de 25% para 19%), em particular no caso das subconcessões, cuja taxa de cobertura passou de 36% para 4% (no seguimento do já referido início do pagamento às subconcessionárias ao longo do ano de 2014).

Em termos de encargos brutos, o aumento verificado é, em grande parte, explicado pelo início dos pagamentos por disponibilidade e por serviço que significou no primeiro trimestre 123,38 milhões de euros de encargos brutos (mais 114 milhões de euros face ao período homólogo de 2014) com quatro subconcessionárias – a Transmontana, a Litoral Oeste, a Douro Interior e a Baixo Tejo. A este respeito, importa frisar que os encargos associados às subconcessões referidas representam 30% dos encargos brutos do trimestre em análise, ao passo que no período homólogo estes encargos tinham-se limitado a 3,4% do total de encargos brutos (9,0 milhões de euros respeitantes à Douro Interior).

Desconsiderando o início dos pagamentos às subconcessionárias, o total de encargos brutos do sector rodoviário teria registado um aumento inferior, tanto ao nível dos encargos brutos (10%) como dos encargos líquidos (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, o qual explica parte do aumento dos encargos brutos do sector publico no trimestre em apreço, face ao período homólogo anterior, nomeadamente no caso das PPP do Grupo Ascendi (que engloba as concessões da Costa da Prata, da Beira Litoral/Beira Alta, de Lisboa, do Norte e do Grande Porto) e da concessão Beira Interior, tendo sido este efeito parcialmente mitigado pelo aumento das receitas de portagem. A este respeito, importa também mencionar que os pagamentos do 1.º trimestre se encontram influenciados pelos pagamentos de reconciliação relativos ao ano anterior (previstos contratualmente), os quais são naturalmente superiores em 2015, em virtude do início do pagamento às subconcessionárias ao longo do ano de 2014.

No que respeita às receitas de portagem recebidas pela EP no 1.º trimestre de 2015, cumpre mencionar que estas evoluíram favoravelmente tanto no caso das concessões como das subconcessões, sendo o crescimento especialmente expressivo nestas últimas. O aumento das receitas de portagem resultou, sobretudo, da intensificação do tráfego (confirmada pelos dados de TMD disponibilizados pelo IMT e constantes do *Quadro 21* em anexo a este boletim), mas também da maior eficiência do sistema de cobrança de portagens, seja no que respeita à cobrança no caso de veículos de matrícula estrangeira<sup>12</sup>, seja na questão da cobrança coerciva, através da operacionalização do processo na Autoridade Tributária.

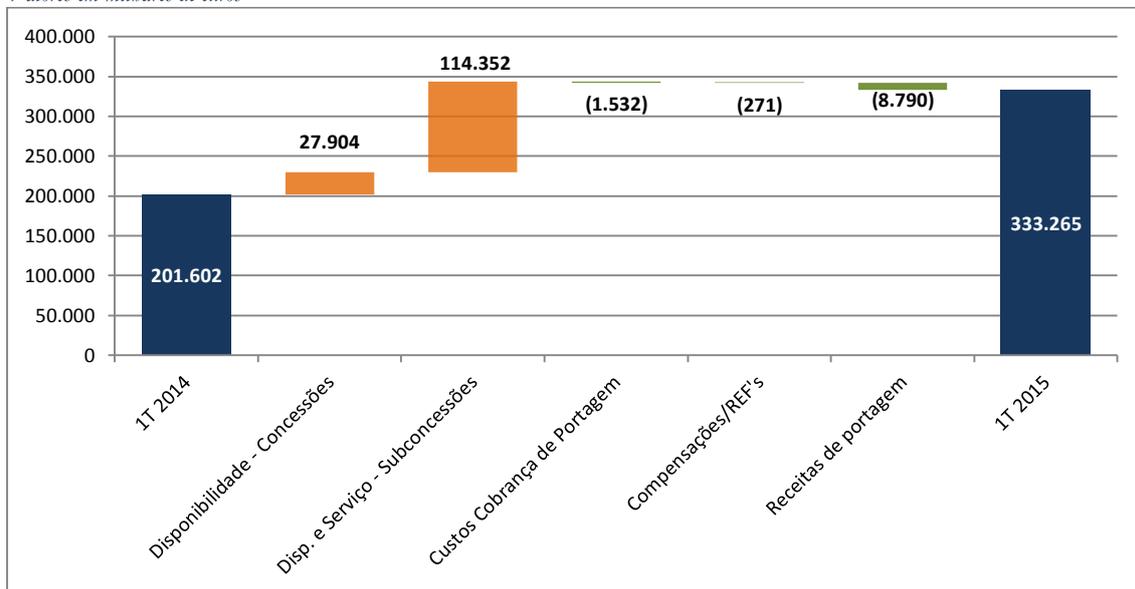
No *Gráfico 4* seguinte enunciam-se e quantificam-se os diversos fatores que influenciaram a evolução dos encargos líquidos ocorrida entre os 1.ºs trimestres de 2014 e de 2015. Da análise deste gráfico depreende-se, em concreto, que os fatores com maior expressão na explicação da evolução homóloga destes encargos são essencialmente dois: (i) o início do pagamento às subconcessionárias; e (ii) o aumento dos pagamentos por disponibilidade<sup>13</sup> às concessões do Estado, decorrente, essencialmente, do facto de a distribuição temporal dos pagamentos contratualizados não ser linear ao longo dos anos, mas antes uma função do perfil de reembolso da dívida dos projetos.

<sup>12</sup> Em virtude da dinamização da solução de pagamento *EasyToll*, produto que registou um crescimento em 2014, em adesões e receita cobrada, da ordem dos 28%.

<sup>13</sup> Os quais incluem a “remuneração provisória” nos casos em que ela é aplicável.

Gráfico 4 – Desagregação do diferencial existente entre os encargos líquidos totais do 1.º trimestre de 2014 e os do 1.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros



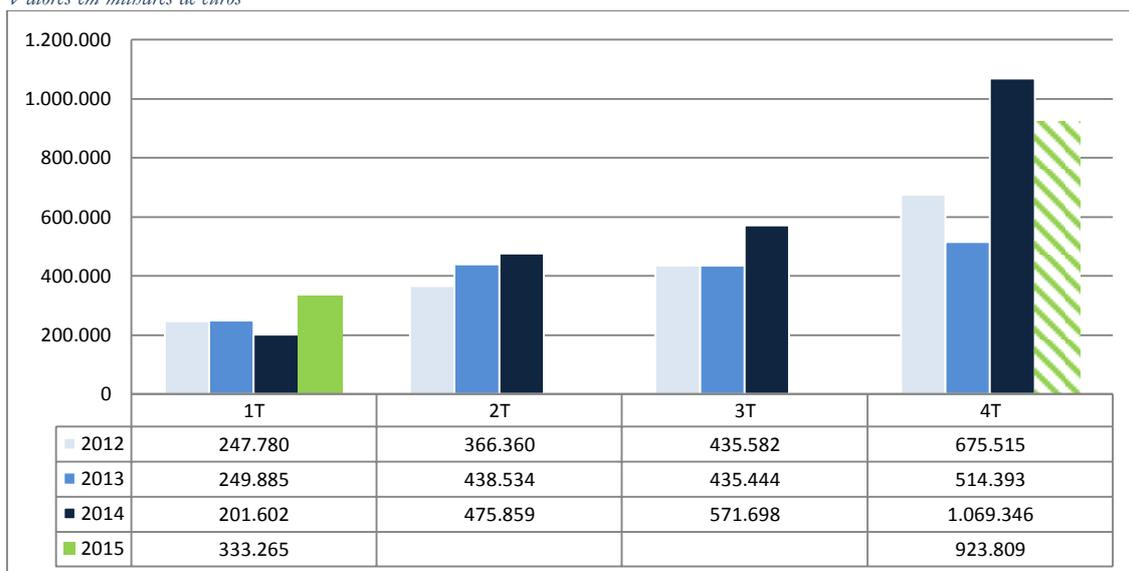
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP e pela DGTF.

Conforme se pode constatar no *Gráfico 5* seguinte, os encargos líquidos no sector das parcerias rodoviárias atingiram valores máximos neste trimestre face a períodos homólogos anteriores, fruto, essencialmente, do já mencionado início dos pagamentos às subconcessionárias da EP. No entanto, cumpre realçar que o valor orçamentado para 2015 é ainda assim inferior ao valor realizado em 2014, em virtude essencialmente do facto de os pagamentos realizados em 2014 terem sido influenciados pelo pagamento extraordinário realizado em resultado da transferência da A21 para a EP<sup>14</sup>.

Gráfico 5 – Evolução dos encargos líquidos acumulados por trimestre no sector rodoviário, no período de 2012 a 2015

<sup>14</sup> Para maior detalhe sobre esta matéria deverá ser consultado o Boletim Trimestral PPP - 4º Trimestre de 2014, disponível no *website* da UTAP.

Valores em milhares de euros



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

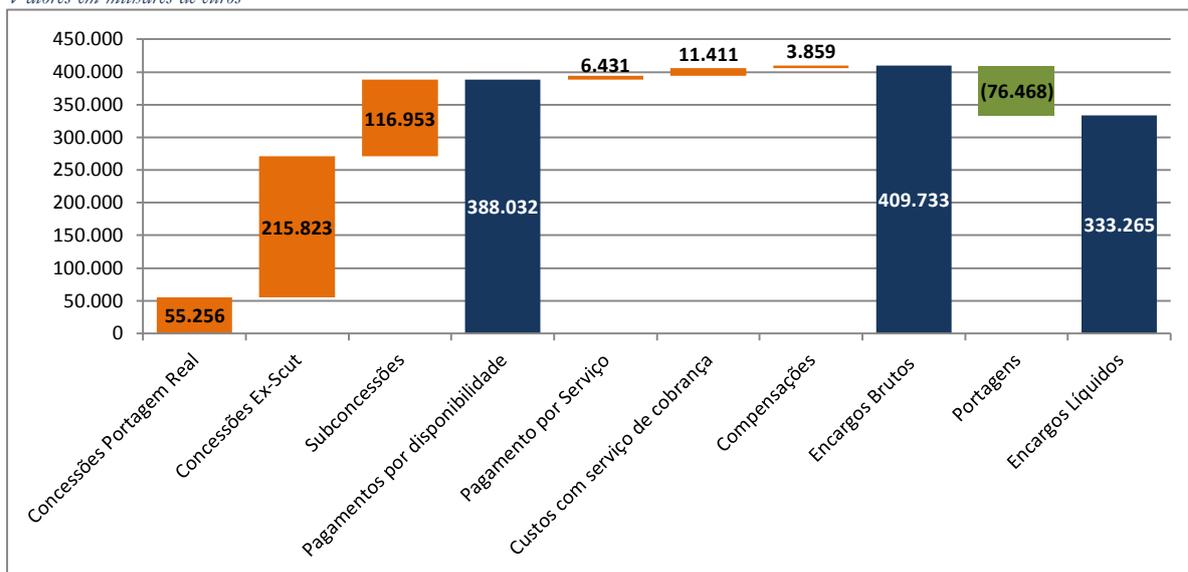
Nota: A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2015 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE 2015.

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 1.º trimestre de 2015, um peso preponderante no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, tendo representado 95% dos mesmos, o que se justifica não só pelo facto de grande parte das concessões do Estado Português beneficiarem atualmente de um modelo de remuneração baseado na disponibilidade das vias<sup>15</sup>, mas também pela dilação, prevista contratualmente, dos pagamentos por serviço das subconcessões (ascendendo estes, no 1.º trimestre do corrente ano, a somente 6,4 milhões de euros).

<sup>15</sup> Com exceção das autoestradas de portagem real, sem impacto em termos de encargos recorrentes do Estado Português.

Gráfico 6 – Tipologia dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 1º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros



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

Em termos de distribuição dos encargos líquidos por PPP, verifica-se que no trimestre em análise as parcerias mais onerosas para o sector público foram as concessões Beira Interior e Norte e as subconcessões Douro Interior e Litoral Oeste, que no conjunto representaram cerca de 163,9 milhões de euros, correspondendo a 49% do total de encargos líquidos com as PPP do sector.

Merece destaque, o facto de o peso relativo do grupo de concessões do Estado Português sobre a totalidade dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias encontrar-se a diminuir, em virtude do mencionado início dos pagamentos às subconcessionárias, tendo os encargos associados a estas últimas assumido, no 1.º trimestre de 2015, um peso de 36% do total dos encargos líquidos.

Quadro 4 – Encargos líquidos por PPP rodoviária no 1.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

Encargos Líquidos	1T 2015	Peso no Total (1T)	1T 2014	Δ 1T2015 / 1T2014
Concessão Algarve	13.520	4%	14.504	-7%
Concessão Beira Interior	55.648	17%	35.522	57%
Concessão Interior Norte	28.065	8%	40.934	-31%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	26.954	8%	28.524	-6%
Concessão Travessia do Tejo	3.811	1%	4.057	-6%
Concessão Grande Lisboa	7.386	2%	5.259	40%
Concessão Oeste	26	0%	27	-3%
Concessão Costa de Prata	11.821	4%	8.469	40%
Concessão Grande Porto	25.955	8%	23.722	9%
Concessão Norte Litoral	14.216	4%	16.267	-13%
Concessão Norte	32.395	10%	23.662	37%
Concessão Brisa	-642	0%	-1.106	N.A.
Subconcessão Transmontana	25.738	8%	-275	N.A.
Subconcessão Douro Interior	39.940	12%	9.032	342%
Subconcessão Pinhal Interior	-2.319	-1%	-1.879	N.A.
Subconcessão Litoral Oeste	35.925	11%	-439	N.A.
Subconcessão Baixo Tejo	19.706	6%	-689	N.A.
Outros <sup>(1)</sup>	-4.879	-1%	-3.990	N.A.
<b>TOTAL</b>	<b>333.265</b>	<b>100%</b>	<b>201.602</b>	<b>65%</b>

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

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

4.3.1.2.1 Encargos brutos

Durante o trimestre em análise, os encargos brutos associados às PPP rodoviárias ascenderam a 409,7 milhões de euros, o que significou um aumento de 140 milhões de euros, face ao período homólogo de 2014, justificado, em grande parte, pelo início dos pagamentos por disponibilidade e por serviço relativos às subconcessões Transmontana, Baixo Tejo, Litoral Oeste e Douro Interior, os quais, apesar de terem sido iniciados em 2014, eram ainda muito pouco expressivos no primeiro trimestre, sendo referentes a apenas uma subconcessionária (Douro Interior).

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

## Quadro 5 – Encargos brutos totais por concessão rodoviária no 1.º trimestre de 2015

*Valores em milhares de euros*

Encargos brutos	1T 2015	Peso no Total (1T)	1T 2014	Δ 1T2015 / 1T2014
Concessão Algarve	18.429	4%	18.898	-2%
Concessão Beira Interior	62.664	15%	41.263	52%
Concessão Interior Norte	32.262	8%	44.688	-28%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	38.431	9%	38.613	0%
Concessão Travessia do Tejo	3.811	1%	4.057	-6%
Concessão Grande Lisboa	9.834	2%	7.505	31%
Concessão Oeste	26	0%	27	-3%
Concessão Costa de Prata	20.210	5%	16.011	26%
Concessão Grande Porto	32.757	8%	29.845	10%
Concessão Norte Litoral	21.848	5%	23.241	-6%
Concessão Norte	45.422	11%	35.461	28%
Subconcessão Transmontana	26.085	6%	0	N.A.
Subconcessão Douro Interior	39.940	10%	9.032	342%
Subconcessão Litoral Oeste	36.521	9%	0	N.A.
Subconcessão Baixo Tejo	20.837	5%	0	N.A.
Outros <sup>(1)</sup>	653	0%	638	2%
<b>TOTAL</b>	<b>409.733</b>	<b>100%</b>	<b>269.279</b>	<b>52%</b>

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

Nota: <sup>(1)</sup> Inclui encargos diretos da EP (troços da A23 e A21).

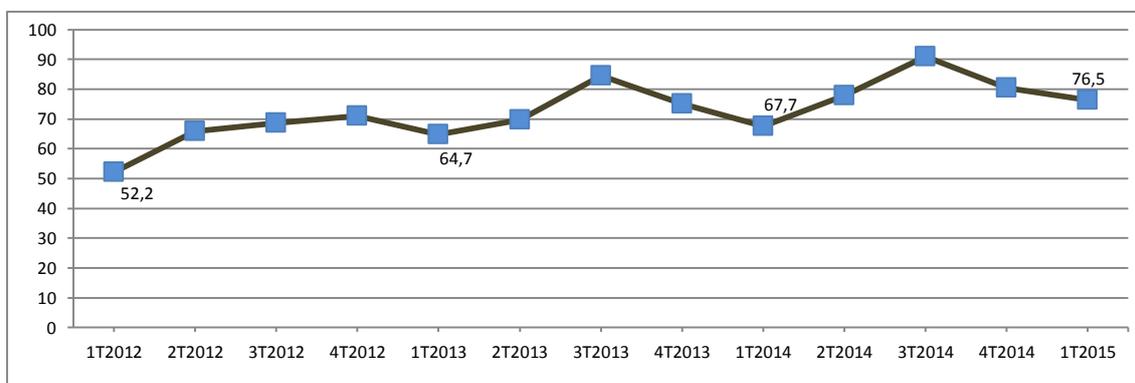
4.3.1.2.2 Receitas de portagem

Em relação aos proveitos obtidos com as PPP rodoviárias, cumpre destacar que durante o 1.º trimestre de 2015 o valor de receitas de portagem recebido pelo sector público ascendeu a 76,5 milhões de euros (*Gráfico 7* seguinte). Este valor representa um crescimento de 13% relativamente ao período homólogo, explicado essencialmente pelo aumento do TMD na maioria das concessões e subconcessões rodoviárias (de acordo com informações prestadas pelo IMT – ver *Quadro 21* dos anexos a este boletim).

Comparativamente ao trimestre imediatamente anterior regista-se uma evolução desfavorável da receita, a qual poderá ser explicada, contudo, pelo efeito de sazonalidade que caracteriza o tráfego das PPP rodoviárias.

Gráfico 7 – Evolução das receitas trimestrais no sector rodoviário

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP

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.

Comparando as receitas obtidas no 1.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 6* seguinte, que apresenta as receitas totais obtidas por PPP e a comparação com o período homólogo de 2014. Cabe destacar o elevado peso que assumem as receitas das concessões Norte (com 13,028 milhões de euros) e Beira Litoral/Beira Alta, que representam em conjunto 32% da receita total do trimestre em análise.

Em termos de variação das receitas por PPP, salienta-se o crescimento da receita relativa à concessão Beira Interior e às subconcessões Baixo Tejo, Transmontana e Litoral Oeste.

### Quadro 6 – Proveitos por PPP rodoviária no 1.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

Proveitos	1T2015	Peso no Total (1T)	1T2014	Δ 1T2015 / 1T2014
Concessão Algarve	4.909	6%	4.394	12%
Concessão Beira Interior	7.016	9%	5.742	22%
Concessão Interior Norte	4.196	5%	3.754	12%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	11.478	15%	10.089	14%
Concessão Grande Lisboa	2.448	3%	2.246	9%
Concessão Costa de Prata	8.389	11%	7.542	11%
Concessão Grande Porto	6.802	9%	6.123	11%
Concessão Norte Litoral	7.632	10%	6.975	9%
Concessão Norte	13.028	17%	11.799	10%
Concessão Brisa	642	1%	1.106	-42%
Subconcessão Transmontana	347	0%	275	26%
Subconcessão Pinhal Interior	2.319	3%	1.879	23%
Subconcessão Litoral Oeste	596	1%	439	36%
Subconcessão Baixo Tejo	1.131	1%	689	64%
Outros <sup>(1)</sup>	5.533	7%	4.629	20%
<b>TOTAL</b>	<b>76.468</b>	<b>100%</b>	<b>67.678</b>	<b>13%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP

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

#### 4.3.1.2.3 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 1.º trimestre de 2015 o nível de cobertura médio dos encargos situou-se nos 19% (ver *Quadro 7* seguinte), um valor abaixo do registado no período homólogo de 2014 (25%).

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 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 apenas 11% e 13% dos respetivos encargos, a que não será estranho o carácter de “interioridade” que caracteriza estas concessões. Destaque-se ainda os reduzidos níveis de cobertura dos encargos das subconcessões da EP, os quais podem, contudo, ser explicados pelo facto de estas infraestruturas terem entrado em operação mais recentemente, encontrando-se, portanto, ainda o seu tráfego numa fase de “*ramp up*”.

## Quadro 7 – Nível de cobertura dos encargos brutos totais acumulados no 1.º trimestre de 2015

*Valores em milhares de euros*

Taxa de Cobertura	Encargos	Proveitos	Défice	Tx de Cobertura
Concessão Algarve	18.429	4.909	13.520	27%
Concessão Beira Interior	62.664	7.016	55.648	11%
Concessão Interior Norte	32.262	4.196	28.065	13%
Concessão Beira Litoral / Beira Alta	38.431	11.478	26.954	30%
Concessão Travessia do Tejo	3.811	0	3.811	0%
Concessão Grande Lisboa	9.834	2.448	7.386	25%
Concessão Oeste	26	0	26	0%
Concessão Costa de Prata	20.210	8.389	11.821	42%
Concessão Grande Porto	32.757	6.802	25.955	21%
Concessão Norte Litoral	21.848	7.632	14.216	35%
Concessão Norte	45.422	13.028	32.395	29%
Concessão Brisa	0	642	-642	N.A.
Subconcessão Transmontana	26.085	347	25.738	1%
Subconcessão Douro Interior	39.940	0	39.940	0%
Subconcessão Pinhal Interior	0	2.319	-2.319	N.A.
Subconcessão Litoral Oeste	36.521	596	35.925	2%
Subconcessão Baixo Tejo	20.837	1.131	19.706	5%
Outros <sup>(1)</sup>	653	5.533	-4.879	847%
<b>TOTAL</b>	<b>409.733</b>	<b>76.468</b>	<b>333.265</b>	<b>19%</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela EP

Nota: <sup>(1)</sup> Inclui encargos e proveitos diretos da EP (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 concessão<sup>16</sup>. A título complementar, deve mencionar-se que, em sentido contrário, nos anos em que o tráfego se situe dentro ou acima da banda superior de tráfego é a concessionária quem deve entregar ao concedente uma compensação contratual.

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

No caso da Fertagus, o sistema remuneratório atual da concessionária<sup>17</sup> assenta apenas em receitas comerciais, decorrentes da exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul (“concessão Eixo Norte/Sul”), não estando previstos contratualmente quaisquer encargos para o sector público, numa base recorrente, mas apenas decorrente de eventuais pedidos de REF por parte da concessionária (estes encargos também estão contemplados no caso da MST).

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

Deverá no entanto ter-se em atenção que a concessionária Fertagus realizou um pedido de reposição do equilíbrio financeiro do contrato, o que levou à abertura de um processo negocial para aferir da validade de tal pedido<sup>18</sup>.

<sup>16</sup> A MTS é a única parceria para a qual existe um mecanismo de garantia de tráfego por parte do Estado Português.

<sup>17</sup> Após terem sido eliminadas, em 2011, as compensações financeiras a pagar pelo Estado à concessionária, de acordo com o Decreto-Lei n.º 138-B/2010, de 28 de Dezembro.

<sup>18</sup> 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 no trimestre*

Quadro 8 – Encargos líquidos por concessão ferroviária

PPP Ferroviárias	1T2015	Peso no Total (1T)	1T2014	Δ 1T2015 / 1T2014	2015P	% Execução
Concessão do MST	2.265	100%	2.308	-2%	8.854	26%
Concessão Eixo Norte/Sul	0	0%	-2	-100%	0	N.A.
<b>TOTAL</b>	<b>2.265</b>	<b>100%</b>	<b>2.306</b>	<b>-2%</b>	<b>8.854</b>	<b>26%</b>

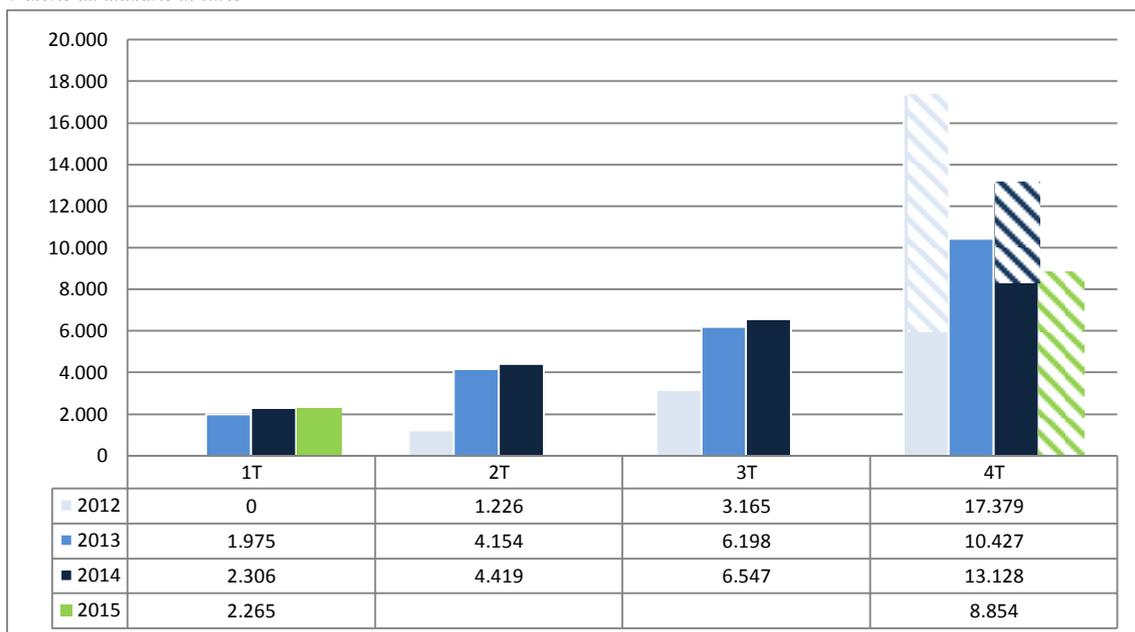
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF e dados constantes do Relatório OE2015

Os fluxos financeiros do sector ferroviário no 1.º trimestre de 2015, no valor de 2,3 milhões 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 do tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão. A ligeira redução (de 2%) dos encargos com a concessão do MST face a igual período do ano passado 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 3.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 3.º trimestre de 2013. De facto, o pagamento realizado no 1.º trimestre de 2015 teve por base um tráfego real de 6,2 milhões de passageiros/km, enquanto o pagamento executado no 1.º trimestre de 2014 foi calculado tendo por referência um tráfego real de 5,8 milhões de 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 do MST.

Gráfico 8 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector ferroviário, no período de 2012 a 2015

Valores em milhares de euros



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

Notas: (1) A zona sombreada a verde no 4.º trimestre de 2015 corresponde aos valores previstos de acordo com o Relatório do OE 2015

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

Excluindo o efeito das indemnizações relativas à AVF Lisboa-Poçoirão, pagas em 2012 e em 2014, a evolução dos valores acumulados anuais 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.

### 4.3.3 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 no trimestre*

No 1.º trimestre de 2015 os encargos com as parcerias da saúde registaram um ligeiro decréscimo, de 0,4%, face ao período homólogo de 2014 (ver *Quadro 9* seguinte). Nestas parcerias, deve mencionar-se, antes de mais, que a variação observada incorpora alguns fatores que afetam a sua comparabilidade, nomeadamente:

- O facto de a parceria CA SNS ter terminado em 30 de abril de 2014, o que implicou que no 1.º trimestre de 2015 o parceiro público já não tenha incorrido em quaisquer despesas com esta PPP;
- O pagamento do acerto relativo à parceria do CMFRS (terminada em novembro de 2013<sup>19</sup>), realizado no 1.º trimestre de 2015 (sem paralelo no trimestre homólogo de 2014);
- A antecipação do pagamento de parte do valor de reconciliação da EG Estabelecimento do Hospital de Braga no 1.º trimestre de 2014, em resultado da decisão de fasear o pagamento de reconciliação relativo à atividade de 2013 ao longo do ano de 2014, ao invés de ser pago numa única parcela num determinado momento do ano. No 1.º trimestre de 2015, ao contrário do verificado no período homólogo anterior, não se registou qualquer pagamento de reconciliação;
- O pagamento à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, no 1.º trimestre de 2015, de compensações referentes às intervenções em utentes estrangeiros e a medicamentos, as quais, no ano de 2014, haviam sido pagas de forma faseada ao longo dos trimestres seguintes;
- A liquidação, no trimestre em apreço, de um acerto, a favor do concedente, relativo à atividade da EG Estabelecimento do Hospital de Loures em 2012;

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 (ao invés de uma redução) face ao período homólogo anterior, de cerca de 1,7% refletindo essencialmente o aumento verificado na produção das unidades hospitalares.

---

<sup>19</sup> Para mais informações sobre esta PPP, poderá ser consultado o Boletim das PPP 4.º T 2013, disponível no *website* da UTAP.

## Quadro 9 – Encargos com as PPP do sector da saúde no 1.º trimestre de 2015

PPP Saúde	1T2015	Peso no Total (1T)	1T2014	Δ 1T2015 / 1T2014
<b>Hospitais PPP - Estabelecimentos</b>	<b>75.381</b>	<b>81%</b>	<b>75.722</b>	<b>0%</b>
Pagamentos Contratuais	72.197	77%	70.989	2%
CA SNS	0	0%	2.584	-100%
CMFRS	589	1%	0	N.A.
Hospitais PPP	71.608	77%	68.405	5%
Protocolos (Hospitais PPP)	3.474	4%	3.419	2%
Pagamentos de Reconciliação*	-289	0%	1.314	N.A.
<b>Hospitais PPP - Edifícios</b>	<b>18.002</b>	<b>19%</b>	<b>18.027</b>	<b>0%</b>
Pagamentos Contratuais	18.002	19%	18.027	0%
Pagamentos de Reconciliação	0	0%	0	N.A.
<b>Encargos Totais</b>	<b>93.383</b>	<b>100%</b>	<b>93.749</b>	<b>0%</b>

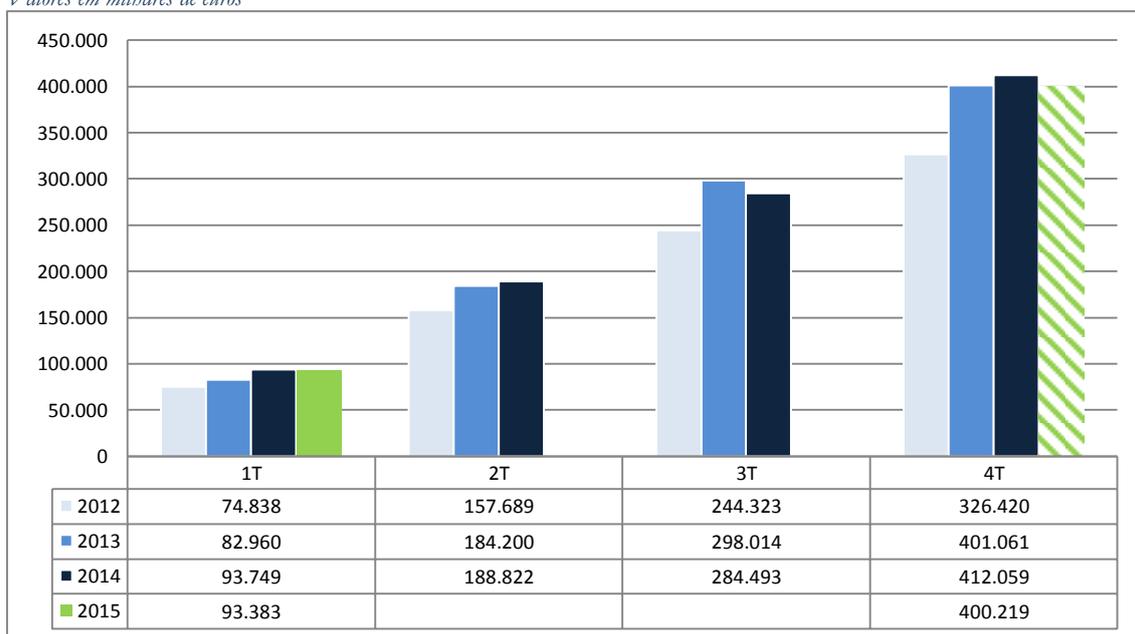
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos

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.

Os encargos com a atividade das EG Estabelecimento representaram no 1.º trimestre de 2015 cerca de 81% dos encargos globais com as parcerias da saúde (sendo os restantes 19% relativos aos encargos com as infraestruturas hospitalares), apresentando um ligeiro decréscimo, de 0,5%, face ao período homólogo de 2014. Esta redução é explicada essencialmente pelo efeito dos mencionados fatores que afetam a comparabilidade dos valores, destacando-se em particular o fim dos encargos com a parceria do CA SNS (que no 1.º trimestre de 2014 haviam ascendido a 2,6 milhões de euros). À parte destes fatores, assistiu-se a um incremento na produção dos hospitais, verificado quer ao nível dos serviços contratados, quer no âmbito dos serviços protocolados (onde se verificou uma variação de 2% dos encargos associados). Importa referir, ainda, que em anos anteriores parte dos encargos de gestão clínica hospitalar estavam englobados no Orçamento 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, no período de 2012 a 2015

Valores em milhares de euros



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

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

Através da análise do *Gráfico 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, parte do aumento dos encargos não corresponde a um real incremento de encargos para o sector público, mas antes a uma transferência dos mesmos das anteriores unidades hospitalares (que se encontravam na esfera pública) para as PPP.

**Quadro 10 – Encargos por PPP no sector da saúde no 1.º trimestre de 2015**
*Valores em milhares de euros*

PPP Saúde	1T2015	Peso no Total (1T)	1T2014	Δ 1T2015 / 1T2014	2015P	% Execução
<b>CA SNS</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>2.584</b>	<b>-100%</b>	<b>0</b>	<b>-</b>
<b>CMFRS</b>	<b>589</b>	<b>1%</b>	<b>0</b>	<b>N.A.</b>	<b>0</b>	<b>N.A.</b>
<b>H. Cascais</b>	<b>16.613</b>	<b>18%</b>	<b>16.525</b>	<b>1%</b>	<b>73.060</b>	<b>23%</b>
EG Estabelecimento	14.561	16%	14.486	1%	63.752	23%
EG Edifício	2.052	2%	2.039	1%	9.308	22%
<b>H. Braga</b>	<b>35.983</b>	<b>39%</b>	<b>35.400</b>	<b>2%</b>	<b>164.587</b>	<b>22%</b>
EG Estabelecimento	29.678	32%	29.094	2%	136.585	22%
EG Edifício	6.305	7%	6.306	0%	28.002	23%
<b>H. Loures</b>	<b>20.490</b>	<b>22%</b>	<b>20.378</b>	<b>1%</b>	<b>81.137</b>	<b>25%</b>
EG Estabelecimento	17.374	19%	17.259	1%	67.214	26%
EG Edifício	3.116	3%	3.119	0%	13.923	22%
<b>H. VFXira</b>	<b>19.709</b>	<b>21%</b>	<b>18.862</b>	<b>4%</b>	<b>81.435</b>	<b>24%</b>
EG Estabelecimento	13.180	14%	12.299	7%	51.851	25%
EG Edifício	6.530	7%	6.563	-1%	29.584	22%
<b>TOTAL</b>	<b>93.383</b>	<b>100%</b>	<b>93.749</b>	<b>0%</b>	<b>400.219</b>	<b>23%</b>
<b>Estabelecimentos</b>	<b>75.381</b>	<b>81%</b>	<b>75.722</b>	<b>0%</b>	<b>319.402</b>	<b>24%</b>
<b>Infraestruturas</b>	<b>18.002</b>	<b>19%</b>	<b>18.027</b>	<b>0%</b>	<b>80.816</b>	<b>22%</b>

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

O *Quadro 10* anterior apresenta, em pormenor, a evolução dos encargos, por PPP, no 1.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 LCS - Linha de Cuidados de Saúde, S.A. CA SNS (PPP) 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;
- Os encargos relativos à PPP CMFRS, registados no 1.º trimestre de 2015, resultam do pagamento de reconciliação da atividade de 2013, encontrando-se ainda por apurar e regularizar o valor do imobilizado líquido a pagar à anterior concessionária no âmbito do término do contrato de parceria e consequente reversão dos bens para o parceiro público;
- No Hospital de Cascais, os encargos totais mantiveram-se praticamente constantes (crescimento de 1%), sendo a sua evolução resultado de um ligeiro

aumento (em 1%), quer dos encargos com a EG Edifício (em linha com o previsto contratualmente<sup>20</sup>), quer dos pagamentos à EG Estabelecimento, em resultado de um aumento da produção hospitalar, parcialmente compensado por uma redução dos pagamentos relativos a protocolos (em 4%).

- No Hospital de Braga, o crescimento de 2% nos encargos totais é totalmente explicado pelo incremento verificado ao nível da EG do Estabelecimento (igualmente de 2%), face ao período homólogo de 2014, sendo este justificado, em grande medida, quer pelo pagamento neste trimestre das compensações relativas a intervenções em utentes estrangeiros e a medicamentos (que ascenderam a 1,6 milhões de euros), as quais haviam sido pagas faseadamente em 2014, quer por um aumento da produção hospitalar, verificado tanto ao nível dos serviços contratados, como no âmbito dos serviços protocolados (onde se verificou um crescimento de aproximadamente 20%). Estes fatores foram no entanto parcialmente mitigados pelo facto de no trimestre em apreço não terem sido pagos quaisquer valores relativos à reconciliação da atividade da EG Estabelecimento, ao contrário do que ocorreu no 1.º trimestre de 2014, em que se realizou o pagamento de parte do valor de reconciliação relativo à atividade do ano anterior.
- No Hospital de Loures, os encargos globais do Estado registaram um incremento de 1%, relativo na sua totalidade à EG Estabelecimento, que evidenciou um encargo superior ao do período homólogo, por via do aumento da produção da unidade hospitalar, tendo este impacto sido contudo atenuado pelo acerto a favor do concedente do valor de reconciliação referente à atividade de 2012, e do pagamento pela concessionária de multas contratuais.

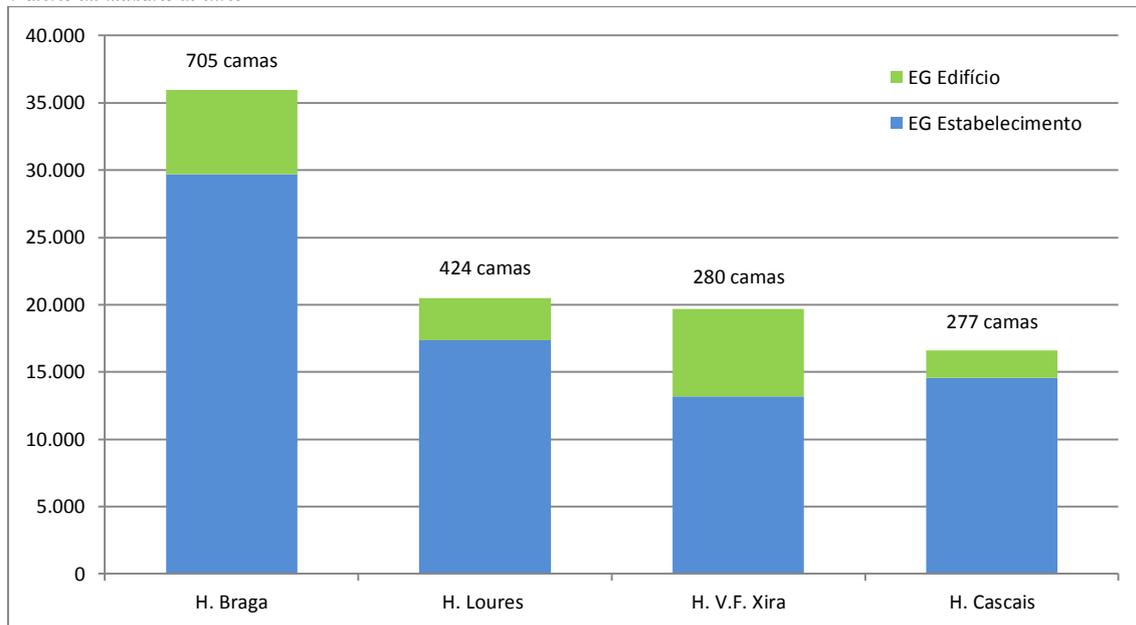
Em termos de peso relativo nos encargos totais, o Hospital de Braga assume-se claramente como a maior unidade atualmente em operação em regime de PPP, tendo sido responsável, no 1.º trimestre de 2015, por cerca de 39% dos encargos totais, quando excluídos os encargos com o CMFRS (ver *Gráfico 10* seguinte).

---

<sup>20</sup> A remuneração anual da EG Edifício é composta por uma componente revisível em função do IPC e outra não revisível, encontrando-se o valor desta última estipulado no contrato, no qual era já previsto um aumento desta componente de 2014 para 2015.

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

Valores em milhares de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS

### 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 no trimestre

#### Quadro 11 – Encargos com a PPP da segurança no 1.º trimestre de 2015

Valores em milhares de euros

PPP Segurança	1T 2015	1T 2014	Δ 1T 2015 / 1T 2014	2015P	% Execução
Concessão Siresp	11.210	10.671	5%	49.480	23%

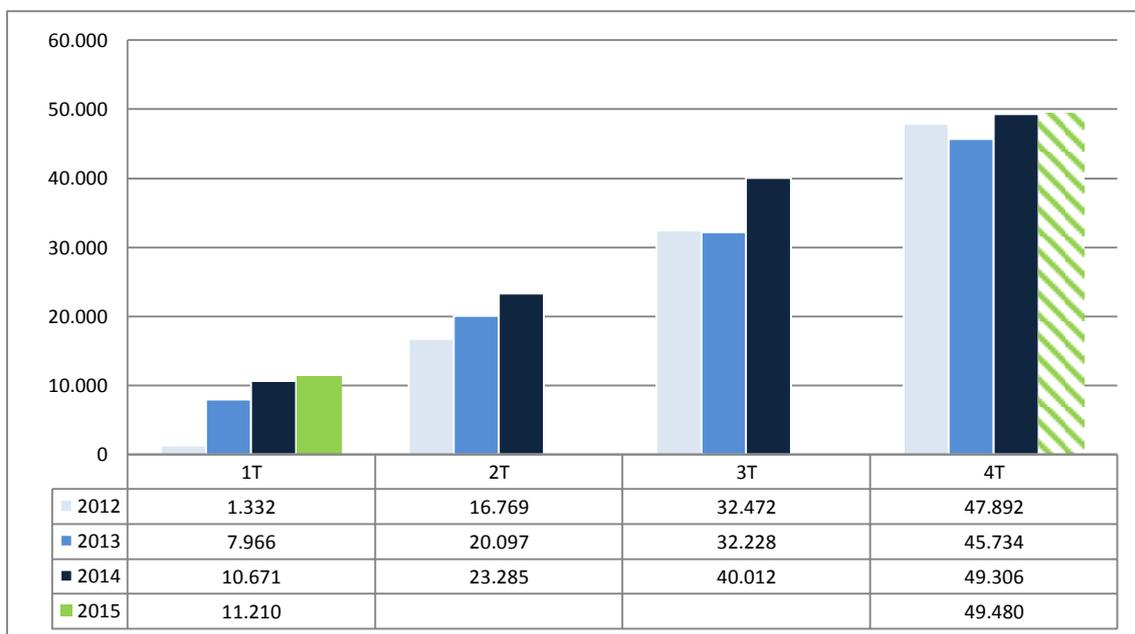
Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela entidade gestora do contrato e dados constantes do Relatório do OE2015

Os encargos globais do sector público com a parceria SIRESP no 1.º trimestre de 2015 ascenderam a 11,2 milhões de euros, registando um acréscimo de 5% face ao período homólogo anterior.

O acréscimo 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. Neste contexto, destaca-se o facto de parte da fatura a liquidar em janeiro de 2014 ter sido antecipada e paga no 4.º trimestre de 2013

Gráfico 11 – Evolução dos encargos acumulados por trimestre no sector segurança, no período de 2012 a 2015

Valores em milhares de euros



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

O comportamento irregular dos encargos trimestrais suportados em cada ano com esta parceria (verificado no *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 instalada<sup>21</sup>, não tendo sido aplicadas quaisquer deduções ou penalidades durante o período de referência.

<sup>21</sup> Ao longo de 2013 a capacidade instalada foi de 96,66%, tendo esta passado, no final de 2014, para 99,66%, após a conclusão da fase G do projeto relativa à implementação da rede SIRESP na Região Autónoma dos Açores.

## 5. Projeções de encargos globais

De acordo com o Relatório do 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%).

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

### Quadro 12 – Encargos plurianuais

*Valores em Milhões de Euros*

Sectores	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Rodoviárias</b>	<b>1.069</b>	<b>924</b>	<b>1.125</b>	<b>1.018</b>	<b>983</b>	<b>926</b>	<b>940</b>	<b>869</b>	<b>843</b>
<i>encargos brutos</i>	1.386	1.298	1.483	1.404	1.376	1.325	1.355	1.290	1.267
<i>receitas</i>	317	374	358	386	393	399	415	421	425
<b>Ferrovíárias</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>9</b>						
<b>Saúde</b>	<b>412</b>	<b>400</b>	<b>399</b>	<b>392</b>	<b>385</b>	<b>273</b>	<b>179</b>	<b>141</b>	<b>51</b>
<b>Segurança</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>47</b>	<b>45</b>	<b>43</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>16</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>1.544</b>	<b>1.382</b>	<b>1.580</b>	<b>1.464</b>	<b>1.421</b>	<b>1.239</b>	<b>1.156</b>	<b>1.036</b>	<b>903</b>

Sectores	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>Rodoviárias</b>	<b>706</b>	<b>636</b>	<b>429</b>	<b>398</b>	<b>291</b>	<b>221</b>	<b>177</b>	<b>109</b>	<b>190</b>
<i>encargos brutos</i>	1.137	1.075	1.061	938	840	772	732	606	538
<i>receitas</i>	431	439	632	540	549	551	556	497	348
<b>Ferrovíárias</b>	<b>9</b>	<b>10</b>							
<b>Saúde</b>	<b>37</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>37</b>	<b>35</b>	<b>36</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>36</b>
<b>Segurança</b>	<b>0</b>								
<b>Total</b>	<b>752</b>	<b>686</b>	<b>478</b>	<b>445</b>	<b>336</b>	<b>267</b>	<b>225</b>	<b>158</b>	<b>235</b>

Sectores	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
<b>Rodoviárias</b>	<b>148</b>	<b>118</b>	<b>118</b>	<b>88</b>	<b>108</b>	<b>103</b>	<b>113</b>	<b>-40</b>	<b>-29</b>	<b>0</b>
<i>encargos brutos</i>	377	310	313	286	256	247	252	10	3	0
<i>receitas</i>	228	192	195	199	149	143	139	50	32	0
<b>Ferrovíárias</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>							
<b>Saúde</b>	<b>35</b>	<b>33</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>28</b>	<b>21</b>	<b>7</b>	<b>3</b>
<b>Segurança</b>	<b>0</b>	<b>0</b>								
<b>Total</b>	<b>193</b>	<b>151</b>	<b>149</b>	<b>119</b>	<b>139</b>	<b>135</b>	<b>141</b>	<b>-20</b>	<b>-22</b>	<b>3</b>

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

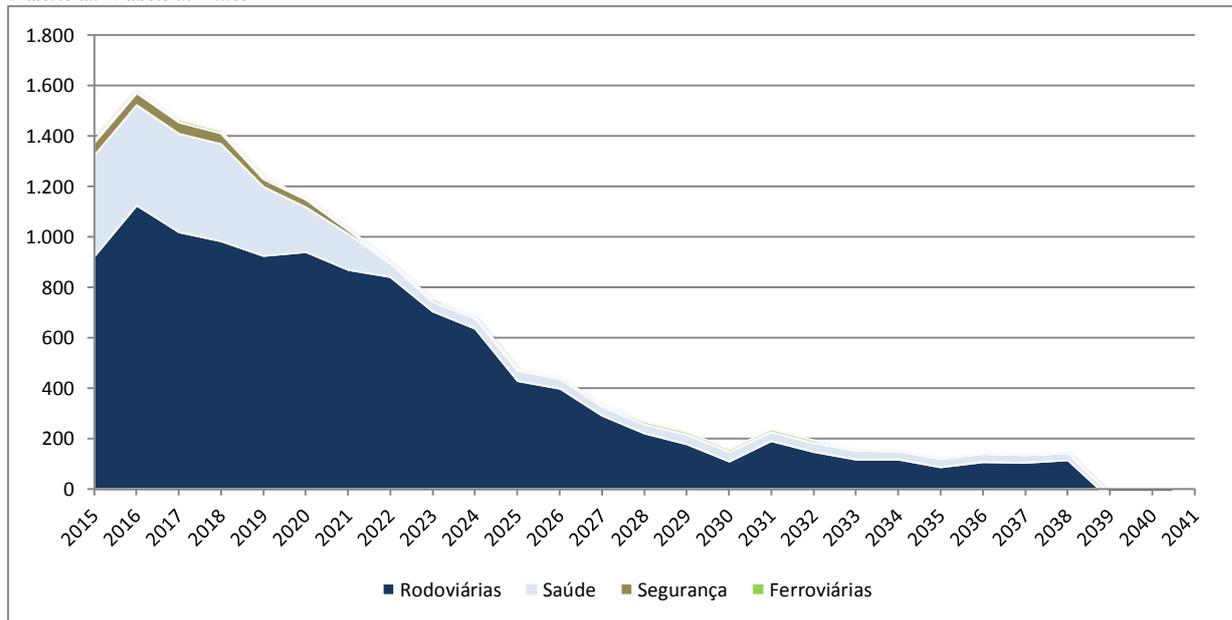
Nota: Valores previstos a preços constantes com IVA (quando aplicável), constantes do Relatório do OE 2015.

Importa ter presente que as projeções apresentadas para o setor rodoviário incorporam já o objetivo de revisão dos contratos relativos às concessões e às 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/Subconcedente, 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 OE 2015.

## 6. Anexos

### Quadro 13 – Identificação das Parcerias Público-Privadas por sector

Valores em Milhões de Euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€ <sup>(1)</sup>	Dimensão km
<b>Concessão Lusoponte</b>	Lusoponte Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	30	854	17
<b>Concessão Norte</b>	Ascendi Norte - Auto Estradas do Norte, S.A.	1999	36	979	175
<b>Concessão Oeste</b>	Auto-Estradas do Atlantico - Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1999	30	575	170
<b>Concessão Brisa <sup>(2)</sup></b>	Brisa – Auto-estradas de Portugal, S.A.	2000	35	2.735	1099
<b>Concessão Litoral Centro <sup>(3)</sup></b>	Brisal – Auto-estradas do Litoral, S.A.	2004	30	586	92
<b>Concessão Beira Interior</b>	Scutvias, Auto-Estradas da Beira Interior S.A.	1999	30	625	174
<b>Concessão Costa de Prata</b>	Ascendi Costa de Prata - Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30	400	110
<b>Concessão Algarve</b>	EUROSCUT - Soc. Concessionária da SCUT do Algarve, S.A.	2000	30	253	127
<b>Concessão Interior Norte</b>	NORSCUT - Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	693	155
<b>Concessão Beira Litoral / Beira Alta</b>	Ascendi Beiras Litoral e Alta - Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30	799	173
<b>Concessão Norte Litoral</b>	Sociedade Concessionária da SCUT do Norte Litoral, S.A.	2001	30	334	120
<b>Concessão Grande Porto</b>	Ascendi Grande Porto - Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30	551	56
<b>Concessão Grande Lisboa</b>	Ascendi Grande Lisboa - Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30	233	23
<b>Concessão Douro Litoral</b>	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	27	781	79
<b>Subconcessão Transmontana</b>	Auto-Estradas XXI-Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	613	190
<b>Subconcessão Douro Interior</b>	Ascendi Douro - Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	697	241
<b>Subconcessão Baixo Alentejo</b>	SPER – Sociedade Portuguesa de Exploração Rodoviária, S.A.	2009	30	173	40
<b>Subconcessão Baixo Tejo</b>	AEBT Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	30	243	60
<b>Subconcessão Algarve Litoral</b>	Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009	30	51	-
<b>Subconcessão Litoral Oeste</b>	AELO – Auto-Estrada do Litoral Oeste, S.A.	2009	30	445	110
<b>Subconcessão Pinhal Interior</b>	Ascendi Pinhal Interior – Auto Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010	30	768	489
Sector Ferroviário	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
<b>Metro Sul Tejo</b>	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.	2002	30	386	14
<b>Transp. Ferroviário eixo-norte/sul (3)</b>	Fertagus - Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	11+9	21	54
Sector Saúde	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas
<b>H. Braga - Gestão do Estabelecimento</b>	Escala Braga - Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10	31	705
<b>H. Braga - Gestão do Edifício</b>	Escala Braga - Gestora Edifício, S.A.	2009	30	124	705
<b>H. Cascais - Gestão do Estabelecimento</b>	HPP Saúde – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10	35	277
<b>H. Cascais - Gestão do Edifício</b>	TDHOSP – Gestão de Edifício Hospitalar, S.A.	2008	30	53	277
<b>H. Loures - Gestão do Estabelecimento</b>	SGHL - Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A.	2009	10	29	424
<b>H. Loures - Gestão do Edifício</b>	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	84	424
<b>H. V Franca - Gestão do Estabelecimento</b>	Escala Vila Franca – Soc. Gest. do Estabelecimento, S.A.	2010	10	18	280
<b>H. V Franca - Gestão do Edifício</b>	Escala Vila Franca - Soc. Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280
Sector Segurança	Concessionário	Ano	Prazo	Invest. Total M€	
<b>SIRESP</b>	SIRESP - Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.	2006	15	112	

**Notas:** <sup>(1)</sup> 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.

- <sup>(2)</sup> 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.
- <sup>(3)</sup> 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).