



## Parcerias Público-Privadas

Natureza dos Fluxos Financeiros, Riscos e Contingências e  
Previsão de Encargos Plurianuais

*Informação de Suporte aos Boletins Trimestrais de 2021*

# UTAP

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

## Conteúdos

<b>Conteúdos</b> .....	<b>2</b>
<b>Índice de Quadros</b> .....	<b>3</b>
<b>Índice de Gráficos</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte</b> .....	<b>5</b>
<b>2. Investimento</b> .....	<b>6</b>
<b>3. Tipologia de fluxos financeiros</b> .....	<b>8</b>
3.1 Setor Rodoviário.....	8
3.2 Setor Ferroviário.....	11
3.3 Setor Aeroportuário .....	13
3.4 Setor da Saúde .....	14
3.5 Setor Portuário .....	15
3.6 Oceanário .....	16
<b>4. Riscos e contingências</b> .....	<b>17</b>
<b>5. Projeções de encargos globais no Orçamento do Estado</b> .....	<b>26</b>
<b>6. Anexo</b> .....	<b>29</b>
<b>Siglas</b> .....	<b>31</b>

---

## Índice de Quadros

Quadro 1 – Contingências das PPP do setor rodoviário em 31 de dezembro de 2020 .....	18
Quadro 2 – Contingências das PPP do setor ferroviário em 31 de dezembro de 2020 .....	21
Quadro 3 – Contingências das PPP do setor da Saúde em 31 de dezembro de 2020 .....	22
Quadro 4 – Contingências das PPP do setor portuário em 31 de dezembro de 2020 .....	25
Quadro 5 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP .....	27
Quadro 6 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2021, por setor .....	29

---

**Índice de Gráficos**

Gráfico 1 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2021, por setor.....	5
Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados, por setor .....	6
Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados (em valor) – repartição anual por setores.....	7
Gráfico 4 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais.....	28

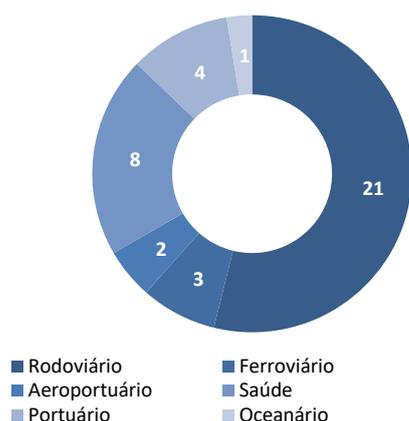
## 1. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte

O universo de PPP considerado para efeitos de reporte passou, no primeiro trimestre de 2021, a incorporar 39 parcerias integradas nos setores rodoviário, ferroviário, aeroportuário, da saúde, portuário e a relativa ao Oceanário, as quais se encontram identificadas em anexo ao presente documento. A variação face ao número de parcerias previamente reportadas está relacionada com o facto de, considerando as características do Contrato de Concessão do Oceanário de Lisboa, se ter concluído pela sua qualificação como PPP à luz do artigo 2.º do Decreto Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, pelo que, fruto de ter-se também concluído pela não verificação das situações previstas nos n.º 5 e n.º 6 desse artigo, passou essa parceria a ser reportada pela UTAP a partir do Boletim das PPP do primeiro trimestre de 2021.

Realçamos que o universo de PPP não é estático, seja em função da avaliação e confirmação da verificação dos requisitos legais de aplicação do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, seja em função da extinção ou celebração de novos contratos. Neste particular, merece destaque, para além da parceria do Oceanário já referida, também o contrato de gestão relativo ao Estabelecimento do Hospital de Braga. Embora o prazo de vigência das obrigações de prestação de cuidados clínicos tenha terminado no 3.º trimestre de 2019, momento em que a prestação dos serviços clínicos foi assumida por uma entidade pública empresarial, prevê-se que venham ainda a ocorrer fluxos financeiros (a título de reconciliação), razão pela qual esta PPP ainda é considerada no universo das 39 parcerias acompanhadas e reportadas pela UTAP no seu Boletim das PPP<sup>1</sup>.

Gráfico 1 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2021, por setor<sup>2</sup>

Número de PPP



Fonte: UTAP

<sup>1</sup> Na data de publicação deste relatório, as parcerias clínicas do Hospital de Vila Franca de Xira e do Hospital de Loures tinham conhecido o seu término contratual, pelo que se aplica o mesmo critério referido para o Estabelecimento do Hospital de Braga.

<sup>2</sup> 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 aplicável).

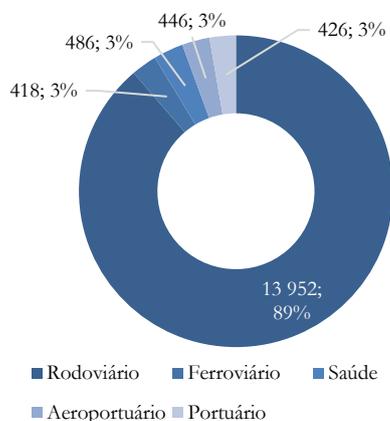
## 2. Investimento

O investimento acumulado, no universo da PPP (realizado pelos parceiros privados), entre 1998 e 2020, representa um valor na ordem dos 15 729 milhões de euros<sup>3</sup>.

O setor rodoviário apresenta o maior peso no referido universo, seja em termos de número de parcerias ou de investimento acumulado, sendo composto quer pelas concessões atribuídas diretamente pelo Estado Português (onde se incluem as ex-SCUT e as autoestradas originariamente com portagem real), quer pelas subconcessões da IP.

Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados, por setor

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados – investimento acumulado de 1998 a 2020.

Entre 2011 e 2014, o investimento anual realizado em projetos de PPP registou uma tendência de quebra acentuada, como se pode verificar no *Gráfico 3* seguinte. A diminuição do valor de investimento realizado com as PPP, a partir de 2012, ficou a dever-se, sobretudo, aos seguintes fatores:

- (i) Ao facto de terem sido concluídos alguns dos projetos que se encontravam em curso, nomeadamente: em 2012, a subconcessão do Douro Interior; em 2013, a subconcessão Autoestrada Transmontana e o novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira; e, em 2014, a subconcessão do Pinhal Interior;
- (ii) À celebração de acordos pela IP, durante o ano de 2012, com as subconcessionárias rodoviárias, com o objetivo de minimizar os investimentos em curso nessas subconcessões, mediante a redução do respetivo âmbito e, conseqüentemente, dos encargos a elas associados; e

<sup>3</sup> O valor de investimento apresentado ainda não contempla o investimento do Oceanário.

- (iii) Ao facto de os contratos que vieram as ser adicionados ao universo de PPP da UTAP, caracterizarem-se por um reduzido nível de investimento<sup>4</sup> ou a sua fase de investimento ter ocorrido em momento anterior ao período em apreço<sup>5</sup>.

No ano de 2015 e ao contrário do que sucedeu nos anos anteriores, assistiu-se a um aumento do investimento realizado com as PPP, o que ficou a dever-se, principalmente, a dois fatores, (i) ao facto de terem sido retomadas as obras no caso das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral e (ii) ao aumento de investimento realizado na ANA, de acordo com o plano de desenvolvimento da capacidade instalada, decorrente do aumento de tráfego, com particular ênfase para os aeroportos do Continente. A partir de então, e até 2020, com a conclusão das mencionadas obras, o valor do investimento reduziu-se para valores que se têm mantido relativamente estáveis ao longo do tempo. Para este resultado não serão alheios, uma vez mais, os mencionados acordos celebrados pela IP, em 2012, com as subconcessionárias rodoviárias, posteriormente plasmados em alterações aos contratos de subconcessão, bem como os acordos também alcançados com as concessionárias do setor rodoviário para a alteração do regime das grandes reparações de pavimento, que passaram a ser investimentos suportados pelo concedente.

Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados (em valor) – repartição anual por setores

Valores em milhões de euros



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

<sup>4</sup> No caso da Subconcessão do Metro do Porto

<sup>5</sup> Nos casos dos contratos do setor aeroportuário e do setor portuário

### 3. Tipologia de fluxos financeiros

#### 3.1 Setor Rodoviário

Os fluxos financeiros associados ao setor rodoviário apresentam diferentes naturezas, sendo essencial para a sua compreensão detalhar a composição do universo de PPP do setor, constituído por 14 concessões do Estado Português<sup>6</sup> e por 7 subconcessões atribuídas pela IP, bem como as principais características do sistema de remuneração associado a cada tipo de parceria.

No caso das concessões do Estado Português, importa referir que, nos termos do contrato de concessão geral da rede rodoviária nacional, a IP é responsável pela realização dos pagamentos que incumbem ao Estado, sendo ainda titular, sujeito ao disposto em cada contrato, das respetivas receitas de portagem.

Tendo em conta a natureza dos fluxos financeiros que lhe estão associados, de acordo com os contratos de concessão em vigor<sup>7</sup>, estas PPP podem ser divididas em 3 grupos:

- *Concessões remuneradas com base num regime de disponibilidade das vias*: este grupo engloba seis Ex-SCUT (Costa de Prata, Norte Litoral, Grande Porto, Beiras Litoral e Alta, Algarve e Interior Norte) e duas concessões originariamente de portagem real (Norte e Grande Lisboa).

A remuneração destas PPP é, atualmente, composta por um pagamento relativo à disponibilidade da infraestrutura (em alguns casos parcialmente indexado à inflação), ajustado, quer pelas deduções relativas a falhas de disponibilidade, quer pelo impacto (positivo ou negativo) da evolução dos índices de sinistralidade, nos termos contratualmente previstos.

Prevê-se ainda que os encargos com a realização de grandes reparações de pavimento sejam suportados pelo concedente, nos termos previstos nos contratos de concessão (que deixaram de incluir o provisionamento antecipado destes encargos com base em previsões de ocorrência, para preverem o respetivo pagamento apenas se e quando efetivamente necessária e realizada a intervenção).

No caso das Ex-SCUT, a IP suporta ainda os encargos com a prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem, nos termos dos contratos de prestação de serviços celebrados para o efeito.

- *Concessão da Beira Interior*: esta Ex-SCUT apresenta um esquema remuneratório assente, em primeira linha, nas receitas de portagem, cuja titularidade foi transferida para a concessionária, conjugado com pagamentos anuais do concedente, nos termos contratualmente previstos.
- *Concessões de portagem real*: incluem-se aqui as concessões Douro Litoral, Litoral Centro, Oeste, Brisa e Lusoponte, as quais mantêm atualmente um sistema

<sup>6</sup> Onde se incluem 7 Ex-SCUT e 7 autoestradas originalmente de portagem real.

<sup>7</sup> Nove dos quais alterados na sequência de processos negociais terminados em 2015.

remuneratório baseado nas receitas de portagem cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores da infraestrutura, não apresentando, portanto, fluxos financeiros (recorrentes) entre os parceiros público e privado, sem prejuízo da existência de fluxos financeiros resultantes de processos negociais ou arbitrais para REF, destacando-se os pagamentos recorrentes realizados pelo parceiro público às concessionárias do Douro Litoral e Litoral Centro e os fluxos nos dois sentidos relativos à Lusoponte.

No que concerne às subconcessões da IP, podem ser identificadas as seguintes componentes remuneratórias:

- Pagamentos pela disponibilidade das vias;
- Pagamentos por serviço (remuneração baseada no nível de tráfego); e
- Deduções relativas a falhas de desempenho e de disponibilidade, assim como penalidades associadas a externalidades ambientais e de sinistralidade (estes valores são deduzidos aos valores da remuneração anual total auferida pela subconcessionária).

Assinale-se, ainda, que o produto da cobrança de taxas de portagem nas subconcessões da IP, nos casos em que exista, constitui uma receita desta.

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

- Encargos do setor público:
  - Pagamentos pela disponibilidade das vias;
  - Pagamentos à concessionária da Beira Interior;
  - Pagamentos por serviço (dependentes do nível de tráfego);
  - Encargos associados ao serviço de cobrança de taxas de portagem;
  - Encargos suportados com a realização de grandes reparações de pavimento, de acordo com o novo modelo de financiamento acordado; e
  - Outros gastos, designadamente os decorrentes (i) dos mecanismos de partilha de benefícios, em função do previsto contratualmente, e (ii) de valores de compensações a pagar a parceiros privados no âmbito REF, quando aplicável.
- Receitas do setor público:
  - Produto da cobrança de taxas de portagem efetuada nas concessões (com exceção daquelas em que a titularidade destas receitas pertence à respetiva concessionária) e nas subconcessões; e
  - Outras receitas, designadamente as decorrentes dos sistemas de partilha de receitas ou benefícios, quando aplicável, em função do previsto contratualmente, bem como dos pagamentos fixos das subconcessionárias ao parceiro público, nos casos aplicáveis.

Importa ainda salientar que, nos termos dos contratos de concessão alterados das concessões do Algarve, do Interior Norte, das Beiras Litoral e Alta, da Grande Lisboa, da Costa de Prata, do Grande Porto, do Norte Litoral e do Norte, as receitas líquidas de portagem que sejam da titularidade da IP podem ser retidas, a título de pagamento por conta da remuneração anual devida pela disponibilidade da autoestrada, sendo posteriormente efetuada a respetiva dedução aos pagamentos devidos pela IP.

Refira-se que os pedidos de REF por parte das concessionárias/subconcessionárias derivam de factos extraordinários (quando estes constituam fundamento suficiente, de acordo com o previsto contratualmente) que implicam alterações no desenvolvimento das atividades concessionadas/subconcessionadas capazes de modificar a situação económico-financeira do mesmo<sup>8</sup> e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

---

<sup>8</sup> Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou de decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

### 3.2 Setor Ferroviário

As três parcerias ferroviárias objeto de análise da UTAP apresentam, entre si, uma lógica distinta em termos de fluxos financeiros para o setor público.

A Fertagus, concessionária que assegura a exploração do Eixo Ferroviário Norte-Sul e a manutenção dos comboios e estações da Margem Sul (do Pragal a Penalva), desde a implementação do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART)<sup>9</sup>, assenta a sua remuneração, para além das receitas comerciais decorrentes da venda de títulos de transporte diretamente efetuada pela Fertagus, também em compensações tarifárias devidas pela Área Metropolitana de Lisboa, enquanto autoridade de transportes, como contrapartida das obrigações de redução tarifária assumidas por esta operadora nos passes. No contexto atual, em consequência da mudança de paradigma devido à redução tarifária mencionada anteriormente e mediante o qual a Fertagus deixou de assumir integralmente o risco de procura, a Fertagus tem direito a acertos caso se verifique uma evolução negativa das variáveis críticas para a sua operação, simetricamente, se essas variáveis evoluírem de forma positiva, o Estado terá direito aos acertos correspondentes.

À semelhança da Fertagus, também a remuneração do Metro Transportes do Sul (MTS), entidade a quem foi atribuída a concessão da rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo, assenta nas receitas cobradas aos utilizadores do serviço, nas receitas publicitárias, nos rendimentos decorrentes da exploração de áreas comerciais e parques de estacionamento e em compensações devidas pela Área Metropolitana de Lisboa, como contrapartida das obrigações de redução tarifária assumidas por esta operadora nos passes, no âmbito do PART. No âmbito do contrato de concessão encontram-se previstas 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. Em sentido contrário, nos anos em que o tráfego se situe dentro ou acima da banda superior de tráfego, a concessionária deve entregar, ao concedente, uma compensação contratual.

Note-se que, desde a entrada em funcionamento da rede de metropolitano (em 2008), o tráfego real tem ficado sempre aquém do valor mínimo da banda de tráfego de referência que se encontra contratualmente garantida, o que se tem traduzido na necessidade recorrente de o concedente realizar pagamentos de compensação à concessionária.

No que diz respeito à Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda., subconcessionária à qual foi atribuída a subconcessão do Metro do Porto, a respetiva remuneração anual devida (numa base mensal) é essencialmente constituída por uma componente fixa (cujo montante se encontra definido contratualmente) e por uma componente variável (que integra, igualmente, duas parcelas distintas, sendo que uma varia de acordo com

---

<sup>9</sup> O PART tem como objetivos combater as externalidades negativas associadas à mobilidade, visando atrair passageiros para o transporte público e apoiando para esse efeito as autoridades de transporte com uma verba anual que lhes permita operar um ajustamento tarifário e da oferta, cujo financiamento se encontrava originalmente previsto na Lei do Orçamento de Estado para 2019 (artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro), tendo sido posteriormente desenvolvido através do Despacho n.º 1234-A/2019 do Secretário de Estado do Orçamento e do Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade, de 31 de janeiro (publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 24, de 4 de fevereiro de 2019). Atualmente, a sua regulação encontra-se plasmada no Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro.

o número de quilómetros realizados em serviço comercial, estando a segunda dependente do número de quilómetros percorridos na realização de atividades de ensaio)<sup>10</sup>.

Do supramencionado pode concluir-se, portanto, que, no que toca ao setor ferroviário, os fluxos financeiros recorrentes correspondem, essencialmente, à remuneração devida à subconcessionária do Metro do Porto, bem como às compensações devidas à concessionária do MST, as quais, embora condicionadas aos níveis de tráfego efetivamente verificados na concessão, têm assumido, na prática, um carácter recorrente. Adicionalmente, poderão ocorrer fluxos financeiros a favor da Fertagus, ou desta para o Estado, consoante a evolução que se verifique das variáveis relevantes para a sua operação.

---

<sup>10</sup> A remuneração anual contratualmente definida engloba outras componentes, para além das referidas, as quais se encontram devidamente detalhadas no respetivo contrato de subconcessão disponível no *website* da UTAP.

### 3.3 Setor Aeroportuário

No caso do setor aeroportuário, as parcerias objeto de análise da UTAP correspondem ao Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos situados em Portugal continental e na Região Autónoma dos Açores, celebrado entre o Estado Português e a ANA, a 14 de dezembro de 2012, e ao Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário dos Aeroportos situados na Região Autónoma da Madeira, celebrado entre o Estado Português e a ANAM, S.A., a 10 de setembro de 2013.

Relativamente aos fluxos financeiros associados a estas parcerias, importa referir que, nos termos dos contratos de concessão atualmente em vigor, a remuneração da concessionária assenta, exclusivamente, nas receitas provenientes da prestação de atividades e serviços aeroportuários, de atividades comerciais ou outras relativas à atividade de gestão das referidas concessões, obrigando-se a concessionária a partilhar com o concedente, a partir do décimo primeiro ano da concessão, isto é, a partir de 2023, no âmbito do contrato referente ao Continente e Açores, e de 2024, no âmbito do contrato referente à Madeira, uma percentagem, contratualmente definida e que vai progredindo ao longo do tempo, da respetiva remuneração.

Assim sendo, os fluxos financeiros futuros associados à ANA respeitam, apenas, a receitas, não estando contratualmente previstos quaisquer encargos para o setor público, numa base recorrente.

### 3.4 Setor da Saúde

No setor da saúde, o modelo de parceria assenta, essencialmente, no pressuposto da distinção entre as competências de gestão da infraestrutura e de gestão do estabelecimento hospitalar, através de dois veículos a quem é atribuída uma gestão distinta: um destinado à prestação dos serviços clínicos (EG Estabelecimento) e outro destinado à construção e manutenção da infraestrutura do hospital (EG Edifício).

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

- *EG Estabelecimento*: os encargos do setor público (e, por inerência, a remuneração da EG Estabelecimento) são determinados em função do nível de produção de serviços clínicos efetivamente prestados (e contratados) por parte da unidade de saúde em questão, da disponibilidade de determinados serviços hospitalares específicos (designadamente, o serviço de urgência) e do diferencial de despesa relativa a produtos farmacêuticos prescritos pela unidade hospitalar face à média de um grupo de referência (com sinal positivo ou negativo), sendo ainda objeto de deduções por falhas de desempenho, de serviço ou falhas específicas (definidas e aplicadas de acordo com o previsto contratualmente);
- *EG Edifício*: os encargos do setor público (e, bem assim, a remuneração da EG Edifício) 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 EG Edifício no âmbito do definido contratualmente, quer pelas receitas relativas ao mecanismo de partilha (entre EG Edifício e EPC) das receitas de terceiros relacionadas com a exploração de parques de estacionamento e/ou zonas comerciais.

### 3.5 Setor Portuário

Na presente secção são descritos os fluxos financeiros do setor público relativos a quatro concessões de movimentação de carga em área portuária atribuídas pelas Administrações dos Portos do Douro e Leixões, de Lisboa e de Sines, com referências aos seguintes terminais portuários: *(i)* TCGL – Terminal de Carga Geral e de Granéis de Leixões, *(ii)* TCL – Terminal de Contentores de Leixões, *(iii)* TCA – Terminal de Contentores de Alcântara e *(iv)* Terminal de Contentores de Sines XXI.

Os fluxos financeiros apresentados referem-se, essencialmente, a pagamentos realizados pelas concessionárias às respetivas Administrações Portuárias (atualmente, empresas públicas às quais se encontra confiada a responsabilidade pela administração dos respetivos portos), tendo por base o estabelecido nos contratos em vigor, os quais incluem uma componente fixa de renda (podendo esta ser, no todo ou em parte, ajustada tendo por base o IPC) e/ou uma componente variável, sendo esta última tipicamente calculada em função da movimentação de cargas de cada terminal.

Chama-se a atenção para o facto de os valores apresentados no Boletim das PPP, no setor portuário, representarem valores de receita, não de encargos líquidos, dado que os respetivos contratos não preveem encargos recorrentes para as Administrações Portuárias.

### 3.6 Oceanário

Na presente secção são descritos os fluxos financeiros do setor público relativos à concessão Oceanário, celebrado entre o Estado Português e a Oceanário de Lisboa S.A., a 9 de junho de 2015.

Relativamente aos fluxos financeiros associados a esta parceria, os pagamentos efetuados pela concessionária, tendo por base o estabelecido no contrato em vigor, decompõem-se, *por um lado*, numa componente financeira fixa que é paga mensalmente, em prestações iguais (atualizada anualmente tendo por base o IPC, incluindo habitação), e, *por outro lado*, por uma componente financeira variável sobre as receitas da concessão decorrentes da atividade de exploração da concessionária.

Chama-se a atenção para o facto de os valores apresentados no Boletim das PPP, no que respeita ao Oceanário, representarem valores de receita, não de encargos líquidos, dado que o contrato em causa não prevê encargos recorrentes para o setor público.

#### 4. Riscos e contingências<sup>11</sup>

Os projetos de PPP assentam em relações contratuais de longo prazo, reguladas por um vasto e complexo conjunto de regras que visam conferir-lhes condições de estabilidade. Não obstante, ao longo da vigência destes contratos, ocorrem com frequência eventos suscetíveis de gerar, nos termos contratualmente previstos, direitos do parceiro privado à reposição do equilíbrio financeiro do respetivo contrato (nomeadamente, modificações às condições de exploração impostas unilateralmente pelo parceiro público, alterações legislativas com impacto específico no contrato ou casos de força maior), que muitas vezes redundam em diferendos entre as partes, dos quais podem advir potenciais riscos orçamentais e/ou responsabilidades contingentes suscetíveis de gerar encargos futuros.

Neste capítulo identificam-se, com referência ao final do ano de 2020, os processos em curso e as pretensões compensatórias já formuladas e pendentes de resolução, tal como transmitidos pelos gestores de cada contrato nos termos e para os efeitos previstos no artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

Daqui não resulta, naturalmente, qualquer reconhecimento ou assunção, ainda que tácita, de responsabilidades para os parceiros públicos, quer no que respeita aos fundamentos invocados (que são, na maior parte das situações, por estes rejeitados), quer no que respeita aos montantes peticionados pelos parceiros privados. Aliás, ao longo dos últimos anos, foi frequente, a final, concluir-se acerca da falta de fundamento do parceiro privado relativamente aos seus pedidos de reposição do equilíbrio contratual, ou serem imputadas, ao parceiro público, responsabilidades financeiras manifestamente inferiores aos montantes peticionados inicialmente.

Ainda que até ao final do ano de 2020 não tivessem sido apresentados quaisquer pedidos de REF relacionados com os impactos causados pela pandemia da doença Covid-19 e/ou pelas medidas legislativas e administrativas adotadas no seu combate e mitigação, foram apresentadas diversas reservas de direito pelos parceiros privados (através das quais esses sinalizam a possibilidade de impactos poderem vir a acontecer e assim reservam o seu direito a virem a apresentar pedidos de REF por tais razões).

Neste contexto, cabe ter presente os efeitos do Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril, que, nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 9.º, vigorarão até que a Organização Mundial de Saúde determine que a situação epidemiológica do vírus SARS-Cov-2 e da doença Covid-19 não configuram uma pandemia, sem prejuízo dos efeitos nele previstos que, pela sua natureza, devam ser produzidos ou venham a ser efetivados após essa cessação.

---

<sup>11</sup> Informação com referência a 31.12.2020. A evolução ao longo do ano dos litígios e contingências relatadas no presente Capítulo durante o ano pode ser consultada em cada um dos boletins trimestrais, particularmente no capítulo designado “Factos relevantes”.

## Setor Rodoviário

Quadro 1 – Contingências das PPP do setor rodoviário em 31 de dezembro de 2020

CONTRATOS DE CONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante peticionado (M€)	Ponto de situação (31.12.2020)
Douro Litoral (AEDL)	Reposição do equilíbrio financeiro	2013	Eventos ligados à fase de construção.	4,3	Pedido inicial de 23,5 M€. Proferido Acórdão em fevereiro de 2017 reconhecendo que a AEDL incorreu em custos de cerca de 4,2 M € por facto imputável ao Estado e o direito à reposição do equilíbrio financeiro. Em março de 2017 foi proferido Acórdão quanto ao valor do reequilíbrio financeiro, fixando-o em 4.259.818,03 €. O Estado pediu a anulação parcial do acórdão.
Lusoponte	Reposição de equilíbrio financeiro	2017	Cobrança das taxas SIEV.	0,7	Proferido Acórdão em outubro de 2018 condenando o Estado no pagamento à Lusoponte de aproximadamente 692 mil euros. O Estado pediu a anulação parcial do acórdão arbitral.
Lusoponte	Ação arbitral	2020	Recusa de operação de refinanciamento.	1 (*)	Processo arbitral em curso.
Beira Interior / Scutvias	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Impactos decorrentes da aplicação, ao contrato em causa, do Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro, e da Portaria n.º 328- A/2018, de 19 de dezembro.	-	Comissão de negociação constituída por despacho de 29 de setembro de 2020, cujo mandato abrange este tema.
<b>Concessões</b>			<b>Subtotal</b>	<b>6</b>	

(\*) Em virtude do requerimento arbitral que deu lugar à constituição da ação arbitral ocorrida no 1.º trimestre de 2021, o montante peticionado pela concessionária foi de 10M€.

CONTRATOS DE SUBCONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante peticionado (M€)	Ponto de situação (31.12.2020)
Baixo Tejo (AEBT)	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Impossibilidade de construção da ER377, incluindo Avenida do Mar.	110 (*)	Acordo alcançado entre a comissão de negociação e a subconcessionária. Relatório da comissão de negociação, com uma proposta de decisão, submetido e em apreciação pelos membros do governo com as tutelas financeira e setorial.
Baixo Tejo (AEBT)	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Incumprimento do pagamento da remuneração devida.	34 (*)	Acordo alcançado entre a comissão de negociação e a subconcessionária. Relatório da comissão de negociação, com uma proposta de decisão, submetido e em apreciação pelos membros do governo com as tutelas financeira e setorial.
Litoral Oeste (AELO)	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Modificação unilateral do contrato de subconcessão (reparação de patologias nos taludes de lanços transferidos para a AELO).	0,8	Aguarda-se por despacho de determinação de constituição da comissão de negociação.
Algarve Litoral (RAL)	Ação administrativa proposta pelos bancos financiadores	2019	Pedido de indemnização no contexto da recusa de visto.	43	Ação judicial em curso.
Algarve Litoral (RAL)	Ação arbitral	2019	Rescisão do contrato de subconcessão por motivo imputável à subconcedente.	445	Ação arbitral em curso.
<b>Subconcessões</b>			<b>Subtotal</b>	<b>632,8</b>	

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

Notas: (\*) Apesar do acordo alcançado entre a comissão de negociação e a subconcessionária – todavia ainda não aprovado pelas tutelas e, consequentemente, não formalizado através de aditamento contratual –, os montantes aqui indicados, tal como para os demais eventos, correspondem aos valores peticionados pela subconcessionária.

No final de 2020, o montante total de contingências estimadas com fundamento em pedidos apresentados e em condenações não transitadas em julgado nas PPP rodoviárias ascendia a 638,8 milhões de euros, valor inferior (em cerca de 27%) ao apresentado no final do ano anterior (877,8 milhões de euros).

A redução verificada face aos valores reportados no fecho de 2019 (de aproximadamente 239 milhões de euros) ficou a dever-se: (i) ao acordo alcançado entre as partes, e que foi homologado pelo tribunal arbitral, pondo termo à ação arbitral intentada pela subconcessionária AEBT – Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A. com fundamento em alterações legislativas de carácter específico (DL n.º 112/2009; Portaria n.º 314- B/2010; DL n.º 111/2009),

quantificado em cerca de 155 milhões de euros (deste acordo resulta a previsão de um encargo global plurianual, de aproximadamente, 10,1 milhões de euros); e (ii) ao acordo alcançado entre as partes, e que foi homologado pelo tribunal arbitral, pondo termo à ação arbitral intentada pela subconcessionária AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A. com fundamento, igualmente, em alterações legislativas de carácter específico (DL n.º 112/2009; Portaria n.º 314-B/2010; DL n.º 111/2009), quantificado em cerca de 85 milhões de euros (deste acordo resulta a previsão de um encargo global plurianual, de aproximadamente, 16,6 milhões de euros).

Embora sem repercussões diretas no montante total de contingências, atendendo à ausência de qualquer estimativa de impacto financeiro inerente, de referir ainda que no ano de 2020 chegaram ao seu termo as ações arbitrais intentadas pelas concessionárias do grupo Ascendi para interpretação e aplicação da cláusula dos respetivos contratos de concessão relativa às grandes reparações do pavimento. O litígio em causa, sendo comum às cinco concessionárias (Grande Lisboa, Grande Porto, Beiras Litoral e Alta, Norte e Costa da Prata), deu, inicialmente, origem a cinco processos arbitrais autónomos, os quais foram apensados, não tendo sido quantificados pedidos dado o objeto do litígio.

No que se refere, ainda, às contingências rodoviárias, a situação que envolve montantes mais expressivos refere-se à ação arbitral proposta em 2019 pela Rotas do Algarve Litoral, S.A.. O montante peticionado por esta subconcessionária (de aproximadamente 445 milhões de euros) representa cerca de 70% do montante total de contingências financeiras identificadas nas PPP rodoviárias no final de 2020 e tem por objeto a resolução do contrato de subconcessão do Algarve Litoral por motivo imputável à IP, na sequência da recusa de visto ao aditamento ao referido contrato pela subsecção da 1.ª secção do Tribunal de Contas em agosto de 2018 (confirmada em maio de 2019, em sede de recurso interposto pela IP).

No setor rodoviário, cumpre ainda realçar que, ao abrigo do disposto no Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril, as obrigações das concessionárias e subconcessionárias rodoviárias no âmbito dos respetivos contratos devem ser temporariamente objeto de redução ou suspensão, a determinar e a concretizar, com urgência, pelo concedente ou subconcedente, tendo em conta, em particular, níveis de tráfego atualizados e consistentes com a realidade e os serviços mínimos a garantir para a adequada salvaguarda da segurança rodoviária. Neste âmbito, sempre que a remuneração das concessionárias ou subconcessionárias advenha de pagamentos do concedente ou subconcedente, deve este adicionalmente determinar, de forma unilateral, a redução dos pagamentos devidos, na medida da redução ou suspensão das obrigações das concessionárias ou subconcessionárias. Não é, porém, do conhecimento da UTAP a redução de quaisquer pagamentos realizados às concessionárias e subconcessionárias rodoviárias com origem no exposto.

**Setor Ferroviário**

Quadro 2 – Contingências das PPP do setor ferroviário em 31 de dezembro de 2020

CONTRATOS					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante estimado (M€)	Ponto de situação (2020)
ELOS	Ação de anulação do acórdão arbitral	2016	Acórdão condenatório	-	Estado pediu anulação do acórdão arbitral.
ELOS	Ação executiva	2018	Acórdão condenatório.	192	Pendente. Estado apresentou oposição.
Metro do Porto	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Aumento dos custos em matéria de limpeza inerentes ao respetivo contrato de subconcessão	0,9	Em apreciação pela concedente.
<b>Total Ferroviárias</b>				<b>192,9</b>	

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

No que diz respeito aos processos pendentes no setor ferroviário, prosseguem as ações propostas pela ELOS – Ligações de Alta Velocidade, S.A. (“ELOS”)<sup>12</sup>. Tendo sido proferido acórdão condenatório na ação de anulação, a ELOS intentou, em 2018 uma ação executiva, peticionando ao Tribunal Administrativo de Círculo de Lisboa o pagamento de, aproximadamente, 192 milhões de euros tendo o Estado apresentado oposição à ação. De referir que na origem desta ação está o acórdão proferido em julho de 2016 que condenou o Estado Português no pagamento à ELOS de uma indemnização no valor de aproximadamente 150 milhões de euros, acrescidos de juros, na sequência da recusa de visto por parte do Tribunal de Contas ao contrato de concessão do projeto, construção, financiamento, manutenção e disponibilização de infraestruturas ferroviárias no troço Poceirão-Caia e do projeto, construção, financiamento, manutenção, disponibilização e exploração da Estação de Évora.

<sup>12</sup> De notar que a ELOS não está incluída no universo de PPP em virtude da recusa do visto prévio do Tribunal de Contas.

**Setor da Saúde**

Quadro 3 – Contingências das PPP do setor da Saúde em 31 de dezembro de 2020

CONTRATOS					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante estimado (M€)	Ponto de situação (31.12.2020)
Hospital de Braga	Reposição do equilíbrio financeiro	2020	Encargos com medicamentos para tratamento Hepatite C a partir de 2018 e de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar, prescritos a utentes beneficiários de subsistemas públicos.	1,6	Aguarda-se a constituição de Tribunal arbitral.
Hospital de Braga	Ação arbitral	2019	Aplicação do método de cálculo do Índice <i>Case-Mix</i> ; dedução de remuneração da EG aplicada pela EPC por indisponibilidade do serviço de urgência; condenação da EPC a excluir a produção de radioterapia não realizada no Hospital de Braga.	13	Ação arbitral em curso.
Hospital de Braga	Reposição do equilíbrio financeiro	2020	Apuramento do valor devido, para efeitos de encontro de contas, a que se refere a execução do Protocolo de Esclerose Múltipla no ano de 2014.	2,3	As partes não alcançaram consenso no decurso das sessões de mediação. Aguarda-se a apresentação de pedido de constituição de Tribunal de Arbitral.
Hospital de Cascais	Reposição do equilíbrio financeiro	2020	Encargos com medicamentos para tratamento Hepatite C a partir de 2018 (após a Interrupção do mecanismo de financiamento centralizado) e de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar.	-	Em discussão entre as partes.
Hospital de Cascais	Ação arbitral	2020	Formação de médicos internos.	9,3	Ação arbitral em curso.
Hospital de Cascais	Reposição do equilíbrio financeiro	2020	Responsabilidade financeira quanto à dispensa de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar a utentes beneficiários de subsistemas públicos.	-	Em fase de mediação.
Hospital de Loures	Ação Arbitral	2019	Encargos decorrentes das prestações de saúde em matéria de VIH/SIDA.	22,3	Ação arbitral em curso.

Hospital de Loures	Ação arbitral	2020	Divergência quanto à elegibilidade de atos de produção e à determinação dos procedimentos contratualmente aplicáveis para efeitos de monitorização e avaliação do cumprimento dos parâmetros de desempenho de serviço n.º 12 e 16 a 18.	3,1	Ação arbitral em curso.
Hospital de Vila Franca de Xira	Ação Arbitral	2020	Pagamento dos medicamentos para tratamento Hepatite C a partir de 2018 (após a Interrupção do mecanismo de financiamento centralizado) e de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar, prescritos fora do HVFX a utentes beneficiários de subsistemas públicos	1	Ação arbitral em curso.
Hospital de Vila Franca de Xira	Reposição do equilíbrio financeiro	2020	Divergência quanto à determinação dos procedimentos contratualmente aplicáveis para efeitos de monitorização e avaliação do cumprimento dos Parâmetros de Desempenho de Serviço n.º 26 e 27.	5,6	As partes não alcançaram consenso no decurso das sessões de mediação, pelo que foi emitida pela ERS a respetiva “Declaração de Não Acordo”. Até à data não foi apresentado pedido de constituição de Tribunal de Arbitral.
Hospital de Vila Franca de Xira	Reposição do equilíbrio financeiro	2020	Diferendo relacionado com a aplicação de pontos de penalização no âmbito dos Parâmetros de Desempenho de Serviço nº 18 e 19 (nos anos de 2015 a 2017) e do Parâmetro de Desempenho Resultado nº B26 (nos anos de 2015 e 2016).	1,6	As partes não alcançaram consenso no decurso das sessões de mediação, pelo que foi emitida pela ERS a respetiva “Declaração de Não Acordo”. Até à data não foi apresentado pedido de constituição de Tribunal de Arbitral.
<b>Total Saúde</b>				<b>59,8</b>	

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ARSLVT e pela ARSNorte.

No que diz respeito a contingências nas PPP do setor da saúde, cumpre assinalar que a EGEst Braga requereu em 2020 a constituição de um tribunal arbitral para dirimir os seguintes diferendos: (a) a remuneração autónoma pelo tratamento dos doentes com hepatite C; e (b) o pagamento à EGEst Braga pela dispensa de medicamentos que são de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar prescritos no quadro dos subsistemas públicos de saúde, quantificado em aproximadamente 1,6 milhões de euros. Salienta-se que esta ação arbitral surge na sequência de um pedido de REF apresentado pela EGEst Braga em 2019.

Merece também realce, relativamente ao contrato de gestão do estabelecimento do Hospital de Braga, o pedido de REF fundamentado no apuramento do valor devido, para efeitos de encontro de contas, a que se refere a execução do Protocolo de Esclerose Múltipla no ano de 2014, quantificado em 2,3 milhões de euros.

Em relação ao contrato de gestão do estabelecimento do Hospital de Cascais, cumpre sinalizar dois novos pedidos de REF apresentados pela respetiva EGEst: (i) um fundamentado na responsabilidade financeira quanto à dispensa de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar a utentes beneficiários de subsistemas públicos, que se encontra em fase de mediação; e (ii) outro pedido de REF com fundamento nos encargos com medicamentos para tratamento Hepatite C a partir de 2018 (após a Interrupção do mecanismo de financiamento centralizado) e de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar, em discussão entre as partes.

No que respeita, ainda, ao Hospital de Cascais e ao diferendo arbitral relativo à responsabilidade decorrente de encargos com a formação de médicos internos, é de salientar a apresentação de nova petição inicial e a quantificação do montante do litígio em cerca de 9,3 milhões de euros.

No que se refere a Loures, a respetiva EGEst requereu a constituição de um tribunal arbitral para dirimir, *inter alia*, a divergência quanto à elegibilidade de atos de produção e à determinação dos procedimentos contratualmente aplicáveis para efeitos de monitorização e avaliação do cumprimento dos parâmetros de desempenho de serviço n.º 12 e 16 a 18.

Por último, relativamente ao contrato da EGEst Vila Franca de Xira, foi apresentado, em agosto de 2020, um requerimento de constituição de tribunal arbitral tendo como objeto dois aspetos distintos referentes à execução contratual: (a) remuneração da EGEst Vila Franca de Xira como contrapartida do tratamento dos doentes com hepatite C; (b) remuneração da EGEst Vila Franca de Xira pela dispensa de medicamentos que são de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar prescritos fora do Hospital de Vila Franca de Xira a utentes beneficiários de subsistemas públicos. O valor global dos dois pedidos ascende a cerca de 1,1 milhão de euros. Salienta-se que esta ação arbitral surge na sequência de um pedido de REF apresentado pela mesma em 2019.

Apresentou a EGEst Vila Franca de Xira, também durante o ano 2020, dois novos pedidos de REF: (i) um relacionado a determinação dos procedimentos contratualmente aplicáveis para efeitos de monitorização e avaliação do cumprimento dos Parâmetros de Desempenho de Serviço n.º 26 e 27, quantificado em 5,6 milhões de euros; e (ii) um pedido de REF relacionado com a aplicação de pontos de penalização no âmbito dos Parâmetros de Desempenho de Serviço n.º 18 e 19 (nos anos de 2015 a 2017) e do Parâmetro de Desempenho Resultado n.º B26 (nos anos de 2015 e 2016). Este último pedido de REF ascende a cerca de 1,6 milhões de euros. Note-se que ambos os processos as partes não alcançaram consenso no decurso das sessões de mediação, pelo que foi emitida pela ERS a respetiva “Declaração de Não Acordo”, na qualidade de entidade mediadora do presente conflito.

## Setor Portuário

Quadro 4 – Contingências das PPP do setor portuário em 31 de dezembro de 2020

CONTRATOS					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante estimado (M€)	Ponto de situação (2020)
LISCONT	Ação judicial	2010	Aditamento de 21.10.2008 ao contrato de concessão.	-	Pendente. Instância suspensa.
<b>Total Portuário</b>				-	

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

No âmbito do setor portuário, foi comunicada à UTAP uma ação judicial intentada pelo Ministério Público contra a Administração do Porto de Lisboa e a Liscont, que corre os seus termos no Tribunal Administrativo de Círculo de Lisboa. Na ação judicial em causa, o Ministério Público pede a declaração de nulidade do aditamento, de outubro de 2008, ao contrato de concessão celebrado com a Liscont em dezembro de 1984, tendo a Administração do Porto de Lisboa sido citada em abril de 2010. A instância tem estado suspensa desde novembro de 2018 face à (re)negociação do contrato de concessão e diligências subsequentes (processo de Avaliação de Impacte Ambiental na Agência Portuguesa do Ambiente).

## 5. Projeções de encargos globais no Orçamento do Estado

De acordo com o Relatório do OE2021, as previsões de encargos líquidos com as PPP, para o ano de 2021<sup>13</sup>, atingem o montante de cerca de 1 548 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (79%) e com as PPP da saúde (18%), representando o setor ferroviário o remanescente (3%).

O setor portuário, por envolver contratos em que o parceiro público são empresas públicas que não integram o setor institucional das Administrações Públicas<sup>14</sup> e, por isso, não estão incorporadas no processo de consolidação para o Orçamento de Estado, não está contemplado no presente capítulo.

No Quadro 5 seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das projeções constantes no Relatório do OE2021, tendo-se ainda incluído o valor dos encargos líquidos efetivamente incorridos no ano de 2020<sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> Que exclui o Oceanário, que começou a ser reportado como uma PPP a partir do primeiro trimestre de 2021.

<sup>14</sup> Entidade não reclassificadas do Setor Empresarial do Estado.

<sup>15</sup> A UTAP efetua anualmente uma Nota Técnica sobre a desagregação dos encargos plurianuais previstos no Relatório do Orçamento do Estado, podendo a mesma ser consultada no website, em [www.utap.pt](http://www.utap.pt).

**Quadro 5 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP**

Valores em milhões de euros

Setores	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
<b>Rodoviário</b>	<b>1 110</b>	<b>1 218</b>	<b>1 076</b>	<b>922</b>	<b>793</b>	<b>399</b>	<b>395</b>	<b>286</b>	<b>204</b>	<b>107</b>	<b>132</b>	<b>179</b>	<b>92</b>	<b>53</b>	<b>38</b>
encargos brutos	1 418	1 574	1 452	1 296	1 203	1 084	954	857	774	684	566	503	353	280	269
receitas	308	356	376	374	410	685	559	570	570	576	434	324	261	228	231
<b>Ferrovário</b>	<b>47</b>	<b>54</b>	<b>53</b>	<b>53</b>	<b>55</b>	<b>24</b>	<b>8</b>	<b>-</b>							
<b>Saúde</b>	<b>318</b>	<b>276</b>	<b>65</b>	<b>38</b>	<b>41</b>	<b>41</b>	<b>38</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>37</b>	<b>35</b>	<b>34</b>	<b>31</b>
<b>Aeroportuário</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(8)</b>	<b>(9)</b>	<b>(10)</b>	<b>(10)</b>	<b>(10)</b>	<b>(21)</b>	<b>(21)</b>	<b>(22)</b>	<b>(22)</b>	<b>(22)</b>	<b>(34)</b>	<b>(34)</b>
encargos brutos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
receitas	-	-	-	8	9	10	10	10	21	21	22	22	22	34	34
<b>Total</b>	<b>1 475</b>	<b>1 548</b>	<b>1 194</b>	<b>1 005</b>	<b>879</b>	<b>455</b>	<b>431</b>	<b>320</b>	<b>228</b>	<b>134</b>	<b>159</b>	<b>202</b>	<b>114</b>	<b>53</b>	<b>36</b>

Setores	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049
<b>Rodoviário</b>	<b>(20)</b>	<b>(38)</b>	<b>(31)</b>	<b>(24)</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>-</b>							
encargos brutos	215	146	124	143	32	10	0	-	-	-	-	-	-	-	-
receitas	236	184	155	166	23	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Ferrovário</b>	<b>-</b>														
<b>Saúde</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>28</b>	<b>21</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>-</b>						
<b>Aeroportuário</b>	<b>(35)</b>	<b>(35)</b>	<b>(36)</b>	<b>(49)</b>	<b>(49)</b>	<b>(50)</b>	<b>(51)</b>	<b>(52)</b>	<b>(66)</b>	<b>(67)</b>	<b>(68)</b>	<b>(68)</b>	<b>(69)</b>	<b>(70)</b>	<b>(70)</b>
encargos brutos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
receitas	35	35	36	49	49	50	51	52	66	67	68	68	69	70	70
<b>Total</b>	<b>(24)</b>	<b>(42)</b>	<b>(36)</b>	<b>(44)</b>	<b>(19)</b>	<b>(40)</b>	<b>(48)</b>	<b>(51)</b>	<b>(66)</b>	<b>(67)</b>	<b>(68)</b>	<b>(68)</b>	<b>(69)</b>	<b>(70)</b>	<b>(70)</b>

Setores	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062
<b>Rodoviário</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
encargos brutos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
receitas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Ferrovário</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Saúde</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Aeroportuário</b>	<b>(71)</b>	<b>(71)</b>	<b>(72)</b>	<b>(146)</b>	<b>(147)</b>	<b>(148)</b>	<b>(149)</b>	<b>(151)</b>	<b>(152)</b>	<b>(154)</b>	<b>(155)</b>	<b>(157)</b>	<b>(159)</b>
encargos brutos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
receitas	71	71	72	146	147	148	149	151	152	154	155	157	159
<b>Total</b>	<b>(71)</b>	<b>(71)</b>	<b>(72)</b>	<b>(146)</b>	<b>(147)</b>	<b>(148)</b>	<b>(149)</b>	<b>(151)</b>	<b>(152)</b>	<b>(154)</b>	<b>(155)</b>	<b>(157)</b>	<b>(159)</b>

Fonte: UTAP, a partir de dados da responsabilidade das entidades gestoras das PPP.

Nota: \*Os valores de 2020 correspondem aos encargos efetivamente registados no referido ano, a preços do ano corrente. Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2021, tal como inscritos no Relatório do OE2021. Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

Os pressupostos das projeções de encargos líquidos assumem o enquadramento resultante dos contratos em vigor, em linha com a metodologia previamente adotada. Nesse sentido, não foram considerados para fins de projeção de encargos plurianuais, em virtude da incerteza sobre o seu desfecho e sobre os impactos financeiros associados, os litígios ou pedidos compensatórios pendentes, bem como os dois procedimentos concursais em curso.<sup>16</sup>

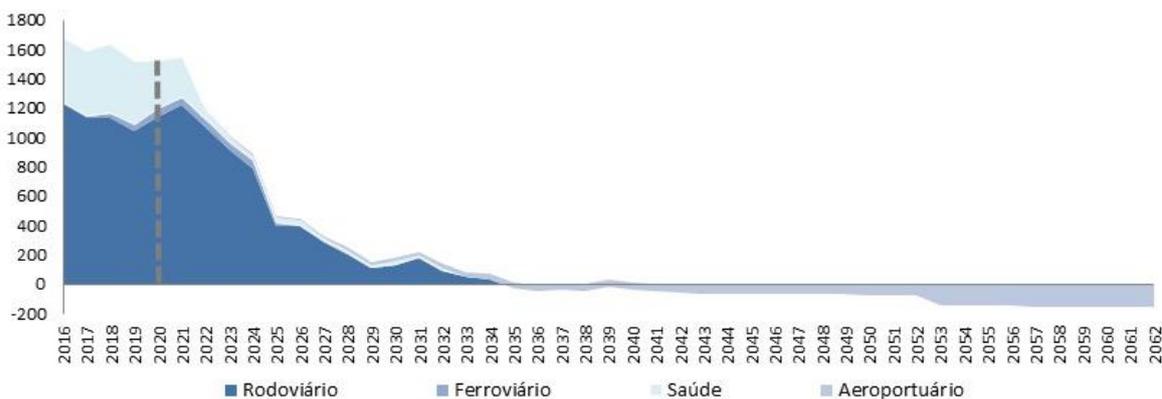
Em termos gráficos, a previsão de evolução dos encargos com PPP, repartidos por setores, apresenta-se no *Gráfico 4* seguinte, bem como a evolução histórica dos mesmos para o período compreendido entre 2016 e 2020. Através desse, é possível verificar uma tendência decrescente

<sup>16</sup> Relativamente à gestão e prestação de cuidados de saúde no Hospital de Cascais, através do Despacho nº 5188/2020, de 15 de abril, foi aprovado o lançamento de uma nova parceria e, conseqüentemente, do correspondente procedimento concursal. De acordo com as peças do procedimento, o valor do contrato apresenta um preço de referência máximo de cerca de 561,5 milhões de euros (em VAL) e terá uma duração de oito anos. Relativamente ao concurso público tendente à celebração do contrato de concessão relativo à parceria público-privada para a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, manutenção e exploração do Hospital de Lisboa Oriental, depois de efetuada a análise e avaliação das propostas, o relatório preliminar encontrava-se, à data da apresentação do Relatório do OE2021, em fase de avaliação de propostas dos concorrentes. Tendo como base as peças do procedimento, o valor do contrato apresenta um preço máximo de cerca de 334,5 milhões de euros (em VAL) e terá uma duração de 30 anos, a contar da data de início de produção de efeitos.

dos encargos líquidos com as PPP, em particular no que respeita aos encargos com as parcerias do setor rodoviário, em grande medida devido à redução dos pagamentos por disponibilidade previstos contratualmente.

Gráfico 4 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados da responsabilidade das entidades gestoras das PPP.

Nota: Os valores de 2020 correspondem aos encargos efetivamente registados no referido ano, a preços do ano corrente. Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2021, tal como inscritos no Relatório do OE2021. Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

## 6. Anexo

### Quadro 6 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2021, por setor

Valores em milhões de euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano (contrato)	Prazo	Invest. Total M€ <sup>(1)</sup>	Dimensão km
Concessão Lusoponte	Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	35 <sup>(2)</sup>	862	17
Concessão Norte	Ascendi Norte – Auto-Estradas do Norte, S.A.	1999	30+3 <sup>(3)</sup>	980	175
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1998	30	592	170
Concessão Brisa	Brisa – Concessão Rodoviária, S.A.	1972	63	3 048 <sup>(4)</sup>	1099
Concessão Litoral Centro	Brisal – Auto-Estradas do Litoral, S.A.	2004	30 <sup>(5)</sup>	597	92
Concessão Beira Interior	Scutvias – Autoestradas da Beira Interior S.A.	1999	33	646	174
Concessão Costa de Prata	Ascendi Costa de Prata – Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30+3 <sup>(3)</sup>	401	110
Concessão Algarve	Autoestrada do Algarve – Via do Infante – Sociedade Concessionária – AAVI, S.A.	2000	30	255	127
Concessão Interior Norte	Norscut – Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	702	155
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta – Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30+3 <sup>(3)</sup>	800	173
Concessão Norte Litoral	Auto-Estradas Norte Litoral – Sociedade Concessionária AENL, S.A.	2001	30	341	120
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto – Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30+3 <sup>(3)</sup>	552	56
Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa – Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30+3 <sup>(3)</sup>	233	23
Concessão Douro Litoral	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	27	783	79
Subconcessão Transmontana	Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	641	190
Subconcessão Douro Interior	Ascendi Douro – Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	698	241
Subconcessão Baixo Alentejo	SPER – Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A.	2009	30	264	40
Subconcessão Baixo Tejo	AEBT – Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	30	248	60
Subconcessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009	30	95	-
Subconcessão Litoral Oeste	AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A.	2009	30	445	110
Subconcessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior – Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010	30	769	489

Sector Ferroviário	Concessionário	Ano (contrato)	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
Metro Sul Tejo	MTS – Metro Transportes do Sul, S.A.	2002	30	391	14
Transp. Ferroviário Eixo-Norte/Sul	Fertagus – Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	20+5 <sup>(10)</sup>	25	54
Metro do Porto	Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda.	2018	7	2	67

Sector Aeroportuário	Concessionária	Ano (contrato)	Prazo	Invest. Total M€
Concessão da ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (Continente e RAA)	2012	50 <sup>(6)</sup>	446
	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (RAM)	2013	50 <sup>(7)</sup>	

Sector Saúde	Concessionário	Ano (contrato)	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas
H. Braga - Gestão do Estabelecimento	Escala Braga – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10 <sup>(12)</sup>	43	705
H. Braga - Gestão do Edifício	Escala Braga – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	124	705
H. Cascais - Gestão do Estabelecimento	Lusiadas Saúde – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10 + 3 <sup>(8)</sup>	41	277
H. Cascais - Gestão do Edifício	TDHOSP – Gestão de Edifício Hospitalar, S.A.	2008	30	53	277
H. Loures - Gestão do Estabelecimento	SGHL – Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A.	2009	10 <sup>(14)</sup>	34	424
H. Loures - Gestão do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	86	424
H. V Franca - Gestão do Estabelecimento	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2010	10 <sup>(13)</sup>	25	280
H. V Franca - Gestão do Edifício	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280

Sector Portuário	Concessionário	Ano (contrato)	Prazo	Invest. Total M€
<b>Douro e Leixões</b>				
Terminal de Contentores de Leixões	TCL - Terminal de Contentores de Leixões, S.A.	2000	25	89
Terminal de Carga a Granel de Leixões	TCGL - Terminal de Carga Geral e de Granéis de Leixões, S.A.	2001	25	41
<b>Lisboa</b>				
Terminal de Contentores de Alcântara	Liscont - Operadores de Contentores, S.A.	1984	<sup>(9)</sup>	35
<b>Sines</b>				
Terminal Contentores de Sines XXI	PSA Sines - Terminais de Contentores, S.A.	1999	30	261

Oceanário	Concessionário	Ano (contrato)	Prazo	Invest. Total M€
Oceanário	Oceanário de Lisboa, S.A.	2015	30	<sup>(11)</sup>

- Notas:*
- (1) Valores acumulados de investimento realizado até ao final de 2020, 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 de pavimento ou em aquisição/substituição de equipamento.
  - (2) De acordo com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 25-B/2000, de 13 de maio, o prazo da concessão termina em 24 de março de 2030.
  - (3) Prevê-se a possibilidade de prorrogação do prazo da concessão, eventual e por um período variável de, no máximo, 3 anos, nos termos e condições previstos no contrato de concessão.
  - (4) No caso da concessão da Brisa, apesar de o contrato de concessão ter sido assinado em 1972, foram apenas considerados os valores de investimento acumulado desde a última fase de privatização da empresa, em 1999.
  - (5) A concessão termina no último dia útil do mês seguinte àquele em que o VAL das receitas de portagem atinja o VAL máximo, com um mínimo de 22 anos (2026) e um máximo de 30 anos (2034).
  - (6) O contrato prevê a possibilidade de prorrogação por força do disposto no Capítulo XI (Novo Aeroporto de Lisboa).
  - (7) Nos termos do disposto na cláusula 7.1, o prazo de 50 anos conta-se a partir de 14 de dezembro de 2012, sem prejuízo de o contrato ter sido celebrado a 10 de setembro de 2013. O contrato prevê a possibilidade de prorrogação nos termos do mesmo.
  - (8) Foi celebrado, no terceiro trimestre de 2018, um aditamento ao referido contrato, do qual resultou a renovação do mesmo até ao início da produção da totalidade de efeitos do novo contrato de gestão, ou até 31 de dezembro de 2020, consoante o que ocorresse primeiro, tendo ainda sido acautelada neste aditamento a prorrogação do contrato até 31 de dezembro de 2021, caso não se verifique a produção da totalidade de efeitos do novo contrato.
  - (9) O prazo desta concessão, originalmente fixado em 20 anos, foi estendido até 2042 por via do Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de setembro. Este diploma foi revogado pela Lei n.º 14/2010 de 23 de julho. No entanto, em 3 de março de 2014 foi proferido pelo Tribunal Constitucional o Acórdão n.º 202/2014, que julga inconstitucionais as normas constantes da Lei n.º 14/2010, de 23 de julho, em sede de fiscalização concreta da constitucionalidade. Encontra-se em curso o processo de renegociação desta concessão.
  - (10) O prazo desta concessão, originalmente fixado em 20 anos, foi estendido até 30 de setembro 2024 por via da Resolução de Conselho de Ministros n.º 193/2019, publicada no Diário da República, 1.ª série, n.º 244, de 19 de dezembro de 2019. Esta aprovação surge na sequência da alteração legislativa operada ao Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, pelo Decreto-Lei n.º 170/2019, de 4 de dezembro, nos termos da qual as decisões relativas à criação e modificação de parcerias passam a competir ao Conselho de Ministros, mediante resolução, sendo aplicável à aprovação da renegociação Fertagus – cfr. n.º 1 e alínea a) do n.º 4 do artigo 7.º do referido diploma, conjugado com o n.º 3 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, na redação conferida pelo Decreto-Lei n.º 170/2019, de 4 de dezembro. À data da publicação do presente boletim, o referido Decreto-Lei n.º 170/2019 havia já cessado a sua vigência, por força da Resolução da Assembleia da República n.º 16/2020, de 6 de março, que repristina as normas por este revogadas.
  - (11) À data da elaboração do presente documento não se encontra ainda disponível a informação histórica relativamente ao Investimento acumulado da concessionária do Oceanário.
  - (12) A data de término da parceria ocorreu em agosto de 2019.
  - (13) A data de término da parceria ocorreu em maio de 2021.
  - (14) A data de término da parceria ocorreu em janeiro de 2022.

## Siglas

<i>Cfr.</i>	Conforme
EG Edifício	Entidade Gestora do Edifício
EG Estabelecimento	Entidade Gestora do Estabelecimento
EPC	Entidade Pública Contratante
ERS	Entidade Reguladora da Saúde
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IMT	IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
OE2021	Orçamento do Estado para 2021
PPP	Parceria Público-Privada
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIEV	Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos