



Parcerias Público-Privadas

Natureza dos Fluxos Financeiros, Investimento e Evolução da Procura, Riscos e Contingências e Previsão de Encargos Plurianuais

Informação de Suporte aos Boletins Trimestrais de 2022

UTAP

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

Conteúdos

Conteúdos	2
Índice de Quadros	3
Índice de Gráficos	4
1. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte.....	5
2. Investimento	7
3. Natureza dos fluxos financeiros.....	10
3.1 Setor Rodoviário	10
3.2 Setor Ferroviário.....	13
3.3 Setor Aeroportuário.....	15
3.4 Setor da Saúde.....	16
3.5 Setor Portuário	17
3.6 Oceanário	18
4. Evolução da procura 2021.....	19
4.1 Setor Rodoviário	19
4.2 Setor Ferroviário.....	21
4.3 Setor Aeroportuário.....	23
4.4 Setor da Saúde.....	24
4.5 Setor Portuário	26
4.6 Oceanário	27
5. Riscos e contingências 2021.....	28
6. Previsão de Encargos Plurianuais.....	41
7. Anexo	43
8. Siglas	45

Índice de Quadros

Quadro 1 – Dados da produção Hospitalar do Hospital de Cascais.....	24
Quadro 2 – Dados da produção Hospitalar de Loures	25
Quadro 3 – Dados da produção Hospitalar do Hospital de Vila Franca de Xira	25
Quadro 4 – Movimento de carga contentorizada nas PPP portuárias	26
Quadro 5 – Movimento de carga total nas PPP portuárias.....	26
Quadro 6 – Contingências das PPP do setor rodoviário em 31 de dezembro de 2021	29
Quadro 7 – Contingências das PPP do setor ferroviário em 31 de dezembro de 2021	32
Quadro 8 – Contingências das PPP do setor da Saúde em 31 de dezembro de 2021	34
Quadro 9 – Contingências das PPP do setor portuário em 31 de dezembro de 2021.....	38
Quadro 10 – Contingências das PPP do setor aeroportuário em 31 de dezembro de 2021.....	39
Quadro 11 – Contingência da PPP Oceanário em 31 de dezembro de 2021	39
Quadro 12 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP	42
Quadro 13 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2021, por setor	43

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro, por setor	6
Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados, por setor.....	7
Gráfico 3 – Investimentos dos parceiros privados (em valor) – repartição anual por setores	8
Gráfico 4 – Evolução do TMDA na RNA entre 2018 e 2021	19
Gráfico 5 – Evolução do TMDA na RNA entre 2011 e 2021	20
Gráfico 6 – Evolução da procura efetiva vs procura prevista no Caso Base do MST	22
Gráfico 7 – Evolução da procura Metro do Porto.....	22
Gráfico 8 – Número de passageiros transportados anualmente no período compreendido entre 2017 e 2021	23
Gráfico 9 – Evolução da Procura do Oceanário	27
Gráfico 10 – Previsão da evolução dos encargos líquidos plurianuais.....	42

1. Universo de PPP considerado para efeitos de reporte

O universo de PPP considerado para efeitos de reporte não sofreu qualquer alteração desde o início de 2021, continuando a incorporar 39 parcerias integradas nos setores rodoviário, ferroviário, aeroportuário, da saúde, portuário e o Oceanário, as quais se encontram identificadas em anexo ao presente documento.

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, merecem destaque os contratos de gestão relativos aos Estabelecimentos hospitalares de Braga, de Vila Franca de Xira e de Loures, cujos contratos chegaram já ao seu termo.

Relativamente ao Hospital de Braga, embora o prazo de vigência das obrigações de prestação de cuidados clínicos tenha terminado em agosto de 2019, momento em que a prestação dos serviços clínicos foi assumida por uma entidade pública empresarial, está ainda a decorrer o apuramento final da produção realizada, pelo que poderão ainda ocorrer fluxos financeiros.

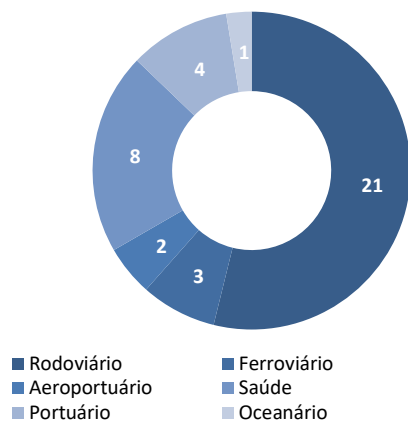
Quanto ao Hospital de Vila Franca de Xira, o contrato de gestão com a Entidade do Estabelecimento terminou em maio de 2021, momento em que a prestação dos serviços clínicos foi igualmente assumida por uma entidade pública empresarial, prevendo-se que, por idêntica razão, possam vir ainda a ocorrer fluxos financeiros.

No que concerne ao Hospital de Loures, o contrato de gestão terminou em janeiro de 2022, pelo que, no final de 2021, estavam ainda por ocorrer, tanto pagamentos por conta de produção acordada e por realizar, como, necessariamente, pagamentos de reconciliação em virtude do apuramento final da produção realizada, os quais poderão não ficar integralmente concretizados ao longo do ano 2022. Também neste caso a prestação dos serviços clínicos foi assumida, em janeiro de 2022, por uma entidade pública empresarial.

Pelas razões anteriormente mencionadas, essas PPP ainda são consideradas no universo das parcerias acompanhadas e reportadas pela UTAP no presente documento.

Gráfico 1 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro, por setor¹

Número de PPP



Fonte: UTAP

¹ Para uma informação mais detalhada, encontram-se disponíveis no *website* da UTAP os contratos das diferentes PPP e respectivos anexos (com exceção daqueles que os parceiros privados identificaram como contendo segredos comerciais/industriais, de acordo com a legislação aplicável).

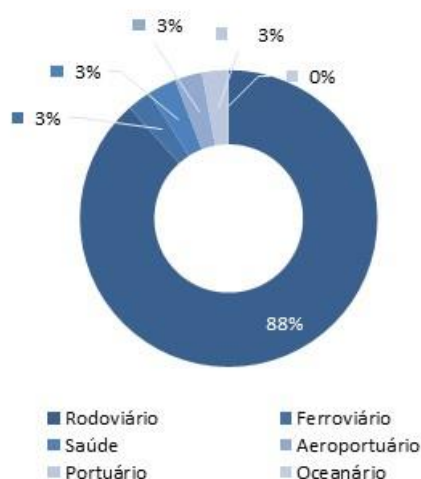
2. Investimento

O investimento acumulado realizado pelos parceiros privados no atual universo de PPP, entre 1998 e 2021, representa um valor na ordem dos 15 868 milhões de euros.

O setor rodoviário apresenta o maior peso no referido universo, seja em termos de número de parcerias ou de investimento acumulado (88%), 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 2021.

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:

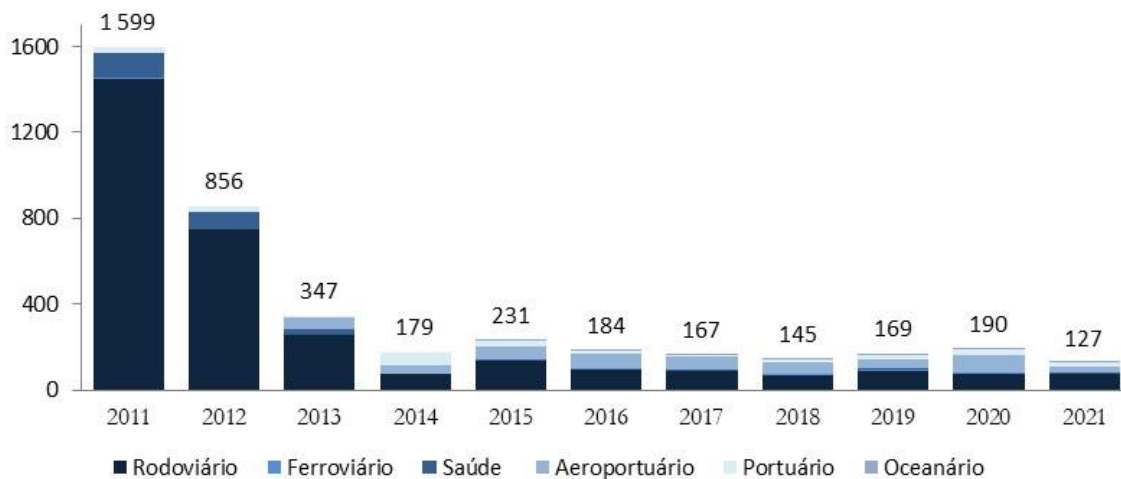
- (i) Ao facto de terem sido concluídos alguns dos projetos que se encontravam em curso, nomeadamente: em 2012, a subconcessão do Douro Interior; em 2013, a subconcessão Autoestrada Transmontana e o novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira; e, em 2014, a subconcessão do Pinhal Interior;
- (ii) 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, consequentemente, dos encargos a elas associados; e

- (iii) Ao facto de os contratos que vieram a ser adicionados ao universo de PPP da UTAP, caracterizarem-se por um reduzido nível de investimento² ou a sua fase de investimento ter ocorrido em momento anterior ao período em apreço³.

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 2021, com a conclusão das mencionadas obras, o valor do investimento reduziu-se para valores que se têm mantido razoavelmente 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 concedente⁴.

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.

Nota: Os valores de investimento reportados para o período compreendido entre 2015 e 2020 sofreram alterações face aos anteriormente reportados devido à inclusão do investimento realizado no Oceanário.

No que respeita ao investimento realizado em 2021, aproximadamente 127 milhões de euros, é de salientar que 60% do montante registado refere-se ao setor rodoviário maioritariamente à

² No caso da Subconcessão do Metro do Porto

³ Nos casos dos contratos do setor aeroportuário e do setor portuário

⁴ A este respeito, poderão ser consultados os boletins trimestrais publicados no [website da UTAP](#), nos quais se reporta, entre outros, os encargos públicos com grandes reparações de pavimento.

Concessão Brisa (60%) tendo sido realizadas essencialmente obras de alargamento e de reposição de pavimentos, dos quais cerca de 24,1 milhões de euros são referente a grandes reparações, relacionadas com i) repavimentação na A1, A2, A6 e A12; ii) reabilitação de viadutos na A2 e A3 e iii) estabilização de taludes na A1, A2, A3, A4, A5 e A9.

Relativamente ao setor aeroportuário, este representou cerca de 20% do investimento, sendo o restante relativo ao setor portuário (14%), saúde (4%), ferroviário (2%) e Oceanário (menos de 1%).

3. Natureza dos 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 Português⁵ e por 7 subconcessões diretamente 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 vigor⁶, 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 remuneratório baseado nas receitas de portagem cobradas diretamente pelas

⁵ Onde se incluem 7 Ex-SCUT e 7 autoestradas originalmente de portagem real.

⁶ Nove dos quais alterados na sequência de processos negociais terminados em 2015.

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 neste âmbito os pagamentos 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 mesmo⁷ e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

⁷ 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)⁸, assenta a sua remuneração, nas receitas comerciais decorrentes da venda de títulos de transporte, assim como 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. Adicionalmente, encontram-se contratualmente previstas comparticipações do concedente 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 é essencialmente constituída por uma componente fixa (cujo montante se encontra definido contratualmente) e por uma componente variável (em função do número de quilómetros realizados em serviço comercial e em atividades de ensaio)⁹.

⁸ 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.

⁹ 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.

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 têm assumido 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.

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 construção e manutenção da infraestrutura do hospital e outro destinado à prestação dos serviços clínicos.

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

- Entidade Gestora do Estabelecimento (EGEst): os encargos do setor público (e, por inerência, a remuneração da EGEst) 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); e
- Entidade Gestora do Edifício (EGEd): os encargos do setor público (e, bem assim, a remuneração da EGEd) 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 EGEd no âmbito do definido contratualmente, quer pelas receitas relativas ao mecanismo de partilha (entre EGEd e EPC) das receitas de terceiros relacionadas com a exploração de parques de estacionamento e/ou zonas comerciais.

3.5 Setor Portuário

No caso do setor portuário, as parcerias objeto de análise da UTAP correspondem 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 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

O contrato de concessão do Oceanário foi celebrado entre o Estado Português e a Oceanário de Lisboa S.A., a 9 de junho de 2015.

Os fluxos financeiros associados a esta parceria são relativos aos pagamentos efetuados pela concessionária tendo por base o estabelecido no contrato em vigor, os quais se decompõem numa componente fixa, que é paga mensalmente e em prestações iguais (atualizada anualmente tendo por base o IPC, incluindo habitação), e numa componente variável sobre as receitas decorrentes da atividade de exploração da concessionária.

Importa também referir que, nos termos dos contratos de concessão atualmente em vigor, a remuneração da concessionária assenta na receita de bilhética e receitas auferidas decorrente da exploração das atividades comerciais relacionadas com as atividades de exploração concessionadas.

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. Evolução da procura 2021

4.1 Setor Rodoviário

De acordo com os dados disponibilizados pelo IMT, o tráfego médio diário anual (TMDA) registado em 2021 na Rede Nacional de Autoestradas (RNA), ascendeu a cerca de 17.354 veículos, representando um crescimento de, aproximadamente, 13,5% face ao ano anterior.

Embora em 2021 se tenha verificado uma recuperação face a 2020, neste ano não se atingiu ainda o volume de tráfego registado no último ano pré pandemia (2019), tendo ficado 12,3% abaixo dessa referência.

No Gráfico 4 seguinte, apresenta-se o tráfego médio diário mensal registado, nos últimos quatro anos, na RNA, através do qual se torna possível observar o perfil sazonal que caracteriza a procura deste setor.

Gráfico 4 – Evolução do TMDA na RNA entre 2018 e 2021

Valores em veículos/dia



Fonte: IMT - Relatórios de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas (1.º, 2.º, 3.º e 4.º trimestres de 2018, 2019, 2020 e 2021).

Relativamente à evolução do volume de tráfego ao longo do período compreendido entre 2011 e 2021, verificou-se a existência de três momentos distintos: (i) 2011-2013, com um decréscimo acentuado do tráfego, (ii) 2014-2019, com um incremento progressivo dos níveis de tráfego, e (iii) um período fortemente marcado pela pandemia Covid-19, com redução de tráfego a partir de março de 2020 e recuperação, para valores pré-pandemia, a partir do segundo semestre de 2021.

A queda do tráfego, verificada em 2011 e 2013, poderá explicar-se, não só pela conjuntura económica adversa que o país então vivia, mas também pelo impacto da introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem nas 7 Ex-SCUT, de uma forma faseada entre 2010 e

2011¹⁰. Não pode, contudo, associar-se a quebra de tráfego em exclusivo ao referido início da cobrança de taxas de portagem, dado que a quebra não ocorreu apenas nessas Ex-SCUT, tendo sido generalizada e contínua na restante rede rodoviária.

Apresenta-se, no *Gráfico 5* seguinte, a evolução do TMDA registado na RNA ao longo do período compreendido entre 2011 e 2021.

Gráfico 5 – Evolução do TMDA na RNA entre 2011 e 2021

Valores em veículos/dia



Fonte: IMT - Relatórios de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas (1.º, 2.º, 3.º e 4.º trimestres de 2011 a 2021).

¹⁰ No caso das concessões da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral, a introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem ocorreu em outubro de 2010, enquanto nas restantes 4 Ex-SCUT (Beira Interior, Beiras Litoral e Alta, Interior Norte e Algarve) essa cobrança só se iniciou no final do ano de 2011.

4.2 Setor Ferroviário

Não obstante a análise individual a cada uma das parcerias apresentada no presente capítulo, é de destacar que a pandemia da doença Covid-19, bem como as respetivas medidas restritivas da circulação, impactaram negativamente a procura em cada uma das parcerias em análise, tanto em 2021 como em 2020.

No que respeita à procura da Fertagus, é de notar que, com a implementação do PART, em 2019, houve uma alteração estrutural do sistema de transporte público de passageiros na área metropolitana de Lisboa e deixou de ser possível medir a procura através de passageiros transportados (PT) e passageiros-quilómetros (PK). Esta situação decorre do facto de já não se dispor de matrizes de origem-destino e de as validações dos títulos no sistema de bilhética não traduzirem com rigor os clientes da Fertagus, mas sim os clientes do sistema que validaram nos validadores da Fertagus. Não obstante, tendo por base as estimativas obtidas pelo IMT e pela subconcessionária, em 2021 viajaram na Fertagus cerca de 16,2 milhões de passageiros, representando um crescimento de 5,8% face ao valor registado no ano anterior¹¹. Em termos de passageiros.km, foi estimado um incremento na ordem dos 9,7% (passando de 351 milhões pass.km para 385 milhões pass.km).

Por sua vez, a procura verificada no MST ascendeu, segundo o IMT, a cerca de 32,2 milhões de passageiros.km, representando um crescimento de aproximadamente 13,5% face ao ano anterior. Depois da quebra na procura, registada em 2012 e 2013, assistiu-se, de 2014 a 2019, a uma tendência de recuperação da procura, algo que se inverteu novamente em 2020 e 2021 resultado da pandemia da doença Covid-19.

De salientar que, embora em 2021 se tenha verificado um incremento face ao ano anterior, o valor de 2021 está ainda 16,1% abaixo do último ano pré pandemia (2019), o qual beneficiou, não só de um contexto económico favorável, como da introdução do PART.

Tal como evidenciado no *Gráfico 6* seguinte, a procura real do MST tem-se mantido significativamente abaixo do valor previsto no contrato de concessão, tendo originado o pagamento recorrente de compensações do Estado à concessionária.

¹¹ Em ambos os anos foi utilizada como metodologia, no caso dos PT, a aplicação da percentagem de 75% sobre as validações do sistema de bilhética, na medida em que foi essa percentagem, em média, apurada pela AML para efeitos do mesmo cálculo. Para o apuramento dos PKT de 2021 e 2020 foi utilizado o valor de PT apurado através dos 75% das validações.

Gráfico 6 – Evolução da procura efetiva vs procura prevista no Caso Base do MST

Valores em milhares de passageiros.km

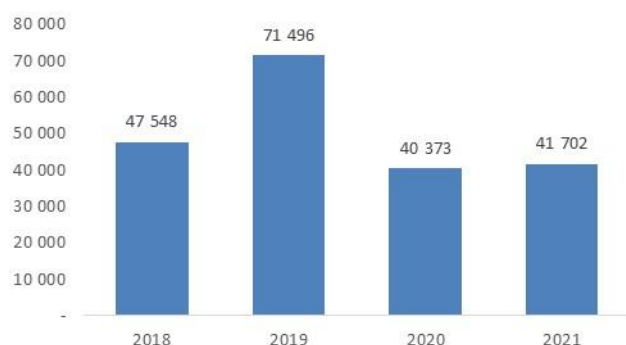


Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo IMT.

A Viaporto, começou a exploração do Metro do Porto no início de abril de 2018 e reportou, entre essa data e o final de dezembro desse ano, 47,5 milhões de passageiros¹², valor que aumentou para 71,5 milhões de passageiros em 2019, em parte justificado pelo ano completo de atividade. O ano de 2020, consequência da pandemia da doença Covid-19, teve uma diminuição de cerca de 43,5% face ao ano anterior, tendo o número de validações ascendido a aproximadamente 40,4 milhões de validações. Em 2021 o número de validações ascendeu a 41,7 milhões, mostrando um ligeiro aumento face ao ano anterior (3,3%).

Gráfico 7 – Evolução da procura Metro do Porto

Valores em milhares de validações



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

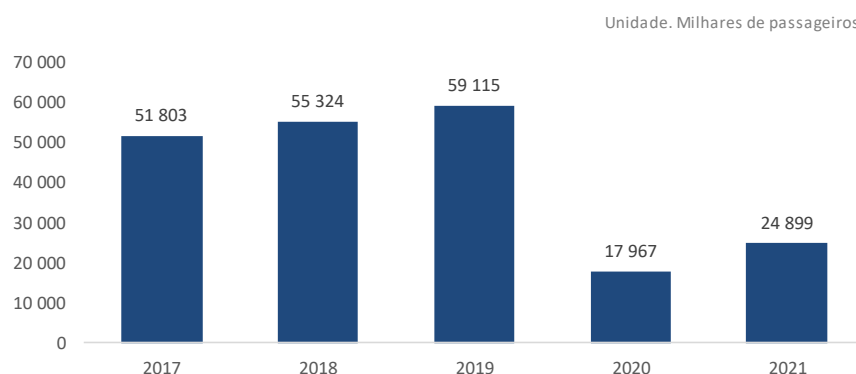
¹² Medidos pelo número de validações efetuado.

4.3 Setor Aeroportuário

A ANA tem como principal atividade a gestão das infraestruturas aeroportuárias, na qual se insere o serviço de aeronaves, passageiros e carga nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e no Terminal Civil de Beja, em Portugal Continental, nos aeroportos de Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores, na Região Autónoma dos Açores, e nos aeroportos da Madeira e de Porto Santo, na Região Autónoma da Madeira.

De acordo com os dados disponibilizados pelo Ministério das Infraestruturas e Habitação, em 2021 passaram pelos aeroportos da rede ANA cerca de 24,9 milhões de passageiros, representando um crescimento de 38,6% face ao valor registado no ano anterior (18,0 milhões de passageiros), conforme gráfico 8 seguinte. Embora em 2021 se tenha verificado um aumento do nível da procura face ao ano anterior, o ano de 2021, à semelhança de 2020, foi fortemente influenciado pela ocorrência da pandemia da doença Covid-19, que veio alterar necessidades e comportamentos de mobilidade das pessoas. Se compararmos o ano de 2021 com o último ano antes da pandemia, verificamos que face a 2019 verificou-se um decréscimo de 58%.

Gráfico 8 – Número de passageiros transportados anualmente no período compreendido entre 2017 e 2021



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo Ministério das Infraestruturas e Habitação.

4.4 Setor da Saúde

A evolução da procura no setor da saúde contempla as parcerias com as EGEst, que em 2021 abrangiam 3 unidades hospitalares. De ressaltar que, como já referido anteriormente, a EGEst Braga, em virtude da conclusão, em 2019, da prestação dos serviços clínicos, está excluída desta análise e que a EGEst Vila Franca de Xira apenas contempla os dados de produção até maio de 2021, dado esta parceria ter terminado nesta data.

Importa ainda referir que, no caso das parcerias do setor da saúde, os dados relativos à atividade registada em cada uma das unidades hospitalares são disponibilizados pelas entidades gestoras dos respetivos contratos, tratando-se de informação provisória que será objeto de validação, no âmbito do respetivo processo de reconciliação, a efetuar posteriormente pelas entidades públicas gestoras dos contratos.

No Hospital de Cascais, verificou-se um crescimento em todas as linhas de atividade, sendo de destacar o crescimento nas consultas externas (27%), seguido do atendimento de urgência (14%). Quanto ao número de doentes equivalentes, verificou-se um crescimento de 15% com maior impacto na atividade cirúrgica de ambulatório (conforme quadro seguinte). Este aumento generalizado é justificado pelo alívio das medidas de combate à pandemia Covid-19 e, consequentemente, o aumento da atividade programada nos hospitais. De referir, ainda, o aumento na produção global face aos valores verificados em 2019, com um especial contributo do volume de cirurgias de ambulatório (+38%, em doentes equivalentes), mas também de consultas externas (+16%, em número de consultas).

Quadro 1 – Dados da produção Hospitalar do Hospital de Cascais

	2021	2020	2019	Δ 2021/ 2020
Doentes equivalentes	22 003	19 069	20 931	15%
Internamento Cirúrgico	3 808	3 618	4 167	5%
Internamento Médico	8 759	8 612	9 918	2%
Cirurgia de Ambulatório	9 436	6 839	6 846	38%
Consulta Externa	184 904	146 083	159 588	27%
Urgência (atendimentos)	115 582	100 949	151 779	14%
Hospital de Dia	9 376	8 749	8 288	7%

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

Notas: (i) Inclui dados de Produção Efetiva (reportada pela EGEst como elegível) sendo que esta informação é provisória e será objeto de validação, no âmbito do respetivo processo de reconciliação, a efetuar posteriormente pelas entidades.

(ii) Os dados referentes a 2020 foram atualizados de acordo com a última informação recebida.

No que respeita ao Hospital de Loures destaca-se o crescimento da atividade ao nível das consultas externas (10%) e do atendimento da urgência (10%). Este aumento é justificado pelo alívio das medidas de combate à pandemia Covid-19 e consequente aumento da atividade programada nos hospitais.

Quadro 2 – Dados da produção Hospitalar de Loures

	2021	2020	2019	Δ 2021/ 2020
Doentes equivalentes	n.d.	37 817	43 867	n.a.
Internamento Cirúrgico	n.d.	5 583	7 353	n.a.
Internamento Médico	n.d.	11 483	12 852	n.a.
Cirurgia de Ambulatório	n.d.	8 607	9 539	n.a.
Ambulatório Médico	n.d.	12 144	14 123	n.a.
Consulta Externa	260 071	236 202	284 185	10%
Urgência (atendimentos)	124 380	113 487	186 726	10%
Hospital de Dia	15 250	12 375	15 224	23%

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

Notas (i) Inclui dados de Produção Efetiva (reportada pela EGEst como elegível) sendo que esta informação é provisória e será objeto de validação, no âmbito do respetivo processo de reconciliação, a efetuar posteriormente pelas entidades.

(ii) Os dados referentes a 2020 foram atualizados de acordo com a última informação recebida.

No que concerne ao Hospital de Vila Franca de Xira, os dados para 2021 respeitam somente aos primeiros 5 meses do ano, uma vez que a prestação de serviços terminou em maio de 2021, não tendo sido efetuada uma análise de variações.

Quadro 3 – Dados da produção Hospitalar do Hospital de Vila Franca de Xira

	2021	2020	2019
Doentes equivalentes	10 902	25 629	29 492
Internamento Cirúrgico	1 532	4 010	4 840
Internamento Médico	4 025	9 915	10 987
Cirurgia de Ambulatório	3 280	6 085	7 344
Ambulatório Médico	2 065	5 620	6 321
Consulta Externa	61 350	133 793	160 978
Urgência (atendimentos)	31 582	86 329	127 032
Hospital de Dia	1 639	3 091	4 358

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

Notas (i) Inclui dados de Produção Efetiva (reportada pela EGEst como elegível) sendo que esta informação é provisória e será objeto de validação, no âmbito do respetivo processo de reconciliação, a efetuar posteriormente pelas entidades.

(ii) Os dados referentes a 2020 foram atualizados de acordo com a última informação recebida.

(iii) Os dados referentes a 2021 dizem respeito ao período compreendido entre janeiro e maio de 2021.

4.5 Setor Portuário

De acordo com os dados disponibilizados pelas respectivas Administrações Portuárias, o volume total de carga contentorizada movimentada durante o ano de 2021 registou, face ao ano anterior, um aumento de 10%, e em termos de toneladas movimentadas um incremento de 11%.

Quadro 4 – Movimento de carga contentorizada nas PPP portuárias

Valores em TEU

PPP Portuárias	2021	2020	2019	Δ AC 2021/ AC 2020
Porto de Douro e Leixões	717 954	703 940	683 312	2%
Terminal de Contentores de Leixões	717 954	703 940	683 312	2%
Porto de Lisboa	100 611	79 319	141 219	27%
Terminal de Contentores de Alcântara	100 611	79 319	141 219	27%
Porto de Sines	1 824 059	1 611 964	1 423 212	13%
Terminal de Contentores de Sines XXI	1 824 059	1 611 964	1 423 212	13%
TOTAL	2 642 624	2 395 223	2 247 743	10%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias.

Quadro 5 – Movimento de carga total nas PPP portuárias

Valores em toneladas

PPP Portuárias	2021	2020	2019	Δ AC 2021/ AC 2020
Porto de Douro e Leixões	10 701 627	10 010 461	10 246 973	7%
Terminal de Contentores de Leixões	7 112 060	7 003 299	6 783 588	2%
Terminal de Carga a Granel de Leixões	3 589 566	3 007 162	3 463 386	19%
Porto de Lisboa	1 241 199	774 033	1 492 923	60%
Terminal de Contentores de Alcântara	1 241 199	774 033	1 492 923	60%
Porto de Sines	22 026 750	19 940 808	17 134 379	10%
Terminal de Contentores de Sines XXI	22 026 750	19 940 808	17 134 379	10%
TOTAL	33 969 576	30 725 302	28 874 275	11%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias.

As quantidades de carga movimentada são apresentadas em unidades de medida de peso, métrica que nem sempre releva para efeito da componente variável a pagar pelos concessionários às Administrações Portuárias, isto é, a movimentação de contentores é taxada por contentor movimentado, não pelo seu respetivo peso.

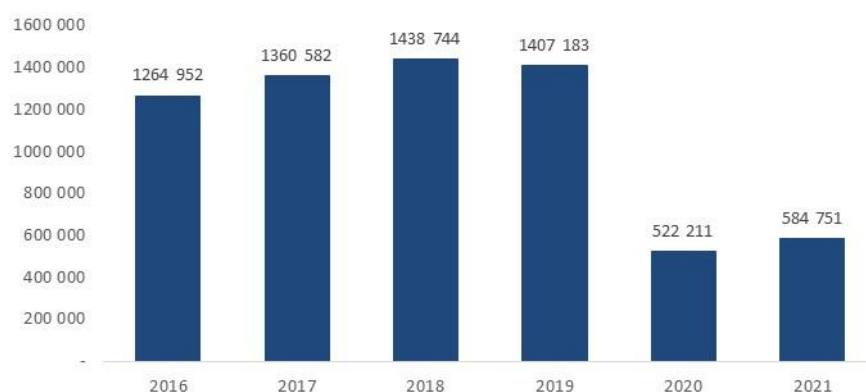
4.6 Oceanário

Tendo em conta que as receitas do Estado incorporam uma componente variável apurada em função das receitas da concessionária, o número de visitantes do Oceanário também influencia as receitas arrecadadas pelo setor público.

À semelhança de outros setores, os anos de 2020 e 2021 foram fortemente afetados pelo impacto da pandemia da doença Covid-19. Não obstante, em 2021, verificou-se um aumento de 12% face a 2020, apesar de o número de visitantes ter ficado ainda 58% abaixo da procura registada em 2019.

Gráfico 9 – Evolução da Procura do Oceanário

Valores de número de visitantes



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

5. Riscos e contingências 2021¹³

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, podem ocorrer eventos suscetíveis de gerar, nos termos legal ou contratualmente previstos, direitos do parceiro privado à compensação, indemnização ou reposição do equilíbrio financeiro do respetivo contrato, consoante o caso, o que por vezes redunda 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, em tabelas, os litígios em curso e pretensões compensatórias já formuladas e pendentes de resolução definitiva na data de 31 de dezembro de 2021, por referência aos contratos objeto de acompanhamento e reporte pela UTAP, 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. Em complemento, é tecida uma descrição sucinta (por setor) a seguir desta(s) tabela(s) de litígios, com o objetivo de facilitar a compreensão das diferenças entre o valor de contingências reportado com referência a 31 de dezembro de 2020¹⁴ e aquele registado a 31 de dezembro de 2021.

Em todo o caso, importa frisar que 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.

Isto dito, mas sem prejuízo dos desenvolvimentos constantes dos pontos subsequentes, refira-se que, no plano geral, a continuação da pandemia da doença Covid-19 no ano de 2021 constitui um fator com relevância transversal no que respeita aos riscos e contingências expectáveis na execução das PPP.

Neste contexto, é também de realçar a aprovação 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, continua a produzir efeitos 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.

Entre outros aspetos relevantes previstos neste decreto-lei, destaca-se o estabelecimento de um regime excecional e temporário aplicável, entre outros, aos contratos de PPP, através do qual são suspensas as cláusulas contratuais e disposições normativas que preveem o direito a REF ou a compensação por quebras de utilização, não podendo os contraentes privados delas valer-se por factos ocorridos durante o período de 3 de abril de 2020 até ao termo da vigência

¹³ Informação com referência a 31.12.2021, atualizado anualmente. A evolução dos factos relevantes, conhecidos pela UTAP, referentes aos litígios e contingências relatadas no presente Capítulo, é atualizada em cada um dos boletins trimestrais, particularmente no capítulo designado “Factos relevantes”.

¹⁴ Consultável em: https://www.utap.gov.pt/Publicacoes_utap/PPP%20-%20Informa%C3%A7%C3%A3o%20de%20suporte.pdf.

do estado de emergência. Fora dessa suspensão, nos contratos em que se preveja expressamente o direito do parceiro privado a ser compensado por quebras de utilização ou em que a ocorrência de uma pandemia constitua fundamento passível de originar a REF, tal compensação ou REF só pode ser realizada através da prorrogação do prazo de execução das prestações ou da vigência do contrato, não dando lugar, independentemente de disposição legal ou estipulação contratual, a revisão de preços ou assunção, por parte do parceiro público, de um dever de prestar à contraparte.

Setor Rodoviário

Quadro 6 – Contingências das PPP do setor rodoviário em 31 de dezembro de 2021

CONTRATOS DE CONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante (M€)	Ponto de situação
Douro Litoral (AEDL)	Ação arbitral; 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 a REF. Em março de 2017 foi proferido Acórdão quanto ao valor do REF, fixando-o em 4.259.818,03 €. O Estado pediu a anulação parcial do acórdão.
Lusoponte	Ação arbitral; reposição do equilíbrio financeiro	2017	Cobrança das taxas SIEV.	0 ¹⁵	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, sendo que, em cumprimento da força vinculativa da decisão arbitral objeto da anulação, o Estado já pagou (provisoriamente) o valor condenado à concessionária.
Lusoponte	Ação arbitral; pretensão compensatória	2020	Recusa de operação de refinanciamento.	10,4	Processo arbitral em curso.
Beira Interior / Scutvias	Procedimento negocial nos termos do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio;	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	-	Comissão de negociação constituída por despacho de 29 de setembro de 2020, cujo mandato foi alargado através do despacho n.º 11225/2021, de 5 de novembro, do Coordenador da UTAP.

¹⁵ O valor peticionado ascendeu a 0,7 milhões de euros. Não obstante, uma vez que o valor fixado no acórdão arbitral condenatório já se encontra pago (provisoriamente) pelo Estado, esta vicissitude reduz, do ponto de vista financeiro, o valor da responsabilidade contingente em causa.

	reposição do equilíbrio financeiro		dezembro, aos quais se acrescentam, supervenientemente, os impactos resultantes da aplicação ao contrato da Resolução de Conselho de Ministros n.º 93/2020, de 4 de novembro, da Portaria n.º 309-B/2020, de 31 de dezembro, da Lei n.º 75-B/2021, de 31 de dezembro, da Resolução do Conselho de Ministros n.º 80/2021, de 28 de junho, e da Portaria n.º 138-D/2021, de 30 de junho.		
Concessões			Subtotal (quantificado)	14,7	

CONTRATOS DE SUBCONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante (M€)	Ponto de situação
Litoral Oeste (AELO)	Procedimento negocial nos termos do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio; REF	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; indemnização aos bancos financiadores	2019	Recusa de visto do Tribunal de Contas.	43	Ação judicial em curso.
Algarve Litoral (RAL)	Ação arbitral (processos principal e cautelar); pretensão compensatória	2019	Rescisão do contrato de subconcessão por motivo imputável à subconcedente.	396,1 ¹⁶	Ação arbitral (processo principal) em curso. No âmbito do processo cautelar associado, o Tribunal Arbitral condenou o IP a pagar à subconcessionária, a título provisório, um montante de cerca de 30 M€, acrescido de um valor mensal de cerca de 1M € até à decisão da causa principal.

¹⁶ O valor peticionado ascendeu a 445 milhões de euros. Não obstante, uma vez que, em 2021, o parceiro público já procedeu ao pagamento (provisório) de 48,9 milhões de euros, no âmbito da execução da referida decisão arbitral cautelar, esta vicissitude reduz, do ponto de vista financeiro, o valor da responsabilidade contingente em causa para 396,1 milhões de euros.

					A IP pediu a anulação parcial da decisão cautelar.
Subconcessões			Subtotal (quantificado)	439,9	

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

No final de 2021, o montante total de contingências estimadas com fundamento em pedidos apresentados e em condenações não transitadas em julgado nas PPP rodoviárias ascende a 454,6 milhões de euros¹⁷, valor inferior em 184,2 milhões de euros (-28,8%) ao apresentado no final do ano anterior (638,8 milhões de euros).

Considerando os dados registados no quadro *supra*, e comparando-os com o ponto de situação com referência a 31 de dezembro de 2020, verifica-se que este decréscimo do valor de contingências se deve à conjugação dos efeitos impactos resultantes da ocorrência dos seguintes eventos ou vicissitudes:

- i) Na sequência da ocorrência de várias vicissitudes processuais, o litígio entre a Lusoponte e o Estado que tem como causa o indeferimento pelo Estado do pedido da Lusoponte de aprovação de uma operação de refinanciamento (o qual foi originalmente quantificado em cerca de 1 milhão de euros no ano de 2020), evoluiu-se para uma ação arbitral intentada em 2021, através da qual a Lusoponte pede, entre outras, a condenação do Estado no pagamento de uma indemnização à Lusoponte em valor não inferior a 10,4 milhões de euros, acrescidos dos juros de mora à taxa legal aplicável;
- ii) Relativamente ao outro processo arbitral instaurado pela Lusoponte – que está relacionado com a cobrança das taxas SIEV –, o Estado pagou (provisoriamente) o valor condenado pelo tribunal, pelo que esta contingência (que era quantificada no valor de 0,7 milhões de euros) está reduzida para zero, conforme referido na tabela *supra*;
- iii) No âmbito do processo cautelar associado à ação principal proposta em 2019 pela Rotas do Algarve Litoral, S.A., que 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 pelo Tribunal de Contas em agosto de 2018), foi proferida em 2021 a decisão arbitral que condenou a IP a pagar, provisoriamente, à subconcessionária:
 - a) A importância de cerca de 30 milhões de euros, por conta de trabalhos já realizados pela subconcessionária; e

¹⁷ Cabe esclarecer que o valor indicado já considera os pagamentos efetuados em 2021 (a título provisório) pelos parceiros públicos a que se referem as duas notas anteriores.

- b) O valor mensal de aproximadamente 1,2 milhões de euros, até decorrerem quarenta e cinco dias sobre a notificação da decisão cautelar e, depois e até à decisão da causa principal ou até à superveniência de facto que juridicamente lhe deva por termo, mensalmente, a quantia de 1,3 milhões de euros¹⁸.

Uma vez que o parceiro público procedeu, ainda durante o ano de 2021 ao pagamento de uma parte do valor total condenado – apesar de já ter intentado uma ação de anulação da decisão cautelar arbitral suprarreferida - o valor de contingência quantificado originalmente em 445 milhões de euros, está reduzido para 396,1 milhões de euros.

- iv) Em 2021, foi aprovado e celebrado o acordo alcançado entre o Estado e a subconcessionária Baixo Tejo no âmbito da negociação conduzida pela comissão de negociação constituída pela UTAP em 2019, nos termos do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, com vista a analisar e negociar o pedido de REF do contrato de subconcessão Baixo Tejo com fundamento na impossibilidade de construção da ER-377 (incluindo Avenida do Mar). A resolução consensual do litígio em apreço justifica, por isso, a retirada da tabela *supra* a menção a esta contingência e ao valor originalmente associado (144 milhões de euros).

Setor Ferroviário

Quadro 7 – Contingências das PPP do setor ferroviário em 31 de dezembro de 2021

CONTRATOS					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante (M€)	Ponto de situação
ELOS	Ação executiva	2018	Acórdão arbitral condenatório proferido em 2016; recusa do Estado ao pagamento voluntário do valor condenado ¹⁹ .	192	A ação executiva em apreço ainda está pendente. A causa da ação executiva reside na decisão arbitral proferida em 2016 que condenou o Estado Português no pagamento à ELOS de uma indemnização no valor de aproximadamente 150 milhões de euros, acrescidos de juros, em virtude da recusa de visto por parte do Tribunal de Contas ao contrato. O Estado pediu anulação do acórdão arbitral, estando este processo judicial ainda em curso.

¹⁸ De referir que aos valores acrescem o IVA devido nos termos legais.

¹⁹ Com vista a facilitar a compreensão deste litígio, refira-se que, em 2016, foi proferido o acórdão arbitral 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 pelo 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. No final de 2021, ainda está pendente este litígio, estando em curso as seguintes ações instauradas na sequência da prolação do acórdão de 2016 suprarreferido:

a) Ação de anulação intentada pelo Estado que tem como objeto o acórdão arbitral de 2016;

b) Ação executiva intentada pela ELOS em 2018 que visa obter, junto do Tribunal Administrativo de Círculo de Lisboa, o pagamento coercivo pelo Estado do valor condenado na decisão arbitral suprarreferida. O valor desta ação ascende a cerca de 192 milhões de euros, acrescidos de juros, tendo o Estado apresentado oposição à ação.

MTS	Reposição do equilíbrio financeiro	2021	Perda da receita por causa da pandemia	-	Em apreciação pelo parceiro público e ainda sem qualquer reconhecimento dos fundamentos e procedência da pretensão do parceiro privado. O pedido consiste na prorrogação do prazo (sem quantificação ainda), nos termos do Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril.
Fertagus	Reposição do equilíbrio financeiro	2021	Aplicação pelo parceiro público do DL 19-A/2020, de 30 de abril, ao acerto previsto na cláusula 8ª-A do contrato de concessão.	-	Em apreciação pelo parceiro público e ainda sem qualquer reconhecimento dos fundamentos e procedência da pretensão do parceiro privado.
Metro do Porto	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Aumento dos custos em matéria de segurança	2,0	Em apreciação pelo parceiro público e ainda sem qualquer reconhecimento dos fundamentos e procedência da pretensão do parceiro privado.
	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Aumento dos custos em matéria de limpeza	0,9	Em apreciação pelo parceiro público e ainda sem qualquer reconhecimento dos fundamentos e procedência da pretensão do parceiro privado.
			Subtotal (quantificado)	194,9	

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

No que diz respeito aos riscos e contingências no setor ferroviário, a diferença registada ao nível do valor total de contingências (no valor de 2 milhões de euros), em face do ponto de situação referente a 31 de dezembro de 2020, resulta da análise das informações atualizadas recolhidas em 2021 acerca dos pedidos de REF apresentados pela subconcessionária da Subconcessão do Metro do Porto, com fundamento no alegado aumento dos custos em matéria de segurança e limpeza. Segundo estas informações, o valor atualizado dos pedidos em causa totaliza cerca de 2,9 milhões de euros.

Mesmo que não contribua para a evolução do valor de contingências, importa mencionar que, relativamente à concessão do Metro Sul do Tejo, a concessionária submeteu, no segundo trimestre de 2021, um pedido de prorrogação do prazo da concessão (sem petição de valor pecuniário), nos termos do Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril, com fundamento no facto alegado de a aplicação do referido decreto-lei pela concedente determinar uma perda significativa das receitas da concessionária. Por seu turno, quanto à Concessão do Eixo Ferroviário Norte-Sul, a Concessionária (Fertagus) submeteu um pedido de REF, com a alegação de que, devido à aplicação pelo parceiro público do Decreto-Lei n.º 19-A/2020 ao acerto previsto na cláusula 8.ª-A do contrato de concessão, resultam reduções aos montantes contratualmente devidos à Concessionária.

Setor da Saúde
Quadro 8 – Contingências das PPP do setor da Saúde em 31 de dezembro de 2021

CONTRATOS					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante (M€)	Ponto de situação
Hospital de Braga	Ação arbitral; reposição do equilíbrio financeiro	2020	Pagamento dos 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	Ação arbitral em curso.
Hospital de Cascais	Procedimento extrajudicial; 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.	-	Conclusão da mediação sem acordo.
Hospital de Cascais	Ação arbitral; responsabilida de financeira	2020	Formação de médicos internos.	9,3	O Tribunal Arbitral julgou improcedentes os pedidos formulados pela EGEst. Está em curso a ação de anulação da referida decisão arbitral, proposta pela EGEst.
Hospital de Cascais	Ação arbitral; reposição do equilíbrio financeiro	2020	Responsabilidade financeira quanto à dispensa de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar a utentes beneficiários de subsistemas públicos.	2,0 ²⁰	Constituição do tribunal arbitral em curso.
Hospital de Cascais	Procedimento extrajudicial; reposição do equilíbrio financeiro	2021	Encargos com reorganização da resposta dos cuidados de saúde na atual situação pandémica	-	Em preparação a mediação junto da ERS.
Hospital de Loures	Ação arbitral; responsabilida de financeira	2019	Encargos decorrentes das prestações de saúde em matéria de VIH/SIDA.	4 ²¹	O Tribunal Arbitral condenou o Estado a pagar à EGEst o montante de cerca de 18 milhões de euros (como remuneração do tratamento de doentes com VIH Sida nos anos de 2012 a 2019 inclusive) e um valor a liquidar em execução (e,

²⁰ Este valor refere-se ao período entre o início da execução do contrato e 30.06.2021.

²¹ O valor peticionado ascendeu a 22,3 milhões de euros. Não obstante, uma vez que, em 2021, o parceiro público já procedeu ao pagamento (provisório) de 18,3 milhões de euros, no âmbito da execução da referida decisão arbitral, esta vicissitude reduz, do ponto de vista financeiro, o valor da responsabilidade contingente em causa para 4 milhões de euros.

					relativamente aos anos posteriores a 2019). Desconformando-se com a decisão, o Estado interpôs recurso de revista para o STA e intentou uma ação de anulação da decisão arbitral junto do TCAS.
Hospital de Loures	Ação arbitral; interpretação e execução do contrato	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	O Tribunal Arbitral julgou improcedentes os pedidos formulados pela EGEst, com exceção do pedido de reconhecimento de que a não apresentação pela EGEst, com os relatórios trimestrais de atividades a que se refere o n.º 4 da cláusula 18.ª do contrato, de relatórios justificativos de desvios quanto aos parâmetros de desempenho de resultado com base anual, não constitui incumprimento. Está a decorrer o prazo para o trânsito em julgado da decisão.
Hospital de Loures	Procedimento extrajudicial; reposição do equilíbrio financeiro	2021	Encargos com medicamentos dispensados para tratamento da Hepatite C (desde 2018)	1,1	Pedido não reconhecido pela ARSLVT.
Hospital de Loures	Procedimento extrajudicial; reposição do equilíbrio financeiro	2021	Impactos causados pela pandemia da doença Covid-19	26,4	Pedido em análise pela ARSLVT e ainda sem qualquer reconhecimento dos fundamentos e procedência da pretensão do parceiro privado.
Hospital de Loures	Procedimento extrajudicial; reposição do equilíbrio financeiro	2021	Cedência gratuita em ambulatório hospitalar dos medicamentos antipsicóticos simples, determinada pelo Despacho n.º 5609/2021 do gabinete do SEAS.	-	Pedido em análise pela ARSLVT e ainda sem qualquer reconhecimento dos fundamentos e procedência da pretensão do parceiro privado.
Hospital de Vila Franca de Xira	Ação arbitral; responsabilida de financeira	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	1,7	Ação arbitral em curso.
Hospital de Vila Franca de Xira	Procedimento extrajudicial; interpretação e	2020	Divergência quanto à determinação dos procedimentos contratualmente aplicáveis para efeitos de	5,6	As partes não alcançaram consenso no decurso das sessões de mediação, pelo que foi emitida pela ERS a “Declaração de Não Acordo”.

	execução do contrato		monitorização e avaliação do cumprimento dos Parâmetros de Desempenho de Serviço n.º 26 e 27.		Até à data não foi apresentado pedido de constituição de Tribunal de Arbitral.
Hospital de Vila Franca de Xira	Procedimento extrajudicial; interpretação e execução do contrato	2020	Diferendo 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).	1,6	As partes não alcançaram consenso no decurso das sessões de mediação, pelo que foi emitida pela ERS a “Declaração de Não Acordo”. Até à data não foi apresentado pedido de constituição de Tribunal de Arbitral.
Hospital de Vila Franca de Xira	Procedimento extrajudicial; interpretação e execução do contrato	2021	Diferendo relacionado com a aplicação de pontos de penalização no âmbito do Parâmetro de Desempenho de Serviço n.º 8 e dos Parâmetros de Desempenho Resultado n.º B19, B37, B38 e B39.	3	Em análise pela ARSLVT dos termos do acordo de mediação
Total (quantificado)				59,4	

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

Relativamente às PPP do setor da saúde, o valor de contingências estimadas com fundamento nos pedidos apresentados (mas ainda não resolvidos definitivamente em 2021) ascende a aproximadamente 59,4 milhões de euros, apresentando, por isso, uma redução de cerca de 0,4 milhões de euros, em comparação com o valor registado no ano passado (cerca de 59,8 milhões de euros).

Em termos mais desenvolvidos, refira-se que esta diferença registada no valor total de contingências resulta principalmente dos seguintes eventos ou vicissitudes ocorridas em 2021:

i) Hospital de Braga:

- a) Relativamente à ação arbitral instaurada em 2019 pela EGEst Braga (com valor peticionado de cerca de 13 milhões de euros) para dirimir diferendos relativos à aplicação do método de cálculo do Índice de Case-Mix ou Índice de Complexidade (“ICM”) da População da Área de Influência e a outros assuntos relacionados, o Tribunal Arbitral julgou parcialmente procedente a ação, condenando o Estado num valor inferior àquele peticionado pela EGEst Braga. Em 31 de dezembro de 2021, a decisão arbitral suprarreferida já se encontra transitado em julgado, estando pago o valor devido pelo Estado no âmbito da execução da decisão. Por conseguinte, o litígio em causa foi retirado do quadro das contingências; e
- b) Relativamente ao dissenso verificado em 2020, entre a EGEst Braga e a ARS Norte, quanto ao 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 (com valor associado quantificado em 2,3 milhões de euros), as partes

já alcançaram acordo, no sentido do reconhecimento do direito do parceiro público à devolução pela EGEst Braga de um montante no valor de cerca de 108 milhares de euros, por referência ao ano de 2014. No momento presente, considerando que o valor em causa já se encontra pago pela EGEst Braga, tal deixou de ser considerado como contingência no final de 2021.

ii) Hospital de Cascais:

- a) No tocante ao litígio entre a EGEst Cascais e o Estado sobre a responsabilidade financeira quanto à dispensa de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar a utentes beneficiários de subsistemas públicos, as partes submeterem este litígio ao procedimento de mediação em 2020, mas ainda sem quantificação do valor peticionado. Em 2021, não tendo as partes alcançado acordo no procedimento de mediação, a EGEst submeteu o litígio a arbitragem, pedindo um valor de cerca de 2 milhões de euros (referente ao período entre o início da execução do contrato e 30.06.2021).

iii) Hospital de Loures

- a) Em relação à ação arbitral que tem como objeto dirimir o litígio relacionado com a responsabilidade pelos encargos com a assistência em ambulatório a doentes com VIH/SIDA (com valor peticionado de 22,3 milhões de euros), o Tribunal Arbitral julgou parcialmente procedente a ação.
No âmbito da execução voluntária da decisão arbitral, o Estado já procedeu ao pagamento da importância de 18,3 milhões de euros, encontrando-se neste momento em apuramento pelas partes o valor relativo ao período posterior a 2019. Em virtude deste pagamento, o valor associado a esta contingência está diminuído de 22,3 milhões de euros para 4 milhões de euros, conforme indicado na tabela *supra*; e
- b) Ao longo do ano de 2021, a EGEst Loures submeteu dois novos pedidos de REF já com quantificação do valor peticionado:
- Um pedido fundamentado nos encargos com medicamentos dispensados para tratamento da Hepatite C (desde 2018), com valor peticionado de cerca 1,1 milhões de euros, que não foi reconhecido pela ARSLVT; e
 - Um pedido fundamentado nos impactos causados pela pandemia, com valor peticionado de cerca 26,4 milhões de euros, que está em análise pela ARSLVT.

iv) Hospital de Vila Franca de Xira

- a) No final de 2021, ainda está pendente a ação arbitral intentada pela EGEst Vila Franca de Xira, em agosto de 2020 (na sequência de um pedido de REF apresentado pela mesma em 2019), que visa resolver o litígio relacionado com

os seguintes dois aspetos referentes à execução contratual: i) remuneração da EGEst Vila Franca de Xira como contrapartida do tratamento dos doentes com hepatite C; ii) 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. Nas alegações finais, o valor global peticionado ascende a 1,7 milhões de euros; e

- b) Em 2021, surgiu um novo litígio entre a EGEst Vila Franca de Xira e o Estado, respeitante ao diferendo no tocante à aplicação de pontos de penalização no âmbito do Parâmetro de Desempenho de Serviço n.º 8 e dos Parâmetros de Desempenho Resultado n.º B19, B37, B38 e B39. A EGEst peticiona um montante de cerca de 3 milhões de euros.

Por fim, ainda que não contribuam para a alteração do valor de contingências registada, importa mencionar a ocorrência dos seguintes eventos relevantes durante o ano de 2021:

- a) A EGEst Cascais submeteu em 2021 um novo pedido de REF (ainda sem valor quantificado), com fundamento nos encargos com reorganização da resposta dos cuidados de saúde decorrentes da atual situação pandémica;
- b) No âmbito da ação arbitral intentada pela EGEst Loures em 2020 com vista a resolver a divergência quanto ao cumprimento dos parâmetros de desempenho de serviço n.º 12 e 16 a 18, o Tribunal Arbitral julgou improcedente a maioria dos pedidos da EGEst. Em 31 de dezembro de 2021, esta decisão (quase totalmente favorável ao Estado) ainda não se encontra transitada em julgado, pelo que ainda se mantém como contingência no quadro *supra*;
- c) A EGEst Loures submeteu em 2021 um pedido de REF com fundamento na cedência gratuita em ambulatório hospitalar dos medicamentos antipsicóticos simples (determinada pelo Despacho n.º 5609/2021 do SEAS), mas ainda sem quantificação do valor peticionado.

Setor Portuário

Quadro 9 – Contingências das PPP do setor portuário em 31 de dezembro de 2021

CONTRATOS					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante (M€)	Ponto de situação
LISCONT	Ação judicial	2010	Entendimento do Ministério Público que considera inválido o Aditamento de 2008 ao contrato de concessão.	-	O Tribunal Administrativo de Círculo de Lisboa julgou extinta a instância, por inutilidade superveniente da lide. O Ministério Público interpôs recurso da sentença.
Total (quantificado)				-	

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

Relativamente ao setor portuário, continua a estar registada apenas uma contingência, relacionada com a ação judicial intentada pelo Ministério Público contra a Administração do Porto de Lisboa e a concessionária Liscont, cujo pedido consiste na declaração de nulidade do aditamento, de outubro de 2008, ao contrato de concessão celebrado com a Liscont em dezembro de 1984. Em abril de 2021, o Tribunal Administrativo de Círculo de Lisboa julgou extinta a instância, por inutilidade superveniente da lide. Discordando da decisão, o Ministério Público interpôs recurso, que, no presente momento, se encontra pendente.

Setor Aeroportuário

Quadro 10 – Contingências das PPP do setor aeroportuário em 31 de dezembro de 2021

CONTRATOS					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante (M€)	Ponto de situação
ANA	Procedimento extrajudicial; Reposição do equilíbrio financeiro	2021	Redução das receitas da concessão devido às medidas de restrição do tráfego aéreo adotadas pelo Estado durante a pandemia da doença Covid-19.	-	Em apreciação pelo parceiro público e ainda sem qualquer reconhecimento dos fundamentos e procedência da pretensão do parceiro privado.
Total (quantificado)				-	

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo Ministério das Finanças.

Quanto ao setor aeroportuário, a única contingência vigente no final de 2021 refere-se a um pedido de REF (sem valor quantificado no presente momento) submetido em 2021 pela ANA, com fundamento na redução das receitas da concessão devido às medidas de restrição do tráfego aéreo adotadas pelo Estado durante a pandemia da doença Covid-19.

Oceanário

Quadro 11 – Contingência da PPP Oceanário em 31 de dezembro de 2021

CONTRATOS					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante (M€)	Ponto de situação
Oceanário	Procedimento extrajudicial; Alteração superveniente das circunstâncias	2021	Impactos resultantes da pandemia e das medidas de restrição.	-	Em apreciação pelo parceiro público e ainda sem qualquer reconhecimento dos fundamentos e procedência da pretensão do parceiro privado.
Total (quantificado)				-	

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo Ministério das Finanças.

No que respeite à PPP Oceanário, a contingência sinalizada consiste num pedido de compensação, através da prorrogação do prazo contratual, submetido pela concessionária em 2021, com fundamento nos impactos resultantes da pandemia e das medidas de restrição adotadas pelo Estado (que, na perspetiva da concessionária, constituem um evento qualificável como alteração superveniente das circunstâncias e que carece de ser compensado pelo parceiro público).

6. Previsão de Encargos Plurianuais

As previsões orçamentais apresentadas no Relatório do OE2022 têm por referência 35 contratos atualmente objeto de acompanhamento e reporte pela UTAP. Face ao exercício orçamental anterior, neste universo passou a estar integrado o contrato de concessão de serviço público relativo ao Oceanário de Lisboa, mediante a verificação dos requisitos para qualificação deste contrato como uma PPP nos termos e para os efeitos do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

O universo contratual abrangido não inclui as quatro concessões do setor portuário, cujos parceiros públicos não integram o setor institucional das Administrações Públicas, nos termos do código do Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais (SEC2010), não se incorporando portanto no processo de consolidação orçamental, não obstante serem, tal como os demais, objeto de acompanhamento e reporte pela UTAP.

Os valores projetados têm por base o sistema de remuneração previsto contratualmente para cada uma das parcerias, bem como, para a determinação das receitas previstas nos setores rodoviário, aeroportuário e Oceanário, as estimativas do parceiro público quanto à evolução da utilização das respetivas infraestruturas e, ainda, as projeções do parceiro público no que respeita aos encargos com as grandes reparações de pavimento nas PPP rodoviárias.

De acordo com o Relatório do OE2022, as previsões de encargos líquidos com as PPP, para o ano de 2022, atingem o montante de cerca de 1 442 milhões de euros e correspondem, essencialmente, a encargos com as PPP rodoviárias (86%) e com as PPP da saúde (10%), representando o setor ferroviário o remanescente (4%).

No quadro seguinte são apresentadas as estimativas de encargos plurianuais com as parcerias, tal como decorrem das projeções constantes no Relatório do OE2022, tendo-se ainda incluído o valor dos encargos líquidos efetivamente incorridos no ano de 2021²².

²² Para um maior nível de detalhe relativamente às projeções dos encargos plurianuais, poderá ser consultado o Relatório do Orçamento do Estado de 2022, em particular os subcapítulos 4.5 e 6.3.2, no *website* da DGO ([link: Orçamento do Estado \(dgo.gov.pt\)](https://dgo.gov.pt)).

Quadro 12 – Previsão dos encargos plurianuais futuros com as PPP

Valores em milhões de euros

Sectores	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Rodoviário	1 250	1 241	1 036	948	557	552	444	360	305	262	268	150	96	84
encargos brutos	1 555	1 500	1 303	1 219	1 109	969	867	778	686	572	512	359	284	273
receitas	305	259	267	271	552	416	423	418	381	309	244	209	188	189
Ferroviário	53	55	54	55	24	8	8	8	8	8	8	8	-	-
Saúde	241	148	46	42	42	39	37	37	40	41	38	36	34	32
Aeroporto	-	-	(7)	(8)	(9)	(10)	(10)	(22)	(22)	(23)	(23)	(24)	(36)	(37)
encargos brutos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
receitas	-	-	7	8	9	10	10	22	22	23	23	24	36	37
Oceanário	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)
encargos brutos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
receitas	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Total	1 542	1 442	1 128	1 035	611	587	475	381	329	286	288	168	91	76

Sectores	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
Rodoviário	26	(42)	(37)	(30)	10	3	-	-	-	-	-	-	-	-
encargos brutos	218	146	123	142	32	10	-	-	-	-	-	-	-	-
receitas	192	187	160	171	22	7	-	-	-	-	-	-	-	-
Ferroviário	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saúde	32	32	32	28	21	7	3	0	-	-	-	-	-	-
Aeroporto	(38)	(38)	(39)	(52)	(53)	(54)	(54)	(55)	(69)	(71)	(72)	(73)	(73)	(74)
encargos brutos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
receitas	38	38	39	52	53	54	54	55	69	71	72	73	73	74
Oceanário	(2)	(2)	(2)	(2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
encargos brutos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
receitas	2	2	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	18	(51)	(47)	(56)	(21)	(43)	(51)	(55)	(69)	(71)	(72)	(73)	(73)	(74)

Sectores	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062
Rodoviário	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
encargos brutos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
receitas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ferroviário	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saúde	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aeroporto	(74)	(75)	(75)	(77)	(154)	(156)	(157)	(158)	(159)	(160)	(161)	(164)	(165)	(166)
encargos brutos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
receitas	74	75	75	77	154	156	157	158	159	160	161	164	165	166
Oceanário	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
encargos brutos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
receitas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	(74)	(75)	(75)	(77)	(154)	(156)	(157)	(158)	(159)	(160)	(161)	(164)	(165)	(166)

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

Nota: (i) Os valores de 2021 correspondem aos valores de execução, apresentados a preços correntes desse ano.

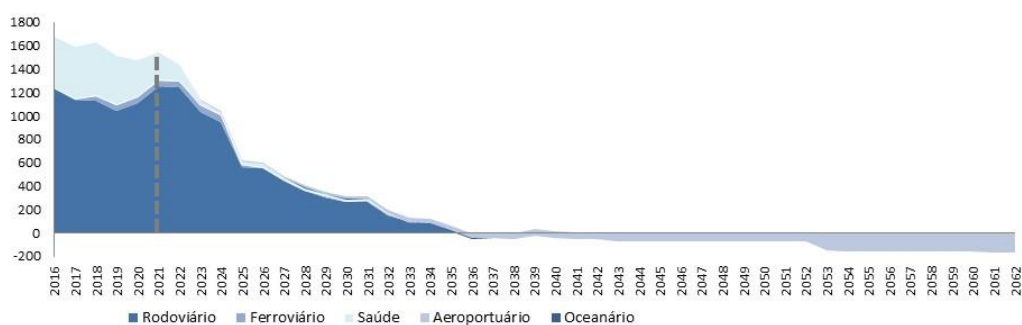
(ii) Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2022.

(iii) Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

Por fim, dar nota que, em linha com a metodologia que tem vindo a ser adotada em anos anteriores, os litígios ou pedidos compensatórios pendentes não foram considerados para fins de projeção de encargos plurianuais, em virtude da incerteza sobre o seu desfecho e sobre a exatidão dos impactos financeiros associados.

Gráfico 10 – 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 até 2021 correspondem aos encargos efetivamente registados em cada ano, a preços correntes. Os valores futuros são apresentados a preços constantes de 2022, tal como inscritos no Relatório do OE2022. Os valores apresentados incluem IVA, quando aplicável.

7. Anexo

Quadro 13 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2021, por setor

Valores em milhões de euros

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€ ⁽¹⁾	Dimensão km
Concessão Lusoponte	Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	35 ⁽²⁾	862	17
Concessão Norte	Ascendi Norte – Auto-Estradas do Norte, S.A.	1999	30+3 ⁽³⁾	980	175
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1998	30	594	170
Concessão Brisa	Brisa – Concessão Rodoviária, S.A.	1972	63	3 048 ⁽⁴⁾	1099
Concessão Litoral Centro	Brisal – Auto-Estradas do Litoral, S.A.	2004	30 ⁽⁵⁾	599	92
Concessão Beira Interior	Scutvias – Autoestradas da Beira Interior S.A.	1999	33	653	174
Concessão Costa de Prata	Ascendi Costa de Prata – Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30+3 ⁽³⁾	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	704	155
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta – Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30+3 ⁽³⁾	801	173
Concessão Norte Litoral	Auto-Estradas Norte Litoral – Sociedade Concessionária AENL, S.A.	2001	30	342	120
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto – Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30+3 ⁽³⁾	552	56
Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa – Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30+3 ⁽³⁾	233	23
Concessão Douro Litoral	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	27	785	79
Subconcessão Transmontana	Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	650	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	265	40
Subconcessão Baixo Tejo	AEBT – Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	30	249	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 (anos)	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 ⁽¹⁰⁾	26	54
Metro do Porto	Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda.	2018	7	2	67
Sector Aeroportuário	Concessionária	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	
Concessão da ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (Continente e RAA)	2012	50 ⁽⁶⁾	472	
	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (RAM)	2013	50 ⁽⁷⁾		
Sector Saúde	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas
H. Braga - Gestão do Estabelecimento	Escala Braga – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10 ⁽¹¹⁾	43	705
H. Braga - Gestão do Edifício	Escala Braga – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	127	705
H. Cascais - Gestão do Estabelecimento	Lusíadas Saúde – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10 + 4 ⁽⁸⁾	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 ⁽¹³⁾	35	424
H. Loures - Gestão do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	88	424
H. V Franca - Gestão do Estabelecimento	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2010	10 ⁽¹²⁾	26	280
H. V Franca - Gestão do Edifício	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	81	280
Setor Portuário	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	
Douro e Leixões					
Terminal de Contentores de Leixões	TCL - Terminal de Contentores de Leixões, S.A.	2000	25	93	
Terminal de Carga a Granel de Leixões	TCGL - Terminal de Carga Geral e de Granéis de Leixões, S.A.	2001	25	42	
Lisboa					
Terminal de Contentores de Alcântara	Liscont - Operadores de Contentores, S.A.	1984	⁽⁹⁾	35	
Sines					
Terminal Contentores de Sines XXI	PSASines - Terminais de Contentores, S.A.	1999	30	274	
Oceanário	Concessionário	Ano (anos)	Prazo	Invest. Total M€	
Oceanário	Oceanário de Lisboa, S.A.	2015	30	13	

- Notas:**
- (1) Valores acumulados de investimento realizado até ao final de 2021, 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, o que corresponde a 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. Através do Despacho Conjunto n.º 11092-A/2021, de 11 de novembro, do Secretário de Estado das Finanças e do Secretário de Estado da Saúde, foi autorizada a celebração de aditamento do Contrato de Gestão do Hospital de Cascais com prorrogação dos seus efeitos pelo prazo de um ano, ou seja, até 31 de dezembro de 2022.
 - (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 reprimina as normas por este revogadas.
 - (11) O prazo desta concessão terminou em agosto de 2019.
 - (12) O prazo desta concessão terminou em maio de 2021.
 - (13) O prazo desta concessão terminou em janeiro de 2022.

8. Siglas

ARS	Administração Regional de Saúde
ARSLVT	Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo
ARSNorte	Administração Regional de Saúde do Norte
<i>Cfr.</i>	Conforme
EGEd	Entidade Gestora do Edifício
EGEst	Entidade Gestora do Estabelecimento
EGEst Braga	Escala Braga – Entidade Gestora do Estabelecimento, S.A.
EGEst Cascais	Lusíadas Saúde – Parcerias Cascais, S.A.
EGEst Vila Franca de Xira	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.
EPC	Entidade Pública Contratante
ERS	Entidade Reguladora da Saúde
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IPC	Índice de preços no consumidor
IMT	IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MST	Metropolitano Ligeiro da Margem Sul do Tejo
OE2022	Orçamento do Estado para 2022
PPP	Parceria Público-Privada
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
RNA	Rede Nacional de Autoestradas
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIEV	Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.
STA	Supremo Tribunal Administrativo
TCAS	Tribunal Central Administrativo Sul
TMDA	Tráfego médio diário anual
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos