

Sumário Executivo

Em 1 de junho de 2015 efetivou-se a fusão entre a Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E. e a EP – Estradas de Portugal, S.A., sendo criada uma nova entidade, Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.), que centraliza a gestão das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias. O ano de 2015 ficou também marcado pela conclusão do processo de renegociação de 9 contratos de concessão de parcerias rodoviárias cujos contratos alterados entraram em vigor e iniciaram a produção de efeitos no final de 2015, após a apreciação do Tribunal de Contas. A renegociação da parceria do setor da segurança (SIRESP) foi concluída no final de 2015, contudo, os seus resultados apenas se tornaram efetivos em março de 2016, após a apreciação do Tribunal de Contas. No final de 2015 encontravam-se ainda em renegociação os contratos das subconcessões rodoviárias, tendo sido alcançado um acordo com duas subconcessionárias, sendo que o processo de renegociação dos restantes contratos encontra-se em curso.

Em 2015 registou-se uma ligeira diminuição dos encargos líquidos suportados com PPP, em resultado do efeito de base gerado pelo pagamento extraordinário efetuado no final de 2014 e por uma efetiva redução dos encargos brutos com as concessões do Estado, cujos contratos renegociados iniciaram a produção de efeitos no final de 2015. Contudo, em 2015 registou-se um aumento dos pagamentos às subconcessionárias, tendo-se iniciado os pagamentos, por disponibilidade e por serviço, à subconcessionária da Pinhal Interior, tendo sido também pago o investimento efetuado no Túnel do Marão. Relativamente ao Túnel do Marão, o investimento pago em 2015 ascendeu a 131,9 M€, tendo a IP, S.A. beneficiando de cofinanciamento por fundos comunitários que ascendeu a 75,7 M€. Numa primeira versão do “Relatório anual das PPP – 2015”, foi considerado como encargo bruto o valor total do investimento, sendo posteriormente emitida uma versão revista, na qual foi deduzido ao encargo brutos o valor cofinanciado. Contudo, caso se considerasse o valor total do investimento pago, ter-se-ia registado um aumento e não uma redução homóloga dos encargos brutos. Com efeito, a opção de deduzir o valor cofinanciado aos encargos brutos é questionável, tendo em conta a aplicação do princípio da não compensação entre receitas e despesas, previsto na Lei de Enquadramento Orçamental. Relativamente aos outros setores, registou-se um aumento homólogo dos encargos nas parcerias do setor da saúde e uma redução nos encargos com as parcerias ferroviárias e da segurança (SIRESP). Face à previsão inicial constante no OE/2015, em termos globais registou-se um desvio desfavorável, tendo a redução ocorrida ficado aquém do implícito na previsão orçamental. A contribuir para este desvio desfavorável destaca-se o setor rodoviário em que os encargos brutos ficaram acima e as receitas situaram-se abaixo do previsto no OE/2015.

Relativamente às contingências existentes, sobretudo relativas a pedidos de reposição do equilíbrio financeiro, verificou-se a conclusão de alguns processos que se encontravam pendentes em tribunal arbitral, o que contribuiu para a redução do volume de contingências pendentes. O Estado foi condenado a pagar indemnizações em valores muito inferiores aos pedidos. No final de 2014, os valores pedidos nos pedidos de reposição de equilíbrio financeiro do setor rodoviário atingiam 3600 M€, valor que se reduziu para 2070 M€ no final de 2015.

Na presente nota técnica procede-se à análise da execução orçamental dos fluxos financeiros do setor público com as Parcerias Público-Privadas (PPP) em 2015. Esta análise insere-se no âmbito das competências atribuídas à UTAO em matéria de acompanhamento das PPP e tem por base a informação disponibilizada nas publicações da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP), os relatórios da empresa Infraestruturas de Portugal, S.A. e do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., tendo beneficiado também de alguns esclarecimentos prestados pela UTAP em resposta a solicitações da UTAO.

Universo de PPP em 2015 e enquadramento institucional

1 Na presente nota considera-se um universo total de 32 parcerias, distribuídas por quatro setores de atividade: (i) Setor rodoviário (21 parcerias); (ii) Setor ferroviário (2 parcerias); (iii) Setor da saúde (8 parcerias); (iv) Setor da segurança (1 parceria), as quais encontram-se listadas na Tabela 5, apresentada em anexo. O setor rodoviário é o predominante no universo das PPP, destacando-se dos demais setores, nomeadamente em termos do investimento acumulado (93% do total) e dos encargos líquidos suportados em 2015 (70% do total). Face a 2014, regista-se o fim de uma PPP do setor da saúde, o Centro de Atendimento do SNS, cujo contrato

terminou em abril de 2014, não tendo sido contratadas novas parcerias.¹⁻²

2 Em 2015 foi efetuada a fusão entre a Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E. (REFER, E.P.E.) e a EP – Estradas de Portugal, S.A. (EP, S.A.) através da qual a REFER, E.P.E., incorporou, por fusão, a EP, S.A., sendo transformada em sociedade anónima e passando a denominar-se Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.). O processo de fusão efetivou-se no dia 1 de junho de 2015, na sequência da entrada em vigor do [Decreto-Lei n.º 91/2015 de 29 de maio](#). Desta forma, as infraestruturas rodoviárias e ferroviárias passaram a ser geridas por uma única empresa, tendo em vista uma estratégia conjunta, integrada e complementar. No âmbito deste processo, em 2015 o Estado despendeu um total de 1617,3 M€

¹ Nos anos anteriores registou-se o fim de duas parcerias do setor da saúde, designadamente: o Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul (CMFRS) e o Centro de Atendimento do Serviço Nacional de Saúde (CA-SNS), cujos contratos de concessão terminaram em novembro de 2013 e em abril de 2014, respetivamente; não tendo sido contratadas novas PPP.

² Nesta análise, para além das PPP que constituem o universo acompanhado pela UTAP, foram também consideradas a A21, a A23 e o Túnel do Marão, cuja responsabilidade de operação se encontra na esfera direta da empresa Infraestruturas de Portugal, S.A. (anterior Estradas de Portugal, S.A.), assim como a Concessão Douro Litoral, a Concessão Litoral Centro e a Concessão Oeste, as quais por seu turno não foram incluídas no atual processo de renegociação.

em despesa com ativos financeiros (dotações de capital), tendo a empresa IP, S.A. sido constituída com um capital social que ascende a cerca de 2556 M€ e cujo objeto social consiste na conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes nacionais rodoviária e ferroviária, incluindo o comando e controlo da circulação ferroviária. A empresa IP, S.A. está sujeita à tutela do Ministério do Planeamento e das Infraestruturas.

Ponto de situação da renegociação dos contratos de PPP Concessões e subconcessões rodoviárias e SIRESP

3 Entre os factos mais relevantes ocorridos no ano 2015, destacam-se os desenvolvimentos ocorridos nas renegociações de parcerias do setor rodoviário e do setor da segurança. No setor rodoviário foram concluídas e entraram em vigor as renegociações relativas a 9 concessões do Estado português, designadamente: Beira Interior, Interior Norte, Algarve, Norte Litoral, Grande Porto, Norte, Grande Lisboa, Costa de Prata e Beira Litoral/Beira Alta. O processo de renegociação que conduziu a este resultado foi iniciado em dezembro de 2012 e terminou no final de 2015, com a entrada em vigor dos respetivos contratos de concessão alterados. Para um maior detalhe sobre o desenvolvimento deste processo negocial e os resultados alcançados consultar a [Informação Técnica da UTAO n.º 10/2016](#), de 6 de abril, disponível *online*. Relativamente ao processo de renegociação, ainda em curso, com as sete subconcessões rodoviárias é de referir que:

- **Subconcessões Baixo Alentejo e Algarve Litoral:** no 3.º trimestre de 2015 foi concluído o processo negocial entre a comissão de negociação e as concessionárias. Neste âmbito foram consensualizadas as modificações contratuais, as quais foram vertidas nas respetivas atas de reunião de negociação e relatórios finais de renegociação aprovados pelas tutelas financeira e setorial. Salienta-se que, em ambas as subconcessões, a IP, S.A. foi autorizada, por Resolução do Conselho de Ministros, a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados nestes contratos de subconcessão. Encontra-se pendente a assinatura dos respetivos contratos de alteração;
- **Subconcessões Pinhal Interior, Litoral Oeste e Baixo Tejo:** até ao final de 2015 foi obtido um acordo de princípio quanto às condições financeiras do processo de renegociação, continuando a decorrer os trabalhos que visam a consensualização das cláusulas das alterações contratuais relativas a estes contratos. Tal como nos casos *supra* mencionados, é de salientar que, relativamente a estes 3 contratos, a IP, S.A. foi autorizada, por Resolução do Conselho de Ministros, a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados nestes contratos de subconcessão.
- **Subconcessão Transmontana:** no final de 2015 ainda não tinha sido alcançado acordo financeiro com o parceiro privado.

No tocante ao setor da segurança, a renegociação da parceria SIRESP foi concluída no final de 2015, tendo a minuta do contrato sido aprovada por Resolução do Conselho de Ministros de 28 de dezembro de 2015³ a que se seguiu a

³ Resolução do Conselho de Ministros n.º 101-A/2015, de 28 de dezembro, publicada no Diário da República, 1.ª série, n.º 252, de 28 de dezembro de 2015.

assinatura do aditamento ao contrato no dia 29 de dezembro de 2015.

4 A redução de encargos alcançada com a renegociação da PPP SIRESP deverá ascender a cerca de 31 M€, tendo-se tornado efetiva em março de 2016. O processo de renegociação da parceria SIRESP foi iniciado em fevereiro de 2014 e concluído no final de 2015. Neste âmbito, e de acordo com a informação divulgada pela UTAP, o processo de renegociação desta PPP permitiu uma redução global nos encargos por disponibilidade, entre 1 de janeiro de 2015 e o final do contrato (2021) que deverá ascender a 31 M€, em valor nominal com IVA (25 M€ em valor nominal sem IVA). Esta redução de encargos representa cerca de 11% dos pagamentos previstos, à data de início do processo de renegociação, para o período entre 2015 e o final da vida do contrato. Pese embora o processo negocial tenha sido concluído em 2015 (ver parágrafo n.º 3), a produção de efeitos das alterações acordadas apenas se tornou efetiva em 10 de março de 2016, na sequência da comunicação da decisão do Tribunal de Contas de que este aditamento ao contrato não se encontrava sujeito a fiscalização prévia por aquele tribunal. Além da redução dos encargos suportados pelo setor público, alcançados através da redução da rentabilidade acionista e da redução de custos operacionais, o acordo alcançado permitiu ainda aumentar os níveis de disponibilidade e de cobertura, face ao inicialmente definido nos anexos contratuais.⁴⁻⁵

Lançamento de novos projetos em regime de PPP Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul, Hospital Lisboa Oriental e Subconcessão da A23.

5 A equipa responsável pelo processo de estudo e lançamento do projeto do Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul concluiu o relatório final, encontrando-se agora em fase de aprovação pelo Governo. A equipa de projeto encarregue de levar a cabo o processo de estudo e lançamento do projeto do Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul (CMFRS) enviou o relatório final aos membros do Governo responsáveis pelas tutelas das finanças e da saúde em 19 de Agosto de 2015. Este processo encontra-se agora em fase de aprovação pelo Governo.⁶

⁴ A SIRESP, S.A. tem como acionistas a GALILEI, a PT, a MOTOROLA, a ESEGUR e a DATACOMP.

⁵ O processo de renegociação do SIRESP foi determinado por Despacho do Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Administração Interna de 10 de janeiro de 2014, ao que se seguiu o despacho de 30 de janeiro de 2014, do Secretário de Estado das Finanças que determinou à UTAP a constituição da respetiva comissão de renegociação. A comissão de renegociação foi nomeada por via do despacho n.º 2258/2014 de 12 de fevereiro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 30 de 12 de fevereiro de 2014, alterada pelo Despacho n.º 12091-A/2014, de 30 de setembro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 1.º Suplemento, 2.ª série, n.º 188, de 30 de setembro de 2014 e alterada pelo Despacho n.º 10145-A/2015, de 9 de setembro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 176, de 9 de setembro de 2015.

⁶ De acordo com a UTAP, o relatório entregue ao Governo reúne as principais conclusões alcançadas e sustenta a proposta de lançamento do procedimento para a celebração do contrato de gestão do CMFRS, em modelo de PPP, incluindo os *outputs* previstos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, designadamente: i) o estudo estratégico e económico-financeiro, ii) o cálculo do Custo Público Comparável, iii) a justificação do modelo a adotar, iv) a matriz de risco, v) a demonstração da comportabilidade orçamental, e, vi) as minutas do programa de procedimento e do caderno de encargos.

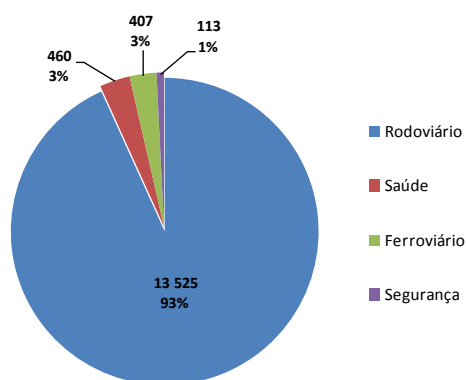
6 O processo de estudo e lançamento do projeto do Hospital Lisboa Oriental encontra-se em fase de reavaliação por parte do Governo. A equipa de projeto com vista ao estudo e lançamento do projeto do Hospital Lisboa Oriental (HLO) foi nomeada em janeiro de 2014, tendo desenvolvido trabalho nas diversas vertentes: técnica, financeira, jurídica e enquadramento setorial. Por Despacho do Secretário de Estado da Saúde, foi constituído um grupo de trabalho técnico incumbido de elaborar o Programa Funcional do novo HLO, tendo concluído o seu trabalho no decorrer de 2014. Atualmente, e de acordo com a informação publicada pela UTAP, o processo de estudo e lançamento do HLO "encontra-se em fase de reavaliação por parte do Governo, com o objetivo de garantir a criação de valor para o setor público, bem como a necessária sustentabilidade orçamental do mesmo".

7 A equipa constituída para desenvolver o processo de estudo e lançamento da subconcessão da A23 concluiu o relatório final. Em 2015, através do Despacho n.º 3399/2015, de 13 de março do Coordenador da UTAP, foi constituída uma Equipa de Projeto para desenvolver o estudo e lançamento da subconcessão da A23. Este projeto tem em vista a beneficiação, operação e manutenção do trajeto da A23 entre Torres Novas e Abrantes, numa extensão de 37 Km, atualmente sob a exploração direta da IP, S.A.. A equipa concluiu os trabalhos no 3.º trimestre de 2015, tendo enviado o relatório ao Governo em 14 de setembro desse ano.⁷

Evolução do investimento

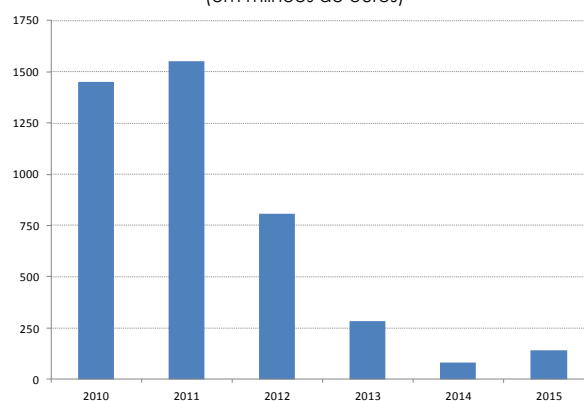
8 Em 2015, o volume anual de investimento dos parceiros privados registou um acréscimo face ao período homólogo. Em termos acumulados, o investimento bruto realizado em PPP, desde 1998 e até ao final de 2015, ascendeu a 14 505 M€, sendo o setor rodoviário preponderante face aos restantes setores, com 93% do total. Pese embora se tenha registado uma quebra acentuada do investimento anual realizado em PPP entre 2012 e 2014, no ano de 2015 o volume de investimento realizado em PPP ascendeu a cerca de 141 M€, registando um acréscimo superior ao verificado no ano anterior (79 M€). Com efeito, de acordo com informação publicada pela UTAP, em 2015 registou-se um aumento de 77% face ao ano anterior, tendo sido realizado sobretudo por parcerias do setor rodoviário, de entre as quais se salientam as subconcessões rodoviárias Baixo Alentejo e Algarve Litoral, em virtude de terem sido retomadas as obras nestas duas concessões. (Gráfico 1 e Gráfico 2).

Gráfico 1 – Investimento privado em PPP (acumulado até 2015)
(em milhões de euros e em percentagem)



Fonte: UTAP.

Gráfico 2 – Fluxos de investimento anuais
(em milhões de euros)



Fontes: UTAP e cálculos da UTAO.

9 A redução do investimento anual realizado por PPP, ocorrida no período 2012-2014 resultou de vários fatores, dos quais se salientam:

- O facto de terem sido concluídos alguns dos projetos que se encontravam em curso: i) em 2012: subconcessão Douro Interior; ii) em 2013: subconcessão Transmontana e o novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira; iii) em 2014: subconcessão Pinhal Interior;
- A suspensão de todos os projetos de PPP, que se encontravam em fase de lançamento, na sequência dos compromissos assumidos pelo Governo com o PAEF/MoU (Memorando de Entendimento sobre as Condicionalidades da Política Económica);
- A redução do âmbito de contratos de subconcessões rodoviárias, acordada com os parceiros privados em 2012. Esta medida contribuiu não só para a redução do investimento realizado em PPP, mas também para a diminuição dos encargos suportados pelo Estado.

⁷ De acordo com a UTAP, o relatório entregue ao Governo reúne as principais conclusões alcançadas no decorrer do trabalho de estudo e preparação do projeto e sustenta a proposta de lançamento do procedimento para a celebração do contrato de subconcessão A23 (A1/Abrantes), em modelo de PPP, incluindo os *outputs* previstos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, designadamente: i) o estudo estratégico e económico-financeiro, ii) o cálculo do Custo Público Comparável, iii) a justificação do modelo a adotar, iv) a matriz de risco, v) a demonstração da comportabilidade orçamental, e, vi) as minutas do programa de procedimento e do caderno de encargos.

10 O “Relatório anual das PPP – 2015” foi inicialmente publicado pela UTAP em 31 de maio de 2016, tendo sido revisto e republicada uma segunda versão em junho de 2016, para retificação do valor dos encargos suportados com o “Túnel do Marão”, no sentido de excluir dos encargos suportados pelo setor público o montante cofinanciado por fundos comunitários ao abrigo do POVT – Programa Operacional Temático Valorização do Território (Fundos de Coesão da União Europeia).

Caixa 1 – Contabilização dos encargos relativos ao Túnel do Marão

O valor apresentado para os encargos financeiros com PPP encontra-se deduzido de montantes que foram cofinanciados por fundos comunitários. Assim, a despesa efetuada pelo setor público apresenta-se inferior ao investimento total realizado, de que é exemplo o cofinanciamento obtido pela Infraestruturas de Portugal, S.A., com origem em fundos comunitários, no montante de 75,7 M€ para financiamento do “Túnel do Marão”, que se encontra sob a gestão direta desta empresa e cujo investimento total ascendeu a 131,9 M€ em 2015. Desta forma, no entendimento da UTAP, a despesa do setor público foi considerada pelo valor líquido do montante de fundos comunitários recebidos (56,2 M€, ao invés do valor total do investimento efetuado com este projeto).

De acordo com a análise efetuada, esta opção não deverá afetar os montantes de investimento contabilizados, mas reduz o valor de encargos associados a cada projeto. A UTAO não detém todos os elementos que permitam uma análise conclusiva sobre a opção tomada que excluiu dos encargos os valores financiados por fundos comunitários, nomeadamente o inventário total de cofinanciamentos obtidos pela Infraestruturas de Portugal, S.A. e que possam ter sido deduzidos aos encargos com parcerias em 2015 e em anos anteriores.

A análise da presente nota técnica tem por base os valores corrigidos pela UTAP e republicados em junho, contudo, a dedução dos valores cofinanciados por fundos comunitários aos encargos suportados pelo setor público é uma opção questionável, tendo em conta a aplicação do princípio da não compensação entre receitas e despesas.¹ De acordo com este princípio as receitas e as despesas devem ser inscritas pelos seus valores integrais, isto é, sem dedução de qualquer espécie, de outra forma não se conheceriam com plenitude as diversas fontes de receita e despesa pública.

¹ Artigo 15.º “Não Compensação” da Lei n.º 151/2015, de 11 de setembro, Lei de Enquadramento Orçamental.

11 Em 2015 os encargos líquidos com PPP registaram uma ligeira diminuição face ao período homólogo. Os encargos líquidos com PPP ascenderam a 1522 M€ em 2015, tendo registado uma redução homóloga de 22 M€ (-1,4%), sobretudo com o contributo das PPP do setor rodoviário, cujos encargos líquidos diminuíram 29 M€ (-2,7%) face ao ano anterior (Tabela 1). Esta redução homóloga dos encargos decorreu sobretudo de dois fatores: i) a redução dos encargos brutos com as concessões rodoviárias do Estado; ii) efeito base gerado pelo pagamento extraordinário, realizado em 2014, no valor de 245 M€, na sequência da transferência da A21 para a empresa IP, S.A., ocorrida em 2010. Saliencia-se contudo que estes impactos foram parcialmente compensados pelo aumento

dos pagamentos às subconcessionárias⁸ e com os encargos suportados pela empresa IP, S.A. com o investimento na construção do Túnel do Marão.⁹ De acordo com os dados publicados pela UTAP, caso se excluísse da análise o impacto do início faseado dos pagamentos às subconcessionárias, os encargos com o Túnel do Marão e o pagamento extraordinário efetuado em 2014 relativo à A21, ter-se-ia registado uma redução homóloga de 4,8% nos encargos líquidos globais e de 10,4% nos encargos líquidos com as PPP rodoviárias.

Relativamente aos restantes setores, os encargos com as parcerias ferroviárias e da segurança diminuíram em termos homólogos, -35,3% e -10,8%, respetivamente, situando-se também abaixo do previsto no OE/2015. No caso do setor ferroviário, a redução verificada justificou-se por: i) efeito de base gerado em 2014 devido ao pagamento extraordinário da indemnização ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão), TAVE TEJO, na sequência da não adjudicação do contrato, no montante de 4,5 M€; ii) a evolução mais favorável do tráfego na concessão MST teve como impacto uma redução dos encargos com esta parceria¹⁰.

12 Caso se incluísse na análise o volume total de encargos suportado pela IP, S.A. com o Túnel do Marão, i.e. sem dedução do cofinanciamento por fundos comunitários, ter-se-ia registado um aumento e não uma redução homóloga dos encargos brutos e os desvios desfavoráveis seriam mais significativos. Em 2015 o investimento relativo ao Túnel do Marão ascendeu a 131,9 M€, tendo este projeto beneficiado de cofinanciamento por fundos comunitários no valor de 75,7 M€. Assim, a opção tomada de excluir desta análise o montante relativo ao cofinanciamento por fundos comunitários, levou a que se considerasse como encargos apenas o valor líquido do cofinanciamento obtido.¹¹ Tal como referido, esta opção poderá não respeitar o princípio da não compensação, uma vez que exclui os valores pagos com recurso a fundos comunitários. Assim, caso se considerasse o montante total de encargos com o Túnel do Marão (131,9 M€), registar-se-ia um aumento homólogo de 3,5% nos encargos brutos com parcerias rodoviárias (e não uma redução de 1,9%, tal como referido adiante no parágrafo 18, Tabela 1 e Tabela 2), sendo que o desvio face ao valor orçamentado também seria mais significativo, ascendendo o seu grau de execução a 110,6% (ao invés de 104,8%).

⁸ No tocante ao aumento dos pagamentos às subconcessionárias registou-se, em 2015, o início dos pagamentos por disponibilidade e por serviço à subconcessionária do Pinhal Interior, bem como um volume de pagamentos de reconciliação sem equivalência em 2014, tendo os encargos brutos com as subconcessionárias rodoviárias ascendido a cerca de 509,5 M€ em 2015.

⁹ Os encargos incorridos em 2015 com o investimento realizado Túnel do Marão ascenderam a 131,9 M€, dos quais 75,7 M€ tiveram como financiamento fundos comunitários, pelo que o volume de encargos efetivamente suportados pela empresa IP, S.A. com este projeto foi de 56,2 M€.

¹⁰ De acordo com modelo de remuneração da concessionária MST os pagamentos devidos pelo Estado decorrem de desvios entre o tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão.

¹¹ A primeira versão do “Relatório Anual das PPP – 2015” considerava como encargo bruto o valor total do investimento com o Túnel do Marão. Posteriormente, a UTAP publicou uma versão revista do mesmo relatório bem como uma errata, em virtude de lhe ter sido comunicado pela IP, S.A., em data posterior à publicação da 1.ª versão do referido relatório, que parte do referido investimento foi cofinanciada por fundos comunitários. Na versão revista são excluídos dos encargos o valor do cofinanciamento obtido por fundos comunitários.

13 Em termos globais, os encargos líquidos suportados em 2015 registaram um desvio desfavorável face ao previsto no Relatório do OE/2015. A redução dos encargos líquidos com PPP ficou aquém do implícito à previsão orçamental, tendo-se registado um grau de execução de 110,1%. Em termos nominais, este desvio de execução ascendeu a 140 M€ acima do previsto no OE/2015. Salienta-se que o diferencial de execução dos encargos totais com PPP (+10,1 p.p.) decorreu sobretudo da execução dos encargos brutos com as PPP rodoviárias que ficaram 62 M€ acima da previsão orçamental, e, das respetivas receitas com portagens, que se situaram 54 M€ abaixo do previsto. Para este desvio desfavorável contribuiu decisivamente o grau de execução dos encargos líquidos com as subconcessões rodoviárias, que se situou em 115,8%. As parcerias do setor da saúde também registaram um desvio desfavorável significativo (+7,3 p.p.) equivalente a 29 M€ em termos nominais. (Tabela 1).

Para estes desvios terão contribuído os seguintes fatores:

- **No setor rodoviário:** i) um maior volume de encargos suportados com o investimento no Túnel do Marão e com os pagamentos às subconcessionárias; ii) a não concretização da receita prevista relativa à subconcessão da A23;
- **No setor da saúde:** o volume de produção hospitalar foi superior ao previsto, justificando um maior montante de encargos para o setor público.

14 Em 2015 o setor rodoviário registou encargos brutos acima e receitas abaixo do previsto no OE/2015. De acordo com a informação divulgada pela UTAP, em 2015 registou-se uma execução dos encargos brutos com PPP rodoviárias acima do previsto em 62 M€. Adicionalmente, as receitas de portagens registaram uma execução abaixo do previsto (85,4%). Em conjunto, estes dois efeitos justificam o desvio desfavorável de 12,6 p.p. registado no setor rodoviário. (Tabela 1).

Tabela 1 – Execução dos Encargos com PPP
(em milhões de euros e em percentagem)

Setor	Execução Janeiro-Dezembro				OE 2015	Grau de execução 2015	OE/2016 Estimativa para 2015
	2014	2015	Var. homóloga				
			M€	Tvh %			
Rodoviário	1069	1040	-29	-2,7	924	112,6	1005
Encargos brutos	1386	1359	-27	-1,9	1298	104,8	1347
Receitas	317	319	2	0,7	374	85,4	342
Ferrovial	13	8	-5	-35,3	9	95,9	8
Saúde	412	429	17	4,2	400	107,3	429
Segurança	49	44	-5	-10,8	49	88,9	45
Total	1544	1522	-22	-1,4	1382	110,1	1487

Por memória (encargos líquidos)

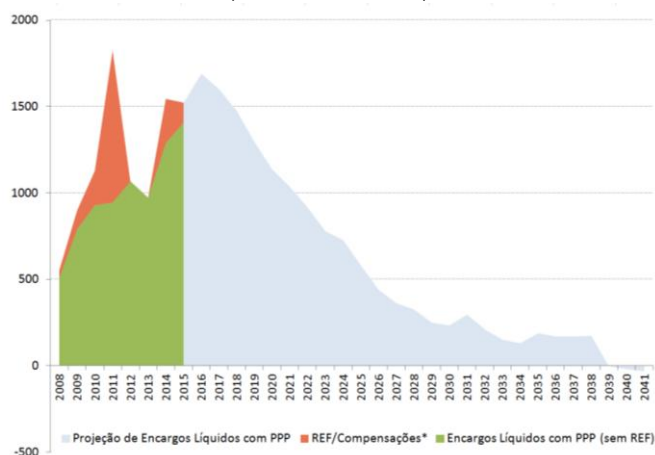
Rodoviário	1069	1040	-29	-2,7	924	112,6	n.d.
Concessões	548	496	-52	-9,5	546	90,7	n.d.
Subconcessões	275	488	213	77,7	422	115,8	n.d.
Outros ¹	247	56	-191	-77,3	-44	-126,6	n.d.

Fontes: Ministério das Finanças (OE/2015), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: As previsões apresentadas para o ano 2015 incorporam os objetivos fixados à comissão de renegociação das parcerias público-privadas rodoviárias. Contudo, a materialização das respetivas poupanças apenas é considerada efetiva após ter sido obtido o acordo das entidades concessionárias, das entidades financiadoras e da apreciação do Tribunal de Contas. | Os valores da previsão orçamental para 2015 estão de acordo com o disponibilizado no Relatório do OE/2015 e nos boletins da UTAP, onde se incluem as receitas ou encargos diretos da empresa Infraestruturas de Portugal (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21 e quiosques/EASYTOLL). | 1) Os encargos com as PPP rodoviárias incluem, em 2014: o pagamento de 245 M€, efetuado na sequência da transferência da A21 para a então designada Estradas de Portugal, S. A., ocorrida em 2010, REF pagos pela DGTf (3 M€) e investimento no Túnel do Marão (2,2 M€); em 2015: o investimento no Túnel do Marão (no valor de 56,2 M€, não considerando 75,7 M€ financiados por fundos comunitários).

15 A estimativa para 2015, constante no OE/2016, apresentou uma revisão em alta ao nível dos encargos brutos e líquidos face à previsão inicial do OE/2015. No âmbito do OE/2016, elaborado em fevereiro de 2016, foi efetuada uma revisão em alta da estimativa de encargos brutos e líquidos incorridos em 2015, face às projeções do OE/2015, para 1347 e 1005 M€, respetivamente. Contudo, a execução de 2015 veio a apresentar um total de encargos brutos que ascendeu a 1359 M€, os quais são cerca de 12 M€ superiores aos estimados em fevereiro no OE/2016. No que se refere aos encargos líquidos, o desvio desfavorável é superior, cerca de 35 M€, devido a uma execução da receita menos favorável que a estimada em cerca de 23 M€. Desconhece-se qualquer detalhe relativamente a este desvio, nomeadamente quais as concessionárias ou subconcessionárias envolvidas, tendo em conta que a estimativa constante do OE/2016 foi efetuada em fevereiro de 2016, isto é, em momento posterior ao final do período de referência (ano de 2015) e sem detalhe por concessionária.

16 Os anos de 2014 e 2015 registaram os valores máximos de encargos com PPP dos últimos anos, prevendo-se um novo aumento em 2016. Em termos históricos, os encargos líquidos com PPP pagos em 2014 e 2015 ascenderam a 1069 M€ e a 1040 M€, respetivamente, prevendo-se um incremento em 2016, valores que se situam bastante acima dos registados em 2012 (676 M€) e em 2013 (514 M€). Esta evolução foi determinada sobretudo pelo início faseado, a partir de 2014, dos pagamentos às subconcessionárias, estando previsto que em 2016 se iniciem os pagamentos às subconcessionárias da Algarve Litoral e da Baixo Alentejo. (Gráfico 3).

Gráfico 3 – Encargos líquidos com PPP
(em milhões de euros)



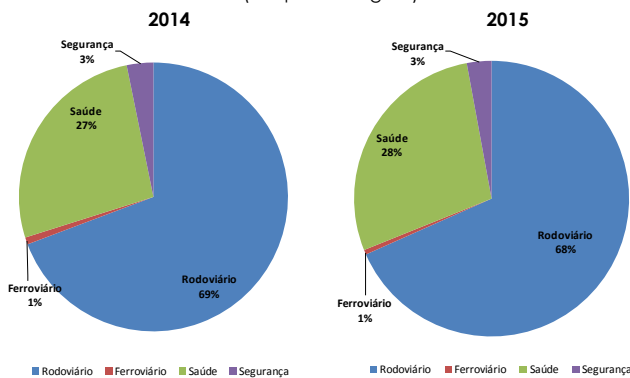
Fontes: Ministério das Finanças (OE/2015), UTAP, DGTf e cálculos da UTAO. | Notas: *Reequilíbrios financeiros e compensações; inclui também, em 2015 o investimento no Túnel do Marão e em 2014 os reequilíbrios liquidados pela DGTf, investimento no Túnel do Marão e o pagamento relativo à A21 (244,7 M€).

Setor Rodoviário

17 Em 2016 as parcerias do setor rodoviário continuam a representar a maioria dos encargos líquidos com PPP. Pese embora o setor rodoviário tenha sido aquele que mais contribuiu para a redução homóloga dos encargos líquidos totais com parcerias, este setor continua a representar a grande maioria dos encargos líquidos com PPP suportados pelo setor público, tendo reduzido o seu peso relativo em

1,0 p.p. em 2015, de 69,3% em 2014 para 68,3% do total em 2015 (Gráfico 4).

Gráfico 4 – Distribuição dos encargos líquidos por setores
(em percentagem)



Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2014 e OE/2015), UTAP e cálculos da UTAO.

18 A redução dos encargos com PPP rodoviárias deve-se sobretudo à redução dos encargos brutos com as concessões e ao impacto decorrente do pagamento extraordinário efetuado no 4.º trimestre de 2014 relativo à A21. Em sentido contrário, os pagamentos por disponibilidade relativos às subconcessões aumentaram significativamente. Os encargos líquidos com PPP rodoviárias ascenderam a 1040 M€ em 2015, registando-se uma diminuição de 29 M€ em termos homólogos, o que representa uma redução de 2,7% (-1,9% em termos brutos). Este decréscimo deve-se sobretudo aos seguintes fatores: Em primeiro lugar, a redução dos encargos brutos com as concessões rodoviárias do Estado em 80 M€, em razão da entrada em vigor dos novos contratos de concessão alterados e dos acertos de contas daí resultantes (no valor de 68 M€), efetuados a favor da IP, S.A.. Em segundo lugar, o impacto do pagamento extraordinário, realizado no 4.º trimestre de 2014, no valor de 245 M€, na sequência da transferência da A21 para a empresa Estradas de Portugal S.A. (atual Infraestruturas de Portugal, S.A.), ocorrida em 2010. Em terceiro lugar, os acertos de contas relativos aos custos de cobrança de portagens, relativos ao período anterior à entrada em vigor dos novos contratos de prestação de serviços celebrados entre a IP, S.A. e as operadoras (concessões do Algarve, Interior Norte e Beira Litoral/Beira Alta).¹² Contudo, estes impactos foram parcialmente mitigados por um conjunto de fatores, designadamente:

— **Encargos suportados pela empresa IP, S.A. com o investimento no Túnel do Marão:** relativamente aos encargos suportados pela empresa IP, S.A., em 2015, com o investimento realizado Túnel do Marão, o seu valor ascendeu a 131,9 M€, dos quais 75,7 M€ tiveram como fonte de financiamento fundos comunitários, pelo que o volume de encargos efetivamente suportados pela empresa IP, S.A. com este projeto foi de 56,2 M€;

¹² Os novos contratos de prestação de serviços foram celebrados no âmbito dos processos de renegociação destas parcerias, cujos contratos alterados entraram em vigor no final de 2015. Os acertos de contas referem-se ao período anterior à celebração dos novos contratos de prestação de serviços, tendo gerado um fluxo financeiro favorável ao setor público no montante de 5,6 M€. Por outro lado, no caso da Beira Interior, foi devolvida à concessionária a receita de portagens recebida pela IP, S.A. em 2015, e, em sentido contrário a IP, S.A. recebeu 16,6 M€ pela devolução dos custos de cobrança entretanto suportados.

— **O aumento dos pagamentos às subconcessionárias:** i) em 2015 registou-se o início dos pagamentos por disponibilidade e por serviço à subconcessionária da parceria Pinhal Interior;¹³ ii) em 2014, o início dos novos pagamentos às subconcessionárias foi efetuado de forma faseada, gerando um efeito de base face ao ano de 2015; iii) Em 2015 registou-se um volume de pagamentos de reconciliação sem equivalência em 2014, uma vez que se referem aos novos pagamentos;

— **Pagamento de compensações:** i) no âmbito da execução das sentenças de dois processos de arbitragem, foram pagos 38 M€ à concessionária da Litoral Centro; ii) pagamento de compensações às concessionárias da Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte relativas à TRIR (0,9 M€) e grandes reparações (19,4 M€)¹⁴;

— **Pagamento de acertos relativos a 2014:** foram efetuados pagamentos extraordinários, relativos à atividade de 2014, às subconcessionárias da Baixo Tejo e Litoral Oeste, nos montantes de 22,8 M€ e 36,6 M€, respetivamente;

— **Devolução de receitas:** foi efetuada a devolução de receitas de portagem, cobradas em 2015, à concessionária da Beira Interior, no montante de 23 M€, em razão da entrada em vigor do contrato de concessão alterado, que prevê a transferência da titularidade das receitas com portagens para a concessionária.

19 De acordo com os diferentes modelos de remuneração contratualizados, os pagamentos às subconcessionárias dizem respeito, sobretudo, à disponibilidade das vias da infraestrutura. Em 2015 os encargos brutos suportados com as subconcessões rodoviárias ascenderam a 509 M€ (293 M€ em 2014), dos quais 483 M€ dizem respeito a pagamentos por disponibilidade e 26 M€ a pagamentos por serviço.¹⁵ Face ao total os encargos brutos com PPP rodoviárias, em 2015, os montantes despendidos com as subconcessões rodoviárias representaram 37,5% dos encargos brutos (21,1% em 2014) e 46,9% dos encargos líquidos (25,7% em 2014). Em ambos os casos regista-se um crescimento muito significativo da proporção de encargos (quer brutos quer líquidos) relativos às subconcessões rodoviárias, face ao total de encargos suportado pelo setor público com as parcerias deste setor. (Tabela 2).¹⁶

20 Em termos comparáveis ter-se-ia registado uma redução mais acentuada dos encargos líquidos com PPP rodoviárias. Se excluirmos da análise os impactos do início faseado dos novos pagamentos às subconcessionárias, os encargos com o Túnel do Marão e o pagamento extraordinário realizado em dezembro de 2014 relativo à A21, os encargos líquidos das PPP

¹³ Ainda não foram iniciados os pagamentos às subconcessionárias da Baixo Alentejo e Algarve Litoral.

¹⁴ Os pagamentos efetuados a título de grandes reparações inserem-se no novo modelo de pagamento, acordado no âmbito dos processos de renegociação já concluídos, e referem-se a trabalhos já realizados pelas concessionárias, com a concordância da empresa IP, S.A..

¹⁵ Os pagamentos por serviço correspondem a uma remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura rodoviária.

¹⁶ O pagamento extraordinário efetuado no final de 2014, no valor de 245 M€, foi efetuado na sequência da transferência da A21 para a empresa Estradas de Portugal (atual Infraestruturas de Portugal, S.A.), ocorrida em 2010.

rodoviárias teriam registado uma redução de 10,4% (-6,3% nos encargos brutos com as PPP rodoviárias), justificada, sobretudo, pela redução dos pagamentos por disponibilidade das concessões do Estado. Para este resultado concorreram, quer a entrada em vigor dos contratos de concessão alterados das 9 concessões do Estado e o respetivo acerto de contas favor da IP, S.A., quer o impacto da distribuição não linear dos pagamentos efetuados pelo setor público.

Tabela 2 – Execução dos Encargos com PPP Rodoviárias
(em milhões de euros e em percentagem)

	Execução Janeiro-Dezembro				Referenciais Anuais				Grau execução 2015
	2014		2015		2014		OE 2015		
	M€	Tvh %	M€	Tvh %	M€	Tvh %	M€	Tvh %	
Encargos Líquidos	1069	1040	-29	-2,7	1069	924	-146	-13,6	112,6
Encargos brutos, dos quais:	1386	1359	-27	-1,9	1386	1298	-89	-6,4	104,8
Pagamentos por disponibilidade	1070	1198	129	12,0					
Concessões	795	715	-80	-10,0					
Subconcessões	275	483	208	-					
Pagamento por serviço	18	26	9	-					
Subconcessões	18	26	9	-					
Custos com serviço cobrança portagem	44	20	-24	-55,2					
REF/Compensações	5	59	54	1200,3					
Encargos A21	245	0	-245	-					
Outros custos (*)	5	56	51	-					
Receitas de Portagem	317	319	2	0,7	317	374	57	17,9	85,4
Concessões	276	273	-3	-1,1					
Subconcessões	18	21	3	19,1					
Outros	24	25	2	8,0					
Taxa de cobertura (%)	22,9	23,5	-	-	22,9	28,8	-	-	-
Concessões do Estado (inclui Ex-SCUT)	32,8	37,1							
Subconcessões	6,1	4,2							

Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2014-2015 e OE/2015), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: As previsões apresentadas para o ano 2015 incorporam os objetivos fixados à comissão de renegociação das parcerias público-privadas rodoviárias. Contudo, a materialização das respetivas poupanças apenas é considerada efetiva após ter sido obtido o acordo das entidades concessionárias, das entidades financiadoras e da apreciação do Tribunal de Contas. | Os valores da previsão orçamental para 2015 estão de acordo com o disponibilizado no Relatório do OE/2015 e nos boletins da UTAP, onde se incluem as receitas ou encargos diretos da empresa Infraestruturas de Portugal (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21 e quiosques/EASYTOLL). | Em 2015 são ainda consideradas as compensações pagas a concessionárias relativas a TIR (0,9 M€), grandes reparações (19,4 M€) e o montante pago à concessionária da Litoral Centro pela execução da sentença de dois processos arbitrais (38 M€) | (*) Inclui os encargos do Túnel do Marão e REF liquidados pela DGTf.

21 Face à previsão inicial para 2015, registaram-se desvios desfavoráveis face ao orçamentado, tanto nos encargos brutos como nos líquidos e nas receitas.

Em 2015 os valores executados em encargos com as PPP rodoviárias situaram-se acima do previsto no OE/2015, quer em termos brutos quer em termos líquidos, tendo-se registado um grau de execução de 104,8% e de 112,6% respetivamente (Tabela 2). Ao nível das receitas também se registou um desvio desfavorável face ao orçamentado, tendo-se registado um grau de execução de apenas 85,4%, situando a receita em 2015 cerca de 55 M€ abaixo do previsto.

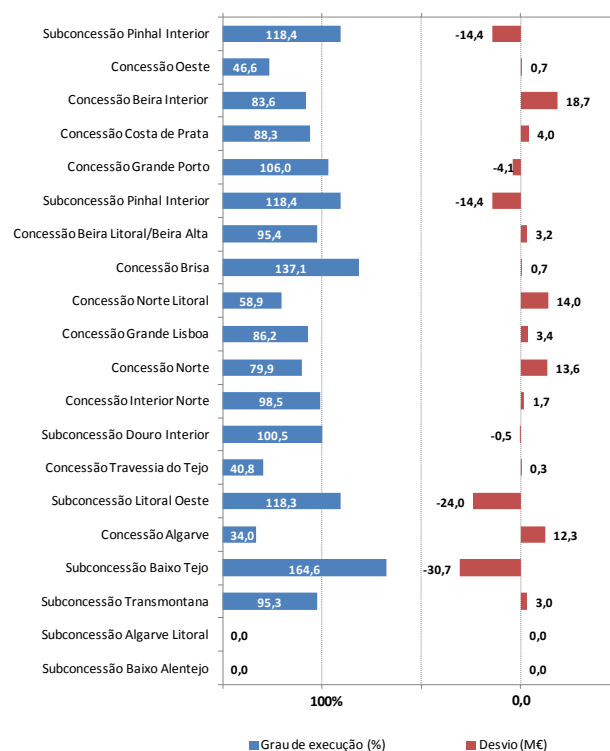
Constata-se que, no seu conjunto, as concessões registaram um desvio positivo, tendo registado um grau de execução de 90,7%,¹⁷ e que, desvios negativos se concentraram sobretudo ao nível das subconcessões, as quais apresentaram um grau de execução de apenas 115,8% (Tabela 1). Em particular, a contribuir para os desvios negativos face ao previsto no OE/2015 destacam-se as seguintes subconcessões (Gráfico 5): a Subconcessão Baixo Tejo (-30,7 M€), a Subconcessão Litoral Oeste (24,0 M€) e a Subconcessão Pinhal Interior (-14,4 M€). De

¹⁷ Tal como já referido a execução financeira das concessões em 2015 beneficiou da redução de encargos brutos acordada no âmbito dos 9 processos negociais concluídos no final de 2015 e os consequentes acertos de contas, a favor da IP, S.A. no valor de 68 M€.

acordo com a UTAP, estes desvios negativos são justificados "pelo facto de os valores previstos para 2015 incorporarem uma maior expectativa de poupança", e, no caso das subconcessões do Baixo Tejo e do Litoral Oeste, terem sido efetuados acertos relativos à atividade de 2014. Assim, é de salientar que, pese embora já exista um acordo quanto aos montantes dos novos pagamentos a estas subconcessionárias, a efetivação das poupanças acordadas encontra-se dependente da conclusão dos respetivos processos negociais e da posterior apreciação pelo Tribunal de Contas. Por fim, é de referir ainda que o OE/2015 tinha subjacente uma receita de 80 M€ com a subconcessão da A23, que não veio a concretizar-se, permanecendo esta infraestrutura sob a gestão direta da IP, S.A..

Gráfico 5 – Grau de execução e desvio dos encargos líquidos das PPP rodoviárias em 2015

(em percentagem e em milhões de euros)



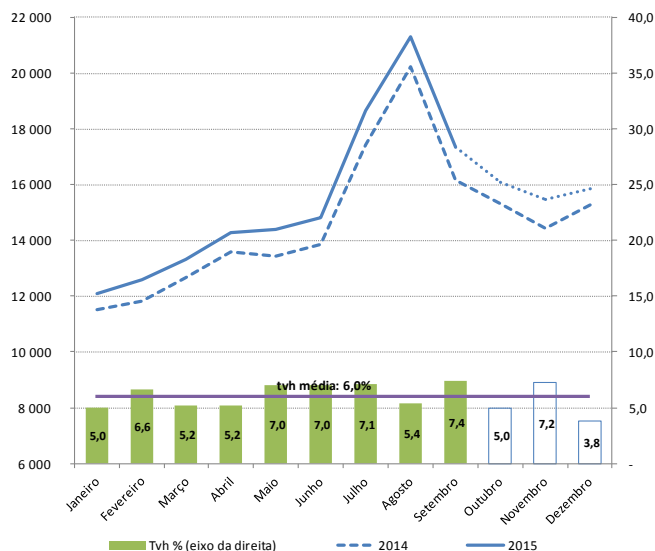
Fontes: Ministério das Finanças (OE/2015), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: O grau de execução é apresentado em percentagem do total previsto para os encargos líquidos no OE/2015. O desvio é a diferença entre a previsão e o valor executado e apresenta-se em milhões de euros. O sinal negativo do desvio significa que os encargos suportados foram superiores aos previstos.

22 Em 2015 manteve-se a tendência de recuperação do tráfego já evidenciada no ano anterior, pese embora ainda se tenha situado em níveis inferiores aos registados em 2011.

A evolução da procura de infraestruturas rodoviárias, medida pelo valor médio do Tráfego Médio Diário (TMD), registou um declínio global de 11% entre 2011 e 2015. Esta diminuição foi mais acentuada nos anos 2012 e 2013, com reduções no tráfego que ascenderam a 15% e 10%, respetivamente. Para este resultado terá contribuído a evolução desfavorável da conjuntura económica vivida pelo país neste período, mas também o impacto (desfasado) da introdução de portagens nas 7 ex-SCUT, que ocorreu, de forma faseada, entre 2010-

2011.¹⁸ O ano de 2014 registou uma inversão da tendência anteriormente verificada, tendo-se registado um aumento do tráfego em cerca de 9% face ao ano anterior. O ano 2015 parece confirmar a tendência de recuperação dos níveis de tráfego iniciada no ano anterior, tendo registado um aumento do TMD de 6% face aos níveis registados em 2014. Contudo, e apesar da recuperação verificada no volume de tráfego, os níveis de TMD registados são ainda significativamente inferiores aos registados em 2011. (Gráfico 6).

Gráfico 6 – Tráfego Médio Diário: média ponderada
(em unidades e em percentagem)



Fontes: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., Relatórios de Tráfego da Rede Nacional de Autoestradas relativos ao 1.º, 2.º e 3.º trimestres de 2015 e cálculos da UTAO. Para o período outubro a dezembro de 2015 os dados foram estimados.

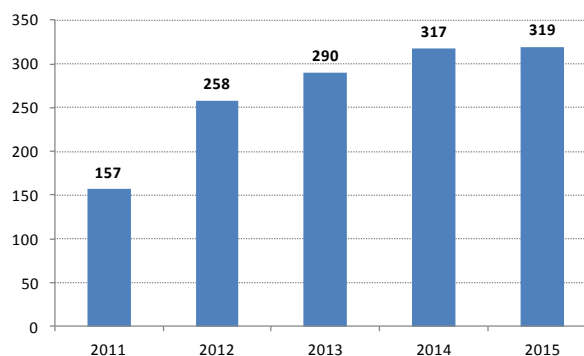
23 As receitas anuais com portagens apresentam-se em recuperação desde 2011.

Com efeito regista-se uma tendência de crescimento desde 2011 na receita proveniente da cobrança de portagens nas PPP do setor rodoviário. Tendo em conta a contração registada no tráfego médio diário, nomeadamente a partir de 2010-2011, no seguimento da introdução de portagens nas concessões rodoviárias, as razões para este crescimento deverão residir em fatores não diretamente relacionados com a evolução do tráfego, sendo de destacar os seguintes: i) O aumento do número de vias sujeitas a portagens, desde dezembro de 2011; e, ii) O fim de medidas de discriminação positiva para os residentes em zonas de influência de algumas concessões (substituídas por redução de taxas de portagem em outubro/2012). Com efeito, estes fatores deverão ter suplantado o impacto decorrente da referida redução de tráfego, verificada entre 2011 e 2013. Relativamente aos anos 2014 e 2015, o aumento da receita de portagens justifica-se sobretudo pela tendência de recuperação do volume de tráfego médio diário e também pela introdução de novos troços portajados, nomeadamente nas subconcessões Pinhal Interior e Transmontana. (Gráfico 6 e Gráfico 7).

O ano de 2015 encontra-se afetado pelo caso particular da concessão Beira Interior, dado que, no âmbito do processo de

renegociação concluído em 2015, foi acordada a transferência da titularidade da receita com portagens para o parceiro privado. O impacto deste evento implicou a devolução de receita de portagens à concessionária, no montante de 23 M€. Assim, em 2015 a receita com portagens gerada pelas parcerias rodoviárias ascendeu a 319 M€, evidenciando um ligeiro crescimento face ao ano anterior (+0,7%). Caso se eliminasse o impacto decorrente da transferência da titularidade das portagens da Beira Interior para o parceiro privado, a receita com portagens teria registado um crescimento significativamente superior, contudo, ficaria ainda assim aquém da previsão constante no OE/2015.

Gráfico 7 – Receita com portagens: 2011-2015
(em milhões de euros)



Fonte: Ministério das Finanças (OE/2011-2015) e UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos. | Nota: inclui proveitos diretos da Infraestruturas de Portugal, S.A. (Taxas de Gestão, troços da A21 e A23 que integram a concessão da IP, S.A. sob gestão direta desta empresa e quiosques/EASYTOLL).

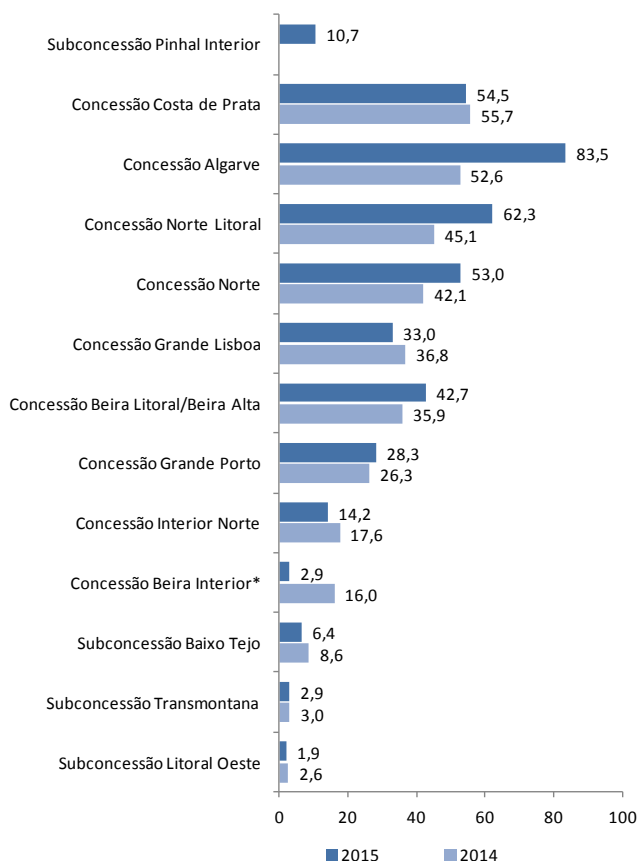
24 Ao nível global das PPP rodoviárias, em 2015 registou-se uma ligeira recuperação da taxa de cobertura dos encargos brutos pelas receitas, contudo este indicador veio a situar-se muito abaixo da previsão implícita ao OE/2015.

Em 2015 verificou-se uma melhoria da taxa de cobertura dos encargos brutos suportados face às receitas obtidas, de 22,9% em 2014 para 23,5% em 2015.¹⁹ Em termos anuais, os valores implícitos ao OE/2015 consideravam um aumento da taxa de cobertura para 28,8% em 2015, em resultado da redução prevista dos encargos brutos (-89 M€) e do aumento da receita prevista no OE/2015 (+57 M€). Desta forma, registou-se uma taxa de cobertura inferior à prevista em cerca de 5,3 p.p.. Salienta-se a baixa taxa de cobertura registada pelas subconcessões rodoviárias da empresa Infraestruturas de Portugal em 2015, que se situou em 4,2% (6,1% em 2014). Relativamente às concessões, as que apresentam maiores taxas de cobertura (e por conseguinte um menor esforço financeiro para o setor público) são a Algarve (taxa de cobertura: 83,5%), Norte Litoral (62,3%), Costa de Prata (54,5%), Norte (53,0%) e Beira Litoral/Beira Alta (42,7%). (Gráfico 8).

¹⁸ A introdução de portagens nas concessões ex-SCUT Costa de Prata, Grande Porto e Norte Litoral ocorreu em outubro de 2010. Nas concessões ex-SCUT Beira Interior, Beira Litoral/Beira Alta, Interior Norte e Algarve a introdução de portagens ocorreu durante o ano 2011.

¹⁹ Caso se excluísse desta análise o pagamento extraordinário efetuado no 4.º trimestre de 2014 relativo à A21, a taxa de cobertura em 2014 subiria para 27,8%, mantendo-se ainda abaixo do valor registado em 2013.

Gráfico 8 – Taxa de cobertura PPP rodoviárias: 2013-2014
(em percentagem)



Fontes: UTAP. | Notas: A taxa de cobertura reflete o nível de encargos brutos suportados que se encontram cobertos por proventos gerados pela respetiva PPP. Neste gráfico não estão incluídas as concessões de portagem real, sem encargos para o Estado e cuja receita de portagens pertence à concessionária. | * No caso da concessão Beira Interior a titularidade das receitas com portagens foi transferida para a concessionária, no âmbito do processo de renegociação do contrato concluído em 2015, pelo que a taxa de cobertura dos encargos será nula até ao final do contrato de concessão.

Setor Ferroviário

25 As duas PPP do setor ferroviário apresentam modelos de remuneração distintos. O modelo de remuneração da concessionária do Metro Sul do Tejo (concessão MST) assenta nos seguintes elementos:

- Receitas cobradas aos utilizadores dos serviços;
- Proventos publicitários e rendimentos da exploração de áreas comerciais e parques de estacionamento;
- Comparticipações 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 de passageiros se venha a situar dentro ou acima da banda de tráfego de referência, a concessionária deverá entregar ao requerente uma compensação estabelecida contratualmente.

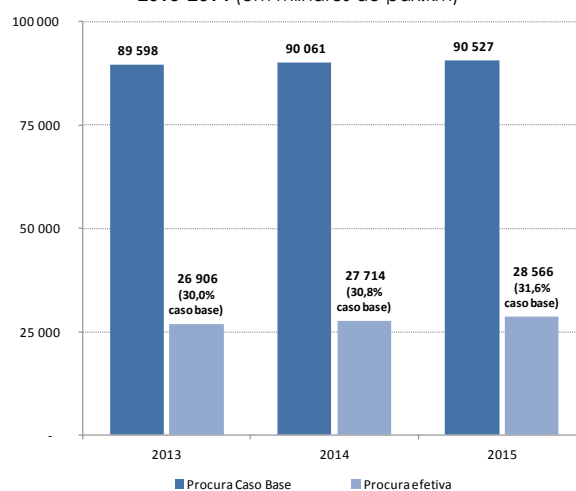
Por seu lado, o atual modelo de remuneração da concessão Transporte Ferroviário Eixo Norte/Sul (concessão Eixo-Norte/Sul), concessionada à FERTAGUS, S.A., baseia-se apenas em receitas comerciais de exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte/Sul, não se encontrando previstos contratualmente encargos recorrentes para o setor público.

Contudo, de acordo com a UTAP, em ambas as parcerias

ferroviárias poderão ocorrer pedidos de Reposição de Equilíbrio Financeiro (REF), por parte das concessionárias, caso se verifiquem as condições legais e contratuais que os possam fundamentar.

26 No setor ferroviário os fluxos financeiros recorrentes decorrem essencialmente das compensações pagas pelo concedente à concessionária MST, em resultado do tráfego real de passageiros ser muito inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência. Desde a entrada em funcionamento da rede de metropolitano Metro Sul do Tejo, em novembro de 2008, o tráfego real de passageiros tem-se situado sempre muito abaixo do limite mínimo da banda de referência, motivando a necessidade de o concedente efetuar pagamentos de compensação à concessionária, os quais têm assumido um carácter recorrente. Com efeito, apesar de o contrato de concessão MST não contemplar encargos diretos para o setor público, o facto de o tráfego real se ter situado sempre abaixo do valor mínimo da banda de referência, gerou ao longo dos anos encargos sistemáticos para o setor público.²⁰ Com efeito, a procura efetiva tem-se apresentado inferior a um terço da procura prevista no caso base, de que são exemplo os dados relativos a 2013, 2014 e 2015, em que se registou uma procura real correspondente a 30,0%, 30,8% e 31,6% da procura prevista no caso base, respetivamente (Gráfico 9). A ligeira recuperação da procura ocorrida em 2014 e em 2015 teve um contributo favorável no apuramento das compensações pagas pelo setor público à concessionária, pese embora o volume de passageiros por Km registado em 2015 se tenha situado ainda abaixo do verificado em 2011.²¹ Por fim, refira-se que no caso da concessão Eixo-Norte/Sul, a concessionária efetuou um pedido de reposição de equilíbrio financeiro que ascende a cerca de 1,5 M€ por ano a partir de 2012, inclusive (ver §40). Neste caso, o risco de procura é integralmente assumido pelo parceiro privado (FERTAGUS, S.A.), tendo-se registado uma redução homóloga do número de passageiros transportados, de 19 milhões em 2014 para cerca de 18 milhões em 2015.

Gráfico 9 – Evolução da procura na concessão Metro Sul do Tejo: 2013-2014 (em milhares de pax.km)



Fontes: UTAP e IMIT. | Nota: Pax.km: passageiros por km.

²⁰ Os valores apresentados pela concessionária para pagamento são alvo de um processo de controlo e fiscalização.

²¹ De acordo com a UTAP, em termos históricos, a procura real na concessão da linha de metro de superfície de Almada (MST) nunca superou 35% da procura prevista no caso base estabelecido no contrato de concessão.

27 Em 2015 registou-se uma redução dos encargos líquidos com as PPP do setor ferroviário que ficou a dever-se ao efeito de base do pagamento extraordinário da indemnização ao agrupamento concorrente da Alta Velocidade Ferroviária, ocorrido em 2014. No exercício de 2015 registou-se uma redução de 35,3% nos encargos com as PPP ferroviárias, que ascenderam a um total de 8 M€ (13 M€ em 2014). Esta diminuição deveu-se ao efeito de base decorrente do pagamento extraordinário ocorrido em 2014, no valor de 4,48 M€, relativo à indemnização paga ao concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão), Consórcio TAVE TEJO, no seguimento da decisão de não adjudicação do respetivo contrato. O concurso denominado por "Concessão RAV Lisboa-Poçoirão" veio a ser cancelado, tendo sido decidida a sua não adjudicação.²² Em termos comparáveis, isto é, caso se excluísse da análise o pagamento da referida indemnização ter-se-ia registado um decréscimo de 1,8% face ao período homólogo.

No caso particular da concessão MST registou-se uma diminuição homóloga dos encargos suportados pelo setor público (compensações pagas pelo concedente em razão do tráfego real ser inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência do caso base), em resultado do crescimento da procura real verificada em 2015 na concessão MST (+3,1%), o que contribuiu para a redução da compensação a pagar pelo setor público.

28 Face à previsão inicial, a execução dos encargos com as PPP ferroviárias veio a situar-se abaixo do valor inicialmente previsto. O grau de execução dos encargos com PPP ferroviárias em 2015 ascendeu a 95,9%, situando-se cerca de 0,4 M€ abaixo da previsão inicial constante no OE/2014. Para este resultado terá contribuído a recuperação da procura registada na concessão MST. Saliente-se que a redução homóloga prevista no OE/2015 decorria do facto de em 2014 ter sido paga a indemnização de 4,48 M€ ao concorrente da Alta Velocidade Ferroviária (AVF Lisboa-Poçoirão), Consórcio TAVE TEJO, no seguimento da decisão de não adjudicação do respetivo contrato, facto que gerou um efeito de base que justificou a referida previsão.

Setor da Saúde

29 Em 2015 registou-se um aumento generalizado da atividade clínica das unidades hospitalares a operar em regime de PPP. O nível de atividade da prestação de serviço clínicos, nas 4 unidades hospitalares que operam em regime de PPP, registou um aumento global em 2015, face ao período homólogo:

- **Hospital de Braga:** em 2015 registou-se um aumento da produção em praticamente todas as linhas de atividade clínica, com destaque para as unidades de internamento e consultas externas, registando-se um aumento de 3% em número de doentes equivalentes;²³
- **Hospital de Loures:** em 2015 verificou-se um aumento da produção em todas as linhas de atividade clínica, tendo

²² Despacho n.º 14 505/2010, de 10 de setembro de 2010, do Senhor Ministro de Estado e das Finanças, publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 182, de 17 de setembro de 2010.

²³ Em sentido oposto, o Hospital de Braga registou uma diminuição de 20% no número de "sessões de hospital de dia", em resultado da introdução de uma nova lista de procedimentos geradores de "sessões de hospital de dia", a qual teve impacto no número de atos elegíveis.

este aumento sido mais expressivo no volume de produção registado nas consultas externas (+7%) – sobretudo em primeiras consultas – e nas "sessões de hospital de dia" (+29%);

- **Hospital de Cascais:** no ano de 2015 todas as unidades clínicas registaram um aumento do nível de produção, com destaque para o aumento do número de "sessões de hospital de dia" (+19%) e de urgências (+4%).
- **Hospital de Vila Franca de Xira:** registou uma tendência de crescimento generalizado da produção clínica de 2015, face ao verificado no período homólogo.

30 Em 2015 registou-se um aumento dos encargos com as PPP do setor da saúde. Os encargos suportados com as PPP do setor da saúde em 2015 ascenderam a 429 M€, tendo-se registado um aumento de 17,3 M€ em termos homólogos (+4,2%). Este crescimento ficou a dever-se, exclusivamente, ao aumento dos encargos associados às Entidades Gestoras (EG) dos Estabelecimentos em 5,3%, justificado pelo maior nível de produção hospitalar e pelo crescimento dos encargos com os serviços protocolados, dado que nas EG dos Edifícios registou-se um volume de encargos ligeiramente inferior aos do ano anterior. (Tabela 3). Por outro lado, ocorreram fatores pontuais, com efeitos contrários, que afetaram a comparabilidade homóloga entre 2014 e 2015, nomeadamente:

- O fim da parceria do CA-SNS, em abril de 2014, não se registando quaisquer pagamentos no ano de 2015;
- O pagamento, em 2015, de um acerto relativo ao CMFRS (que terminou em novembro de 2013);
- O pagamento da reconciliação da atividade da Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Loures, realizado em 2014, incorporou um acerto relativo à atividade de 2012 no valor de 4 M€;²⁴
- Os pagamentos realizados ao abrigo do programa de financiamento centralizado para o tratamento da hepatite C crónica, estabelecido pelo Ministério da Saúde em 2015, que ocorreram pela primeira vez no 4.º trimestre de 2015.

31 Cerca de 5,3% dos encargos com as PPP do setor da saúde suportados em 2015 dizem respeito a pagamentos não contemplados nos contratos de parceria. A proporção de encargos suportados pelas parcerias do setor da saúde que não se encontram considerados nos respetivos contratos foi de 5,3% em 2015 (4,5% em 2014) diz respeito a:²⁵

- Protocolos de cuidados específicos adicionais, relativos ao HIV e esclerose múltipla, no valor de 18,6 M€;
- Pagamentos relativos ao programa específico de financiamento das doenças lisossomais, no valor de 2,5 M€;
- Prestações relativas ao programa centralizado de financiamento da hepatite C, no valor de 1,5 M€.

²⁴ O pagamento referente à atividade de 2012 foi pago em conjunto com o pagamento relativo à reconciliação da atividade de 2013, o que ocorreu no 4.º trimestre de 2014 e ascendeu ao valor total de 7 M€.

²⁵ De acordo com a UTAP, estes protocolos não se encontram considerados no contrato de parceria, contudo são alvo de uma negociação anual e sujeitos a apreciação do Tribunal de contas.

Tabela 3 – Execução dos Encargos com PPP Saúde
(em milhões de euros e em percentagem)

PPP Saúde	Execução				Referenciais Anuais			Grau de execução 2015
	2014	2015	Var. homóloga		OE 2015	Var. homóloga		
			M€	Tvh %		M€	Tvh %	
EG Estabelecimentos	333	350	17,5	5,3	319	-4,4	-1,4	109,6
Pagamentos Contratuais	282	285	3,2	1,1				
Protocolos (Hospitais PPP)*	19	23	4,3	22,9				
Pagamentos de Reconciliação	32	42	10,0	31,3				
EG Edifícios	79	79	-0,2	-0,3	81	3,6	4,6	98,1
Pagamentos Contratuais	72	72	-0,1	-0,1				
Pagamentos de Reconciliação	7	7	-0,1	-1,6				
Encargos Totais	412	429	17,3	4,2	400	-0,8	-0,2	107,3

Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2013-2014 e OE/2015), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: * Inclui despesa relativa a protocolos (HIV e esclerose múltipla), doenças Lisossomais e encargos relativos ao programa de financiamento para tratamento da hepatite C crónica, estabelecido em 2015.

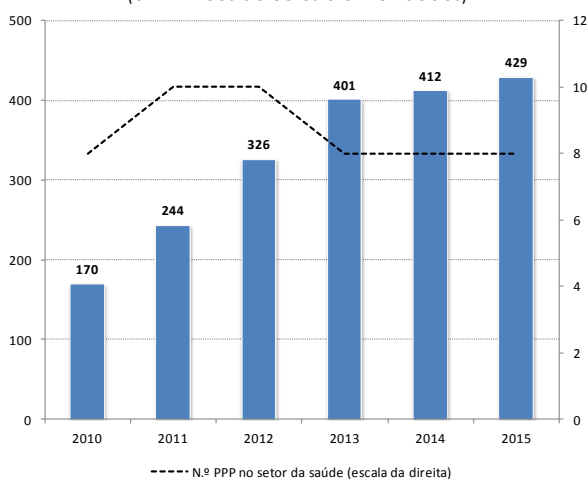
32 Face à previsão constante no OE/2015, os encargos suportados com as PPP do setor da saúde em 2015 excederam o valor inicialmente previsto.

A execução dos encargos com PPP do setor da saúde registou um desvio desfavorável, situando-se 29 M€ acima do previsto no OE/2015, tendo-se registado um grau de execução de 107,3%. Com efeito, o referido crescimento homólogo verificado em 2015 (4,2%) excedeu a previsão para o conjunto do ano implícita ao orçamento, que era de uma redução de 0,2%. Este desvio deveu-se exclusivamente ao desempenho das EG Estabelecimentos, as quais registaram um desvio desfavorável de 9,6 p.p., justificado pelas razões *supra* mencionadas, uma vez que as EG Edifícios registaram um desvio favorável de 1,9 p.p. (Ver Tabela 3).

33 As parcerias do setor da saúde têm vindo a registar um aumento sucessivo dos encargos totais, sobretudo devido à entrada em funcionamento de novas unidades hospitalares em regime de PPP.

Entre 2010 e 2015 os encargos com PPP do setor da saúde registaram uma tendência crescente, verificando-se uma taxa de crescimento médio anual de 20,3% neste período (Gráfico 10). Esta evolução encontra-se influenciada pelo início da atividade de novas unidades hospitalares a operar em regime de PPP.

Gráfico 10 – Encargos com as PPP do setor da saúde: 2010-2015
(em milhões de euros e em unidades)



Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2013-2015 e OE/2015), UTAP e DGTF.

Setor da Segurança

34 No setor da segurança existe apenas uma parceria (SIRESP – Rede de Emergência e Segurança de Portugal) cujo modelo de remuneração do parceiro privado equivale a uma remuneração por disponibilidade. Os encargos com a parceria SIRESP, devidos numa base mensal, incorporam uma remuneração por disponibilidade composta por uma parcela não revisível (em que os montantes definidos para cada ano encontram-se definidos contratualmente, não sendo contudo iguais em cada um dos anos) e uma parcela revisível em função do Índice de Preços no Consumidor (IPC) e ajustável em função de deduções por falhas de disponibilidade e desempenho. Assim, a evolução da procura não tem impacto direto na remuneração do parceiro privado (SIRESP, S.A.), uma vez que é determinada em função da disponibilidade da rede de segurança e emergência, nem no nível de encargos do setor público. Contudo, de acordo com o modelo de remuneração *supra* referido, os encargos do setor público e a correspondente remuneração da concessionária, podem variar em função do desempenho do parceiro privado, podendo ser aplicadas deduções caso a concessionária não cumpra os níveis mínimos de desempenho definidos contratualmente.

35 Em 2015 registou-se uma redução homóloga dos encargos suportados pelo setor público com a parceria SIRESP.

Os encargos suportados pelo setor público com a PPP relativa ao sistema integrado de tecnologia de informação para a Rede de Emergência e Segurança (SIRESP) ascenderam a 44 M€ em 2015, tendo-se registado uma diminuição de 10,8% em termos homólogos (-5 M€ que em 2014). Esta redução foi motivada pela diminuição, prevista contratualmente, da componente não revisível da remuneração (cujos valores se encontram definidos contratualmente para cada ano, não sendo contudo constantes) e pelo facto de os pagamentos ocorridos em 2014 e 2015 terem subjacentes prazos de pagamentos diferentes.²⁶

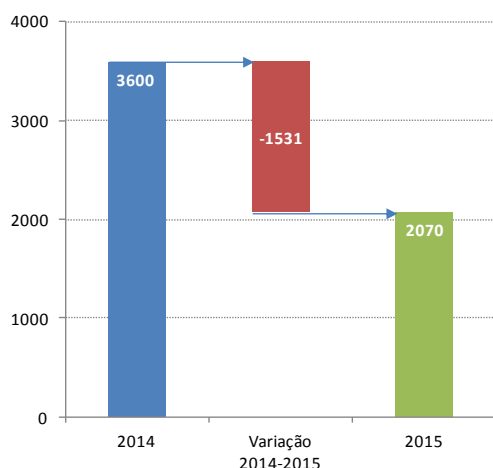
36 Os encargos liquidados com a parceria SIRESP situaram-se abaixo da previsão orçamental inscrita no OE/2015.

Os encargos efetivamente pagos à concessionária SIRESP, S.A. em 2015 situaram-se cerca de 5,5 M€ abaixo da previsão constante no OE/2015, tendo-se registado um grau de execução de 88,9%, justificado por fatores ligados à temporalidade dos pagamentos (prazos de pagamentos).

²⁶ Durante o período em análise não foram aplicadas quaisquer deduções ou penalidades, facto que se tem verificado ao longo do período de vida do contrato. Relativamente à operacionalidade do SIRESP, e de acordo com a informação disponibilizada, a capacidade instalada foi de 96,66% ao longo de 2013, tendo subido para 99,66% em 2014 após a conclusão da fase G do projeto relativa à implementação da rede SIRESP na Região Autónoma do Açores.

37 O valor dos pedidos de reposição de equilíbrio financeiro (REF) peticionados pelos parceiros privados reduziu-se em 2015 na sequência da conclusão de alguns processos que se encontravam pendentes em tribunal arbitral. De acordo com a informação divulgada pelo Ministério das Finanças (Programa de Estabilidade 2016-2020 e UTAP), o stock de pedidos de REF efetuados pelos parceiros privados do setor rodoviário (concessionárias e subconcessionárias rodoviárias e contratos de prestação de serviços associados a PPP), no final de 2015 ascendeu a 2070 M€, observando-se uma diminuição de 1531 M€ (-42,5%) face ao registado no final de 2014: 3600 M€ (Gráfico 11). Esta redução decorreu de um conjunto de decisões dos tribunais arbitrais que condenaram o Estado Português a pagar compensações aos parceiros privados dos contratos das parcerias Autoestrada Transmontana (Auto-Estradas XXI, S.A.), concessão Interior Norte (consórcio Soares da Costa, Teixeira Duarte, SOPOL, Dragados, Alves Ribeiro e Ramalho Rosa/Cobetar), concessão Oeste (Auto-Estradas do Atlântico) e Litoral Centro (BRISAL). Todavia, o total dos montantes efetivamente atribuídos a título de reposição de equilíbrio financeiro foi significativamente inferior ao inicialmente peticionado (para maior detalhe veja-se o parágrafo n.º 39).

Gráfico 11 – Contingências das PPP relativas pedidos de reposição do equilíbrio financeiro (em milhões de euros)



Fontes: UTAP, Infraestruturas de Portugal, S.A. e cálculos da UTAO.

38 O pedido de reequilíbrio financeiro com o valor mais significativo, ainda pendente no final de 2015, refere-se à concessão Douro Litoral (Autoestradas do Douro Litoral, S.A.), cujo valor peticionado em 2013 ascende a cerca de 1350 M€, o que representa 65,2% do total de 2070 M€ em contingências financeiras existentes nas PPP rodoviárias no final de 2015 (ver Tabela 6 em anexo).

Tabela 4 – Contingências das PPP (posição em final de período)
(em milhões de euros)

	Milhões de euros				% do PIB			
	2013	2014	2015	Varição 2014/2015	2013	2014	2015	Varição 2014/2015
Total peticionado PPP do setor rodoviário, do qual:	3256	3600	2070	-1531	1,9	2,1	1,2	-0,92
Concessões Rodoviárias	2910	3257	1630	-1627	1,7	1,9	0,9	-0,97
Subconcessões Rodoviárias	345	342	436	94	0,20	0,20	0,24	0,05
Contratos de Prestação de Serviços (associados a PPP)	1,3	1,3	3,5	2,2	0,001	0,001	0,002	0,001

Fontes: UTAP, Infraestruturas de Portugal, S.A., IMTT e INE.

39 No decurso de 2015 foram registados alguns desenvolvimentos na resolução dos litígios existentes com parceiros privados. De acordo com a informação divulgada pela UTAP, referente ao final de 2015, é possível informar que:

— **Autoestrada do Marão:** em 2012 a concessionária requereu a constituição de Tribunal Arbitral e efetuou um pedido de resolução do contrato de concessão bem como a condenação do concedente à restituição do valor integral das obras por ela realizadas, por enriquecimento sem causa. O Estado decidiu resolver o contrato de concessão do Túnel do Marão, com justa causa, por impossibilidade de execução do mesmo em razão da inexistência de financiamento, através do Despacho n.º 7841-C/2013, de 17 de junho, publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 114, de 17 de junho de 2013.

Em 8 de junho de 2015 o Tribunal Arbitral proferiu um acórdão tendo considerado a ação parcialmente procedente ao considerar que não existia responsabilidade de nenhuma das partes na frustração do contrato, verificando-se uma situação de impossibilidade objetiva. Neste sentido o Tribunal determinou que o Estado apenas deveria compensar a concessionária pelo valor do edificado recebido, para o que terá de ser aferido qual o valor do enriquecimento do concedente (Estado), cujo montante deverá ser restituído à concessionária, caso venha a ser apurado. Tendo o tribunal considerado que os trabalhos decorreram, por um lado, de um “*esforço financeiro*” do Estado “*a título de pagamento de preço*”, dado que “*pagou uma parte da remuneração acordada relativamente ao troço aberto ao tráfego*”, e, por outro lado, a título de “*financiamento à construção*”. Assim, o Tribunal Arbitral determinou a abertura de uma “*segunda fase (...) do processo arbitral, destinada a apurar a delimitação e liquidação do enriquecimento e dos respetivos danos*”. A este respeito é de salientar o referido no Relatório e Contas 2015 da IP, S.A., nomeadamente o benefício decorrente da alteração do modelo de construção e exploração do Túnel do Marão, o qual deixou de ser em modelo de PPP para o modelo de gestão direta da IP, S.A..

Na sequência destes factos, em 15 de dezembro de 2015, o Tribunal Arbitral proferiu acórdão de liquidação, tendo quantificado o montante que o Estado deve restituir à concessionária em 46 M€, acrescido de juros. O Estado reclamou desta decisão, encontrando-se esta situação pendente de decisão. Em paralelo, o Estado interpôs recurso para o Tribunal Central Administrativo Sul da decisão tomada pelo Tribunal Arbitral, através da qual se

declarou competente para decidir sobre a legalidade do despacho de rescisão do contrato de concessão. Contudo, "o Tribunal Arbitral decidiu prosseguir o processo arbitral e não o suspender na pendência da decisão desse recurso".

- **Concessão Litoral Centro:** o pedido de indemnização foi efetuado pela concessionária Brisal - Autoestradas de Portugal, S.A. em fevereiro de 2012 e ascendia a 1022 M€, relativo à quebra de tráfego e à introdução de dois custos não previstos no contrato de concessão: a TRIR e a Taxa SIEV.²⁷ A este respeito foi proferido acórdão pelo Tribunal Arbitral em 15 de abril de 2015, através do qual condenou o Estado a compensar a concessionária pelo decréscimo das receitas no montante de 22,149 M€, relativos ao período julho de 2010 a dezembro de 2014, e de 6,573 M€ anuais até ao termo do contrato de concessão. Além disto o Estado foi condenado a devolver 0,1096 M€ relativos aos pagamentos da TRIR efetuados pela BRISAL, bem como a devolver as quantias que venham a ser pagas a este título até ao termo do contrato de concessão. Relativamente à Taxa SIEV o Estado foi condenado a devolver 0,0104 M€ (10,4 mil euros) de tarifas já pagas e a devolver as que forem pagas no futuro, enquanto não houver prestação efetiva do serviço público. No seu conjunto, estas compensações a pagar pelo Estado poderão ascender a mais de 100 M€.

Na sequência destas decisões, o Estado Português (entidade concedente) considerou que existe nulidade parcial desta decisão arbitral (na parte que o condena ao pagamento de 6,573 M€ por ano até ao final da concessão) tendo interposto, em 12 de junho de 2015, uma ação que visa a declaração de nulidade parcial deste acórdão. A concessionária apresentou a contestação, encontrando-se o processo pendente desta decisão.

- **Concessão Interior Norte:** o consórcio composto pela Soares da Costa, Teixeira Duarte, SOPOL, Dragados, Alves Ribeiro e Ramalho Rosa/Cobetar impugnou a Resolução do Conselho de Ministros, a aprovação da minuta do contrato de concessão e os atos praticados pelo Ministério das Finanças e pelo Ministério da Economia relativos à adjudicação provisória à NORSCUT efetuada em dezembro de 2000. Em 2006 o Supremo Tribunal Administrativo deu razão aos demandantes, decidindo pela anulação da adjudicação e declaração de nulidade do ato de aprovação da minuta do contrato de concessão. Esta decisão foi confirmada por acórdão do mesmo Tribunal em outubro de 2007. Em 7 de maio de 2015, e na sequência de novo pedido apresentado pelo consórcio demandante, foi proferido acórdão pelo Supremo Tribunal Administrativo, que "*declarou legítima a inexecução do referido acórdão anulatório, por impossibilidade*". Na sequência do pedido indemnizatório solicitado pelo consórcio preterido, no valor de 75 M€, o Estado foi condenado a pagar, "*a título indemnizatório, por força da referida inexecução*" o montante de 0,1 M€.

- **Concessão Oeste:** A concessionária Autoestradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A. efetuou um pedido de reposição de equilíbrio financeiro (REF) em 2013, no qual solicitou a condenação do Estado Português ao pagamento de uma compensação cujo valor final ascende a 530 M€ (o valor inicialmente peticionado foi incrementado com o decorrer da ação em Tribunal Arbitral). Este pedido de REF foi fundamentado pelo parceiro privado no "*desequilíbrio alegadamente causado pela introdução, em 2010, de portagens na concessão Costa de Prata e na concessão Beira Litoral/Beira Alta, que terá provocado uma redução do tráfego e conseqüente diminuição das receitas da referida Concessão Oeste*".

A sentença foi proferida pelo Tribunal Arbitral em 28 de dezembro de 2015, tendo considerado que "*ocorreu um concurso de causas de desequilíbrio*", tendo condenado o Estado Português a pagar uma compensação direta de 28,9 M€ a título de REF da Concessão Oeste, na sequência da perda de tráfego ocorrida entre 2010 e 2013. Relativamente ao período pós 2013, o Tribunal Arbitral julgou como improcedente o pedido de condenação do Estado Português na importância necessária para compensar o desequilíbrio resultante da redução de tráfego ocorrida para além de 2013.

40 Relativamente às parcerias dos restantes setores de atividade económica os montantes peticionados são substancialmente inferiores sendo de referir o seguinte:

- **Setor ferroviário:**

i) Regista-se um pedido de REF apresentado em 2012 pela concessionária FERTAGUS, na sequência do aumento da taxa das infraestruturas rodoviárias, sendo o valor peticionado de 1,5 M€/ano, desde 2012, inclusive; foi criada uma comissão de negociação para análise da fundamentação deste pedido.²⁸

ii) Em 2013 foi apresentado um pedido de indemnização pela ELOS-Ligações de Alta Velocidade, na sequência da recusa de visto pelo Tribunal de Contas aos contratos com a Infraestruturas de Portugal relacionados com 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. O valor da indemnização solicitado pela concessionária ascende a cerca de 169 M€. Em fevereiro de 2014 foi constituído o Tribunal Arbitral para avaliar este pedido de indemnização. De acordo com a informação disponibilizada, no final de 2015 este processo encontrava-se ainda em fase de produção de prova, não tendo sido proferida qualquer decisão sobre este diferendo, sendo contudo expectável que a decisão venha a ser emitida durante o segundo semestre de 2016.

²⁷ TRIR: Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias. | SIEV: Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A..

²⁸ Despacho n.º 15985/2013, de 15 de novembro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 239, de 10 de dezembro de 2013.

— **Setor da saúde:** foi efetuado um pedido de REF pela Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Loures, de cerca de 3 M€, relativo à formação de médicos internos.

41 Setor da segurança: no final de 2015 continua a registar-se a existência de 4 pedidos de REF relacionados com alegados atrasos na montagem da rede SIRESP ou com encargos adicionais incorridos pela concessionária para que o prazo definido contratualmente não fosse incumprido. De acordo com a informação disponibilizada, o impacto orçamental destes pedidos não é quantificável.

Tabela 5 – Execução dos encargos líquidos por setor e por PPP
(em milhões de euros, em percentagem e em pontos percentuais)

Setor / PPP	Execução Janeiro-Dezembro					OE 2015	Grau de Execução 2015
	2014	2015	Var. homóloga		Contributo para Tvh p.p.		
			M€	Tvh %			
Total do Setor Rodoviário	1069	1040	-29	-2,7	-1,9	924	112,6
Concessão Travessia do Tejo	1	0,2	-1	-70,2	0,0	0,5	40,8
Concessão Norte	77	54	-23	-30,0	-1,5	68	79,9
Concessão Oeste	4	1	-3	-83,6	-0,2	1	46,6
Concessão Brisa	-2	-3	-1	30,8	0,0	-2	137,1
Concessão Litoral Centro	0	38	38	n.a.	2,4	0	n.a.
Concessão Beira Interior	144	95	-49	-33,8	-3,1	114	83,6
Concessão Costa de Prata	27	30	4	13,7	0,2	34	88,3
Concessão Algarve	25	6	-19	-75,0	-1,2	19	34,0
Concessão Interior Norte	81	113	33	40,4	2,1	115	98,5
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	81	66	-16	-19,3	-1,0	69	95,4
Concessão Norte Litoral	38	20	-18	-47,4	-1,2	34	58,9
Concessão Grande Porto	74	74	-1	-0,9	0,0	69	106,0
Concessão Grande Lisboa	16	21	5	30,4	0,3	25	86,2
Concessão Douro Litoral	-	-	-	-	-	-	-
Subconcessão Transmontana	53	61	8	14,9	0,5	64	95,3
Subconcessão Douro Interior	99	101	2	1,6	0,1	101	100,5
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0	0	n.a.	0,0	-	n.a.
Subconcessão Baixo Tejo	48	78	30	62,0	1,9	47	164,6
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	n.a.	0,0	-	n.a.
Subconcessão Litoral Oeste	83	155	72	86,2	4,7	131	118,3
Subconcessão Pinhal Interior	-9	93	102	n.a.	6,6	78	118,4
Túnel do Marão	2	56	54	n.a.	3,5	42	n.a.
Outros ¹	226	-20	-246	n.a.	-15,9	-87	22,8
Ferroviário	13	8	-5	-35,3	-0,3	9	95,9
Concessão Metro Sul do Tejo	8,6	8,5	0	-1,8	0,0	9	95,9
Concessão Transporte Ferroviário Eixo Norte/Sul	0	0	0	n.a.	0,0	0	n.a.
Concessão AVF PP2 (Lisboa-Poçoirão)	4,5	0	-4	-100,0	-0,3	0	n.a.
Saúde	412	429	17	4,2	1,1	400	107,3
Hospital de Braga - Gestão do Estabelecimento	133	141	9	6,4	0,6	137	103,4
Hospital de Braga - Gestão do Edifício	28	28	0	0,0	0,0	28	99,6
Hospital de Cascais - Gestão do Estabelecimento	67	68	1	2,1	0,1	64	106,9
Hospital de Cascais - Gestão do Edifício	9	9	0	1,1	0,0	9	97,4
Hospital de Loures - Gestão do Estabelecimento	76	85	9	12,1	0,6	67	127,1
Hospital de Loures - Gestão do Edifício	14	14	0	-0,5	0,0	14	97,4
Hospital de Vila Franca de Xira - Gestão do Estabelecimento	52	55	3	5,3	0,2	52	105,6
Hospital de Vila Franca de Xira - Gestão do Edifício	29	29	0	-0,8	0,0	30	97,1
Centro de Atendimento do SNS	5	0	-5	-100,0	-0,3	0	n.a.
Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul	0	0,6	1	n.a.	0,0	0	n.a.
Segurança (SIRESP)	49	44	-5	-10,8	-0,3	49	88,9
Total	1544	1522	-22	-1,4	-1,4	1382	110,1

Fonte: Ministério das Finanças (OE/2015), UTAP, DGTf e ACSS. | Nota 1: inclui receitas ou encargos diretos da empresa Estradas de Portugal (Taxas de gestão, troços da A21 e A23 e Quiosques/Easytoll. Em 2014 inclui também o pagamento extraordinário realizado pela IP, S.A. no âmbito da transferência da A21 para a esfera da IP, S.A. – anterior Estradas de Portugal –, no valor de 245 milhões de euros.

Tabela 6 – Contingências das PPP em 31 de dezembro de 2015
(em milhões de euros)

Setor / PPP	Ano	Tipo de pedido	Evento gerador do pedido	Valor do pedido M€	Ponto de situação
Concessões Rodoviárias				1 630	
Concessão Douro Litoral (AEDL)	2013	Reposição do equilíbrio financeiro	Eventos ligados à fase de construção.	23,5	O Tribunal Arbitral foi constituído no final de Março de 2014; a ata de instalação foi assinada no final de Agosto de 2014. Foi concluída a prova pericial de engenharia em novembro de 2015; a próxima fase será a realização da perícia financeira. A data previsível para o termo deste processo é o 3.º trimestre de 2016.
Concessão Douro Litoral (AEDL)	2013	Reposição do equilíbrio financeiro	Custos acrescidos na fase de construção.	32,5	O Tribunal Arbitral foi constituído no final de Março de 2014; a ata de instalação foi assinada no final de Agosto de 2014. Foi concluída a prova pericial de engenharia em novembro de 2015; a próxima fase será a realização da perícia financeira. A data previsível para o termo deste processo é o 3.º trimestre de 2016.
Concessão Douro Litoral (AEDL)	2013	Reposição do equilíbrio financeiro	TRIR (Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias), SIEV-Sistema Identificação Electrónica de Veículos, S.A. e suspensão da subconcessão AE do Centro.	1 350	Foram apresentados os relatórios periciais. O Tribunal decidiu realizar mais uma perícia sobre os custos de O&M. O julgamento encontrava-se marcado para novembro de 2015 tendo sido adiado pelo Tribunal. A data previsível para o termo deste processo é o 2.º trimestre de 2016.
Concessão Douro Litoral (AEDL)	2012	Reposição do equilíbrio financeiro	Rejeição liminar de traçado alternativo para a A32.	124	Rejeitado; participação à Autoridade da Concorrência; aguarda-se eventual arbitragem.
Concessão Lusoponte (LUSOPONTE)	2012	Pré-contencioso	Alterações às taxas de IRC (2010 e 2012).	100	Aguarda-se a eventual fase pré-contenciosa.
Subconcessões Rodoviárias				436	
Subconcessão Transmontana (AE XXI)	2011	Reposição do equilíbrio financeiro	Atrasos na obtenção de visto.	52	A subconcessionária abdicou de requerer a abertura de um processo arbitral, mas ainda não formalizou a desistência do pedido de REF.
Subconcessão Baixo Tejo (AEBT)	2012	Reposição do equilíbrio financeiro	Alterações legislativas específicas: Decreto-Lei n.º 112/2009 de 18 de maio; Portaria n.º 314-B/2010 de 14 de junho; Decreto-Lei n.º 111/2009 de 18 de maio.	155	Encontra-se em processo de arbitragem, tendo sido efetuada a contestação. O processo foi suspenso em 27 de julho de 2015, por acordo entre a subconcessionária e a comissão de renegociação.
Subconcessão Litoral Oeste (AELO)	2012	Reposição do equilíbrio financeiro	Alterações legislativas específicas: Decreto-Lei n.º 112/2009 de 18 de maio; Portaria n.º 314-B/2010 de 14 de junho; Decreto-Lei n.º 111/2009 de 18 de maio.	85	Encontra-se em processo de arbitragem, tendo sido efetuada a contestação. O processo foi suspenso em 26 de agosto de 2015, por acordo entre a subconcessionária e a comissão de renegociação.
Subconcessão Litoral Oeste (AELO)	2013	Impugnação de multa	A Infraestruturas de Portugal propôs a aplicação da multa contratual.	0,06	Encontra-se em curso a Ação de impugnação de multa. Aguarda-se decisão do tribunal judicial.
Subconcessão Pinhal Interior (ASCENDI PI)	2013	Reposição do equilíbrio financeiro	Alterações legislativas específicas: Lei n.º 46/2010 de 7 de setembro; Lei n.º 55-A/2010 de 31 de dezembro; Lei n.º 64-B/2011 de 31 de dezembro.	43	Foi efetuada a análise. Aguarda decisão da Infraestruturas de Portugal/Comissão de Negociação.
Subconcessão Pinhal Interior (ASCENDI PI)	2011	Reposição do equilíbrio financeiro	Vestígios arqueológicos - Sr.ª da Alegria	2,3	Valor acordado junto da Subconcessionária.
Subconcessão Pinhal Interior (ASCENDI PI)	2015	Reposição do equilíbrio financeiro	Vestígios arqueológicos - Nó do Peral	1,6	Valor acordado junto da Subconcessionária.
Subconcessão Pinhal Interior (ASCENDI PI)	2015	Reposição do equilíbrio financeiro	Construção do Nó do Peral, Alvaiázere e Almalaguês	13	Valor acordado junto da Subconcessionária.
Subconcessão Litoral Oeste (AELO)	2015	Reposição do equilíbrio financeiro	Alterações ao projeto; perturbações de natureza ambiental; condições geológicas e geotécnicas anormais e imprevisíveis; achados arqueológicos; atrasos no planeamento por dificuldades insuperáveis e expropriações.	84	Encontra-se em processo de arbitragem, tendo sido efetuada a contestação. O processo foi suspenso em 26 de agosto de 2015, por acordo entre a subconcessionária e a comissão de renegociação.

Setor / PPP	Ano	Tipo de pedido	Evento gerador do pedido	Valor pedido M€	Ponto de situação
Contratos de Prestação de Serviços (associados a PPP)				3,5	
Concessão Costa de Prata e Concessão Grande Porto (ASCENDI O&M)	2012	Reposição do equilíbrio financeiro	Alterações legais resultantes da não aprovação do DEM obrigatório.	0,59	O processo encontra-se em análise.
Concessão Norte Litoral	2013	Reposição do equilíbrio financeiro	Alterações legislativas específicas: a) Portaria n.º 135-A/2011 de 4 de abril; b) Portaria n.º 41/2012 de 10 de fevereiro; c) Despachos SEOPTC de 28 de dezembro de 2012, 29 de janeiro de 2013 e 12 de fevereiro de 2013.	2,95	Reiterou-se o não reconhecimento da existência de custos incrementais junto da Vialivre decorrentes destas alterações legislativas específicas, uma vez que a faturação subjacente ao contrato não foi impactada, não se verificando custos incrementais para a operadora.
Concessão Norte Litoral	-	Reposição do equilíbrio financeiro	Alteração legislativa de carácter específico: Alteração da Lei n.º 25/2006 de 30 de Junho, decorrente da Lei que aprovou o OE/2011, Lei n.º 55-A/2010, de 31 de dezembro.	-	A IP, S.A. aceitou a elegibilidade das despesas apresentadas, que serão ou não aprovadas caso a caso.
Concessão Norte Litoral	2014	Reposição do equilíbrio financeiro	Alteração legislativa de carácter específico: Alteração da Lei n.º 25/2006 de 30 de Junho, materializadas aquando da aprovação da Lei n.º 64-B/2011, de 30 de outubro.	-	A IP, S.A. aceitou a elegibilidade das despesas apresentadas, que serão ou não aprovadas caso a caso.
Total peticionado PPP do setor rodoviário				2 070	

Fontes: UTAP, Infraestruturas de Portugal, S.A. e IMT.

Tabela 7 – Breve caracterização das Parcerias Público-Privadas

Setor Rodoviário/Concessões	Ano	Prazo (anos)	Investimento total M€ ⁽¹⁾	Dimensão (Km)	Caracterização	Concessionário
Concessão Travessia do Tejo	1995	30	857	17	Concessão com portagem real: mantém o sistema de remuneração baseado nas receitas com portagens, cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores; não apresenta encargos financeiros (correntes) para o setor público. Nota: podem ocorrer fluxos financeiros nos dois sentidos de acordo com as alterações cobratórias entretanto efetuadas. Inclui a Ponte 25 de Abril e a Ponte Vasco da Gama.	Lusoponte Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.
Concessão Norte	1999	36	979	175	Concessão de portagem real convertida em regime de disponibilidade: com a alteração das bases do contrato de concessão em 2010 a concessionária passou a ser remunerada pelo regime de disponibilidade, sendo as receitas de portagens pertença da Estradas de Portugal. Inclui lanços relativos a: i) A7/IC5 Póvoa do Varzim Famalicão; ii) A7/IC5 Guimarães/Fafe; iii) A7/IC5/IC25 Fafe/IP3 (Vila Pouca de Aguiar); iv) A11/IC14 Esposende/Barcelos/Braga; v) A11/IP5 Braga/Guimarães/IP4/A4; vi) Variante EN 207 (nó do IP9)/Felgueiras (EN 101); vii) A11/IC14 IC1 (Apúlia)/EN 205.	Ascendi Norte - Auto Estradas do Norte, S.A.
Concessão Oeste	1999	30	573	170	Concessão com portagem real: mantém o sistema de remuneração baseado nas receitas com portagens, cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores; não apresenta encargos financeiros (correntes) para o setor público. Inclui os seguintes lanços: i) A8/IC1/IC9 Caldas da Rainha - Marinha Grande; Leiria; ii) A15/IP6 - EN 115 Rio Maior-Santarém; iii) A8/IC1 Loures - Malveira; iv) A8/IC1 Malveira - Torres Vedras Sul; v) A8/IC1 Torres Vedras Norte - Bombarral.	Auto-Estradas do Atlantico - Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.
Concessão Brisa	2000	35	2703	1099	Concessão com portagem real: mantém o sistema de remuneração baseado nas receitas com portagens, cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores; não apresenta encargos financeiros (correntes) para o setor público. De acordo com informação disponibilizada online pela Brisa, a Concessão Brisa é composta por uma rede de 11 auto-estradas, num total de 1099 quilómetros em operação: A1 – Auto-Estrada do Norte; (296 km); A2 – Auto-estrada do Sul; (240 Km); A3 – Auto-estrada Porto/Valença; (105 Km); A4 – Auto-estrada Porto/Amarante; (53 Km); A5 – Auto-estrada da Costa do Estoril; (25 Km); A6 – Auto-estrada Marateca/Caia (eixo Lisboa-Madrid); A9 - CREL/Circular Regional Exterior de Lisboa; (35 km); A10 – Auto-estrada Bucelas/Carregado/IC13; (12 km); A12 – Auto-estrada Setúbal/Montijo; (24 Km); A13 – Auto-estrada Almeirim/Marateca; (91 Km); A14 – Auto-estrada Figueira da Foz/Coimbra; (40 Km).	Brisa – Auto-estradas de Portugal, S.A.
Concessão Litoral Centro	2004	30	586	92	Concessão com portagem real: mantém o sistema de remuneração baseado nas receitas com portagens, cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores; não apresenta encargos financeiros (correntes) para o setor público. O contrato de concessão abrange os seguintes lanços: i) IC1 - Marinha Grande (A8-IC1) - Lourçal (IC8); ii) IC1 - Lourçal (IC8) - Figueira da Foz (A14-IP3); iii) IC1 Figueira da Foz (A14-IP3) - Quaios; iv) IC1 - Quaios - Mira; v) IC8 - Lourçal - nó de Pombal (A1-IP1), a transferir para o concedente.	Brisal – Auto-estradas do Litoral, S.A.
Concessão Beira Interior	1999	30	624	174	Ex-Scut do tipo II: os contratos de concessão não foram ainda formalmente alterados para o regime de retribuição baseado na disponibilidade. Contudo, tendo em conta o impacto da introdução das portagens reais nestas vias, as concessionárias encontram-se a receber uma remuneração por conta, de caráter transitório, que deverá vigorar até à entrada em vigor do contrato de concessão e do contrato de prestação de serviços alterados. Esta parceria liga Abrantes à Guarda em 178 km de auto-estrada e através de uma rede viária de 28 nós, 8 galerias de túneis, 24 viadutos, 144 novas passagens e 5 Áreas de Serviço. O contrato de concessão abrange os seguintes lanços: i) IP2 Alcaria - Teixoso - Guarda; ii) IP6 Mouriscas - Gardete; iii) IP2 Gardete - Castelo Branco; iv) IP2 Túnel da Gardunha; v) IP2 Castelo Branco - Soalheira; vi) IP6 Abrantes - Mouriscas; vii) EN18 entre Alcaria - Teixoso (até entrada em serviço de lanço alternativo); viii) IP2 Soalheira - Alcaria.	Scutvias, Auto-Estradas da Beira Interior S.A.
Concessão Costa de Prata	2000	30	400	110	Ex-Scut do tipo I: as bases do seu contrato de concessão foram alteradas em 2010, tendo a sua remuneração passado a ser baseada no regime de disponibilidade das vias (por oposição ao regime anterior de retribuição dependente do nível de tráfego. Concessão Costa de Prata integra 110 km de auto-estrada, no litoral, entre as regiões Norte e Centro do país. Os principais lanços são os seguintes: A44: Coimbrões – ER.1-18 (3,8 km); A29: ER.1-18 –IP1 (Miramar) (7,5 km); A29: Miramar - Maceda (16,2 km); A29: Maceda - Estarreja (18,4 km); A29: Estarreja - Angeja (15,8 km); A25: Barra – Nó com A1 (22,8 km); A17: Aveiro-Mira (25,1 km).	Ascendi Costa de Prata - Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.
Concessão Algarve	2000	30	253	127	Ex-Scut do tipo II: os contratos de concessão não foram ainda formalmente alterados para o regime de retribuição baseado na disponibilidade. Contudo, tendo em conta o impacto da introdução das portagens reais nestas vias, as concessionárias encontram-se a receber uma remuneração por conta, de caráter transitório, que deverá vigorar até à entrada em vigor do contrato de concessão e do contrato de prestação de serviços alterados. O Contrato de concessão abrange a A22 Via do Infante de Sagres.	EUROSCUT - Soc. Concessionária da SCUT do Algarve, S.A.
Concessão Interior Norte	2000	30	692	155	Ex-Scut do tipo II: os contratos de concessão não foram ainda formalmente alterados para o regime de retribuição baseado na disponibilidade. Contudo, tendo em conta o impacto da introdução das portagens reais nestas vias, as concessionárias encontram-se a receber uma remuneração por conta, de caráter transitório, que deverá vigorar até à entrada em vigor do contrato de concessão e do contrato de prestação de serviços alterados. Auto-Estrada do Interior Norte, A24, liga Trás-os-Montes à Beira Interior. O Contrato de concessão abrange os seguintes lanços: i) IP3 Nó do IP5 - Castro D'Aire Sul; ii) IP3 Castro D'Aire Sul - Castro D'Aire Norte; iii) IP3 Castro D'Aire Norte - Reconcos; iv) IP3 Reconcos - Régua; v) IP3 Régua - Vila Real; vi) IP3 Vila Real - Vila Pouca de Aguiar; vii) IP3 Vila Pouca de Aguiar - Chaves (fronteira).	NORSCUT - Concessionária de Auto-Estradas, S.A.
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	2001	30	799	173	Ex-Scut do tipo I: as bases do seu contrato de concessão foram alteradas em 2010, tendo a sua remuneração passado a ser baseada no regime de disponibilidade das vias (por oposição ao regime anterior de retribuição dependente do nível de tráfego. Esta concessão permite o acesso das cidades da Guarda e Viseu ao litoral, constituindo uma ligação da zona Centro a Espanha e ao resto da Europa, através da fronteira de Vilar Formoso. Os seus principais lanços são: i) A25: Albergaria (IP1) – IC2 (4,7 km); ii) A25: IC2 - Viseu (59,3 km); iii) A25: Viseu – Mangualde (16,9 km); iv) A25: Mangualde – Guarda (55,8 km); iv) A25: Guarda – Vilar Formoso (35,8 km).	Ascendi Beiras Litoral e Alta - Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.
Concessão Norte Litoral	2001	30	334	120	Ex-Scut do tipo I: as bases do seu contrato de concessão foram alteradas em 2010, tendo a sua remuneração passado a ser baseada no regime de disponibilidade das vias (por oposição ao regime anterior de retribuição dependente do nível de tráfego. O contrato de concessão abrange os seguintes lanços: i) IP9 Nogueira - Estorãos; ii) IP9 Estorãos - Ponte de Lima (IP1/A3); iii) IC1 Viana do Castelo (IP9) - Caminha. iv) IP9 Viana do Castelo (IC1) - Nogueira; v) IC1 Porto - Viana do Castelo (IP9).	Sociedade Concessionária da SCUT do Norte Litoral, S.A.
Concessão Grande Porto	2002	30	551	56	Ex-Scut do tipo I: as bases do seu contrato de concessão foram alteradas em 2010, tendo a sua remuneração passado a ser baseada no regime de disponibilidade das vias (por oposição ao regime anterior de retribuição dependente do nível de tráfego. Este eixo rodoviário de auto-estradas liga a área metropolitana do Porto e os municípios que se situam a Norte (Valongo, Paredes, Penafiel, Paços de Ferreira, Lousada e Felgueiras). Permite aceder à fronteira com Espanha através da ligação directa a Lousada (A11), que permite o acesso à A7 e posteriormente A24), e aceder directamente ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro e Porto de Leixões, a partir da A4 e VRI, sem necessidade de efectuar passagem pelo Porto. Os principais lanços são os seguintes: i) VRI: Nó Aeroporto/IP4 (2,9 km); ii) A4: Aguas Santas/Sendim (IP4) (9 km); iii) A41: Freixeiro/Alfena (14,6 km); iv) A41: Alfena/Ermidã (8,6 km); v) A42: Ermidã/Paços de Ferreira (6,5 km); vi) A42: Paços de Ferreira/Lousada (13,9 km).	Ascendi Grande Porto - Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.

Concessão Grande Lisboa	2007	30	233	23	Concessão de portagem real convertida em regime de disponibilidade: com a alteração das bases do contrato de concessão em 2010 a concessionária passou a ser remunerada pelo regime de disponibilidade, sendo as receitas de portagens pertença das Estradas de Portugal. A Concessão integra a construção de 23 km de nova auto-estrada, sob a designação de A16/IC16 e A16/IC30, criando uma nova circular exterior na área metropolitana de Lisboa; A16: Cascais - Belas.	Ascendi Grande Lisboa - Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.
Concessão Douro Litoral	2007	27	781	129	Concessão com portagem real: mantém o sistema de remuneração baseado nas receitas com portagens, cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores; não apresenta encargos financeiros (correntes) para o setor público. A Concessão AEDL, Auto-estradas do Douro Litoral, para um período de concessão de 27 anos, inclui três auto-estradas: a A43, a A41 e a A32. O contrato de concessão abrange os seguintes lanços: i) A32/IC2 - São João da Madeira (ER327)/Carvalhos (IP1); ii) A41/IC24 - Picoto (IC2)/Nó da Ermida (IC25); iii) A43/IC29 - Gondomar/Aguiar de Sousa (IC24); iv) EN14 - Ameal (IC23)/Leça do Balio (IP4); v) A1/IC1 - Coimbrões (IC23)/Ponte da Arrábida (Norte); vi) A1/IC2 - Nó de Santo Ovídio (IC2)/Coimbrões (IC1); vii) A20/IP1 - Carvalhos (IC2)/Nó da VCI (IC23); viii) A20/IC3 - Nó de Francos (IC1)/Nó da VCI (IP1); ix) A28/IC1 - Ponte da Arrábida (Norte)/Sendim (IP4); x) A41/IC24 - Espinho (IC1)/Picoto (IC2); xi) A43/IC29 - Ponte do Freixo Norte (IP1)/Gondomar; xii) A44/IC23 - Coimbrões (IC2)/Ponte do Freixo Sul (IP1).	AEDL - Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.
Concessão Túnel do Marão	2008	30	458	29	A concessão teve por objeto a concessão, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação, com cobrança de portagens aos utentes, do seguinte lanço de auto-estrada: A4/IP4 - Amarante - Vila Real. Nota: o contrato da Concessão do Túnel do Marão foi rescindido pelo Estado durante o segundo trimestre de 2013, tendo revertido os troços da rede incluídos no contrato para a empresa Estradas de Portugal.	Auto-Estrada do Marão, S.A.

Setor Rodoviário/Subconcessões	Ano	Prazo (anos)	Investimento total M€	Dimensão (Km)	Caracterização	Concessionário
Subconcessões atribuídas diretamente pela Estradas de Portugal: o modelo de remuneração inclui: i) pagamento por disponibilidade; ii) pagamento por serviço (com base no nível de tráfego efetivo); iii) pagamentos contingentes, iv) deduções por falhas de disponibilidade e nível de desempenho, bem como penalidades por externalidades ambientais e de sinistralidade. O produto da cobrança de portagens constitui receita das Estradas de Portugal.						
Subconcessão Transmontana	2008	30	609	190	Liga os distritos de Vila Real e Bragança através da A4/IP4 (eixo rodoviário transeuropeu E82), entre Vila Real e a fronteira de Quintanilha.	Auto-Estradas XXI-Subconcessionária Transmontana S.A.
Subconcessão Douro Interior	2008	30	697	241	Liga os distritos de Vila Real, Bragança e Guarda através das seguintes vias: i) IP2 (eixo rodoviário transeuropeu E802), entre Macedo de Cavaleiro e Celorico da Beira; ii) IC5, entre Murça e Miranda do Douro (Duas Igrejas).	Ascendi Douro - Estradas do Douro Interior, S.A.
Subconcessão Baixo Alentejo	2009	30	173	40	Liga os distritos de Setúbal e Beja através das seguintes vias: i) A26/IP8, autoestrada parcialmente executada entre a zona portuária/industrial de Sines a Beja; ii) IP2 (eixo rodoviário transeuropeu E802), requalificação do itinerário entre Évora e Castro Verde; iii) IC1, conservação e beneficiação, entre Marateca e Grândola; iv) ER261-5, autoestrada entre Sines e Santo André; v) IC33, conservação, entre Santiago do Cacém e Grândola.	SPER - Sociedade Portuguesa de Exploração Rodoviária, S.A.
Subconcessão Baixo Tejo	2009	30	243	60	Situa-se no distrito de Setúbal e abrange, principalmente a A33/IC32, entre Casas Velhas e Barreiro, na continuidade do IC32 entre Alcochete e Barreiro, interligando o IC20 (Via rápida da Costa de Caparica), o IC21 (Via rápida do Barreiro) e a A2/IP7.	AEBT Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.
Subconcessão Algarve Litoral	2009	30	47	-	Situa-se no distrito de Faro e abrange a requalificação da EN/ER125, com construção de variantes em Lagos, Almancil e Faro.	Rotas do Algarve Litoral, S.A.
Subconcessão Litoral Oeste	2009	30	444	110	Situa-se no distrito de Leiria e abrange: i) IC9, entre a Nazaré e Tomar, permitindo a ligação à A13/IC3; ii) IC36, a sul de Leiria, permite ligação da A8/IC1 à A1/IP1; iii) IC2 - Variante da Batalha; iv) Circular Oriental de Leiria; v) Via de Penetração de Leiria; vi) EN242 - Variante da Nazaré.	AELO - Auto-Estrada do Litoral Oeste, S.A.
Subconcessão Pinhal Interior	2010	30	741	489	Liga os distritos de Leiria, Coimbra, Castelo Branco e Santarém. Abrange uma vasta extensão de estradas e autoestradas na zona centro do país, destacando-se: i) A13/IC3, entre a A23 e o IP3/IC2, em Coimbra; ii) A13-1/EN342, entre Condeixa e Almalaguês.	Ascendi Pinhal Interior - Auto-Estradas do Pinhal Interior, S.A.

Fonte: UTAP, Estradas de Portugal, S.A., Contratos de Concessão e informação disponibilizada online pelas respetivas concessionárias. | Notas: 1) Valor acumulado do investimento realizado pelo parceiro privado até final de 2013. Inclui os valores de investimento em construção (não considera a capitalização de encargos financeiros), em expropriação e em grandes reparações.