

## Sumário Executivo

Nos primeiros seis meses de 2015 os encargos líquidos com PPP ascenderam a 840 M€, tendo-se registando um crescimento homólogo de 21,3%. Este resultado deve-se sobretudo ao aumento dos encargos registado no setor rodoviário, em particular com as subconcessões, fazendo-se sentir principalmente nos pagamentos por disponibilidade, que cresceram cerca de 100 M€. Os encargos líquidos com as PPP dos restantes setores apresentam pequenas variações homólogas, registando graus de execução abaixo do duodécimo de referência. O processo de renegociação apresentou alguns desenvolvimentos destacando-se a aprovação das minutas dos contratos de alteração aos contratos de concessão de seis PPP rodoviárias, os quais vieram a ser assinados já no decorrer do mês de julho e a obtenção do acordo das entidades financiadoras em outras três parcerias. Aguarda-se contudo a apreciação do Tribunal de Contas.

Na presente nota técnica procede-se à análise da execução orçamental dos fluxos financeiros do setor público com as Parcerias Público-Privadas (PPP) no 1.º semestre de 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), nomeadamente o Boletim Trimestral PPP – 2.º Trimestre de 2015, publicado em 7 de Setembro de 2015, da Infraestruturas de Portugal e do Instituto da Mobilidade e dos Transportes.

### Breve enquadramento e ponto de situação das renegociações

1 Na presente nota considera-se um universo total de 32 PPP, distribuídas por quatro setores de atividade: (i) rodoviário (21); (ii) ferroviário (2); (iii) saúde (8); e, (iv) segurança (1), as quais encontram-se listadas na Tabela 6, apresentada em anexo. Face ao período homólogo registou-se o fim de uma parceria no setor da saúde, o Centro de Atendimento do Serviço Nacional de Saúde (CA SNS), em abril de 2014, não tendo sido contratualizadas novas parcerias.

2 O setor rodoviário mantém-se como o mais relevante no universo das PPP, destacando-se dos restantes setores, nomeadamente em termos do investimento acumulado (93%) e dos encargos líquidos suportados (74%), tendo sido também o principal setor responsável pelo acréscimo de encargos líquidos verificado no primeiro semestre de 2015.

3 Foi concluído o processo negocial com seis PPP rodoviárias, tendo sido aprovadas as bases de concessão, obtido o acordo das entidades financiadoras e assinados os respetivos contratos.<sup>1</sup> De acordo com o comunicado do dia 9 de abril de 2015, o Conselho de Ministros aprovou nessa data os projetos de diplomas de alteração das bases de seis concessões rodoviárias (Interior Norte, Beira Litoral/Beira Alta, Costa de Prata, Norte, Grande Lisboa e Grande Porto) como parte integrante do processo de renegociação das PPP do setor rodoviário. Os diplomas finais foram publicados em Diário da República no decurso de junho de 2015. De acordo com o referido comunicado a renegociação da totalidade das PPP rodoviárias representa para o Estado Português uma

poupança superior a 7,2 mil M€ ao longo da vigência dos respetivos contratos.<sup>2</sup> As minutas dos respetivos contratos de alteração aos contratos de concessão foram aprovadas em 2 de junho, por Resolução do Conselho de Ministros, e publicadas no Diário da República de 7 de julho, ao que se seguiu a assinatura pelo Estado Português e pelas Concessionárias em 19 de julho. A fase seguinte consiste no envio dos contratos assinados para apreciação do Tribunal de Contas, pelo que, só após a obtenção do respetivo visto (ou a confirmação de que os mesmos não se encontram sujeitos ao procedimento de fiscalização prévia) é que produzirão efeitos. (Ver Tabela 1).

Tabela 1 – Ponto de situação da renegociação dos contratos de PPP

Concessão/Subconcessão	Decisão início do processo de renegociação	Nomeação da Comissão de renegociação	Ponto de situação
Concessão Grande Porto	3/dez/2012	10/dez/2012	Foram concluídos os processos negociais e obtidas as respetivas autorizações das entidades financiadoras, tendo sido aprovadas em Conselho de Ministros de 9 de abril de 2015 as bases de cada uma das 6 concessões. As minutas dos contratos de alteração aos contratos de concessão foram aprovadas pelo Conselho de Ministros em 2 de junho e assinados pelo Estado Português e pelas Concessionárias em 19 de julho de 2015. Aguardam a apreciação do Tribunal de Contas.
Concessão Interior Norte	3/dez/2012	10/dez/2012	
Concessão Costa de Prata	3/dez/2012	10/dez/2012	
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	3/dez/2012	10/dez/2012	
Concessão Norte	3/dez/2012	10/dez/2012	
Concessão Grande Lisboa	3/dez/2012	10/dez/2012	
Concessão Beira Interior	3/dez/2012	10/dez/2012	A comissão de negociação concluiu no 2.ºT/2015 o processo negocial, depois de obtida a autorização das entidades financiadoras.
Concessão Norte Litoral	3/dez/2012	10/dez/2012	A comissão de negociação concluiu no 2.ºT/2015 o processo negocial, depois de obtida a autorização das entidades financiadoras.
Concessão Algarve	3/dez/2012	10/dez/2012	Ainda não foi concluído o acordo. Foram celebrados Memorandos de Entendimento no 3.º trimestre de 2014 com os parceiros privados, tendo sido obtido um acordo de princípio quanto às condições financeiras, o qual ainda não foi formalizado. Encontram-se em fase de discussão das alterações contratuais e respetivas cláusulas, para posterior envio às entidades financiadoras.
Concessão Brisa	2/mai/2013	23/mai/2013	Não é conhecido o ponto de situação do processo de renegociação.
Concessão Travessia do Tejo	24/abr/2013	8/mai/2013	
Subconcessão Baixo Alentejo	3/dez/2012	10/dez/2012	A comissão de negociação concluiu no 2.ºT/2015 o processo negocial, depois de obtida a autorização das entidades financiadoras.
Subconcessão Algarve Litoral	3/dez/2012	10/dez/2012	Os contratos renegociados encontram-se pendentes da aprovação pelas entidades financiadoras.
Subconcessão Transmontana	3/dez/2012	10/dez/2012	Não foi ainda possível formalizar o acordo com o parceiro privado. No 2.ºT/2015 foi obtido um acordo de princípio, quanto às condições financeiras, com as Subconcessões Pinhal Interior e Baixo Tejo.
Subconcessão Baixo Tejo	3/dez/2012	10/dez/2012	
Subconcessão Litoral Oeste	3/dez/2012	10/dez/2012	
Subconcessão Pinhal Interior	3/dez/2012	10/dez/2012	
<i>Por memória: concessões em pedidos de reequilíbrio financeiro:</i>			
Concessão Douro Litoral	-	-	Não se encontram em renegociação.
Concessão Oeste	-	-	
Concessão Litoral Centro	-	-	
SIRESP	10/jan/2014	3/fev/2014	Foi assinado um acordo em 8 de abril de 2015. Não foi ainda obtido o acordo das entidades financiadoras.

Fontes: UTAP.

<sup>2</sup> O valor atualizado das poupanças estimadas representa cerca de 3,8 mil M€. Ver §11 da [Informação Técnica da UTAO n.º 17/2015, de 8 de maio de 2015](#), sobre a execução orçamental das PPP: Janeiro-Dezembro 2014.

**4 No seu conjunto, a renegociação das referidas seis concessões poderá representar uma poupança de 2 mil M€ em encargos brutos.** De acordo com a informação apresentada pela UTAP, a conclusão dos processos de renegociação das referidas seis concessões rodoviárias poderá representar uma poupança para o setor público de cerca de 2 mil M€ em encargos brutos, até ao final da vigência dos respetivos contratos. Estas poupanças derivam essencialmente dos seguintes fatores:

- Redução das taxas internas de rentabilidade acionista (TIR) previstas nos respetivos casos base;
- Diminuição dos custos operacionais das concessionárias, em linha com a adequação de níveis de serviço exigíveis;
- Redefinição da responsabilidade do Estado quanto às grandes reparações, as quais só serão pagas à concessionária se forem efetivamente necessárias e realizadas.

**5 A comissão de negociação concluiu as negociações relativas às concessões Norte Litoral e Beira Interior e à subconcessão do Baixo Alentejo.** Relativamente a estas renegociações foi também obtido o consentimento das entidades financiadoras, tendo sido lavradas atas finais de renegociação com as alterações contratuais consensualizadas. Na fase seguinte deverá ser dada continuidade ao processo legislativo conducente à formalização das alterações consensualizadas, assinatura dos contratos de alteração aos contratos de concessão e remessa dos mesmos para apreciação do Tribunal de Contas.

**6 Foi alcançado um acordo entre a comissão de negociação e os representantes da SIRESP, S.A..** Em 8 de abril foi assinado um acordo entre a comissão de negociação e os representantes da SIRESP, S.A., no qual se prevê uma poupança de 25 M€ (sem IVA) nos encargos do setor público até ao final da vida do contrato. Contudo, a efetivação desta poupança encontra-se ainda dependente da aprovação das entidades financiadoras, da formalização das alterações contratuais e da posterior apreciação por parte do Tribunal de Contas.

**7 Mantêm-se em curso os processos de estudo e lançamento de dois projetos na área da saúde: o Hospital Lisboa Oriental (HLO) e o Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul (CMFRS)** tendo as respetivas equipas de projeto dado continuidade a diversas tarefas dos referidos processos. Relativamente ao CMFRS, encontram-se concluídos a análise custo-benefício do projeto, o estudo estratégico e económico-financeiro, o cálculo do custo público comparável, o estudo de impacte orçamental previsível e a sua comportabilidade. No caso do projeto HLO, até à data foram definidos os termos, pressupostos e metodologias-chave, tendo sido dada continuidade à restante documentação com vista à preparação do lançamento do projeto.

**8 Foi constituída uma equipa de projeto para dar início ao estudo e preparação do projeto da A23.** O projeto visa a beneficiação, operação e manutenção da A23 entre Torres Novas e Abrantes, numa extensão de 37 km. A equipa desenvolveu trabalhos de análise do projeto, bem como trabalhos preparatórios relativos ao lançamento do procedimento concursal.<sup>3</sup>

**9 Foi efetuada a fusão entre a REFER e a Estradas de Portugal.**

Em 29 de maio de 2015 foi publicado o diploma que procede à fusão, por incorporação, da EP - Estradas de Portugal, S. A., na REFER - Rede Ferroviária Nacional, E. P. E., transformando a REFER em sociedade anónima, redenominando-a para Infraestruturas de Portugal, S. A., e aprova os respetivos Estatutos. A Infraestruturas de Portugal, S. A. tem um capital social de € 2 555 835 000, integralmente subscrito e realizado pelo Estado Português. Desta forma, integra-se a gestão das infraestruturas ferroviárias e rodoviárias numa única empresa de gestão de infraestruturas de transportes, de acordo com o consagrado no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas.

**10 Relativamente ao litígio entre o Estado e a Concessionária da parceria Túnel do Marão, foi proferido Acórdão pelo Tribunal Arbitral no dia 8 de junho de 2015, tendo determinado a abertura de uma segunda fase do processo arbitral.** Neste diferendo, que teve origem em 2012, a concessionária pediu, com alegado fundamento, a resolução do contrato de concessão bem como a condenação do concedente à restituição do valor integral das obras realizadas, por alegado enriquecimento sem causa. Em 2013, o Estado decidiu resolver o contrato de concessão, com justa causa, por impossibilidade de execução do mesmo por inexistência de financiamento.<sup>4</sup> O Tribunal Arbitral proferiu o seu Acórdão em 8 de junho de 2015, tendo determinado que terá de ser aferido qual foi o enriquecimento do concedente, cujo montante, caso seja apurado, deve ser restituído à concessionária. 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”*.

**11 Foi proferido Acórdão pelo Tribunal Arbitral relativamente ao pedido indemnizatório apresentado pela concessionária BRISAL – Auto-estradas do Litoral, S. A. (Concessão Litoral Centro).** Este litígio data de fevereiro de 2012, através do qual a concessionária efetuou um pedido de indemnização no valor de 1022 M€. O Acórdão proferido pelo Tribunal Arbitral, em 15 de abril de 2015, veio a condenar o Estado pela redução de receitas da concessionária, devendo pagar 22,149 M€, relativamente ao período julho/2010 a dezembro/2014, acrescidos de 6,573 M€ a pagar anualmente, em dezembro, até ao final da concessão (2034), perfazendo um valor nominal de aproximadamente 131,5 M€ (cerca de 79,5 M€ em valor atualizado para o presente). O referido Acórdão condenou

<sup>3</sup> Despacho n.º 3399/2015-A, de 13 de março, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, de 2 de abril de 2015.

<sup>4</sup> 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.

também o Estado a devolver 0,1096 M€ relativos a pagamentos efetuados pela BRISAL a título de Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias, bem como outras quantias que venham a ser pagas a este título até ao fim da concessão. No que se refere à compensação relativa à taxa SIEV (Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos) o Estado foi condenado na devolução de 0,0104 M€ pelas tarifas já pagas e a devolver as quantias que venham a ser pagas a este título enquanto não houver prestação efetiva do serviço público.<sup>5</sup> Contudo, o Estado considerou existir nulidade parcial da decisão arbitral, na parte que condena o Concedente ao pagamento anual de 6,573 M€ até ao final do contrato de concessão, tendo dado entrada de uma ação nos tribunais administrativos em 12 de junho de 2015, visando a nulidade parcial do referido Acórdão Arbitral.

**12 No âmbito da contestação efetuada por um consórcio concorrente à concessão Interior Norte, foi proferido Acórdão pelo Supremo Tribunal Administrativo.** Em 2000 o Estado adjudicou a concessão Interior Norte à Norscut, S. A., tendo outro consórcio concorrente impugnado os atos praticados pelos Ministérios das Finanças e da Economia, a Resolução do Conselho de Ministros e a aprovação da minuta do contrato de concessão, relativos à adjudicação provisória desta concessão. Em 2006 o Supremo Tribunal Administrativo (STA) deu razão ao demandante, com a consequente anulação da adjudicação e declaração de nulidade da aprovação da minuta do contrato (esta decisão foi confirmada em 2007 por Acórdão do STA). Em 2012 o referido consórcio demandante interpôs nova ação judicial, sobre a qual o STA proferiu Acórdão a 7 de maio de 2015 o qual: i) declara legítima a inexecução do referido Acórdão anulatório, por impossibilidade; ii) condena o Estado a pagar uma indemnização, por força da dita inexecução, no valor de 100 mil euros.<sup>6</sup>

## Execução Financeira das Parcerias Público-Privadas no 1.º semestre de 2015

### Execução Global

**13 Os encargos líquidos com PPP suportados no primeiro semestre de 2015 registaram um aumento face ao período homólogo.** Os encargos líquidos com PPP ascenderam a 840 M€ entre janeiro e junho de 2015, tendo registado um crescimento homólogo de 148 M€ (+21,3%), sobretudo devido ao contributo das PPP do setor rodoviário, cujos encargos líquidos subiram 144 M€ (+30,4%) face ao período homólogo de 2014 (Tabela 2).

**14 O grau de execução financeira dos encargos líquidos com PPP, no 1.º semestre de 2015, encontra-se acima do respetivo duodécimo e do registado no período homólogo.** No final do 1.º semestre registou-se um grau de execução dos encargos líquidos com PPP de 60,8%, um valor que se situa 10,8 p.p.

acima do respetivo duodécimo e 15,9 p.p. acima do grau de execução registado no período homólogo de 2014 (Tabela 2). Salienta-se que este diferencial de execução dos encargos totais com PPP deveu-se à execução dos encargos com as PPP rodoviárias, quer pelo efeito dos encargos brutos, que ascenderam a 60% do previsto para o conjunto do ano, quer pelo impacto do baixo grau de execução das receitas com portagens (42,3%) cuja execução ficou aquém do respetivo duodécimo. Regista-se também que, dentro do setor rodoviário, o grau de execução dos encargos líquidos das concessões é superior ao das subconcessões rodoviárias, o que poderá encontrar justificação num eventual diferente perfil intra-anual de pagamentos (Tabela 2).<sup>7</sup> Os restantes setores (ferroviário, saúde e segurança) registaram graus de execução próximos mas inferiores a 50%.

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

Setor	Execução Janeiro-Junho				OE 2015	Grau de execução	
	2014	2015	Var. homóloga			2014	2015
			M€	Tvh %			
<b>Rodoviário</b>	476	620	144	30,4	924	44,5	67,1
Encargos brutos	621	778	157	25,3	1298	44,8	60,0
Receitas	145	158	13	8,7	374	45,9	42,3
<b>Ferroviário</b>	4,4	4,3	0	-2,2	9	34,0	48,8
<b>Saúde</b>	189	192	3	1,6	400	45,8	47,9
<b>Segurança</b>	23	24	0	1,0	49	47,5	47,5
<b>Total</b>	<b>692</b>	<b>840</b>	<b>148</b>	<b>21,3</b>	<b>1382</b>	<b>44,8</b>	<b>60,8</b>
<i>Por memória (encargos líquidos)</i>							
<b>Rodoviário</b>	<b>476</b>	<b>620</b>	<b>144</b>	<b>30,4</b>	<b>924</b>	<b>44,5</b>	<b>67,1</b>
Concessões	352	392	40	11,3	589	64,2	66,6
Subconcessões	124	228	105	84,4	422	45,0	54,2
Outros <sup>1</sup>	0	0	0	-	-87	0,0	0,0

Fontes: Ministério das Finanças (OE/2015), UTAP e cálculos da UTAO. Notas: As previsões apresentadas para o ano 2015 incorporam as poupanças estimadas com o processo de renegociação das parcerias público-privadas rodoviárias, tendo por base o cenário de negociação mais provável em cada contrato. | 1) 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 IP (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21 e QUIOSQUES/EASYTOLL).

**15 As previsões de encargos com PPP para o ano 2015 têm vindo a ser significativamente revistas, em ambos os sentidos, no âmbito dos sucessivos Orçamentos do Estado.** A Tabela 3 apresenta a evolução das projeções de encargos com PPP, para o ano de 2015, previstas nos sucessivos relatórios dos Orçamentos do Estado, evidenciando as sucessivas revisões desde o ano 2005.<sup>8</sup> Na sequência do processo de renegociação dos contratos de PPP iniciado em 2013, as projeções efetuadas no âmbito do OE/2013 incorporaram as

<sup>7</sup> Como elemento exemplificativo da distribuição não uniforme dos encargos financeiros com PPP refira-se que os pagamentos de reconciliação relativos ao ano anterior são efetuados no ano seguinte, por vezes em diferentes momentos e montantes. Por outro lado o início dos pagamentos às subconcessionárias rodoviárias ocorreu de forma faseada ao longo de 2014.

<sup>8</sup> Contudo, estas projeções devem ser analisadas com alguma precaução, uma vez que o formato do quadro apresentado nos relatórios do Orçamento do Estado foi sendo modificado ao longo do tempo, o que afeta a sua comparabilidade. A título de exemplo, verifica-se que no relatório do OE/2009 o Ministério das Finanças alterou o formato do quadro dos encargos plurianuais, passando a incluir uma previsão para as receitas resultantes dos pagamentos das subconcessionárias rodoviárias à empresa Estradas de Portugal. A esse respeito, para 2013, a previsão de receita que consta no relatório do OE/2009 é de 240,5 M€. Para 2014 (e anos seguintes) regista-se uma inversão nesta rubrica, passando a prever uma despesa de 377 M€ em 2014 e 482 M€ em 2015 com as subconcessões rodoviárias. Esta alteração justifica grande parte da significativa revisão em alta da previsão de encargos de 2014 e 2015, ocorrida entre o OE/2008 e o OE/2009. O formato do quadro altera-se novamente no relatório do OE/2010, deixando de figurar a referência às receitas de pagamentos. As alterações introduzidas pelos dois processos de renegociação, em 2010 e o iniciado em 2013, também condicionam a comparabilidade, sendo de destacar a introdução de pagamentos às concessionárias por disponibilidade do serviço prestado, entre 2010 e 2011, em substituição dos pagamentos associados ao tráfego real ocorrido em cada concessão.

<sup>5</sup> O Tribunal determinou que o Caso Base deverá passar a refletir a reposição descrita, nos termos definidos no próprio Acórdão.

<sup>6</sup> O pedido de indemnização solicitada pelo consórcio privado preterido, no âmbito do concurso público em causa, foi de 75 M€ (2,2 M€ relativos a custos de preparação da proposta e 72 M€ pela perda da concessão).

poupanças previstas com as referidas renegociações, com impacto nesse ano e nos anos subsequentes. Esta revisão traduziu-se numa diminuição de 477 M€ na previsão de encargos brutos com PPP do setor rodoviário para 2015 (equivalente a uma poupança de 251 M€ em termos líquidos uma vez que a previsão de receitas para esse ano também foi revista em baixa em 226 M€).<sup>9</sup> <sup>10</sup> Registe-se que, antes do início da renegociação ainda em curso, a projeção efetuada no OE/2012 reviu em alta os encargos líquidos com PPP rodoviárias a suportar em 2015 em 378 M€ (de 696 M€ no OE/2011 para 1074 M€ no OE/2012). Nos relatórios do OE/2014 e OE/2015, (divulgados em outubro/2013 e outubro/2014, respetivamente), a estimativa para os encargos brutos com PPP rodoviárias, a suportar em 2015, foi revista em alta face à previsão constante no OE/2013, evidenciando poupanças inferiores às inscritas no OE/2013 (OE/2014: poupança de 253 M€, OE/2015: poupança de 343 M€).

**Tabela 3 – Evolução das previsões para os encargos de 2015**  
(em milhões de euros)

Setores	Encargos previstos para 2015 (valores a preços constantes do ano de previsão)										
	OE 2005	OE 2006	OE 2007	OE 2008	OE 2009	OE 2010	OE 2011	OE 2012	OE 2013	OE 2014	OE 2015
	<b>Rodoviárias</b>	<b>718</b>	<b>722</b>	<b>744</b>	<b>819</b>	<b>1 225</b>	<b>1 034</b>	<b>696</b>	<b>1 074</b>	<b>823</b>	<b>1 097</b>
Encargos brutos	-	-	-	-	-	-	-	1 641	1 164	1 388	1 298
Receitas	-	-	-	-	-	-	-	567	341	291	374
<b>Ferrovias</b>	-	-	-	<b>490</b>	<b>0</b>	<b>171</b>	<b>81</b>	<b>43</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>9</b>
<b>Saúde</b>	<b>636</b>	<b>508</b>	<b>370</b>	-	<b>563</b>	<b>470</b>	<b>463</b>	<b>381</b>	<b>389</b>	<b>398</b>	<b>400</b>
<b>Segurança</b>	-	-	<b>50</b>	-	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>50</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>51</b>	<b>49</b>
<b>Total</b>	<b>1 353</b>	<b>1 229</b>	<b>1 165</b>	<b>1 309</b>	<b>1 831</b>	<b>1 718</b>	<b>1 291</b>	<b>1 544</b>	<b>1 268</b>	<b>1 554</b>	<b>1 382</b>

Fontes: Ministério das Finanças (Orçamentos do Estado 2005-2015) | Nota: Os valores constantes no quadro reproduzem a informação disponibilizada nos relatórios dos Orçamentos do Estado do período 2005-2015. Deve notar-se que o formato do quadro apresentado nos relatórios do Orçamento do Estado foi sendo modificado ao longo do tempo, podendo influenciar a comparabilidade.

## Setor Rodoviário

**16 No 1.º Semestre de 2015 registou-se um aumento dos encargos líquidos com PPP rodoviárias que se ficou a dever, sobretudo, ao crescimento dos encargos brutos com as subconcessionárias.** No 1.º semestre de 2015 o grau de execução dos encargos líquidos com PPP rodoviárias foi de 67,1%, situando-se 22,6 p.p. acima do verificado no período homólogo. Este resultado deveu-se ao efeito combinado de um maior grau de execução dos encargos brutos e de um menor grau de execução das receitas de portagem, face ao verificado no período homólogo. Os encargos líquidos com PPP rodoviárias ascenderam a 620 M€ no 1.º semestre de 2015, registando-se um aumento de 144 M€ em termos homólogos, o que representa um crescimento de 30,4% (Tabela 4). Este crescimento deveu-se principalmente ao acréscimo de encargos brutos, em virtude de: i) aumento homólogo dos pagamentos às subconcessionárias rodoviárias que totalizaram 238 M€ no 1.º semestre de 2015 (no 1.º semestre de 2014 os

<sup>9</sup> De acordo com o relatório do OE/2013, a previsão para o ano 2013 incorporou uma redução de encargos brutos em 2013 de pelo menos 250 M€, decorrente da renegociação dos contratos com PPP rodoviárias encetada nesse ano, correspondendo a uma diminuição de mais de 30% face ao valor originalmente contratado. Ainda de acordo com o relatório do OE/2013, previa-se uma diminuição de 4736 M€ nos encargos brutos previstos atualizados em resultado da referida renegociação.

<sup>10</sup> Para a redução das receitas de tráfego terá contribuído a subida do preço dos combustíveis e a crise económica e financeira, mas terá sido sobretudo o excesso de otimismo na projeção de tráfego que justificou os significativos desvios negativos verificados.

pagamentos às subconcessionárias rodoviárias totalizaram 131 M€); ii) os pagamentos de reconciliação, realizados no 1.º semestre de 2015 e relativos a 2014, terem sido superiores aos efetuados no período homólogo; iii) aumento dos pagamentos por disponibilidade às concessionárias, devido à alteração do perfil intra-anual dos pagamentos à concessão Interior Norte.<sup>11</sup> De acordo com o referido pela UTAP, o diferimento destes pagamentos às subconcessionárias encontra-se em linha com o previsto e definido contratualmente. De acordo com o sistema de remuneração contratualizado com as subconcessionárias, estes pagamentos dizem respeito sobretudo à “disponibilidade das vias da infraestrutura”, 222 M€, e apenas 16 M€ dizem respeito a “pagamentos por serviço”.

**Tabela 4 – Execução dos Encargos com PPP Rodoviárias**

	Execução Janeiro-Junho				Referenciais Anuais				Grau de execução	
	2014	2015	Var. homóloga		CGE 2014	OE 2015	Var. homóloga		2014	2015
			M€	Tvh %			M€	Tvh %		
<b>Encargos Líquidos</b>	<b>476</b>	<b>620</b>	<b>144</b>	<b>30,4</b>	<b>1069</b>	<b>924</b>	<b>-145</b>	<b>-13,6</b>	<b>44,5</b>	<b>67,1</b>
<b>Encargos brutos, dos quais:</b>	<b>621</b>	<b>778</b>	<b>157</b>	<b>25,3</b>	<b>1386</b>	<b>1298</b>	<b>-89</b>	<b>-6,4</b>	<b>44,8</b>	<b>60,0</b>
Pagamentos por disponibilidade	582	733	152	26,1						
Concessões	459	511	52	11,3						
Subconcessões	122	222	100	81,8						
Pagamento por serviço	9	16	7	75,1						
Subconcessões	9	16	7	75,1						
Custos com serviço cobrança portagem	21	23	2	10,9						
REF/Compensações	10	6	-4	-37,1						
<b>Receitas de Portagem</b>	<b>145</b>	<b>158</b>	<b>13</b>	<b>8,7</b>	<b>317</b>	<b>374</b>	<b>57</b>	<b>17,9</b>	<b>45,9</b>	<b>42,3</b>
Concessões	126	137	10	8,2						
Subconcessões	7	10	2	30,2						
Outros	12	12	0	0,4						
<b>Taxa de cobertura (%)</b>	<b>23,4</b>	<b>20,3</b>	-	-	<b>22,9</b>	<b>28,8</b>	-	-	-	-
Concessões do Estado (inclui Ex-SCUT)	<b>26,3</b>	<b>25,6</b>								
Subconcessões	<b>5,6</b>	<b>4,0</b>								

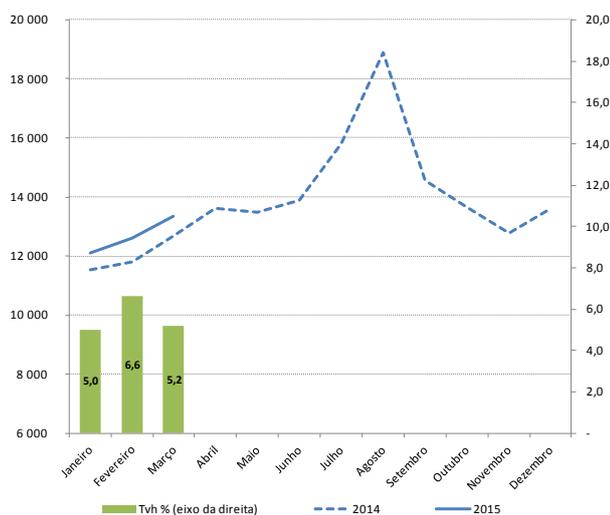
Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2014 e OE/2015), UTAP e cálculos da UTAO. Notas: (1) As previsões apresentadas para o ano 2015 incorporam os objetivos fixados à comissão de renegociação das parcerias público-privadas rodoviárias. Contudo, a materialização das respetivas poupanças apenas poderá ser considerada efetiva após a apreciação do Tribunal de Contas. (2) O valor dos custos com o serviço de cobrança de portagem inclui encargos diretos da empresa Infraestruturas de Portugal (troços da A21 e da A23). (3) As receitas de portagem classificadas como “Outros” incluem proveitos diretos da Infraestruturas de Portugal (Taxas de gestão, receitas de portagem dos troços da A21 e da A23 que integram a concessão da Infraestruturas de Portugal sob gestão direta desta empresa e QUIOSQUES/Easytoll).

**17 Em resultado do início dos pagamentos às subconcessionárias, registou-se um aumento do peso relativo dos encargos com subconcessões.** Os encargos brutos despendidos com as subconcessões representaram 30,6% dos encargos brutos totais das PPP rodoviárias no 1.º semestre de 2015, o que compara com 21,1% registado no período homólogo. Este resultado deriva do início do pagamento de encargos às subconcessionárias, os quais têm vindo a ocorrer faseadamente desde 2014. No 1.º trimestre de 2014 os pagamentos foram residuais e respeitavam apenas à subconcessão Douro Interior; os pagamentos às subconcessionárias Transmontana, Baixo Tejo e Litoral Oeste foram iniciados apenas no 2.º trimestre de 2014.

<sup>11</sup> O início dos pagamentos às subconcessionárias ocorreu de forma faseada ao longo de 2014: no 1.º trimestre foram efetuados pagamentos residuais à subconcessão Douro Interior; os pagamentos às subconcessionárias Transmontana, Baixo Tejo e Litoral Oeste foram iniciados apenas no 2.º trimestre de 2014.

**18 O crescimento dos encargos brutos foi parcialmente compensado pelo aumento das receitas de portagem.** As receitas de portagem ascenderam a 158 M€ no 1.º semestre de 2015, tendo registado um crescimento homólogo de 8,7%, justificado principalmente por um aumento do volume de tráfego ao longo do 1.º semestre de 2015, face ao período homólogo (Gráfico 1). Apesar do crescimento verificado, as receitas de portagem registaram um grau de execução de apenas 42,3%, 3,6 p.p. abaixo do registado no período homólogo.

**Gráfico 1 – Tráfego Médio Diário: média ponderada (em unidades e em percentagem)**



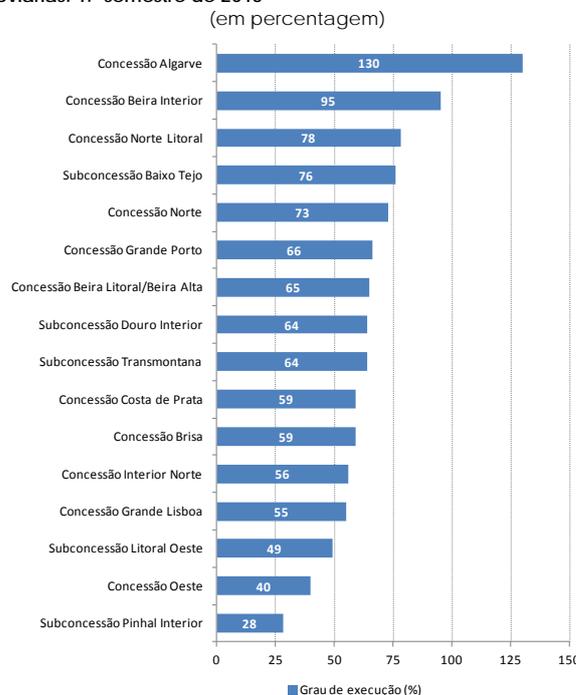
Fonte: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., Relatórios de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas.

**19 Em termos comparáveis, isto é, expurgando da análise o início dos pagamentos às subconcessionárias, continuou a registar-se um aumento dos encargos líquidos com PPP rodoviárias, embora de menor dimensão.** Caso não se considerem os impactos dos novos pagamentos às subconcessionárias, que envolvem pagamentos por disponibilidade e por serviço, os encargos líquidos teriam registado um crescimento de 10,9% (+10,3% nos encargos brutos). De acordo com informação divulgada pela UTAP, este crescimento homólogo dos encargos das PPP rodoviárias justifica-se, em grande medida, pelo facto de o perfil de pagamentos do setor público às PPP não ser linear.

**20 No final do 1.º semestre de 2015, a maioria das parcerias registou um grau de execução dos encargos líquidos acima de 50%.** O grau de execução dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias no final do 1.º semestre de 2015 foi de 67,1%, valor que se situa 22,6 p.p. acima do registado no período homólogo (44,5%). Este resultado deveu-se a, por um lado, um grau de execução dos encargos brutos superior ao verificado no período homólogo, e, por outro lado, a um grau de execução de receitas de portagem inferior ao período homólogo. Em termos individualizados por PPP verifica-se que apenas 3 parcerias registaram graus de execução inferiores a 50% (Subconcessões Pinhal Interior e Litoral Oeste e Concessão Oeste), sendo de destacar pela sua relevância e pelo elevado grau de execução os seguintes casos (Gráfico 2): Concessão Algarve (130%), Concessão Beira Interior (95%), Concessão

Norte Litoral (78%), Subconcessão Baixo Tejo (76%), Concessão Norte (73%). Os valores dos encargos correspondentes a estes graus de execução são apresentados na Tabela 6 em anexo. De acordo com esclarecimentos obtidos junto da UTAP, não ocorreram pagamentos de encargos, no 1.º semestre de 2015, para as subconcessões Baixo Alentejo e Algarve Litoral uma vez que a fase de construção das obras ainda não se encontra concluída. No entanto, refira-se que no OE/2014 encontravam-se previstos encargos de 37 M€ com estas subconcessões rodoviárias (23 M€ para a subconcessão Algarve Litoral e 14 M€ para a subconcessão Baixo Alentejo), tendo por base a expectativa de que as obras terminassem no decorrer desse ano, o que não se veio a verificar, não tendo sido executados quaisquer pagamentos nesse ano. De acordo com um comunicado da Estradas de Portugal, de 21 de maio de 2014, a comissão de renegociação das PPP rodoviárias alcançou um acordo com as concessionárias SPER e RAL, quanto às alterações contratuais e modelos financeiros das subconcessões Baixo Alentejo e Algarve Litoral. Ainda de acordo com o referido comunicado, os pagamentos a efetuar pelo setor público no âmbito destas duas subconcessões deveriam ter início em 2015, após a conclusão das obras.<sup>12</sup> Contudo, aquando da preparação do OE/2015, tendo em conta o processo negocial em curso bem como as expectativas para a sua finalização, a Estradas de Portugal entendeu que as obras não estariam finalizadas durante 2015, pelo que no OE/2015 só foram considerados encargos com estas duas concessões para 2016 e anos seguintes.

**Gráfico 2 – Grau de execução dos encargos líquidos com PPP rodoviárias: 1.º semestre de 2015 (em percentagem)**

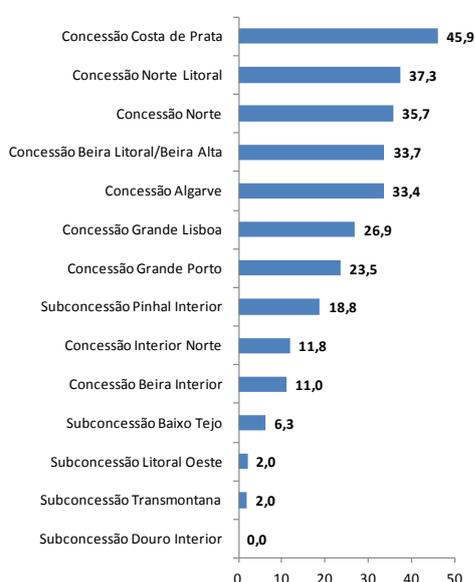


Fontes: Ministério das Finanças (OE/2015), UTAP e cálculos da UTAO. | Nota: O grau de execução é apresentado em percentagem do total previsto para os encargos líquidos no OE/2015.

<sup>12</sup> De acordo com o comunicado de então, a renegociação permitiria poupanças estimadas em 1451 M€ a preços correntes até ao final do contrato (944 M€ relativamente à subconcessão Baixo Alentejo e 507 M€ no caso da subconcessão Algarve Litoral). Os resultados de uma nova renegociação divulgados em agosto de 2015, de acordo com informação oficial, apontam para poupanças estimadas em 1499 M€, a preços correntes até ao final do contrato (1039 M€ relativamente à subconcessão Baixo Alentejo e 460 M€ no caso da subconcessão Algarve Litoral).

**21 A taxa de cobertura das PPP rodoviárias reduziu-se no 1.º semestre de 2015, registando-se uma divergência face à previsão implícita no OE/2015.** No 1.º semestre de 2015 verificou-se uma taxa de cobertura dos encargos brutos suportados face às receitas obtidas de 20,3%, um valor que representa um decréscimo de 3,1 p.p. face ao verificado em igual período de 2014 (Tabela 4). Para o conjunto do ano, o valor da taxa de cobertura implícita ao OE/2015 é de 28,8%, o qual se situa cerca de 6 p.p. acima do valor executado em 2014 (22,9%). Salienta-se a baixa taxa de cobertura registada pelas subconcessões rodoviárias, que se situou em 4%, tendo sido de 5,6% no período homólogo. Neste aspeto, a explicação apresentada pela UTAP aponta para o facto de estas infraestruturas terem entrado em operação mais recentemente, pelo que o seu nível de tráfego deverá encontrar-se ainda em recuperação (Gráfico 3).

**Gráfico 3 – Taxa de cobertura PPP rodoviárias em 2014**  
(em percentagem)



Fontes: UTAP. | Nota: A taxa de cobertura reflete o nível de encargos brutos suportados que se encontram cobertos por proveitos 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.

## Setor Ferroviário

**22 No primeiro semestre de 2015 registou-se uma redução dos encargos líquidos com as PPP do setor ferroviário.** Tendo em conta os diferentes modelos de remuneração das duas parcerias ferroviárias, para o exercício de 2015 encontram-se apenas previstos encargos com a concessão Metro Sul do Tejo, uma vez que a concessão Transporte Ferroviário Eixo Norte/Sul, concessionada à Fertagus, S.A., baseia-se apenas em receitas comerciais de exploração, não se encontrando previstos contratualmente encargos recorrentes para o setor público. Assim, no 1.º semestre de 2015, os encargos suportados com as PPP ferroviárias dizem respeito apenas à MST e ascenderam a cerca de 4 M€, tendo-se registado uma redução de 2,2% face ao período homólogo. Face à previsão para o conjunto do ano registou-se um grau de execução de 48,8%, em linha com o duodécimo respetivo.<sup>13</sup>

**23 Os encargos suportados pelo setor público com a concessão Metro Sul do Tejo dizem respeito a pagamentos de compensação à concessionária.** De acordo com o modelo de remuneração definido para a concessão Metro Sul do Tejo, uma das componentes diz respeito a participações do concedente, devidas sempre que o tráfego de passageiros seja inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão.<sup>14</sup> Assim, os pagamentos efetuados no 1.º semestre à MST, no valor de 4 M€, dizem respeito às referidas compensações, decorrentes de desvios registados entre o nível de tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão. No 1.º semestre de 2015 estes pagamentos foram apenas marginalmente inferiores aos registados no período homólogo em virtude de se ter registado um aumento da procura de 5,7%, o que se traduziu numa necessidade de compensação pelo concedente inferior à homóloga em cerca de 0,1 M€.

<sup>13</sup> O modelo de remuneração da concessionária da empresa Metro Sul do Tejo assenta nos seguintes elementos:

- Receitas cobradas aos utilizadores dos serviços;
- Proveitos publicitários e rendimentos da exploração de áreas comerciais e parques de estacionamento;
- Participações do concedente devidas sempre que o tráfego de passageiros seja inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão. Nos anos em que o tráfego de passageiros se situe dentro ou acima da banda de tráfego de referência, a concessionária deverá entregar ao requerente uma compensação estabelecida contratualmente.

Contudo, desde a entrada em funcionamento da rede de metropolitano Metro Sul do Tejo, em novembro de 2008, o tráfego real de passageiros ficou sempre muito abaixo do limite mínimo da banda de referência, motivando a necessidade de o concedente efetuar pagamentos de compensação à concessionária. Os valores apresentados pela concessionária para pagamento são alvo de um processo de controlo e fiscalização.

O modelo de remuneração da concessão Transporte Ferroviário Eixo Norte/Sul, concessionada à Fertagus, S.A., baseia-se apenas em receitas comerciais de exploração, não se encontrando previstos contratualmente encargos recorrentes para o setor público.

Em ambas as parcerias poderão ocorrer pedidos de Reposição de Equilíbrio Financeiro (REF), por parte da concessionária, na medida em que se verifiquem as condições legais que os possam fundamentar.

<sup>14</sup> Em sentido inverso, nos anos em que o tráfego se situe dentro ou acima da banda de referência, é a concessionária que deverá entregar ao concedente uma compensação financeira.

**24** No 1.º semestre de 2015 registou-se um aumento dos encargos com as PPP do setor da saúde, sobretudo devido a pagamentos de reconciliação. Os encargos suportados com as PPP do setor da saúde até ao final de junho de 2015 ascenderam a 192 M€, tendo-se registado um acréscimo de 3,1 M€ em termos homólogos (+1,6%). No que respeita aos “EG Edifícios”, relacionados com a gestão das infraestruturas, a execução financeira do 1.º semestre de 2015 registou uma pequena redução homóloga também evidenciada no respetivo grau de execução (44,6%). No tocante aos “EG Estabelecimentos”, relacionados com a gestão do estabelecimento hospitalar, registou-se um aumento de encargos de cerca de 4 M€ (+2,6%), que se traduziu num grau de execução de 48,8%.

Contudo, a execução do 1.º semestre de 2015 encontra-se influenciada por alguns fatores pontuais, com efeitos contrários, que afetam a comparabilidade homóloga, nomeadamente:

- O fim da parceria do CA SNS, em abril de 2014, cujos encargos ascenderam a 3,4 M€ no 1.º semestre de 2014;
- O pagamento de acertos no 1.º semestre de 2015 relativos às seguintes parcerias: CMFRS (terminada em novembro de 2013) e EG Estabelecimento do Hospital de Loures (relativo à atividade de 2012);
- O pagamento da reconciliação da atividade da EG do Estabelecimento do Hospital de Braga, no 1.º semestre de 2015, no valor correspondente a quatro duodécimos da referida reconciliação, tendo no período homólogo sido pagos apenas dois duodécimos;
- O pagamento da reconciliação à EG do Edifício do Hospital de Cascais, no 1.º semestre de 2014, sem correspondência no 1.º semestre de 2015.

Tabela 5 – Execução dos Encargos com PPP Saúde

PPP Saúde	Execução Janeiro-Junho				Referenciais Anuais				Grau de execução			
	2014		2015		CGE		OE		2014		2015	
	M€	Tvh %	M€	Tvh %	M€	Tvh %	M€	Tvh %	M€	Tvh %	M€	Tvh %
<b>EG Estabelecimentos</b>	152	156	4	2,6	333	319	-13	-4,0	45,7	48,8		
Pagamentos Contratuais	142	143	1	0,8								
Protocolos (Hospitais PPP)	8	7	0	-1,9								
Pagamentos de Reconciliação	3	6	3	110,7								
<b>EG Edifícios</b>	37	36	-1	-2,4	79	81	1	1,7	46,4	44,6		
Pagamentos Contratuais	36	36	0	-0,1								
Pagamentos de Reconciliação	1	0	-1	-100,0								
<b>Encargos Totais</b>	<b>189</b>	<b>192</b>	<b>3</b>	<b>1,6</b>	<b>412</b>	<b>400</b>	<b>-12</b>	<b>-2,9</b>	<b>45,8</b>	<b>47,9</b>		

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

**25** Em termos comparáveis, o acréscimo de encargos com as PPP do setor da Saúde foi ligeiramente superior, devendo-se sobretudo ao aumento de encargos da produção hospitalar.

De acordo com os resultados apresentados pela UTAP, caso se excluíssem os impactos orçamentais dos referidos fatores específicos que afetaram a comparabilidade homóloga, ter-se-ia registado um acréscimo de 2,1% nos encargos com as PPP em saúde, ligeiramente acima do valor efetivamente observado (1,6%), refletindo essencialmente um aumento dos encargos da produção hospitalar.

**26** No 1.º semestre de 2015 os encargos suportados com a parceria SIRESP situam-se em linha com o registado no período homólogo. Os encargos suportados com a PPP relativa ao sistema integrado de tecnologia de informação para a rede de emergência e segurança, SIRESP, no 1.º semestre de 2015, ascenderam a 23,5 M€, um valor que se situa marginalmente acima do registado no período homólogo. Face ao valor previsto no OE/2015 para o conjunto do ano, registou-se um grau de execução de 47,5%, em linha com o registado no período homólogo.

**27** Os pagamentos efetuados no 1.º semestre refletem a situação contratual, não tendo sido aplicadas deduções ou penalidades neste período. Os encargos com a parceria SIRESP, então definidos contratualmente como uma remuneração global anual, devida numa base mensal, equivalente a uma remuneração por “disponibilidade” composta por uma parcela não revisível (cujos montantes definidos em cada ano se encontram estabelecidos contratualmente) e por uma parcela revisível em função do Índice de Preços no Consumidor e ajustável em função de deduções por falhas de disponibilidade e desempenho. Assim, excluindo os efeitos devidos ao perfil temporal dos pagamentos, os encargos suportados com o SIRESP, no 1.º semestre de 2015, refletem o previsto contratualmente, tendo em conta a capacidade instalada, não tendo sido aplicadas deduções ou penalidades durante este período.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> 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 referida implementação da rede SIRESP na Região Autónoma do Açores.

Tabela 6 – Execução dos encargos líquidos por setor e por PPP  
(em milhões de euros, percentagem e pontos percentuais)

Setor / PPP	Execução financeira Janeiro - Junho					OE 2015	Grau de Execução 2015-T2
	2014	2015	Var. homóloga		Contributo para Tvh p.p.		
			M€	Tvh %			
<b>Total do Setor Rodoviário</b>	476	620	145	30,4	20,9	924	67,2
Concessão Travessia do Tejo	4	4	0	-6,5	0,0	1	700,6
Concessão Norte	49	50	0	0,7	0,1	68	73,2
Concessão Oeste	3	1	-2	-82,5	-0,3	1,2	40,1
Concessão Brisa	-2	-1	0	-24,8	0,1	-2	58,8
Concessão Litoral Centro	0	2	2	n.a.	0,3	n.a.	n.a.
Concessão Beira Interior	83	109	25	30,4	3,7	114	95,3
Concessão Costa de Prata	20	20	0	1,3	0,0	34	59,3
Concessão Algarve	25	24	0	-1,6	-0,1	19	130,0
Concessão Interior Norte	39	64	25	65,5	3,7	115	55,9
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	57	45	-12	-21,3	-1,8	69	65,4
Concessão Norte Litoral	26	27	1	3,0	0,1	34	78,2
Concessão Grande Porto	46	46	-1	-1,3	-0,1	69	65,6
Concessão Grande Lisboa	10	14	3	32,8	0,5	25	55,2
Subconcessão Transmontana	25	41	16	65,4	2,4	64	64,5
Subconcessão Douro Interior	44	64	20	45,6	2,9	101	64,1
Subconcessão Baixo Alentejo	-	-	-	n.a.	-	-	-
Subconcessão Baixo Tejo	17	36	19	113,9	2,8	47	75,8
Subconcessão Algarve Litoral	-	-	-	n.a.	-	-	-
Subconcessão Litoral Oeste	42	65	23	54,9	3,3	131	49,5
Subconcessão Pinhal Interior	-4	22	26	-628,0	3,7	78	27,8
Concessão Túnel do Marão	0	0	0	n.a.	0,0	42	n.a.
Outros <sup>1</sup>	-9	-9	0	2,5	0,0	-87	10,5
<b>Ferroviário</b>	4	4	0	-2,2	0,0	9	48,8
Concessão Metro Sul do Tejo	4	4	0	-2,2	0,0	9	48,8
Concessão Transporte Ferroviário Eixo Norte/Sul	0	0	0	-	0,0	0	n.a.
<b>Saúde</b>	189	192	3	1,6	0,4	400	47,9
Hospital de Braga - Gestão do Estabelecimento	60	65	5	7,9	0,7	137	47,4
Hospital de Braga - Gestão do Edifício	13	13	0	0,0	0,0	28	45,0
Hospital de Cascais - Gestão do Estabelecimento	29	29	0	0,8	0,0	64	45,9
Hospital de Cascais - Gestão do Edifício	5	4	-1	-16,2	-0,1	9	44,1
Hospital de Loures - Gestão do Estabelecimento	35	35	1	1,9	0,1	67	52,4
Hospital de Loures - Gestão do Edifício	6	6	0	-0,1	0,0	14	44,8
Hospital de Vila Franca de Xira - Gestão Estabelecimento	25	26	1	4,3	0,2	52	50,3
Hospital de Vila Franca de Xira - Gestão Edifício	13	13	0	-0,5	0,0	30	44,1
Centro de Atendimento do SNS	3	0	-3	-100,0	-0,5	0	n.a.
Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul	0	1	1	n.a.	0,1	0	n.a.
<b>Segurança (SIRESP)</b>	23	24	0	1,0	0,0	49	47,5
<b>Total</b>	<b>692</b>	<b>840</b>	<b>148</b>	<b>21,3</b>	<b>21,3</b>	<b>1382</b>	<b>60,8</b>

Fonte: Ministério das Finanças (OE/2015), UTAP, DGTf e ACSS. | Nota 1: inclui receitas ou encargos diretos da empresa Infraestruturas de Portugal (Taxas de gestão, troços da A23 e A21 e Quilosques/Easytoll). | Não foi possível identificar a execução financeira individualizada para as subconcessões Baixo Alentejo e Algarve Litoral.

Tabela 7 – Contingências das PPP, em 31 de dezembro de 2013 (em milhões de euros)

Setor / PPP	Ano	Tipo de pedido	Evento gerador do pedido	Valor pedido M€	Ponto de situação
<b>Concessões Rodoviárias</b>				<b>2 910</b>	
Concessão Douro Litoral	2013	REF	TRIR (Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias), SIEV-Sistema Identificação Electrónica de Veículos, S.A. e suspensão da subconcessão AE do Centro.	1 350	Arbitragem notificada em 16.jan.2013. Contestação em 15.fev.2013.
Concessão Litoral Centro	2012	REF	Atraso na entrada em funcionamento da AE Costa de Prata e introdução de portagens nessa concessão.	1 022	Foi proferido Acórdão pelo Tribunal Arbitral em 15 de abril de 2015, condenando o Estado pela redução de receitas da concessionária, devendo pagar 22,149 M€, relativamente ao período julho/2010 a dezembro/2014, acrescidos de 6,573 M€ a pagar anualmente, em dezembro, até ao final da concessão. O referido acórdão condenou também o Estado a devolver 0,1096 M€ relativos a pagamentos efetuados pela BRISAL a título de Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias. No que se refere à compensação relativa à taxa SIEV o Estado foi condenado na devolução de 0,0104 M€ pelas tarifas já pagas e a devolver as quantias que venham a ser pagas a este título enquanto não houver prestação efetiva do serviço público.
Concessão Oeste	2012	REF	Portagens na concessão Costa de Prata.	398	Aguarda audiência de prova.
Concessão Interior Norte	2012	Recurso ao STA	Concorrente contestou a adjudicação ao consórcio vencedor.	75	Foi proferido Acórdão pelo Supremo Tribunal Administrativo em 7 de maio de 2015, que declara legítima a inexecução do referido acórdão anulatório, por impossibilidade, e, condena o Estado a pagar uma indemnização, por força da dita inexecução, no valor de 100 mil euros.
Concessão Douro Litoral	2012	REF	Custos acrescidos na fase de construção.	33	Em fase de constituição do Tribunal Arbitral.
Concessão Douro Litoral	2012	REF	Eventos ligados à fase de construção.	24	Em fase de constituição do Tribunal Arbitral.
Concessão Norte Litoral	2012	Impugnação	Deduções por indisponibilidade.	6	Foi proferida a decisão em matéria de facto e foram apresentadas as alegações de direito em 10.fev.2014. Aguarda-se a sentença.
Concessão Oeste	2012	REF	Garantias de obra.	3	Aguarda sentença final.
Concessão Túnel do Marão	2012	Ressarcimento	Resolução por incumprimento do Concedente.	-	O Estado recorreu para o Tribunal Central Administrativo do Sul relativamente à decisão de o Tribunal Arbitral através da qual este se declarou competente para decidir sobre a legalidade do despacho de rescisão do Contrato de Concessão. Em 8 de junho de 2015 foi proferido Acórdão pelo Tribunal Arbitral tendo determinado a abertura de uma segunda fase do processo arbitral destinado a apurar a delimitação e liquidação do enriquecimento do concedente, cujo montante, se apurado, deve ser restituído à concessionária.
<b>Subconcessões Rodoviárias</b>				<b>345</b>	
Subconcessão Baixo Tejo	2012	REF	Alterações legislativas específicas: DL n.º 112/2009 de 18 de maio; Portaria n.º 314-B/2010 de 14 de junho; DL n.º 111/2009 de 18 de maio.	155	Aguarda a instalação do Tribunal Arbitral.
Subconcessão Litoral Oeste	2012	REF	Alterações legislativas específicas: DL n.º 112/2009 de 18 de maio; Portaria n.º 314-B/2010 de 14 de junho; DL n.º 111/2009 de 18 de maio.	85	Aguarda a instalação do Tribunal Arbitral.
Subconcessão Transmontana	2011	REF	Atrasos na obtenção de visto.	52	A subconcessionária renunciou ao pedido, por acordo.
Subconcessão Pinhal Interior	2013	REF	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 Estradas de Portugal, S.A./Comissão de Renegociação.
Subconcessão Pinhal Interior	2013	REF	Vestígios arqueológicos - alterações na fase de construção.	7	Valor acordado junto da Subconcessionária.
Subconcessão Transmontana	2012	Impugnação de multa	Aplicação de multa contratual proposta pela Estradas de Portugal, SA.	3	Foi suspensa a arbitragem por acordo exarado no Acordo de Alteração do Plano de Trabalhos.
Subconcessão Litoral Oeste	2013	Impugnação de multa	Aplicação de multa contratual proposta pela Estradas de Portugal, SA.	0,06	N.A.
Subconcessão Transmontana	2013	REF	Alteração legislativa específica: Lei n.º 46/2010 de 7 de setembro.	0,01	A arbitragem foi suspensa por acordo entre as partes.
<b>Contratos de Prestação de Serviços (associados a PPP)</b>				<b>1,3</b>	
Concessão Costa de Prata e Concessão Grande Porto	2012	REF	Alteração legislativa específica: Lei n.º 55-A/2010 de 31 de dezembro.	0,50	Pedido em análise
Concessão Costa de Prata e Concessão Grande Porto	2012	REF	Alterações legais resultantes da não aprovação do DEM obrigatório.	0,47	Pedido em análise
Concessão Norte Litoral	2013	REF	Alterações legislativas específicas: Portaria n.º 135-A/2011 de 4 de abril; Portaria n.º 41/2012 de 10 de fevereiro; Despachos SEOPTC de 28. dez. 2012, 29.jan.2013 e 12.fev.2013.	0,30	Pedido em análise
<b>Total peticionado PPP do setor rodoviário</b>				<b>3 256</b>	
<b>Setor ferroviário</b>				-	
Transporte Ferroviário eixo-norte/sul	2012	REF	Aumento da taxa das infraestruturas rodoviárias.	1,5 M€/ano	Foi criada uma comissão de negociação para o efeito.
Concorrentes troço da Linha Ferroviária de Alta Velocidade Poceirão-Caia	2013		Pedido de indemnização, na sequência da recusa de visto pelo Tribunal de Contas ao contrato de concessão.	n.d.	-
<b>Setor da segurança</b>				-	
SIRESP	2013		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 cumprido. Impacto orçamental não é quantificável.		

Fonte: UTAP, Infraestruturas de Portugal, S. A. e IMIT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. | Nota: A sigla REF significa Reposição do Equilíbrio Financeiro. A informação divulgada pela UTAP e reproduzida neste quadro relativa a pedidos de reposição de equilíbrio financeiro diz respeito a dezembro de 2013, não se encontrando disponível informação análoga relativa ao 1.º semestre de 2015. Não obstante a ausência de informação oficial atualizada, a UTAO procedeu à atualização do ponto de situação relativamente às 3 concessões sobre as quais foram emitidos Acórdão no 1.º semestre de 2015 (Litoral Centro, Interior Norte e Túnel do Marão). Relativamente aos pedidos de reposição de equilíbrio do setor ferroviário, merece destaque a criação de um tribunal arbitral em fevereiro de 2014 para avaliar o pedido da empresa ELOS, de cerca de 169 M€, na sequência da recusa do visto do Tribunal de Contas ao contrato de concessão do projeto de concessão do projeto de Alta Velocidade. Em síntese, no final de 2014, de acordo com o Programa de Estabilidade 2015-2019, o valor global dos pedidos de reposição do equilíbrio financeiro atingiu perto de 3700 M€, sendo que o setor rodoviário representa cerca de 3500 M€.

Tabela 8 – Breve caracterização das Parcerias Público-Privadas

Sector Rodoviário/Concessões	Ano	Prazo (anos)	Investimento total Me <sup>(1)</sup>	Dimensão (Km)	Caracterização	Concessionário
Concessão Travessia do Tejo	1995	30	857	17	<b>Concessão com portagem real:</b> 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	<b>Concessão de portagem real convertida em regime de disponibilidade:</b> 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 Famalição; ii) A7/IC5 Guimarães/Fafe; iii) A7/IC5/IC25 Fafe/IP3 (Vila Pouca de Aguiar); iv) A11/IC14 Esposende/Barcelos/Braga; v) A11/IP9 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	<b>Concessão com portagem real:</b> 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 Atlântico - Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.
Concessão Brisa	2000	35	2703	1099	<b>Concessão com portagem real:</b> 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	<b>Concessão com portagem real:</b> 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) - Quaiões; iv) IC1 - Quaiões - 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	<b>Ex-Scut do tipo II:</b> 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 carácter 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	<b>Ex-Scut do tipo I:</b> 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	<b>Ex-Scut do tipo II:</b> 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 carácter 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	<b>Ex-Scut do tipo II:</b> 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 carácter 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	<b>Ex-Scut do tipo I:</b> 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); v) 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	<b>Ex-Scut do tipo I:</b> 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	<b>Ex-Scut do tipo I:</b> 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: Freixiouro/Alfena (14,6 km); iv) A41: Alfena/Emilda (8,6 km); v) A41: Emilda/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	<p><b>Concessão de portagem real convertida em regime de disponibilidade:</b> 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.</p> <p>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.</p>	Ascendi Grande Lisboa - Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.
Concessão Douro Litoral	2007	27	781	129	<p><b>Concessão com portagem real:</b> 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 Ovidio (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).</p>	AEDL - Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.
Concessão Túnel do Marão	2008	30	458	29	<p>A concessão teve por objeto a conceção, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação, com cobrança de portagens aos utentes, do seguinte lanço de auto-estrada:</p> <p>A4/IP4 - Amarante - Vila Real.</p> <p>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.</p>	Auto-Estrada do Marão, S.A.

Setor Rodoviário/Subconcessões	Ano	Prazo (anos)	Investimento total M€	Dimensão (Km)	Caracterização	Concessionário
	<p><b>Subconcessões atribuídas diretamente pela Estradas de Portugal:</b> 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.</p>					
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.

Ferrovial	Ano	Prazo (anos)	Investimento total M€	Dimensão (Km)	Caracterização	Concessionário
Concessão Metro Sul do Tejo	2002	30	386	14	<p>A concessão que integra a rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo, e cuja remuneração assenta em: i) receitas cobradas aos utilizadores do serviço; ii) proveitos publicitários; iii) rendimentos de áreas comerciais e parques de estacionamento, iv) participações do concedente, sempre que o tráfego de passageiros seja inferior a um limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato. Nos anos em que o tráfego se situe dentro ou acima da banda superior de tráfego a concessionária deve entregar ao concedente uma determinada compensação contratual.</p> <p>Nota: desde a sua entrada em funcionamento o tráfego real tem ficado muito aquém do valor mínimo da banda de tráfego de referência.</p>	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
Concessão Transporte Ferroviário Eixo Norte/Sul	1999	11+9	20	54	<p>No âmbito do contrato de concessão, a concessionária assegura a exploração da ligação ferroviária, a segurança, manutenção dos comboios e de algumas das estações da Margem Sul (do Pragal a Penalva), sendo também responsável pela venda de títulos de transporte de Eixo Ferroviário Norte/Sul, assim como pelo recrutamento, formação e gestão de toda a equipa que opera nos comboios e nas estações. Serve atualmente 14 estações numa extensão de linha com cerca de 54 km. Dez na Margem Sul: Setúbal, Palmela, Venda do Alcaide, Pinhal Novo, Penalva, Coina, Fogueteiro, Foros de Amora, Corroios e Pragal, e quatro na Margem Norte: Campolide, Sete Rios, Entrecampos e Roma-Areeiro.</p>	Fertagus - Travessia do Tejo Transportes, S.A.

Saúde	Ano	Prazo (anos)	Investimento total M€	Dimensão (Número de camas)	Caracterização	Concessionário	
Hospital de Braga - Gestão do Estabelecimento	2009	10	30	705	O modelo de cada uma das parcerias no setor da saúde assenta na criação de dois veículos independentes com competências distintas: i) Entidades Gestoras dos Edifícios: com a competência de gestão da infraestrutura, incluindo a construção e manutenção da infraestrutura física do hospital; e, ii) Entidades Gestoras dos Estabelecimentos: com a competência da gestão do estabelecimento hospitalar, na perspetiva da prestação de serviços clínicos.	Escala Braga - Gestora do Estabelecimento, S.A.	
Hospital de Braga - Gestão do Edifício	2009	30	124			Escala Braga - Gestora Edifício, S.A.	
Hospital de Cascais - Gestão do Estabelecimento	2008	10	35	277		HPP Saúde – Parcerias Cascais, S.A.	
Hospital de Cascais - Gestão do Edifício	2008	30	53			TDHOSP – Gestão de Edifício Hospitalar, S.A.	
Hospital de Loures - Gestão do Estabelecimento	2009	10	29	424		SGHL - Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A.	
Hospital de Loures - Gestão do Edifício	2009	30	84			HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	
Hospital de Vila Franca de Xira - Gestão do Estabelecimento	2010	10	17	280		Escala Vila Franca – Soc. Gest. do Estabelecimento, S.A.	
Hospital de Vila Franca de Xira - Gestão do Edifício	2010	30	81			Escala Vila Franca - Soc. Gestora do Edifício, S.A.	
Centro de Atendimento do SNS	2006	4 (+3)	4	-		O contrato teve por objeto a conceção, projeto, instalação, financiamento, exploração e transferência para a Entidade Pública Contratante do Centro do Atendimento do SNS.	LCS-Linha de Cuidados de Saúde, S.A.
Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul - São Brás de Alportel	2006	7	3	54		O contrato de gestão inicial teve por objeto: a) A realização de prestações de saúde de medicina física e de reabilitação, através do CMFRS; b) A instalação e exploração do CMFRS, compreendendo as atividades de instalação do equipamento no edifício disponibilizado pela Entidade Pública Contratante, a manutenção e conservação do edifício e a manutenção e conservação dos equipamentos integrantes do CMFRS; c) A Entidade Gestora encontrava-se também obrigada a realizar as obras de adaptação e de remodelação do edifício previstas no próprio contrato.	GPSaúde - Soc. Gestora do Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul, S.A.
Segurança	Ano	Prazo (anos)	Investimento total M€		Caracterização	Concessionário	
SIRESP	2006	15	110		A parceria SIRESP tem como objeto a conceção, fornecimento, montagem, construção e gestão e manutenção de um sistema integrado de tecnologia de informação para a rede de emergência e segurança de Portugal (SIRESP).	SIRESP - Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.	

Fonte: UTAP, Infraestruturas 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.