

Relatório UTAO n.º 16/2019

Apreciação das Parcerias Público-Privadas: janeiro a dezembro de 2018

Coleção: Acompanhamento dos encargos com Parcerias
Público-Privadas

27 de setembro de 2019

Ficha técnica

A análise efetuada é da exclusiva responsabilidade da Unidade Técnica de Apoio Orçamental (UTAO) da Assembleia da República. Nos termos da [Lei n.º 13/2010, de 19 de julho](#), a UTAO é uma unidade especializada que funciona sob orientação da comissão parlamentar permanente com competência em matéria orçamental e financeira, prestando-lhe assessoria técnica especializada através da elaboração de estudos e documentos de trabalho técnico sobre gestão orçamental e financeira pública.

Este estudo, orientado e revisto por Rui Nuno Baleiras, foi elaborado por António Antunes.

Modelo de documento elaborado por António Antunes.

Título: Apreciação das Parcerias Público-Privadas: janeiro a dezembro de 2018

Coleção: Acompanhamento dos encargos com Parcerias Público-Privadas

Relatório UTAO N.º 16/2019

Data de publicação: 27 de setembro de 2019

Data-limite para incorporação de informação: 25/09/2019

Disponível em: <http://www.parlamento.pt/sites/COM/XIIIILEG/5COFMA/Paginas/utao.aspx>

Índice geral

SUMÁRIO.....	1
1 Informação prévia	1
2 Universo de PPP em 2018.....	2
3 Evolução do investimento em 2018.....	2
4 Execução Financeira Global das PPP em 2018.....	4
4.1 Panorama agregado	5
4.2 Sector rodoviário.....	8
4.3 Sector ferroviário	13
4.4 Sector da saúde.....	16
4.5 Sector da segurança	18
4.6 Sector aeroportuário.....	19
Anexo	19

Índice de Quadros

Tabela 1 – Execução dos Encargos com PPP	5
Tabela 2 – Execução dos Encargos com PPP Rodoviárias	9
Tabela 3 – Execução dos Encargos com PPP Saúde.....	17
Tabela 4 – Execução dos encargos líquidos por sector e por PPP em 2017–2018	20

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Investimento privado em PPP (acumulado até 2018)	3
Gráfico 2 – Fluxos de investimento anuais: 2011—2018	3
Gráfico 3 – Encargos líquidos com PPP.....	7
Gráfico 4 – Distribuição dos encargos líquidos por sectores	7
Gráfico 5 – Grau de execução e desvio dos encargos líquidos das PPP rodoviárias em 2018.....	10
Gráfico 6 – Tráfego Médio Diário: média ponderada	11
Gráfico 7 – Tráfego Médio Diário: 2011–2018.....	11
Gráfico 8 – Receita com portagens: 2011–2018	12
Gráfico 9 – Taxa de cobertura das PPP rodoviárias: 2017–2018	13
Gráfico 10 – Evolução da procura na concessão Metro Sul do Tejo: 2009–2018.....	15
Gráfico 11 – Encargos com as PPP do sector da saúde: 2010–2018.....	18

Tabela de siglas, abreviaturas e acrónimos

Sigla/abreviatura	Designação
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde, I.P.
AP	Administrações Públicas
AR	Assembleia da República
COFMA	Comissão de Orçamento, Finanças e Administração Pública
EG	Entidade Gestora
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
p.	Página
POE	Proposta de Orçamento do Estado
PPP	Parceria(s) Público-Privada(s)
REF	Reposição de Equilíbrio Financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIEV	Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos
SIEV, S.A.	Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.
SIRESP	Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal
SIRESP, S.A.	SIRESP — Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal, S.A.
TMDA	Tráfego Médio Diário Anual
TRIR	Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias
UTAO	Unidade Técnica de Apoio Orçamental
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

SUMÁRIO

O investimento realizado pelos parceiros privados em 2018 somou 137 M€, menos 23 M€ (-14,4%) que no ano anterior.

Os encargos líquidos com PPP ascenderam a 1678 M€ em 2018, tendo registado um crescimento homóloga de 46 M€ (+ 2,8%). O volume de encargos líquidos globais com todas as PPP ficou abaixo do implícito na previsão orçamental, tendo-se registado um grau de execução de 97,5%. Em termos nominais, este desvio de execução representou 43 M€ abaixo do previsto no OE/2018.

O crescimento dos encargos líquidos com PPP acima notado advém, sobretudo, do sector ferroviário e do sector da saúde, cujos montantes aumentaram 29 M€ (+351,8%) e 23 M€ (+ 5,1%) em 2018, face ao ano anterior, respetivamente. O acréscimo de encargos líquidos no sector ferroviário resultou do início dos pagamentos, no 2.º semestre de 2018, à nova parceria Subconcessão do Metro do Porto, cujo valor ascendeu a 29 M€. Excluindo a nova parceria incluída no sector ferroviário (Subconcessão do Metro do Porto), cujos encargos não tinham sido considerados no âmbito do OE/2018, uma vez que o respetivo contrato de subconcessão apenas veio a ser assinado em janeiro de 2018, os encargos líquidos com as PPP deste sector situaram-se em linha com o verificado no ano anterior e com o previsto no OE/2018. Em 2018, os encargos com as parcerias no sector da saúde ascenderam a 469 M€, registando-se um aumento de 5,1% face ao ano anterior. Este aumento situou-se em linha com o previsto no OE/2018 e ficou a dever-se aos encargos com as Entidades Gestoras Estabelecimento (componente clínica) que cresceram 8,1%, uma vez que se registou uma redução de 11,0% nos encargos suportados com as Entidades Gestoras Edifícios. No sector da segurança, registou-se em 2018 um crescimento homólogo dos encargos suportados pelo sector público, situando-se ligeiramente acima do previsto no OE/2018. No sector aeroportuário, em 2018, não se registaram quaisquer fluxos financeiros entre o sector público e o parceiro privado.

1 Informação prévia

1. No presente relatório procede-se à análise da execução financeira das Parcerias Público-Privadas em 2018, com destaque para o investimento dos parceiros privados e os encargos para o sector público líquidos de receitas do mesmo. Esta análise insere-se no âmbito das competências atribuídas à UTAO em matéria de acompanhamento das PPP e tem por base a informação disponibilizada no boletim Trimestral das PPP — 4.º Trimestre de 2018 e no Boletim Anual das PPP — 2018, publicados pela Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP) em julho de 2019, os relatórios da Conta Geral do Estado (CGE) referentes aos exercícios de 2017 e 2018, os relatórios das Propostas de Orçamento do Estado (POE) para 2018 e 2019, os relatórios e contas das empresas públicas Infraestruturas de Portugal, S.A. e Metro do Porto S.A. e, ainda, os relatórios de tráfego do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P..

2. A UTAO agradece o trabalho das entidades que produziram e publicaram as fontes de informação utilizadas neste relatório.

3. Em síntese, este relatório apresenta e aprecia duas variáveis, com desagregação sectorial: 1) despesa de investimento realizada pelos parceiros privados e por estes comunicada à UTAP; 2) valor dos encargos suportados pelos parceiros públicos com a execução dos contratos. Devido a limitações da informação de base, ambos os fluxos estão medidos na ótica de caixa. Pela sua natureza, nas parcerias que envolvem a exploração de equipamentos coletivos os parceiros privados realizam também despesa corrente e em montante atualmente muito mais expressivo do que a despesa de investimento. No entanto, a UTAO não dispõe de informação sobre a despesa corrente dos parceiros privados. O pagamento pelos parceiros públicos de encargos aos parceiros privados, fluxo amplamente analisado no Capítulo 4, é uma medida indireta e grosseira da despesa total realizada por estes, porquanto engloba também a remuneração pelos serviços prestados e não corresponde necessariamente, numa base contemporânea, à despesa total efetuada pelos parceiros privados.

2 Universo de PPP em 2018

4. A informação tratada neste relatório respeita a 35 parcerias público-privadas (mais duas do que no ano de 2017), distribuídas por cinco sectores de atividade económica: (i) Sector rodoviário (21 parcerias); (ii) Sector ferroviário (3 parcerias); (iii) Sector aeroportuário (2 parcerias); (iv) Sector da saúde (8 parcerias); (v) Sector da segurança (1 parceria). O universo de PPP encontra-se identificado na Tabela 4, apresentada em anexo, e corresponde às parcerias acompanhadas pela UTAP que estavam vivas à data de 31 de dezembro de 2018. O sector rodoviário continua a ser predominante neste universo, destacando-se dos demais sectores, nomeadamente em termos do investimento acumulado (91,1% do total) e dos encargos líquidos suportados em 2018 (67% do total). Em 2018, registou-se uma alteração do universo de PPP face ao considerado no ano anterior, tendo sido incluídas a concessão Metro do Porto no sector ferroviário e as concessões ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (Continente e Região Autónoma dos Açores) e ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (Região Autónoma da Madeira) no sector aeroportuário.¹

5. Nesta análise, não são consideradas quaisquer infraestruturas rodoviárias cuja responsabilidade de operação se encontra sob gestão direta da empresa Infraestruturas de Portugal, S.A., designadamente o Túnel do Marão e troços das autoestradas A21 e A23. Em análises relativas a anos anteriores, estas infraestruturas rodoviárias foram incluídas no universo de análise, a título transitório e por razões de comparabilidade homóloga devidamente explicitadas, quer nos boletins da UTAP quer nas análises da UTAO. Por este motivo, de forma a garantir a comparabilidade neste relatório da informação apresentada para o período em análise com a do período homólogo anterior, aquelas infraestruturas rodoviárias são agora excluídas do universo considerado, tanto no ano de 2017 como no de 2018.

3 Evolução do investimento em 2018

6. O investimento reportado pelos parceiros privados como tendo sido efetuado em 2018 ascendeu a 137 M€, menos 23 M€ (-14,4%) do que no ano anterior. A corroborar a ideia, expressa no parágrafo 3 acima, de que o investimento é, presentemente, uma pequena dimensão da atividade económica realizada pelos parceiros privados está o facto de aquele número equivaler a 6,7% dos encargos brutos (ou 8,2% dos encargos líquidos) pagos em 2018 pelos concedentes públicos aos seus parceiros privados. Como adiante se mostra (Subsecção 4.1), os encargos brutos (líquidos) em 2018 somaram 2037 M€ (1678 M€).

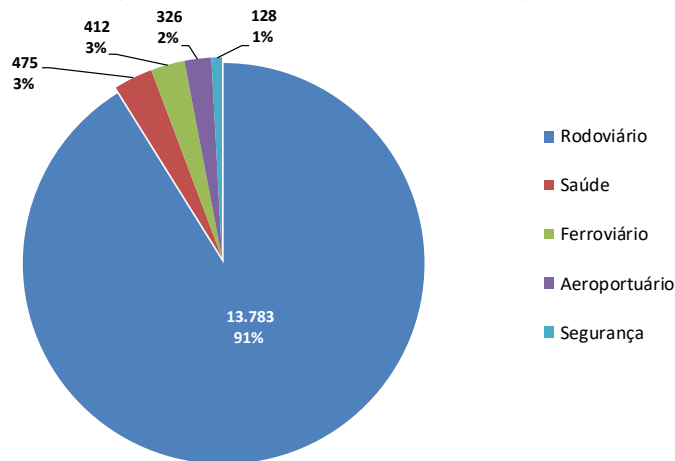
7. Em termos acumulados, o investimento realizado em PPP, desde 1998 e até ao final de 2018, ascendeu a 15 124 M€. O sector rodoviário domina, em absoluto, os demais sectores, representando historicamente 91,1% do investimento total — ver Gráfico 1.

8. O investimento realizado por intermédio de PPP registou uma queda acentuada desde o exercício económico de 2011. Em termos relativos e absolutos, as maiores contrações ocorreram em 2012 e 2013. O volume de investimento realizado em 2018, 137 M€, é cerca de 8,7% do registado em 2011 e está abaixo do verificado em 2017 (160 M€). A queda seria ainda maior se os dados no Gráfico 2 tivessem sido corrigidos pela inflação entretanto ocorrida. Em 2015, e ao contrário do sucedido no ano anterior, registou-se um aumento do investimento realizado por via das PPP, sobretudo devido ao facto de terem sido retomadas as obras nas subconcessões rodoviárias Baixo Alentejo e Algarve Litoral. Contudo, nos anos seguintes (2016 e 2017) registaram-se novas quebras, principalmente devido ao facto de o investimento efetuado nestas duas subconcessões, que à data já se encontravam numa fase avançada de construção, ter sido inferior ao executado no ano anterior.

¹ O contrato de concessão celebrado com a ANA – Aeroportos de Portugal, S. A. relativo à gestão dos aeroportos do Continente ((Lisboa, Porto, Faro e Terminal Civil de Beja) e dos Açores (Ponta Delgada, Horta, Santa Maria e Flores), foi celebrado em 2012, por um prazo de 50 anos, prevendo-se a possibilidade de prorrogação do mesmo por força do disposto no Capítulo XI (Novo Aeroporto de Lisboa).

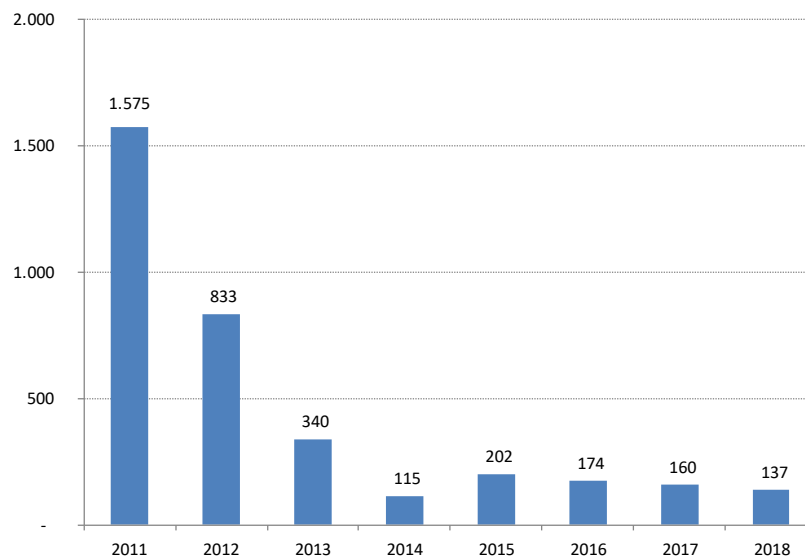
O Contrato de concessão celebrado com a ANA — Aeroportos de Portugal, S. A. para a gestão dos aeroportos da Madeira (ilhas da Madeira e do Porto Santo), foi celebrado a 10 de setembro de 2013 por um prazo de 50 anos (contados a partir de 14 de dezembro de 2012), prevendo-se também a possibilidade de prorrogação do mesmo.

Gráfico 1 – Investimento privado em PPP (acumulado até 2018)
(em milhões de euros e em percentagem)



Fonte: UTAP, com base em dados dos parceiros privados.

Gráfico 2 – Fluxos de investimento anuais: 2011—2018
(em milhões de euros)



Fonte: UTAP (com base em dados dos parceiros privados) e cálculos da UTAO. | Notas: grandezas monetárias a preços correntes. [O Relatório UTAO n.º 11/2019](#), de 1 de agosto, informa que havia 32 parcerias no universo de PPP, menos três que em 2018. Tem um gráfico homónimo, para o período 2011 a 2017. Os valores ora apresentados para este período são maiores do que os então apresentados e uma razão plausível é a inclusão pela UTAP no universo relevante de duas novas parcerias no sector aeroportuário com origem em 2012. Não foi possível apurar em tempo útil outras razões possíveis,

9. A contração do investimento anual realizado em regime de PPP, ocorrida no período 2012–2014, resultou da combinação de vários fatores, de entre os quais se salienta:

- **A conclusão de alguns dos projetos que se encontravam em curso, nomeadamente:** em 2012, terminaram as obras na subconcessão Douro Interior; em 2013, na subconcessão Transmontana e no novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira; e, em 2014, terminaram as obras na 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) no âmbito do Programa de Assistência Económica e Financeira;
- **A redução do âmbito de contratos de subconcessões rodoviárias, acordada com os parceiros privados em 2012.** Em 2012, a Infraestruturas de Portugal celebrou acordos com as subconcessionárias rodoviárias com o objetivo de minimizar os investimentos que se encontravam em curso

nessas subconcessões, com recurso à redução do respetivo âmbito e, consequentemente, dos encargos e do investimento associados. Desta forma, esta medida contribuiu não só para a redução do investimento realizado em regime de PPP, mas também para a diminuição dos encargos futuros suportados pelo Estado, diminuição que se prolonga muito para além de 2014.

10. Os anos seguintes, 2015–2018, foram marcados pela dinâmica das obras retomadas nas subconcessões do Baixo Alentejo e Algarve Litoral. Numa primeira fase, em 2015, com a retoma das obras de construção nestas subconcessões, registou-se uma recuperação do nível de investimento realizado com estas PPP. Contudo, em 2016 e nos anos seguintes, o investimento voltou a registar novas quebras, devido à contração no âmbito de obras futuras contratadas que as renegociações de 2012 no sector rodoviário determinaram, e ainda ao facto de não terem expressão material significativa a contratação de novas empreitadas de obras públicas no âmbito das PPP. Os contratos novos mais recentes têm cada vez uma maior componente de serviço aos utentes, com muita despesa que não envolve construção e obras públicas, como são os casos de alguns contratos no sector da saúde. Por todas estas razões, hoje em dia o envolvimento dos parceiros privados nas PPP materializa-se, sobretudo, por via da despesa corrente e do serviço da dívida contraída em anos de maior volume de investimento.

4 Execução Financeira Global das PPP em 2018

11. Neste capítulo é analisada a despesa do sector público, na ótica de caixa, com o conjunto das PPP dos diversos sectores de atividade. A perspetiva contabilística dos encargos aqui analisados é a da tesouraria, a preços correntes do ano a que respeitam (exceto indicação em contrário).² Os fluxos financeiros incluem IVA quando aplicável e estão expressos em termos líquidos das receitas que, por contrato, cabem aos parceiros públicos. Por exemplo, em muitas concessões rodoviárias, as receitas de portagem são propriedade destes, após desconto dos encargos de cobrança e transferência para os parceiros públicos. Em síntese, os encargos brutos incluem todos os pagamentos efetuados pelos parceiros públicos, designadamente remunerações e compensações contratuais, incluindo reposições de equilíbrio financeiro (REF). Os encargos líquidos correspondem à diferença entre os encargos brutos e as receitas diretas da atividade cuja titularidade pertença aos parceiros públicos. Em termos institucionais, os fluxos financeiros ocorrem entre a esfera da Administração Central e os respetivos concessionários (parceiros privados).

12. Os valores dos encargos plurianuais têm por referência o período 2018–2042, são apresentados a preços constantes de 2018 e têm implícito os ajustamentos de tarifas decorrentes do processo de renegociação dos contratos das PPP rodoviárias. Os montantes executados (valores até 2018 *inclusive*) encontram-se expressos a preços correntes do ano a que respeitam. A contabilização dos encargos plurianuais tem por referência o período de vigência dos contratos de concessão (2018–2042), ao longo do qual se distribuem os encargos futuros do sector público com as parcerias. Salienta-se que as diferentes parcerias têm subjacente contratos de concessão com durações distintas, explicitadas na Tabela 4 em anexo. Note-se, também, que a informação primária usada (relatórios das POE e relatórios periódicos sobre PPP publicados pela UTAP) usa uma taxa de desconto intertemporal nula. A UTAO manteve esta hipótese na construção do Gráfico 3. Como se sabe, esta hipótese implica atribuir a qualquer ano futuro o mesmo peso que se atribui ao ano presente (2018). Finalmente, esclarece-se que medir os fluxos monetários futuros a preços constantes de 2018 simplifica o reporte de informação porquanto evita trazer para a análise a incerteza inerente à evolução futura dos indexantes de preços relevantes para cada uma das categorias de encargos do sector público. Porém, importa ter presente que os contratos das PPP preveem atualizações de preços e que o nível geral de preços na economia seguramente evoluirá a uma taxa diferente de zero até 2042. Por conseguinte, a utilização de preços constantes simplifica a análise, mas não remove a inflação (ou deflação) futura dos encargos líquidos que o sector público inevitavelmente suportará até ao fim de cada uma das parcerias.

² Exceção-se os encargos plurianuais, os quais são apresentados a preços constantes do ano correspondente ao OE em que são apresentados, tal como referenciado nos relatórios do Ministério das Finanças que acompanham cada POE.

13. Esta secção é relativamente longa e estrutura-se do seguinte modo: a primeira subsecção proporciona uma visão de conjunto sobre a execução da relação orçamental entre o sector privado e o sector público das PPP. Cada uma das quatro subsecções seguintes reporta a evidência detalhada sobre um sector específico de atividade: rodoviário, ferroviário, saúde, segurança e aeroportuário.

4.1 Panorama agregado

14. Em 2018, os encargos líquidos suportados pelo sector público com PPP registaram um aumento face ao ano anterior. Os encargos líquidos com PPP ascenderam a 1 678 M€ em 2018, tendo registado um crescimento homólogo de 46 M€ (+ 2,8%), sobretudo devido ao contributo da Subconcessão do Metro do Porto (sector ferroviário) e das PPP do sector da saúde.³ No sector rodoviário os encargos líquidos diminuiram 7 M€ (- 0,6%) face ao ano anterior (Tabela 1), pese embora se tenha registado um aumento de 17 M€ nos encargos brutos (+1,2%) que foi mais do que compensado com a subida das receitas de 25 M€ (+7,4%). Relativamente ao sector da segurança (SIRESP), os encargos suportados pelo sector público em 2018 encontram-se ligeiramente acima dos suportados no ano anterior. No sector da saúde registou-se um aumento homólogo de 5,1% (+23 M€), em linha com o previsto na POE/2018. As subsecções seguintes detalharão, para cada sector de atividade, as explicações para a evolução dos encargos líquidos dos parceiros públicos ao longo de 2017.

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

Sector	Execução Janeiro-Dezembro				POE 2018 ²	Grau de execução 2018	POE/2019 (relatório) Estimativa para 2018
	2017	2018	Variação homóloga				
			M€	Tvh %			
Rodoviário	1137	1130	-7	-0,6	1171	96,5	1204
Encargos brutos	1470	1488	17	1,2	1498	99,3	1538
Receitas	334	358	25	7,4	327	109,6	334
Ferrovário	8	38	29	351,8	38	98,4	35
Saúde	446	469	23	5,1	471	99,6	484
Segurança	41	42	1,3	3,1	41	102,5	51
Aeroportuário	0	0	0	-	-	-	-
Total	1632	1678	46	2,8	1721	97,5	1774

Por memória (encargos líquidos)

Rodoviário	1137	1130	-7	-0,6	1171	96,5	n.d.
Concessões	545	598	53	9,8	589	101,5	n.d.
Subconcessões	592	532	-60	-10,2	581	91,5	n.d.
Outros ¹	-0,3	-0,2	0,1	-29,7	0,1	-	n.d.

Fontes: Ministério das Finanças (POE/2018 e POE/2019), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: Os valores da previsão orçamental para 2018 e a estimativa de execução em 2018 estão de acordo com o disponibilizado nos relatórios que acompanham a POE/2018 e a POE/2019, respetivamente, com exceção do valor referente ao sector ferroviário, em que se considera também o montante referente à subconcessão do Metro do Porto disponibilizado pelo subconcedente. | 1) Para efeitos de comparabilidade, inclui os encargos líquidos de algumas receitas específicas da empresa Infraestruturas de Portugal, S.A. (concretamente, Taxas de Gestão e quiosques/EASYTOLL). Como estas superam aqueles, os encargos líquidos de Outros são negativos em 2017 e 2018.

15. Em termos globais, os encargos líquidos com parcerias suportados em 2018 situaram-se ligeiramente abaixo do previsto no Relatório da POE/2018. O crescimento dos encargos líquidos com PPP foi inferior ao aumento implícito na previsão orçamental (POE/2018), tendo-se registado um grau de execução global de 97,5%. Em termos nominais, este desvio favorável da execução ascendeu a 43 M€ abaixo do previsto na POE/2018 (Tabela 1).

³ No sector ferroviário há a registar o início de uma nova parceria (Subconcessão do Metro do Porto) cujo contrato iniciou a produção de efeitos em abril de 2018.

16. No sector rodoviário, os encargos brutos com PPP situaram-se abaixo e as receitas com portagem ficaram acima dos valores previstos na POE/2018. De acordo com a informação divulgada pela UTAP, em 2018 registou-se uma execução dos encargos brutos com PPP rodoviárias de 1488 M€ que se situou 10 M€ abaixo do previsto (1498 M€). Por outro lado, a receita de portagens arrecadada em 2018 ascendeu a 358 M€, tendo registado uma execução 31 M€ acima do previsto no OE/2018 (327 M€) — Tabela 1.

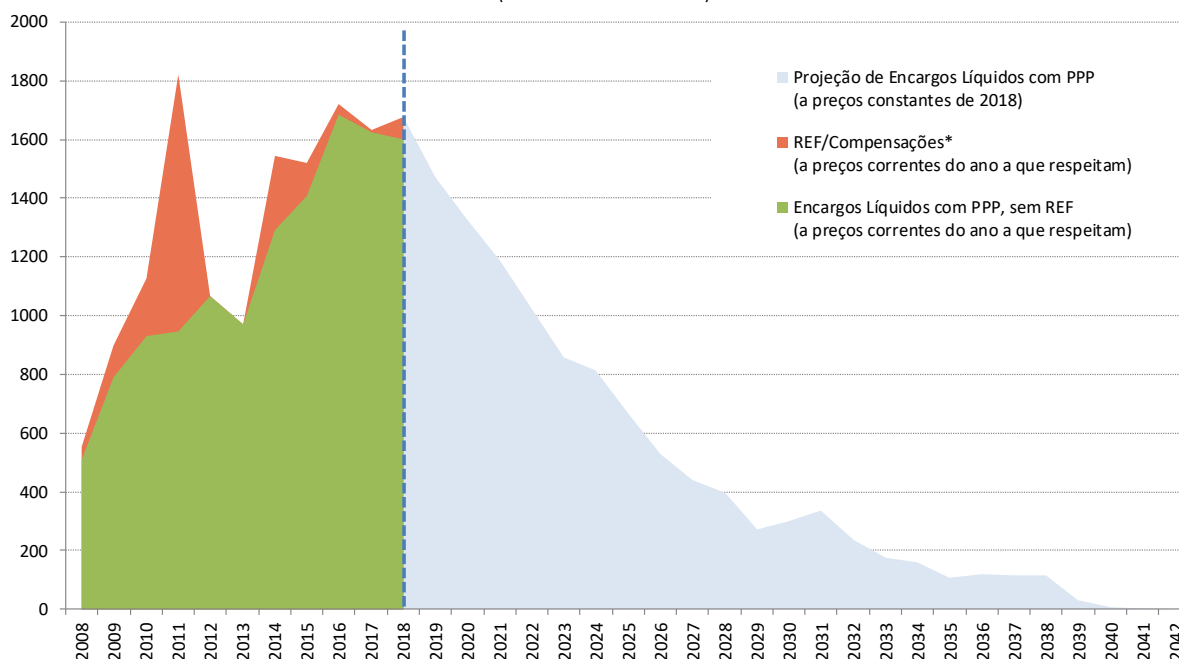
17. A estimativa para 2018, constante do relatório que acompanhou a POE/2019, apresentou uma revisão em alta dos encargos com PPP, face à previsão inicial constante do OE/2018, justificada pelos sectores rodoviário, saúde e segurança. No âmbito do OE/2019, foi efetuada uma revisão em alta da estimativa de encargos líquidos com PPP para 2018, face às anteriores projeções do OE/2018, para 1774 M€. Esta revisão em alta concentrou-se nas parcerias do sector rodoviário, cuja estimativa para encargos brutos aumentou 40 M€ e a estimativa para as receitas 7 M€ (+33 M€ em termos líquidos), do sector da saúde, em que a nova estimativa (484 M€) situou-se 13 M€ acima da anterior previsão (471 M€) constante da POE/2018, e no sector da segurança para o qual a nova estimativa procedeu à revisão em alta dos encargos líquidos em 10 M€, para 51 M€. Contudo, a execução efetiva de 2018 veio a apresentar um total de encargos de 1678 M€, um valor 96 M€ inferior àquela estimativa (1774 M€) e 43 M€ abaixo da previsão inicial (1721 M€). No caso particular da receita de portagens proveniente das parcerias rodoviárias, a estimativa para 2018, efetuada no âmbito da POE/2019 (334 M€), era superior à previsão inicial (327 M€); contudo, a execução efetiva de 2018 veio a gerar 358 M€ de receita, um valor que superou quer a estimativa quer a previsão inicial.

18. No período 2014–2016 registou-se uma subida acentuada dos encargos suportados com PPP, a que se seguiu uma ligeira redução em 2017 e um pequeno acréscimo em 2018. Para 2019 projeta-se uma redução dos encargos líquidos com PPP. Os encargos líquidos com PPP pagos em 2014, 2015 e 2016 ascenderam a 1544 M€, 1522 M€ e 1722 M€, respetivamente. Em 2017, registou-se uma diminuição destes encargos para 1632 M€. Em 2018 estes encargos ascenderam a 1678 M€, tendo-se registado um crescimento homólogo de 46 M€. Importa referir que neste ano foram pagos 78 M€ a título de REF/Compensações, valor que compara com cerca de 9 M€ pagos no ano anterior. Para 2019, a informação disponível corresponde à previsão constante da POE/2019, a qual aponta para um total de encargos de 1472 M€. Esta evolução foi determinada, sobretudo, pelo início faseado, a partir de 2014, dos pagamentos às subconcessionárias rodoviárias, tendo-se iniciado em 2016 os pagamentos às subconcessionárias do Algarve Litoral e do Baixo Alentejo.⁴ Acrescem, ainda, o pagamento extraordinário efetuado pela Infraestruturas de Portugal, I. P. em 2014, na sequência da transferência da A21 para a Infraestruturas de Portugal (no valor de 245 M€) e o investimento realizado em 2015 no Túnel do Marão.⁵ Por outro lado, em 2016 registou-se também o pagamento extraordinário de uma compensação à concessionária do Oeste, no valor de 29,6 M€. Em 2017, a redução homóloga dos encargos líquidos com parcerias justificou-se, sobretudo, pela diminuição dos encargos brutos relativos a concessões e subconcessões rodoviárias (em parte, devido ao facto de os encargos com as grandes reparações rodoviárias terem sido inferiores ao previsto na POE/2017) e pelo aumento das receitas de portagem. Neste contexto, regista-se que o ano de 2016 foi aquele em que se atingiu o valor máximo de encargos líquidos com parcerias, desde 2011 (Gráfico 3).

⁴ Este faseamento decorre do diferimento no início dos pagamentos às subconcessionárias, de acordo com o estabelecido nos respetivos contratos de concessão.

⁵ Os encargos incorridos em 2015 com o investimento realizado pela Infraestruturas de Portugal no Túnel do Marão ascendeu a 131,9 M€, beneficiando de cofinanciamento por fundos comunitários no montante de 75,7 M€.

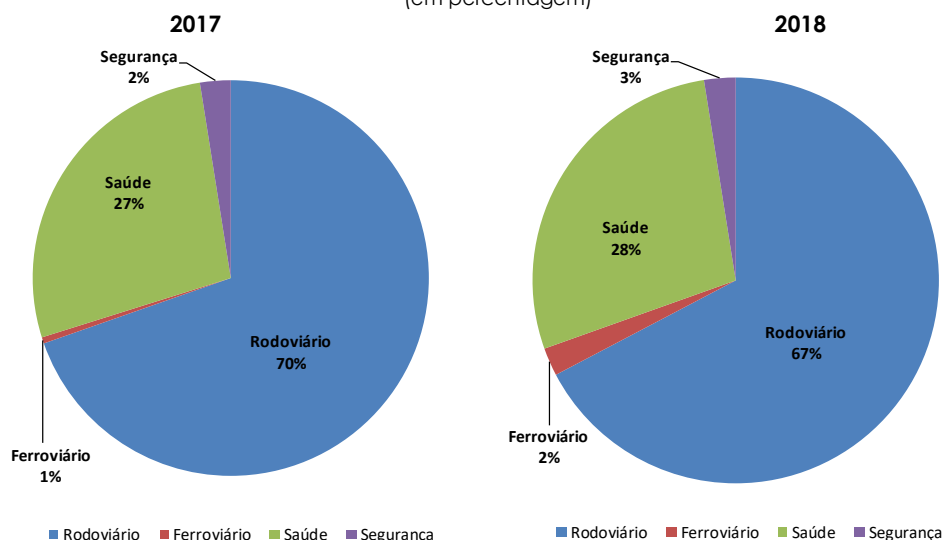
Gráfico 3 – Encargos líquidos com PPP
(em milhões de euros)



Fontes: Ministério das Finanças (relatório da POE/2019), UTAP, DGTF e cálculos da UTAO. | Notas: Os valores executados entre 2008–2018, a título de encargos líquidos com PPP e REF/Compensações, encontram-se expressos a preços correntes do ano a que respeitam. As projeções de encargos líquidos com PPP para 2019–2042 encontram-se expressas a preços constantes de 2018. Não é empregue nenhum fator de desconto intertemporal entre 2008 e 2042. | *REF: Reposição de equilíbrio financeiro e Compensações; inclui, em 2015: as compensações pagas às concessionárias do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte, relativas a (i) Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (TRIR), no montante de 1,1 milhões de euros; e (ii) a grandes reparações de pavimento, no montante de 19,4 milhões de euros, bem como as compensações pagas à concessionária do Litoral Centro, no valor de 38 milhões de euros, no âmbito da execução das sentenças dos processos arbitrais; em 2016: (i) as compensações pagas às concessionárias do Algarve, do Oeste, da Beira Interior, do Norte Litoral, do Interior Norte e do Litoral Centro, relativas a reembolsos da TRIR/SIEV, no montante de 0,6 milhões de euros; e (ii) as compensações pagas no âmbito da execução de sentenças de processos arbitrais às concessionárias do Oeste e do Litoral Centro, nos montantes de 29,6 milhões de euros e 8,3 milhões de euros, respetivamente; e, em 2018: i) o pagamento de uma compensação à concessionária da Douro Litoral, decorrente da execução de decisão proferida pelo tribunal arbitral, no valor de 65,9 M€, no seguimento de um pedido de REF apresentado pela concessionária.

19. Em 2018 a proporção do sector rodoviário nos encargos líquidos totais com PPP reduziu-se, mantendo-se, contudo, largamente preponderante. O sector rodoviário continua a ser aquele que mais contribuiu para o total de encargos líquidos com PPP suportados pelo sector público, representando a grande maioria dos encargos líquidos com PPP suportados pelo sector público, tendo o seu peso descido ligeiramente nos últimos anos, face aos encargos líquidos globais com PPP, ascendendo a 71% em 2016, 70% em 2017 e 67% em 2018 (Gráfico 4).

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



Fontes: Ministério das Finanças, UTAP e cálculos da UTAO.

4.2 Sector rodoviário

20. Em 2018 verificou-se uma ligeira redução dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias que se ficou a dever ao aumento da receita de portagens (+7,4%), uma vez que se registou um aumento dos encargos brutos (+1,2%). Os encargos líquidos com PPP rodoviárias ascenderam a 1130 M€ em 2018, registando-se uma diminuição de 7 M€ em termos homólogos, o que representa uma redução de 0,6%. Relativamente aos encargos brutos, o ano de 2018 assistiu a um aumento de 1,2% face ao fecho do ano anterior.

21. O referido aumento dos encargos brutos foi determinado pelo efeito combinado de um conjunto de fatores com impactos diferenciados. Em síntese, elencam-se, em primeiro lugar, os fatores que contribuíram para o aumento dos encargos brutos e, de seguida, os que contribuíram para atenuar o seu crescimento. Assim, contribuíram para o crescimento homólogo dos encargos brutos os seguintes fatores:

- Em 2018 foi efetuado o pagamento de uma compensação à concessionária do Douro Litoral, no valor de 65,9 M€. Este pagamento não se encontrava orçamentado, tendo sido efetuado na sequência da execução de uma decisão anteriormente proferida pelo tribunal arbitral, relativa a um pedido de REF apresentado pela concessionária do Douro Litoral.⁶
- Aumento dos pagamentos por disponibilidade efetuados em 2018 às concessionárias de Grande Lisboa, Beira Interior, Norte, Norte Litoral, Grande Porto e Beira Litoral/Beira Alta em cerca de 26,7 M€, em resultado da aplicação de tarifas por disponibilidade superiores às de 2017;
- Aumento, em cerca de 10,1 M€, dos pagamentos de reconciliação, relativos a 2017, às concessionárias do Interior Norte, Norte e subconcessionária do Litoral Oeste;
- Aumento dos pagamentos por disponibilidade e por serviço efetuados à subconcessionária da Autoestrada Transmontana, no 1.º semestre de 2018;
- Aumento dos pagamentos por serviço à subconcessionária do Pinhal Interior, em cerca de 4,7 M€;
- O pagamento de acerto de contas, no valor de 4,0 M€, à subconcessionária da Autoestrada Transmontana, na sequência da entrada em vigor do contrato de concessão alterado;
- Aumento dos encargos suportados pelo sector público com a realização de grandes reparações rodoviárias (grandes reparações de pavimento) em cerca de 3,7 M€;⁷
- Redução homóloga do montante das deduções à remuneração das concessionárias do Algarve e do Norte, em cerca de 1,7 M€, por aplicação da cláusula contratual de neutralidade fiscal.

Em sentido contrário, os seguintes fatores contribuíram para atenuar o acréscimo dos encargos brutos em 2018:

- Em 2018 não foram efetuados pagamentos de acerto às subconcessionárias do Pinhal Interior e da Autoestrada Transmontana (em 2017 estes pagamentos ascenderam a 23,4 M€ e a 11,7 M€, respetivamente);
- Diminuição dos pagamentos por disponibilidade efetuados às concessionárias do Interior Norte e da Costa de Prata, em cerca de 18,8 M€, e às subconcessionárias do Douro Interior, Litoral Oeste e do Baixo Tejo, em cerca de 5,1 M€;⁸
- Diminuição dos pagamentos efetuados à subconcessionária do Baixo Alentejo devido a: i) efeito base pelo pagamento pontual, efetuado em 2017, por conta da remuneração por serviço e disponibilidade vincendos, no montante de 15,4 M€; ii) diminuição dos pagamentos por disponibilidade efetuados no 1.º e no 2.º semestre de 2018, em 2,9 M€ e 3,7 M€, respetivamente, por

⁶ O valor total da compensação pago ascendeu a 65,9 M€, dos quais 64,8 M€ dizem respeito a compensações por perda de receita e 1,1 M€ a devolução de tarifas TRIR e Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos (SIEV).

⁷ Em 2017 os pagamentos relativos às grandes reparações rodoviárias ascenderam a cerca de 0,6 M€, tendo sido efetuados às concessionárias da Beira Litoral/Beira Alta e da Costa de Prata. Em 2018 estes pagamentos acenderam a 4,3 M€, tendo sido efetuado pagamentos a este respeito às concessionárias do Algarve, da Beira Litoral/Beira Alta, do Interior Norte e do Norte.

⁸ Esta diminuição das tarifas por disponibilidade em 2018 resultou da aplicação das tarifas contratualmente previstas, que foram de valor inferior às definidas para 2017.

- se tratarem de pagamentos parciais; e, iii) efeito de base relativo ao pagamento de reconciliação, realizado em 2018, no valor de 11,5 M€, sem equivalência em 2017;
- Redução em 9,2 M€ nos pagamentos por disponibilidade efetuados no 2.º semestre de 2018 às subconcessionárias do Pinhal Interior e da Autoestrada Transmontana, por se tratar de pagamentos parciais, contrariamente ao efetuado no 2.º semestre de 2017, em que foram pagos pela totalidade;
 - Redução dos pagamentos de reconciliação, efetuados em 2018, às concessionárias da Beira Litoral/Beira Alta, da Grande Lisboa, da Costa de Prata, do Norte Litoral e do Grande Porto;
 - No decurso de 2018 não foram efetuados quaisquer pagamentos à subconcessionária do Algarve Litoral, encontrando-se prevista uma dotação de 25,5 M€ para este efeito (em 2017 tinha sido efetuado um pagamento pontual no valor de 9,6 M€);
 - Em 2018, os pagamentos de reconciliação para com as subconcessionárias da Autoestrada Transmontana, do Baixo Tejo, do Pinhal Interior e do Douro Interior foram inferiores aos efetuados no ano anterior em cerca de 7 M€.

22. Os encargos com as subconcessionárias rodoviárias dizem respeito, na sua grande maioria, a pagamentos por disponibilidade das infraestruturas. Em 2018 os encargos brutos suportados com as subconcessões rodoviárias ascenderam a 563 M€ (621 M€ em 2017), dos quais 493 M€ respeitaram a pagamentos por disponibilidade e 69 M€ a pagamentos por serviço.⁹ Face ao total os encargos brutos com PPP rodoviárias, em 2018, os montantes despendidos com as subconcessões rodoviárias representaram 37,8% dos encargos brutos (42,2% em 2017) e 47,1% dos encargos líquidos (52,1% em 2017). Em ambos os casos, registou-se uma diminuição do peso dos encargos associados às subconcessões rodoviárias (quer em termos brutos quer líquidos), face ao total de encargos suportado pelo sector público com as parcerias deste sector (Tabela 2).

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

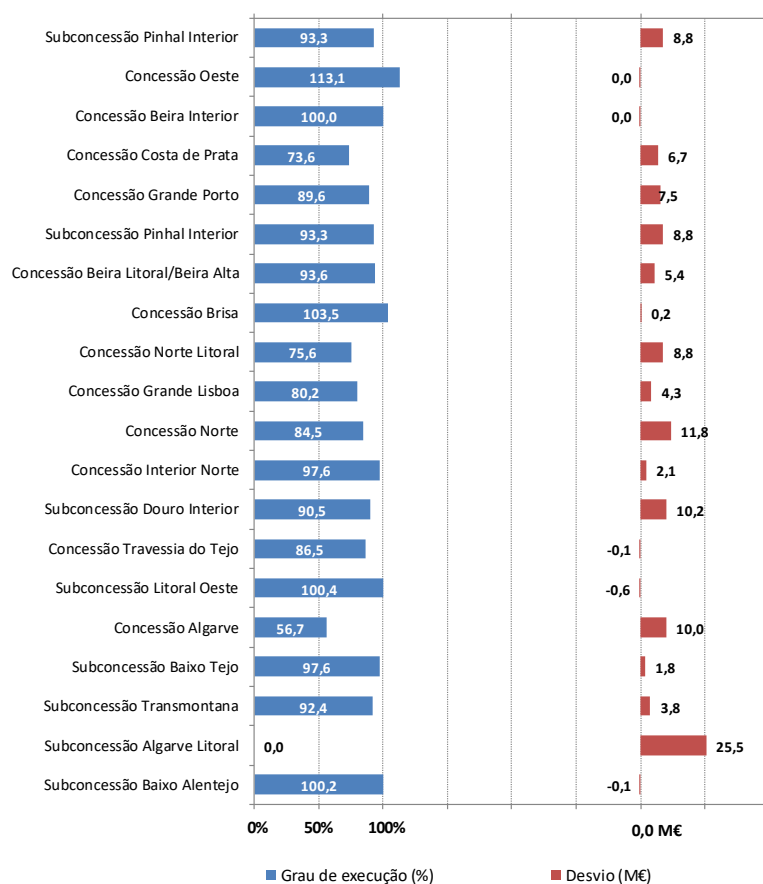
	Execução Janeiro-Dezembro				Referenciais Anuais				Grau de execução 2018
	2017	2018	Var. homóloga		2017	POE 2018	Var. homóloga		
			M€	Tvh %			M€	Tvh %	
Encargos Líquidos	1137	1130	-7	-0,6	1137	1171	34	3,0	96,5
Encargos brutos, dos quais:	1470	1488	17	1,2	1470	1498	27	1,9	99,3
Pagamentos por disponibilidade	1338	1298	-40	-3,0					
Concessões	801	805	4	0,5					
Subconcessões	537	493	-44	-					
Pagamento por serviço	84	69	-15	-					
Subconcessões	84	69	-15	-					
Custos com o serviço cobrança portagem	40	42	2	6,1					
REF/Compensações	9	78	69	761,2					
Receitas de Portagem	334	358	25	7,4	334	327	-7	-2,0	109,6
Concessões	301	322	21	7,0					
Subconcessões	28	31	2	8,2					
Outros	5	6	1	27,9					
Taxa de cobertura (%)	22,7	24,1	-	-	22,7	21,8	-	-	-
Concessões do Estado (inclui Ex-SCUT)	35,8	38,0							
Subconcessões	4,6	5,5							

Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2017–2018 e POE/2018), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: Os valores da previsão orçamental para 2018 estão de acordo com o disponibilizado no Relatório da POE/2018 e nos boletins da UTAP, onde se incluem encargos líquidos de algumas receitas específicas da empresa Infraestruturas de Portugal, S.A. (concretamente, Taxas de Gestão e quiosques/EASY-TOLL).

⁹ Os pagamentos por serviço correspondem a uma remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura rodoviária.

23. Face à previsão inicial para 2018, registaram-se desvios favoráveis, tanto nos encargos brutos como nos encargos líquidos. As receitas de portagem também registaram um desvio favorável face à previsão inicial. Em 2018 os valores executados em encargos com as PPP rodoviárias situaram-se abaixo do previsto na POE/2018, quer em termos brutos quer em termos líquidos, tendo-se registado um grau de execução de 99,3% e 96,5%, respetivamente (Tabela 2). O desvio orçamental registado ficou a dever-se à conjugação de vários fatores. Por um lado, os encargos efetivamente suportados pelo sector público com a realização de grandes reparações rodoviárias (grandes reparações de pavimento) revelaram-se inferiores aos valores previstos no âmbito do OE/2018. Por outro lado, a variação do Índice de Preços no Consumidor acabou por ser inferior à que tinha sido considerada para efeitos de determinação do valor dos encargos apresentados no relatório que acompanhou a POE/2018. Acrescem ainda dois fatores pontuais que também contribuíram para o desvio orçamental favorável nos encargos brutos: i) os pagamentos efetuados às subconcessionárias do Pinhal Interior e da Autoestrada Transmontana, no segundo semestre de 2018 foram efetuados apenas parcialmente, sendo que a estimativa considerava o seu pagamento integral; ii) em 2018 não foram efetuados quaisquer pagamentos à subconcessionária do Algarve Litoral, encontrando-se prevista uma dotação orçamental de 25,5 M€. Ao nível das receitas, registou-se igualmente um desvio favorável face ao valor orçamentado, alcançado um grau de execução de 109,6%, tendo a receita de 2018 registado mais 31 M€ que o previsto.¹⁰ Constatou-se que, no seu conjunto, os encargos líquidos suportados com as subconcessões rodoviárias situaram-se abaixo do previsto, tendo registado um grau de execução de 91,5%, e que os encargos líquidos com as concessões se situaram 9 M€ acima do previsto, tendo apresentado um grau de execução de 101,5% (Tabela 1). Os graus de execução e os respetivos desvios na execução dos encargos líquidos são apresentados individualmente, para cada parceria, no Gráfico 5.

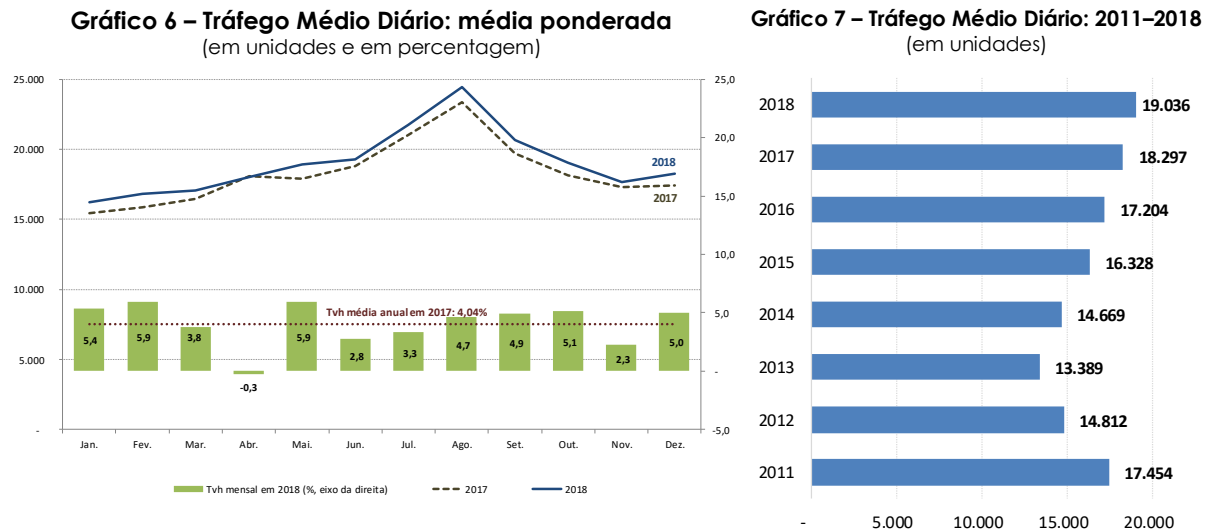
Gráfico 5 – Grau de execução e desvio dos encargos líquidos das PPP rodoviárias em 2018
(em percentagem e em milhões de euros)



Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2018 e POE/2018), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: O grau de execução é apresentado em percentagem do total previsto para os encargos líquidos na POE/2018. 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.

¹⁰ Os pagamentos efetuados a título de grandes reparações rodoviárias 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 Infraestruturas de Portugal, S.A..

24. Em 2018 manteve-se a tendência de recuperação do tráfego já evidenciada em anos anteriores, situando-se, pelo segundo ano consecutivo, acima do nível registado em 2011. A evolução da procura de infraestruturas rodoviárias, medida pelo valor médio do Tráfego Médio Diário (TMD), registou um declínio significativo entre 2011 e 2013 (- 15,1% em 2012 e - 9,6% em 2013). O ano de 2014 ficou marcado pela inversão da tendência de declínio anteriormente registada, tendo-se verificado um aumento do TMD de 9,6%, face ao ano anterior. Nos anos seguintes, manteve-se a tendência de recuperação da procura, registando-se variações homólogas do TMD de: 11,3% em 2015, 5,4% em 2016, 6,4% em 2017 e 4,0% em 2018. Neste sentido, 2018 foi o segundo ano consecutivo em que o volume de tráfego superou o anterior máximo de 2011 (Gráfico 6 e Gráfico 7).



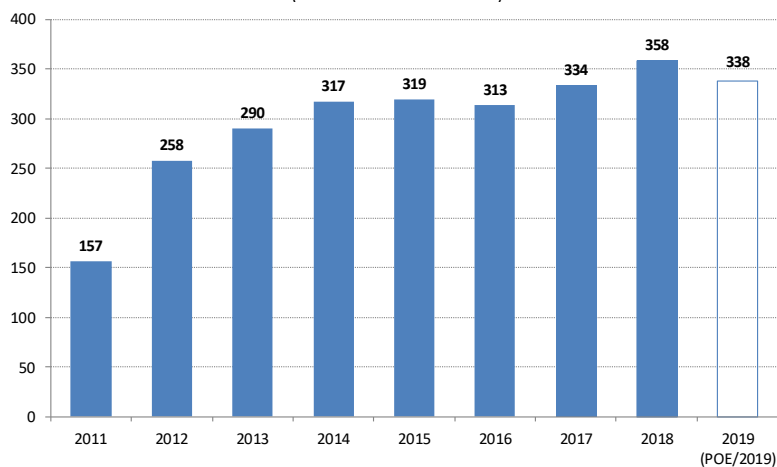
Fontes: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., Relatórios de Tráfego da Rede Nacional de Autoestradas e cálculos da UTAO.

25. Em 2018 as receitas anuais com portagens registaram um crescimento homólogo superior ao do ano anterior. A partir de 2011 registou-se uma tendência de crescimento na receita proveniente da cobrança de portagens nas PPP do sector rodoviário. Tendo em conta a contração dos níveis de tráfego médio diário, em particular no período 2012–2013, as razões para este crescimento deverão residir em fatores não diretamente relacionados com a evolução do tráfego, sendo de destacar o aumento do número de vias sujeitas a portagens, desde dezembro de 2011, e, 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). Assim, o impacto destes fatores deverá ter suplantado o efeito decorrente da referida redução de tráfego, verificada entre 2011 e 2013. Relativamente aos anos subsequentes, o aumento da receita de portagens justificou-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, Gráfico 7 e Gráfico 8).¹¹ Em 2018 a receita com portagens gerada pelas parcerias rodoviárias ascendeu a 358 M€, registando um crescimento homólogo de 7,4% face ao ano anterior (em 2017 a receita com portagens tinha crescido 6,5%), superando em cerca de 31 M€ a previsão constante da POE/2018. Esta evolução é justificada pela evolução favorável do volume de TMD na generalidade das concessões e subconcessões, e ainda, de acordo com a UTAP, por uma maior eficiência do sistema de cobrança de taxas de portagem (inclusivamente quanto a veículos de matrícula estrangeira) e dos processos de cobrança coerciva, para o que terá contribuído a operacionalização do processo na Autoridade Tributária. Refira-se que, relativamente à prática de anos anteriores, aconteceu em 2018 a antecipação (em dezembro) de receita da Via Verde ao concedente relativamente às concessões do Norte, da Grande Lisboa, da Costa de Prata, do Grande Porto, da Beira Litoral/Beira Alta e do Interior — no passado, este fluxo apenas chegava ao concedente em janeiro do ano seguinte. Desta forma, a receita

¹¹ A receita de portagens em 2015 encontra-se afetada 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 desta concessão para o parceiro privado. O impacto deste evento implicou a devolução, em 2015, de receita de portagens à concessionária, no montante de 23 M€.

com portagens em 2018 deverá estar favoravelmente influenciada por esta operação, mas não foi possível apurar a sua quantificação.

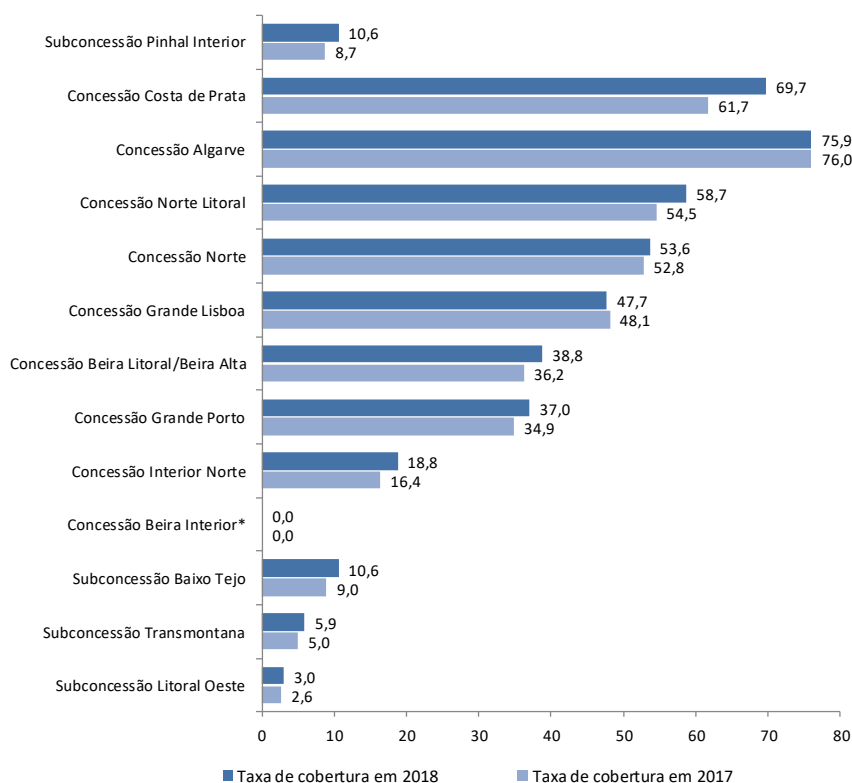
Gráfico 8 – Receita com portagens: 2011–2018
(em milhões de euros)



Fonte: Ministério das Finanças (GGE/2011–18 e POE/2019) e UTAP (a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos). | Notas: Inclui proveitos diretos da Infraestruturas de Portugal, S.A. (Taxas de Gestão e quiosques/EASYTOLL). O período 2013–2015 inclui a receita relativa ao Túnel do Marão e a troços da A21 e da A23.

26. A taxa de cobertura das parcerias rodoviárias aumentou em 2018, face ao registado no ano anterior. A taxa de cobertura alcançada foi superior à previsão implícita na POE/2018. A taxa de cobertura, neste contexto, é definida pelo rácio, em percentagem, das receitas obtidas pelo parceiro público relativamente aos encargos brutos pagos por ele no mesmo período. Em 2018, verificou-se uma recuperação da taxa de cobertura dos encargos brutos suportados, de 22,7% em 2017 para 24,1% em 2018. Em termos anuais, os valores implícitos na POE/2018 consideravam uma ligeira redução da taxa de cobertura para 21,8% em 2018, motivada pelo aumento prevista para os encargos brutos de 1,9% (+ 27 M€) e pela contração da receita com portagens em 2,0% (- 7 M€). Contudo, a execução financeira das PPP rodoviárias, em 2018, registou desvios favoráveis em ambos os aspetos, uma vez que os encargos brutos cresceram abaixo do previsto, 1,2% (+ 17 M€), e a receita com portagens cresceu acima do estimado, 7,4% (+25 M€). Desta forma, em 2018, a taxa de cobertura alcançada (24,1%) veio a situar-se 2,3 p.p. acima do implícito na POE/2018 (21,8%). Salienta-se a baixa taxa de cobertura registada pelas subconcessões rodoviárias da empresa Infraestruturas de Portugal devido à sua natureza, que em 2018 se situou em 5,5% (6,1% em 2014; 4,2% em 2015; 3,8% em 2016; 4,6 em 2017). Relativamente às concessões, aquelas que apresentam maiores taxas de cobertura (e, por conseguinte, um menor esforço financeiro para o sector público) são as seguintes: concessão Algarve (75,9%), concessão Costa de Prata (69,7%), concessão Norte Litoral (58,7%) e concessão Norte (53,6%) — Tabela 2 e Gráfico 9.

Gráfico 9 – Taxa de cobertura das PPP rodoviárias: 2017–2018
(em percentagem)



Fontes: UTAP. | Notas: 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.

* No caso particular 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.

4.3 Sector ferroviário

27. O universo de PPP que integram o sector ferroviário foi alargado com a inclusão de uma nova parceria, a subconcessão Metro do Porto. No sector ferroviário, há a registar o início de uma nova parceria, designada por Subconcessão do Metro do Porto, cujo contrato iniciou a produção de efeitos em abril de 2018, por um prazo de sete anos, tendo como parceiro privado a empresa Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda.

28. O sector ferroviário engloba três parcerias que apresentam modelos de remuneração do parceiro privado diferenciados. O modelo de remuneração da concessionária do Metro Sul do Tejo (concessão MST), MTS – Metro Transportes do Sul, S.A., assenta nos seguintes elementos:

- Receitas cobradas aos utilizadores dos serviços;
- Receitas publicitárias 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. Em sentido contrário, e na eventualidade de o tráfego de passageiros se vir a situar dentro ou acima da banda de tráfego de referência, a concessionária deverá entregar ao concedente uma compensação que se encontra estabelecida contratualmente. Refira-se que, em termos históricos, e desde a sua entrada em operação em 2008, o nível de tráfego real de passageiros ficou sempre abaixo do valor mínimo da banda de tráfego de referência contratualmente garantida, pelo que têm sido recorrentes os pagamentos de compensações à concessionária.

29. O modelo de remuneração estabelecido para a subconcessão do Metro do Porto engloba uma componente fixa e uma componente variável.¹² A remuneração anual do parceiro privado da subconcessão do Metro do Porto é devida numa base mensal, sendo constituída por uma componente fixa, composta por duas parcelas definidas contratualmente, e por uma componente variável, calculada com base em duas parcelas, uma dependente do número de quilómetros realizados em serviço comercial e outra apurada em função do número de quilómetros percorridos em atividades de ensaio.

30. O atual modelo de remuneração da concessão Transporte Ferroviário Eixo Norte/Sul (concessão Eixo-Norte/Sul), concessionada à FERTAGUS, Travessia do Tejo Transportes, S. A., baseia-se apenas em receitas comerciais de exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte/Sul. Não se encontram contratualmente previstos quaisquer encargos recorrentes para o sector público. Contudo, em ambas as parcerias ferroviárias poderão ocorrer pedidos de Reposição de Equilíbrio Financeiro (REF), por parte da concessionária, caso se verifiquem as condições legais e contratuais que os possam vir a justificar.

31. Assim, no sector ferroviário, há dois tipos de fluxos financeiros: aquele cujos montantes estão contratualmente fixados e o tipo cujos montantes são incertos no início de cada ano e que resultarão de compensações que apenas serão devidas no caso de se concretizarem determinados eventos previstos no contrato. A concessionária do Metro do Porto só teve em 2018 encargos líquidos do primeiro tipo. A concessão Eixo-Norte/Sul apenas prevê encargos do segundo tipo, mas em 2018 nada foi pago pelo concedente; na verdade, apenas gerou receita para o sector público. Já a concessão Metro Sul do Tejo é uma parceria do segundo tipo e importa notar que tem recorrentemente obrigado ao pagamento de compensações por parte do Estado. Tal sucede porque o tráfego real de passageiros tem sido 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, originando a necessidade de o concedente efetuar pagamentos de compensação ao parceiro privado, os quais têm vindo a assumir um carácter recorrente. Com efeito, apesar de o contrato de concessão Metro Sul do Tejo não contemplar encargos diretos para o sector 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 sector público.¹³ De facto, a procura efetivamente registada tem-se apresentado muito abaixo da procura prevista no caso base, de que são exemplo os dados relativos ao período 2013–2018 projetados no (Gráfico 10), segundo os quais a procura real se situou sempre no intervalo [30,0%; 34,9%] da procura prevista no caso base. A ligeira recuperação da procura ocorrida desde 2014 tem vindo a ter um contributo favorável para o apuramento das compensações pagas pelo sector público à concessionária, sendo de referir que o volume de passageiros (pax) por quilómetro (km) registado em 2018 (31 874 mil pax/km) cresceu 3,1% face ao ano anterior, situando-se ligeiramente acima do verificado em 2011 (30 897 mil pax/km).¹⁴

32. Por fim, refira-se que, no caso da concessão Eixo-Norte/Sul, a concessionária Fertagus — Travessia do Tejo, Transportes, S.A. efetuou um pedido de Reposição de Equilíbrio Financeiro (REF) que ascende a cerca de 1,5 M€ por ano a partir de 2012, inclusive. No seguimento desta iniciativa, foi aberto um processo negocial com o objetivo de aferir a fundamentação do pedido de REF. Relativamente à procura, nesta parceria o risco de procura é integralmente assumido pelo parceiro privado (FERTAGUS, S.A.), tendo-se registado uma redução homóloga no número de passageiros transportados, de 19 milhões em 2014 para cerca de 18 milhões em 2015. Nos anos seguintes tem vindo a registar-se uma recuperação gradual do volume de passageiros transportados para cerca de 19 milhões em 2016 e 19,8 milhões em 2017. Em 2018 manteve-se a trajetória de recuperação do volume de passageiros

¹² A remuneração anual definida no Contrato de Subconcessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto (Subconcessão do Metro do Porto) incorpora ainda outras componentes, como seja a “Componente Eventual Realização de Atividades de Ensaio e de Pré-Operação”.

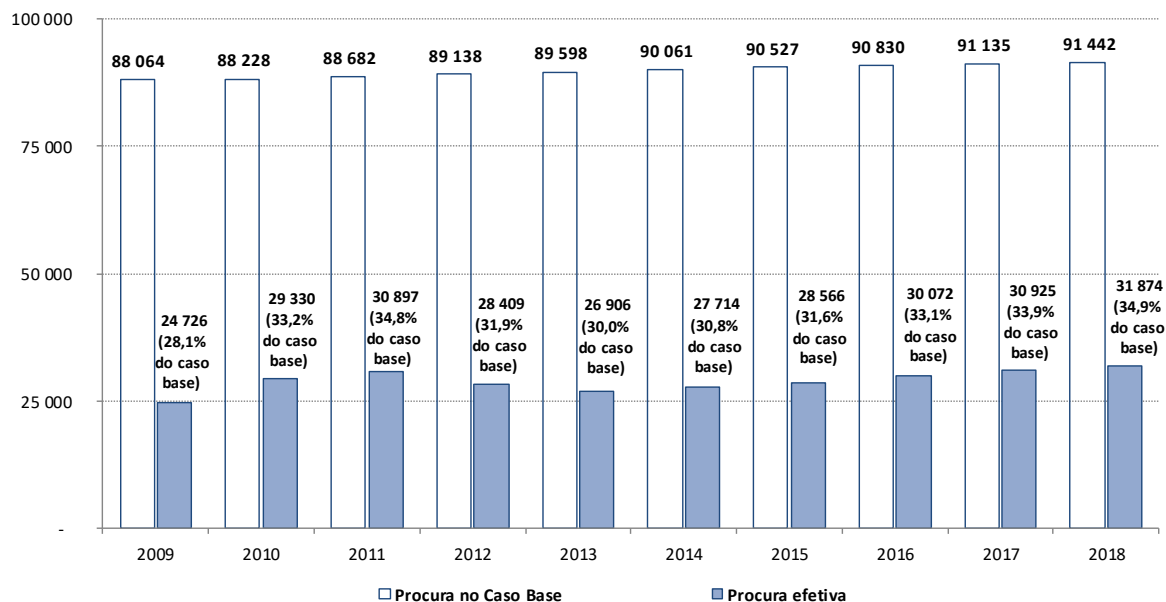
¹³ Os valores apresentados pela concessionária para pagamento são alvo de um processo de controlo e fiscalização.

¹⁴ De acordo com a informação disponibilizada pela UTAP, em termos históricos, a procura real na concessão da linha de metro de superfície de Almada (Metro Sul do Tejo) nunca superou 35% da procura prevista no caso base estabelecido no contrato de concessão, sendo o ano de 2018 aquele em que atingiu a maior proporção (34,9%).

transportados pela Fertagus, S.A., tendo-se registado um crescimento homólogo de cerca de 6,5%, para cerca de 21,1 milhões de passageiros.

Gráfico 10 – Evolução da procura na concessão Metro Sul do Tejo: 2009–2018

(em milhares de pax.km)



Fontes: UTAP e IMTT. | Nota: Pax/km: passageiros por km.

33. Em 2018, os encargos líquidos com as PPP do sector ferroviário registaram uma variação homóloga muito expressiva, em virtude do início dos pagamentos à subconcessão do Metro do Porto. No exercício de 2018 os encargos com as parcerias ferroviárias ascenderam a 38 M€, um valor significativamente superior ao registado no ano anterior (8 M€), justificado pelo início dos pagamentos à subconcessionária do Metro do Porto, cujo contrato iniciou a produção de efeitos em abril de 2018, tendo sido pagos 29,2 M€ a esta subconcessionária.¹⁵ Relativamente à concessão do Metro Sul do Tejo foram efetuados pagamentos no valor de 8,4 M€ a título de compensação. A concessão Eixo Norte/Sul não registou encargos para o sector público em 2018, sendo apenas de registar o valor das penalidades aplicadas pelo concedente à concessionária (que representam proveitos para o concedente), relativas a supressões de serviço (totais ou parciais), no valor de seis mil euros.¹⁶

34. Os encargos suportados com a concessão Metro Sul do Tejo refletem o pagamento das já referidas compensações decorrentes dos desvios verificados entre o tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência do caso base definido no contrato de concessão. O apuramento da compensação a pagar ao concessionário tem em conta a atualização monetária anual da tarifa contratualmente prevista e o diferencial entre o tráfego real de passageiros e o limite mínimo da banda de tráfego de referência contratualmente garantida. Contudo, a recuperação do volume de passageiros por Km ocorrida em 2018, em cerca de 3,1%, não foi suficiente para compensar a referida atualização monetária anual da tarifa, razão pela qual o valor da compensação apurado ascendeu a 8,4 M€ em 2018, ligeiramente superior ao registado em 2017 (8,3 M€).

35. Excluindo a subconcessão do Metro do Porto, cuja previsão não integrou o Relatório que acompanhou a POE/218, verificou-se uma execução financeira próxima, mas ainda assim ligeiramente inferior, ao previsto. Face à previsão inicial, a execução financeira dos encargos com as restantes duas parcerias ferroviárias, Concessão Metro Sul do Tejo e Concessão Eixo Norte/Sul, situou-se abaixo do valor inicialmente previsto na POE/2018, sendo o grau de execução de 99,0%. Este desvio favorável justifica-se pelo facto de os valores inscritos na POE/2018, em particular no que respeita à concessão Metro Sul do

¹⁵ Os encargos com a subconcessão do Metro do Porto não foram considerados no Relatório que acompanhou a POE/2018, uma vez que o respetivo contrato só veio a ser assinado em janeiro de 2018.

¹⁶ A Concessão Eixo Norte/Sul não tem apresentado encargos para o concedente. Em 2016 e 2017 gerou proveitos de 1,6 e 1,0 milhões de euros, respetivamente, devido a penalidades aplicada pelo concedente, referente a supressões totais e parciais de serviço verificadas nos anos de 2015 e 2016, respetivamente.

Tejo, considerarem estimativas de tráfego que se revelaram inferiores à procura real efetivamente verificada em 2018.

4.4 Sector da saúde

36. Em 2018 registou-se um aumento da procura por serviços clínicos prestados em regime de PPP, mas de modo heterogénea entre as diversas unidades. Em 2018, a evolução da atividade clínica nas unidades hospitalares a operar em regime de PPP foi diferenciada. Nos Hospitais de Braga, Vila Franca de Xira e Cascais, assistiu-se a um aumento generalizado da atividade clínica, enquanto que no Hospital de Loures se registou um aumento na linha de internamento e ambulatório, mas uma redução no número de sessões de hospital de dia e nos atendimentos em urgência. De acordo com a informação disponibilizada pela UTAP, e tendo por base os dados provisórios relativos a 2018, a evolução do nível de atividade na prestação de serviços clínicos, nas quatro unidades hospitalares que operavam em regime de PPP, registou as seguintes evoluções:¹⁷

- **Hospital de Braga:** aumento generalizado da atividade clínica em todas as linhas de produção, com destaque para o aumento do número de doentes equivalentes no internamento e ambulatório e nos atendimentos em urgência;
- **Hospital de Vila Franca de Xira:** aumento generalizado da atividade clínica, com destaque para o aumento do número de doentes equivalentes no internamento e ambulatório, no número de sessões de hospital de dia e nas consultas externas;
- **Hospital de Cascais:** aumento da atividade clínica em todas as linhas de atividade, sendo de destacar o aumento do número de doentes equivalentes no internamento e ambulatório, no número de sessões de hospital de dia e nas consultas externas;
- **Hospital de Loures:** a evolução da atividade clínica revelou, por um lado, um aumento do número de doentes equivalentes no internamento e ambulatório, e, por outro lado, uma redução do número de sessões de hospital de dia e nos atendimentos em urgência.

37. Em 2018, registou-se um aumento dos encargos com as PPP do sector da saúde, em linha com o previsto. Os encargos suportados com as parcerias do sector da saúde em 2018 ascenderam a 469 M€, tendo-se registado um aumento de 22,7 M€ em termos homólogos (+5,1%). Este crescimento ficou a dever-se, exclusivamente, ao aumento dos encargos com às Entidades Gestoras dos Estabelecimentos hospitalares (componente clínica) em 8,1%, justificado pelo aumento da atividade hospitalar, que se traduziu num maior nível de pagamentos contratuais (aumento de 11,4 M€). Em contrapartida, registou-se uma redução dos pagamentos relativos a protocolos (redução de 3,5 M€). Em 2018, os pagamentos de reconciliação foram superiores aos do ano anterior (aumento de 22,5 M€).

38. No tocante às parcerias com as Entidades Gestoras dos Edifícios, registou-se uma redução homóloga dos encargos suportados pelo sector público em 11,0% (- 7,8 M€). Esta redução de encargos com as Entidades Gestoras dos Edifícios deveu-se à diminuição em 9 M€ na componente fixa da remuneração devida à Entidade Gestora do Edifício do Hospital de Vila Franca de Xira, de acordo com o previsto no contrato (Tabela 3).

39. Relativamente ao aumento dos encargos com as Entidades Gestoras do Estabelecimento (componente clínica), os principais fatores justificativos deste crescimento são os seguintes:

- Aumento dos pagamentos de acerto realizados às Entidades Gestoras dos Estabelecimentos (+ 13,4 M€);
- O aumento dos níveis de produção clínica contratada implicou a atualização em alta do valor dos duodécimos, devidos no âmbito dos contratos de gestão (+12,6 M€);
- Aumento dos pagamentos de reconciliação (+7,3 M€);
- Realização de um pagamento parcial de acerto ao pagamento de reconciliação à EG Hospital de Cascais, relativo à atividade de 2015, sem equivalência no ano anterior (+2,3 M€);

¹⁷ Os dados relativos à atividade clínica dos hospitais que operam em regime de PPP são disponibilizados pelas Entidades Gestoras dos respetivos contratos. A informação relativa a 2018 tem ainda um carácter provisório, estando sujeita a um processo de validação posterior.

- Em 2018 não se registou o fluxo financeiro de acerto, a favor do parceiro público, proveniente da EG Estabelecimento do Hospital de Braga, relativo a receitas de terceiros pagadores, ao contrário do ocorrido em 2017 (+1,7 M€).

40. Em sentido contrário, registaram-se alguns factos que contribuíram para mitigar o aumento dos encargos com as PPP na saúde, nomeadamente:

- Diminuição do pagamento efetuado à EG Hospital de Braga, no âmbito do programa específico de financiamento das doenças lisossomais e de intervenções em utentes estrangeiros (- 3,2 M€);
- Acerto entre a EG Estabelecimento do Hospital de Braga e o sector público, a favor deste, relativamente à prestação de cuidados respiratórios domiciliários, sem equivalência no ano anterior (- 1,7 M€);
- Diminuição dos pagamentos efetuados à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais para a prestação de cuidados relativos ao VIH/SIDA e a cada uma das EG Estabelecimento, no âmbito do programa centralizado de financiamento da hepatite C (- 1,4 M€).

41. Cerca de 2,7% dos encargos com as PPP do sector da saúde suportados em 2018 respeita a pagamentos não contemplados nos contratos de gestão. A proporção de encargos suportados pelo sector público com parcerias do sector da saúde que não se encontram contemplados nos respetivos contratos de gestão foi de 2,7% em 2018 (5,3% em 2015, 4,4% em 2016 e 3,6% em 2017). Estes pagamentos ascenderam a cerca de 13 M€ em 2018 (16 M€ em 2017) sendo efetuados ao abrigo de protocolos celebrados com as Entidades Gestoras dos Estabelecimentos, sendo que os principais montantes dizem respeito a:¹⁸

- Protocolo com a EG Estabelecimento do Hospital de Cascais para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos ao HIV/SIDA, no valor de 9,9 M€;
- Prestações relativas ao programa centralizado de financiamento da hepatite C, no valor de 2,3 M€;
- Pagamentos relativos ao programa específico de financiamento das doenças lisossomais, no valor de 0,4 M€.

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

PPP Saúde	Execução Janeiro-Dezembro				Referenciais anuais			Grau de execução 2018
	2017	2018	Variação homóloga		POE 2018	Variação homóloga		
			M€	Tvh %		M€	Tvh %	
EG Estabelecimentos	376	406	30,5	8,1	409	32,6	8,7	99,5
Pagamentos Contratuais	325	336	11,4	3,5				
Protocolos (Hospitais PPP)*	16	13	-3,5	-21,6				
Pagamentos de Reconciliação	35	57	22,5	64,5				
EG Edifícios	70	63	-7,8	-11,0	62	-8,1	-11,5	100,5
Pagamentos Contratuais	63	56	-7,3	-11,5				
Pagamentos de Reconciliação	7	7	-0,5	-6,6				
Encargos Totais	446	469	22,7	5,1	471	24,5	5,5	99,6

Fontes: Ministério das Finanças (POE/2018), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: * Inclui a despesa relativa ao protocolo VIH/SIDA estabelecido com o Hospital de Cascais (em 2016 e 2017), bem como os pagamentos referentes às doenças Lisossomais, realizados ao abrigo do programa específico de financiamento, previsto no Despacho do Secretário de Estado Adjunto da Saúde, de 15 de setembro de 2009, e os valores pagos (a partir de outubro de 2015 *inclusive*) no âmbito do programa de financiamento (centralizado) para o tratamento da hepatite C crónica, criado pelo Ministério da Saúde em 2015 e vigente até ao final de 2017 (os pagamentos realizados em 2018 dizem respeito a regularizações relativas a anos anteriores).

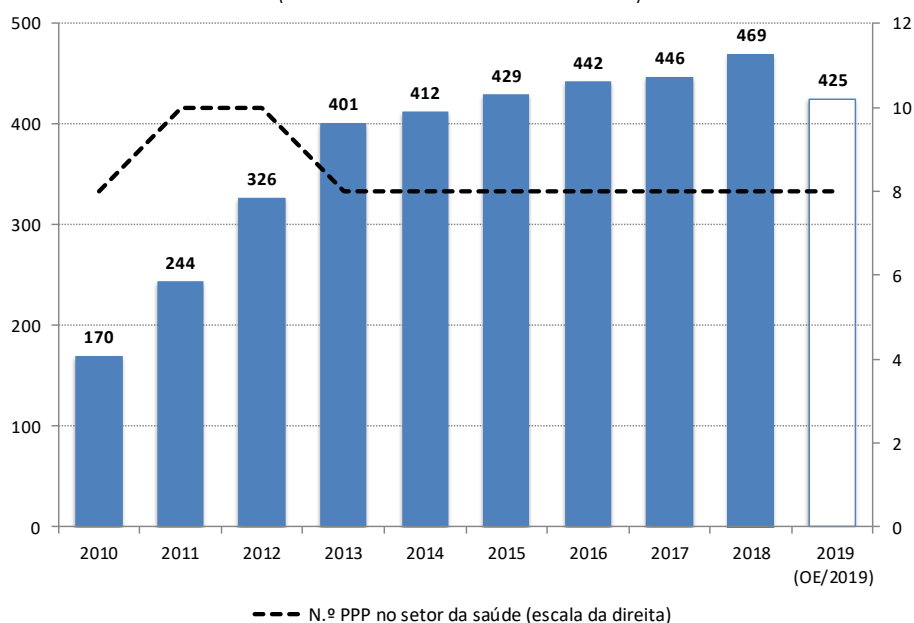
¹⁸ De acordo com a UTAP, estes protocolos não se encontram considerados no contrato de parceria, contudo são alvo de uma negociação anual e sujeitos a fiscalização prévia do Tribunal de Contas.

42. Face à previsão constante na POE/2018, os encargos suportados com as PPP do sector da saúde em 2018 situaram-se em linha com o valor inicialmente previsto. A execução dos encargos com PPP do sector da saúde não registou desvios assinaláveis face ao orçamentado, situando-se cerca de 2 M€ abaixo do previsto no OE/2018, tendo-se registado um grau de execução global de 99,6% (Tabela 3).

43. As parcerias do sector da saúde registaram um crescimento dos encargos totais, mais acentuado entre 2010 e 2013, projetando-se agora uma contração para 2019. Entre 2010 e 2018, os encargos com as PPP do sector da saúde registaram uma tendência crescente, verificando-se uma taxa de crescimento médio anual de 13,5% neste período. Num primeiro momento, esta evolução foi mais acentuada, influenciada pelo início de atividade de novas unidades hospitalares a operar em regime de PPP e, mais recentemente, pelo aumento da produção hospitalar efetuada pelas Entidades Gestoras dos Estabelecimentos (componente clínica). Para 2019, encontra-se prevista uma redução dos encargos totais com as PPP da saúde, para cerca de 425 M€ (Gráfico 11).

Gráfico 11 – Encargos com as PPP do sector da saúde: 2010–2018

(em milhões de euros e em unidades)



Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2013–2018 e POE/2019), UTAP e DGTf.

4.5 Sector da segurança

44. No sector da segurança, existe uma parceria (SIRESP – Rede de Emergência e Segurança de Portugal) cujo modelo de remuneração da entidade privada corresponde a uma remuneração por disponibilidade. Os encargos com a parceria SIRESP encontram-se definidos como uma remuneração global anual, sendo apurados 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.

45. A evolução da procura não tem impacto direto na remuneração do parceiro privado (SIRESP — Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S.A.), uma vez que é determinada em função da disponibilidade da rede de segurança e emergência, nem no nível de encargos do sector público. Contudo, de acordo com o modelo de remuneração *suprarreferido*, os encargos do sector público e a correspondente remuneração da concessionária, podem variar em função do nível de desempenho do parceiro privado, podendo ser aplicadas deduções caso a concessionária não cumpra os níveis mínimos de desempenho definidos contratualmente. Contudo, e de acordo com a

informação divulgada pela UTAP, em termos históricos, não foram aplicadas quaisquer deduções à SIRESP, S.A. por violação dos níveis mínimos de desempenho.

46. Em 2018 os encargos suportados pelo sector público com a parceria SIRESP registaram um crescimento de 3,1%. Os encargos suportados pelo sector público com a PPP relativa ao Sistema Integrado de Tecnologia de Informação para a Rede de Emergência e Segurança (SIRESP) ascenderam a 42 M€ em 2018, tendo-se registado um crescimento de 3,1% em termos homólogos (+ 1,3 M€ do que em 2017). Este aumento deveu-se à liquidação de um maior número de faturas relativas à faturação mensal da operadora privada (facto que deverá ter-se traduzido numa redução do prazo médio de pagamentos), pese embora tenha ocorrido uma redução da remuneração por disponibilidade, paga ao parceiro privado, na sequência da alteração efetuada ao respetivo contrato.

47. O montante de encargos liquidados em 2018 com a parceria SIRESP situou-se acima da previsão orçamental inscrita na POE/2018. Os encargos efetivamente pagos à concessionária SIRESP, S.A. em 2018 situaram-se cerca de 1 M€ acima da previsão constante da POE/2018, tendo-se registado um grau de execução de 102,5%. A justificação apresentada pela UTAP para este desvio reside, sobretudo, em fatores ligados à temporalidade dos pagamentos das faturas mensais (i.e., a prazos de pagamento), devido ao processo de disponibilização e libertação de verbas para efetuar os respetivos pagamentos, sendo este um fator que prejudica a comparabilidade homóloga dos encargos com a parceria SIRESP. Com efeito, os pagamentos efetuados em 2017 e em 2018 deverão ter subjacentes diferentes prazos médios de pagamento.

4.6 Sector aeroportuário

48. As duas parcerias incluídas no universo de análise referem-se a dois contratos de concessão de serviço público aeroportuário celebrados pelo Estado português, a saber:

- Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos situados em Portugal continental e na Região Autónoma dos Açores, celebrado entre o Estado Português e a ANA - Aeroportos de Portugal, S.A., a 14 de dezembro de 2012; inclui, em Portugal continental, os aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Terminal Civil de Beja, e, na Região Autónoma dos Açores os aeroportos de Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores;
- Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos situados na Região Autónoma da Madeira, celebrado entre o Estado Português e a ANAM, S.A., a 10 de setembro de 2013; inclui o aeroporto da Madeira e de Porto Santo.

49. Relativamente ao modelo de remuneração definido para estas parcerias, não se encontram previstos quaisquer encargos financeiros para o sector público, numa base recorrente, podendo, contudo, ocorrer eventuais pedidos de REF por parte da concessionária. O risco de procura é assumido pelo parceiro privado. A remuneração do parceiro privada assenta nas receitas provenientes da prestação de serviços e atividades aeroportuárias, de atividades comerciais ou outras receitas relativas à atividade de gestão das referidas concessões. Refira-se que, a partir do décimo ano de concessão (2023), a concessionária encontra-se obrigada a partilhar com o concedente uma percentagem, contratualmente definida, da respetiva remuneração. Nestes termos, não se encontram contratualmente definidos encargos recorrentes para o sector público, sendo o risco de procura totalmente assumido pelo parceiro privado.

50. No período em apreço não ocorreram quaisquer fluxos financeiros entre o parceiro privado e o sector público, nem a título de encargos nem sob a forma de receitas partilhadas entre o concessionário privado e o concedente, as quais apenas deverão ter início em 2023.

Anexo

Tabela 4 – Execução dos encargos líquidos por sector e por PPP em 2017–2018
(em milhões de euros, em percentagem e em pontos percentuais)

Setor/PPP	Execução Janeiro-Dezembro					POE ¹ 2018	Grau de execução 2018	Ano	Prazo
	2017	2018	Variação homóloga		Contributo para Tvh (p.p.)				
			M€	Tvh (%)					
Total do Setor Rodoviário	1137	1130	-7	-0,6	-0,4	1171	96,5	-	-
Concessão Travessia do Tejo	-0,4	-0,6	0	38,0	0,0	-0,6	86,5	1995	33
Concessão Norte	63	64	1	1,8	0,1	76	84,5	1999	30+3*
Concessão Oeste	0	0,1	0	7,8	0,0	0,1	113,1	1998	30
Concessão Brisa	-4	-5	-1	34,2	-0,1	-5	103,5	1972	63
Concessão Litoral Centro	8	9	0	0,8	0,0	9	93,6	2004	30
Concessão Beira Interior	152	158	6	3,9	0,4	158	100,0	1999	33
Concessão Costa de Prata	25	19	-6	-25,6	-0,4	25	73,6	2000	30+3*
Concessão Algarve	12	13	1	8,7	0,1	23	56,7	2000	30
Concessão Interior Norte	94	86	-8	-8,5	-0,5	88	97,6	2000	30
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	83	79	-3	-4,2	-0,2	85	93,6	2001	30+3*
Concessão Norte Litoral	31	27	-4	-11,4	-0,2	36	75,6	2001	30
Concessão Grande Porto	66	65	0	-0,6	0,0	73	89,6	2002	30+3*
Concessão Grande Lisboa	15	17	2	15,5	0,1	21	80,2	2007	30+3*
Concessão Douro Litoral	0	66	-	-	-	0	-	2007	27
Subconcessão Transmontana	52	46	-6	-11,9	-0,4	50	92,4	2008	30
Subconcessão Douro Interior	100	97	-3	-3,1	-0,2	107	90,5	2008	30
Subconcessão Baixo Alentejo	59	47	-11	-19,1	-0,7	47	100,2	2009	30
Subconcessão Baixo Tejo	77	75	-2	-3,1	-0,1	77	97,6	2009	30
Subconcessão Algarve Litoral	10	0	-10	-100,0	-0,6	26	0,0	2009	30
Subconcessão Litoral Oeste	145	144	-1	-0,9	-0,1	143	100,4	2009	30
Subconcessão Pinhal Interior	149	123	-27	-17,9	-1,6	131	93,3	2010	30
Outros ²	-0,3	-0,2	0,1	-29,7	0,0	0,1	n.a.	-	-
Ferroviário	8,3	37,6	29	351,8	1,8	38	98,4	-	-
Concessão Metro Sul do Tejo	8,3	8,4	0	0,9	0,0	8,5	99,0	2002	30
Concessão Transporte Ferroviário Eixo Norte/Sul	0	0	0	n.a.	0,0	0	n.a.	1999	20
Subconcessão do Metro do Porto	0	29	29	n.a.	1,8	30	98,3	2018	7
Aeroportuário	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Concessão da ANA ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (Continente e RAA)	-	-	-	-	-	-	-	2012	50**
Concessão da ANA ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (RAM)	-	-	-	-	-	-	-	2013	50***
Saúde	446	469	23	5,1	1,4	471	99,6		
Hospital de Braga - Gestão do Estabelecimento	158	158	-1	-0,4	0,0	157	100,6	2009	10
Hospital de Braga - Gestão do Edifício	28	28	0	0,6	0,0	28	101,5	2009	30
Hospital de Cascais - Gestão do Estabelecimento	71	85	14	19,4	0,8	81	104,5	2008	10
Hospital de Cascais - Gestão do Edifício	9	10	1	9,2	0,0	10	100,2	2008	30
Hospital de Loures - Gestão do Estabelecimento	85	100	15	17,1	0,9	100	100,0	2009	10
Hospital de Loures - Gestão do Edifício	14	14	0	2,4	0,0	14	99,4	2009	30
Hospital de Vila Franca de Xira - Gestão do Estabelecimento	61	64	3	4,6	0,2	71	90,5	2010	10
Hospital de Vila Franca de Xira - Gestão do Edifício	20	11	-9	-45,2	-0,6	11	100,0	2010	30
Segurança (SIRESP)	41	42	1	3,1	0,1	41	102,2	2006	15
Total	1632	1678	46	2,8	2,8	1721	97,5	-	-

Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2017–2018 e OE/2018), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: No universo atual, 2062 é o ano mais afastado para o qual ainda estará em vigor, pelo menos, uma das 35 PPP registadas a 31 de dezembro de 2018. Porém, as PPP mais longas (sector aeroportuário) não preveem encargos líquidos para o Estado. Assim, 2041 é o ano mais afastado para o qual a lista atual de 35 PPP prevê pagamentos líquidos por parte dos parceiros públicos. No entanto, como o critério contabilístico dos encargos líquidos é a movimentação de tesouraria, 2042 será o último ano com registo de encargos líquidos associadas a estas 35 PPP. | 1) Os valores da previsão orçamental para 2018 estão de acordo com a informação disponibilizada no Relatório da POE/2018 e nos boletins da UTAP, com exceção da previsão para a Subconcessão do Metro do Porto (sector ferroviário), cuja previsão de encargos não foi considerada no Relatório que acompanhou a POE/2018, uma vez que o respetivo contrato de subconcessão só veio a ser assinado em janeiro de 2018, tendo sido considerado o valor disponibilizado pelo subconcedente (29,75 M€). 2) Inclui encargos líquidos de receitas da empresa Infraestruturas de Portugal, S. A. (Taxas de Gestão e quiosques/EASYTOLL). *Encontra-se prevista a possibilidade de o contrato de concessão por 30 anos ser prorrogado por um período variável de, no máximo, três anos. **O contrato prevê a possibilidade de prorrogação do prazo (Novo Aeroporto de Lisboa). ***O prazo de 50 anos conta-se a partir de 14 de dezembro de 2012, pese embora tenha sido celebrado a 10 de setembro de 2013, encontrando-se prevista a possibilidade de prorrogação do mesmo.



UTAO | UNIDADE TÉCNICA DE APOIO ORÇAMENTAL

AV. DOM CARLOS I, N.º 128 A 132 | 1200-651 LISBOA, PORTUGAL

<http://www.parlamento.pt/sites/COM/XIII/LEG/5COFMA/Paginas/utao.aspx>