

Os encargos líquidos com PPP ascenderam a 1703 M€ em 2016, tendo registado um aumento homólogo de 181 M€ (+11,9%), sobretudo com o contributo das PPP do setor rodoviário, cujos encargos líquidos cresceram 171 M€ (+16,4%) face ao ano anterior. O aumento dos encargos líquidos com PPP ficou acima do implícito à previsão orçamental, tendo-se registado um grau de execução de 100,8%. Em termos nominais, este desvio de execução ascendeu a 13 M€ acima do previsto no OE/2016. Em 2016 os encargos com as parcerias do setor da saúde ascenderam a 442 M€, registando-se um aumento de 3,0% face ao ano anterior. Este aumento ficou a dever-se aos encargos com as Entidades Gestoras Estabelecimento (componente clínica) de 4,4%, pese embora se tenha registado uma redução de 2,9% nos encargos suportados com as Entidades Gestoras Edifícios. Os encargos líquidos com as PPP do setor ferroviário situaram-se em linha com os verificados no ano anterior, registando uma execução muito próxima do previsto no OE/2016. No setor da segurança, registou-se em 2016 uma redução homóloga dos encargos suportados pelo setor público.

Na presente nota técnica procede-se à análise da execução orçamental dos fluxos financeiros do setor público com as Parcerias Público-Privadas (PPP) em 2016. 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), o relatório da CGE/2016, os relatórios da empresa Infraestruturas de Portugal, S.A. e os relatórios de tráfego do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., tendo beneficiado também de informação adicional prestada pela UTAP em resposta a solicitações da UTAO.

Universo de PPP em 2016

1 Na presente nota técnica considera-se um universo total de 32 parcerias público-privadas, distribuídas por quatro setores de atividade económica: (i) Setor rodoviário (21 parcerias); (ii) Setor ferroviário (2 parcerias); (iii) Setor da saúde (8 parcerias); (iv) Setor da segurança (1 parceria), as quais encontram-se listadas na Tabela 5, apresentada em anexo. O setor rodoviário é predominante no universo das PPP, destacando-se dos demais setores, nomeadamente em termos do investimento acumulado (93% do total) e dos encargos líquidos suportados em 2015 (71% do total). Em 2016 não se registou qualquer alteração ao universo de PPP considerado no ano anterior.¹⁻²

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

² Nesta análise, para além das PPP que constituem o universo acompanhado pela UTAP, foram também consideradas a A21, a A23 e o Túnel do Marão, cuja responsabilidade de operação se encontra na esfera direta da empresa Infraestruturas de Portugal, S.A..

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

2 Entre os factos mais relevantes decorridos em 2016, destaca-se a evolução ocorrida nas renegociações das parcerias do setor rodoviário e do setor da segurança, bem como a constituição de equipas de projeto para avaliação das opções do Estado relativamente ao fim dos contratos de gestão no setor da saúde. No setor rodoviário foi concluído o processo de negociação referente à subconcessão Baixo Alentejo³ e encerrada a negociação entre a comissão de negociação e as subconcessionárias do Algarve Litoral⁴, da Transmontana e do Pinhal Interior, aguardando-se a aprovação das entidades financiadoras, para posterior submissão ao Governo para apreciação.

3 No final de 2016 encontravam-se ainda em curso os processos de renegociação relativos às subconcessões Litoral Oeste e Baixo Tejo, relativamente aos quais foi obtido um princípio de acordo quanto às condições financeiras, encontrando-se em fase de discussão e consensualização as cláusulas relativas às alterações contratuais. No âmbito do processo de renegociação da subconcessão Douro Interior, no final de 2016 ainda não tinha sido alcançado qualquer entendimento com o parceiro privado.⁵ Relativamente aos restantes contratos, em 2015 entraram em vigor as renegociações relativas a 9 concessões do Estado português, designadamente: Beira Interior, Interior Norte, Algarve, Norte Litoral, Grande Porto, Norte, Grande Lisboa, Costa de Prata e Beira Litoral/Beira Alta. Refira-se que o início do processo de renegociação que

³ A renegociação da subconcessão Baixo Alentejo foi inicialmente encerrada em 2015, tendo sido reaberta no decorrer do 3.º trimestre de 2016 e concluída no 4.º trimestre de 2016, tendo as alterações contratuais adicionais, acordadas entre a comissão de negociação e a subconcessionária, aprovadas pelas entidades financiadoras e registadas em ata final assinada pelas partes.

⁴ O processo de renegociação da subconcessão Algarve Litoral, inicialmente dada por concluída em 2015, foi reaberto no 3.º trimestre de 2016.

⁵ Relativamente à subconcessão Douro Interior, foi alcançado um consenso quanto às condições financeiras no decorrer do 2.º semestre de 2017.

conduziu a estes resultados foi iniciado em dezembro de 2012.

4 As alterações ao contrato SIRESP começaram a produzir efeitos no 1.º trimestre de 2016, sendo esperada uma redução de encargos de cerca de 31 M€.

Relativamente ao setor da segurança, a renegociação da parceria SIRESP foi concluída ainda no final de 2015, tendo a minuta do contrato sido aprovada por Resolução do Conselho de Ministros de 28 de dezembro de 2015a que se seguiu a assinatura do aditamento ao contrato no dia 29 de dezembro de 2015.⁶ O início da produção de efeitos do aditamento ao contrato ocorreu já no decurso do 1.º trimestre de 2016. Pese embora o processo negocial tenha sido concluído ainda em 2015, a produção de efeitos das alterações acordadas apenas se tornou efetiva em 10 de março de 2016, na sequência da comunicação da decisão do Tribunal de Contas de que este aditamento ao contrato não se encontrava sujeito a fiscalização prévia por aquele tribunal.

De acordo com a informação divulgada pela UTAP, o processo de renegociação desta PPP permitiu uma redução global nos encargos por disponibilidade, entre 1 de janeiro de 2015 e o final do contrato (2021) que deverá ascender a 31 M€, em valor nominal com IVA (25 M€ em valor nominal sem IVA). Esta redução de encargos representava cerca de 11% dos pagamentos previstos à data de início do processo de renegociação, para o período entre 2015 e o final da vida do contrato. Além da redução dos encargos suportados pelo setor público, alcançados através da redução da rentabilidade acionista e da redução de custos operacionais, o acordo alcançado terá permitido ainda, de acordo com a UTAP, aumentar os níveis de disponibilidade e de cobertura, face ao inicialmente definido nos anexos contratuais.⁷⁻⁸

⁶ Resolução do Conselho de Ministros n.º 101-A/2015, de 28 de dezembro, publicada no Diário da República, 1.ª série, n.º 252, de 28 de dezembro de 2015.

⁷ A SIRESP, S.A. tem como acionistas a GALILEI, a PT, a MOTOROLA, a ESEGUR e a DATACOMP.

⁸ O processo de renegociação do SIRESP foi determinado por Despacho do Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Administração Interna de 10 de janeiro de 2014, ao que se seguiu o despacho de 30 de janeiro de 2014, do Secretário de Estado das Finanças que determinou à UTAP a constituição da respetiva comissão de renegociação. A comissão de renegociação foi nomeada por via do despacho n.º 2258/2014 de 12 de fevereiro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 30 de 12 de fevereiro de 2014, alterada pelo Despacho n.º 12091-A/2014, de 30 de setembro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 1.º Suplemento, 2.ª série, n.º 188, de 30 de setembro de 2014 e alterada pelo Despacho n.º 10145-A/2015, de 9 de setembro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 176, de 9 de setembro de 2015.

Avaliação das opções do Estado Português no âmbito do término dos contratos com as Entidades Gestoras dos serviços clínicos dos hospitais de Cascais e Braga

5 No setor da saúde foi constituída uma equipa de projeto para avaliar as opções do Estado Português relativamente ao fim dos contratos de gestão relativos às entidades gestoras dos serviços clínicos. Os atuais contratos de gestão dos serviços clínicos relativos aos hospitais de Cascais e de Braga terminam em **31 de dezembro de 2018** e em **31 de agosto de 2019**, respetivamente. A equipa de projeto encarregue de avaliar as opções do Estado Português relativamente ao término dos contratos com as Entidades Gestoras do Estabelecimento (serviços clínicos) destes hospitais foi constituída em junho de 2016.⁹ Nos termos do despacho de nomeação a equipa foi incumbida de identificar e avaliar tecnicamente os vários modelos passíveis de ser adotados para dar continuidade à prestação dos cuidados de saúde, após o término destes contratos. Mais ainda, ficou encarregue de apresentar um relatório com a proposta do modelo a adotar, fundamentado do ponto de vista técnico, jurídico e económico-financeiro, tendo em vista a melhor prossecução do interesse público.

6 Neste contexto, em outubro de 2016 a equipa de projeto apresentou à tutela o relatório relativo ao hospital de Cascais, em que apresentou a metodologia de avaliação e a sua aplicação a este caso concreto. Em resultado da avaliação efetuada, a proposta apresentada no relatório é a de não renovação do atual contrato de gestão do hospital de Cascais (na componente de serviços clínicos), com lançamento de um procedimento concursal conducente à celebração de um novo contrato de parceria.¹⁰ No seguimento da decisão política intercalar tomada relativamente ao hospital de Cascais, e na que venha a ser tomada quanto ao hospital de Braga, a equipa de projeto será responsável pelo desenvolvimento das atividades que venham a ser necessárias para a implementação do modelo escolhido.

⁹ Despacho n.º 8300/2016, de 16 de junho, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 121, de 27 de junho de 2016.

¹⁰ O relatório foi aprovado no início de 2017, através do Despacho Conjunto n.º 1041-A/2017, de 25 de janeiro, dos Secretários de Estado Adjunto, do Tesouro e das Finanças e da Saúde, publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 19, de 26 de janeiro de 2017.

Lançamento de novos projetos em regime de PPP

Subconcessão da operação e manutenção do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto

7 Foi constituída uma equipa de projeto para iniciar o estudo e a preparação de uma parceria relativa à subconcessão da operação e manutenção do Metro do Porto, uma vez que o atual contrato termina em março de 2018. A equipa de projeto, incumbida de dar início ao estudo e preparação da parceria, foi constituída em agosto de 2016, através do Despacho n.º 10536/2016, de 16 de agosto de 2016, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 161, de 23 de agosto de 2016. De acordo com a informação divulgada, até ao final de 2016 a equipa desenvolveu trabalhos preparatórios relativos ao lançamento do novo procedimento contratual.

Caixa 1 – Preparação da parceria para a subconcessão da operação e manutenção do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto

Nesta caixa apresenta-se uma síntese dos elementos mais relevantes relativos à constituição da parceria em apreço:

- O Decreto-Lei n.º 71/93, de 10 de março, instituiu o regime jurídico da exploração de um sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, prevendo a sua atribuição a uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos;
- As bases da concessão da exploração foram aprovadas através do Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, em regime de serviço público e de exclusividade, do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, tendo sido atribuída essa concessão à sociedade Metro do Porto, S. A.;
- A Base XXI da concessão, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro, prevê que a concessionária — a Metro do Porto, S. A. — deve subconcessionar a exploração e manutenção daquele sistema;
- O atual contrato de subconcessão da operação e manutenção do sistema do metro ligeiro da área metropolitana do Porto celebrado pela Metro Porto, S. A., terminará a sua vigência em março de 2018;
- A Metro do Porto, S. A., através de ofício datado de 1 de junho de 2016, apresentou a S. Exa. o Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente uma proposta fundamentada com vista a dar início ao estudo e preparação de uma parceria público-privada para a subconcessão da operação e manutenção do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, indicando o objeto da parceria, os objetivos que se pretendem alcançar, a sua fundamentação económica e a viabilidade financeira do projeto; desta forma, a Metro do Porto, S. A., deu cumprimento ao disposto no n.º 1

do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio;

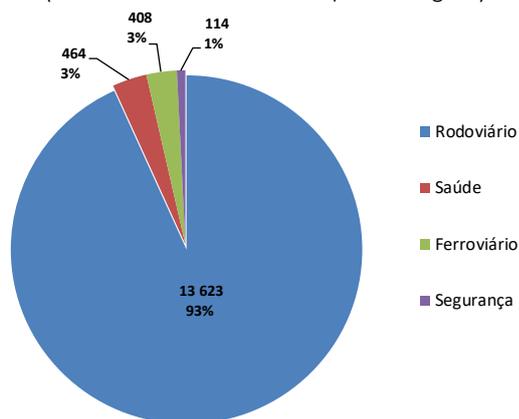
- A proposta apresentada obteve a concordância de S. Exa. o Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, por despacho exarado em 6 de junho de 2016;
- Mais tarde, através do Despacho n.º 17/2016, de 21 de junho, complementado pelo Despacho n.º 20/2016, de 13 de julho, S. Exa. o Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, em linha com o previsto no n.º 2 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, determinou: i) que fosse dado início ao estudo e preparação de uma parceria público-privada para a subconcessão da operação e manutenção do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto, (ii) a indicação dos membros efetivos e respetivos suplentes da equipa de projeto, e, (iii) que se notificasse S. Exa. o Secretário de Estado Adjunto, do Tesouro e das Finanças, "com vista à constituição da equipa do projeto";
- Através do Despacho n.º 699/16, de 15 de julho, S. Exa. o Secretário de Estado Adjunto, do Tesouro e das Finanças determinou à Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos ("UTAP"), para os efeitos do n.º 3 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, a constituição de uma equipa de projeto.

Fonte: Despacho n.º 10536/2016, de 16 de agosto de 2016, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 161, de 23 de agosto de 2016.

Evolução do investimento

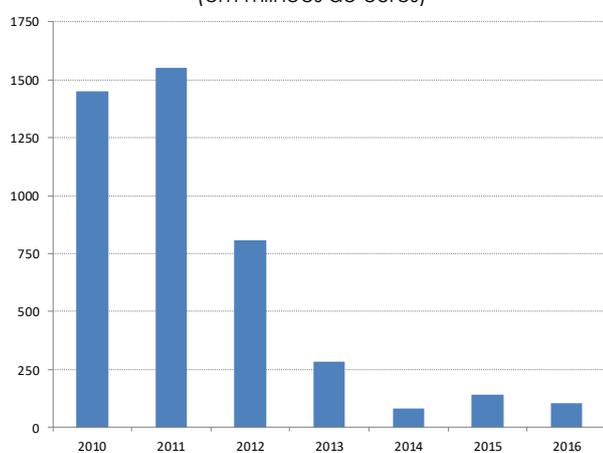
8 Em 2016, o volume anual de investimento dos parceiros privados registou um acréscimo de 104 M€ face ao período homólogo. Em termos acumulados, o investimento bruto realizado em PPP, desde 1998 e até ao final de 2016, ascendeu a 14 609 M€, sendo o setor rodoviário preponderante face aos restantes setores, com 93% do total. Após 2011 registou-se uma quebra acentuada do investimento anual realizado em PPP. Em 2016 o volume de investimento realizado em regime de PPP ascendeu a 104 M€. Com efeito, de acordo com informação publicada pela UTAP, o aumento anual ocorrido em 2016 (+104 M€) é inferior ao ocorrido no ano anterior (+141 M€ em 2015), dos quais 98 M€ dizem respeito a parcerias do setor rodoviário. Em 2015, e ao contrário do sucedido no ano anterior, registou-se um aumento do investimento realizado com as PPP, sobretudo devido ao facto de terem sido retomadas as obras nas subconcessões rodoviárias Baixo Alentejo e Algarve Litoral. Contudo, em 2016, registou-se uma quebra, principalmente devido ao facto de o investimento efetuado nestas duas subconcessões ter sido inferior aos registado no ano no ano anterior (Gráfico 1 e Gráfico 2).

Gráfico 1 – Investimento privado em PPP (acumulado até 2016)
(em milhões de euros e em percentagem)



Fonte: UTAP.

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



Fonte: UTAP e cálculos da UTAO.

9 A quebra do investimento anual realizado em regime de PPP, ocorrida no período 2012-2014 resultou da combinação de vários fatores, dos quais se salientam:

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

Caixa 2 – Plano de investimentos ferroviários 2016-2020

O PO14 | Programa Orçamental 2016, do Ministério do Planeamento e Infraestruturas, foi apresentado em fevereiro de 2016, no âmbito da discussão na especialidade do OE/2016.

Neste âmbito, o Governo assumiu como prioritário o investimento na área ferroviária e nas redes transeuropeias de transportes.

O Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020, contempla um investimento total que ascende a 2721 M€, a financiar por fundos comunitários provenientes do programa *Connecting Europe Facility* (1093 M€), pelo programa *Portugal 2020* (582 M€) e pelo *Plano Juncker* (126 M€) e pela *Infraestruturas de Portugal* (920 M€), neste caso com recurso a financiamento no âmbito do Fundo Europeu para o Investimento Estratégico (EFSI – *European Fund for Strategic Investment*).

Execução Financeira Global das PPP em 2016

10 Em 2016 os encargos líquidos com PPP registaram um aumento face ao ano anterior. Os encargos líquidos com PPP ascenderam a 1703 M€ em 2016, tendo registado um aumento homólogo de 181 M€ (+11,9%), sobretudo com o contributo das PPP do setor rodoviário, cujos encargos líquidos cresceram 171 M€ (+16,4%) face ao ano anterior (Tabela 1). Este crescimento homólogo dos encargos decorreu sobretudo dos seguintes fatores:

- Início do pagamento da remuneração à subconcessionária do Baixo Alentejo;
- Aumento dos encargos com a concessionária da Beira Interior;
- Aumento dos pagamentos à concessionária do Pinhal Interior, dado que o ano 2016 correspondeu ao primeiro ano civil completo de remuneração da subconcessionária;
- Pagamento da indemnização à concessionária do Oeste, na sequência da decisão do tribunal arbitral;
- Pagamento da remuneração à subconcessionária do Algarve Litoral, sem correspondência no ano anterior;
- Pagamento de acerto de contas com a subconcessionária da Transmontana;
- Efeito de base gerado pelo facto de, em 2015, terem sido efetuados pagamentos por parte de algumas concessionárias, a favor da Infraestruturas de Portugal, no âmbito do encontro de contas relacionado com a entrada em vigor (com efeitos retroativos) dos contratos de concessão alterados;

- Aplicação do regime de pagamentos por conta da remuneração anual por disponibilidade, previsto nos novos contratos de concessão renegociados e a retenção, pelas subconcessionárias das receitas líquidas de portagem pertencentes à Infraestruturas de Portugal; e,
- Aplicação de tarifas por disponibilidade superiores às fixadas para 2015, na generalidade das concessões e subconcessões, de acordo com o previsto contratualmente.

Salienta-se que estes impactos foram parcialmente compensados por um conjunto de outros fatores, nomeadamente:

- Em 2016 não se registaram encargos com as grandes reparações rodoviárias, ao contrário do ocorrido em 2015;
- Diminuição dos encargos suportados pela Infraestruturas de Portugal com a construção do Túnel do Marão, uma vez que os trabalhos foram concluídos em 2016, sendo de referir ainda a receita proveniente da respetiva portagem.¹¹
- Diminuição dos pagamentos por disponibilidade à concessionária do Interior Norte, de acordo com o contrato;
- Diminuição das compensações pagas à concessionária do Litoral Centro, no seguimento da execução de sentenças arbitral;
- Efeito de base gerado pelo pagamento, em 2015, de acertos da remuneração por disponibilidade a favor da subconcessionária do Litoral Oeste, sem correspondência em 2016.

Relativamente aos restantes setores, os encargos com as parcerias ferroviárias registados em 2016 encontram-se em linha com os suportados no ano anterior. No setor da segurança registou-se uma ligeira redução homóloga de 6,3% (-3 M€). esta redução decorreu da entrada em vigor e produção de efeitos do aditamento ao contrato SIRESP, que determinou a diminuição da remuneração por disponibilidade, com efeitos retroagidos a 1 de janeiro de 2015, pese embora se tenha registado um diferente perfil temporal de pagamentos.¹² Em ambos os setores, os encargos pagos situaram-se abaixo dos previstos no OE/2016.

¹¹ Os encargos incorridos em 2015 com o investimento realizado Túnel do Marão ascenderam a 131,9 M€, dos quais 75,7 M€ tiveram como financiamento fundos comunitários, pelo que o volume de encargos efetivamente suportados pela empresa IP, S.A. com este projeto foi de 56,2 M€.

¹² O início da produção de efeitos do aditamento ao contrato SIRESP, celebrado em 29 de dezembro de 2015 no âmbito do processo de renegociação, ocorreu na sequência da comunicação, em 10 de março de 2016, da decisão do Tribunal de Contas de não sujeitar o referido aditamento a fiscalização prévia (isenção de visto prévio).

11 Em 2016 verificou-se um aumento dos encargos com as PPP do setor da saúde. Em 2016 os encargos com as parcerias do setor da saúde ascenderam a 442 M€, registando-se um aumento de 3,0% face ao ano anterior (+13 M€). Este aumento ficou a dever-se ao aumento dos encargos com as Entidades Gestoras Estabelecimento (componente clínica) de 4,4%, pese embora se tenha registado uma redução de 2,9% nos encargos suportados com as Entidades Gestoras Edifícios. Como principais fatores que explicaram o aumento dos encargos com as Entidades Gestoras Estabelecimento (componente clínica) foram os seguintes:

- O aumento dos níveis de produção clínica contratada implicou a atualização em alta do valor dos duodécimos devidos no âmbito dos contratos de gestão;
- Aumento dos pagamentos efetuados ao abrigo do programa de financiamento centralizado dos tratamentos da hepatite C crónica, uma vez que 2016 foi o primeiro ano civil completo com pagamentos ao abrigo deste programa;
- Aumento dos pagamentos realizados à EG Estabelecimento do Hospital de Braga, no âmbito do programa de financiamento relativo às doenças lisossomais;
- Em 2016, os pagamentos de reconciliação às EG Estabelecimento dos Hospitais de Braga, Loures e Vila Franca de Xira foram superiores aos efetuados no ano anterior; no caso particular da EG Estabelecimento do Hospital de Braga foi ainda pago, em 2016, um acerto final de reconciliação relativo a 2014.

Em sentido contrário, registaram-se alguns fatores que contribuíram para mitigar o aumento dos encargos com as PPP do setor da saúde, nomeadamente:

- A não renovação dos protocolos anteriormente celebrados com a EG Estabelecimento do Hospital de Braga no âmbito do VIH/SIDA e da esclerose múltipla, pelo que os pagamentos efetuados a este título em 2015 não tiveram paralelo em 2016;
- O pagamento de reconciliação efetuado em 2016 à EG Estabelecimento do Hospital de Cascais foi inferior ao efetuado em 2015;
- Em 2016 a EG do Estabelecimento do Hospital de Cascais liquidou pagamentos, a favor do parceiro público, relativos a acertos dos protocolos VIH/SIDA de 2014 e 2015, sem equivalência em 2015.

12 Em termos globais, os encargos líquidos suportados em 2016 situaram-se ligeiramente acima do previsto no Relatório do OE/2016. O aumento dos encargos líquidos com PPP ficou acima do implícito à previsão orçamental, tendo-se registado um grau de execução de 100,8%. Em termos nominais, este desvio de execução ascendeu a 13 M€ acima do previsto no OE/2016. (Tabela 1).

13 Tanto os encargos brutos como as receitas das PPP do setor rodoviário situaram-se acima do previsto no OE/2016. De acordo com a informação divulgada pela UTAP, em 2016 registou-se uma execução dos encargos brutos com PPP rodoviárias acima do previsto em 15 M€. Por outro lado, a receita de portagens registou uma execução 10 M€ acima do previsto, compensando parcialmente o desvio ocorrido ao nível dos encargos brutos. (Tabela 1).

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

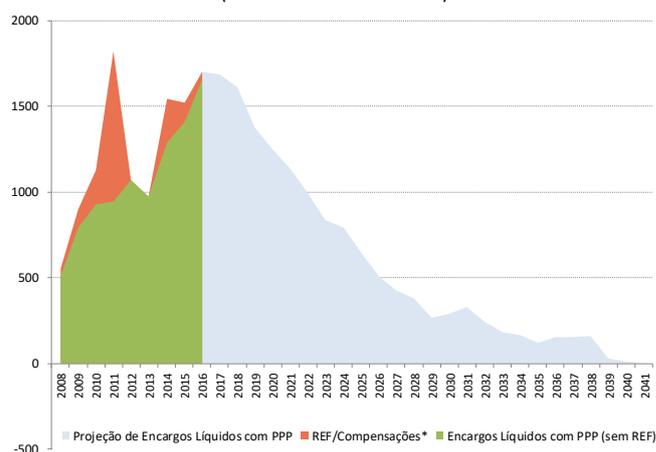
Setor	Execução Janeiro-Dezembro				OE 2016	Grau de execução 2016	OE/2017 - Estimativa para 2016
	2015	2016	Var. homóloga				
			M€	Tvh %			
Rodoviário	1040	1211	171	16,4	1206	100,4	1244
Encargos brutos	1359	1552	192	14,1	1537	101,0	1558
Receitas	319	340	21	6,7	330	103,1	314
Ferrovial	8	9	0	0,1	9	99,5	9
Saúde	429	442	13	3,0	426	103,7	431
Segurança	44	41	-3	-6,3	49	84,3	48
Total	1522	1703	181	11,9	1690	100,8	1731
<i>Por memória (encargos líquidos)</i>							
Rodoviário	1040	1211	171	16,4	1206	100,4	n.d.
Concessões	496	592	96	19,4	591	100,1	n.d.
Subconcessões	488	619	131	26,8	634	97,7	n.d.
Outros ¹	56	-0,1	-56	-100,2	-19	0,6	n.d.

Fontes: Ministério das Finanças (OE/2016), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: Os valores da previsão orçamental para 2016 estão de acordo com o disponibilizado no Relatório do OE/2016 e nos boletins da UTAP, onde se incluem as receitas ou encargos diretos da empresa Infraestruturas de Portugal (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21 e quiosques/EASYTOLL).

14 A estimativa para 2016, constante no OE/2017, apresentou uma revisão em alta dos encargos brutos e líquidos, face à previsão inicial do OE/2016. No âmbito do OE/2017, foi efetuada uma revisão em alta da estimativa de encargos para 2016, face às anteriores projeções do OE/2016, para 1731 M€. Contudo, a execução de 2016 veio a apresentar um total de encargos brutos de 1703, um valor inferior àquela estimativa, mas ligeiramente acima da previsão inicial. No caso particular da receita de portagens proveniente das parcerias rodoviárias, a estimativa para 2016 efetuada no âmbito do OE/2017 (314 M€) era inferior à previsão inicial (330 M€); contudo, a execução efetiva de 2016 acabou por gerar 340 M€ de receita, um valor que superou quer a estimativa quer a previsão inicial.

15 Os anos de 2014, 2015 e 2016 registaram valores máximos de encargos com PPP dos últimos anos, prevendo-se um valor ligeiramente inferior para 2017. Em termos históricos, os encargos líquidos com PPP pagos em 2014, 2015 e 2016 ascenderam a 1544 M€, 1522 M€ e 1703 M€ respetivamente, prevendo-se que os encargos líquidos venham a ascender a 1684 M€ em 2017. 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. Por outro lado, em 2016 registou-se também o pagamento extraordinário de uma compensação à concessionária do Oeste, no valor de 29,6 M€. Relativamente ao ano de 2014, há que referir o pagamento extraordinário, efetuado pela Infraestruturas de Portugal, relativo à transferência da A21 (no valor de 245 M€), bem como o investimento efetuado pela Infraestruturas de Portugal no Túnel do Marão. (Gráfico 3).

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



Fontes: Ministério das Finanças (OE/2017), UTAP, DGTF e cálculos da UTAO. | Notas: *Reequilíbrios financeiros e compensações; inclui também, 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) 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, e, 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.

16 Relativamente aos encargos previstos para 2017, há que referir que se espera o aumento dos pagamentos às subconcessionárias, em virtude do acerto de contas que deverá ocorrer entre a Infraestruturas de Portugal e a subconcessionária do Pinhal Interior, na sequência da entrada em vigor do respetivo contrato de concessão alterado. Por outro lado, a Infraestruturas de Portugal estima que os encargos com as grandes reparações rodoviárias venham a ascender a 21,6 M€ em 2017.

17 O Túnel do Marão abriu ao tráfego em maio de 2016.

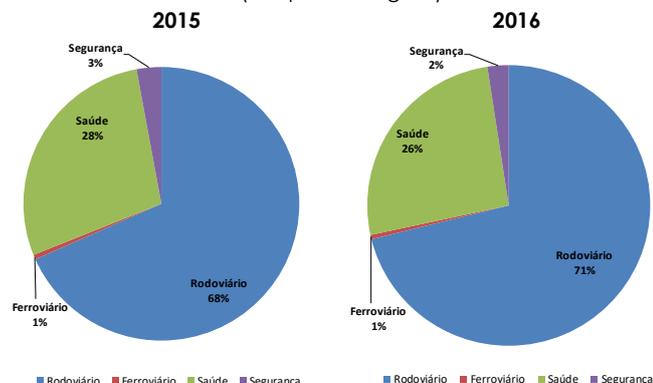
A abertura do tráfego do Túnel do Marão ocorreu a 8 de maio de 2016. Este projeto foi inicialmente projetado sob a modalidade de PPP, tendo o contrato sido resolvido pelo Estado em 2013, com justa causa, por impossibilidade de execução do contrato dada a inexistência de financiamento.

18 Em 1 de agosto de 2016, iniciaram-se os efeitos do regime de redução de taxas de portagens praticados em determinados lanços e sublanços.¹³ Este regime foi aplicado a lanços e sublanços que integram o objeto das seguintes concessões e subconcessões: i) Concessões Algarve (A22), Beira Interior (A23), Interior Norte (A24) e Beira Litoral/Beira Alta (A25); ii) Subconcessão Transmontana (A4 Vila Real – Bragança (Quintanilha)); e, iii) lanços e sublanços da autoestrada A23 integrados na concessão da Infraestruturas de Portugal. No âmbito deste regime complementar as taxas de portagem praticadas foram reduzidas em 15% para os veículos de todas as classes, tendo sido ainda alargado e modulado o regime de modulação das taxas de portagem para veículos das classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte de mercadorias por conta de outrem ou público, nos lanços e sublanços da A4 túnel do Marão e A4 Vila Real – Bragança (Quintanilha).

No âmbito deste regime complementar as taxas de portagem praticadas foram reduzidas em 15% para os veículos de todas as classes, tendo sido ainda alargado e modulado o regime de modulação das taxas de portagem para veículos das classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte de mercadorias por conta de outrem ou público, nos lanços e sublanços da A4 túnel do Marão e A4 Vila Real – Bragança (Quintanilha).

19 Em 2016 a proporção de encargos líquidos com as parcerias do setor rodoviário aumentou face ao total de encargos com PPP. O setor rodoviário foi aquele que mais contribuiu para o aumento homóloga dos encargos líquidos totais com parcerias, por este motivo, este setor continua a representar a grande maioria dos encargos líquidos com PPP suportados pelo setor público, tendo aumentado o seu peso relativo em 2,8 p.p. em 2016, de 68,3% em 2015 para 71,1% do total em 2016 (Gráfico 4).

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



Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2015 e OE/2016), UTAP e cálculos da UTAO.

¹³ Portaria n.º 196/2016, 15 de julho, publicada no Diário da República, 1.ª Série, n.º 138, de 20 de julho de 2016.

20 O aumento dos encargos com PPP rodoviárias deveu-se sobretudo ao crescimento dos encargos brutos com as concessões e subconcessões, uma vez que a receita de portagens registou um aumento. Os encargos líquidos com PPP rodoviárias ascenderam a 1211 M€ em 2016, registando-se um aumento de 171 M€ em termos homólogos, o que representa um crescimento de 16,4% (+14,1% nos encargos brutos). Este aumento deveu-se, sobretudo, aos seguintes aspetos:

- Em primeiro lugar, ao aumento dos encargos brutos relativos aos pagamentos por disponibilidade das concessões do Estado em 105 M€ e das subconcessões rodoviárias em 102 M€.
- Em segundo lugar, registou-se um aumento dos pagamentos por serviço, relativos às subconcessões rodoviárias, de 33 M€.
- Em terceiro lugar, os custos do serviço de cobrança de portagens, aumentaram 24 M€ em 2016.¹⁴

Em particular o aumento dos encargos líquidos deveu-se, sobretudo, aos seguintes os fatores:

- Início do pagamento da remuneração à subconcessionária do Baixo Alentejo, que totalizaram 72,9 M€ em 2016, sem paralelo no ano anterior;
- Aumento dos encargos com a concessionária da Beira Interior, de 95 M€ em 2015 para 149 M€ em 2016;¹⁵
- Aumento dos pagamentos à concessionária do Pinhal Interior, dado que o ano 2016 correspondeu ao primeiro ano civil completo de remuneração da subconcessionária, no qual se incluiu também o pagamento de reconciliação do ano anterior;
- Pagamento da indemnização à concessionária do Oeste, na sequência da decisão do tribunal arbitral, no valor de 29,6 M€, sem paralelo em 2015;
- Pagamento da remuneração à subconcessionária do Algarve Litoral, no valor de 17,8 M€, sem correspondência no ano anterior;
- Pagamento de acerto de contas à subconcessionária da Transmontana, no valor de 20 M€, relativo à atividade de 2014 e 2015, sem paralelo em 2015;
- Efeito de base gerado pelo facto de, em 2015, terem sido efetuados pagamentos por parte de

¹⁴ Os novos contratos de prestação de serviços foram celebrados no âmbito dos processos de renegociação destas parcerias, cujos contratos alterados entraram em vigor no final de 2015.

¹⁵ Em 2015 ocorreu um encontro de contas relacionado com a entrada em vigor, com efeitos retroativos, do contrato de concessão renegociado, facto que gerou, em 2015, um fluxo financeiro a favor da Infraestruturas de Portugal, não repetível no ano seguinte. Por outro lado, em 2016, o pagamento devido contratualmente foi mais elevado do que o de 2015.

algumas concessionárias, a favor da Infraestruturas de Portugal, no âmbito do encontro de contas relacionado com a entrada em vigor (com efeitos retroativos) dos contratos de concessão alterados, no valor global de 55,5 M€;¹⁶

viii) Aplicação do regime de pagamentos por conta da remuneração anual por disponibilidade, previsto nos novos contratos de concessão renegociados e a retenção, pelas subconcessionárias das receitas líquidas de portagem pertencentes à Infraestruturas de Portugal, cujo valor líquido excedeu em 51,5 M€ os pagamentos devidos em 2016;¹⁷

ix) Aplicação de tarifas por disponibilidade superiores às fixadas para 2015, na generalidade das concessões e subconcessões, de acordo com o previsto contratualmente.

Em contrapartida, o impacto destes fatores foi parcialmente compensado por um conjunto de outros efeitos em sentido contrário, nomeadamente:

- Em 2016 não se registaram encargos com as grandes reparações rodoviárias, ao contrário do ocorrido em 2015, cujo encargo ascendeu a 19,4 M€, para financiamento das intervenções efetuadas nas concessões Interior Norte, Beira Litoral/Beira Alta, Costa de Prata, Grande Porto e Norte;¹⁸
- Diminuição dos encargos suportados pela Infraestruturas de Portugal com a construção do Túnel do Marão, de 56 M€ em 2015 para 4,8 M€ em 2016, uma vez que os trabalhos foram concluídos no 1.º semestre deste ano; por outro lado, após a sua abertura ao tráfego em maio de 2016, gerou receita proveniente da respetiva portagem que ascendeu a 4,9 M€.¹⁹
- Diminuição dos pagamentos por disponibilidade à concessionária do Interior Norte, de acordo com o contrato, de 132,3 M€ em 2015 para 94,3 M€ em 2016;
- Diminuição das compensações pagas à concessionária do Litoral Centro, no seguimento da execução de sentenças arbitrais, cujos valores ascenderam a 38 M€ em 2015 e 8,3 M€ em 2016;

¹⁶ Estes pagamentos envolveram as concessionárias do Norte, Norte Litoral, Beira Interior, Algarve, Interior Norte e Costa de Prata.

¹⁷ Com exceção da Beira Interior, uma vez que neste caso a titularidade das receitas de portagem é da própria concessionária.

¹⁸ 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.

¹⁹ Os encargos incorridos em 2015 com o investimento realizado Túnel do Marão ascenderam a 131,9 M€, dos quais 75,7 M€ tiveram como financiamento fundos comunitários, pelo que o volume de encargos efetivamente suportados pela empresa IP, S.A. com este projeto foi de 56,2 M€.

- Efeito de base gerado pelo pagamento, em 2015, de acertos da remuneração por disponibilidade a favor da subconcessionária do Litoral Oeste, sem correspondência em 2016, que ascendeu a cerca de 36,6 M€.

21 Tendo em conta os diferentes modelos de remuneração contratualizados, os pagamentos às subconcessionárias dizem respeito, sobretudo, à disponibilidade das infraestruturas.

Em 2016 os encargos brutos suportados com as subconcessões rodoviárias ascenderam a 644 M€ (509 M€ em 2015), dos quais 585 M€ dizem respeito a pagamentos por disponibilidade e 59 M€ a pagamentos por serviço.²⁰ Face ao total os encargos brutos com PPP rodoviárias, em 2016, os montantes despendidos com as subconcessões rodoviárias representaram 41,5% dos encargos brutos (37,5% em 2015) e 51,1% dos encargos líquidos (46,9% em 2015 e 26% em 2014). Em ambos os casos regista-se um crescimento da proporção de encargos (quer brutos quer líquidos) relativos às subconcessões rodoviárias, face ao total de encargos suportado pelo setor público com as parcerias deste setor (Tabela 2).

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

	Execução Janeiro-Dezembro				Referenciais Anuais				Grau execução 2016
	2015		2016		2015		OE 2016		
	M€	Tvh %	M€	Tvh %	M€	Tvh %	M€	Tvh %	
Encargos Líquidos	1040	1211	171	16,4	1040	1206	166	16,0	100,4
Encargos brutos, dos quais:	1359	1552	192	14,1	1359	1537	177	13,0	101,0
Pagamentos por disponibilidade	1198	1405	207	17,3					
Concessões	715	820	105	14,7					
Subconcessões	483	585	102	-					
Pagamento por serviço	26	59	33	-					
Subconcessões	26	59	33	-					
Custos serviço cobrança portagem	20	43	24	118,7					
REF/Compensações	59	39	-19	-33,1					
Encargos A21	0	0	0	-					
Outros custos (*)	56	5	-51	-					
Receitas de Portagem	319	340	21	6,7	319	330	11	3,5	103,1
Concessões	273	286	13	4,9					
Subconcessões	21	25	3	16,0					
Outros	25	30	4	17,5					
Taxa de cobertura (%)	23,5	21,9	-	-	23,5	21,5	-	-	-
Concessões do Estado (inclui Ex-SCUT)	37,1	33,1							
Subconcessões	4,2	3,8							

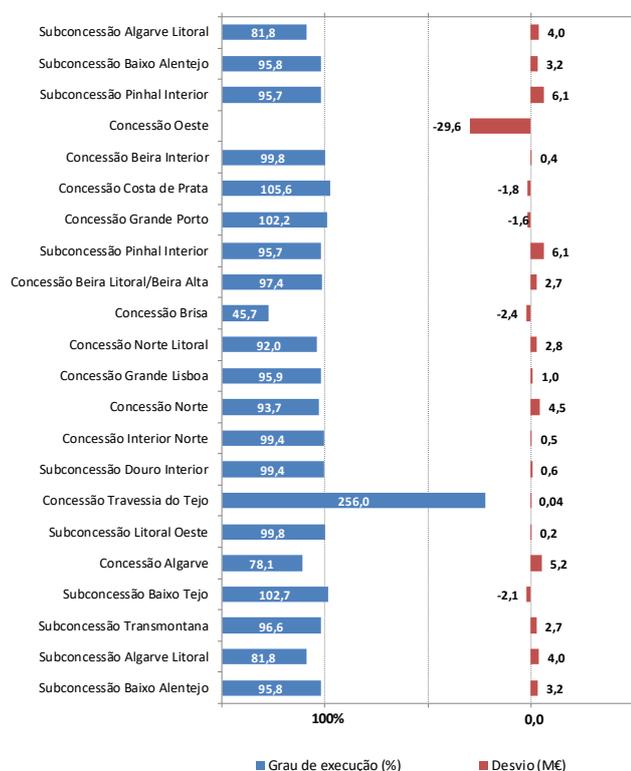
Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2015-2016 e OE/2016), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: Os valores da previsão orçamental para 2016 estão de acordo com o disponibilizado no Relatório do OE/2016 e nos boletins da UTAP, onde se incluem as receitas ou encargos diretos da empresa Infraestruturas de Portugal (Taxas de Gestão, troços da A23 e A21 e quiosques/EASYTOLL). | Em 2015 foram consideradas as compensações pagas a concessionárias relativas a TIR (0,9 M€), grandes reparações (19,4 M€) e o montante pago à concessionária da Litoral Centro pela execução da sentença de dois processos arbitrais (38 M€) | (*) Inclui os encargos do Túnel do Marão e REF liquidados pela DGTF.

²⁰ Os pagamentos por serviço correspondem a uma remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura rodoviária.

22 Face à previsão inicial para 2016, registaram-se desvios desfavoráveis pouco significativos, tanto nos encargos brutos como nos encargos líquidos. As receitas registaram um desvio favorável. Em 2016 os valores executados em encargos com as PPP rodoviárias situaram-se em linha com o previsto no OE/2016, quer em termos brutos quer em termos líquidos, tendo-se registado um grau de execução de 101,0% e de 100,4%, respetivamente (Tabela 2). Ao nível das receitas registou-se um desvio favorável face ao orçamentado, tendo-se registado um grau de execução de 103,1%, situando a receita de 2016 cerca de 10 M€ acima do previsto.

Constata-se que, no seu conjunto, os encargos líquidos suportados com as concessões rodoviárias situaram-se em linha com o previsto, tendo registado um grau de execução de 100,1%, e que os encargos líquidos com as subconcessões se situaram 15 M€ abaixo do previsto, tendo apresentado um grau de execução de 97,7% (Tabela 1). Em particular, importa apenas referir a concessões Oeste, cujos encargos líquidos se situaram 29,6 M€ acima do previsto no OE/2016, em resultado do pagamento de uma compensação à respetiva concessionária de idêntico valor (Gráfico 5).

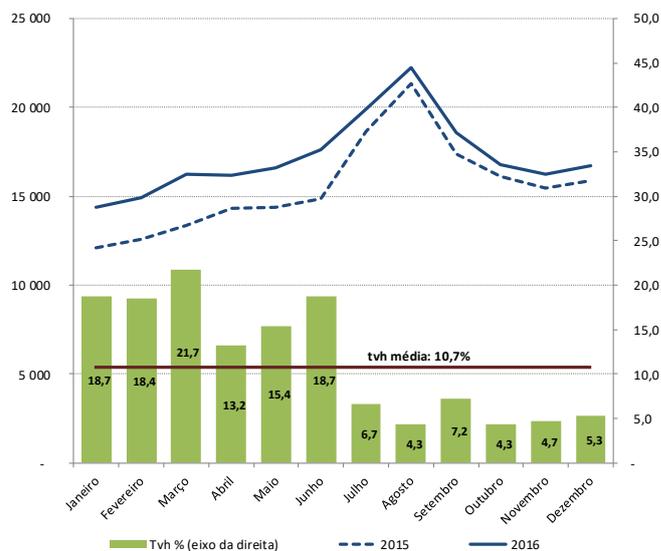
Gráfico 5 – Grau de execução e desvio dos encargos líquidos das PPP rodoviárias em 2016
(em percentagem e em milhões de euros)



Fontes: Ministério das Finanças (OE/2016), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: O grau de execução é apresentado em percentagem do total previsto para os encargos líquidos no OE/2016. 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.

23 Em 2016 manteve-se a tendência de recuperação do tráfego já evidenciada nos anos anteriores, pese embora ainda se tenha situado em níveis inferiores aos registados em 2011. A evolução da procura de infraestruturas rodoviárias, medida pelo valor médio do Tráfego Médio Diário (TMD), registou um declínio global de 2% entre 2011 e 2016. Esta diminuição foi mais acentuada nos anos 2012 e 2013, com reduções no tráfego que ascenderam a 15% e 10%, respetivamente. O ano de 2014 registou uma inversão da tendência anteriormente verificada, tendo-se verificado um aumento do tráfego em cerca de 9% face ao ano anterior. O ano 2016 manteve a tendência de recuperação dos níveis de tráfego registada nos dois anos anteriores, tendo registado um aumento do TMD de 10,7% face aos níveis registados no ano anterior. Ainda assim, e apesar da recuperação verificada no volume de tráfego, os níveis de TMD alcançados ainda se mantêm em níveis inferiores aos registados em 2011. (Gráfico 6).

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



Fontes: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., Relatório de Tráfego da Rede Nacional de Autoestradas relativo ao 1.º trimestre de 2017 e cálculos da UTAO.

24 Em 2016 as receitas anuais com portagens mantiveram a tendência de recuperação registada desde 2012. Regista-se uma tendência de crescimento desde 2011 na receita proveniente da cobrança de portagens nas PPP do setor rodoviário. Tendo em conta a contração dos níveis de tráfego médio diário, em particular no período 2011-2013, as razões para este crescimento deverão residir em fatores não diretamente relacionados com a evolução do tráfego, sendo de destacar os seguintes:

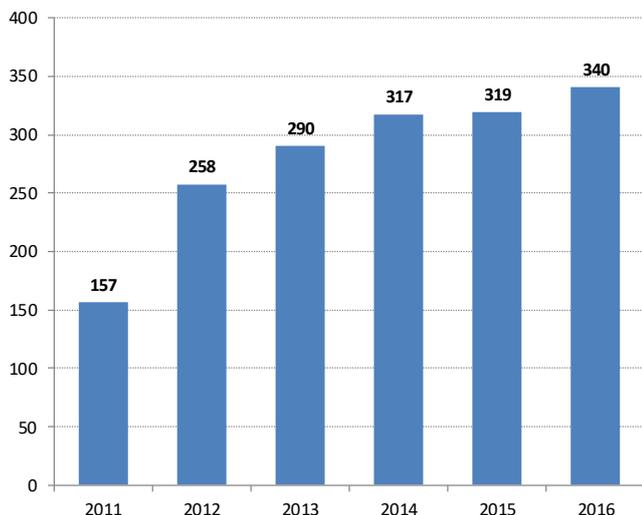
- Aumento do número de vias sujeitas a portagens, desde dezembro de 2011; e,
- Fim de medidas de discriminação positiva para os residentes em zonas de influência de algumas

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 seguintes, o aumento da receita de portagens justifica-se sobretudo pela tendência de recuperação do volume de tráfego médio diário e também pela introdução de novos troços portajados, nomeadamente nas subconcessões Pinhal Interior, Transmontana e ainda pela abertura ao tráfego do Túnel do Marão, em maio de 2016 (Gráfico 6 e Gráfico 7).²¹

Em 2016 a receita com portagens gerada pelas parcerias rodoviárias ascendeu a 340 M€, evidenciando um crescimento de 6,7% face ao ano anterior, superando em cerca de 10 M€ a previsão constante no OE/2016.

Gráfico 7 – Receita com portagens: 2011-2016
(em milhões de euros)



Fonte: Ministério das Finanças (GGE e OE: 2011-2016) e UTAP (a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos). | Nota: inclui proveitos diretos da Infraestruturas de Portugal, S.A. (Taxas de Gestão, troços da A21 e A23 que integram a concessão da IP, S.A. sob gestão direta desta empresa e quiosques/EASYTOLL).

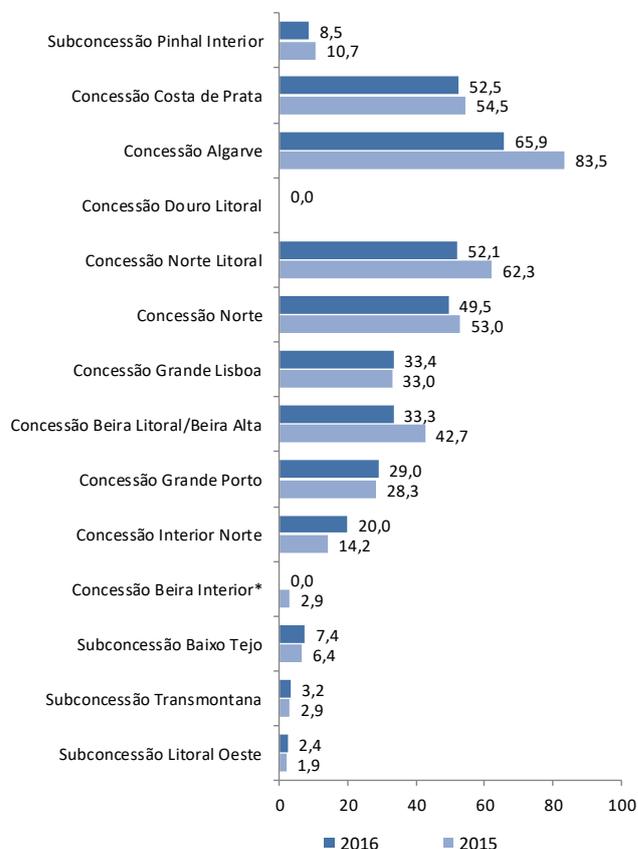
25 A taxa de cobertura das parcerias rodoviárias registou diminuição em 2016, face ao registado no ano anterior. Esta evolução encontra-se em linha com a previsão implícita ao OE/2016. Em 2016 verificou-se uma redução da taxa de cobertura dos encargos brutos suportados face às receitas obtidas, de 23,5% em 2015 para 21,9% em 2016 (em 2014 a taxa de cobertura foi de 22,9%).²² Em termos anuais, os valores implícitos ao

²¹ 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 para o parceiro privado. O impacto deste evento implicou a devolução de receita de portagens à concessionária, no montante de 23 M€.

²² Caso se excluísse da análise o pagamento extraordinário efetuado no 4.º trimestre de 2014 relativo à A21, a taxa de cobertura em 2014 subiria

OE/2015 consideravam uma diminuição da taxa de cobertura para 21,5% em 2016, sobretudo devido ao aumento previsto com os encargos brutos de 13% (+177 M€), que se situou muito acima do aumento da receita com portagens de 3,5%, previsto no OE/2016 (+11 M€). Assim, em 2016, a taxa de cobertura alcançada (21,9%) veio a situar-se ligeiramente acima do previsto no OE/2016 (21,5%). Salienta-se a baixa taxa de cobertura registada pelas subconcessões rodoviárias da empresa Infraestruturas de Portugal devido à sua natureza, que em 2016 se situou em 3,8% (6,1% em 2014 e 4,2% em 2015). Relativamente às concessões, aquelas que apresentam maiores taxas de cobertura (e, por conseguinte, um menor esforço financeiro para o setor público) são a Algarve (65,9%), Norte Litoral (52,1%), Costa de Prata (52,5%) e Norte (49,5%) (Gráfico 8).

Gráfico 8 – Taxa de cobertura PPP rodoviárias: 2015-2016
(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 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.

para 27,8%, mantendo-se ainda assim abaixo do valor registado em 2013.

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

- Receitas cobradas aos utilizadores dos serviços;
- Proveitos publicitários e rendimentos da exploração de áreas comerciais e parques de estacionamento;
- Comparticipações do concedente devidas sempre que o tráfego de passageiros seja inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão. Em sentido contrário, na eventualidade de o tráfego de passageiros se vier a situar dentro ou acima da banda de tráfego de referência, a concessionária deverá entregar ao requerente uma compensação que se encontra estabelecida contratualmente.

Por seu lado, o atual modelo de remuneração da concessão **Transporte Ferroviário Eixo Norte/Sul** (concessão Eixo-Norte/Sul), concessionada à FERTAGUS, S.A., baseia-se apenas em receitas comerciais de exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte/Sul, não se encontrando previstos contratualmente encargos recorrentes para o setor público. Contudo, de acordo com a UTAP, em ambas as parcerias ferroviárias poderão ocorrer pedidos de Reposição de Equilíbrio Financeiro (REF), por parte das concessionárias, caso se verifiquem as condições legais e contratuais que os possam fundamentar.

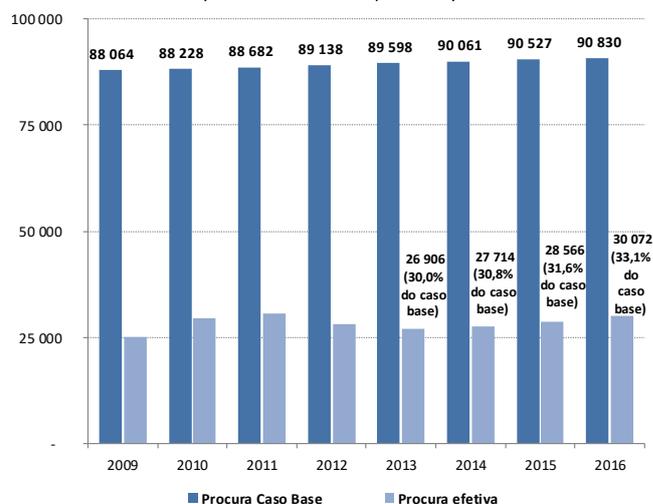
27 No setor ferroviário os fluxos financeiros recorrentes decorreram essencialmente das compensações pagas pelo concedente à concessionária do Metro Sul do Tejo, em resultado do tráfego real de passageiros ser muito inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência. Desde a entrada em funcionamento da rede de metropolitano Metro Sul do Tejo, em novembro de 2008, o tráfego real de passageiros tem-se situado sempre muito abaixo do limite mínimo da banda de referência, motivando a necessidade de o concedente efetuar pagamentos de compensação à concessionária, os quais têm assumido um caráter recorrente. Com efeito, apesar de o contrato de concessão Metro Sul do Tejo não contemplar encargos diretos para o setor público, o facto de o tráfego real se ter situado sempre abaixo do valor mínimo da banda de referência, gerou ao longo dos anos encargos sistemáticos para o setor público.²³ Com efeito, a

²³ Os valores apresentados pela concessionária para pagamento são alvo de um processo de controlo e fiscalização.

procura efetiva tem-se apresentado inferior a um terço da procura prevista no caso base, de que são exemplo os dados relativos a 2013, 2014, 2015 e 2016, em que se registou uma procura real correspondente a 30,0%, 30,8%, 31,6% e 33,1% da procura prevista no caso base, respetivamente (Gráfico 9). A ligeira recuperação da procura ocorrida desde 2014 tem vindo a ter um contributo favorável no apuramento das compensações pagas pelo setor público à concessionária, pese embora o volume de passageiros por Km registado em 2016 se tenha situado ainda abaixo do verificado em 2011.²⁴

Por fim, refira-se que no caso da concessão Eixo-Norte/Sul, a concessionária efetuou um pedido de reposição de equilíbrio financeiro que ascende a cerca de 1,5 M€ por ano a partir de 2012, inclusive (ver §40). Neste caso, o risco de procura é integralmente assumido pelo parceiro privado (FERTAGUS, S.A.), tendo-se registado uma redução homóloga do número de passageiros transportados, de 19 milhões em 2014 para cerca de 18 milhões em 2015. Em 2016 registou-se uma recuperação do volume de passageiros transportados para cerca de 19 milhões.

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



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

28 Em 2016, os encargos líquidos com as PPP do setor ferroviário situaram-se em linha com os verificados no ano anterior, registando uma execução muito próxima do previsto no OE/2016. No exercício de 2016 os encargos com as PPP ferroviárias ascenderam a 8,5 M€, um valor idêntico ao registado no ano anterior. Estes encargos referem-se exclusivamente à concessão Metro Sul do Tejo e refletem o pagamento de compensações decorrentes dos desvios verificados

²⁴ 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.

entre o tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência do caso base definido no contrato de concessão.²⁵

Pese embora se tenha registado uma recuperação da procura real verificada em 2016 na concessão Metro Sul do Tejo, uma vez que o volume de passageiros aumentou 5,3% face ao ano anterior, a compensação a pagar pelo setor público foi idêntica à do ano anterior, devido à atualização monetária anual da tarifa contratualmente prevista.

Face à previsão inicial, a execução dos encargos com as PPP ferroviárias situou-se em linha com o valor inicialmente previsto no OE/2016, sendo o grau de execução de 99,5%.

Setor da Saúde

29 Em 2016 registou-se um aumento generalizado da atividade clínica das unidades hospitalares a operar em regime de PPP. De acordo com a informação disponibilizada pela UTAP, e tendo por base os dados provisórios relativos a 2016, o nível de atividade da prestação de serviços clínicos, nas 4 unidades hospitalares que operam em regime de PPP, registou um aumento global em 2016, face ao período homólogo, nomeadamente:

- **Hospital de Braga:** em 2016 registou-se um aumento da produção em praticamente todas as linhas de atividade clínica, com destaque para o aumento de 25% do nível de sessões de hospital de dia, em particular as relacionadas com a hemodiálise e a oncologia;
- **Hospital de Loures:** em 2016 verificou-se um aumento da produção ao nível do número de sessões de hospital de dia (aumento de 7%) e das urgências (aumento de 4%); contudo, registou-se uma diminuição da atividade de internamento e ambulatório (diminuição de 2%) e das consultas (diminuição de 3%), o que contribuiu para mitigar o aumento geral da atividade clínica registado;
- **Hospital de Cascais:** em 2016 registou-se um aumento generalizado da produção clínica.
- **Hospital de Vila Franca de Xira:** em 2016 a maioria das linhas de atividade registaram um aumento do nível de produção clínica, face ao verificado no período homólogo; salienta-se o aumento registado das urgências e do número de sessões de hospital de dia, em cerca de 9% em cada caso. Ao nível das consultas a procura manteve-se idêntica à registada em 2015.

²⁵ A Concessão Eixo Norte/Sul não apresentou encargos em 2015; em 2016 gerou um proveito de 1,6 milhares de euros devido a uma penalidade aplicada pelo concedente, referente a supressões totais e parciais de serviço verificadas no ano de 2015.

30 Em 2016 registou-se um aumento dos encargos com as PPP do setor da saúde. Os encargos suportados com as PPP do setor da saúde em 2016 ascenderam a 442 M€, tendo-se registado um aumento de 13,1 M€ em termos homólogos (+3,1%). Este crescimento ficou a dever-se, exclusivamente, ao aumento dos encargos associados às Entidades Gestoras dos Estabelecimentos (componente clínica) em 4,4%, justificado pelo maior nível de produção hospitalar (os pagamentos contratuais aumentaram 11,1 M€) e pelo aumento dos pagamentos de reconciliação (aumento de 7,4 M€). Em contrapartida, registou-se uma redução dos pagamentos relativos a protocolos (redução de 3,2 M€). Relativamente às parcerias com as Entidades Gestoras dos Edifícios, registou-se uma redução homóloga dos encargos suportados pelo Estado de 2,9%. Esta redução de encargos com as Entidades Gestoras dos Edifícios deveu-se, sobretudo, à diminuição da componente fixa relativa devida às Entidades Gestoras dos Edifícios dos hospitais de Vila Franca de Xira e de Cascais, que se encontrava prevista contratualmente. (Tabela 3).

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

- O aumento dos níveis de produção clínica contratada implicou a atualização em alta do valor dos duodécimos, devidos no âmbito dos contratos de gestão, em cerca de 13,8 M€;
- Aumento dos pagamentos efetuados ao abrigo do programa de financiamento centralizado dos tratamentos da hepatite C crónica, uma vez que 2016 foi o primeiro ano civil completo com pagamentos ao abrigo deste programa; por este motivo os encargos suportados em 2016 ascenderam a 6,5 M€, quando em 2015 tinham sido de 1,5 M€;
- Aumento dos pagamentos realizados à Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Braga, no âmbito do programa de financiamento relativo às doenças lisossomais, de 2,5 M€ em 2015 para 4,2 M€ em 2016;
- Em 2016, os pagamentos de reconciliação às Entidades Gestoras do Estabelecimento dos Hospitais de Braga, Loures e Vila Franca de Xira foram superiores aos efetuados no ano anterior em cerca de 6,6 M€; no caso particular da Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Braga foi ainda pago, em 2016, um acerto final de reconciliação relativo a 2014, que ascendeu a 3 M€.

Em sentido contrário, registaram-se alguns fatores que contribuíram para mitigar o aumento dos encargos com as PPP do setor da saúde, nomeadamente:

- A não renovação dos protocolos anteriormente celebrados com a Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Braga no âmbito do VIH/SIDA e da esclerose múltipla, pelo que os pagamentos efetuados a este título em 2015, no valor de 8,1 M€, não tiveram paralelo em 2016;
- O pagamento de reconciliação efetuado em 2016 à Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Cascais, no valor de 5,9 M€, foi inferior ao efetuado em 2015, que ascendeu a 8,7 M€;
- Em 2016 a Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Cascais liquidou pagamentos, a favor do parceiro público, relativos a acordos dos protocolos VIH/SIDA de 2014 e 2015, no valor global de 2 M€, sem equivalência em 2015.

31 Cerca de 4,5% dos encargos com as PPP do setor da saúde suportados em 2016 dizem respeito a pagamentos não contemplados nos contratos de parceria. A proporção de encargos suportados pelas parcerias do setor da saúde que não se encontram considerados nos respetivos contratos foi de 4,5% em 2016 (5,3% em 2015) diz respeito a: ²⁶

- Protocolos de cuidados específicos adicionais, relativos ao HIV e esclerose múltipla, no valor de 9,0 M€;
- Pagamentos relativos ao programa específico de financiamento das doenças lisossomais, no valor de 4,2 M€;
- Prestações relativas ao programa centralizado de financiamento da hepatite C, no valor de 6,5 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 2016
	2015	2016	Var. homóloga		OE 2016	Var. homóloga		
			M€	Tvh %		M€	Tvh %	
EG Estabelecimentos	350	365	15,4	4,4	349	-0,8	-0,2	104,6
Pagamentos Contratuais	285	296	11,1	3,9				
Protocolos (Hospitais PPP)*	23	20	-3,2	-13,7				
Pagamentos de Reconciliação	42	49	7,4	17,6				
EG Edifícios	79	77	-2,3	-2,9	77	-2,0	-2,6	99,7
Pagamentos Contratuais	72	70	-2,1	-2,9				
Pagamentos de Reconciliação	7	7	-0,2	-2,5				
Encargos Totais	429	442	13,1	3,1	426	-2,8	-0,7	103,7

Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2015-2016 e OE/2016), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: * Inclui despesa relativa a protocolos (HIV e esclerose múltipla), doenças lisossomais e encargos relativos ao programa de financiamento para tratamento da hepatite C crónica, estabelecido em 2015.

²⁶ De acordo com a UTAP, estes protocolos não se encontram considerados no contrato de parceria, contudo são alvo de uma negociação anual e sujeitos a apreciação do Tribunal de contas.

Caixa 3 – Não renovação dos protocolos adicionais com a Entidade Gestora do Hospital de Braga

Relativamente ao contrato com a Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Braga, o Ministério da Saúde comunicou a decisão de não renovar os protocolos adicionais ao respetivo contrato de gestão, relativos ao financiamento de prestações de saúde no âmbito do VIH/SIDA e da esclerose múltipla.

De acordo com a informação divulgada pela UTAP, estes contratos haviam sido celebrados anteriormente entre a ARS Norte e a Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Braga, em 2013-2015 no caso VIH/SIDA e em 2014-2015 no caso da esclerose múltipla, numa base anual, renovável por acordo expresso entre as partes.

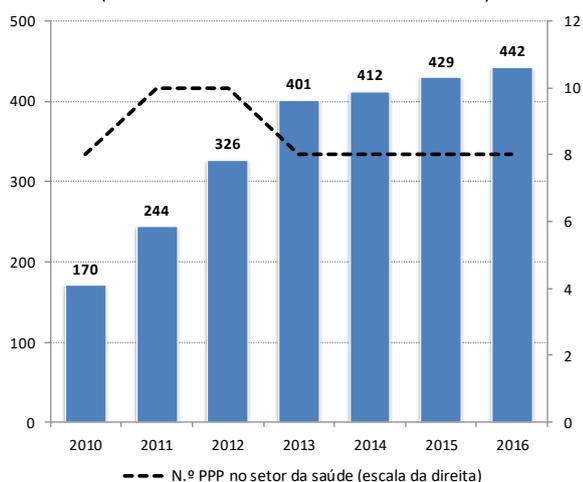
Relativamente a 2016, é referido que o Ministério da Saúde decidiu não proceder à renovação destes protocolos, considerando que a prestação de cuidados de saúde a doentes com VIH/SIDA ou com esclerose múltipla já se encontravam abrangidas “no perfil assistencial do hospital de Braga, nos termos do respetivo contrato de gestão” existente, inclusive quanto à dispensa dos medicamentos para as doenças em causa, encontrando-se previstos os mecanismos de remuneração adequados, entendendo o Ministério da Saúde que não era devida uma prestação financeira autónoma adicional para a prestação destes cuidados de saúde.

32 Face à previsão constante no OE/2016, os encargos suportados com as PPP do setor da saúde em 2016 excederam o valor inicialmente previsto. A execução dos encargos com PPP do setor da saúde registou um desvio desfavorável, situando-se 13,1 M€ acima do previsto no OE/2016, tendo-se registado um grau de execução de 103,7%. Com efeito, o referido crescimento homólogo verificado em 2016 (3,1%) excedeu a previsão para o conjunto do ano implícita ao orçamento, que era de uma redução de 0,7%. Este desvio deveu-se exclusivamente ao desempenho das parcerias com as Entidades Gestoras dos Estabelecimentos (componente clínica), as quais registaram um desvio desfavorável de 4,6 p.p., justificado pelas razões supramencionadas, uma vez que as parcerias com as Entidades Gestoras dos Edifícios registaram uma execução em linha com o previsto. (Ver Tabela 3).

33 As parcerias do setor da saúde têm vindo a registar um aumento sucessivo dos encargos totais, sobretudo devido à entrada em funcionamento de novas unidades hospitalares em regime de PPP. Entre 2010 e 2016 os encargos com PPP do setor da saúde registaram uma tendência crescente, verificando-se uma taxa de crescimento médio anual de 17,2% neste período. Esta evolução encontra-se influenciada pelo início da

atividade de novas unidades hospitalares a operar em regime de PPP (Gráfico 10).

Gráfico 10 – Encargos com as PPP do setor da saúde: 2010-2016
(em milhões de euros e em unidades)



Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2013-2016), UTAP e DGTF.

Setor da Segurança

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

35 Em 2016 registou-se uma redução homóloga dos encargos suportados pelo setor público com a parceria SIRESP. Os encargos suportados pelo setor público com a PPP relativa ao sistema integrado de tecnologia de informação para a Rede de Emergência e Segurança

(SIRESP) ascenderam a 41 M€ em 2016, tendo-se registado uma diminuição de 6,3% em termos homólogos (-3 M€ do que em 2015). Esta redução foi motivada pela entrada em vigor do aditamento ao contrato SIRESP, no qual se estabeleceu uma redução da remuneração por disponibilidade, com efeitos retroagidos a 1 de janeiro de 2015.

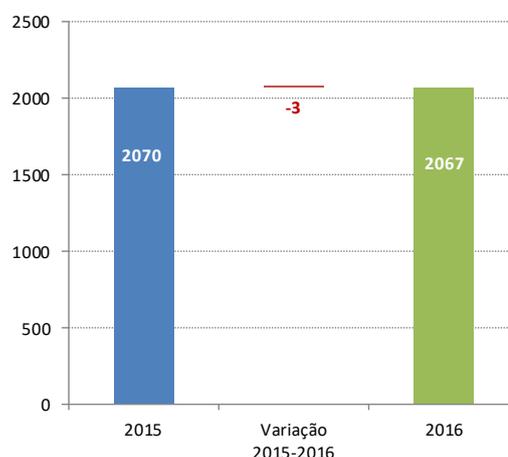
Salienta-se que a redução homóloga teria sido superior caso não se tivesse verificado uma alteração do perfil de pagamentos, motivado pelo processo de disponibilização de verbas. Com efeito, os pagamentos ocorridos em 2015 e em 2016 tiveram subjacentes prazos médios de pagamentos diferentes.

36 Os encargos liquidados em 2016 com a parceria SIRESP situaram-se abaixo da previsão orçamental inscrita no OE/2016. Os encargos efetivamente pagos à concessionária SIRESP, S.A. em 2016 situaram-se cerca de 8 M€ abaixo da previsão constante no OE/2016, tendo-se registado um grau de execução de 84,3%. A justificação apresentada pela UTAP para este desvio reside, sobretudo, a fatores ligados à temporalidade dos pagamentos (i.e. a prazos de pagamento).

Riscos e contingências das PPP

37 No final de 2016, o valor dos pedidos de reposição de equilíbrio financeiro (REF) peticionados pelos parceiros privados mantinha-se num valor idêntico ao registado no final de 2015. De acordo com a informação divulgada pela UTAP, o *stock* de pedidos de Reposição do Equilíbrio Financeiro, efetuados pelos parceiros privados do setor rodoviário (concessionárias e subconcessionárias rodoviárias e contratos de prestação de serviços associados a PPP), ascendeu a 2067 M€ no final de 2016, observando-se uma ligeira diminuição de 2,7 M€, face ao registado no final de 2015 (Gráfico 11 e Tabela 4).

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



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

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

	Milhões de euros					% do PIB				
	2013	2014	2015	2016	Variação 2015/2016	2013	2014	2015	2016	Variação 2015/2016
Total peticionado PPP do setor rodoviário, do qual:	3256	3600	2070	2067	-2,7	1,9	2,1	1,2	1,1	-0,04
Concessões Rodoviárias	2910	3257	1630	1630	0,0	1,7	1,9	0,9	0,9	-0,03
Subconcessões Rodoviárias	345	342	436	436	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	-0,01
Contratos de Prestação de Serviços (associados a PPP)	1,3	1,3	3,5	0,9	-2,7	0,001	0,001	0,002	0,0005	-0,001

Fontes: UTAP, INE e cálculos da UTAO.

38 O pedido de reequilíbrio financeiro com o valor mais significativo, ainda pendente no final de 2016, refere-se à concessão Douro Litoral (Autoestradas do Douro Litoral, S.A.), cujo valor foi inicialmente peticionado em 2013 e ascende a cerca de 1350 M€, o que representa 65,3% do total de 2067 M€ em contingências financeiras existentes nas PPP rodoviárias no final de 2016. Para um maior detalhe sobre o stock de contingências consultar a Tabela 6 em anexo.²⁷

39 No decurso de 2016 foram registados alguns desenvolvimentos na resolução dos litígios existentes com parceiros privados. De acordo com a informação divulgada pela UTAP, referente ao final de 2016, é possível informar que:

- **Túnel do Marão:** em 2012 a concessionária requereu a constituição de Tribunal Arbitral e efetuou um pedido de resolução do contrato de concessão bem como a condenação do concedente à restituição do valor integral das obras por ela realizadas, por enriquecimento sem causa. O Estado decidiu resolver o contrato de concessão do Túnel do Marão, com justa causa, por impossibilidade de execução do mesmo em razão da inexistência de financiamento, através do Despacho n.º 7841-C/2013, de 17 de junho, publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 114, de 17 de junho de 2013. Em 8 de junho de 2015 o Tribunal Arbitral proferiu um acórdão tendo considerado a ação parcialmente procedente ao considerar que não existia responsabilidade de nenhuma das partes na frustração do contrato, verificando-se uma situação de impossibilidade objetiva. Neste sentido

²⁷ Relativamente à concessionária do Douro Litoral há a referir que já em 2017 o tribunal arbitral decidiu julgar parcialmente procedente a ação, condenando o Estado Português a devolver os valores já pagos pela concessionária a título de SIEV e TRIR (cerca de 1 M€), bem como ao pagamento de 42 M€ no 1.º semestre de 2017, seguindo-se uma série de pagamentos semestrais, entre novembro de 2017 e novembro de 2034, cujos montantes variam entre 3,5 M€ e 6,5 M€.

No tocante aos outros pedidos de REF apresentados pela concessionária do Douro Litoral, cujos valores ascendiam a 32,5 M€ e 23,5 M€, foram proferidos acórdãos já no decorrer de 2017. No 1.º caso o tribunal julgou improcedente o pedido de condenação do Estado. No 2.º caso, a decisão do tribunal arbitral, de 10 de fevereiro de 2017, foi no sentido de declarar que "se verificam os pressupostos que determinam a constituição do direito da concessionária à reposição do equilíbrio financeiro, tendo adiado para uma segunda fase a determinação do valor da compensação a pagar pelo Estado.

o Tribunal determinou que o Estado apenas deveria compensar a concessionária pelo valor do edificado recebido, para o que terá de ser aferido qual o valor do enriquecimento do concedente (Estado), cujo montante deverá ser restituído à concessionária, caso venha a ser apurado. Tendo o tribunal considerado que os trabalhos decorreram, por um lado, de um "esforço financeiro" do Estado "a título de pagamento de preço", dado que "pagou uma parte da remuneração acordada relativamente ao troço aberto ao tráfego", e, por outro lado, a título de "financiamento à construção". Assim, o Tribunal Arbitral determinou a abertura de uma "segunda fase (...) do processo arbitral, destinada a apurar a delimitação e liquidação do enriquecimento e dos respetivos danos". A este respeito é de salientar o referido no Relatório e Contas 2015 da IP, S.A., nomeadamente o benefício decorrente da alteração do modelo de construção e exploração do Túnel do Marão, o qual deixou de ser em modelo de PPP para o modelo de gestão direta da IP, S.A..

Na sequência destes factos, em 15 de dezembro de 2015, o Tribunal Arbitral proferiu acórdão de liquidação, tendo quantificado o montante que o Estado deve restituir à concessionária em 46,9 M€, acrescido de juros. O Estado reclamou desta decisão, mas manteve-se a versão final do acórdão de liquidação, a qual foi notificada às partes em 29 de janeiro de 2016. Este valor deverá ser compensado com o valor de juros relativos ao valor da construção pago pelo Estado no final de 2011. De acordo com a informação da UTAP esta compensação resulta num valor líquido de 8 M€, dos quais 3 M€ correspondem à devolução do valor da caução acionada pelo Estado em 2014. Em paralelo, o Estado interpôs recurso para o Tribunal Central Administrativo Sul da decisão tomada pelo Tribunal Arbitral, através da qual se declarou competente para decidir sobre a legalidade do despacho de rescisão do contrato de concessão. Contudo, "o Tribunal Arbitral decidiu prosseguir o processo arbitral e não o suspender na pendência da decisão desse recurso". Por fim, em abril de 2016, a concessionária Autoestrada do Marão, S.A. também interpôs um recurso junto do Tribunal Central Administrativo Sul, em que solicita a nulidade do referido acórdão arbitral, aguardando-se a decisão.

- **Concessão Litoral Centro:** o pedido de indemnização foi efetuado pela concessionária Brisal - Autoestradas de Portugal, S.A. em fevereiro de 2012 e ascendia a 1022 M€, relativo à quebra

de tráfego e à introdução de dois custos não previstos no contrato de concessão: a TRIR e a Taxa SIEV.²⁸ A este respeito foi proferido acórdão pelo Tribunal Arbitral em 15 de abril de 2015, através do qual condenou o Estado a compensar a concessionária pelo decréscimo das receitas no montante de 22,15 M€, relativos ao período julho de 2010 a dezembro de 2014, e de 6,57 M€ anuais até ao termo do contrato de concessão. Além disto o Estado foi condenado a devolver 0,1096 M€ relativos aos pagamentos da TRIR efetuados pela BRISAL, bem como a devolver as quantias que venham a ser pagas a este título até ao termo do contrato de concessão. Relativamente à Taxa SIEV o Estado foi condenado a devolver 0,0104 M€ (10,4 mil euros) de tarifas já pagas e a devolver as que forem pagas no futuro, enquanto não houver prestação efetiva do serviço público. No seu conjunto, estas compensações a pagar pelo Estado poderão ascender a mais de 100 M€.

Na sequência destas decisões, o Estado Português (entidade concedente) considerou que existe nulidade parcial desta decisão arbitral (na parte que o condena ao pagamento de 6,57 M€ por ano até ao final da concessão) tendo interposto, em 12 de junho de 2015, uma ação que visa a declaração de nulidade parcial deste acórdão. A concessionária apresentou a contestação. No final de março de 2016, o Tribunal Central Administrativo Sul negou provimento à ação intentada pelo Estado, tendo o Estado Português apresentado recurso para o Supremo Tribunal Administrativo, que ordenou que o processo baixasse ao Tribunal Central Administrativo Sul *"para que este decidisse se este admitia apelação ou convolação da revista em reclamação"*. Ambos os pedidos foram rejeitados, tendo o Estado apresentado nova reclamação.²⁹

- **Elos – Ligações de Alta Velocidade, S.A.:** Em fevereiro de 2014 foi constituído o tribunal arbitral para avaliação do pedido de indemnização apresentado pela Elos - Ligações de Alta Velocidade, S.A., na sequência da recusa de visto por parte do Tribunal de Contas ao contrato de concessão.³⁰ O montante peticionado ascendia a 169 M€.

Em julho de 2016 foi emitido acórdão pelo tribunal no qual o Estado foi condenado a pagar cerca de 150 M€ à concessionária a título de indemnização. Após esta decisão, o Estado português intentou uma ação de anulação de sentença junto do Tribunal Central Administrativo Sul, e, por outro lado recorreu para o Tribunal Constitucional, não existindo ainda decisão quanto a estes processos.

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

— **Setor ferroviário:**

- i) Regista-se um pedido de reposição do equilíbrio financeiro apresentado em 2012 pela concessionária FERTAGUS (concessão Eixo-Norte/Sul), na sequência do aumento da taxa das infraestruturas rodoviárias, sendo o valor peticionado de 1,5 M€/ano, desde 2012, inclusive; foi criada uma comissão de negociação para análise da fundamentação deste pedido.³¹
- ii) Em 2013 foi apresentado um pedido de indemnização pela ELOS-Ligações de Alta Velocidade, na sequência da recusa de visto pelo Tribunal de Contas aos contratos com a Infraestruturas de Portugal relacionados com contrato de concessão do projeto, construção, financiamento, manutenção e disponibilização de infraestruturas ferroviárias no troço Poceirão-Caia e do projeto, construção, financiamento, manutenção, disponibilização e exploração da Estação de Évora. O valor da indemnização solicitado pela concessionária ascende a cerca de 169 M€. Em fevereiro de 2014 foi constituído o Tribunal Arbitral para avaliar este pedido de indemnização. Em julho de 2016 foi emitido o acórdão condenando o Estado Português a pagar uma indemnização de cerca de 150 M€. Na sequência desta decisão o Estado Português intentou uma ação de anulação de sentença junto do Tribunal Central Administrativo Sul, e, recorreu para o Tribunal Constitucional, *"no qual se encontra ainda pendente uma reclamação para a Conferência desse tribunal quanto a um dos fundamentos do recurso, não existindo ainda decisão quanto a estes processos"*.

²⁸ TRIR: Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias; SIEV: Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A..

²⁹ Já no decorrer de 2017 foi conhecida a decisão de rejeição deste pedido pelo Tribunal Central Administrativo Sul, encontrando-se pendente a reclamação para o Presidente do Supremo Tribunal Administrativo da não admissão da apelação.

³⁰ O contrato de concessão visava o projeto, construção, financiamento, manutenção e disponibilização de infraestruturas ferroviárias no troço Poceirão-Caia e ainda o projeto, construção, financiamento, manutenção, disponibilização e exploração da estação de Évora.

³¹ Despacho n.º 15985/2013, de 15 de novembro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 239, de 10 de dezembro de 2013.

— **Setor da saúde:**

- i) Em 2015 foi efetuado um pedido de REF pela Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Loures, de cerca de 3 M€, relativo à formação de médicos internos.³²
- ii) No final de 2016, a Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Braga apresentou um pedido de reequilíbrio financeiro relacionado com a decisão do Ministério da Saúde de não renovação dos protocolos adicionais ao contrato de gestão, destinados a financiar as prestações de saúde no âmbito do VIH/SIDA e da esclerose múltipla. Foi solicitado o início do processo de arbitragem, contudo, não é conhecido o valor peticionado.

— **Setor da segurança:**

- i) No final de 2016 continua a registar-se a existência de quatro pedidos de reposição do equilíbrio financeiro, relacionados com alegados atrasos na montagem da rede SIRESP ou com encargos adicionais incorridos pela concessionária para que o prazo definido contratualmente não fosse incumprido. De acordo com a informação disponibilizada pela UTAP, o impacto orçamental destes pedidos não é quantificável.

³² Já no decorrer de 2017 foi proferida decisão pelo tribunal arbitral no sentido de não provimento integral da pretensão do parceiro privado.

Tabela 5 – Execução dos encargos líquidos por setor e por PPP em 2016

(em milhões de euros, em percentagem e em pontos percentuais)

Setor / PPP	Execução Janeiro-Dezembro					OE 2016	Grau de Execução 2016
	2015	2016	Variação homóloga		Contributo para Tvh (p.p.)		
			M€	Tvh %			
Total do Setor Rodoviário	1040	1211	171	16,4	11,2	1206	100,4
Concessão Travessia do Tejo	0	-0,1	0	-128,8	0,0	-0,03	256,0
Concessão Norte	54	67	13	23,7	0,8	71	93,7
Concessão Oeste	1	30	29	5011,2	1,9	0,1	21456,3
Concessão Brisa	-3	-2	1	-27,9	0,1	-4	45,7
Concessão Litoral Centro	38	8	-29	n.a.	-1,9	7	125,4
Concessão Beira Interior	95	149	54	56,8	3,6	150	99,8
Concessão Costa de Prata	30	35	4	14,4	0,3	33	105,6
Concessão Algarve	6	18	12	191,0	0,8	24	78,1
Concessão Interior Norte	113	75	-38	-33,5	-2,5	76	99,4
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	66	99	34	51,4	2,2	102	97,4
Concessão Norte Litoral	20	32	12	60,5	0,8	35	92,0
Concessão Grande Porto	74	75	1	1,8	0,1	73	102,2
Concessão Grande Lisboa	21	24	3	13,4	0,2	25	95,9
Concessão Douro Litoral	0	0	-	-	-	0	-
Subconcessão Transmontana	61	76	15	24,9	1,0	79	96,6
Subconcessão Douro Interior	101	100	-1	-1,4	-0,1	100	99,4
Subconcessão Baixo Alentejo	0	73	73	n.a.	4,8	76	95,8
Subconcessão Baixo Tejo	78	79	1	1,2	0,1	77	102,7
Subconcessão Algarve Litoral	0	18	18	n.a.	1,2	22	81,8
Subconcessão Litoral Oeste	155	140	-16	-10,1	-1,0	140	99,8
Subconcessão Pinhal Interior	93	134	41	n.a.	2,7	140	95,7
Túnel do Marão	56	-0,1	-56	n.a.	-3,7	0,3	-41,2
Outros ¹	-20	-19	0	n.a.	0,0	-19	101,9
Ferroviário	8	8	0	0,1	0,0	9	99,5
Concessão Metro Sul do Tejo	8,5	8,5	0	0,1	0,0	8,5	99,5
Concessão Transporte Ferroviário Eixo Norte/Sul	0	0	0	n.a.	0,0	0	n.a.
Concessão AVF PP2 (Lisboa-Poceirão)	0	0	0	n.a.	0,0	0	n.a.
Saúde	429	442	13	3,0	0,8	426	103,7
Hospital de Braga - Gestão do Estabelecimento	141	142	1	0,8	0,1	146	97,6
Hospital de Braga - Gestão do Edifício	28	28	0	0,0	0,0	28	99,7
Hospital de Cascais - Gestão do Estabelecimento	68	69	1	1,7	0,1	65	107,2
Hospital de Cascais - Gestão do Edifício	9	9	0	-3,1	0,0	8	104,1
Hospital de Loures - Gestão do Estabelecimento	85	92	7	8,2	0,5	81	113,6
Hospital de Loures - Gestão do Edifício	14	14	0	-0,1	0,0	14	98,4
Hospital de Vila Franca de Xira - Gestão do Estabelecimento	55	61	6	11,0	0,4	57	106,5
Hospital de Vila Franca de Xira - Gestão do Edifício	29	27	-2	-6,8	-0,1	27	99,0
Centro de Atendimento do SNS	0	0	0	n.a.	0,0	0	n.a.
Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul	1	0,3	0	n.a.	0,0	0	n.a.
Segurança (SIRESP)	44	41	-3	-6,3	-0,2	49	84,3
Total	1522	1703	181	11,9	11,9	1690	100,8

Fonte: Ministério das Finanças (OE/2016, CGE/2016), UTAP, DGTf e ACSS. | Nota 1: inclui receitas ou encargos diretos da empresa Infraestruturas de Portugal (Taxas de gestão, troços da A21 e A23 e Quiosques/Easytoll).

Tabela 6 – Contingências das PPP em 31 de dezembro de 2016
(em milhões de euros)

Setor / PPP	Ano	Tipo de pedido	Evento gerador do pedido	Valor do pedido M€	Ponto de situação
Concessões Rodoviárias				1 630	
Concessão Douro Litoral (AEDL)	2013	Reposição do equilíbrio financeiro	Eventos ligados à fase de construção.	23,5	O Tribunal Arbitral foi constituído no final de Março de 2014; A ata de instalação foi assinada no final de Agosto de 2014. Foi concluída a prova pericial de engenharia em novembro de 2015; Apresentadas alegações de facto e de direito; A fase processual seguinte é o Acórdão final.
Concessão Douro Litoral (AEDL)	2013	Reposição do equilíbrio financeiro	Custos acrescidos na fase de construção.	32,5	O Tribunal Arbitral foi constituído no final de Março de 2014; A ata de instalação foi assinada no final de Agosto de 2014; Foi concluída a prova pericial de engenharia em novembro de 2015; Apresentadas alegações de facto e de direito; A fase processual seguinte é o Acórdão final.
Concessão Douro Litoral (AEDL)	2013	Reposição do equilíbrio financeiro	TRIR (Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias), SIEV-Sistema Identificação Electrónica de Veículos, S.A. e suspensão da subconcessão AE do Centro.	1 350	O julgamento foi concluído em maio de 2016. Foi decidida a matéria de facto por Acórdão de setembro de 2016 e apresentadas as alegações e contra-alegações de direito pelas partes.
Concessão Douro Litoral (AEDL)	2012	Reposição do equilíbrio financeiro	Rejeição liminar de traçado alternativo para a A32.	124	Rejeitado. Foi efetuada participação à Autoridade da Concorrência. Aguarda-se eventual processo de arbitragem.
Concessão Lusoponte (LUSOPONTE)	2012	Pré-contencioso	Alterações às taxas de IRC (2010 e 2012).	100	Anunciado. Aguarda-se a eventual fase pré-contenciosa.
Subconcessões Rodoviárias				436	
Subconcessão Transmontana (AE XXI)	2011	Reposição do equilíbrio financeiro	Atrasos na obtenção de visto.	52	A subconcessionária renunciou ao pedido, por acordo.
Subconcessão Baixo Tejo (AEBT)	2012	Reposição do equilíbrio financeiro	Alterações legislativas específicas: Decreto-Lei n.º 112/2009 de 18 de maio; Portaria n.º 314-B/2010 de 14 de junho; Decreto-Lei n.º 111/2009 de 18 de maio.	155	O processo de arbitragem foi suspenso, no quadro do processo negocial em curso. O tribunal arbitral deferiu o pedido de suspensão até 30 de junho de 2017.
Subconcessão Litoral Oeste (AELO)	2012	Reposição do equilíbrio financeiro	Alterações legislativas específicas: Decreto-Lei n.º 112/2009 de 18 de maio; Portaria n.º 314-B/2010 de 14 de junho; Decreto-Lei n.º 111/2009 de 18 de maio.	85	O processo de arbitragem foi suspenso, no quadro do processo negocial em curso. O tribunal arbitral deferiu o pedido de suspensão até 31 de março de 2017.
Subconcessão Litoral Oeste (AELO)	2013	Impugnação de multa	A Infraestruturas de Portugal propôs a aplicação da multa contratual.	0,06	Encontra-se em curso a Ação de impugnação de multa. Aguarda-se decisão do tribunal judicial.
Subconcessão Pinhal Interior (ASCENDI PI)	2013	Reposição do equilíbrio financeiro	Alterações legislativas específicas: Lei n.º 46/2010 de 7 de setembro; Lei n.º 55-A/2010 de 31 de dezembro; Lei n.º 64-B/2011 de 31 de dezembro.	43	Foi efetuada a análise do pedido pela Infraestruturas de Portugal. Aguarda decisão da Infraestruturas de Portugal ou resolução no quadro do processo negocial em curso.
Subconcessão Pinhal Interior (ASCENDI PI)	2011	Reposição do equilíbrio financeiro	Vestígios arqueológicos - Sr.ª da Alegria	2,3	Valor acordado junto da Subconcessionária.
Subconcessão Pinhal Interior (ASCENDI PI)	2015	Reposição do equilíbrio financeiro	Vestígios arqueológicos - Nó do Peral	1,6	Valor acordado junto da Subconcessionária.
Subconcessão Pinhal Interior (ASCENDI PI)	2015	Reposição do equilíbrio financeiro	Construção do Nó do Peral, Alvaiázere e Almalaguês	13	Valor acordado junto da Subconcessionária.
Subconcessão Litoral Oeste (AELO)	2015	Reposição do equilíbrio financeiro	Alterações ao projeto; perturbações de natureza ambiental; condições geológicas e geotécnicas anormais e imprevisíveis; achados arqueológicos; atrasos no planeamento por dificuldades insuperáveis e expropriações.	84	O processo de arbitragem foi suspenso, no quadro do processo negocial em curso. O tribunal arbitral deferiu o pedido de suspensão até 31 de março de 2017.

Setor / PPP	Ano	Tipo de pedido	Evento gerador do pedido	Valor pedido M€	Ponto de situação
Contratos de Prestação de Serviços Associados a Parcerias Público-Privadas				0,89	
Concessão Costa de Prata e Concessão Grande Porto (ASCENDI O&M)	2012	Reposição do equilíbrio financeiro	Alterações legais resultantes da não aprovação do DEM obrigatório.	0,6	O processo encontra-se em análise.
Concessão Norte Litoral	2013	Reposição do equilíbrio financeiro	Alterações legislativas específicas: a) Portaria n.º 135-A/2011 de 4 de abril; b) Portaria n.º 41/2012 de 10 de fevereiro; c) Despachos SEOPTC de 28 de dezembro de 2012, 29 de janeiro de 2013 e 12 de fevereiro de 2013.	0,3	Reiterou-se o não reconhecimento da existência de custos incrementais junto da Vialivre decorrentes destas alterações legislativas específicas, uma vez que a faturação subjacente ao contrato não foi impactada, não se verificando custos incrementais para a operadora.
Concessão Norte Litoral	-	Reposição do equilíbrio financeiro	Alteração legislativa de carácter específico: Alteração da Lei n.º 25/2006 de 30 de Junho, decorrente da Lei que aprovou o OE/2011, Lei n.º 55-A/2010, de 31 de dezembro.	-	A Infraestruturas de Portugal aceitou a elegibilidade das despesas apresentadas, que serão ou não aprovadas caso a caso.
Concessão Norte Litoral	2014	Reposição do equilíbrio financeiro	Alteração legislativa de carácter específico: Alteração da Lei n.º 25/2006 de 30 de Junho, materializadas aquando da aprovação da Lei n.º 64-B/2011, de 30 de outubro.	-	A Infraestruturas de Portugal aceitou a elegibilidade das despesas apresentadas, que serão ou não aprovadas caso a caso.
Total peticionado relativo a PPP do setor rodoviário				2 067	

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