

Na presente nota técnica procede-se à análise da execução orçamental dos fluxos financeiros do setor público com as Parcerias Público-Privadas (PPP) até agosto de 2016. Esta análise insere-se no âmbito das competências atribuídas à Unidade Técnica de Apoio Orçamental (UTAO) em matéria de acompanhamento das PPP e tem por base a informação disponibilizada pela Direção-Geral do Orçamento no âmbito da execução orçamental mensal, nomeadamente nos setores rodoviário e da saúde. Adicionalmente, foram utilizadas as publicações da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP) relativamente à execução do 1.º trimestre de 2016, a qual abrange um conjunto mais alargado de parcerias, incluindo as dos setores da segurança e ferroviário.

Execução orçamental das Parcerias Público-Privadas até agosto de 2016

1 Nesta secção analisa-se a execução orçamental relativa a PPP até agosto de 2016, tendo por base o reporte à Direção-Geral do Orçamento da execução orçamental da empresa Infraestruturas de Portugal, S.A., no que se refere às parcerias rodoviárias, e da Administração Central do Sistema de Saúde, IP. (ACSS), no que se refere às parcerias na área da saúde.

2 No período janeiro a agosto de 2016 os encargos líquidos contabilizados pela Infraestruturas de Portugal, S.A. em Parcerias Público-Privadas ascenderam a 963 M€, verificando-se um crescimento face ao período homólogo. Os encargos líquidos suportados pela Infraestruturas de Portugal, S.A. com PPP ascenderam a 963 M€ nos primeiros oito meses de 2016, tendo-se registado um crescimento homólogo de 204 M€ (26,8%) (Tabela 1 e Tabela 3). O nível de receita obtido com portagens foi idêntico ao registado no período homólogo, pese embora esteja previsto para o conjunto do ano um aumento homólogo de 34 M€ (+11,7%). No que se refere aos encargos brutos com as parcerias, o montante pago pela Infraestruturas de Portugal, S.A. até agosto ascendeu a 1174 M€, registando-se um aumento de 199 M€ face ao verificado nos primeiros oito meses de 2015, ainda assim, o aumento ocorrido (+20,4%) situa-se abaixo do previsto para o conjunto do ano 2016 (+27,9%), tendo o grau de execução dos encargos brutos atingido 70,8%, um nível que se situa acima do duodécimo de referência mas abaixo do grau de execução observado no mesmo período de 2015 (75,2%).

3 No período em análise, a Infraestruturas de Portugal, S.A. procedeu a alterações à dotação orçamental inicial para os encargos com parcerias. No âmbito do OE/2016, a dotação orçamental prevista para a despesa com parcerias (concessões) foi de 1659 M€. Em julho de 2016 esta dotação orçamental foi alterada para 1823 M€, um aumento de 164 M€ face à dotação inicial, o qual estará relacionado com o pagamento da empresa Infraestruturas de Portugal à Autoestradas Transmontana. De acordo com esclarecimento da DGO, o reforço da dotação orçamental de despesa com concessões teve como contrapartida um crédito especial associado à receita cobrada em contribuição de serviço rodoviário no âmbito do orçamento transitório de 2016.^{1,2}

¹ De referir que em dezembro de 2015 a empresa Infraestruturas de Portugal recebeu um montante proveniente da União Europeia para financiar o pagamento à Autoestradas Transmontana.

Tabela 1 – Execução orçamental das PPP rodoviárias até agosto 2016 (em milhões de euros e em percentagem)

Infraestruturas de Portugal, S.A. "Medida PPP"	Execução: janeiro-agosto				Referenciais Anuais				Grau de execução 2016
	2015	2016	Var. homóloga		CGE 2015	OE 2016	Var. homóloga		
			M€	Tvh %			M€	Tvh %	
Parcerias Público Privadas									
(+) Receita de Portagens	225	225	0,2	0,1	294	328	34	11,7	68,6
(-) Despesa com concessões	976	1174	199	20,4	1297	1659	362	27,9	70,8
(-) Encargos de cobrança de receitas	9	14	5	54,6	7	24	17	244,2	59,0
Encargos Líquidos com PPP	760	963	204	26,8	1010	1355	345	34,2	71,1

Por memória:

Contribuição do serviço rodoviário afeta a PPP	251	344	93,1	37,2	402	421	19,3	4,8	81,6
--	-----	-----	------	------	-----	-----	------	-----	------

Fontes: Sistemas aplicacionais da DGO e cálculos da UTAO. | Notas: Esta informação refere-se à execução orçamental da componente "Parcerias Público-Privadas" da Infraestruturas de Portugal, S.A.. As restantes componentes desta EPR, que completam a sua execução orçamental, são a "Rodoviária" e a "Ferroviária". | Apresenta-se "por memória" a execução orçamental da Contribuição para o Serviço Rodoviário afeta à componente PPP, a qual representa a maior proporção de entre as três medidas referidas.

4 No âmbito da execução financeira na área da Saúde, a informação divulgada pela ACSS indica que, até agosto, foram executados 251,5 M€ de despesa com parcerias público-privadas, o que representa um grau de execução de 56,2% face aos 447,9 M€ previstos para o conjunto do ano (Tabela 2). Quando comparado com o período homólogo, a execução até agosto de 2016 aumentou 1,8% ou, em termos nominais, 4,4 M€. Para o ano completo está previsto um aumento dos encargos de 2,3%.

Tabela 2 – Execução orçamental das PPP da saúde até agosto 2016 (em milhões de euros e em percentagem)

Setor	janeiro-agosto				Referenciais Anuais				Grau de execução	
	2015	2016	Var. homóloga		2015	OE 2016	Var. homóloga		2015	2016
			M€	%			M€	%		
Saúde	247	252	4	1,8	438	448	10	2,3	56,4	56,2

Fontes: DGO e cálculos da UTAO. | Notas: Esta informação refere-se à execução orçamental da Administração Central do Sistema de Saúde, IP. (ACSS).

² Em agosto de 2016 a dotação desta rubrica novamente alterada, desta vez reduzida em cerca de 37 M€ para 1786 M€, por contrapartida do reforço da dotação orçamental prevista para a despesa com "conservação de bens" integrada na "medida rodoviária" da empresa Infraestruturas de Portugal, IP.

5 Na análise que se segue, a qual tem por base informação da UTAP, considera-se um universo total de 32 parcerias, distribuídas por quatro setores de atividade, não se registando qualquer alteração face ao trimestre anterior: (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 6, apresentada em anexo. O setor rodoviário é o predominante no universo das PPP, destacando-se dos demais setores, nomeadamente em termos do investimento acumulado (93% do total) e dos encargos líquidos suportados até ao final do 1.º trimestre de 2016 (78% do total).³⁻⁴

6 No 1.º trimestre de 2016 os encargos líquidos com PPP ascenderam a 469 M€ verificando-se um crescimento face ao período homólogo. Os encargos líquidos suportados com PPP ascenderam a 469 M€ no 1.º trimestre de 2016, tendo-se registado um aumento homólogo de 24 M€ (+5,3%), sobretudo devido ao contributo das PPP do setor rodoviário, cujos encargos líquidos subiram 28 M€ (+8,3%) face verificado no 1.º trimestre de 2015 (Tabela 3). O aumento homólogo dos encargos líquidos com as parcerias rodoviárias decorreu sobretudo dos pagamentos efetuados às subconcessionárias, cujos encargos brutos cresceram 46 M€ em termos homólogos (+38,3%), em virtude de os pagamentos "por disponibilidade" e "por serviço" à subconcessionária do Pinhal Interior se terem iniciado no segundo trimestre de 2015, em linha com o previsto e programado contratualmente, gerando um "efeito de base". Cumpre referir que no 1.º trimestre de 2016 os encargos líquidos com a subconcessão Pinhal Interior ascenderam a cerca de 44 M€, enquanto no período homólogo de 2015 esta subconcessão registou um proveito para o setor público de cerca de 2 M€.⁵ Assim, caso se excluísse da análise o impacto decorrente dos referidos encargos líquidos suportados com esta subconcessionária no 1.º trimestre de 2016, ter-se-ia registado uma redução homóloga de 20 M€ (-4,5%) nos encargos líquidos totais com PPP e uma diminuição de 16 M€ (-4,6%) nos encargos líquidos com as parcerias rodoviárias. Relativamente aos restantes setores, os encargos com as parcerias do setor da saúde e da segurança diminuíram em termos homólogos -3,7% e -9,1%, respetivamente, situando-se o seu grau de execução abaixo do duodécimo respetivo. O volume de encargos suportados com as parcerias do setor ferroviário encontram-se em linha com o verificado no período homólogo.⁶

³ Os contratos de concessão do Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul (CMFRS) e do Centro de Atendimento do Serviço Nacional de Saúde (CA-SNS), terminaram em novembro de 2013 e em abril de 2014, respetivamente; não tendo sido contratadas novas PPP.

⁴ 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., assim como a Concessão Douro Litoral, a Concessão Litoral Centro e a Concessão Oeste, as quais por seu turno não foram incluídas no atual processo de renegociação.

⁵ Relativamente aos pagamentos às subconcessionárias rodoviárias, registou-se em 2015 o início dos pagamentos "por disponibilidade" e "por serviço" à subconcessionária do Pinhal Interior.

⁶ De acordo com modelo de remuneração da concessionária MST os pagamentos devidos pelo Estado decorrem dos desvios verificados entre o tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão.

A UTAP foi criada em 2012, incumbindo-lhe, entre outras matérias, o registo dos encargos financeiros estimados e assumidos pelo setor público com as PPP. A UTAP é uma entidade com autonomia administrativa que depende diretamente do membro do Governo responsável pela área das finanças, tendo sido criada através do Decreto-Lei n.º 111/2012 de 23 de maio. Em matéria de acompanhamento económico e financeiro das parcerias e apoio técnico ao Governo, incumbe à UTAP proceder ao registo dos encargos financeiros estimados e assumidos pelo setor público, bem como acompanhar a situação e a evolução de cada um dos contratos.

A UTAP deve elaborar um relatório trimestral sobre a situação dos encargos com PPP até ao dia 20 do mês subsequente a cada trimestre.

No âmbito do acompanhamento das matérias económicas e financeiras das parcerias, a UTAP deve elaborar um relatório trimestral "sobre a situação dos encargos estimados e assumidos pelo setor público, complementado pelos elementos que julgue relevantes relacionados com os contratos e processos em execução".⁷ Este relatório deve ser apresentado ao membro do Governo responsável pela área das finanças até ao dia 20 do mês subsequente a cada trimestre.

Os relatórios trimestrais referidos no parágrafo 0 são de publicação obrigatória no sítio da UTAP, depois de aprovados pelo membro do Governo responsável pela área das finanças. Há um conjunto de informação relevante cuja publicação no sítio da UTAP é de carácter obrigatório, onde se incluem especificamente os relatórios trimestrais mencionados no parágrafo 0, depois de aprovados pelo membro do Governo responsável pela área das finanças.

A publicação dos relatórios trimestrais referidos nos parágrafos anteriores tem apresentado desfasamentos temporais face ao período de referência, colocando em causa a tempestividade e a pertinência da informação publicada. Com efeito, as publicações dos boletins trimestrais (e do boletim anual) referidos têm sido feitas com um desfasamento temporal face ao limite previsto para a apresentação dos respetivos relatórios pela UTAP (vigésimo dia do mês subsequente a cada trimestre). A título de exemplificativo as mais recentes publicações foram as seguintes: i) o Boletim Anual das PPP – 2015 | Boletim Trimestral PPP – 4.º Trimestre 2015 foi publicado a 30 de maio de 2016 no sítio oficial da UTAP;⁸ e, ii) o Boletim Trimestral PPP – 1.º Trimestre 2016 foi publicado a 24 de agosto de 2016 no sítio oficial da UTAP. A publicação destes relatórios mais atempadamente, ao vigésimo dia do mês seguinte ao trimestre de referência, contribuiria para uma maior transparência e para uma fiscalização mais eficaz do setor das PPP.

7 A comparação homóloga da execução dos encargos encontra-se afetada por fatores que condicionam a sua comparabilidade, em particular no setor rodoviário e no setor da saúde. Salienta-se que, no caso do setor rodoviário e no setor da saúde, as comparações homólogas encontram-se particularmente influenciadas por um conjunto de eventos que prejudicam a sua comparabilidade homóloga, sendo os mesmos explicitados detalhadamente nos parágrafos 9 e 21 infra. No caso do setor rodoviário os principais fatores que afetam a comparabilidade homóloga prendem-se com: i) o

⁷ Cf. Decreto-Lei n.º 111/2012 de 23 de maio.

⁸ Em 70 de junho de 2016, a UTAP procedeu à republicação integral do Boletim das PPP referente ao quarto trimestre e anual de 2015, na sequência da correção da informação reportada pela Infraestruturas de Portugal, relativamente aos encargos suportados com a execução do empreendimento do Túnel do Marão durante o exercício de 2015. A este respeito foi elaborada também uma errata, na qual foram explicadas as alterações introduzidas ao referido Boletim. No essencial, essas alterações decorrem de uma redução dos encargos líquidos suportados pela Infraestruturas de Portugal com a construção do Túnel do Marão, dos 131,9 M€ reportados anteriormente, para cerca de 56,2 M€ agora reportados. A diferença entre os mencionados valores foi justificada pelo facto de nessa data, e de acordo com a nova informação prestada pela Infraestruturas de Portugal à UTAP, se ter considerado o valor dos fundos comunitários recebidos pela Infraestruturas de Portugal para efeitos de cofinanciamento da referida obra, no valor de 75,7 M€, como dedução ao valor do referido investimento realizado.

início, no decorrer do 2.º trimestre de 2015, dos pagamentos "por disponibilidade" à subconcessão Pinhal Interior; e, ii) os pagamentos por conta da remuneração "por disponibilidade" efetuados à generalidade das concessões rodoviárias, sob a forma de retenção de receitas de portagem, na sequência da entrada em vigor, no final de 2015, dos contratos de concessão alterados.

8 Em termos globais, os encargos líquidos suportados no 1.º trimestre de 2016 registaram um grau de execução superior ao duodécimo respetivo. O aumento homólogo dos encargos líquidos totais com PPP, no 1.º trimestre de 2016, sobretudo ao nível das parcerias rodoviárias, contribuiu para que se tivesse registado um grau de execução global de 27,8%, superior ao duodécimo correspondente à execução de um trimestre (25%). Em termos nominais, o volume de encargos líquidos que excedem o duodécimo de referência ascendeu a 47 M€, salientando-se que este diferencial de execução (+2,8 p.p.) decorreu sobretudo da execução dos encargos brutos com as PPP rodoviárias que ficaram 58 M€ acima do duodécimo respetivo, e, das respetivas receitas com portagens, que se situaram 7 M€ abaixo deste referencial. Em particular, é também de referir que para este resultado contribuiu decisivamente o grau de execução dos encargos líquidos das concessões rodoviárias, que ascendeu em 33,6%, uma vez que os encargos líquidos com as subconcessões rodoviárias registaram um grau de execução de 26%. Em sentido inverso, as parcerias dos setores da saúde e da segurança registaram graus de execução dos encargos líquidos abaixo do duodécimo de referência, 21,1% e 20,9%, respetivamente. O setor ferroviário registou um nível de encargos ligeiramente acima do duodécimo respetivo, representando contudo um contributo diminuto face ao volume total de encargos líquidos. (Tabela 3).

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

Setor	Execução janeiro-março				OE 2016	Grau de execução 2016
	2015	2016	Variação homóloga			
			M€	Tvh %		
Rodoviário	338	367	28	8,3	1206	30,4
Encargos brutos	415	442	27	6,5	1537	28,8
Receitas	77	75	-1	-1,9	330	22,8
Ferrovário	2	2	0	0,5	9	26,7
Saúde	93	90	-3	-3,7	426	21,1
Segurança	11	10	-1	-9,1	49	20,9
Total	445	469	24	5,3	1690	27,8

<i>Por memória (encargos líquidos)</i>						
Rodoviário	338	367	28	8,3	1206	30,4
Concessões	214	199	-15	-7,1	591	33,6
Subconcessões	119	165	46	38,3	634	26,0
Outros	5	3	-2	-38,9	-19	-17,3

Fontes: Ministério das Finanças (OE/2016), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: As previsões apresentadas para o ano 2016 incorporam os ajustamentos de tarifas e de encargos decorrentes do processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias atualmente em curso. Contudo, a materialização das respetivas poupanças apenas é considerada efetiva após ter sido obtido o acordo das entidades concessionárias, das entidades financiadoras e da apreciação do Tribunal de Contas. | Os valores da previsão orçamental para 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 (Túnel do Marão, Taxas de Gestão, troço da A23 e A21 e quiosques/EASYTOLL).

9 Os encargos líquidos com as PPP rodoviárias registaram um aumento homólogo no 1.º trimestre de 2016. Os encargos líquidos com as parcerias rodoviárias ascenderam a 367 M€ no 1.º trimestre de 2016, registando-se um acréscimo de 28 M€ em termos homólogos, o que representa um aumento de 8,3% (+6,5% em termos brutos). A subida homóloga dos encargos com as parcerias rodoviárias deveu-se sobretudo à combinação de dois elementos, por um lado ao aumento dos encargos brutos, verificado sobretudo com as subconcessões rodoviárias, em cerca de 42 M€ e por outro lado à redução das receitas de portagem recebidas pela Infraestruturas de Portugal, S.A., em cerca de -1,9%. Em particular, o aumento dos encargos brutos com as parcerias rodoviárias deveu-se aos seguintes fatores:

- **Ao aumento dos pagamentos às subconcessionárias:** o início dos pagamentos "por disponibilidade" e "por serviço" relativos à subconcessionária do Pinhal Interior ocorreu no segundo trimestre de 2015. No 1.º trimestre de 2016 os encargos brutos suportados pelo setor público com a subconcessão Pinhal Interior ascenderam a 46 M€ (44 M€ em termos de encargos líquidos), cujo pagamento não encontra paralelo no 1.º trimestre de 2015, gerando um "efeito de base" que justifica grande parte do aumento dos pagamentos "por disponibilidade" registado ao nível das subconcessões. Em sentido contrário, saliente-se que, nesta data, ainda não tinham sido iniciados os pagamentos às subconcessionárias do Baixo Alentejo e Algarve Litoral.
 - **Pagamentos parciais vs pagamentos pela totalidade:** os pagamentos "por disponibilidade" efetuados no 1.º trimestre de 2015 às subconcessionárias do Baixo Tejo e do Litoral Oeste corresponderam apenas a pagamentos parciais, contrariamente aos pagamentos efetuado no 1.º trimestre de 2016, em que foram pagos na totalidade;
 - **Retenção de receitas líquidas de portagem:** Ao impacto da retenção de receitas líquidas de portagem, efetuado pela primeira vez no 1.º trimestre de 2016, que abrangeu a generalidade das concessionárias, na sequência da entrada em vigor, no final de 2015, dos respetivos contratos de concessão alterados. O montante envolvido ascendeu a 36 M€, tendo sido contabilizado pela Infraestruturas de Portugal, S.A., simultaneamente como um encargo e como uma receita de portagem efetivamente recebida;
 - **Aumento das tarifas por disponibilidade:** os pagamentos efetuados pelo setor público não assumem uma distribuição uniforme ao longo dos anos, verificando-se um aumento das tarifas de disponibilidade definidas contratualmente para os anos de 2015 (com reflexo nos pagamentos de reconciliação efetuados no 1.º trimestre de 2016) e 2016, para a generalidade das parcerias rodoviárias.
- Em sentido contrário, isto é, contribuindo para atenuar o aumento dos encargos brutos, é de referir a redução homóloga nos encargos suportados com a concessão Beira Interior, de 62,7 M€ no 1.º trimestre de 2015 para 5,5 M€ no 1.º trimestre de 2016. Contudo, salienta-se que esta diminuição encontra-se influenciada pelo impacto dos pagamentos de reconciliação efetuados no 1.º trimestre de cada um dos anos, tendo em conta que, no 1.º trimestre de 2015, o pagamento de reconciliação apurado (relativo a 2014) implicou um

pagamento da Infraestruturas de Portugal, S.A. à concessionária,⁹ e que, no 1.º trimestre de 2016, foi apurado um pagamento de reconciliação de sentido inverso, isto é pago pela Concessionária a favor da Infraestruturas de Portugal, S.A., no valor de 23 M€. ¹⁰ De igual modo, os pagamentos de reconciliação, efetuados no 1.º trimestre de 2016 e relativos a 2015, às subconcessionárias do Douro Interior e da Transmontana foram em montante inferior aos efetuados no período homólogo, devido à redução, entre 2014 e 2015, das tarifas “por disponibilidade” definidas nos contratos de concessão. Por fim, os encargos com o Túnel do Marão suportados no 1.º trimestre de 2016 foram inferiores aos do período homólogo, devido à conclusão de obras que se encontravam curso, e os pagamentos devidos à Concessionária da Lusoponte, S.A. não foram efetuados no decurso do 1.º trimestre, tendo sido protelados para abril de 2016.

Relativamente à redução das receitas de portagem, refira-se o impacto da entrada em vigor do contrato de concessão alterado no âmbito do processo de renegociação, relativo à concessão Beira Interior, no qual se estabeleceu a transferência da titularidade das receitas de portagem para a concessionária. A este respeito refira-se que, no 1.º trimestre de 2015, a receita com portagem desta concessão foi de 7 M€, não se registando qualquer receita em 2016.

10 Os pagamentos “por disponibilidade” representaram a grande maioria dos encargos brutos suportados pelo setor público. Os encargos brutos suportados no 1.º trimestre de 2016 com as parcerias rodoviárias ascenderam a 442 M€ (415 M€ no 1.º trimestre de 2015), dos quais 421 M€ diziam respeito a pagamentos “por disponibilidade” das vias (correspondente a 95,2% do total), e 11 M€ a pagamentos “por serviço” (correspondente a 2,4% do total); acrescem ainda os custos com serviço de cobrança de portagens (7 M€) e os encargos do Túnel do Marão (3 M€).¹¹

11 Os encargos suportados com as subconcessões rodoviárias têm aumentado o seu peso relativo. Face ao total os encargos brutos com PPP rodoviárias, os montantes despendidos no 1.º trimestre de 2016 com as subconcessões rodoviárias representaram 38,4% do total (29,7% no 1.º trimestre de 2015) e 44,9% dos encargos líquidos (35,2% no 1.º trimestre de 2015). 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, em razão do início faseado dos pagamentos às subconcessionárias rodoviárias. A este respeito refira-se que ainda não foram iniciados os pagamentos às Subconcessionárias do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, o que deverá ocorrer ainda em 2016 (Tabela 4).

Tabela 4 – Execução dos Encargos com PPP Rodoviárias
(em milhões de euros e em percentagem)

	Execução janeiro-março				Referenciais Anuais				Grau execução 2016
	2015	2016	Var. homóloga		2015	OE 2016	Var. homóloga		
			M€	Tvh %			M€	Tvh %	
Encargos Líquidos	338	367	28	8,3	1040	1206	166	16,0	30,4
Encargos brutos, dos quais:	415	442	27	6,5	1359	1537	177	13,0	28,8
Pagamentos por disponibilidade	388	421	33	8,4					
Concessões	271	262	-9	-3,5					
Subconcessões	117	159	42	36,0					
Pagamento por serviço	6	11	4	64,3					
Subconcessões	6	11	4	64,3					
Custos com serviço cobrança portagem	11	7	-4	-36,5					
REF/Compensações	4	0	-4	-100,0					
Encargos Túnel do Marão	5	3	-2	-38,9					
Receitas de Portagem	77	75	-1	-1,9	319	330	11	3,5	22,8
Concessões	66	63	-3	-3,9					
Subconcessões	4	5	1	17,3					
Outros*	6	7	0	6,1					
Taxa de cobertura (%)	18,5	17,0	-	-	23,5	21,5	-	-	-
Concessões do Estado (inclui Ex-SCUT)	23,3	23,5							
Subconcessões	3,6	3,0							

Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2015-2016 e OE/2016), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: As previsões apresentadas para o ano 2016 incorporam os ajustamentos de tarifas e de encargos decorrentes do processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias atualmente em curso. Contudo, a materialização das respetivas poupanças apenas é considerada efetiva após ter sido obtido o acordo das entidades concessionárias, das entidades financiadoras e da apreciação do Tribunal de Contas. | Os valores da previsão orçamental para 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 (Túnel do Marão, Taxas de Gestão, troço da A23 e A21 e quiosques/EASYTOLL).

12 Face à previsão inicial para 2016, registaram-se níveis de execução dos encargos superiores ao duodécimo de referência, tanto nos encargos brutos como nos líquidos, e inferiores no que diz respeito às receitas. No 1.º trimestre de 2016 os valores executados em encargos com as PPP rodoviárias situaram-se acima do duodécimo de referência (25%), quer em termos brutos quer em termos líquidos, tendo-se registado um grau de execução de 30,4% e de 28,8% respetivamente (Tabela 4). Em sentido inverso, ao nível das receitas registou-se uma execução abaixo do duodécimo respetivo, tendo-se registado um grau de execução de 22,8%, situando a receita do 1.º trimestre cerca de 7,4 M€ abaixo do que corresponderia ao duodécimo de referência.

13 As concessões rodoviárias registaram um grau de execução superior ao das subconcessões. Constatou-se que, de um modo geral, os maiores graus de execução registaram-se nas concessões com particular destaque para as concessões do Algarve (59,0%), Costa de Prata (54,2%), Norte (50,2%), Norte Litoral (50,2%) e Interior Norte (49,6%) (Gráfico 1). A contribuir para um maior grau de execução dos encargos líquidos das concessões são de referir dois efeitos, cujos impactos se deverão diluir ao longo do ano: i) os pagamentos de reconciliação (relativos a 2015) efetuados pelas concessões, no valor de 234 M€; e, ii) os pagamentos por conta da remuneração anual “por disponibilidade”, efetuados através da retenção de receitas líquidas de portagem (exceto Concessão Beira Interior), no valor de 36 M€. Refira-se que este procedimento de retenção de receitas líquidas de portagem devidas à Infraestruturas de Portugal, S.A., como um pagamento por conta da remuneração anual “por disponibilidade” devida à concessionária, encontra-se previsto nos respetivos contratos de concessão (Algarve, do Interior Norte, da Beira Litoral/Beira Alta, da Grande Lisboa, da Costa de Prata, do Grande Porto, do Norte Litoral e do Norte), com exceção da Concessão Beira Interior, cuja titularidade das

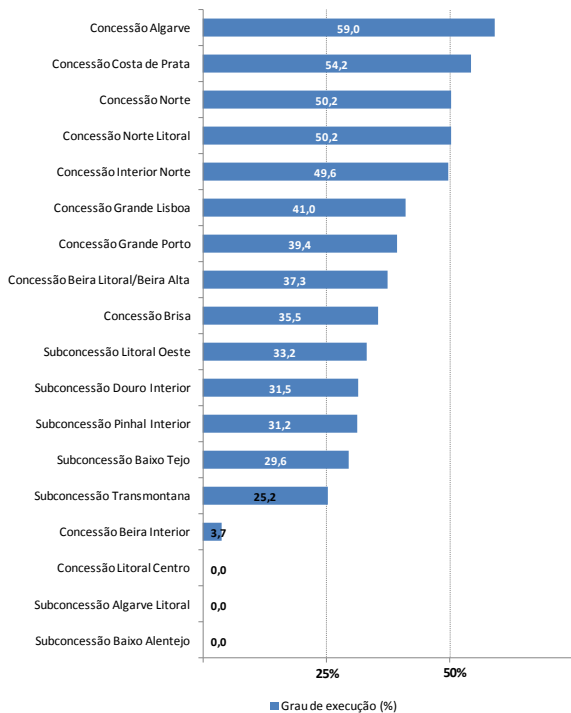
⁹ Desconhece-se o montante do pagamento de reconciliação, relativo ao ano 2014, efetuado pela Infraestruturas de Portugal à Concessionária da Beira Interior, efetuado no 1.º trimestre de 2015.

¹⁰ O acerto de reconciliação, efetuado no 1.º trimestre de 2016, relativo a 2015, teve em conta acetos devidos pela entrada em vigor no final de 2015 do contrato de concessão alterado.

¹¹ Os pagamentos por serviço correspondem a uma remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura rodoviária.

receitas foi transferida para a concessionária. No caso particular da Beira Interior, o reduzido grau de execução dos encargos líquidos (3,7%) deveu-se ao já referido pagamento de regularização, ocorrido no 1.º trimestre de 2016 e relativo a 2015, a favor da Infraestruturas de Portugal, S.A., no valor de 23 M€, no âmbito da entrada em vigor do respetivo contrato de concessão alterado. Por fim, refira-se que ao nível das subconcessões, encontram-se previstos para 2016 o início dos pagamentos às subconcessionárias do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral. Contudo, estes pagamentos não foram iniciados no 1.º trimestre de 2016 (em detalhe na Tabela 6 em anexo).

Gráfico 1 – Grau de execução dos encargos líquidos das PPP rodoviárias no 1.º Trimestre 2016
(em percentagem)

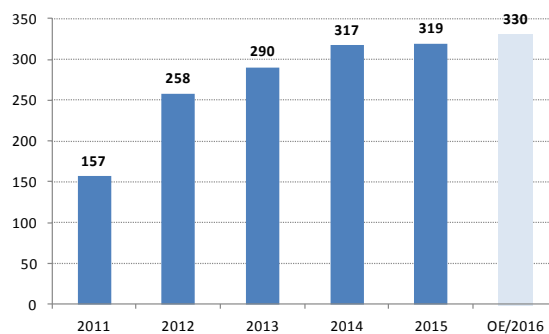


Fontes: Ministério das Finanças (OE/2016), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: O grau de execução é apresentado em percentagem do total previsto para os encargos líquidos no OE/2016.

14 Para o conjunto do ano 2016 encontra-se previsto um novo aumento das receitas de portagens, pese embora se tenha registado um ligeiro decréscimo no 1.º trimestre do ano. A receita obtida no ano de 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, passando esta verba a integrar o novo quadro remuneratório da concessionária. Ainda assim, a previsão orçamental para 2016 dos proveitos obtidos com receita de portagem é de 330 M€, o que representa um aumento de 11 M€ (+3,5%), no conjunto do ano. Contudo, a execução da receita de portagens das parcerias rodoviárias, no 1.º trimestre de 2016, ascendeu a 75 M€, situando-se cerca de 1,5 M€ abaixo do verificado no período homólogo (-1,9%). Refira-se que no 1.º trimestre de 2015 a receita de portagem da Beira Interior ascendeu a 7 M€, o que mais do que justifica a redução homóloga verificada¹² (Gráfico 2).

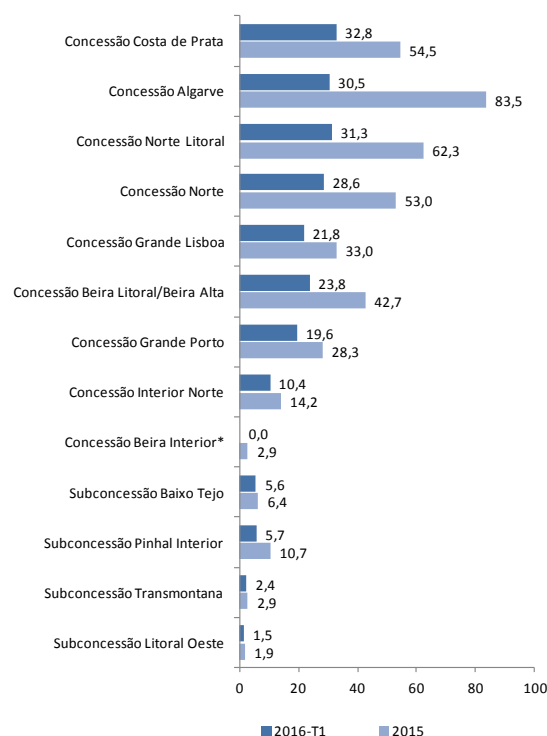
¹² Refira-se que, em 2015 a receita com portagens gerada pelas parcerias rodoviárias ascendeu a 319 M€, evidenciando um ligeiro crescimento face ao ano anterior (+0,7%), mas situando-se aquém da previsão constante no OE/2015.

Gráfico 2 – Receita com portagens: 2011-2016
(em milhões de euros)



Fonte: Ministério das Finanças (CGE/2011-2015, OE/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).

Gráfico 3 – Taxa de cobertura PPP rodoviárias: 2015 e 1.º Trimestre 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. | *Na Concessão Beira Interior a titularidade das receitas de 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 deverá ser nula até ao final do atual contrato de concessão.

15 No 1.º trimestre de 2016 a taxa de cobertura dos encargos brutos pelas receitas diminuiu face ao período homólogo, situando-se abaixo do valor previsto para o conjunto do ano. A taxa de cobertura das subconcessões rodoviárias foi inferior à alcançada pelas concessões rodoviárias. No ano transato registou-se uma ligeira recuperação da taxa de cobertura dos encargos brutos pelas receitas, tendo o conjunto das parcerias rodoviárias registando uma taxa de cobertura de 23,5% (22,9% em 2014). Contudo, e apesar desta recuperação, em 2015 este indicador veio a situar-se muito abaixo da previsão inicial implícita ao OE/2015 (28,8%). Para 2016, as previsões

constantes do Orçamento do Estado têm subjacente uma taxa de cobertura de 21,5%, indicando uma redução de 2,0 p.p. na taxa de cobertura das parcerias rodoviárias, face ao verificado no ano anterior. De acordo com os dados da execução financeira das parcerias rodoviárias do 1.º trimestre de 2016, a taxa de cobertura média (incluindo todas as concessões e subconcessões rodoviárias) foi de 17,0%, um valor mais baixo do que o registado no período homólogo (18,5%) e do que o previsto para o conjunto do ano 2016 (21,5%). Salienta-se a baixa taxa de cobertura registada pelas subconcessões rodoviárias, que se situou em 3,0% no 1.º trimestre de 2016 (3,6% no 1.º trimestre de 2015). Relativamente às concessões, as que apresentaram as maiores taxas de cobertura no 1.º trimestre de 2016, e por conseguinte um menor esforço financeiro para o setor público, foram a da Costa de Prata (taxa de cobertura: 32,8%), Norte Litoral (31,3%), Algarve (30,5%), Norte (28,6%) (Gráfico 3).

Setor Ferroviário

16 Os modelos de remuneração das duas parcerias do setor ferroviário são diversos. O modelo de remuneração da concessionária do Metro Sul do Tejo (Concessão MST) assenta nos seguintes elementos:

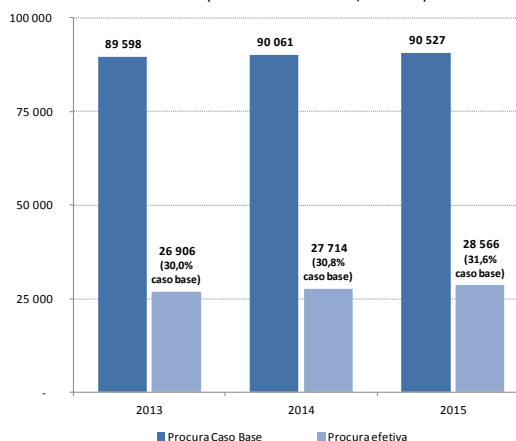
- Receitas cobradas aos utilizadores dos serviços;
- Proveitos publicitários e rendimentos da exploração de áreas comerciais e parques de estacionamento;
- Comparticipações do concedente devidas sempre que o tráfego de passageiros seja inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida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

Relativamente ao modelo de remuneração da concessão Transporte Ferroviário Eixo Norte/Sul (Concessão Eixo-Norte/Sul), concessionada à FERTAGUS, S.A., este baseia-se apenas em receitas comerciais de exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte/Sul, não se encontrando previstos no contrato 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.

17 No setor ferroviário os fluxos financeiros decorrem sobretudo das compensações pagas pelo concedente à concessionária do Metro Sul do Tejo, em resultado do tráfego real de passageiros se manter continuamente inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência. Pese embora o contrato de concessão da MST não contemplar encargos diretos para o setor público, o facto de o tráfego real se ter situado sempre abaixo do valor mínimo da banda de referência, tem gerado ao longo dos anos encargos sistemáticos para o setor público.¹³ Com efeito, 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 repetidamente muito abaixo do limite mínimo da banda de referência definida no contrato de

concessão, motivando a necessidade do concedente efetuar pagamentos de compensação à concessionária, os quais têm vindo a assumir um caráter recorrente. Em termos históricos, a procura efetiva tem-se apresentado inferior a um terço da procura prevista no caso base, de que são exemplo os dados relativos ao período 2013, 2014 e 2015, em que se registou uma procura real correspondente a 30,0%, 30,8% e 31,6% da procura prevista no caso base, respetivamente (Gráfico 4).¹⁴ A ligeira recuperação da procura ocorrida em 2014 e em 2015 teve um contributo favorável no apuramento das compensações pagas pelo setor público à concessionária, pese embora o volume de passageiros por Km registado em 2015 se tenha situado ainda abaixo do verificado em 2011.¹⁵

Gráfico 4 – Evolução da procura na concessão Metro Sul do Tejo: 2013-2015 (em milhares de pax.km)



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

18 A concessionária do Eixo-Norte/Sul efetuou um pedido de reposição do equilíbrio financeiro que se encontra em processo de análise no âmbito de um processo negocial. A FERTAGUS, S.A., concessionária do Eixo-Norte/Sul, efetuou um pedido de reposição de equilíbrio financeiro (REF) que ascende a cerca de 1,5 M€ por ano a partir de 2012, inclusive. Este pedido levou à abertura de um processo negocial com vista à apreciação da validade do pedido de REF. Refira-se que, 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.

19 No 1.º trimestre de 2016, os encargos suportados com PPP do setor ferroviário encontram-se em linha com o verificado no período homólogo, respeitam apenas à Concessão Metro Sul do Tejo e incorporam o pagamento de juros de mora. Os encargos suportados pelo setor público com as parcerias ferroviárias ascenderam a 2,3 M€ no 1.º trimestre de 2016, um valor que se encontra em linha com o verificado no período homólogo. Este valor diz apenas respeito a encargos suportados com a Concessão MST (a Concessão Eixo-Norte/Sul não apresentou encargos para o setor público neste período, o mesmo se verificando na previsão para o conjunto do ano 2016), e referem-se ao pagamento de compensações devidas em resultado do desvio verificado entre o nível de tráfego real

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

¹⁴ Neste data ainda não se dispõe de dados relativos a 2016.

¹⁵ De acordo com a UTAP, em termos históricos, a procura real na concessão da linha de metro de superfície de Almada (MST) nunca superou 35% da procura prevista no caso base estabelecido no contrato de concessão.

e o limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão. Pese embora a compensação calculada para o 1.º trimestre de 2016 ter sido apurada com base num diferencial de tráfego inferior ao considerado no 1.º trimestre de 2015, o valor suportado pelo setor público foi idêntico ao do período homólogo, em resultado de ter sido paga, no 1.º trimestre de 2016, uma parcela não especificada relativa a juros de mora. Com efeito, de acordo com a informação divulgada pela UTAP, registou-se uma evolução favorável do nível de tráfego real considerado para o apuramento das compensações financeiras relativas ao 1.º trimestre de cada ano, tendo este indicador subido cerca de 4,8%, de 6,2 para 6,5 milhões de passageiros.km.¹⁶ Assim, a redução das compensações, devidas pelo setor público sempre que o tráfego real de passageiros é inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência definida no contrato de concessão, em virtude da ligeira recuperação do tráfego registado na concessão MST, foi em grande medida absorvida pelo aumento dos encargos provocado pelo pagamento de juros de mora.

Setor da Saúde

20 No 1.º trimestre de 2016 registou-se uma redução homóloga dos encargos com as PPP do setor da saúde. Os encargos suportados com as PPP do setor da saúde no 1.º trimestre de 2016 ascenderam a 90 M€, tendo-se registado uma redução de 3,4 M€ em termos homólogos (-3,7%). Esta diminuição dos encargos é justificada, em grande medida, pelo efeito combinado de dois fatores que afetam a comparabilidade homóloga. Por um lado, pelo efeito de base decorrente de no período homólogo terem sido efetuados pagamentos de acertos, compensações e protocolos, sem equivalência no 1.º trimestre de 2016, e, por outro lado, por acertos efetuados a favor do setor público no 1.º trimestre de 2016. Ademais, refira-se que neste período foram efetuados pagamentos às Entidades Gestoras dos Estabelecimentos no âmbito do programa de financiamento centralizado para o tratamento da "Hepatite C Crónica" (no valor de 1,2 M€), sendo que, em 2015 estes pagamentos apenas foram efetuados a partir do mês de outubro (Tabela 5).

21 Em particular, os elementos que condicionam a comparabilidade homóloga do 1.º trimestre de 2016, sem paralelo nos respetivos períodos homólogos, são os seguintes:

- O pagamento de acertos efetuado no 1.º trimestre de 2015 relativo à parceria do Centro de Medicina Física e Reabilitação do Sul (cujo contrato terminou em novembro de 2013), no valor de 0,6 M€;
- A liquidação de acertos à Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Cascais, relativos ao "Protocolo HIV" de 2014, no valor de 1,2 M€, e a dedução de taxas moderadoras de 2013 e 2014, no valor de 0,33 M€, cujo pagamento foi efetuado no 1.º trimestre de 2016 a favor do parceiro público;
- Os pagamentos realizados à Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Loures no 1.º trimestre de

2015 incorporaram a dedução de 0,423 M€, em virtude da aplicação de multas contratuais (0,134 M€) e de um acerto a favor do concedente relativo a 2012 (0,289 M€);

- Os pagamentos realizados à Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Braga no 1.º trimestre de 2015 incorporaram: i) compensações referentes a intervenções em utentes estrangeiros (1,2 M€) e a medicamentos (0,475 M€); ii) acerto relativo ao protocolo HIV de 2013 (0,94 M€); (ver Parágrafo 22);
- O pagamento de verbas relativas ao programa de financiamento centralizado para o tratamento da hepatite C crónica, efetuado no 1.º trimestre de 2016 às quatro Entidades Gestoras dos Estabelecimentos Hospitalares, no total de 1,2 M€, uma vez que em 2015 estes pagamentos apenas foram iniciados em outubro.

22 Por determinação do Ministério da Saúde, os protocolos adicionais ao contrato de gestão para 2016 não foram renovados com a Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Braga, relativos ao financiamento de prestações de saúde no âmbito do VIH-SIDA e da esclerose múltipla. Estes protocolos foram celebrados entre a ARS Norte e a Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Braga, tendo sido estabelecidos "numa base anual, renovável, ou não, mediante acordo expresso entre as Partes". De acordo com a informação divulgada a não renovação destes protocolos prende-se com o facto de se ter concluído que as prestações de cuidados de saúde a doentes com VIH/SIDA ou com Esclerose Múltipla, incluindo a dispensa de medicamentos, "já se encontram incluídas no perfil assistencial do Hospital de Braga, nos termos do respetivo Contrato de Gestão, prevendo este todos os mecanismos adequados para a sua remuneração", não sendo devido financiamento adicional para a realização deste tipo de prestação de cuidados de saúde. Assim, é de esperar que os pagamentos realizados em 2015 relativos a estes protocolos não deverão vir a ocorrer em 2016.

Tabela 5 – Execução dos Encargos com PPP Saúde
(em milhões de euros e em percentagem)

PPP Saúde	Execução: janeiro-março				Referenciais Anuais				Grau de execução 2016
	2015	2016	Var. homóloga		OE 2016	Var. homóloga			
			M€	Tvh %		M€	Tvh %		
EG Estabelecimentos	75	72	-2,9	-3,8	349	25,2	7,8	20,8	
Pagamentos Contratuais	72	70	-2,4	-3,4					
Protocolos (Hospitais PPP)*	3	3	-0,8	-21,8					
Pagamentos de Reconciliação	-0,3	0	0,3	-100,0					
EG Edifícios	18	17	-0,5	-2,9	77	0,0	0,0	22,6	
Pagamentos Contratuais	18	17	-0,5	-2,9					
Pagamentos de Reconciliação	0	0	0,0	n.a.					
Encargos Totais	93	90	-3,4	-3,7	426	25,1	6,3	21,1	

Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2015 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.

23 Cerca de 3,0% dos encargos com as parcerias do setor da saúde, suportados no 1.º trimestre de 2016, diziam respeito a protocolos adicionais 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 3,0% no 1.º trimestre 2016 (3,7% no 1.º trimestre 2015) diz respeito a:

- Protocolos de cuidados específicos adicionais,

¹⁶ O apuramento das compensações financeiras relativas ao 1.º trimestre de cada ano, decorrentes do diferencial de tráfego verificado, tem por base o tráfego real verificado no 3.º trimestre do ano anterior. Assim, para o apuramento da compensação devida no 1.º trimestre de 2015 foi considerado o tráfego real verificado no 3.º trimestre de 2014 (6,2 milhões de passageiros.km) e para o cálculo da compensação devida no 1.º trimestre de 2016 foi considerado o tráfego real verificado no 3.º trimestre de 2015 (6,5 milhões de passageiros.km).

relativos ao HIV (EG Hospital de Cascais em 2015 e 2016);¹⁷

- Protocolos de cuidados específicos adicionais, relativos ao HIV e esclerose múltipla (EG Hospital de Braga em 2015);
- Pagamentos relativos ao programa específico de financiamento das doenças Lisossomais;
- Prestações relativas ao programa centralizado de financiamento da hepatite C.

24 Face à previsão constante no OE/2016, os encargos suportados com as PPP do setor da saúde, no 1.º trimestre de 2016, situaram-se abaixo do duodécimo de referência. No 1.º trimestre do ano, o grau de execução dos encargos com as parcerias do setor da saúde foi de 21,1%, situando-se abaixo do duodécimo de referência para o trimestre (25%), tanto no caso das Entidades Gestoras do Estabelecimentos Hospitalares (20,8%) como no caso das Entidades Gestoras dos Edifícios (22,6%) (Tabela 5).

Setor da Segurança

25 No setor da segurança existe 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 são devidos numa base mensal e 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), sendo ajustável em função de deduções por falhas de disponibilidade e desempenho que possam ocorrer. De acordo com este modelo de remuneração, a evolução da procura não tem um impacto direto na remuneração auferida pelo 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. Todavia, e de acordo com o modelo de remuneração referido, os encargos suportados pelo setor público, e por conseguinte 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 estabelecidos no contrato.

26 No 1.º trimestre de 2016, a redução homóloga dos encargos suportados pelo setor público com a parceria SIRESP decorreu da menor disponibilização de verbas para pagamento das faturas mensais por parte do setor público. Os encargos suportados pelo setor público com a parceria relativa ao sistema integrado de tecnologia de informação para a Rede de Emergência e Segurança de Portugal (SIRESP) ascenderam a 10 M€ no 1.º trimestre de 2016, tendo-se registado uma diminuição de 9,1% em termos homólogos (-1 M€ face ao 1.º trimestre de 2015). Esta diminuição dos encargos suportados resultou sobretudo, pelo facto de os pagamentos efetuados em cada um dos trimestres respeitarem a períodos diferentes, em razão do processo de

disponibilização e libertação de verbas para os pagamentos do período. Com efeito, no primeiro trimestre de 2016 foram liquidadas as faturas relativas a novembro e dezembro de 2015 e parte do valor devido em janeiro de 2016, sendo que, no 1.º trimestre de 2015 tinham sido pagas as faturas de dezembro de 2014 e janeiro e fevereiro de 2015. Assim, os encargos pagos pelo setor público no 1.º trimestre de 2016 não são comparáveis com os do trimestre homólogo, em virtude de incorporarem prazos médios de pagamento diferentes. (Tabela 3 e Tabela 6).¹⁸

Ponto de situação da renegociação dos contratos de PPP: concessões e subconcessões rodoviárias | SIRESP

27 Foi alcançado um acordo quanto às condições financeiras da subconcessão Transmontana. Em 2015 foram concluídas as renegociações relativas a 9 concessões do Estado português, do setor rodoviário designadamente: Beira Interior, Interior Norte, Algarve, Norte Litoral, Grande Porto, Norte, Grande Lisboa, Costa de Prata e Beira Litoral/Beira Alta, cujos contratos de concessão alterados e entraram em vigor no final de 2015.¹⁹ De acordo com a informação disponibilizada, o processo de renegociação das sete subconcessões rodoviárias ainda em renegociação continuou em curso no decurso do no 1.º trimestre deste ano, sendo o ponto de situação no 1.º trimestre de 2016 o seguinte:

- Subconcessões Pinhal Interior, Litoral Oeste, Baixo Tejo e Transmontana: no final de 2015 já havia sido obtido um acordo de princípio quanto às condições financeiras do processo de renegociação com as subconcessionárias do Pinhal Interior, Litoral Oeste e Baixo Tejo. Regista-se que, no decurso do 1.º trimestre de 2016 foi também obtido um acordo de princípio negocial quanto às condições financeiras com o parceiro privado da subconcessão Transmontana. Os trabalhos da comissão de renegociação com vista à consensualização das cláusulas das alterações contratuais relativas a estes contratos continuaram a decorrer no 1.º trimestre de 2016, não tendo sido alcançado acordo neste aspeto.²⁰
- **Subconcessão Douro Interior:** no decurso do 1.º trimestre de 2016 foram mantidas negociações entre a comissão de negociação e o parceiro privado, não tendo sido ainda alcançado um acordo quanto às condições financeiras.

¹⁸ Durante o período em análise não foram aplicadas quaisquer deduções ou penalidades, facto que se tem verificado ao longo do período de vida do contrato. Relativamente à operacionalidade do SIRESP, e de acordo com a informação disponibilizada, a capacidade instalada foi de 96,66% ao longo de 2013, tendo subido para 99,66% em 2014 após a conclusão da fase G do projeto relativa à implementação da rede SIRESP na Região Autónoma do Açores.

¹⁹ O processo de renegociação que conduziu a este resultado foi iniciado em dezembro de 2012 (através do Despacho n.º 16198-F/2012, de 10 de dezembro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, n.º 245, 2.ª série, de 19 de dezembro de 2012) e terminou no final de 2015, com a entrada em vigor dos respetivos contratos de concessão alterados. Para um maior detalhe sobre o desenvolvimento deste processo negocial e os resultados alcançados consultar a [Informação Técnica da UTAO n.º 10/2016](#), de 6 de abril, disponível online.

²⁰ Relativamente a estes contratos, a IP, S.A. foi autorizada, por Resolução do Conselho de Ministros, a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados nos contratos de subconcessão.

¹⁷ 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.

28 Ainda não foram assinados os contratos de alteração relativos às Subconcessões Baixo Alentejo e Algarve Litoral, cujos processos renegociais haviam sido dado como concluídos em 2015, tendo sido ripristinado o mandato da comissão de negociação para este efeito. A comissão de renegociação constituída através do Despacho n.º 16198-F/2012, de 10 de dezembro, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, n.º 245, 2.ª série, de 19 de dezembro de 2012, abrangia a renegociação dos contratos de parceria público-privada do setor rodoviário, no âmbito da qual se incluíam as Subconcessões do Baixo Alentejo e Algarve Litoral.²¹ A referida comissão de renegociação concluiu os trabalhos relativos às Subconcessões do Baixo Alentejo e Algarve Litoral em meados de 2015,²² tendo as modificações contratuais acordadas sido vertidas nas "atas de reunião de negociação" e nos "relatórios finais de renegociação" respetivos, os quais foram aprovados pelas tutelas financeira e setorial no final de 2015, tendo a referida comissão procedido à entrega dos relatórios previstos no artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio. Contudo, os respetivos contratos de alteração aos contratos de subconcessão ainda não foram assinados, tendo sido publicado o Despacho n.º 10457-A/2016, de 18 de agosto, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, n.º 159, 2.ª série, de 19 de agosto de 2016, através do qual se determina a ripristinação do mandato da comissão de renegociação, para a conclusão da renegociação dos contratos de PPP referentes às subconcessões rodoviárias do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral. De acordo com os considerandos referidos neste despacho é possível informar que:

- i) *"por diversas vicissitudes entretanto ocorridas, o processo de aprovação desses relatórios e dos projetos de acordo de aditamento incluídos nos mesmos, por todas as entidades competentes, apenas veio a ocorrer em 17 de março de 2016, com a emissão do parecer do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., no qual, ademais, veio este Instituto determinar que fossem corrigidas as desatualizações ocorridas, em face do tempo entretanto decorrido desde a consensualização dos projetos de acordo de aditamento, para além da necessidade entretanto sentida de corrigir outros aspetos pontuais desses projetos de acordo."*
- ii) *"foi decidido por Despacho de Senhor Secretário de Estado das Infraestruturas, de 8 de agosto de 2016, e por Despacho do Senhor Secretário de Estado Adjunto, do Tesouro e das Finanças, de 18 de agosto de 2016, ripristinar o mandato da comissão de negociação (...), no que respeita à renegociação da subconcessão do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, com vista a dar resposta, de forma célere, consolidada e transparente, às vicissitudes subseqüentes ao encerramento do processo negocial que culminou na aprovação do projeto de acordo de aditamento em anexo ao relatório apresentado pela comissão de negociação."*

²¹ A composição da comissão de renegociação foi determinada pelo Despacho n.º 13007/2014, do Coordenador da UTAP, publicado no Diário da República, n.º 207, 2.ª série, de 27 de outubro de 2014.

²² A IP, S.A. foi autorizada, por Resolução do Conselho de Ministros, a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados nos contratos de subconcessão do Baixo Alentejo e Algarve Litoral.

29 Iniciou-se a produção de efeitos das renegociações já concluídas com a parceria SIRESP. No tocante ao setor da segurança, a renegociação da parceria SIRESP foi iniciada em fevereiro de 2014 e concluída no final de 2015, tendo a minuta do contrato sido aprovada por Resolução do Conselho de Ministros de 28 de dezembro de 2015²³ a que se seguiu a assinatura do aditamento ao contrato no dia 29 de dezembro de 2015. A produção de efeitos desta renegociação ocorreu a partir de 10 de março de 2016, data em que foi comunicada a decisão do Tribunal de Contas de que o aditamento a este contrato não se encontra sujeito a procedimento de fiscalização prévia previsto nos termos da Lei de Organização e Processo do Tribunal De Contas.

30 A redução de encargos alcançada com a renegociação da PPP SIRESP deverá ascender a cerca de 31 M€. De acordo com a informação divulgada, o processo de renegociação da parceria SIRESP deverá permitir uma redução global dos encargos por disponibilidade, até ao final do contrato (2021) que deverá ascender a 31 M€, em valor nominal com IVA (25 M€ em valor nominal sem IVA). Esta redução de encargos representa cerca de 11% dos pagamentos previstos, à data de início do processo de renegociação, para o período compreendido entre 2015 e o final da vida do contrato. Pese embora o processo negocial tenha sido concluído 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.²⁴⁻²⁵⁻²⁶

31 No 1.º trimestre de 2016 foram concluídos os processos de renegociação das parcerias rodoviárias da Região Autónoma da Madeira. A UTAP e a Infraestruturas de Portugal, S.A., providenciaram apoio técnico ao processo de renegociação dos contratos de parcerias rodoviárias da Região Autónoma da Madeira ("VIAEXPRESSO" e "VIALITORAL"), tendo os respetivos processo de renegociação sido concluídos no decurso do 1.º trimestre de 2016, com a assinatura da ata final de renegociação em 21 de janeiro de 2016. Os diplomas de alteração das bases das concessões "VIAEXPRESSO" e "VIALITORAL" foram publicados em 3 de março, tendo a assinatura dos respetivos contratos de concessão alterados ocorrido a 15 de março e o seu envio para apreciação do Tribunal de Contas sido efetuado em 21 de março. No final de agosto já era conhecida a informação de que o Tribunal de Contas decidiu pela não sujeição destas alterações contratuais ao procedimento de fiscalização prévia, pelo que as novas condições acordadas já deverão ser efetivas.

²³ 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.

²⁴ A SIRESP, S.A. tem como acionistas a GALILEI, a PT, a MOTOROLA, a ESEGUR e a DATACOMP.

²⁵ 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.

²⁶ Além da redução dos encargos suportados pelo setor público, alcançados através da redução da rentabilidade acionista e da redução de custos operacionais, o acordo alcançado permitiu ainda aumentar os níveis de disponibilidade e de cobertura, face ao inicialmente definido nos anexos contratuais.

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

Setor / PPP	Execução janeiro-março				Contributo para Tvh p.p.	OE 2016	Grau de Execução 2016
	2015	2016	Var. homóloga				
			M€	Tvh %			
Total do Setor Rodoviário	338	367	28	8,3	6,3	1206	30,4
Concessão Travessia do Tejo	4	0	-4	-100,0	-0,9	0	0,0
Concessão Norte	32	36	3	10,6	0,8	71	50,2
Concessão Oeste	0	0	0	-100,0	0,0	0	0,0
Concessão Brisa	-1	-2	-1	94,2	-0,2	-4	35,5
Concessão Litoral Centro	0	0	0	n.a.	0,0	7	n.a.
Concessão Beira Interior	56	6	-50	-90,1	-11,3	150	3,7
Concessão Costa de Prata	12	18	6	51,2	1,4	33	54,2
Concessão Algarve	14	14	0	3,3	0,1	24	59,0
Concessão Interior Norte	28	38	10	34,4	2,2	76	49,6
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	27	38	11	41,1	2,5	102	37,3
Concessão Norte Litoral	14	18	3	23,4	0,7	35	50,2
Concessão Grande Porto	26	29	3	11,2	0,7	73	39,4
Concessão Grande Lisboa	7	10	3	39,4	0,7	25	41,0
Concessão Douro Litoral	0	0	-	-	-	0	-
Subconcessão Transmontana	26	20	-6	-22,5	-1,3	79	25,2
Subconcessão Douro Interior	40	32	-8	-21,0	-1,9	100	31,5
Subconcessão Baixo Alentejo	0	0	0	n.a.	0,0	76	n.a.
Subconcessão Baixo Tejo	20	23	3	15,4	0,7	77	29,6
Subconcessão Algarve Litoral	0	0	0	n.a.	0,0	22	n.a.
Subconcessão Litoral Oeste	36	46	11	29,4	2,4	140	33,2
Subconcessão Pinhal Interior	-2	44	46	n.a.	10,4	140	31,2
Túnel do Marão	5	3	-2	-38,9	-0,5	0,3	n.a.
Outros ¹	-5	-5	0	6,6	-0,1	-19	27,2
Ferroviário	2	2	0	0,5	0,0	9	26,7
Concessão Metro Sul do Tejo	2	2,3	0	0,5	0,0	9	26,7
Concessão Transporte Ferroviário Eixo Norte/Sul	0	0	0	n.a.	0,0	0	n.a.
Saúde	93	90	-3	-3,1	-0,6	426	21,1
Hospital de Braga - Gestão do Estabelecimento	30	27	-3	-8,6	-0,6	146	18,6
Hospital de Braga - Gestão do Edifício	6	6	0	0,1	0,0	28	22,6
Hospital de Cascais - Gestão do Estabelecimento	15	14	-1	-5,4	-0,2	65	21,3
Hospital de Cascais - Gestão do Edifício	2	2	0	-3,3	0,0	8	23,5
Hospital de Loures - Gestão do Estabelecimento	17	18	1	5,6	0,2	81	22,6
Hospital de Loures - Gestão do Edifício	3	3	0	0,6	0,0	14	22,8
Hospital de Vila Franca de Xira - Gestão do Estabelecimento	13	13	0	0,3	0,0	57	23,2
Hospital de Vila Franca de Xira - Gestão do Edifício	7	6	0	-7,4	-0,1	27	22,4
Segurança (SIRESP)	11	10	-1	-9,1	-0,2	49	20,9
Total	445	469	24	5,5	5,5	1690	27,8

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