



Parcerias Público-Privadas

Natureza dos Fluxos Financeiros | Investimento e Evolução da
Procura | Riscos e Contingências

Informação de Suporte aos Boletins Trimestrais de 2025

UTAP

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

Conteúdos

Conteúdos.....	2
Índice de Quadros	3
Índice de Gráficos	4
1. Enquadramento	5
2. Investimento acumulado até 2025	6
3. Natureza dos fluxos financeiros	8
3.1 Setor Rodoviário.....	8
3.2 Setor Ferroviário.....	10
3.3 Setor Aeroportuário	11
3.4 Setor da Saúde	12
3.5 Setor Portuário	12
3.6 Oceanário	13
4. Evolução da procura 2025.....	14
4.1 Setor Rodoviário.....	14
4.2 Setor Ferroviário.....	16
4.3 Setor Aeroportuário	18
4.4 Setor da Saúde	19
4.5 Setor Portuário	20
4.6 Oceanário	21
5. Riscos e contingências 2025	22
6. Anexo	35
7. Siglas	37

Índice de Quadros

Quadro 1 – Dados da produção hospitalar do Hospital de Cascais	19
Quadro 2 – Movimento de carga contentorizada nas PPP portuárias.....	20
Quadro 3 – Movimento de carga total nas PPP portuárias	20
Quadro 4 – Contingências das PPP do Setor Rodoviário em 31 de dezembro de 2025	22
Quadro 5 – Contingências das PPP do Setor Ferroviário em 31 de dezembro de 2025	27
Quadro 6 – Contingências das PPP do Setor da Saúde em 31 de dezembro de 2025	28
Quadro 7 – Contingências das PPP do Setor Portuário em 31 de dezembro de 2025	33
Quadro 8 – Contingências das PPP do Setor Aeroportuário em 31 de dezembro de 2025.....	33
Quadro 9 – Contingência de outros setores em 31 de dezembro de 2025	34
Quadro 10 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2025, por setor	35

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Investimentos dos parceiros privados, por setor	6
Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição anual por setores	7
Gráfico 3 – Evolução do TMDA na RNA entre 2021 e 2025	14
Gráfico 4 – Evolução do TMDA na RNA entre 2011 e 2025	15
Gráfico 5 – Evolução da procura Metro do Porto	16
Gráfico 6 – Evolução da procura efetiva vs procura prevista no Caso Base do MST	17
Gráfico 7 – Número de passageiros anuais no período compreendido entre 2017 e 2025	18
Gráfico 8 – Evolução da Procura do Oceanário entre 2016 e 2025	21

1. Enquadramento

Em cumprimento das atribuições estabelecidas no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, *maxime* no artigo 26.º, n.º 1, a UTAP, entidade sob a tutela do membro do Governo responsável pela área das finanças, elaborou, com referência ao ano de 2025, relatórios trimestrais de acompanhamento das PPP que integram o seu portfólio nesse período de reporte. Refira-se que o número de PPP que integraram o mencionado portfólio, ao longo do ano de 2025, ascendeu a 42¹ parcerias, o que representa um incremento de uma parceria, face ao ano de 2024, em virtude da assinatura, em julho, do “Contrato de Concessão da Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto (Campanhã) e Oiã” (designada LAV – PPP1).

Sem prejuízo da suficiência dos boletins trimestrais enquanto instrumento de revelação *pari passu* da situação de encargos estimados e assumidos pelo setor público, concluído que se encontra o período de reporte, procede-se, através do presente documento, à divulgação de informação adicional, enquadadora e/ou complementar daquela já disponibilizada relativamente a 2025 e que igualmente permite traçar, num quadro temporal mais alargado, a evolução das PPP acompanhadas pela UTAP.

O presente documento deve, assim, ser lido em conjunto com os boletins da UTAP relativos ao ano de 2025 (e anos anteriores), assumindo-se como uma mera ferramenta de auxílio à sua análise e compreensão.

¹ Cumpre esclarecer que este número inclui também os contratos de gestão relativos ao Estabelecimento do Hospital de Braga, do Hospital de Vila Franca de Xira e do Hospital de Loures que, pese embora tenham terminado, ainda estão a ser considerados para efeitos de acompanhamento da UTAP, em virtude de existirem alguns litígios pendentes relacionados com a execução dos contratos. Relativamente ao Hospital de Cascais, embora a parceria de 2008 também tenha terminado, ainda se encontram em falta pagamentos de acerto e de reconciliação decorrentes da execução contratual.

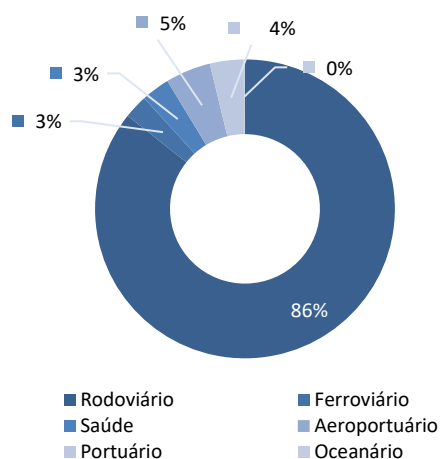
2. Investimento acumulado até 2025²

O investimento acumulado realizado pelos parceiros privados, entre 1998 e 2025, no âmbito de contratos de PPP objeto de acompanhamento pela UTAP, representa um valor na ordem dos 16 856 milhões de euros.

O setor rodoviário, compreendendo um total de 21 contratos de PPP, incluindo as concessões atribuídas diretamente pelo Estado Português (onde se incluem as concessões inicialmente sujeitas ao regime SCUT e as autoestradas originariamente com portagem real) e as subconcessões da IP, detém o maior peso nesse valor (correspondente a 86% do investimento acumulado).

Gráfico 1 – Investimentos dos parceiros privados, por setor

Unidade: %



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados – investimento acumulado de 1998 a 2025

Em termos históricos, cabe assinalar que, entre 2011 e 2014, o investimento anual realizado nestes projetos de PPP registou uma tendência de quebra acentuada, como se pode verificar no *Gráfico 2 infra*. Essa diminuição do valor de investimento ficou a dever-se, sobretudo, aos seguintes fatores:

- (i) Conclusão de alguns dos projetos que se encontravam em curso, nomeadamente: em 2012, a subconcessão do Douro Interior; em 2013, a subconcessão Autoestrada Transmontana e o novo edifício hospitalar de Vila Franca de Xira; e, em 2014, a subconcessão do Pinhal Interior; e
- (ii) Celebração de acordos entre a IP e as subconcessionárias rodoviárias, durante o ano de 2012, com o objetivo de minimizar os investimentos em curso nessas subconcessões, mediante a redução do respetivo âmbito e, consequentemente, dos encargos a elas associados.

² Informação com referência a 31.12.2025.

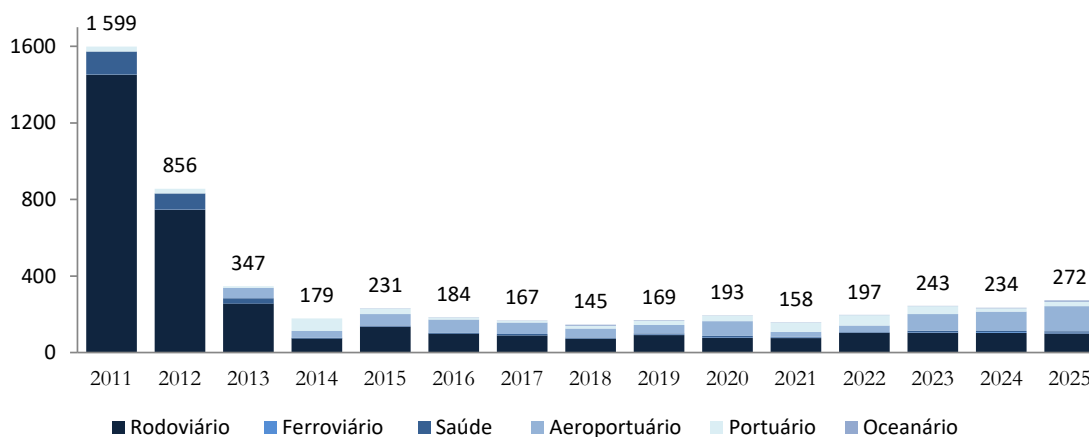
A partir de então, o valor do investimento tem-se mantido razoavelmente estável. Para essa estabilização contribuíram as referidas alterações aos contratos de subconcessão e, bem assim, os acordos, também alcançados com as concessionárias do setor rodoviário para a alteração do regime das grandes reparações de pavimento, que passaram a ser investimentos suportados pelo concedente. Adicionalmente, outro fator que contribuiu para essa estabilização foi o facto de a fase de investimento inicial dos contratos celebrados antes de 2012 ter ocorrido num momento anterior ao período em apreço e de, a partir de 2012, se ter registado uma diminuição significativa de novos contratos.

No que respeita, em concreto, ao ano de 2025, o total de investimento realizado ascendeu a 272 milhões de euros, do qual 48% diz respeito ao setor aeroportuário, 37% é referente ao setor rodoviário, 9% é relativo ao setor portuário e 2% foi registado nos setores da saúde e ferrovia e na parceria do Oceanário.

À semelhança do ano anterior, relativamente ao setor rodoviário, a Concessão Brisa continua a destacar-se, tendo representado 64% do investimento realizado em 2025 neste setor, correspondente, maioritariamente, a obras de reposição de pavimentos e reabilitação.

Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados – repartição anual por setores

Unidade: milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados

3. Natureza dos fluxos financeiros

3.1 Setor Rodoviário

Os fluxos financeiros associados ao setor rodoviário apresentam diferentes naturezas, sendo essencial para a sua compreensão detalhar a composição do universo de PPP do setor, constituído por 14 concessões do Estado Português³ e por 7 subconcessões diretamente atribuídas pela IP, bem como as principais características do sistema de remuneração associado a cada tipo de parceria.

No caso das concessões do Estado Português, importa referir que, nos termos do contrato de concessão geral da rede rodoviária nacional, a IP é responsável pela realização dos pagamentos que incumbem ao Estado, sendo ainda titular, sujeito ao disposto em cada contrato, das respetivas receitas de portagem.

Tendo em conta a natureza dos fluxos financeiros que lhe estão associados, de acordo com os contratos de concessão em vigor, estas PPP podem ser divididas da seguinte forma⁴:

- *Concessões remuneradas com base num regime de disponibilidade das vias*: este grupo engloba seis concessões inicialmente sujeitas ao regime SCUT (Costa de Prata, Norte Litoral, Grande Porto, Beiras Litoral e Alta, Algarve e Interior Norte) e duas concessões originariamente de portagem real (Norte e Grande Lisboa).

A remuneração destas PPP é, atualmente, composta por um pagamento relativo à disponibilidade da infraestrutura (em alguns casos parcialmente indexado à inflação), ajustado, quer pelas deduções relativas a falhas de disponibilidade, quer pelo impacto (positivo ou negativo) da evolução dos índices de sinistralidade, nos termos contratualmente previstos.

Prevê-se ainda que os encargos com a realização de grandes reparações de pavimento sejam suportados pelo concedente, nos termos previstos nos contratos de concessão.

No caso das parcerias inicialmente sujeitas ao regime SCUT, a IP suporta ainda os encargos com a prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem, nos termos dos contratos de prestação de serviços celebrados para o efeito.

- *Concessões de portagem real*: incluem-se aqui as concessões Douro Litoral, Litoral Centro, Oeste, Brisa e Lusoponte, as quais mantêm atualmente um sistema remuneratório baseado nas receitas de portagem cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores das infraestruturas, não apresentando, portanto, fluxos financeiros recorrentes entre os parceiros público e privados.

No que concerne às subconcessões da IP, podem ser identificadas as seguintes componentes remuneratórias:

³ Onde se incluem 7 ex-SCUT e 7 autoestradas originalmente de portagem real.

⁴ O contrato relativo à concessão da Beira Interior, inicialmente em regime SCUT, assentou, após a renegociação do mesmo no ano de 2015, num esquema remuneratório baseado em receitas de portagem cobradas diretamente aos utilizadores conjugadas com pagamentos anuais do concedente. Tendo em consideração a eliminação destas portagens, em vigor a partir de 1 de janeiro de 2025, foi constituída uma comissão de negociação com vista à análise e negociação do pedido de reposição do equilíbrio financeiro apresentado pela concessionária.

- Pagamentos da IP às subconcessionárias pela disponibilidade das vias;
- Pagamentos da IP às subconcessionárias por serviço (remuneração baseada no nível de tráfego); e
- Deduções nos pagamentos anteriormente referidos relativas a falhas de desempenho e de disponibilidade, assim como penalidades associadas a externalidades ambientais e de sinistralidade (estes valores são deduzidos aos valores da remuneração anual total auferida pela subconcessionária).

Assinale-se ainda que o produto da cobrança de taxas de portagem nas subconcessões da IP, nos casos em que exista, constitui uma receita desta.

Tendo presente o quadro remuneratório das diferentes PPP do setor rodoviário (concessões e subconcessões), os encargos e receitas do setor público associados a estas parcerias podem, essencialmente, ser classificados em:

- Encargos do setor público:
 - Pagamentos pela disponibilidade das vias;
 - Pagamentos por serviço (dependentes do nível de tráfego);
 - Encargos associados ao serviço de cobrança de taxas de portagem;
 - Encargos suportados com a realização de grandes reparações de pavimento, de acordo com o novo modelo de financiamento acordado; e
 - Outros gastos, designadamente os decorrentes (i) dos mecanismos de partilha de benefícios, em função do previsto contratualmente, e (ii) de valores de compensações a pagar a parceiros privados no âmbito de REF, quando aplicável.
- Receitas do setor público:
 - Produto da cobrança de taxas de portagem efetuada nas subconcessões e nas concessões (com exceção daquelas em que a titularidade destas receitas pertence à respetiva concessionária); e
 - Outras receitas, designadamente as decorrentes dos sistemas de partilha de receitas ou benefícios, quando aplicável, em função do previsto contratualmente, bem como dos pagamentos fixos das subconcessionárias ao parceiro público, nos casos aplicáveis.

Importa ainda salientar que, nos termos dos contratos de concessão alterados das concessões do Algarve, do Interior Norte, das Beiras Litoral e Alta, da Grande Lisboa, da Costa de Prata, do Grande Porto, do Norte Litoral e do Norte, as receitas líquidas de portagem que sejam da titularidade da IP podem ser retidas, pelas concessionárias, a título de pagamento por conta da remuneração anual devida pela disponibilidade da autoestrada, sendo posteriormente efetuada a respetiva dedução aos pagamentos devidos pela IP.

Refira-se ainda que os pedidos de REF por parte das concessionárias/subconcessionárias derivam de factos extraordinários (quando estes constituam fundamento suficiente, de acordo com o previsto contratualmente) que implicam alterações no desenvolvimento das atividades

concessionadas/subconcessionadas capazes de modificar a situação económico-financeira do parceiro privado⁵ e que não se reconduzam a riscos alocados ao mesmo.

3.2 Setor Ferroviário

As quatro⁶ parcerias ferroviárias objeto de análise da UTAP apresentam, entre si, uma lógica distinta em termos de fluxos financeiros para o setor público.

A Fertagus é a concessionária que assegura a exploração do Eixo Ferroviário Norte-Sul e a manutenção dos comboios e estações da Margem Sul (do Pragal a Penalva). Desde a implementação do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART)⁷ que a sua remuneração assenta nas receitas comerciais decorrentes da venda de títulos de transporte e em compensações tarifárias devidas pela Área Metropolitana de Lisboa, enquanto autoridade de transportes, como contrapartida da obrigação de redução tarifária assumida por esta operadora nos passes. Nesse sentido, desde a implementação do PART, a Fertagus deixou de assumir integralmente o risco de procura, o que espoletou que, na renegociação do contrato ocorrida em 2019, se estabelecesse que a mesma teria direito a acertos caso se verificasse uma evolução negativa das variáveis críticas para a sua operação (nas quais se inclui o volume de negócios) e, simetricamente, se essas variáveis evoluíssem de forma positiva, o Concedente também teria direito aos acertos correspondentes.

À semelhança da Fertagus, também a remuneração da Metro Transportes do Sul (MTS), entidade a quem foi atribuída a concessão da rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo, resulta dos proveitos das suas atividades (*i.e.* nas receitas cobradas aos utilizadores do serviço, nas receitas publicitárias, nos rendimentos decorrentes da exploração de áreas comerciais e parques de estacionamento) e das compensações devidas pela Área Metropolitana de Lisboa, que se referem à compensação da concessionária pela obrigação de redução tarifária nos passes, fruto da aplicação do PART. Adicionalmente, encontram-se contratuamente previstas participações do concedente 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 se situe dentro ou acima da banda superior de tráfego, a concessionária deve entregar ao concedente uma compensação contratual. Note-se que, desde a entrada em funcionamento desta rede de metropolitano (em 2008), o tráfego real tem ficado sempre aquém do valor mínimo da banda de tráfego de referência que se encontra contratuamente garantida, o que se tem traduzido em pagamentos recorrentes pelo concedente, a título de compensação da concessionária.

No que diz respeito à Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda., entidade à qual foi atribuída a subconcessão do Metro do Porto, a respetiva remuneração é, essencialmente, constituída por uma componente fixa (cujo montante se encontra definido

⁵ Os pagamentos resultantes de pedidos de REF podem ser resultado de acordo entre as partes ou de decisões tomadas em sede de tribunal arbitral constituído para o efeito.

⁶ Embora o universo de PPP acompanhadas pela UTAP no setor ferroviário englobe a parceria LAV – PPP1, a mesma não gerou qualquer fluxo financeiro entre o setor público e o parceiro privado até 31 de dezembro de 2025.

⁷ O PART é um programa de financiamento das autoridades de transporte para a implementação e desenvolvimento de medidas de apoio à redução tarifária nos sistemas de transporte público coletivo de passageiros, bem como para o aumento da oferta de serviço e a expansão da rede, cujo regime se encontra consagrado, atualmente, no Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro.

contratualmente) e por uma componente variável (em função do número de quilómetros realizados em serviço comercial e em atividades de ensaio)⁸.

Face ao anteriormente referido, pode-se concluir que, no que toca ao setor ferroviário, os fluxos financeiros recorrentes correspondem essencialmente à remuneração devida à subconcessionária do Metro do Porto, bem como às compensações devidas à concessionária do MST, as quais têm assumido um carácter recorrente. Quanto à Fertagus, os fluxos financeiros tanto poderão ser em seu favor como em benefício do Estado, estando esta entrega dependente da evolução das variáveis relevantes para a sua operação, as quais ficaram fixadas no mais recente contrato de concessão firmado entre as partes (*i.e.* renegociação de 2024).

3.3 Setor Aeroportuário

No caso do setor aeroportuário, as parcerias objeto de análise da UTAP correspondem ao Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores, celebrado entre o Estado Português e a ANA, a 14 de dezembro de 2012, e ao Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário dos Aeroportos situados na Região Autónoma da Madeira, celebrado entre o Estado Português e a ANAM, S.A., a 10 de setembro de 2013.

Relativamente aos fluxos financeiros associados a estas parcerias, importa referir que, nos termos dos contratos de concessão atualmente em vigor, a remuneração da concessionária assenta, exclusivamente, nas receitas provenientes da prestação de atividades e serviços aeroportuários, das atividades comerciais ou outras relativas à atividade de gestão das referidas concessões, obrigando-se a concessionária a partilhar com o concedente, nos termos contratualmente previstos, uma percentagem (que vai progredindo ao longo do tempo) da respetiva receita.

Assim sendo, os fluxos financeiros futuros associados à ANA respeitam, apenas, a receitas, não estando contratualmente previstos quaisquer encargos para o setor público, numa base recorrente.

⁸ A remuneração anual contratualmente definida engloba outras componentes, para além das referidas, as quais se encontram devidamente detalhadas no respetivo contrato de subconcessão disponível no *website* da UTAP.

3.4 Setor da Saúde

No setor da saúde, existem dois tipos de parcerias distintas, a saber, as destinadas à construção e manutenção da infraestrutura do hospital e as destinadas à prestação dos serviços clínicos.

A natureza dos encargos do setor público varia consoante se trate de PPP com entidades gestoras dos edifícios ou com entidades gestoras dos estabelecimentos clínicos, nos seguintes termos:

- Entidade Gestora do Edifício (EGEd): os encargos do setor público (e, bem assim, a remuneração da EGEd) assumem a natureza de um pagamento por disponibilidade da infraestrutura (em função das tabelas pré-definidas contratualmente e, total ou parcialmente, indexado à inflação), ajustado quer por eventuais deduções relativas a falhas da EGEd no âmbito do definido contratualmente, quer pelas receitas relativas ao mecanismo de partilha (entre EGEd e a Entidade Pública Contratante - EPC) das receitas de terceiros relacionadas com a exploração de parques de estacionamento e/ou zonas comerciais; e
- Entidade Gestora do Estabelecimento (EGEst): os encargos do setor público (e, por inerência, a remuneração da EGEst) são determinados em função do nível de produção de serviços clínicos contratados e efetivamente prestados por parte da unidade de saúde em questão, da disponibilidade de determinados serviços hospitalares específicos (designadamente, o serviço de urgência) e do diferencial de despesa relativa a produtos farmacêuticos prescritos pela unidade hospitalar face à média de um grupo de referência (com sinal positivo ou negativo), sendo ainda objeto de deduções por falhas de desempenho, de serviço ou falhas específicas (definidas e aplicadas de acordo com o previsto contratualmente).

3.5 Setor Portuário

No caso do setor portuário, as parcerias objeto de análise da UTAP correspondem a quatro concessões de movimentação de carga em área portuária atribuídas pelas Administrações dos Portos do Douro e Leixões, de Lisboa e de Sines, com referência aos seguintes terminais portuários: (i) TCGL – Terminal de Carga Geral e de Granéis de Leixões, (ii) TCL – Terminal de Contentores de Leixões, (iii) TCA – Terminal de Contentores de Alcântara e (iv) Terminal de Contentores de Sines XXI.

Os fluxos financeiros referem-se, essencialmente, a pagamentos realizados pelas concessionárias às respetivas Administrações Portuárias (atualmente, empresas públicas com a responsabilidade pela administração dos respetivos portos), tendo por base o estabelecido nos contratos em vigor, os quais incluem uma componente fixa de renda (podendo esta ser, no todo ou em parte, ajustada tendo por base o IPC) e/ou uma componente variável, sendo esta última tipicamente calculada em função da movimentação das cargas de cada terminal.

Chama-se a atenção para o facto de os valores apresentados no Boletim das PPP, no setor portuário, representarem valores de receita, não de encargos líquidos, dado que os respetivos contratos não preveem encargos recorrentes para as Administrações Portuárias.

3.6 Oceanário

O contrato de concessão do Oceanário foi celebrado entre o Estado Português e a concessionária Oceanário de Lisboa S.A., a 9 de junho de 2015.

Os fluxos financeiros associados a esta parceria são relativos aos pagamentos efetuados pela concessionária tendo por base o estabelecido no contrato em vigor, os quais se decompõem numa componente fixa, que é paga mensalmente e em prestações iguais (e é atualizada anualmente tendo por base o IPC, incluindo habitação), e numa componente variável, a qual incide sobre as receitas decorrentes da atividade de exploração da concessionária.

Importa também referir que, nos termos dos contratos de concessão atualmente em vigor, a remuneração da concessionária assenta na receita de bilhética e receitas auferidas decorrente da exploração das atividades comerciais relacionadas com as atividades de exploração concessionadas.

Chama-se a atenção para o facto de os valores apresentados no Boletim das PPP, no que respeita ao Oceanário, representarem valores de receita e não de encargos líquidos, dado que o contrato em causa não prevê encargos recorrentes para o setor público.

4. Evolução da procura 2025

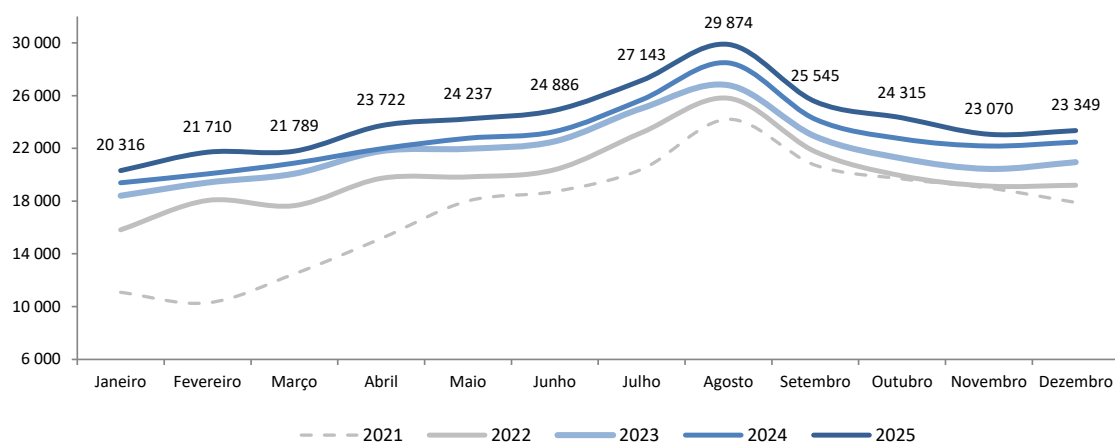
4.1 Setor Rodoviário

De acordo com os dados disponibilizados pelo IMT, o tráfego médio diário anual (TMDA) registado em 2025 na Rede Nacional de Autoestradas (RNA) ascendeu a cerca de 24 182 veículos, representando um crescimento de 6,1% face ao ano anterior.

No Gráfico seguinte, onde também se observa o perfil sazonal que caracteriza a procura do setor, pode constatar-se que o tráfego de 2025 foi superior, em todos os meses, ao registado nos mesmos períodos dos quatro anos anteriores.

Gráfico 3 – Evolução do TMDA na RNA entre 2021 e 2025

Unidade: veículos/dia



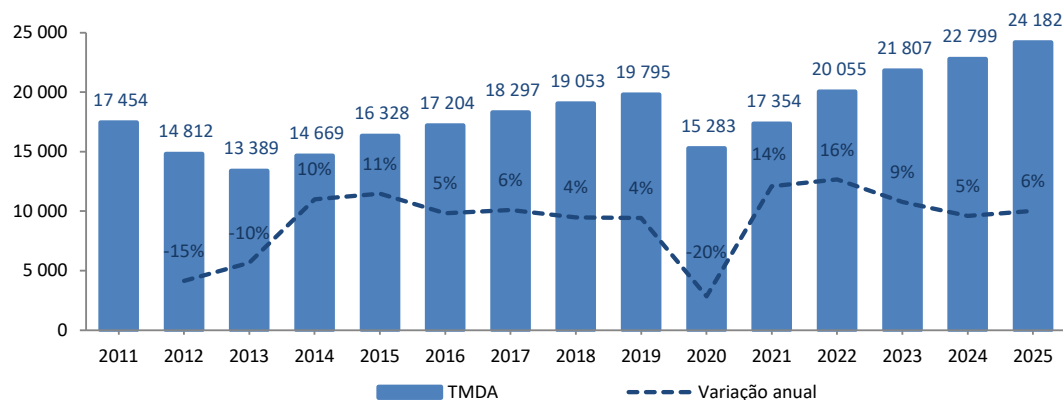
Fonte: IMT - Relatórios de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas (1.º, 2.º, 3.º e 4.º trimestres de 2021 a 2025)

Relativamente à evolução do TMDA ao longo do período compreendido entre 2011 e 2025, pode considerar-se a existência de quatro momentos distintos: (i) 2011-2013, com um decréscimo acentuado, (ii) 2014-2019, com um incremento progressivo, (iii) um período fortemente marcado pela pandemia Covid-19, com redução de tráfego a partir de março de 2020, e (iv) retoma progressiva dos níveis de tráfego iniciada em 2021.

Apresenta-se, no *Gráfico 4*, a evolução do TMDA registrado na RNA ao longo do período compreendido entre 2011 e 2025.

Gráfico 4 – Evolução do TMDA na RNA entre 2011 e 2025

Unidade: veículos/dia



Fonte: IMT - Relatórios de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas (1.º, 2.º, 3.º e 4.º trimestres de 2011 a 2025)

4.2 Setor Ferroviário

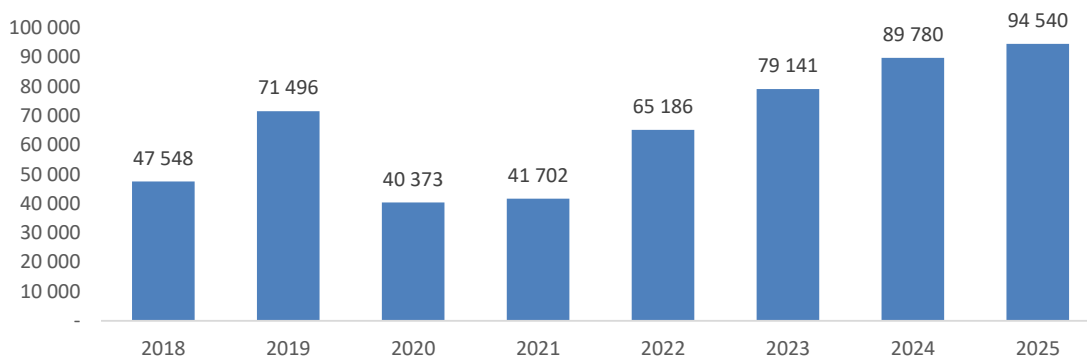
A Viaporto começou a exploração do Metro do Porto no início de abril de 2018 e reportou, entre essa data e o final de dezembro de 2018, 47,5 milhões de passageiros⁹, valor que aumentou para 71,5 milhões de passageiros em 2019, em parte justificado pelo registo do primeiro ano completo de atividade.

Os anos de 2020 e 2021 registaram uma diminuição face a 2019, como consequência da pandemia Covid-19, tendo o número de validações ascendido a 40,4 e 41,7 milhões, respetivamente. Em 2022, este número ascendeu a 65,2 milhões, traduzindo um aumento expressivo face ao ano anterior (56,3%).

Nos últimos três anos, manteve-se a tendência de aumento de tráfego, embora com um crescimento menos acentuado. Entre 2023 e 2025, a taxa anual de crescimento do número de validações reduziu de 21,4%, em 2023, para 5,3%, em 2025, tendo resultado num total de 94,5 milhões de validações registadas neste último ano.

Gráfico 5 – Evolução da procura Metro do Porto

Unidade: milhares de validações



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela Concessionária.

Nota: Os valores referentes ao ano de 2018 dizem respeito ao período compreendido entre o início de abril até final de dezembro de 2018.

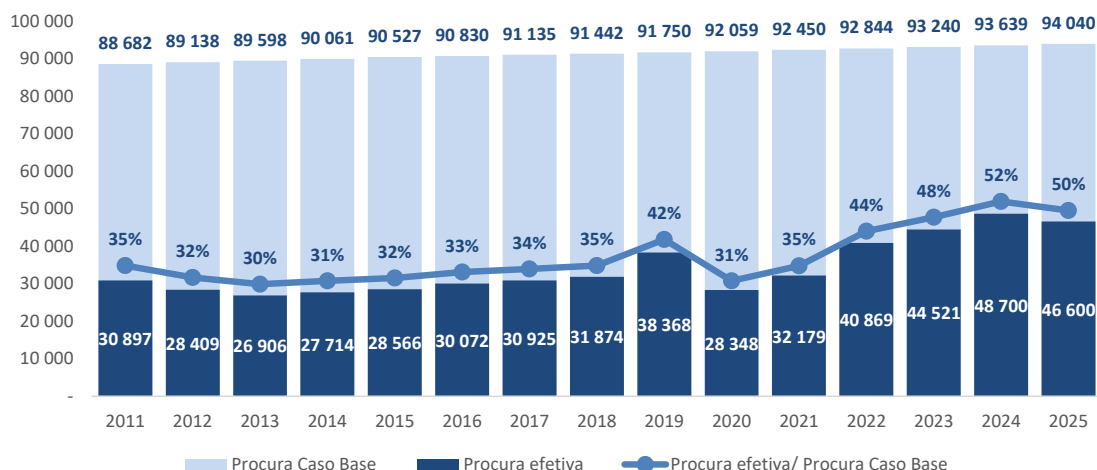
No que respeita ao MST, entre 2011 e 2013 registou-se uma quebra na procura, a qual se começou a inverter a partir de 2014 e até 2019. Entre 2020 e 2021, houve uma inversão desta tendência, por força da pandemia Covid-19. Em 2022, quer em face da retoma de tráfego pós-Covid, quer devido à entrada em vigor do PART, verificou-se um nível de procura acima do período pré-pandemia. Relativamente a 2025, a procura totalizou cerca de 46,6 milhões de passageiros.km (pax.km), o que representou um decréscimo de aproximadamente 4,3% face ao ano anterior (-2,1Mpax.km) e um crescimento de 21,5% face aos níveis pré-pandemia (2019).

⁹ Medidos pelo número de validações efetuado.

Não obstante o crescimento histórico da procura, importa notar que, tal como evidenciado no *Gráfico 6*, a procura real do MST tem-se mantido muito abaixo do valor previsto no contrato de concessão, pese embora o crescimento do tráfego dos últimos anos, o que tem originado o pagamento recorrente de compensações do Estado à concessionária.

Gráfico 6 – Evolução da procura efetiva vs procura prevista no Caso Base do MST

Unidade: milhares de passageiros.km



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo IMT.

No que respeita à procura da *Fertagus*, é de notar que, com a implementação do PART, em 2019, houve uma alteração estrutural do sistema de transporte público de passageiros na área metropolitana de Lisboa e deixou de ser possível medir a procura através de passageiros transportados (PT) e passageiros-quilómetros (PK). Esta situação decorre do facto de já não se dispor de matrizes de origem-destino e de as validações dos títulos no sistema de bilhética não traduzirem com rigor os clientes da *Fertagus*.

Até 2021 (inclusive) foi utilizada uma metodologia que, com base nalguns pressupostos, convertia validações em PT (75% do volume das validações mensais) e PK (com base no percurso médio das contagens efetuadas à procura).

A partir de 2022, a informação passou a ser obtida através de uma aplicação desenvolvida para o efeito, que efetua o cálculo dos PT e PK com base em todos os eventos de validações, de todas as estações (entradas e saídas) e que expressa com maior rigor a realidade. Contudo, esta mudança de metodologia implica que estes dados não poderão ser comparados com os valores históricos, uma vez que utilizam métodos de cálculo distintos.

Em 2025, o total de PT ascendeu a 31,9 milhões e de PK a 533,7 milhões, o que representa um acréscimo, face ao período homólogo, de 4,6% e 6,6%, respetivamente.

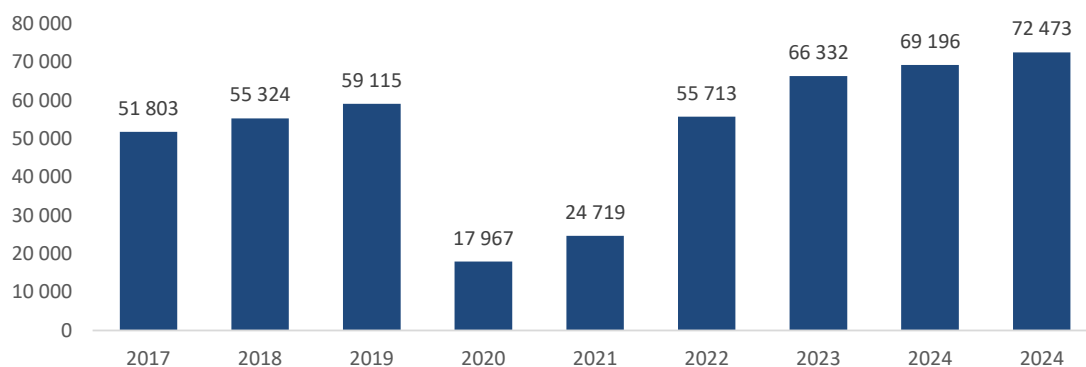
4.3 Setor Aeroportuário

A ANA tem como principal atividade a gestão das infraestruturas aeroportuárias, na qual se insere o serviço de aeronaves, passageiros e carga nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e no Terminal Civil de Beja (em Portugal Continental), nos aeroportos de Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores (na Região Autónoma dos Açores) e nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo (na Região Autónoma da Madeira).

De acordo com os dados disponibilizados pelo Ministério das Infraestruturas e Habitação, em 2025, passaram pelos aeroportos da rede ANA cerca de 72,5 milhões de passageiros, representando um crescimento de 4,7% face ao valor registado no ano anterior, e 22,6% por comparação aos níveis pré-pandemia, conforme se observa no Gráfico 7.

Gráfico 7 – Número de passageiros anuais no período compreendido entre 2017 e 2025

Unidade: Milhares de passageiros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo Ministério das Infraestruturas.

Quanto à distribuição do tráfego por aeroporto, em 2025, Lisboa representou 50% dos passageiros transportados, Porto 23%, Faro 14%, Madeira 8% e os Açores 5% dos passageiros transportados.

4.4 Setor da Saúde

A evolução da procura nesta secção contempla apenas a parceria com a EGEst de Cascais, pois foi a única unidade hospitalar com um contrato de PPP de gestão clínica ativo em 2025.

Importa ainda referir que os dados relativos à atividade são disponibilizados pela entidade gestora do respetivo contrato, tratando-se, para o ano mais recente, de informação provisória que será objeto de validação, no âmbito do respetivo processo de reconciliação, a efetuar posteriormente.

Neste contexto, em 2025, verificou-se, no Hospital de Cascais, um crescimento das atividades de Consulta Externa (+8,7%) e Hospital de Dia (+17,4%), ao passo que a atividade de Urgências registou um decréscimo de 8,4%.

Relativamente ao número de doentes equivalentes, verificou-se um aumento, face a 2024, de 14,9%, com a maior variação a ser registada nas atividades de ambulatório (cirúrgico e médico), a qual foi de 36,3% face a 2024. As atividades de internamento (cirúrgico e médico) registaram um decréscimo de 6,2%.

Quadro 1 – Dados da produção hospitalar do Hospital de Cascais

Unidade: Número de atos clínicos

EGEst Cascais	2025 (i)	2024 (ii)	2023	2022	2021	2020	2019	Δ 2025/ 2024
Doentes equivalentes	33 040	28 752	25 063	23 694	22 011	19 069	20 931	14,9%
Internamento Cirúrgico	4 582	4 525	4 003	4 091	3 807	3 618	4 167	1,3%
Internamento Médico	9 015	9 964	9 517	9 133	8 762	8 612	9 918	-9,5%
Cirurgia de Ambulatório	14 605	10 487	8 537	10 469	9 442	6 839	6 846	39,3%
Ambulatório Médico	4 838	3 776	3 006	0	0	0	0	28,1%
Consulta Externa	226 163	208 145	187 615	182 184	184 916	146 083	159 588	8,7%
Urgência (atendimentos)	128 657	140 419	149 074	147 097	116 279	100 949	151 779	-8,4%
Hospital de Dia	14 576	12 420	10 639	10 539	9 375	8 749	8 288	17,4%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos.

Notas: (i) Inclui dados de Produção Efetiva (reportada pela EGEst Cascais 2022 como elegível) sendo que esta informação é provisória e será objeto de validação, no âmbito do respetivo processo de reconciliação, a efetuar posteriormente.

(ii) Os dados referentes a 2024 foram validados de acordo com a última informação recebida pela EGEst Cascais 2022.

4.5 Setor Portuário

De acordo com os dados disponibilizados pelas respectivas Administrações Portuárias, tanto o volume movimentado de carga contentorizada como de carga total registaram, em 2025, um decréscimo (-6% e -7%, respetivamente) face ao período homólogo, o qual é justificado, essencialmente, pelo movimento de carga verificado no Terminal de Contentores de Sines XXI.

Quadro 2 – Movimento de carga contentorizada nas PPP portuárias

Unidade: TEU

PPP Portuárias	2025	2024	2023	2022	2021	2020	Δ AC 2025/ AC 2024
Porto de Douro e Leixões	708 656	715 063	701 756	713 402	717 954	703 940	-1%
Terminal de Contentores de Leixões	708 656	715 063	701 756	713 402	717 954	703 940	-1%
Porto de Lisboa	234 930	191 376	150 553	121 821	100 611	79 319	23%
Terminal de Contentores de Alcântara	234 930	191 376	150 553	121 821	100 611	79 319	23%
Porto de Sines	1 717 545	1 909 718	1 665 309	1 662 600	1 824 059	1 611 964	-10%
Terminal de Contentores de Sines XXI	1 717 545	1 909 718	1 665 309	1 662 600	1 824 059	1 611 964	-10%
TOTAL	2 661 132	2 816 157	2 517 618	2 497 823	2 642 624	2 395 223	-6%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias.

Quadro 3 – Movimento de carga total nas PPP portuárias

Unidade: Toneladas

PPP Portuárias	2025	2024	2023	2022	2021	2020	Δ AC 2025/ AC 2024
Porto de Douro e Leixões	10 807 486	11 214 890	10 580 811	10 787 295	10 701 627	10 010 461	-4%
Terminal de Contentores de Leixões	7 836 810	7 842 232	6 991 627	7 036 139	7 112 060	7 003 299	0%
Terminal de Carga a Granel de Leixões	2 970 676	3 372 658	3 589 185	3 751 156	3 589 566	3 007 162	-12%
Porto de Lisboa	2 879 608	2 278 753	2 041 962	1 521 325	1 241 199	774 033	26%
Terminal de Contentores de Alcântara	2 879 608	2 278 753	2 041 962	1 521 325	1 241 199	774 033	26%
Porto de Sines	20 550 194	23 131 671	20 012 966	19 595 110	22 026 750	19 940 808	-11%
Terminal de Contentores de Sines XXI	20 550 194	23 131 671	20 012 966	19 595 110	22 026 750	19 940 808	-11%
TOTAL	34 237 288	36 625 315	32 635 739	33 969 576	30 725 302	28 874 275	-7%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias.

As quantidades de carga movimentada são apresentadas em unidades de medida de peso, métrica que nem sempre releva para efeito da componente variável a pagar pelos concessionários às Administrações Portuárias, isto é, a movimentação de contentores é taxada por contentor movimentado, não pelo seu respetivo peso.

4.6 Oceanário

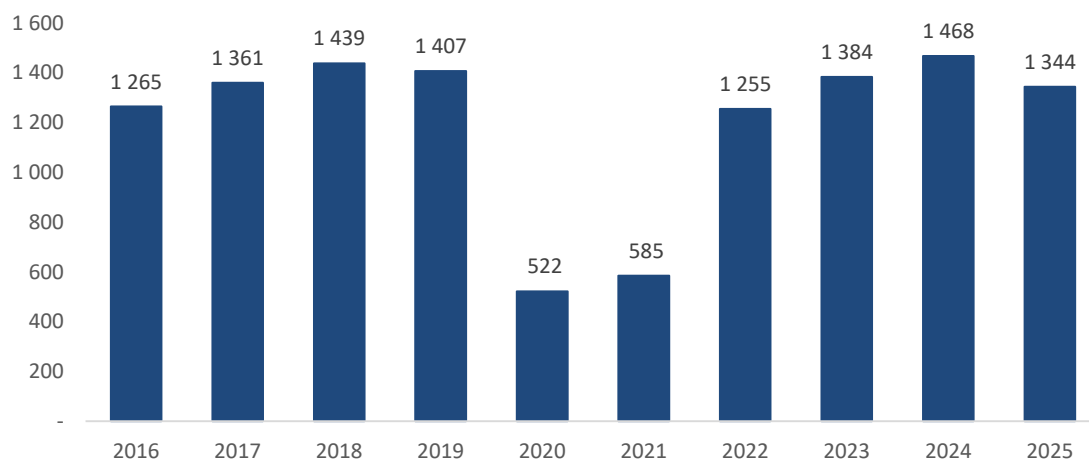
Relativamente à parceria do Oceanário, recordamos que o mecanismo de remuneração do Estado (consequência dos pagamentos realizados pela concessionária do Oceanário) incorpora uma componente variável apurada em função das receitas da concessionária, pelo que o número de visitantes do Oceanário impacta as receitas arrecadadas pelo setor público.

À semelhança de outros setores, os anos de 2020 e 2021 foram fortemente afetados pela pandemia da doença Covid-19, o que justifica os valores mais reduzidos de procura registados nesses anos. Em 2022, iniciou-se uma significativa recuperação da atividade, registando-se 1,3 milhões de visitantes, valor esse que aumentou para 1,4 milhões, em 2023, e 1,5 milhões, em 2024.

Em 2025, o número de visitantes reduziu para 1,3 milhões, representando um decréscimo de 8% face ao ano anterior.

Gráfico 8 – Evolução da Procura do Oceanário entre 2016 e 2025

Unidade: Número de visitantes



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela Concessionária.

5. Riscos e contingências 2025¹⁰

Os projetos de PPP assentam em relações contratuais de longo prazo, reguladas por um vasto e complexo conjunto de regras que visam conferir-lhes condições de estabilidade. Não obstante, ao longo da vigência destes contratos, podem ocorrer eventos suscetíveis de gerar, nos termos legal ou contratualmente previstos, direitos do parceiro privado à compensação, indemnização ou reposição do equilíbrio financeiro do respetivo contrato, consoante o caso, o que por vezes redunda em diferendos entre as partes, dos quais podem advir potenciais riscos orçamentais e/ou responsabilidades contingentes suscetíveis de gerar encargos futuros.

Neste capítulo, identificam-se, em tabelas, os litígios em curso e pretensões compensatórias já formuladas e pendentes de resolução definitiva na data de 31 de dezembro de 2025, por referência aos contratos objeto de acompanhamento e reporte pela UTAP, tal como transmitidos pelos gestores de cada contrato, nos termos e para os efeitos previstos no artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio. Em complemento, é tecida uma descrição sucinta (por setor) a seguir desta(s) tabela(s) de litígios, com o objetivo de facilitar a compreensão das diferenças entre o valor de contingências reportado com referência a 31 de dezembro de 2024 e aquele registado a 31 de dezembro de 2025.

Em todo o caso, importa frisar que daqui não resulta, naturalmente, qualquer reconhecimento ou assunção, ainda que tácita, de responsabilidades para os parceiros públicos, quer no que respeita aos fundamentos invocados (que são, na maior parte das situações, por estes rejeitados), quer no que respeita aos montantes peticionados pelos parceiros privados. Aliás, ao longo dos últimos anos, não foi raro, a final, concluir-se pela falta de fundamento do parceiro privado relativamente aos seus pedidos de reposição do equilíbrio contratual, ou serem imputadas, ao parceiro público, responsabilidades financeiras inferiores aos montantes peticionados inicialmente.

Setor Rodoviário

Quadro 4 – Contingências das PPP do Setor Rodoviário em 31 de dezembro de 2025

CONTRATOS DE CONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante peticionado (M€)	Ponto de situação (2025)
Lusoponte	Ação arbitral; reposição de equilíbrio financeiro	2017	Cobrança das taxas SIEV	0 ¹¹	Proferido acórdão em outubro de 2018 condenando o Estado no pagamento à Lusoponte de aproximadamente 692 mil euros. O Estado pediu a anulação parcial do acórdão arbitral. Em cumprimento provisório da decisão arbitral objeto da anulação, o Estado já pagou o valor condenado à concessionária.

¹⁰ Informação com referência a 31.12.2025. A evolução dos factos relevantes, conhecidos pela UTAP, referentes aos litígios e contingências relatadas no presente Capítulo, é atualizada em cada um dos boletins trimestrais, particularmente no capítulo designado “Factos relevantes”.

¹¹ O valor peticionado ascendeu a 0,7 milhões de euros. Não obstante, uma vez que o valor fixado no acórdão arbitral condenatório já se encontra pago (provisoriamente) pelo Estado, esta vicissitude reduz, do ponto de vista financeiro, o valor da contingência em causa para zero euros.

	Ação arbitral; pretensão compensatória	2019	Recusa de operação de refinanciamento	10,4	Em maio de 2023, foi proferido acórdão arbitral de absolvição do Estado. A concessionária intentou ação de anulação.
	Ação arbitral; reposição do equilíbrio financeiro	2024	Impactos resultantes da pandemia da doença Covid-19	52,3 ¹²	Ação arbitral intentada no 4T 2024.
Beira Interior / Scutvias	Ação arbitral; reposição do equilíbrio financeiro	2024	Impactos resultantes da pandemia da doença Covid-19	15	Ação arbitral intentada no 3T 2024.
	Procedimento extrajudicial de negociação; reposição do equilíbrio financeiro	2024	Introdução de desconto nas taxas de portagem em 2024	-	Em negociação, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.
	Procedimento extrajudicial de negociação; reposição do equilíbrio financeiro	2025	Introdução de isenção nas taxas de portagem em 2025	-	Em negociação, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.
Oeste (AEA)	Ação arbitral; reposição do equilíbrio financeiro	2023	Impactos associados à introdução de portagens na Concessão Costa de Prata e na Concessão da Beira Litoral/Beira Alta	89,9	Ação arbitral intentada no 1T 2023.
	Ação arbitral; Reposição do equilíbrio financeiro	2024	Impactos resultantes da pandemia da doença Covid-19	70,5	Em novembro de 2025, o Tribunal Arbitral veio proferir a decisão final, que condenou o Estado a pagar uma compensação de 70,5M€, montante com data-valor de 31 de dezembro 2024. Não se conformando com a decisão, o Estado interpôs recurso de fiscalização de constitucionalidade da decisão arbitral para o Tribunal Constitucional.
Douro Litoral (AEDL)	Ação arbitral, reposição do equilíbrio financeiro	2024	Impactos resultantes da pandemia da doença Covid-19	137,2	Ação arbitral intentada no 3T 2024.
Algarve (AAVI)	Ação arbitral; interpretação e execução do contrato	2022	Diferendo quanto à interpretação do disposto na Cláusula 98B.1 do Contrato de Concessão Algarve Alterado	0 ¹³	Em setembro de 2023 foi proferido acórdão arbitral, mediante o qual o Estado foi condenado ao pagamento de €8,5 milhões de euros acrescido de juros vincendos até integral pagamento. O parceiro público intentou ação de anulação da decisão arbitral.
	Ação arbitral; interpretação e execução do contrato	2025	Diferendo quanto ao cálculo dos juros devidos pelo atraso no pagamento da partilha de benefícios referentes aos anos de 2015 a 2022	0,7	Ação arbitral intentada no 4T 2025.

¹² A ação arbitral peticiona o reconhecimento e a condenação do Estado à reposição do equilíbrio financeiro do contrato de concessão através da modalidade de prorrogação do prazo da concessão, por não menos de 300 dias. O valor da contingência indicado corresponde ao pedido de REF apresentado pela concessionária, quantificado em 2023.

¹³ Uma vez que o parceiro público já procedeu ao pagamento (provisório) do valor, no âmbito da execução da referida decisão arbitral, esta vicissitude reduz, do ponto de vista financeiro, o valor da contingência em causa para zero euros.

Norte Litoral (AENL)	Ação arbitral; interpretação e execução do contrato	2022	Diferendo quanto à interpretação do disposto na Cláusula 98B.1 do Contrato de Concessão Norte Litoral Alterado	0 ¹⁴	Em setembro de 2023 foi proferido acórdão arbitral, mediante o qual o Estado foi condenado ao pagamento de €1,7 milhões de euros acrescido de juros vincendos até integral pagamento. O parceiro público intentou ação de anulação da decisão arbitral.
Litoral Centro (Brisal)	Reposição do equilíbrio financeiro	2023	Impactos resultantes da pandemia da doença Covid-19	12,8 ¹⁵	Inexiste à data do reporte, evidência de qualquer reconhecimento, pelo parceiro público, da pretensão deduzida pelo parceiro privado.
Brisa	Reposição do equilíbrio financeiro	2024	Impactos resultantes da pandemia da doença Covid-19	221,5 ¹⁶	Inexiste à data do reporte, evidência de qualquer reconhecimento, pelo parceiro público, da pretensão deduzida pelo parceiro privado.
	Procedimento extrajudicial de negociação; reposição do equilíbrio financeiro e modificação contratual	N/A	Diversos (v. Despacho n.º 15154/2024, de 16 de dezembro, da Coordenadora da UTAP)	1122,5	Em negociação, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio. A negociação começou no 1.º trimestre de 2025. O montante indicado corresponde ao valor dos pedidos quantificados pela concessionária no decurso do procedimento de negociação (o qual ainda não se encontra concluído), não sendo, por isso, definitivo. Existem temas em negociação que ainda não são suscetíveis de quantificação, pelo que o valor ao nível de contingências pode aumentar posteriormente.
Concessões			Subtotal	1732,8	

CONTRATOS DE SUBCONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante peticionado (M€)	Ponto de situação (2025)
Litoral Oeste (AELO)	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Modificação unilateral do contrato de subconcessão (reparação de patologias nos taludes de lanços transferidos para a AELO)	0,8	Ainda em avaliação e sem constituição de comissão de negociação.
	Reposição do equilíbrio financeiro	2023	Impactos resultantes da pandemia da doença Covid-19	2,4 ¹⁷	Inexiste à data do reporte, evidência de qualquer reconhecimento, pelo parceiro público, da pretensão deduzida pelo parceiro privado.
Algarve Litoral (RAL)	Ação administrativa; pretensão compensatória proposta pelos	2019	Recusa de visto do Tribunal de Contas	43,0	Ação judicial em curso.

¹⁴ Uma vez que o parceiro público já procedeu ao pagamento (provisório) do valor, no âmbito da execução da referida decisão arbitral, esta vicissitude reduz, do ponto de vista financeiro, o valor da contingência em causa para zero euros.

¹⁵ A concessionária indica a prorrogação do prazo do contrato de concessão como forma de assegurar a reposição do equilíbrio financeiro do contrato.

¹⁶ A concessionária indica a prorrogação do prazo do contrato de concessão como forma de assegurar a reposição do equilíbrio financeiro do contrato.

¹⁷ Em alternativa ao pagamento de uma compensação imediata pelo valor indicado *supra*, a concessionária indica a prorrogação do contrato cumulativamente com o pagamento pela disponibilidade e serviço.

	bancos financiadores				
	Ação arbitral (processos principal e cautelar); pretensão compensatória	2019	Rescisão do contrato de subconcessão por motivo imputável à subconcedente	325,1 ¹⁸	Ação arbitral (processo principal) em curso. No âmbito do processo cautelar associado, o Tribunal Arbitral condenou a IP a pagar à subconcessionária, a título provisório, um montante de cerca de 30 M€, acrescido de um valor mensal de cerca de 1M € até à decisão da causa principal. A IP pediu a anulação parcial da decisão cautelar.
	Ação arbitral; responsabilidade	2024	Rescisão do contrato de subconcessão por motivo imputável à subconcedente	-	No 4T 2024, a RAL intentou uma ação arbitral a pedir o reconhecimento do direito à resolução do contrato de subconcessão e condenar a IP a assumir todas as obrigações emergentes do contrato de financiamento e a pagar uma indenização (valor a quantificar no decorso da ação arbitral).
Douro Interior	Reposição do equilíbrio financeiro	2023	Impactos resultantes da pandemia da doença Covid-19	3,4 ¹⁹	Inexiste à data do reporte, evidência de qualquer reconhecimento, pelo parceiro público, da pretensão deduzida pelo parceiro privado.
Douro Interior	Ação arbitral (compensações contingentes)	2024	Assunção de obrigações de pagamento através de declarações assinadas em 2010 e 2011	232,6	Ação arbitral intentada no 3T2024.
Baixo Tejo (AEBT)	Ação arbitral; reposição do equilíbrio financeiro	2024	Impactos resultantes da pandemia da doença Covid-19	10,7	Ação arbitral intentada no 4T2024.
Baixo Alentejo (SPER)	Reposição do equilíbrio financeiro	2025	Impactos resultantes da pandemia da doença Covid-19	9,1	Inexiste à data do reporte, evidência de qualquer reconhecimento, pelo parceiro público, da pretensão deduzida pelo parceiro privado.
Subconcessões			Subtotal	627,1	

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo IMT e pela IP.

Quanto às PPP rodoviárias (abrangendo tanto as concessões, como as subconcessões), o montante total de contingências estimadas ascende a cerca de 2 359,9 milhões de euros em 31 de dezembro de 2025, tendo em conta os pedidos apresentados pelos parceiros privados (quer extrajudicialmente, quer através da propositura de ações judiciais ou arbitrais).

Considerando os dados registados no quadro *supra*, e comparando-os com o ponto de situação passado com referência a 31 de dezembro de 2024 (*i.e.*, 1 239,8 milhões de euros), regista-se,

¹⁸ O valor peticionado ascendeu a 445 milhões de euros. Em virtude do pagamento (provisório) efetuado pelo parceiro público no âmbito da execução da decisão cautelar suprarreferida, o valor da contingência em causa fica reduzido, em 31.12.2025, para 325,1M€.

¹⁹ A concessionária indica a prorrogação do contrato de concessão como forma de assegurar a reposição do equilíbrio financeiro do contrato.

por isso, um aumento no valor de 1120,1 milhões de euros, o qual se deve essencialmente aos seguintes eventos:

- i) Propositura de uma ação arbitral pela Concessionária (AAVI) do Contrato de Concessão Algarve, com vista à resolução do diferendo entre as partes quanto ao cálculo dos juros devidos pelo atraso no pagamento da partilha de benefícios referentes aos anos de 2015 a 2022, cujo valor está quantificado em cerca de 0,7 milhões de euros;
- ii) Desenvolvimento do procedimento de negociação conduzido pela comissão de negociação constituída através do Despacho n.º 15154/2024, de 16 de dezembro de 2024, da Diretora da UTAP, no decurso do qual a Concessionária Brisa quantificou uma parte dos pedidos ou temas em negociação (conforme descritos no mencionado despacho), no valor de cerca de 1 122,5 milhões de euros;
- iii) Propositura de uma ação arbitral pela Subconcessionária (SPER) do Contrato de Subconcessão Baixo Alentejo, com fundamento nos alegados impactos resultantes da pandemia da doença Covid-19 e da aplicação do Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril, cujo valor está quantificado em cerca de 9,1M€;
- iv) Atualização, com base na informação mais recentemente reportada pelo representante do parceiro público, do valor da ação arbitral intentada, em 2024, pela Concessionária AEDL, no âmbito do Contrato de Concessão Douro Litoral, com fundamento nos efeitos da pandemia de COVID-19 e das medidas restritivas da liberdade de circulação de pessoas e de iniciativa económica privada. Assim, o valor da ação, que a 31 de dezembro de 2024 ascendia a cerca de 124 milhões de euros, encontra-se agora atualizado para cerca de 137,2 milhões de euros, em valores nominais,

cujos efeitos foram parcialmente mitigados pela ocorrência dos seguintes eventos:

- v) Pagamento de 15,2 milhões de euros, no âmbito da execução (provisória) da decisão arbitral proferida no processo cautelar associado à ação principal proposta em 2019 pela Rotas do Algarve Litoral, S.A., que tem por objeto a resolução do contrato de subconcessão do Algarve Litoral por motivo imputável à IP (na sequência da recusa de visto ao aditamento ao referido contrato pelo Tribunal de Contas em agosto de 2018). Em virtude deste pagamento, o valor desta contingência quantificado em 340,3 milhões de euros a 31 de dezembro de 2024, está reduzido para 325,1 milhões de euros a 31 de dezembro de 2025;
- vi) Pagamento de 8,5 milhões de euros, no âmbito da execução (provisória) da decisão arbitral proferida na ação referente ao diferendo quanto à interpretação do disposto na Cláusula 98B.1 do Contrato de Concessão Algarve Alterado. Em virtude deste pagamento, o valor desta contingência, quantificada em 8,5 milhões de euros a 31 de dezembro de 2024, encontra-se reduzido para zero a 31 de dezembro de 2025;
- vii) Pagamento de 1.7 milhões de euros, no âmbito da execução (provisória) da decisão arbitral proferida na ação referente ao diferendo quanto à interpretação do disposto na Cláusula 98B.1 do Contrato de Concessão Norte Litoral Alterado. Em virtude deste

pagamento, o valor desta contingência, quantificada em 1,7 milhões de euros a 31 de dezembro de 2024, encontra-se reduzido para zero a 31 de dezembro de 2025.

Setor Ferroviário

Quadro 5 – Contingências das PPP do Setor Ferroviário em 31 de dezembro de 2025

CONTRATOS					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante estimado (M€)	Ponto de situação (2025)
ELOS	Ação executiva	2018	Acórdão condenatório proferido em 2016; recusa do Estado ao pagamento voluntário do valor condenado ²⁰	192	Ação executiva em curso.
MTS	Reposição do equilíbrio financeiro	2023	Perda da receita por causa da pandemia.	2,3	Inexiste evidência de qualquer reconhecimento pelo parceiro público.
	Reposição do equilíbrio financeiro	2023	Aumento imprevisto e excecional do custo da energia elétrica em 2022	1	Inexiste evidência de qualquer reconhecimento pelo parceiro público.
	Reposição do equilíbrio financeiro	2023	Aplicação do Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos	0,9	Inexiste evidência de qualquer reconhecimento pelo parceiro público.
Metro do Porto	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Aumento dos custos em matéria de segurança	2,0	Em negociação, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.
	Reposição do equilíbrio financeiro	2019	Aumento dos custos em matéria de limpeza	0,9	
	Reposição do equilíbrio financeiro	2024	Aumento dos custos em matéria de seguros	0,5	Em análise pelo parceiro público e ainda sem qualquer reconhecimento dos fundamentos e procedência da pretensão do parceiro privado.
Total Ferroviárias				199,6	

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo IMT e pela Metro do Porto

Quanto às PPP ferroviárias, o valor de contingências estimado em 31 de dezembro de 2025 ascende a cerca de 199,6 milhões de euros, verificando-se um aumento de cerca de 0,5 milhões de euros, face ao valor apresentado a 31 de dezembro de 2024 (199,1 milhões de euros). Este

²⁰ Com vista a facilitar a compreensão deste litígio, refira-se que, em 2016, foi proferido o acórdão arbitral que condenou o Estado Português no pagamento à ELOS de uma indemnização no valor de aproximadamente 150 milhões de euros, acrescidos de juros, na sequência da recusa de visto pelo Tribunal de Contas ao 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. No final de 2025, ainda está pendente este litígio, estando em curso as seguintes ações instauradas na sequência da prolação do acórdão de 2016 suprarreferido:

- Ação de anulação intentada pelo Estado que tem como objeto o acórdão arbitral de 2016;
- Ação executiva intentada pela ELOS em 2018 que visa obter, junto do Tribunal Administrativo de Círculo de Lisboa, o pagamento coercivo pelo Estado do valor condenado na decisão arbitral suprarreferida. O valor desta ação ascende a cerca de 192 milhões de euros, acrescidos de juros, tendo o Estado apresentado oposição à ação.

aumento prende-se com o registo de um pedido de reposição do equilíbrio financeiro do contrato submetido pela Subconcessionária do Contrato de Subconcessão Metro do Porto (no valor de cerca de 0,5 milhões de euros), com fundamento no alegado aumento dos custos em matéria de seguros.

Setor da Saúde

Quadro 6 – Contingências das PPP do Setor da Saúde em 31 de dezembro de 2025

CONTRATOS					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante estimado (M€)	Ponto de situação (2025)
Hospital de Braga	Ação arbitral; reposição do equilíbrio financeiro	2020	Pagamento dos medicamentos para tratamento Hepatite C a partir de 2018 e de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar, prescritos a utentes beneficiários de subsistemas públicos.	0,7	O Tribunal Arbitral julgou procedentes os pedidos formulados pela EGEst. O parceiro público intentou ação de anulação e recurso de revista da referida decisão arbitral. Em maio de 2023, o STA julgou procedente o recurso de revista, com revogação da decisão arbitral recorrida e ordenou a baixa dos autos para ampliação da matéria de facto e prolação de nova decisão. No 2T 2024, decisão arbitral condenou parcialmente o Estado. A ARS Norte interpôs recurso de revista e intentou ação de anulação da decisão arbitral (4T 2024).
Hospital de Cascais	Ação judicial; impugnação da aplicação de multa contratual	2011	Aplicação de multa contratual com fundamento em falta muito grave, em matéria relativa ao Regulamento do Serviço de Urgência	0,1	A EGEst intentou, em 19.04.2011, ação administrativa especial com vista à impugnação da multa contratual aplicada pela ARSLVT relativamente ao Regulamento do Serviço de Urgência. Proferida sentença em 01.08.2020, que julgou improcedente a ação. Apresentado requerimento de interposição de recurso e alegações pela EGEst, que foi admitido por Despacho, de 19.10.2020. Aguarda-se decisão.
	Ação judicial; impugnação da aplicação de multa contratual	2011	Aplicação de multa contratual com fundamento em falta muito grave, em matéria de Informações de Recursos Humanos.	-	A EGEst intentou, em 09.06.2011, ação administrativa especial com vista à impugnação da multa contratual aplicada pela ARSLVT relativamente a Informações de Recursos Humanos. Proferida sentença, que julgou o pedido da EGEst integralmente procedente (inexistência de ato administrativo), em 05.06.2023. No 3T 2025, foi proferida decisão pelo TCA Sul que julgou procedente o recurso interposto pela ARSLVT e revogada a sentença recorrida, julgando, assim, a ação totalmente improcedente.

Ação judicial; impugnação da aplicação de multa contratual	2011	Aplicação de multa contratual com fundamento em falta muito grave, por não disponibilização de livros de reclamações nos locais de atendimento ao público	0,1	A EGEst intentou, em 04.07.2011, ação administrativa especial com vista à impugnação da multa contratual aplicada pela ARSLVT por falta de disponibilização de livros de reclamações nos locais destinados ao atendimento ao público. Proferida sentença, que julgou improcedentes todos os pedidos formulados pela EGEst. Apresentado requerimento de interposição de recurso e alegações pela EGEst, que foi admitido por Despacho, de 06.04.2021. Aguarda-se decisão.
Ação judicial; impugnação da aplicação de multa contratual	2011	Ratificação do ato de aplicação de multa contratual com fundamento em falta muito grave, em matéria relativa ao Regulamento do Serviço de Urgência	0	A EGEst intentou, em 11.11.2011, ação administrativa especial com vista à impugnação do ato que ratificou a multa contratual aplicada pela ARSLVT relativamente ao Regulamento do Serviço de Urgência. No despacho de 04.09.2022, foi suscitada causa prejudicial do conhecimento dos autos, atento o processo relativo à impugnação do ato ratificado (1058/11.2BELSB). Por despacho de 22.09.2022, foi determinada a suspensão da instância até ao trânsito em julgado dos autos 1058/11.2BELSB.
Ação judicial; impugnação da aplicação de multa contratual	2014	Aplicação de multa com fundamento na falta grave cometida pela EGEst, por violação de obrigações contratuais respeitantes ao funcionamento do serviço de urgência.	0,1	Em outubro de 2022, o tribunal proferiu a sentença, julgando a ação parcialmente procedente, anulando o ato impugnado relativamente ao horário de apoio do SU à especialidade de Dermatologia. Discordando da decisão, ambas as partes interuseram recurso. Aguarda-se decisão.
Ação arbitral; pretensão compensatória	2020	Formação de médicos internos.	9,3	O Tribunal Arbitral julgou improcedentes os pedidos formulados pela EGEst. Está em curso a ação de anulação da referida decisão arbitral, proposta pela EGEst.
Ação arbitral; reposição do equilíbrio financeiro	2021	Responsabilidade financeira quanto à dispensa de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar a utentes beneficiários de subsistemas públicos.	0 ²¹	No 2T 2024, foi proferida decisão arbitral que julgou a ação parcialmente procedente e condenou o Estado Português ao pagamento de cerca de 1,7 milhões de euros. O Estado apresentou ação de anulação e recurso de revista (3T 2024).
Ação arbitral; reposição do equilíbrio financeiro	2022	Encargos incorridos com a dispensa de medicamentos antivirais suportados pela EGEst (entre 2018 e 2021 e após 31.12.2021 até ao termo do	0 ²²	No final de dezembro de 2023, foi proferida decisão arbitral que julgou a ação parcialmente procedente, condenando o Estado a pagar à EGEst

²¹ Uma vez que o parceiro público já procedeu ao pagamento (provisório) do valor condenado, no âmbito da execução da referida decisão arbitral, esta vicissitude reduz, do ponto de vista financeiro, o valor da contingência em causa para zero euros.

²² Uma vez que o parceiro público já procedeu ao pagamento (provisório) do valor condenado, no âmbito da execução da referida decisão arbitral, esta vicissitude reduz, do ponto de vista financeiro, o valor da contingência em causa para zero euros.

			contrato de concessão) e com a dispensa de medicamentos a doentes inscritos no Portal Hepatite C em 2017.		um valor de cerca de 0,8 milhões de euros. Foi apresentado, pela EGEst, pedido de anulação da decisão arbitral. Aguarda-se decisão.
	Ação arbitral; reposição do equilíbrio financeiro	2022	Impactos causados pela pandemia da doença Covid-19.	0 ²³	No 3T 2024, foi proferida decisão arbitral, que julgou a ação parcialmente procedente, condenando o Estado a pagar à EGEst um valor de cerca de 10,2 milhões de euros A ARSLVT interpôs recurso de revista, no 4T 2024, tendo a EGEst submetido recurso subordinado. A ARSLVT apresentou ainda ação de anulação.
	Ação judicial de impugnação da aplicação de multa contratual	2023	Aplicação pela ARSLVT de uma multa contratual à EGEst pelo incumprimento das obrigações de serviço público.	0,2	Ação arbitral em curso.
	Ação arbitral	2024	Pagamentos de reconciliação de 2022 referente ao Contrato de Gestão do Hospital de Cascais	5,2	Em agosto de 2025, as partes celebraram um acordo de suspensão da instância arbitral, com vista ao estabelecimento de negociações que permitam por termo aos litígios por acordo.
	Ação arbitral	2024	Pagamentos de reconciliação dos anos de 2013 a 2021, de serviços de consulta externa referentes a Telerastreio Dermatológico entre 2018 e 2022, de montantes correspondentes à dispensa de medicamentos antipsicóticos dispensados em 2022, de montantes relativos à revisão do peso relativo de GDH dos doentes COVID e dos custos incorridos com produção executada em 2022 cujos episódios foram concluídos em 2023, todos relativos ao Contrato de Gestão do Hospital de Cascais	6,1	Em agosto de 2025, as Partes celebraram um acordo de suspensão da instância arbitral, com vista ao estabelecimento de negociações que permitam por termo aos litígios por acordo.
Hospital de Loures	Ação Arbitral	2019	Encargos decorrentes das prestações de saúde em matéria de VIH/SIDA.	0 ²⁴	O Tribunal Arbitral condenou o Estado a pagar à EGEst um montante de cerca de 18 milhões de euros (como remuneração do tratamento de doentes com VIH Sida nos anos de 2012 a 2019 inclusive) e um valor a liquidar em execução (e, relativamente aos anos posteriores a 2019). Não se conformando com a decisão, o Estado interpôs recurso de revista para o STA e intentou uma ação de anulação da decisão arbitral junto do TCAS. Em 11.04.2025, foi proferido acórdão pelo STA, que negou provimento ao recurso interposto pelo Estado. Não se conformando com a decisão do STA, o Estado veio interpor recurso para o Tribunal Constitucional, que, no 4T 2025, veio decidir no sentido de não conhecimento do objeto do recurso.

²³ Uma vez que o parceiro público já procedeu ao pagamento (provisório) do valor condenado, no âmbito da execução da referida decisão arbitral, esta vicissitude reduz, do ponto de vista financeiro, o valor da contingência em causa para zero euros.

²⁴ Uma vez que o parceiro público já procedeu ao pagamento (provisório) do valor condenado, no âmbito da execução da referida decisão arbitral, esta vicissitude reduz, do ponto de vista financeiro, o valor da contingência em causa para zero euros.

	Ação arbitral; reposição do equilíbrio financeiro	2023	Impactos causados pela pandemia da doença Covid-19.	51,4	O Tribunal Arbitral proferiu a decisão final no 4T 2025, que condenou o Estado ao pagamento de uma compensação em montante a liquidar em execução de sentença. O Ministério Público apresentou recurso da decisão arbitral para o Tribunal Constitucional.
Hospital de Vila Franca de Xira	Ação Arbitral	2020	Pagamento dos medicamentos para tratamento Hepatite C a partir de 2018 (após a Interrupção do mecanismo de financiamento centralizado) e de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar, prescritos fora do HVFX a utentes beneficiários de subsistemas públicos	0 ²⁵	O Tribunal Arbitral proferiu a decisão final no sentido de: (i) Absolver o Estado dos pedidos formulados pela EGEst relativamente ao pagamento dos medicamentos para tratamento Hepatite C; e (ii) Condenar o Estado ao pagamento à EGEst de cerca de 217 mil euros relativamente aos medicamentos dispensados pela EGEst a beneficiários de subsistemas públicos. Discordando da decisão condenatória, a ARSLVT interpôs recurso de revista para o Supremo Tribunal Administrativo e pedido de anulação para o TCA. Em 15.12.2022, o TCA julgou improcedente o pedido de anulação, estando ainda pendente o recurso de revista interposto para o STA.
	Ação Arbitral; interpretação e execução do contrato	2024	Interpretação do contrato quanto aos PDR B26 e aos PDS 18, 19, 26 e 27	6,5	Ação arbitral intentada no 1T 2024.
	Ação Arbitral; reposição do equilíbrio financeiro	2024	Impactos causados pela pandemia da doença Covid-19	18,4	Ação arbitral intentada no 2T 2024. No 3T 2025, a EGEst veio requerer a redução do valor do pedido, passando de 21 milhões de euros para 18,4 milhões de euros.
	Total Saúde			98,2	

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ACSS.

²⁵ Uma vez que o parceiro público já procedeu ao pagamento (provisório) do valor condenado, no âmbito da execução da referida decisão arbitral, esta vicissitude reduz, do ponto de vista financeiro, o valor da contingência em causa para zero euros.

Relativamente às PPP do setor da saúde, o valor de contingências estimado em 31 de dezembro de 2025 ascende a cerca de 98,2 milhões de euros, verificando-se um decréscimo de cerca de 13,8 milhões de euros, face ao valor apresentado a 31 de dezembro de 2024 (111,9 milhões de euros). Essa redução do valor global de contingências resulta do efeito conjugado de diversas circunstâncias, designadamente:

- i) Atualização do valor da contingência relacionada com a ação arbitral intentada pela Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Braga (cujo objeto prende-se com a questão de pagamento dos medicamentos para tratamento Hepatite C a partir de 2018 e de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar, prescritos a utentes beneficiários de subsistemas públicos), tendo em conta a decisão arbitral proferida que condenou o parceiro público no pagamento de um montante de cerca de 0,7 milhões de euros. O valor registado em 31 de dezembro de 2024 era de 1,6 milhões de euros;
- ii) Procedência do recurso interposto pela ARSLVT da decisão judicial que julgou procedente a ação de impugnação, intentada pela Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Cascais (Contrato de 2008), da multa contratual aplicada pela ARSLVT relativamente à matéria de informações de recursos humanos. Nesta sequência, foi revogada a sentença recorrida, sendo julgada, assim, a ação totalmente improcedente, o que determina a extinção da contingência em causa (cujo valor registado em 31 de dezembro de 2024 era de 0,2 milhões de euros);
- iii) Pagamento de 1,3 milhões de euros, no âmbito da execução (provisória) da decisão arbitral proferida na ação referente ao pedido de REF da Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Cascais (Contrato de 2008), relacionado com os encargos incorridos com a dispensa de medicamentos antivirais suportados pela Entidade Gestora e com a dispensa de medicamentos a doentes inscritos no Portal Hepatite C. Em virtude deste pagamento, o valor desta contingência, quantificada em 1,3 milhões de euros a 31 de dezembro de 2024, encontra-se reduzido para zero euros a 31 de dezembro de 2025;
- iv) Pagamento de 10,2 milhões de euros, no âmbito da execução (provisória) da decisão arbitral proferida na ação referente ao pedido de REF da Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Cascais (Contrato de 2008) com fundamento nos impactos decorrentes da pandemia Covid-19. Em virtude deste pagamento, o valor desta contingência, quantificada em 20,1 milhões de euros a 31 de dezembro de 2024 (o qual corresponde ao valor inicialmente peticionado pelo parceiro privado, tendo o tribunal arbitral condenado o parceiro público no pagamento de um montante inferior, cerca de 10,2 milhões de euros), encontra-se reduzido para zero euros a 31 de dezembro de 2025;
- v) Redução, pela Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Vila Franca de Xira, do valor peticionado na ação arbitral relacionada com o pedido de REF fundamentado nos alegados impactos causados pela pandemia Covid-19, o qual passou de 21 milhões de euros para 18,4 milhões de euros;
- vi) Registo de dois novos litígios no âmbito do Contrato de Gestão do Hospital de Cascais (Contrato de 2008):

- (i) Diferendo sobre pagamentos de reconciliação de 2022, no valor de cerca de 5,2 milhões de euros;
- (ii) Diferendo sobre pagamentos de reconciliação dos anos de 2013 a 2021 (e outros), no valor de cerca de 6,1 milhões de euros.

Setor Portuário

Quadro 7 – Contingências das PPP do Setor Portuário em 31 de dezembro de 2025

CONTRATOS					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante peticionado (M€)	Ponto de situação (2025)
LISCONT	Ação judicial	2010	Entendimento do Ministério Público que considera inválido o Aditamento de 2008 ao contrato de concessão	-	O Tribunal Administrativo de Círculo de Lisboa julgou extinta a instância, por inutilidade superveniente da lide. O Ministério Público interpôs recurso da sentença.
Terminal de Contentores do Porto de Leixões	Pedido de modificação contratual	2025	Pretensão de realização de investimentos de substituição e reconversão de equipamentos, bem como de rebaixamento do cais do Terminal de Contentores Norte	-	Em discussão entre as partes, tendo o parceiro privado peticionado, entre outros, a prorrogação do contrato.
Terminal de Contentores de Sines	Pedido de modificação contratual	2025	Ocorrência de eventos que, na perspectiva do parceiro privado, constituem "alteração anormal e imprevisível das circunstâncias"	-	Em análise pelo parceiro público, tendo o parceiro privado peticionado, entre outros, a prorrogação do contrato.
Total (quantificado)				-	

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas APL, APDL e APS.

Relativamente ao setor portuário, foram registadas duas novas contingências em 2025, conforme descritas na tabela *supra*. Não é estimado qualquer valor para as contingências em causa dado que, segundo a informação transmitida pelos parceiros públicos, as pretensões dos parceiros privados não se traduzem em pagamento pecuniário.

Setor Aeroportuário

Quadro 8 – Contingências das PPP do Setor Aeroportuário em 31 de dezembro de 2025

CONTRATOS					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante peticionado (M€)	Ponto de situação (2025)
ANA	Ação arbitral; Reposição do equilíbrio financeiro	2024	Redução das receitas da concessão devido às medidas de restrição do tráfego aéreo adotadas pelo Estado durante a pandemia da doença Covid-19.	210,9	Ação arbitral intentada no 1T 2024.

ANA	Ação arbitral; diferendo quanto à interpretação do contrato	2025	Divergência quanto à interpretação e aplicação do mecanismo contratual de partilha de receita	-	Ação arbitral intentada no 4T 2024.
Total Aeroportuário (quantificado)				210,9	

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo IMT e pela Estrutura de Gestão e Acompanhamento dos Projetos de Aeroportos (EGAPA).

Quanto ao setor aeroportuário, o valor de contingências estimadas é igual àquele que foi registro em 31 de dezembro de 2024, *i.e.*, cerca de 210,9 milhões de euros, o qual corresponde ao valor da ação arbitral intentada pelo parceiro privado, no primeiro trimestre de 2024, com fundamento na alegada redução das receitas da concessão devido às medidas de restrição do tráfego aéreo adotadas pelo Estado durante a pandemia Covid-19.

Oceanário

Quadro 9 – Contingência de outros setores em 31 de dezembro de 2025

CONTRATOS					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante peticionado (M€)	Ponto de situação (2025)
Oceanário	Procedimento extrajudicial; Alteração superveniente das circunstâncias	2021	Impactos resultantes da pandemia e das medidas de restrição.	-	Em apreciação pelo parceiro público e ainda sem qualquer reconhecimento dos fundamentos e procedência da pretensão do parceiro privado.
Total (quantificado)				-	

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelo Ministério das Finanças.

No que respeita à PPP Oceanário, a contingência registada continua a referir-se ao pedido de prorrogação do prazo contratual, submetido pela concessionária, em 2021, com fundamento nos impactos resultantes da pandemia e das medidas de restrição adotadas pelo Estado.

6. Anexo

Quadro 10 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2025, por setor

Sector Rodoviário	Concessionário	Ano (início)	Prazo	Invest. Total M€ ⁽¹⁾	Dimensão km
Concessão Lusoponte	Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1995	35 ⁽²⁾	865	17
Concessão Norte	Ascendi Norte – Auto-Estradas do Norte, S.A.	1999	30+3 ⁽³⁾	981	175
Concessão Oeste	Auto-Estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1998	30	614	170
Concessão Brisa ⁽⁴⁾	Brisa – Concessão Rodoviária, S.A.	1972	63	3 346	1099
Concessão Litoral Centro	Brisal – Auto-Estradas do Litoral, S.A.	2004	30 ⁽⁵⁾	610	92
Concessão Beira Interior	Scutvias – Autoestradas da Beira Interior S.A.	1999	33	683	174
Concessão Costa de Prata	Ascendi Costa de Prata – Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000	30+3 ⁽³⁾	401	110
Concessão Algarve	Autoestrada do Algarve – Via do Infante – Sociedade Concessionária – AAVI, S.A.	2000	30	257	127
Concessão Interior Norte	Norscut – Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	710	155
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta – Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30+3 ⁽³⁾	809	173
Concessão Norte Litoral	Auto-Estradas Norte Litoral – Sociedade Concessionária AENL, S.A.	2001	30	349	120
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto – Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30+3 ⁽³⁾	553	56
Concessão Grande Lisboa	Ascendi Grande Lisboa – Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007	30+3 ⁽³⁾	234	23
Concessão Douro Litoral	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007	27	791	79
Subconcessão Transmontana	Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	666	190
Subconcessão Douro Interior	Ascendi Douro – Estradas do Douro Interior, S.A.	2008	30	698	241
Subconcessão Baixo Alentejo	SPER – Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A.	2009	30	265	40
Subconcessão Baixo Tejo	AEBT – Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009	30	302	60
Subconcessão Algarve Litoral	Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009	30	95	-
Subconcessão Litoral Oeste	AELO – Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A.	2009	30	448	110
Subconcessão Pinhal Interior	Ascendi Pinhal Interior – Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010	30	769	489
Sector Ferroviário	Concessionário	Ano (início)	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão km
Metro Sul Tejo	MTS – Metro Transportes do Sul, S.A.	2002	30	399	14
Transp. Ferroviário Eixo-Norte/Sul	Fertagus – Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	20+5+6,5 ⁽¹⁰⁾	30	54
Metro do Porto	Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda.	2018	7+2	4	67
Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto (Campanhã) e Oñá	AVAN Norte – Gestão da Ferrovia de Alta Velocidade, S.A.	2025	30	0	71
Sector Aeroportuário	Concessionária	Ano (início)	Prazo	Invest. Total M€	
Concessão da ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (Continente e RAA)	2012	50 ⁽⁶⁾	824	
	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (RAM)	2013	50 ⁽⁷⁾		
Sector Saúde	Concessionário	Ano (início)	Prazo	Invest. Total M€	Dimensão camas ⁽¹⁴⁾
H. Braga - Gestão do Estabelecimento	Escala Braga – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2009	10 ⁽¹¹⁾	43	658
H. Braga - Gestão do Edifício	Escala Braga – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	130	658
H. Cascais - Gestão do Estabelecimento	Lusíadas Saúde – Parcerias Cascais, S.A.	2008	10 + 4 ⁽⁸⁾	42	277
	Galo Saúde - Parcerias Cascais, S.A.	2023	8	12	277
H. Cascais - Gestão do Edifício	TDHOSP – Gestão de Edifício Hospitalar, S.A.	2008	30	53	277
H. Loures - Gestão do Estabelecimento	SGHL – Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A.	2009	10 ⁽¹³⁾	35	411
H. Loures - Gestão do Edifício	HL – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2009	30	93	411
H. V Franca - Gestão do Estabelecimento	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.	2010	10 ⁽¹²⁾	26	313
H. V Franca - Gestão do Edifício	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2010	30	84	313
H. Lisboa Oriental - Gestão do Edifício	HLO - Sociedade Gestora do Edifício, S.A.	2024	30	0	-
Setor Portuário	Concessionário	Ano (início)	Prazo	Invest. Total M€	
Douro e Leixões					
Terminal de Contentores de Leixões	TCL - Terminal de Contentores de Leixões, S.A.	2000	25+5 ⁽¹⁶⁾	103	
Terminal de Carga a Granel de Leixões	TCGL - Terminal de Carga Geral e de Granéis de Leixões, S.A.	2001	25+5 ⁽¹⁶⁾	44	
Lisboa					
Terminal de Contentores de Alcântara	Liscont - Operadores de Contentores, S.A.	1984	54 ⁽⁹⁾	132	
Sines					
Terminal Contentores de Sines XXI	PSA Sines - Terminais de Contentores, S.A.	1999	30+20 ⁽¹⁵⁾	333	
Oceanário	Concessionário	Ano (início)	Prazo	Invest. Total M€	
Oceanário	Oceanário de Lisboa, S.A.	2015	30	24	

- Notas:**
- (1) Valores acumulados de investimento realizado até ao final de 2025, disponibilizados pelos parceiros privados. Os valores apresentados correspondem ao investimento realizado pelo parceiro privado (numa lógica de dispêndio efetivo), incluindo os valores de investimento em construção (desconsiderando a capitalização de encargos financeiros), em expropriação e em grandes reparações de pavimento ou em aquisição/substituição de equipamento.
 - (2) De acordo com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 25-B/2000, de 13 de maio, o prazo da concessão termina em 24 de março de 2030.
 - (3) Prevê-se a possibilidade de prorrogação do prazo da concessão, eventual e por um período variável de, no máximo, 3 anos, nos termos e condições previstos no contrato de concessão.
 - (4) No caso da concessão da Brisa, apesar de o contrato de concessão ter sido assinado em 1972, foram apenas considerados os valores de investimento acumulado desde a última fase de privatização da empresa, em 1999.
 - (5) A concessão termina no último dia útil do mês seguinte àquele em que o VAL das receitas de portagem atinja o VAL máximo, o que corresponde a um mínimo de 22 anos (2026) e um máximo de 30 anos (2034).
 - (6) O prazo desta concessão, originalmente fixado em 20 anos, foi, inicialmente, estendido até 30 de setembro 2024 por via da Resolução de Conselho de Ministros n.º 193/2019, publicada no Diário da República, 1.ª série, n.º 244, de 19 de dezembro de 2019. Posteriormente, foi aprovada a prorrogação do contrato de concessão por mais 6 anos e 6 meses, na sequência da conclusão do mandato da comissão de negociação constituída, para efeitos da apreciação do reequilíbrio económico financeiro da Concessão do Eixo Ferroviário Norte-Sul decorrente da suspensão do mecanismo de acerto previsto na Cláusula 8.ª-A do contrato de concessão, relativamente aos anos de 2020 e 2021. Assim, de acordo com o Decreto-Lei n.º 57-C/2024, de 24 de setembro, o contrato de concessão vigora até 31 de março de 2031.
 - (7) Na sequência dos acordos de prorrogação celebrados em 2025, o prazo desta subconcessão terminará a 31 de março de 2027.
 - (8) O contrato prevê a possibilidade de prorrogação por força do disposto no Capítulo XI (Novo Aeroporto de Lisboa).
 - (9) Nos termos do disposto na cláusula 7.1, o prazo de 50 anos conta-se a partir de 14 de dezembro de 2012, sem prejuízo de o contrato ter sido celebrado a 10 de setembro de 2013. O contrato prevê a possibilidade de prorrogação nos termos do mesmo.
 - (10) Atualizado com dados reportados com referência a dezembro de 2022.
 - (11) O prazo desta concessão terminou em agosto de 2019. Sem prejuízo, o contrato em causa mantém-se na tabela uma vez que ainda existem litígios pendentes relacionados com a sua execução no passado.
 - (12) O prazo desta concessão terminou no final de 2022. Sem prejuízo, o contrato em causa mantém-se na tabela uma vez que ainda existem litígios pendentes relacionados com a sua execução no passado.
 - (13) O prazo desta concessão terminou em janeiro de 2022. Sem prejuízo, o contrato em causa mantém-se na tabela uma vez que ainda existem litígios pendentes relacionados com a sua execução no passado.
 - (14) O prazo desta concessão terminou em maio de 2021. Sem prejuízo, o contrato em causa mantém-se na tabela uma vez que ainda existem litígios pendentes relacionados com a sua execução no passado.
 - (15) Através da celebração do 4.º aditamento, efetuado em 2017, o prazo da concessão foi prorrogado por 5 anos adicionais. Nesta sequência, a Concessão do TCL passou a terminar em 2030, enquanto a Concessão do TCGL em 2031.
 - (16) O prazo desta concessão, originalmente fixado em 20 anos, foi estendido até 2042 por via do Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de setembro. No final de 2021, com a outorga do 4.º aditamento ao contrato (que entrou em vigor no início de 2022) após conclusão do processo de renegociação nos termos do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, o prazo da concessão foi reduzido, passando a terminar em 31 de dezembro de 2038.
 - (17) O prazo desta concessão, originalmente fixado em 30 anos, foi prorrogado pelo período adicional de 20 anos no âmbito do acordo alcançado com uma Comissão de Negociação a título de REF. Este REF decorre dos objetivos fixados no Despacho n.º 8502/2018 relativamente a um conjunto de investimentos. Muito em síntese, a Concessionária assumiu o compromisso de realizar investimentos adicionais no Terminal XXI, no total de 660,9 milhões de euros, relativos à realização de obras de prolongamento do cais, expansão da área de parque e ampliação da plataforma ferroviária, através do aumento do número de linhas no feixe de carga e descarga do terminal, bem como a aquisição de equipamentos modernos portuários.

7. Siglas

ARSLVT	Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo
ARSNorte	Administração Regional de Saúde do Norte
<i>Cfr.</i>	Conforme
EGEd	Entidade Gestora do Edifício
EGEst	Entidade Gestora do Estabelecimento
EGEst Braga	Escala Braga – Entidade Gestora do Estabelecimento, S.A.
EGEst Cascais 2008	Lusíadas Saúde – Parcerias Cascais, S.A.
EGEst Cascais 2022	Galo Saúde - Parcerias Cascais, S.A.
EGEst Vila Franca de Xira	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A.
EPC	Entidade Pública Contratante
ERS	Entidade Reguladora da Saúde
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IPC	Índice de preços no consumidor
IMT	IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
M€	Milhões de euros
MST	Metropolitano Ligeiro da Margem Sul do Tejo
OE2023	Orçamento do Estado para 2023
PCGBi	Posto central de gestão de bilhética
PK	Passageiros-quilómetros
PPP	Parceria Público-Privada
PT	Passageiros transportados
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
RNA	Rede Nacional de Autoestradas
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIEV	Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.
STA	Supremo Tribunal Administrativo
TCAS	Tribunal Central Administrativo Sul
TMDA	Tráfego médio diário anual
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos