



Parcerias Público-Privadas

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

Informação de Suporte aos Boletins Trimestrais de 2022

UTAP

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

1. Conteúdos

Conteúdos	2
Índice de Quadros	3
Índice de Gráficos	4
1. Enquadramento	5
2. Investimento acumulado até 2022	6
3. Natureza dos fluxos financeiros	9
3.1 Setor Rodoviário	9
3.2 Setor Ferroviário	12
3.3 Setor Aeroportuário	14
3.4 Setor da Saúde	15
3.5 Setor Portuário	16
3.6 Oceanário	17
4. Evolução da procura 2022	18
4.1 Setor Rodoviário	18
4.2 Setor Ferroviário	20
4.3 Setor Aeroportuário	22
4.4 Setor da Saúde	23
4.5 Setor Portuário	25
4.6 Oceanário	26
5. Riscos e contingências 2022	27
6. Anexo	39
7. Siglas	41

2. Índice de Quadros

Quadro 1 – Dados da produção Hospitalar do Hospital de Cascais	23
Quadro 2 – Dados da produção Hospitalar de Loures	24
Quadro 3 – Movimento de carga contentorizada nas PPP portuárias.....	25
Quadro 4 – Movimento de carga total nas PPP portuárias	25
Quadro 5 – Contingências das PPP do setor rodoviário em 31 de dezembro de 2022	28
Quadro 6 – Contingências das PPP do setor ferroviário em 31 de dezembro de 2022	32
Quadro 7 – Contingências das PPP do setor da Saúde em 31 de dezembro de 2022	33
Quadro 8 – Contingências das PPP do setor portuário em 31 de dezembro de 2022.....	37
Quadro 9 – Contingências das PPP do setor aeroportuário em 31 de dezembro de 2022	38
Quadro 10 – Contingência da PPP Oceanário em 31 de dezembro de 2022.....	38
Quadro 11 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2022, por setor	39

3. Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Investimentos dos parceiros privados, por setor	6
Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados (em valor) – repartição anual por setores.....	8
Gráfico 3 – Evolução do TMDA na RNA entre 2019 e 2022	18
Gráfico 4 – Evolução do TMDA na RNA entre 2011 e 2022	19
Gráfico 5 – Evolução da procura Metro do Porto	20
Gráfico 6 – Evolução da procura efetiva vs procura prevista no Caso Base do MST	21
Gráfico 7 – Número de passageiros transportados anualmente no período compreendido entre 2017 e 2022.....	22
Gráfico 8 – Evolução da Procura do Oceanário entre 2016 e 2022	26

4. 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 2022, relatórios trimestrais de acompanhamento das PPP que integram o portfolio da UTAP nesse período de reporte. Refira-se que o número de PPP que integram o mencionado portfolio da UTAP aumentou de 39 para 40¹ no 4.º trimestre de 2022, em virtude da entrada em vigor do novo contrato, com natureza de uma PPP, que tem como objeto a gestão e prestação de cuidados de saúde no Hospital de Cascais.

Sem prejuízo da suficiência dos mesmos 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 2022 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 2022 (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 já caducados contratos de gestão relativos ao Estabelecimento do Hospital de Braga, ao Estabelecimento do Hospital de Vila Franca de Xira, ao Estabelecimento do Hospital de Loure e ao Estabelecimento do Hospital de Cascais. A razão é que, apesar de estarem em causa contratos já extintos, ainda estão pendentes alguns litígios relacionados com a respetiva execução no passado.

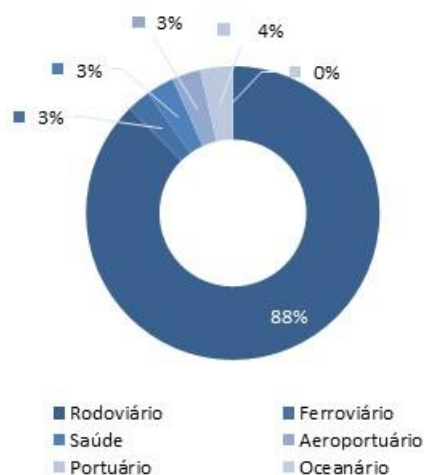
5. Investimento acumulado até 2022²

O investimento acumulado realizado pelos parceiros privados, entre 1998 e 2022, no âmbito de contratos de PPP objeto de acompanhamento pela UTAP, representa um valor na ordem dos 16 136 milhões de euros.

O setor rodoviário apresenta o maior peso neste universo, que integra quer as concessões atribuídas diretamente pelo Estado Português (onde se incluem as ex-SCUT e as autoestradas originariamente com portagem real), quer pelas subconcessões da IP, seja em termos de número de parcerias ou de investimento acumulado (88%).

Gráfico 1 – Investimentos dos parceiros privados, por setor

Valores em milhões de euros



Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelos parceiros privados – investimento acumulado de 1998 a 2022.

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* seguinte. 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 31.12.2022.

No que respeita, em concreto, ao ano de 2015, ao contrário do que sucedeu nos anos anteriores, assistiu-se a um aumento do investimento realizado com as PPP, o que ficou a dever-se, principalmente, a dois fatores, (i) ao facto de terem sido retomadas as obras no caso das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral e (ii) ao aumento de investimento realizado na ANA, de acordo com o plano de desenvolvimento da capacidade instalada, decorrente do aumento de tráfego, com particular ênfase para os aeroportos do Continente.

A partir de então, e até 2021, com a conclusão das mencionadas obras, o valor do investimento reduziu-se para valores que se têm mantido razoavelmente estáveis ao longo do tempo. Para essa estabilização contribuíram as alterações aos contratos de subconcessão (na sequência dos mencionados acordos celebrados pela IP, em 2012, com as subconcessionárias rodoviárias) 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 concedente³. Ainda neste particular, e contribuindo para essa estabilização, realça-se o facto de a fase de investimento inicial dos contratos celebrados antes de 2012 ter ocorrido em momento anterior ao período em apreço⁴ e de, a partir de 2012, ter havido muito poucos contratos novos e os mesmos se caracterizarem por um reduzido nível de investimento.

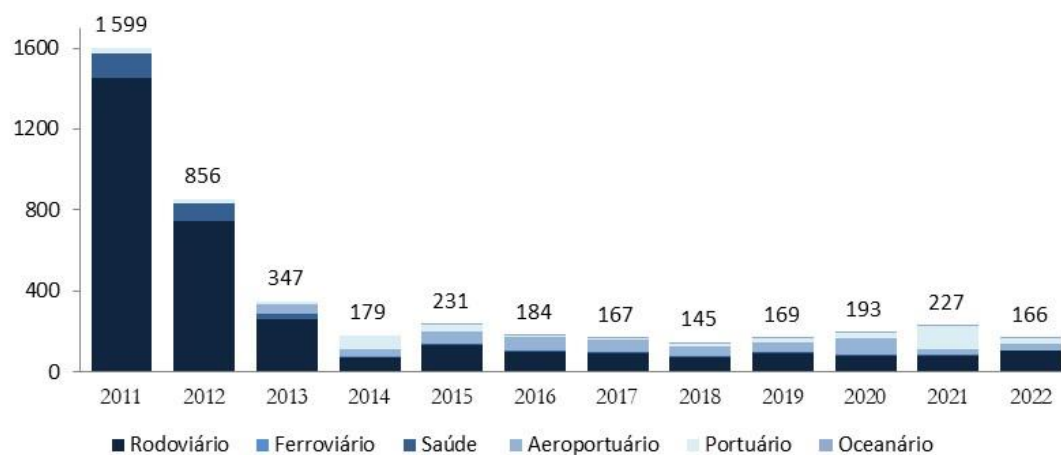
No que respeita, em concreto, ao ano de 2022, o total de investimento realizado ascendeu a 166 milhões de euros, dos quais 62% são referentes ao setor rodoviário, 21% aeroportuário, 14% relativo ao setor portuário, 2% ao setor da saúde, 1% setor ferroviário e menos de 1% referente ao Oceanário. À semelhança do ano anterior, relativamente ao setor rodoviário, a Concessão Brisa continua a destacar-se, tendo representado 63% do investimento realizado em 2022 neste setor, estando maioritariamente afeto a obras de reposição de pavimentos e alargamentos.

³ A este respeito, poderão ser consultados os boletins trimestrais publicados no *website* da [UTAP](#), nos quais se reporta, entre outros, os encargos públicos com grandes reparações de pavimento.

⁴ Nos casos dos contratos do setor aeroportuário e do setor portuário.

Gráfico 2 – Investimentos dos parceiros privados (em valor) – repartição anual por setores

Valores em milhões de euros



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

Nota: Os valores de investimento reportados para 2021 sofreram alteração face aos anteriormente reportados devido à inclusão dos dados referentes ao Porto de Lisboa.

6. 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 Português⁵ 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 vigor⁶, estas PPP podem ser divididas em 3 grupos:

- *Concessões remuneradas com base num regime de disponibilidade das vias*: este grupo engloba seis Ex-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 (que deixaram de incluir o provisionamento antecipado destes encargos com base em previsões de ocorrência, para preverem o respetivo pagamento apenas se e quando efetivamente necessária e realizada a intervenção).

No caso das Ex-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.

- *Concessão da Beira Interior*: esta Ex-SCUT apresenta um esquema remuneratório assente, em primeira linha, nas receitas de portagem cobradas pela concessionária aos utilizadores da infraestrutura, cuja titularidade foi transferida para a concessionária, conjugado com pagamentos anuais do concedente, nos termos contratualmente previstos.
- *Concessões de portagem real*: incluem-se aqui as concessões Douro Litoral, Litoral Centro, Oeste, Brisa e Lusoponte, as quais mantêm atualmente um sistema

⁵ Onde se incluem 7 Ex-SCUT e 7 autoestradas originalmente de portagem real.

⁶ Nove dos quais alterados na sequência de processos negociais terminados em 2015.

remuneratório baseado nas receitas de portagem cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores da infraestrutura, não apresentando, portanto, fluxos financeiros (recorrentes) entre os parceiros público e privado, sem prejuízo da existência de fluxos financeiros resultantes de processos negociais ou arbitrais para REF, destacando-se neste âmbito os pagamentos realizados pelo parceiro público às concessionárias do Douro Litoral e Litoral Centro e os fluxos nos dois sentidos relativos à Lusoponte.

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

- 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 à concessionária da Beira Interior;
 - 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 concessões (com exceção daquelas em que a titularidade destas receitas pertence à respetiva concessionária) e nas subconcessões; 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 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 mesmo⁷ e que não se reconduzam a riscos alocados ao parceiro privado.

⁷ 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.

3.2 Setor Ferroviário

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

A Fertagus, 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)⁸, assenta a sua remuneração 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 das obrigações de redução tarifária assumidas por esta operadora nos passes. No contexto atual, em consequência da mudança de paradigma mencionada anteriormente, mediante a qual a Fertagus deixou de assumir integralmente o risco de procura, a concessionária tem direito ao recebimento de acertos caso se verifique uma evolução negativa das variáveis críticas para a sua operação; simetricamente, se essas variáveis evoluírem de forma positiva, o Estado terá direito à diferença correspondente.

À semelhança da Fertagus, também a remuneração do Metro Transportes do Sul (MTS), entidade a quem foi atribuída a concessão da rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo, assenta nas receitas cobradas aos utilizadores do serviço, nas receitas publicitárias, nos rendimentos decorrentes da exploração de áreas comerciais e parques de estacionamento e em compensações devidas pela Área Metropolitana de Lisboa, como contrapartida das obrigações de redução tarifária assumidas por esta operadora nos passes no âmbito da aplicação do PART. Adicionalmente, encontram-se contratualmente 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 contratualmente garantida, o que se tem traduzido na necessidade recorrente de o concedente realizar pagamentos de compensação à concessionária.

No que diz respeito à Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda., subconcessionária 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 contratualmente) e por uma componente variável (em função do número de quilómetros realizados em serviço comercial e em atividades de ensaio)⁹.

Do supramencionado pode concluir-se, portanto, 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

⁸ 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.

⁹ 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.

MST, as quais têm assumido um carácter recorrente. Adicionalmente, poderão ocorrer fluxos financeiros a favor da Fertagus, ou desta para o Estado, consoante a evolução que se verifique das variáveis relevantes para a sua operação.

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, de 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 remuneração.

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.

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 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); e
- 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 EPC) das receitas de terceiros relacionadas com a exploração de parques de estacionamento e/ou zonas comerciais.

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 referências 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 às quais se encontra confiada 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 de 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 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 (atualizada anualmente tendo por base o IPC, incluindo habitação), e numa componente variável 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, não de encargos líquidos, dado que o contrato em causa não prevê encargos recorrentes para o setor público.

7. Evolução da procura 2022

4.1 Setor Rodoviário

De acordo com os dados disponibilizados pelo IMT, o tráfego médio diário anual (TMDA) registado em 2022 na Rede Nacional de Autoestradas (RNA) ascendeu a cerca de 20.055 veículos, representando um crescimento de 15,6% face ao ano anterior e um volume acima do registado no último ano pré-pandemia (2019).

No Gráfico 3 seguinte, apresenta-se o tráfego médio diário mensal registado, nos últimos quatro anos, na RNA, através do qual se torna possível observar o perfil sazonal que caracteriza a procura deste setor.

Gráfico 3 – Evolução do TMDA na RNA entre 2019 e 2022

Valores em veículos/dia



Fonte: IMT - Relatórios de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas (1.º, 2.º, 3.º e 4.º trimestres de 2019, 2020, 2021 e 2022).

Relativamente à evolução do volume de tráfego ao longo do período compreendido entre 2011 e 2022, verificou-se a existência de quatro momentos distintos: (i) 2011-2013, com um decréscimo acentuado do tráfego, (ii) 2014-2019, com um incremento progressivo dos níveis de tráfego, (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.

A queda do tráfego, verificada em 2011 e 2013, poderá explicar-se, não só pela conjuntura económica adversa que o país então vivia, mas também pelo impacto da introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem nas 7 Ex-SCUT, de uma forma faseada entre 2010 e 2011¹⁰. Não pode, contudo, associar-se a quebra de tráfego em exclusivo ao referido início da

¹⁰ No caso das concessões da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral, a introdução de um regime de cobrança de taxas de portagem ocorreu em outubro de 2010, enquanto nas restantes 4 Ex-SCUT (Beira Interior, Beiras Litoral e Alta, Interior Norte e Algarve) essa cobrança só se iniciou no final do ano de 2011.

cobrança de taxas de portagem, dado que a quebra não ocorreu apenas nessas Ex-SCUT, tendo sido generalizada e contínua na restante rede rodoviária.

Apresenta-se, no *Gráfico 4* seguinte, a evolução do TMDA registado na RNA ao longo do período compreendido entre 2011 e 2022.

Gráfico 4 – Evolução do TMDA na RNA entre 2011 e 2022

Valores em 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 2022).

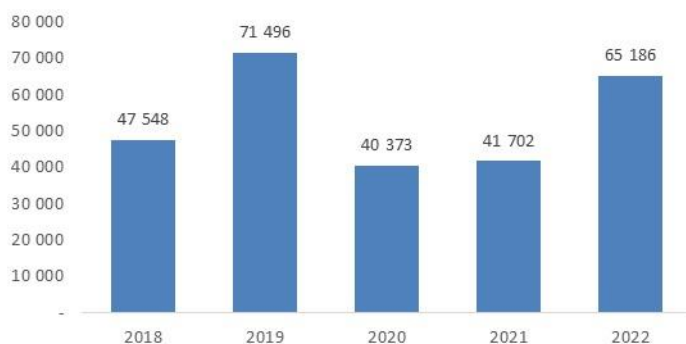
4.2 Setor Ferroviário

A evolução da procura reportada referente ao setor ferroviário em 2022, à semelhança dos anos anteriores, contempla três parcerias. Não obstante a análise individual a cada uma das parcerias apresentadas no presente capítulo, é de destacar que em 2022 verificou-se uma recuperação generalizada, face a 2021 e 2020, anos que foram impactados negativamente pela pandemia da doença Covid-19.

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 passageiros¹¹, valor que aumentou para 71,5 milhões de passageiros em 2019, em parte justificado pelo ano completo de atividade. Os anos de 2020 e 2021 registaram uma diminuição em comparação com 2019, por consequência da pandemia Covid-19, tendo o número de validações ascendido a 40,4 e 41,7 milhões. Em 2022, este número ascendeu a 65,2 milhões, mostrando um aumento face ao ano anterior (56,3%).

Gráfico 5 – Evolução da procura Metro do Porto

Valores em 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.

A procura no MST ascendeu, em 2022, a cerca de 40,9 milhões de passageiros.km, representando um crescimento de aproximadamente 27,0% face ao ano anterior (+8,7M€).

Em termos históricos, depois da quebra na procura, registada em 2012 e 2013, assistiu-se, de 2014 a 2019, a uma tendência de crescimento da procura, algo que se inverteu novamente em 2020 e 2021 (pandemia Covid-19). No último ano, quer em face da retoma, quer devido à entrada em vigor do PART, verificou-se um nível de procura acima do período pré-pandemia.

Tal como evidenciado no *Gráfico 6* seguinte, a procura real do MST tem-se mantido significativamente abaixo do valor previsto no contrato de concessão, tendo originado o pagamento recorrente de compensações do Estado à concessionária.

¹¹ Medidos pelo número de validações efetuado.

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

Valores em 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 + saídas) e que expressa com maior rigor a realidade. Contudo, esta mudança de metodologia implica que os novos indicadores deixam de ser comparáveis com os indicadores dos anos anteriores.

Considerando o que foi mencionado anteriormente, em 2022, o total de PT ascendeu a 23,5M e PK a 381M pela informação da nova aplicação do PCGBi pelo que não foi feita uma análise comparativa.

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 de Porto Santo, na Região Autónoma da Madeira.

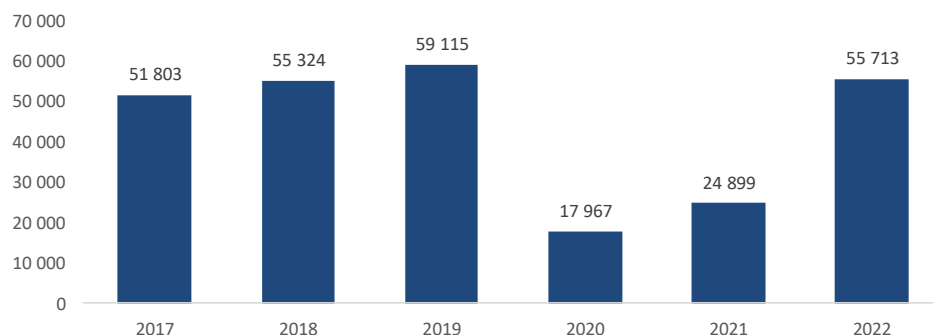
De acordo com os dados disponibilizados pelo Ministério das Infraestruturas, em 2022 passaram pelos aeroportos da rede ANA cerca de 55,7 milhões de passageiros, representando um crescimento de 123,8% face ao valor registado no ano anterior, conforme gráfico 7 seguinte.

De salientar que o ano de 2020 e 2021 foi fortemente influenciado pela ocorrência da pandemia da doença Covid-19, que veio alterar necessidades e comportamentos de mobilidade das pessoas.

Embora em 2022 se tenha verificado um aumento significativo do nível da procura face ao ano anterior, o mesmo ainda se encontra 6% abaixo do nível de procura de 2019 (último ano antes da pandemia).

Gráfico 7 – Número de passageiros transportados anualmente no período compreendido entre 2017 e 2022

Unidade: Milhares de passageiros



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

4.4 Setor da Saúde

A evolução da procura nesta secção contempla as parcerias com as EGEst, que em 2022 abrangiam 2 unidades hospitalares (Loures e Cascais), sendo que o contrato de PPP relativo à EGEst Loures terminou em janeiro de 2022.

Importa ainda referir que os dados relativos à atividade registada em cada uma das unidades hospitalares são disponibilizados pelas entidades gestoras dos respetivos contratos, 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 pelas referidas entidades.

No Hospital de Cascais, verificou-se um crescimento em quase todas as linhas de atividade à exceção das consultas externas, sendo de destacar o crescimento na Urgência (+26%), seguido do Hospital de dia (+12%). Quanto ao número de doentes equivalentes, verificou-se um crescimento de 8% com maior impacto na atividade cirúrgica de ambulatório (conforme quadro seguinte). Este aumento generalizado, que também foi sentido em 2021, é justificado pelo alívio das medidas de combate à pandemia Covid-19 e, consequentemente, do aumento da atividade programada nos hospitais.

Quadro 1 – Dados da produção Hospitalar do Hospital de Cascais

	2022 (i)	2021 (ii)	2020	2019	Δ 2022/ 2021
Doentes equivalentes	23 688	22 011	19 069	20 931	8%
Internamento Cirúrgico	4 091	3 807	3 618	4 167	7%
Internamento Médico	9 133	8 762	8 612	9 918	4%
Cirurgia de Ambulatório	10 464	9 442	6 839	6 846	11%
Consulta Externa	182 171	184 916	146 083	159 588	-1%
Urgência (atendimentos)	147 086	116 279	100 949	151 779	26%
Hospital de Dia	10 539	9 375	8 749	8 288	12%

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

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

(ii) Os dados referentes a 2021 foram atualizados de acordo com a última informação recebida.

No que respeita ao Hospital de Loures não foi disponibilizada informação referente aos 18 dias de produção que ocorreu em 2022.

Quadro 2 – Dados da produção Hospitalar de Loures

	2022	2021 (i)	2020	2019	Δ 2022/ 2021
Doentes equivalentes	n.d.	n.d.	37 817	43 867	n.a.
Internamento Cirúrgico	n.d.	n.d.	5 583	7 353	n.a.
Internamento Médico	n.d.	n.d.	11 483	12 852	n.a.
Cirurgia de Ambulatório	n.d.	n.d.	8 607	9 539	n.a.
Ambulatório Médico	n.d.	n.d.	12 144	14 123	n.a.
Consulta Externa	n.d.	260 071	236 202	284 185	n.a.
Urgência (atendimentos)	n.d.	124 380	113 487	186 726	n.a.
Hospital de Dia	n.d.	15 250	12 375	15 224	n.a.

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

Notas (i) Inclui dados de Produção Efetiva (reportada pela EGEst como elegível) sendo que a informação de 2021 é provisória e será objeto de validação, no âmbito do respetivo processo de reconciliação, a efetuar posteriormente pelas entidades.

4.5 Setor Portuário

De acordo com os dados disponibilizados pelas respetivas Administrações Portuárias, o volume total de carga contentorizada movimentada em 2022 registou um decréscimo de 5% e a carga total movimentada um decréscimo de 6% face a igual período do ano anterior.

Quadro 3 – Movimento de carga contentorizada nas PPP portuárias

Valores em TEU

PPP Portuárias	2022	2021	2020	2019	Δ AC 2022/ AC 2021
Porto de Douro e Leixões	713 402	717 954	703 940	683 312	-1%
Terminal de Contentores de Leixões	713 402	717 954	703 940	683 312	-1%
Porto de Lisboa	121 821	100 611	79 319	141 219	21%
Terminal de Contentores de Alcântara	121 821	100 611	79 319	141 219	21%
Porto de Sines	1 662 600	1 824 059	1 611 964	1 423 212	-9%
Terminal de Contentores de Sines XXI	1 662 600	1 824 059	1 611 964	1 423 212	-9%
TOTAL	2 497 823	2 642 624	2 395 223	2 247 743	-5%

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

Quadro 4 – Movimento de carga total nas PPP portuárias

Valores em toneladas

PPP Portuárias	2022	2021	2020	2019	Δ AC 2022/ AC 2021
Porto de Douro e Leixões	10 787 295	10 701 627	10 010 461	10 246 973	1%
Terminal de Contentores de Leixões	7 036 139	7 112 060	7 003 299	6 783 588	-1%
Terminal de Carga a Granel de Leixões	3 751 156	3 589 566	3 007 162	3 463 386	5%
Porto de Lisboa	1 521 325	1 241 199	774 033	1 492 923	23%
Terminal de Contentores de Alcântara	1 521 325	1 241 199	774 033	1 492 923	23%
Porto de Sines	19 595 110	22 026 750	19 940 808	17 134 379	-11%
Terminal de Contentores de Sines XXI	19 595 110	22 026 750	19 940 808	17 134 379	-11%
TOTAL	31 903 730	33 969 576	30 725 302	28 874 275	-6%

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

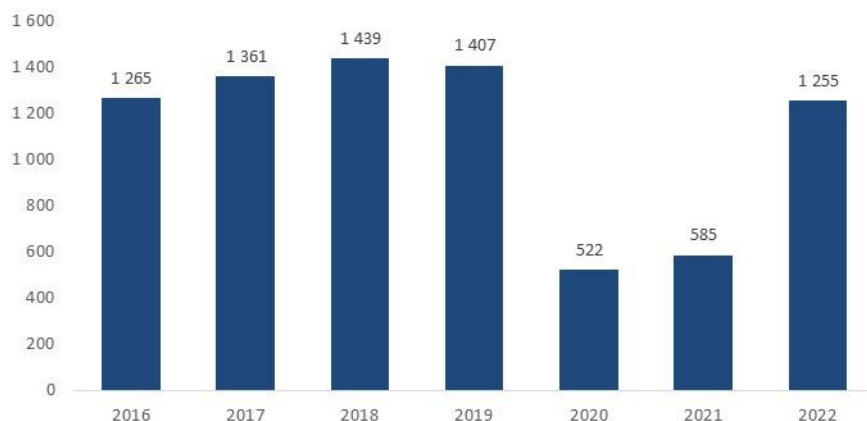
Tendo em conta que as receitas do Estado incorporam uma componente variável apurada em função das receitas da concessionária, o número de visitantes do Oceanário também influencia as receitas arrecadadas pelo setor público.

À semelhança de outros setores, os anos de 2020 e 2021 foram fortemente afetados pela pandemia da doença Covid-19.

Em 2022, verificou-se uma significativa recuperação da atividade com um total de 1 254 856 visitantes, o que representou um aumento de 115% face a 2021. No entanto, o número de visitantes ficou ainda 11% abaixo da procura registada em 2019.

Gráfico 8 – Evolução da Procura do Oceanário entre 2016 e 2022

Valores de número de visitantes (milhares)



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

8. Riscos e contingências 2022¹²

As PPP estabelecem relações contratuais de longo prazo, reguladas por um 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, pretensões do parceiro privado a compensação, indemnização ou reposição do equilíbrio financeiro (REF) do respetivo contrato, consoante o caso, dos quais podem advir potenciais riscos orçamentais e/ou responsabilidades contingentes suscetíveis de gerar encargos futuros.

Neste capítulo, e com base na informação disponibilizada pelos gestores de cada contrato, identificam-se as pretensões formuladas e pendentes de resolução definitiva a 31 de dezembro de 2022, procedendo-se ainda a uma descrição sucinta (por setor) da evolução dos riscos e contingências, com o objetivo de facilitar a compreensão das diferenças entre o valor de contingências reportado com referência a 31 de dezembro de 2021¹³ e aquele registado a 31 de dezembro de 2022.

Em todo o caso, importa frisar que, do presente reporte não resulta, naturalmente, qualquer reconhecimento ou assunção, ainda que tácita, de responsabilidades para os parceiros públicos advenientes das pretensões deduzidas pelos parceiros privados, quer no que respeita aos fundamentos invocados pelos mesmos (que são, na maior parte das situações, rejeitados pelos parceiros públicos), quer no que respeita aos montantes peticionados pelos parceiros privados. Com efeito, e como decorre do acompanhamento que vem sendo efetuado neste domínio, são muitos os casos em que, a final, se conclui pela falta de fundamento dos pedidos de compensação e/ou reposição do equilíbrio contratual deduzidos pelo parceiro privado, ou pela imputação, ao parceiro público, de responsabilidades financeiras inferiores aos montantes peticionados inicialmente.

¹² Informação com referência a 31.12.2022. 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”.

¹³ Consultável em: https://www.utap.gov.pt/Publicacoes_utap/PPP_Informa%C3%A7%C3%A3o%20de%20suporte_2021.pdf.

Setor Rodoviário
Quadro 5 – Contingências das PPP do setor rodoviário em 31 de dezembro de 2022

CONTRATOS DE CONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante peticionado (M€)	Ponto de situação
Douro Litoral (AEDL)	Ação arbitral; REF	2013	Eventos ligados à fase de construção.	4,3	Pedido inicial de 23,5 M€. Proferido acórdão em fevereiro de 2017 reconhecendo que a AEDL incorreu em custos de cerca de 4,2 M€ por facto imputável ao Estado e concedendo direito a REF. Em março de 2017 foi proferido acórdão relativo ao valor do REF, fixando-o em 4.259.818,03€. O Estado pediu a anulação parcial do acórdão.
Lusoponte	Ação arbitral; REF	2017	Cobrança das taxas SIEV.	0 ¹⁴	Proferido acórdão em outubro de 2018 condenando o Estado ao pagamento à Lusoponte de aproximadamente 692 mil euros. O Estado pediu a anulação parcial do acórdão arbitral, sendo que, em cumprimento provisório da decisão arbitral objeto da anulação, o Estado já pagou o valor condenado à concessionária.
Lusoponte	Ação arbitral; pretensão compensatória	2019	Recusa de operação de refinanciamento.	10,4 ¹⁵	Processo arbitral em curso.
Beira Interior / Scutvias	REF	2019	Impactos decorrentes da aplicação, ao contrato em causa, do Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro, e da Portaria n.º 328-A/2018, de 19 de dezembro; aos quais se acrescentam, supervenientemente, os impactos resultantes da aplicação ao contrato da Resolução de Conselho de Ministros n.º 93/2020, de 4 de novembro, da Portaria n.º 309-B/2020, de 31 de dezembro, da Lei n.º 75-	7 ¹⁶	Comissão de negociação constituída por despacho de 29 de setembro de 2020, cujo mandato abrange este tema. Através do despacho n.º 11225/2021, de 5 de novembro, do Coordenador da UTAP, o mandato da comissão de negociação foi alargado, passando a abranger igualmente a apreciação dos pedidos de REF apresentados pela concessionária, os quais estão relacionados com os impactos decorrentes da aplicação ao

¹⁴ 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 visto financeiro, o valor da responsabilidade contingente em causa para zero.

¹⁵ O valor da responsabilidade contingente em causa foi originalmente quantificado em cerca de 1 milhão de euros (no ano de 2020). Não obstante, em virtude da evolução ocorrida em 2021, a Lusoponte passou a pedir, entre outras, a condenação do Estado no pagamento de uma indemnização à Lusoponte em valor não inferior a 10,4 milhões de euros, acrescidos dos juros de mora à taxa legal aplicável.

¹⁶ Este valor corresponde à parte quantificada do pedido, dizendo respeito ao ano de 2021. O pedido inclui também uma parte não quantificada, traduzida na condenação do Estado ao pagamento de um valor a apurar com referência ao período entre 2022 e o fim da Contrato de Concessão (2032).

			B/2021, de 31 de dezembro, da Resolução do Conselho de Ministros n.º 80/2021, de 28 de junho, e da Portaria n.º 138-D/2021, de 30 de junho.		contrato do novo regime de descontos aplicável às taxas de portagem, resultante da Resolução de Conselho de Ministros n.º 93/2020, de 4 de novembro, da Portaria n.º 309-B/2020, de 31 de dezembro, da Lei n.º 75-B/2021, de 31 de dezembro, da Resolução do Conselho de Ministros n.º 80/2021, de 28 de junho, e da Portaria n.º 138-D/2021, de 30 de junho. No 2º trimestre de 2022, a Concessionária retirou-se (parcialmente) da negociação e intentou uma ação arbitral, com vista a dirimir os diferendos entre as partes contratuais em relação aos efeitos decorrentes da aplicação da Portaria n.º 138-D/2021, pedindo a condenação do Estado ao pagamento de um valor compensatório de cerca de 7M€ com referência ao ano de 2021 e ao pagamento de um valor a apurar com referência ao período entre 2022 e o fim da Contrato de Concessão (2032).
Oeste (AEA)	REF	2022	Alegação de verificação de impactos negativos associados à introdução de portagens na Concessão Costa de Prata e da Beira Litoral/Beira Alta.	73,2	Pedido não reconhecido pelo IMT.
Douro Litoral (AEDL)	Ação arbitral; execução do contrato	2022	Indeferimento pelo IMT do pedido de autorização da alteração do contrato de operação e manutenção (e de outros documentos da estrutura contratual da Concessão).	2,2	Processo arbitral em curso.
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.	4,2	Processo arbitral em curso.
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.	0,8	Processo arbitral em curso.
Total (quantificado): 102,1					

CONTRATOS DE SUBCONCESSÃO					
Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante peticionado (M€)	Ponto de situação
Litoral Oeste (AELO)	REF	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 ou evolução litigiosa.
Algarve Litoral (RAL)	Ação administrativa; pretensão compensatória proposta pelos bancos financiadores	2019	Recusa de visto do Tribunal de Contas.	43	Ação judicial em curso.
Algarve Litoral (RAL)	Ação arbitral (processos principal e cautelar); pretensão compensatória	2019	Rescisão do contrato de subconcessão por motivo imputável à subconcedente.	377,5 ¹⁷	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, cerca de 30 M€, acrescido de um pagamento mensal até à decisão da causa principal. A IP pediu a anulação parcial da decisão cautelar.
Total (quantificado): 421,3					

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

No final de 2022, o montante total de contingências estimadas decorrente de pedidos apresentados pelos parceiros privados e condenações não transitadas em julgado nas PPP rodoviárias (abrangendo tanto as concessões, como as subconcessões) ascende a 523,4 milhões de euros¹⁸, valor superior em 68,8 milhões de euros ao apresentado no final do ano anterior (454,6M€).

Considerando os dados registados no quadro *supra*, e comparando-os com o ponto de situação a 31 de dezembro de 2021, verifica-se que este acréscimo do valor de contingências se deve à conjugação dos efeitos resultantes da ocorrência dos seguintes eventos ou vicissitudes:

- i) Retirada parcial da Concessionária Scutvias (do Contrato de Concessão Beira Interior) da negociação conduzida pela comissão de negociação constituída ao abrigo do Despacho n.º 10080/2020, de 29 de setembro, da Coordenadora da UTAP. Nesta sequência, a Concessionária intentou uma ação arbitral, com vista a dirimir

¹⁷ O valor peticionado ascendeu a 445 milhões de euros. Não obstante, uma vez que, em 2021 e 2022, o parceiro público já procedeu ao pagamento (provisório) de 67,5 milhões de euros, no âmbito da execução da referida decisão arbitral cautelar, o valor da responsabilidade contingente em causa é reduzido para 377,5 milhões de euros.

¹⁸ Cabe esclarecer que o valor indicado já considera os pagamentos efetuados (a título provisório) pelos parceiros públicos a que se referem as notas anteriores.

os diferendos entre as partes contratuais em relação aos efeitos decorrentes da aplicação da Portaria n.º 138-D/2021, pedindo a condenação do Estado ao pagamento de um valor compensatório de cerca de 7 milhões de euros com referência ao ano de 2021 e ao pagamento de um valor a apurar com referência ao período entre 2022 e o fim da Contrato de Concessão (2032);

- ii) Submissão de um pedido de REF do contrato pela Concessionária (AEA) do Contrato de Concessão Oeste (com valor quantificado de cerca de 73,2M€), com fundamento nos alegados impactos negativos associados à introdução de portagens na Concessão Costa de Prata e na Concessão da Beira Litoral/Beira Alta;
- iii) Propositura de uma ação arbitral pela Concessionária (AEDL) do Contrato de Concessão Douro Litoral, com fundamento no indeferimento pelo IMT do pedido de autorização da alteração do contrato de operação e manutenção (e de outros documentos da estrutura contratual da Concessão). Entre outros pedidos, a Concessionária peticiona uma indemnização no valor de cerca de 2,2 milhões de euros;
- iv) Propositura de uma ação arbitral pela Concessionária (AENL) do Contrato de Concessão Norte Litoral, devido ao diferendo entre as partes contratuais sobre a interpretação do disposto na Cláusula 98B.1. A parte quantificada do pedido da Concessionária ascende a cerca de 0,8 milhões de euros;
- v) Propositura de uma ação arbitral pela Concessionária (AAVI) do Contrato de Concessão Algarve, devido ao diferendo entre as partes contratuais sobre a interpretação do disposto na Cláusula 98B.1. A parte quantificada do pedido da Concessionária ascende a cerca de 4,2 milhões de euros; e
- vi) Pagamento pelo Estado de 18,6 milhões, 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)¹⁹. Em virtude deste pagamento, o valor desta contingência quantificado em 396,1 milhões de euros a 31.12.2021, está reduzido para 377,5 milhões de euros a 31.12.2022.

¹⁹ A decisão arbitral que condenou a IP a pagar, provisoriamente, à subconcessionária:

- a) A importância de cerca de 30 milhões de euros, por conta de trabalhos já realizados pela subconcessionária; e
- b) O valor mensal de aproximadamente 1,2 milhões de euros, até decorrerem quarenta e cinco dias sobre a notificação da decisão cautelar e, depois e até à decisão da causa principal ou até à superveniência de facto que juridicamente lhe deva por termo, mensalmente, a quantia de 1,3 milhões de euros.

De referir que aos valores acrescem o IVA devido nos termos legais.

Setor Ferroviário
Quadro 6 – Contingências das PPP do setor ferroviário em 31 de dezembro de 2022

Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante peticionado (M€)	Ponto de situação
ELOS	Ação executiva	2018	Acórdão arbitral condenatório proferido em 2016; recusa do Estado ao pagamento voluntário do valor condenado ²⁰ .	192	A ação executiva em apreço ainda está pendente. A causa da ação executiva reside na decisão arbitral proferida em 2016 que condenou o Estado Português no pagamento à ELOS de uma indemnização no valor de aproximadamente 150M€, acrescidos de juros, em virtude da recusa de visto por parte do Tribunal de Contas ao contrato. O Estado pediu anulação do acórdão arbitral, estando este processo judicial ainda em curso.
MTS	REF	2021	Perda da receita por causa da pandemia.	-	Em apreciação pelo parceiro público e ainda sem qualquer reconhecimento dos fundamentos e procedência da pretensão do parceiro privado. O pedido consiste na prorrogação do prazo (sem quantificação ainda), nos termos do Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril.
	REF	2022	Aumento imprevisto e excecional do custo da energia elétrica em 2022.	-	Em análise pelo parceiro público e ainda sem qualquer reconhecimento dos fundamentos e procedência da pretensão do parceiro privado.
Fertagus	REF	2021	Aplicação pelo parceiro público do DL 19-A/2020, de 30 de abril, ao acerto previsto na cláusula 8ª-A do contrato de concessão.	-	Em apreciação pelo parceiro público e ainda sem qualquer reconhecimento dos fundamentos e procedência da pretensão do parceiro privado.
Metro do Porto	REF	2019	Aumento dos custos em matéria de segurança	2,0	Em apreciação pelo parceiro público e ainda sem qualquer reconhecimento dos fundamentos e procedência da pretensão do parceiro privado.
	REF	2019	Aumento dos custos em matéria de limpeza	0,9	Em apreciação pelo parceiro público e ainda sem qualquer reconhecimento dos fundamentos e procedência da pretensão do parceiro privado.
Total (quantificado):				194,9	

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

²⁰ Com vista a facilitar a compreensão deste litígio, refira-se que, em 2016, foi proferido o acórdão arbitral que condenou o Estado Português ao 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 2022, ainda está pendente este litígio, estando em curso as seguintes ações instauradas na sequência da prolação do acórdão de 2016 suprarreferido:

a) Ação de anulação intentada pelo Estado que tem como objeto o acórdão arbitral de 2016;
b) 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.

No que diz respeito aos riscos e contingências no setor ferroviário, o valor total de contingências mantém-se igual, face ao ponto de situação passado referente a 31 de dezembro de 2021.

Mesmo que não contribua para a evolução do valor de contingências, por não estar quantificado, importa mencionar que a concessionária do Metro Sul do Tejo submeteu, durante o ano de 2022, um pedido de REF do contrato, com fundamento no alegado aumento imprevisto e excecional do custo da energia elétrica em 2022.

Setor da Saúde

Quadro 7 – Contingências das PPP do setor da Saúde em 31 de dezembro de 2022

Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante peticionado (M€)	Ponto de situação
Hospital de Braga	REF	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 ²¹	No 1º trimestre de 2022, o Tribunal Arbitral julgou procedentes diversos pedidos formulados pela EGEst. Estão em curso a ação de anulação e o recurso de revista da referida decisão arbitral, propostos pela ARSNorte.
Hospital de Cascais	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 serviço de urgência à especialidade de Dermatologia. Discordando da decisão, ambas as partes interuseram recurso.
	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; REF	2021	REF quanto à dispensa de medicamentos de dispensa obrigatória em farmácia hospitalar a utentes beneficiários de subsistemas públicos.	2,0 ²²	Ação arbitral em curso.

²¹ No âmbito da execução (provisória) da decisão arbitral, o parceiro público procedeu ao pagamento do valor condenado (cerca de 1,7M€). Esta vicissitude reduz, do ponto de vista financeiro, o valor da responsabilidade contingente para zero.

²² Este valor refere-se ao período entre o início da execução do contrato e 30.06.2021.

	Ação arbitral; REF	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 contrato de concessão) e com a dispensa de medicamentos a doentes inscritos no Portal Hepatite C em 2017.	1,3 ²³	Ação arbitral em curso.
	Ação arbitral; REF	2022	Impactos causados pela pandemia da doença Covid-19.	20,1	Ação arbitral em curso.
	Ação arbitral; impugnação da aplicação de multa contratual	2022	Aplicação pela ARSLVT de uma multa contratual, de cerca de 253 mil euros, à EGEst pelo incumprimento das obrigações de serviço público.	0,25	Ação arbitral em curso.
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 o montante de cerca de 18M€ (como remuneração do tratamento de doentes com VIH Sida nos anos de 2012 a 2019 inclusive) e um valor a liquidar em execução (relativamente aos anos posteriores a 2019). O Estado interpôs recurso de revista para o STA e intentou uma ação de anulação da decisão arbitral junto do TCAS.
	Procedimento extrajudicial; REF	2021	Cedência gratuita em ambulatório hospitalar dos medicamentos antipsicóticos simples, determinada pelo Despacho n.º 5609/2021 do gabinete do SEAS.	-	Em apreciação pela ARSLVT e ainda sem qualquer reconhecimento dos fundamentos e procedência da pretensão do parceiro privado.
	Ação arbitral; REF	2022	Impactos causados pela pandemia da doença Covid-19.	26,4 ²⁵	Constituição do tribunal arbitral em curso.

²³ Este valor refere-se à pretensão do parceiro privado quanto ao ressarcimento dos encargos incorridos com a dispensa de medicamentos antivirais suportados entre 2018 e 2021, estando por liquidar os valores da mesma pretensão referente ao período entre 31.12.2021 e o termo do contrato de gestão e da pretensão referente aos encargos com a dispensa de medicamentos a doentes inscritos no Portal Hepatite C em 2017.

²⁴ O valor peticionado ascendeu originalmente a 22,3M€. No âmbito da execução provisória da referida decisão arbitral, o parceiro público já procedeu ao pagamento do valor definido na decisão condenatória, não havendo ainda informação relativamente ao valor a liquidar em execução a que se refere a decisão.

²⁵ O valor indicado corresponde ao montante peticionado pelo parceiro privado na fase extrajudicial do litígio.

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 ²⁶	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 dezembro de 2022, o TCA julgou improcedente o pedido de anulação, estando ainda pendente o recurso de revista interposto para o STA. Entretanto, já se encontra transitada em julgado a decisão de absolvição do Estado.
Total (quantificado):				59,45	

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela ARSLVT e pela ARSNorte.

Relativamente às PPP do setor da saúde, o valor de contingências estimadas com fundamento nos pedidos apresentados (mas ainda não resolvidos definitivamente em 2022) ascende a aproximadamente 59,5 milhões de euros, apresentando, por isso, um aumento de cerca de 0,1 milhões de euros, em comparação com o valor registado no ano passado.

Em termos mais desenvolvidos, refira-se que esta diferença registada no valor total de contingências resulta principalmente dos seguintes eventos ou vicissitudes ocorridas em 2022:

i) Hospital de Braga:

Conforme referido *supra*, relativamente à ação arbitral intentada pela EGEst em 2020, com pedido 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), o Estado já procedeu ao pagamento (provisório) da totalidade do valor condenado pelo Tribunal Arbitral (cerca de 1,7M€). Esta vicissitude reduz o valor da responsabilidade contingente em causa para zero euros.

²⁶ Em 2022, o parceiro público já procedeu ao pagamento (provisório) do valor condenado (de cerca de 217 mil euros), no âmbito da execução da referida decisão arbitral, reduzindo o valor da responsabilidade contingente em causa para zero euros.

ii) Hospital de Cascais:

- a) Três novas ações arbitrais foram intentadas pela EGEst durante o ano de 2022, com fundamento, respetivamente, em:
- Alegado direito a REF do contrato, em virtude dos encargos incorridos com a dispensa de medicamentos antivirais suportados pela EGEst entre 2018 e 2021 (valor peticionado quantificado em cerca de 1,3 M€) e após 31.12.2021 até ao termo do contrato de concessão (sem quantificação do valor), bem com a dispensa de medicamentos a doentes inscritos no Portal Hepatite C em 2017 (sem quantificação do valor);
 - Alegada ilegalidade da aplicação pelo parceiro público, em janeiro de 2022, de uma multa contratual no valor de cerca de 253 mil euros; e
 - Alegado direito a REF do contrato (no valor de cerca de 20,1M€), em virtude dos impactos causados pela pandemia da doença Covid-19.
- b) Foi proferida sentença quanto à ação de impugnação do ato de aplicação de multa (de cerca de 0,1M€) praticado pelo parceiro público (com fundamento na falta grave cometida pela EGEst por violação de obrigações contratuais respeitantes ao funcionamento do serviço de urgência), a qual julgou a ação parcialmente procedente.

iii) Hospital de Loures

- a) Conforme referido *supra* na tabela, em relação à ação arbitral que tem como objeto dirimir o litígio relacionado com a responsabilidade pelos encargos com a assistência em ambulatório a doentes com VIH/SIDA (com valor peticionado de 22,3M€), o Estado já procedeu ao pagamento da totalidade do valor condenado pelo Tribunal Arbitral, o que reduz o valor da contingência em causa para zero;
- b) Ocorreu o trânsito em julgado da decisão do Tribunal Arbitral que julgou improcedente a maioria dos pedidos formulados pela EGEst na ação sobre a divergência das partes quanto à elegibilidade de atos de produção e à determinação dos procedimentos contratualmente aplicáveis para efeitos de monitorização e avaliação do cumprimento dos parâmetros de desempenho de serviço n.º 12 e 16 a 18. Esta vicissitude determina a eliminação da contingência em causa (quantificada em cerca de 3,1M€) da tabela *supra*; e

iv) Hospital de Vila Franca de Xira

- a) Conforme referido *supra*, em relação à ação arbitral intentada pela EGEst Vila Franca de Xira com vista à resolução do litígio relacionado com o tratamento dos doentes com hepatite C e com a dispensa de medicamentos em farmácia

hospitalar, o facto de a parte da decisão arbitral que absolveu (parcialmente) o Estado do pedido já ter sido transitada em julgado e de o Estado já ter procedido ao pagamento do valor definido na parte condenatória da decisão, determina a redução do valor desta contingência (quantificada em cerca de 1,7M€ em 31.12.2021) para zero;

- b) Quanto ao litígio relacionado com a aplicação de pontos de penalização no âmbito do Parâmetro de Desempenho de Serviço nº 8 e dos Parâmetros de Desempenho Resultado nº B19, B37, B38 e B39, as partes chegaram ao acordo no âmbito do procedimento de mediação instaurado junto da ERS. Esta vicissitude ocorrida no 1.º trimestre de 2022 determina a eliminação desta contingência (que foi quantificada em cerca de 3M€ em 31.12.2021) da tabela *supra*.

Por fim, ainda que não contribua para a alteração do valor de contingências, importa mencionar a submissão pela EGEst Vila Franca de Xira, no 2.º trimestre de 2022, de um pedido de REF, com fundamento nos alegados impactos causados pela pandemia da doença Covid-19. A ARSLVT pronunciou-se sobre este pedido no sentido de que, considerando as posições de ambas as partes sobre o diferendo em causa, não se vislumbra a obtenção de um acordo conciliatório em sede de mediação, dando-se por cumprida a exigência contratual de mediação prévia ao recurso à arbitragem.

Setor Portuário

Quadro 8 – Contingências das PPP do setor portuário em 31 de dezembro de 2022

Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante peticionado (M€)	Ponto de situação
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.
Total (quantificado):				-	

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

Relativamente ao setor portuário, continua a estar registada apenas uma contingência, relacionada com a ação judicial intentada pelo Ministério Público contra a Administração do Porto de Lisboa e a concessionária Liscont, cujo pedido consiste na declaração de nulidade do aditamento ao contrato de concessão, de outubro de 2008. Em abril de 2021, o Tribunal Administrativo de Círculo de Lisboa julgou extinta a instância, por inutilidade superveniente da lide. Discordando da decisão, o Ministério Público interpôs recurso, que, no presente momento, se encontra pendente.

Setor Aeroportuário

Quadro 9 – Contingências das PPP do setor aeroportuário em 31 de dezembro de 2022

Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante peticionado (M€)	Ponto de situação
ANA	Procedimento extrajudicial; REF	2021	Redução das receitas da concessão devido às medidas de restrição do tráfego aéreo adotadas pelo Estado durante a pandemia da doença Covid-19.	214 ²⁷	Em apreciação pelo parceiro público e ainda sem qualquer reconhecimento dos fundamentos e procedência da pretensão do parceiro privado.
Total (quantificado):				214	

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

Quanto ao setor aeroportuário, mantém-se a contingência referente ao pedido de REF submetido em 2021 pela ANA, com fundamento na alegada redução das receitas da concessão devido às medidas de restrição do tráfego aéreo adotadas pelo Estado durante a pandemia da doença Covid-19. No 1.º trimestre de 2022, a concessionária quantificou o pedido, na parte que se refere aos anos de 2020 e 2021, no valor de cerca de 214 milhões de euros.

Oceanário

Quadro 10 – Contingência da PPP Oceanário em 31 de dezembro de 2022

Contrato/ Parceiro Privado	Tipo	Ano do pedido	Evento gerador do pedido	Montante peticionado (M€)	Ponto de situação
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 respeite 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.

²⁷ Este valor corresponde ao valor quantificado pela Concessionária e que se refere aos impactos causados até 31.12.2021.

9. Anexo

Quadro 11 – Universo de PPP considerado para o reporte financeiro de 2022, 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⁾	863	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	599	170
Concessão Brisa	Brisa – Concessão Rodoviária, S.A.	1972	63	3 158 ⁽⁴⁾	1099
Concessão Litoral Centro	Brisal – Auto-Estradas do Litoral, S.A.	2004	30 ⁽⁵⁾	602	92
Concessão Beira Interior	Scutvias – Autoestradas da Beira Interior S.A.	1999	33	661	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	256	127
Concessão Interior Norte	Norscut – Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	2000	30	705	155
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	Ascendi Beiras Litoral e Alta – Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001	30+3 ⁽³⁾	801	173
Concessão Norte Litoral	Auto-Estradas Norte Litoral – Sociedade Concessionária AENL, S.A.	2001	30	344	120
Concessão Grande Porto	Ascendi Grande Porto – Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.	2002	30+3 ⁽³⁾	552	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	785	79
Subconcessão Transmontana	Auto-Estradas XXI – Subconcessionária Transmontana S.A.	2008	30	660	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	257	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	446	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	392	14
Transp. Ferroviário Eixo-Norte/Sul	Fertagus – Travessia do Tejo Transportes, S.A.	1999	20+5 ⁽¹⁰⁾	27	54
Metro do Porto	Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda.	2018	7	3	67
Sector Aeroportuário	Concessionária	Ano (início)	Prazo	Invest. Total M€	
Concessão da ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (Continente e RAA)	2012	50 ⁽⁶⁾	506	
	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	127	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	-	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	89	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	82	313
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⁾	98	
Terminal de Carga a Granel de Leixões	TCGL - Terminal de Carga Geral e de Granéis de Leixões, S.A.	2001	25+5 ⁽¹⁶⁾	42	
Lisboa					
Terminal de Contentores de Alcântara	Liscont - Operadores de Contentores, S.A.	1984	54 ⁽⁹⁾	135	
Sines					
Terminal Contentores de Sines XXI	PSA Sines - Terminais de Contentores, S.A.	1999	30+20 ⁽¹⁵⁾	292	
Oceanário	Concessionário	Ano (início)	Prazo	Invest. Total M€	
Oceanário	Oceanário de Lisboa, S.A.	2015	30	14	

- Notas:**
- (1) Valores acumulados de investimento realizado até ao final de 2022, 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 contrato prevê a possibilidade de prorrogação por força do disposto no Capítulo XI (Novo Aeroporto de Lisboa).
 - (7) 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.
 - (8) Foi celebrado, em 2018, um aditamento ao referido contrato, do qual resultou a renovação do mesmo até ao início da produção da totalidade de efeitos do novo contrato de gestão, ou até 31 de dezembro de 2020, consoante o que ocorresse primeiro, tendo ainda sido acautelada neste aditamento a prorrogação do contrato até 31 de dezembro de 2021, caso não se verifique a produção da totalidade de efeitos do novo contrato. Através do Despacho Conjunto n.º 11092-A/2021, de 11 de novembro, do Secretário de Estado das Finanças e do Secretário de Estado da Saúde, foi autorizada a celebração de aditamento do Contrato de Gestão do Hospital de Cascais com prorrogação dos seus efeitos pelo prazo de um ano, ou seja, até 31 de dezembro de 2022.
 - (9) 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 31.12.2038.
 - (10) O prazo desta concessão, originalmente fixado em 20 anos, foi 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.
 - (11) O prazo desta concessão terminou em agosto de 2019.
 - (12) O prazo desta concessão terminou em maio de 2021.
 - (13) O prazo desta concessão terminou em janeiro de 2022.
 - (14) Atualizado com dados reportados com referência a dezembro de 2022.
 - (15) 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.
 - (16) 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.

10.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	Lusíadas 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