



Boletim PPP

Acompanhamento da execução financeira | janeiro – dezembro 2025

Factos relevantes ocorridos no 4.º Trimestre de 2025

UTAP

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Conteúdos

Conteúdos.....	2
Índice de Quadros	3
Índice de Gráficos	3
Notas metodológicas	4
1. Sumário Executivo.....	5
2. Factos relevantes ocorridos no 4.º trimestre de 2025	9
2.1 Celebração do Acordo para Realização de Trabalhos Complementares no âmbito do Contrato de Gestão do Complexo Hospitalar do Hospital de Lisboa Oriental	9
2.2 Retirada do Hospital de Lisboa Oriental da lista dos projetos financiados pelo Plano de Resiliência e Recuperação (PRR)	9
2.3 Constituição da Comissão de Negociação relativa ao processo de refinanciamento da Subconcessão Rodoviária do Douro Interior	9
2.4 Constituição da Comissão de Negociação relativa aos pedidos REF apresentados pela subconcessionária da Subconcessão do Metro do Porto	9
2.5 Constituição da Comissão de Negociação relativa ao pedido REF apresentado pela concessionária da Concessão Rodoviária da Beira Interior	9
2.6 Dispensa de constituição de uma comissão de negociação relativa às alterações ao Anexo 16 do Contrato de Concessão da ANA - Aeroportos de Portugal S.A.	10
2.7 Resolução de litígios.....	11
2.7.1 Concessão Rodoviária Algarve	11
2.7.2 Concessão Rodoviária Oeste	11
2.7.3 Hospital de Loures.....	11
2.7.4 Concessões Aeroportuárias.....	11
3. Encargos liquidados pelos parceiros públicos	12
3.1 Setor Rodoviário	12
3.1.1 Encargos brutos.....	14
3.1.2 Receitas	16
3.2 Setor da Saúde	19
3.3 Setor Ferroviário	22
3.4 Setor Aeroportuário	23
3.5 Setor Portuário.....	24
3.6 Oceanário	25
Siglas.....	26

Índice de Quadros

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos acumulados, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental	6
Quadro 2 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor rodoviário, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental.....	12
Quadro 3 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental.....	13
Quadro 4 – Encargos brutos acumulados por PPP do setor rodoviário, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental.....	16
Quadro 5 – Receitas acumuladas por PPP do setor rodoviário, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental	18
Quadro 6 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental.....	19
Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental.....	19
Quadro 8 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor ferroviário, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental.....	22
Quadro 9 – Receitas acumuladas do setor aeroportuário, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental	23
Quadro 10 – Receitas acumuladas das Administrações Portuárias, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental	24
Quadro 11 – Receitas acumuladas do Oceanário, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental	25

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Tipologia dos encargos líquidos acumulados das PPP rodoviárias, em 2025	13
Gráfico 2 – Evolução das receitas de portagem trimestrais das PPP rodoviárias entre o 4.º trimestre de 2021 e o 4.º trimestre de 2025	17

Notas metodológicas

Através do presente boletim, apresentam-se os valores de encargos e receitas assumidos pelo setor público no âmbito das PPP acompanhadas pela UTAP, recolhidos junto das entidades públicas gestoras de cada um dos contratos. Para efeitos de análise deste documento, importa ter em consideração o seguinte:

- O universo de PPP objeto de reporte pela UTAP é necessariamente dinâmico, seja em função da avaliação e confirmação da verificação dos requisitos legais de aplicação do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, seja em função do termo ou da celebração de novos contratos, pelo que a comparação entre períodos poderá estar influenciada pela inclusão e/ou exclusão de contratos no âmbito de reporte pela UTAP;
- Os valores são apresentados numa ótica de *cash-flow* e, quando aplicável, incluem IVA à taxa legal em vigor à data;
- Os encargos brutos referem-se a todos os pagamentos efetuados pelo respetivo parceiro público, designadamente, remunerações e compensações contratuais, e também pagamentos relativos a processos de REF;
- O valor das receitas do setor rodoviário corresponde à soma (i) dos fluxos financeiros relativos às portagens cobradas diretamente pelos parceiros privados aos utilizadores da infraestrutura, em benefício do parceiro público, (ii) do saldo dos fluxos financeiros relativos ao mecanismo de partilha de receita e (iii) dos pagamentos fixos realizados pelos parceiros privados, em benefício do parceiro público, no âmbito dos respetivos contratos de concessão e subconcessão;
- Os encargos líquidos resultam da diferença entre os encargos brutos e as receitas da titularidade do parceiro público;
- As variações homólogas que têm por base valores negativos no ano anterior são apresentadas mediante a utilização de taxas de crescimento com denominador em valor absoluto. Para as variações homólogas em que um dos valores é zero, não são apuradas taxas de crescimento;
- Os valores apresentados nos Quadros, inclusive os percentuais, encontram-se arredondados à unidade, pelo que a soma das parcelas pode não igualar o valor efetivo total;
- Os valores apresentados nas secções relativas ao setor aeroportuário (ponto 3.4), ao setor portuário (ponto 3.5) e ao Oceanário (ponto 3.6) correspondem a valores de receita e não de encargos líquidos. Quando estes valores são agregados com outros setores (sendo disso exemplo o que consta do Sumário Executivo), são apresentados na ótica de encargos líquidos, pelo que as receitas são apresentadas com valor negativo; e
- Os valores apresentados nos diversos quadros na coluna “AC 2025P” têm por base os dados do Orçamento do Estado 2025 (OE2025), com exceção do setor portuário, cujos dados são disponibilizados pelas Administrações Portuárias. Com efeito, uma vez que estas entidades não integram o setor das Administrações Públicas, os respetivos dados não estão incorporados no processo de consolidação orçamental. De referir ainda que o OE2025 apenas considera dados anuais, pelo que a repartição trimestral foi efetuada com base na informação reportada pelos parceiros públicos e/ou na informação constante nos respetivos contratos.

1. Sumário Executivo

Em conformidade com as 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, apresenta o 4.º boletim informativo de 2025, incluindo dados relativos ao acompanhamento das 42 PPP¹ que integravam o portfólio da UTAP no período de reporte. Este número aumentou face a 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).

Nos termos e para os efeitos legais, o boletim prossegue os objetivos de apresentação, para efeitos de aprovação e ulterior divulgação [cfr. artigos 26.º, n.º 2 e 33.º, alínea b), do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio]:

- a) dos fluxos financeiros do setor público com as PPP, fornecendo uma visão global daqueles ocorridos no período em apreço e uma perspetiva comparada com a previsão orçamental para 2025 e com o período homólogo de 2024, contextualizando as variações verificadas à luz do enquadramento contratual de cada uma das PPP;
- b) dos factos relacionados com os contratos e processos em execução, considerados pela UTAP como relevantes para a evolução dos encargos futuros do setor público.

¹ Embora os contratos de gestão relativos ao Estabelecimento do Hospital de Braga, do Hospital de Vila Franca de Xira e do Hospital de Loures tenham terminado, ainda estão a ser considerados para efeitos de acompanhamento da UTAP, em virtude de existirem 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. Maior informação é dada no respetivo capítulo.

Em suma, à luz da informação reunida relativa a 2025, o montante de encargos líquidos suportado pelos parceiros públicos ascendeu a 1 124,2 milhões de euros, valor 3% acima do orçamentado (+36,4M€) e 10% inferior ao registado no período homólogo (-129,1M€), conforme evidenciado no *Quadro 1*.

Quadro 1 – Quadro síntese dos encargos líquidos acumulados, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros								
Encargos líquidos	2025		2024			Orçamento 2025		
	AC 2025	Peso no Total	AC 2024	Δ valor	Δ %	AC 2025P	Δ valor	Δ %
Rodoviário	870 940	77%	1 029 797	(158 857)	-15%	833 123	37 816	5%
Saúde	220 481	20%	211 048	9 433	4%	235 439	(14 958)	-6%
Ferroviário	84 217	7%	60 912	23 304	38%	70 231	13 985	20%
Aeroportuário	(13 122)	-1%	(11 230)	(1 892)	-17%	(11 891)	(1 231)	-10%
Portuário	(35 344)	-3%	(34 435)	(909)	-3%	(36 281)	937	3%
Oceanário	(2 959)	0%	(2 806)	(153)	-5%	(2 832)	(128)	-5%
TOTAL	1 124 213	100%	1 253 286	(129 074)	-10%	1 087 791	36 422	3%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos e de dados inscritos no Relatório do OE2025.

Nota: (1) Os valores apresentados para o setor Aeroportuário, Portuário e para o Oceanário encontram-se, tal como os demais do presente Quadro, na ótica de encargos líquidos, representando estes um valor negativo considerando as receitas apuradas no respetivo setor. A variação face ao período homólogo é também apresentada na mesma ótica, o que não corresponde ao resultado aritmético da variação dos valores apresentados (i.e., uma diminuição das receitas é apresentada como um aumento percentual dos encargos líquidos, e vice-versa).
(2) Os valores da coluna Orçamento 2025 correspondem à previsão inscrita no Relatório do OE2025, com exceção do setor Portuário, conforme anteriormente explicado nas Notas metodológicas.

Relativamente aos encargos líquidos acumulados, e sem prejuízo das explicações mais pormenorizadas descritas nos capítulos correspondentes de cada setor, destaca-se o seguinte:

- Em termos de execução do orçamento, os encargos líquidos encontram-se 3% acima do previsto. Destaca-se os desvios registados nos setores rodoviário (+37,8M€) e ferroviário (+14,0M€), mitigados parcialmente pelo desvio registado no setor da saúde (-15,0M€);
- No que concerne à variação dos encargos líquidos em relação ao período homólogo, registou-se uma diminuição de 129,1 milhões de euros, a qual se deve, sobretudo, à redução dos encargos líquidos registada no setor rodoviário (-158,9M€), mitigada pelo aumento registado no setor ferroviário (+23,3M€).

No universo analisado, destaca-se os setores rodoviário e da saúde, que representam, conjuntamente, cerca de 97% dos valores globais de encargos líquidos com as PPP.

Em termos de factos relevantes do trimestre em análise, sem prejuízo do exposto no ponto 2 *infra*, destaca-se o seguinte:

- (i) Foi outorgado o “Acordo para Realização de Trabalhos Complementares”, no âmbito do Contrato de Gestão do Complexo Hospitalar do Hospital de Lisboa Oriental, considerando a necessidade de inclusão, no projeto de execução da obra, de uma solução de isolamento de base contra sismos, conforme assinalado, em sede de fiscalização prévia, pelo Tribunal de Contas;
- (ii) Foi retirada a comparticipação do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) à construção do Hospital de Lisboa Oriental, no âmbito do respetivo Contrato de Gestão;
- (iii) Foi constituída uma comissão de negociação para efeitos do acompanhamento e revisão dos aspetos contratuais relevantes relativos ao refinanciamento da Subconcessionária da Subconcessão Douro Interior;
- (iv) Foi constituída uma comissão de negociação com referência ao Contrato de Subconcessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, com vista à análise da viabilidade e à negociação dos pedidos de REF apresentados pela Subconcessionária, cujos fundamentos residem no alegado aumento dos custos em matéria de serviços de limpeza e de serviços de segurança;
- (v) Foi constituída uma comissão de negociação com referência ao Contrato de Concessão da Beira Interior, com vista à análise e negociação do pedido de REF apresentado pela Concessionária na sequência da aplicação do regime de eliminação de portagens determinado pela Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto;
- (vi) Foi determinada a dispensa de constituição de uma comissão de negociação para a negociação de alterações ao Anexo 16 do Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos aeroportos situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores;
- (vii) Foi intentada 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;
- (viii) Relativamente à ação arbitral relacionada com o pedido de REF formulado pela Concessionária da Concessão Oeste com fundamento nos alegados impactos causados pela pandemia da doença Covid-19, foi proferida decisão arbitral, que condenou o Estado a pagar uma compensação à Concessionária. Não se conformando com a decisão, o Estado interpôs recurso para o Tribunal Constitucional;
- (ix) Em relação ao Contrato de Gestão do Hospital de Loures:
 - a) No âmbito da ação arbitral relacionada com o pedido de REF formulado pela EGEst com fundamento nos alegados impactos causados pela pandemia da doença Covid-19, o Tribunal Arbitral proferiu a decisão final, condenando 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;

- b) No âmbito do recurso interposto pelo Estado para o Tribunal Constitucional – da decisão do STA, que negou provimento ao recurso de revista interposto pelo Estado da decisão arbitral proferida na ação sobre a responsabilidade pelos encargos do tratamento de doentes com VIH/SIDA –, este veio decidir no sentido de não conhecimento do objeto do recurso;
- (x) Foi intentada uma ação arbitral pela Concessionária ANA, com vista à resolução do diferendo entre as partes sobre a interpretação e aplicação do mecanismo contratual de partilha de receita.

2. Factos relevantes ocorridos no 4.º trimestre de 2025

2.1 Celebração do Acordo para Realização de Trabalhos Complementares no âmbito do Contrato de Gestão do Complexo Hospitalar do Hospital de Lisboa Oriental

No dia 10 de outubro de 2025, foi outorgado o “Acordo para Realização de Trabalhos Complementares”, entre o Estado, representado pela Administração Central do Sistema de Saúde, e a Concessionária do Contrato de Gestão do Complexo Hospitalar do Hospital de Lisboa Oriental. Este aditamento contratual resulta da necessidade de incluir, no projeto de execução da obra, uma solução de isolamento de base contra sismos, conforme assinalado, em sede de fiscalização prévia, pelo Tribunal de Contas.

2.2 Retirada do Hospital de Lisboa Oriental da lista dos projetos financiados pelo Plano de Resiliência e Recuperação (PRR)

Em outubro de 2025, foi entregue à Comissão Europeia uma nova proposta de reprogramação do PRR, na qual foi eliminada a comparticipação para a construção do Hospital de Lisboa Oriental, no âmbito do respetivo Contrato de Gestão.

2.3 Constituição da Comissão de Negociação relativa ao processo de refinanciamento da Subconcessão Rodoviária do Douro Interior

Foi constituída, através do Despacho n.º 3/2026, de 12 de dezembro de 2025, da Diretora da UTAP, uma comissão de negociação para efeitos do acompanhamento e revisão dos aspetos contratuais relevantes relativos ao refinanciamento da Subconcessionária da Subconcessão Douro Interior, designadamente a análise dos seus impactes favoráveis e a negociação do mecanismo de partilha de benefícios previsto contratualmente.

2.4 Constituição da Comissão de Negociação relativa aos pedidos de REF apresentados pela subconcessionária da Subconcessão do Metro do Porto

Foi constituída, através do Despacho n.º 159/2026, de 12 de dezembro de 2025, da Diretora da UTAP, uma comissão de negociação com referência ao Contrato de Subconcessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, com vista à análise da viabilidade e à negociação dos pedidos de REF apresentados pela Subconcessionária, cujos fundamentos residem no alegado aumento dos custos em matéria de serviços de limpeza e de serviços de segurança e vigilância inerentes ao Contrato de Subconcessão.

2.5 Constituição da Comissão de Negociação relativa ao pedido de REF apresentado pela concessionária da Concessão Rodoviária da Beira Interior

Foi constituída, através do Despacho n.º 161/2026, de 12 de dezembro de 2025, da Diretora da UTAP, uma comissão de negociação com referência ao Contrato de Concessão da Beira Interior, com vista à análise e negociação do pedido de REF apresentado pela Concessionária na

sequência da aplicação do regime de eliminação de portagens determinado pela Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto.

2.6 Dispensa de constituição de uma comissão de negociação relativa às alterações ao Anexo 16 do Contrato de Concessão da ANA - Aeroportos de Portugal S.A.

Através do Despacho n.º 15178/2025, do Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças e do Secretário de Estado das Infraestruturas, foi determinada, ao abrigo do disposto no n.º 6 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, a dispensa de constituição de uma comissão de negociação para a negociação de alterações ao Anexo 16 do Contrato de Concessão, cuja realização caberá à Estrutura de Gestão e Acompanhamento dos Projetos de Aeroportos (EGAPA), na qualidade de entidade gestora do Contrato de Concessão, devendo a negociação em causa ter natureza exclusivamente técnica.

2.7 Resolução de litígios

2.7.1 Concessão Rodoviária Algarve

Foi intentada 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 0,7M€.

2.7.2 Concessão Rodoviária Oeste

No âmbito da ação arbitral relacionada com o pedido de REF formulado pela Concessionária com fundamento nos alegados impactos causados pela pandemia da doença Covid-19 e pelas medidas legislativas e regulamentares então adotadas, o Tribunal Arbitral proferiu 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.

2.7.3 Hospital de Loures

i) No âmbito da ação arbitral relacionada com o pedido de REF formulado pela EGEst com fundamento nos alegados impactos causados pela pandemia da doença Covid-19, o Tribunal Arbitral proferiu a decisão final, 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.

ii) No âmbito do recurso de fiscalização de constitucionalidade interposto pelo Estado para o Tribunal Constitucional – da decisão do STA que negou provimento ao recurso de revista interposto pelo Estado da decisão arbitral proferida na ação sobre a responsabilidade pelos encargos do tratamento de doentes com VIH/SIDA –, o Tribunal Constitucional veio decidir no sentido de não conhecimento do objeto do recurso.

2.7.4 Concessões Aeroportuárias

Foi intentada uma ação arbitral pela Concessionária ANA, com vista à resolução do diferendo entre as partes sobre a interpretação e aplicação do mecanismo contratual de partilha de receita previsto na Cláusula 27.^a do Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores e na Cláusula 26.^a do Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos situados na Região Autónoma da Madeira.

3. Encargos liquidados pelos parceiros públicos

3.1 Setor Rodoviário

Os encargos líquidos acumulados do setor público com as PPP rodoviárias ascenderam, em 2025, a 870,9 milhões de euros, valor 15% inferior ao registado no período homólogo (-158,9M€) e 5% acima do valor orçamentado (+37,8M€).

Quadro 2 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor rodoviário, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros								
PPP Rodoviárias	2025		2024			Orçamento 2025		
	AC 2025	Peso no Total	AC 2024	Δ valor	Δ %	AC 2025P	Δ valor	Δ %
Encargos brutos	1 246 506	100%	1 391 479	(144 973)	-10%	1 223 521	22 984	2%
Pagamentos por Disponibilidade	1 022 395	82%	1 176 186	(153 791)	-13%	1 007 318	15 077	1%
Concessões	712 646	57%	826 333	(113 687)	-14%	715 651	(3 005)	0%
Subconcessões ⁽¹⁾	309 749	25%	349 853	(40 104)	-11%	291 667	18 082	6%
Custos com serviço de cobrança de portagem ⁽²⁾	37 346	3%	45 235	(7 889)	-17%	37 955	(609)	-2%
Pagamento por serviço ⁽³⁾	94 820	8%	90 277	4 542	5%	93 019	1 801	2%
Compensações/REF's	46 798	4%	17 528	29 270	167%	27 687	19 111	69%
Grandes Reparções	21 565	2%	25 350	(3 785)	-15%	57 543	(35 978)	-63%
Decreto-Lei 87-A/2022 ⁽⁴⁾	23 582	2%	36 903	(13 321)	-36%	-	23 582	n.a.
Receitas	375 566	100%	361 682	13 884	4%	390 398	(14 832)	-4%
Concessões	240 559	64%	326 004	(85 445)	-26%	222 587	17 972	8%
Subconcessões	134 421	36%	34 657	99 763	288%	167 811	(33 390)	-20%
Outros ⁽⁵⁾	586	0%	1 020	(434)	-43%	-	586	n.a.
Encargos líquidos totais	870 940	n.a.	1 029 797	(158 857)	-15%	833 123	37 816	5%

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

- Notas:
- (1) O valor referente à decisão arbitral da subconcessão Algarve Litoral está a ser reportado nos pagamentos por disponibilidade.
 - (2) Refere-se aos pagamentos efetuados ao abrigo dos contratos de prestação de serviço de cobrança de taxas de portagem celebrados pela IP no quadro dos contratos de concessão inicialmente em regime SCUT (com exceção da concessão da Beira Interior, em que a titularidade das receitas de portagem é da concessionária).
 - (3) Refere-se à remuneração por serviço prevista nos contratos de subconcessão da IP.
 - (4) Refere-se aos montantes pagos ao abrigo do Decreto-Lei n.º 87-A/2022, de 29 de dezembro, que estabelece um regime excecional de atualização das tarifas e taxas de portagem para o ano de 2023, impactando, também, a definição das tarifas e taxas nos anos subsequentes. Não considera pagamentos efetuados à IP quando esta é titular das receitas de portagem.
 - (5) Inclui receitas diretas da IP (taxas de gestão e quiosques/easytoll).

Em linha com o ocorrido em anos transatos, os pagamentos por disponibilidade, em 2025, mantiveram um peso significativo no total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias, ascendendo a 82% desse valor, conforme evidenciado no *Quadro 2 supra*. Esta situação justifica-se, sobretudo, pelo facto de grande parte das concessões² e a totalidade das subconcessões beneficiarem, atualmente, de um modelo de remuneração essencialmente baseado na disponibilidade das vias. Os demais pagamentos recorrentes do setor público com as PPP rodoviárias têm uma menor expressão, uma vez que estão previstos num número mais reduzido de contratos. É o caso, entre outros, dos custos com cobrança de portagem, que se verificam em apenas 6 concessões que inicialmente estiveram sujeitas ao regime SCUT³, e os designados *pagamentos por serviço*, que se verificam apenas nas 7 subconcessões. Estas duas tipologias de

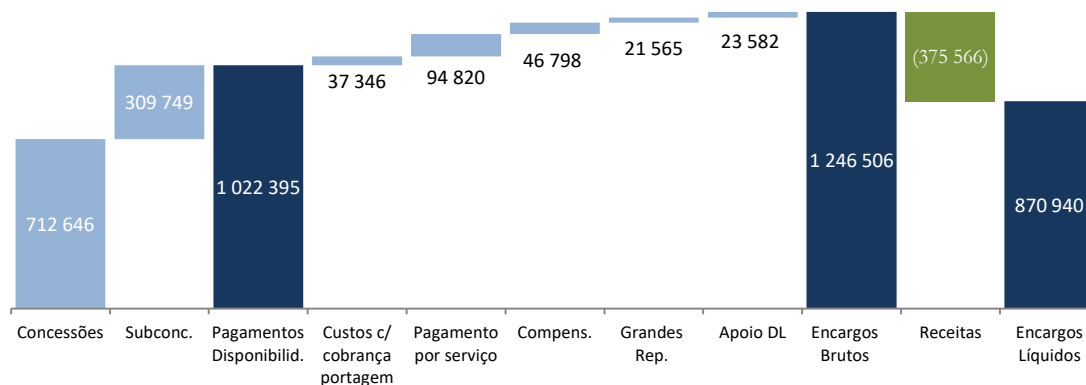
² Excetuam-se as concessões cujo sistema remuneratório se baseia nas receitas de portagem diretamente cobradas pelas concessionárias aos utilizadores, nas quais o Estado Português não tem os encargos de pagamento por disponibilidade.

³ Nomeadamente, as concessões do Algarve, das Beiras Litoral e Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto, do Interior Norte e do Norte Litoral.

encargos totalizaram, em 2025, cerca de 11% do total dos encargos brutos com as PPP rodoviárias.

Gráfico 1 – Tipologia dos encargos líquidos acumulados das PPP rodoviárias, em 2025

Valores em milhares de euros



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

No quadro seguinte, apresenta-se a distribuição dos encargos líquidos por PPP, sendo possível verificar que, no período em análise, as parcerias mais onerosas para o setor público foram as concessões das Beiras Litoral e Alta, do Norte, do Algarve e do Grande Porto e as subconcessões do Pinhal Interior e do Douro Interior, as quais representaram, no conjunto, 647,3 milhões de euros, correspondendo a c. 74% do total de encargos líquidos com as PPP do setor.

Quadro 3 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor rodoviário, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros

Encargos líquidos	2025			2024			Orçamento 2025		
	AC 2025	Peso no Total	Taxa de cobertura ⁽¹⁾	AC 2024	Δ valor	Δ %	AC 2025P	Δ valor	Δ %
Concessão Beiras Litoral e Alta	141 656	16%	2%	113 509	28 147	25%	145 264	(3 608)	-2%
Concessão Norte	103 452	12%	52%	146 828	(43 377)	-30%	130 062	(26 611)	-20%
Concessão Grande Porto	79 245	9%	32%	76 718	2 527	3%	77 103	2 142	3%
Concessão Algarve	79 976	9%	n.a.	27 828	52 147	187%	85 122	(5 147)	-6%
Concessão Norte Litoral	62 371	7%	26%	44 826	17 545	39%	58 924	3 446	6%
Concessão Interior Norte	66 547	8%	1%	66 747	(200)	0%	83 081	(16 534)	-20%
Concessão Beira Interior	34 745	4%	n.a.	66 872	(32 127)	-48%	9 981	24 764	248%
Concessão Grande Lisboa	27 273	3%	49%	20 787	6 485	31%	37 883	(10 610)	-28%
Concessão Douro Litoral	13 228	2%	n.a.	13 828	(600)	-4%	12 757	472	4%
Concessão Brisa	2 319	0%	82%	17 878	(15 559)	-87%	(9 195)	11 513	125%
Concessão Oeste	2 104	0%	n.a.	3 132	(1 028)	-33%	203	1 901	935%
Concessão Litoral Centro	10 858	1%	n.a.	11 078	(220)	-2%	10 318	540	5%
Concessão Travessia do Tejo	(5 184)	-1%	n.a.	(4 746)	(438)	-9%	(8 181)	2 997	37%
Concessão Costa de Prata	(19 353)	-2%	193%	19 692	(39 045)	-198%	(22 591)	3 238	14%
Total Concessões	599 237	69%	29%	624 979	(25 742)	-4%	610 734	(11 497)	-2%
Subconcessão Pinhal Interior	148 158	17%	1%	138 596	9 562	7%	151 636	(3 478)	-2%
Subconcessão Douro Interior	94 796	11%	n.a.	100 715	(5 919)	-6%	95 072	(276)	0%
Subconcessão Transmontana	60 901	7%	0%	58 046	2 855	5%	61 093	(192)	0%
Subconcessão Baixo Alentejo	46 430	5%	n.a.	48 853	(2 423)	-5%	46 738	(308)	-1%
Subconcessão Algarve Litoral	18 639	2%	n.a.	18 639	-	0%	-	18 639	n.a.
Subconcessão Litoral Oeste	(38 014)	-4%	389%	22 354	(60 369)	-270%	(53 856)	15 842	29%
Subconcessão Baixo Tejo	(58 668)	-7%	348%	18 481	(77 149)	-417%	(78 293)	19 626	25%
Total Subconcessões	272 242	31%	6%	405 684	(133 442)	-33%	222 390	49 852	22%
Outros⁽²⁾	(539)	0%	n.a.	(866)	327	38%	-	(539)	n.a.
TOTAL	870 940	100%	30%	1 029 797	(158 857)	-15%	833 123	37 816	5%

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

Nota: (1) O valor da taxa de cobertura representa o peso das Receitas sobre o total dos Encargos Brutos. Considerou-se “n.a.” para as parcerias cuja titularidade das receitas de portagem esteja do lado do parceiro privado.

(2) Inclui receitas e encargos diretos da IP (taxas de gestão e quiosques/easytoll).

3.1.1 Encargos brutos

Em 2025, os encargos brutos acumulados e associados às PPP rodoviárias ascenderam a 1 246,5 milhões de euros (*cf.* Quadro 4 seguinte), encontrando-se 2% acima do valor orçamentado (+23,0M€) e 10% abaixo (-145,0M€) do registado no período homólogo.

Relativamente à execução face ao valor orçamentado, destacam-se as seguintes circunstâncias:

- Ocorrência de pagamentos de apoio à utilização das vias sujeitas a pagamento de portagem, no âmbito do Decreto-Lei n.º 87-A/2022 de 29 de dezembro, no valor total de 23,6 milhões de euros, que não se encontravam orçamentados. Os principais apoios são referentes às concessões da Brisa (18,1M€), da Travessia do Tejo (2,2M€) e do Oeste (1,9M€);
- Execução dos pagamentos à subconcessionária do Algarve Litoral (os quais se encontram incluídos na rubrica de disponibilidade), referentes às prestações mensais adicionais⁴, num total de 18,6 milhões de euros, que não estavam contemplados nas estimativas de encargos plurianuais⁵;
- Ocorrência de pagamentos relativos a Compensações/REFs acima do previsto, em 19,1 milhões de euros, maioritariamente justificado pelo desvio registado na concessão da Beira Interior (+24,6M€), mitigado parcialmente pelo desvio registado na concessão da Brisa (-5,0M€)⁶. No que concerne à concessão da Beira Interior, o desvio registado deve-se aos pagamentos efetuados no âmbito do Decreto-Lei n.º 119/2024⁷ (29,3M€), cujo impacto foi parcialmente atenuado por uma execução inferior à orçamentada do mecanismo de acerto anual de contas definido na cláusula 77^a do respetivo contrato de concessão (-4,7M€). Relativamente ao desvio registado na concessão da Brisa, o mesmo resulta do recebimento registado pelo concedente no seguimento da fiscalização levada a cabo pela IGF, em 2018, ao respetivo contrato de concessão⁸;

⁴ Em cumprimento da decisão arbitral, de março de 2021, proferida no âmbito do processo cautelar associado à ação principal de rescisão do contrato de subconcessão.

⁵ Não foram previstos encargos plurianuais em termos de orçamento dado que o critério que tem vindo a ser assumido pressupõe que não são consideradas estimativas de resolução de processos litigiosos. Estes processos encontram-se detalhados no capítulo 6.3. "Riscos das Responsabilidades Contingentes e do Setor Empresarial do Estado" do OE2025.

⁶ Para mais detalhe, por favor vide Boletim do 2º trimestre de 2025.

⁷ Este DL estabelece um regime extraordinário e temporário, com vista a fazer face à perda integral da receita de cobrança de taxas de portagem da concessionária da Beira Interior, na sequência da publicação da Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto, que determinou a eliminação das taxas de portagem nos lanços e sublanços das autoestradas do Interior.

⁸ No seguimento da fiscalização levada a cabo pela IGF, em 2018, ao contrato de concessão da Brisa, a DGTF registou um recebimento, em 2021, no montante de 4,9M€. Este recebimento foi, por sua vez, restituído à IP, no presente período, conforme determinado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 71/2025, de 3 de abril e pelo despacho n.º 6/2024-SET.

cujos efeitos foram parcialmente mitigados por força de:

- Execução de grandes reparações abaixo do previsto, em 36,0 milhões de euros, justificada pela superior expectativa de execução por parte do IMT - entidade com responsabilidade quanto a esta matéria⁹. Os principais desvios foram registados nas concessões do Interior Norte (-14,4M€), do Algarve (-7,8M€) e do Norte (-6,2M€).
- Execução inferior à orçamentada dos pagamentos por disponibilidade (excl. subconcessão do Algarve Litoral), em 3,6 milhões de euros, principalmente justificada pelos desvios registados nas concessões do Beiras Litoral e Alta (-2,0M€), do Norte (-1,2M€) e do Interior Norte (-0,8M€).

Quanto à comparação dos encargos acumulados face ao período homólogo, realçam-se as seguintes circunstâncias:

- Diminuição dos pagamentos por disponibilidade (-153,8M€), tanto na componente de disponibilidade anual como na componente de reconciliação, destacando-se a diminuição dos pagamentos efetuados à concessionária da Beira Interior (-66,1M€), cujos pagamentos por disponibilidade terminaram em 2024, bem como às concessionárias do Norte (-33,4M€) e da Costa de Prata (-32,5M€), cujos desvios decorrem da evolução contratualmente prevista das tarifas;
- Diminuição, em 13,3 milhões de euros, dos pagamentos de apoio à utilização das vias sujeitas a pagamento de portagem, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 87-A/2022, de 29 de dezembro;
- Redução dos pagamentos de grandes reparações (-3,8M€), com as principais diminuições a serem registadas nas concessões do Grande Porto (-3,6M€), da Costa de Prata (-3,1M€) e do Interior Norte (-2,9M€), mitigadas pelo aumento registado nas concessões da Grande Lisboa (+5,9M€) e do Algarve (+2,2M€);

cujos impactos foram parcialmente mitigados por:

- Aumento dos pagamentos de compensações/REFs (+29,3M€), com o principal aumento a ser registado na concessão da Beira Interior (+34,4M€), o qual resulta (i) dos pagamentos efetuados à respetiva concessionária, no valor de 29,3 milhões de euros, no âmbito do Decreto-Lei n.º 119/2024 e (ii) do pagamento efetuado no 1.º trimestre de 2025 ao abrigo do mecanismo de acerto anual de contas (5,2M€), ambos sem paralelo no período homólogo. O aumento registado na concessão da Beira Interior foi parcialmente mitigado pela redução registada na concessão da Brisa (-5,0M€), a qual decorre, maioritariamente, do recebimento, no valor de 4,9 milhões de euros, mencionado anteriormente;
- Aumento dos pagamentos por serviço às subconcessionárias (+4,5M€), com as maiores variações a registarem-se nas subconcessões do Pinhal Interior (+1,8M€) e do Baixo Tejo (+1,2M€), consequência de uma evolução positiva no tráfego registado nas respetivas autoestradas.

⁹ O âmbito da atuação da IP nesta matéria refere-se à orçamentação (também de acordo com instruções do IMT) e pagamento dos valores de grandes reparações, os quais são aprovados pelo IMT.

Quadro 4 – Encargos brutos acumulados por PPP do setor rodoviário, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros

Encargos brutos	2025		2024			Orçamento 2025		
	AC 2025	Peso no Total	AC 2024	Δ valor	Δ %	AC 2025P	Δ valor	Δ %
Concessão Norte	217 068	17%	251 925	(34 856)	-14%	224 929	(7 861)	-3%
Concessão Beiras Litoral e Alta	144 710	12%	147 368	(2 657)	-2%	145 388	(678)	0%
Concessão Grande Porto	116 968	9%	111 113	5 855	5%	116 437	532	0%
Concessão Norte Litoral	83 904	7%	76 475	7 429	10%	83 927	(24)	0%
Concessão Interior Norte	67 421	5%	80 837	(13 417)	-17%	82 614	(15 193)	-18%
Concessão Algarve	66 639	5%	63 668	2 971	5%	75 448	(8 809)	-12%
Concessão Grande Lisboa	53 440	4%	44 837	8 603	19%	59 344	(5 904)	-10%
Concessão Beira Interior	34 745	3%	66 872	(32 127)	-48%	9 981	24 764	248%
Concessão Costa de Prata	20 822	2%	56 099	(35 277)	-63%	20 156	666	3%
Concessão Douro Litoral	13 228	1%	13 828	(600)	-4%	12 757	472	4%
Concessão Brisa	13 072	1%	28 497	(15 425)	-54%	-	13 072	n.a.
Concessão Oeste	2 104	0%	3 132	(1 028)	-33%	203	1 901	935%
Concessão Litoral Centro	10 858	1%	11 078	(220)	-2%	10 318	540	5%
Concessão Travessia do Tejo	(5 184)	0%	(4 746)	(438)	-9%	(8 181)	2 997	37%
Total Concessões	839 796	67%	950 983	(111 187)	-12%	833 321	6 475	1%
Subconcessão Pinhal Interior	148 955	12%	148 750	205	0%	151 670	(2 716)	-2%
Subconcessão Douro Interior	94 796	8%	100 715	(5 919)	-6%	95 100	(304)	0%
Subconcessão Transmontana	61 052	5%	60 034	1 018	2%	61 159	(107)	0%
Subconcessão Baixo Alentejo	46 430	4%	48 853	(2 423)	-5%	46 738	(308)	-1%
Subconcessão Baixo Tejo	23 642	2%	34 365	(10 723)	-31%	22 604	1 038	5%
Subconcessão Algarve Litoral	18 639	1%	18 639	-	0%	-	18 639	n.a.
Subconcessão Litoral Oeste	13 148	1%	28 985	(15 837)	-55%	12 929	220	2%
Total Subconcessões	406 663	33%	440 341	(33 679)	-8%	390 201	16 462	4%
Outros ⁽¹⁾	47	0%	154	(107)	-70%	-	47	n.a.
TOTAL	1 246 506	100%	1 391 479	(144 973)	-10%	1 223 521	22 984	2%

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

Nota: (1) Inclui encargos diretos da IP.

3.1.2 Receitas

As receitas acumuladas obtidas com as parcerias rodoviárias, em 2025, ascenderam a 375,6 milhões de euros (*cfr.* Quadro 5 seguintes), valor 4% superior ao registado no período homólogo (+13,9M€) e 4% abaixo do valor orçamentado (-14,8M€).

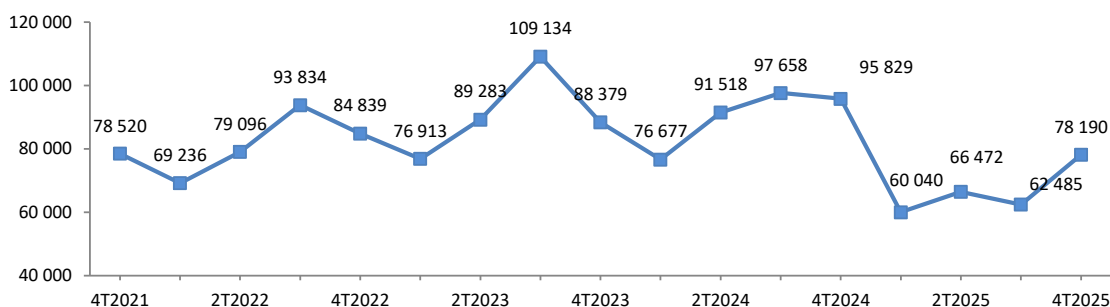
Quanto à variação face ao período homólogo, 2025 ficou marcado pelo início dos pagamentos fixos das subconcessionárias Baixo Tejo e Litoral Oeste, os quais totalizaram, respetivamente, 64,6M€ e 43,8M€. Este acréscimo de receita foi mitigado, tal como mencionado em boletins anteriores, pela entrada em vigor (a partir de 1 de janeiro de 2025) da Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto, a qual determina a eliminação da cobrança das taxas de portagem nas concessões do Algarve, do Interior Norte, das Beiras Litoral e Alta e do Norte Litoral, bem como nas subconcessões Transmontana e do Pinhal Interior. Estas parcerias registaram, no seu conjunto, um decréscimo de 114,5 milhões de euros do valor da receita face ao período homólogo, tendo também contribuído, para esse valor, os pagamentos efetuados às concessionárias do Algarve e do Norte Litoral ao abrigo da cláusula 86ª dos respetivos contratos de concessão, respeitantes ao mecanismo de partilha de benefícios do serviço de cobrança de taxas de portagem dos anos 2023 e 2024, num total de 19,7M€.

Relativamente à execução face ao valor orçamentado, registou-se um desvio negativo (-14,8M€) do valor da receita, o qual se deve, essencialmente, a uma execução abaixo do previsto dos pagamentos fixos efetuados por parte das subconcessionárias do Baixo Tejo e do Litoral Oeste a favor do parceiro público, em 39,8 milhões de euros. Ambas as subconcessionárias consideram que, pelo facto de estes pagamentos não estarem associados a uma prestação de serviço, não

deverão estar sujeitos a IVA, tendo apresentado o devido fundamento para a sua discordância relativamente ao enquadramento fiscal. Este desvio, por sua vez, foi mitigado por uma execução superior à orçamentada das receitas de portagem, em 25,0 milhões de euros, a qual se deve à verificação de uma taxa de inflação e de um nível de tráfego médio real superiores às estimativas utilizadas para efeitos do Orçamento de Estado.

Gráfico 2 – Evolução das receitas de portagem trimestrais das PPP rodoviárias entre o 4.º trimestre de 2021 e o 4.º trimestre de 2025

Valores em milhares de euros



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

No Gráfico 2 *supra* é visível o decréscimo significativo das receitas de portagem registado em 2025 face ao período homólogo (-94,3M€), o qual evidencia o impacto da entrada em vigor da Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto, mencionada anteriormente.

No *Quadro 5*, apresentado de seguida, ilustram-se as receitas totais de 2025 por PPP, a respetiva comparação com o período homólogo e com a previsão orçamental para 2025.

Quadro 5 – Receitas acumuladas por PPP¹⁰ do setor rodoviário, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros

Receitas	2025		2024			Orçamento 2025		
	AC 2025	Peso no Total	AC 2024	Δ valor	Δ %	AC 2025P	Δ valor	Δ %
Receitas de Portagem	267 187	71%	361 682	-94 495	-26%	242 183	25 004	10%
Concessão Norte	113 616	30%	105 096	8 520	8%	94 866	18 750	20%
Concessão Costa de Prata	40 174	11%	36 407	3 767	10%	42 746	(2 572)	-6%
Concessão Grande Porto	37 723	10%	34 395	3 328	10%	39 334	(1 610)	-4%
Concessão Grande Lisboa	26 168	7%	24 050	2 118	9%	21 461	4 707	22%
Concessão Norte Litoral	21 533	6%	31 649	(10 116)	-32%	25 003	(3 470)	-14%
Concessão Brisa	10 753	3%	10 619	134	1%	9 195	1 559	17%
Concessão Beiras Litoral e Alta	3 055	1%	33 859	(30 804)	-91%	124	2 931	2364%
Concessão Interior Norte	874	0%	14 090	(13 217)	-94%	(467)	1 341	287%
Concessão Algarve	(13 336)	-4%	35 840	(49 176)	-137%	(9 675)	(3 662)	-38%
Total Concessões	240 559	64%	326 004	(85 445)	-26%	222 587	17 972	8%
Subconcessão Baixo Tejo	17 750	5%	15 884	1 866	12%	13 567	4 182	31%
Subconcessão Litoral Oeste	7 344	2%	6 631	713	11%	5 900	1 444	24%
Subconcessão Pinhal Interior	797	0%	10 154	(9 357)	-92%	35	763	2201%
Subconcessão Transmontana	151	0%	1 988	(1 837)	-92%	67	84	127%
Subconcessão Douro Interior	-	0%	-	-	n.a.	28	(28)	-100%
Total Subconcessões	26 042	7%	34 657	(8 616)	-25%	19 596	6 446	33%
Outros ⁽¹⁾	586	0%	1 020	(434)	-43%	-	586	n.a.
Pagamentos Fixos	108 379	29%	-	108 379	n.a.	148 215	(39 836)	-27%
Subconcessão Baixo Tejo	64 560	17%	-	64 560	n.a.	87 330	(22 770)	-26%
Subconcessão Litoral Oeste	43 819	12%	-	43 819	n.a.	60 885	(17 066)	-28%
TOTAL	375 566	100%	361 682	13 884	4%	390 398	(14 832)	-4%

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

Nota: (1) Inclui receitas diretas da IP (quiosques/easytoll).

Salientamos o volume das receitas das concessões do Norte, do Baixo Tejo e do Litoral Oeste que, em conjunto, representam aproximadamente 66% da receita total obtida no período em análise (247,1M€).

¹⁰ Valores negativos representam um saldo deficitário entre as receitas de portagem registadas e os pagamentos efetuados no âmbito do mecanismo de partilha de benefícios do serviço de cobrança de taxas de portagem.

3.2 Setor da Saúde

Em 2025, os encargos líquidos acumulados com as parcerias do setor da saúde ascenderam a 220,5 milhões de euros, o que corresponde a uma execução 6% abaixo do valor orçamentado (-15,0M€) e a um valor 4% acima do registado no período homólogo (+9,4M€).

Quadro 6 – Encargos líquidos acumulados com as PPP do setor da saúde, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros								
PPP Saúde	2025		2024			Orçamento 2025		
	AC 2025	Peso no total	AC 2024	Δ valor	Δ %	AC 2025P	Δ valor	Δ %
EGEst	171 274	78%	137 100	34 174	25%	134 052	37 222	28%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	129 731	59%	117 210	12 521	11%	121 620	8 110	7%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	31 370	14%	8 617	22 753	264%	9 841	21 529	219%
Protocolos/outros	10 174	5%	11 273	(1 099)	-10%	2 591	7 583	293%
EGEd	49 207	22%	73 948	(24 741)	-33%	101 387	(52 180)	-51%
Pagamentos Contratuais ⁽¹⁾	42 668	19%	42 021	647	2%	42 575	93	0%
Pagamentos de Reconciliação ⁽²⁾	4 323	2%	3 637	686	19%	4 533	(210)	-5%
Outros	2 216	1%	28 290	(26 074)	-92%	54 279	(52 063)	-96%
Encargos Totais	220 481	100%	211 048	9 433	4%	235 439	(14 958)	-6%

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

Notas: (1) Inclui todos os pagamentos contratualmente previstos realizados no período, com exceção dos pagamentos de reconciliação.

(2) Os pagamentos de reconciliação correspondem, nos termos contratualmente previstos, a pagamentos de acerto entre os montantes efetivamente pagos e os montantes devidos relativamente a períodos anteriores.

Quadro 7 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor da saúde, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros								
PPP Saúde	2025		2024			Orçamento 2025		
	AC 2025	Peso no total	AC 2024	Δ valor	Δ %	AC 2025P	Δ valor	Δ %
Hospital de Cascais	186 356	85%	145 199	41 157	28%	162 298	24 058	15%
EGEst 2022	163 242	74%	119 510	43 732	37%	134 052	29 190	22%
EGEst 2008	7 925	4%	10 904	(2 979)	-27%	-	7 925	n.a.
EGEd	15 189	7%	14 785	405	3%	28 246	(13 057)	-46%
Hospital de Braga	8 204	4%	7 975	229	3%	8 283	(78)	-1%
EGEst	-	0%	-	-	n.a.	-	-	n.a.
EGEd	8 204	4%	7 975	229	3%	8 283	(78)	-1%
Hospital de Loures	16 674	8%	22 697	(6 023)	-27%	16 638	36	0%
EGEst	63	0%	6 587	(6 524)	-99%	-	63	n.a.
EGEd	16 611	8%	16 111	501	3%	16 638	(27)	0%
Hospital de Vila Franca de Xira	7 031	3%	6 887	144	2%	7 010	21	0%
EGEst	45	0%	100	(55)	-55%	-	45	n.a.
EGEd	6 986	3%	6 787	199	3%	7 010	(24)	0%
Hospital de Lisboa Oriental	2 216	1%	28 290	(26 074)	-92%	41 211	(38 995)	-95%
EGEd	2 216	1%	28 290	(26 074)	-92%	41 211	(38 995)	-95%
TOTAL	220 481	100%	211 048	9 433	4%	235 439	(14 958)	-6%
EGEst	171 274	78%	137 100	34 174	25%	134 052	37 222	28%
EGEd	49 207	22%	73 948	(24 741)	-33%	101 387	(52 180)	-51%

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

Em termos de execução financeira face ao orçamento, destacam-se as seguintes circunstâncias:

- Execução dos pagamentos efetuados à EGED do Hospital de Lisboa Oriental, ao abrigo do PRR, abaixo do previsto em 39,0 milhões de euros, devido ao atraso na construção do respetivo complexo hospitalar;
- Não execução da verba de 13,1 milhões de euros que se encontrava orçamentada para o período, referente à ampliação do Hospital de Cascais;
- Ocorrência de um recebimento da EGEst Cascais 2008, no valor total de 2,3 milhões de euros, no âmbito do Protocolo VIH/SIDA, o qual representa um acerto de contas referente à prestação de cuidados em ambulatório a doentes com VIH/SIDA durante o período compreendido entre 2019 e 2022 e que não se encontrava orçamentado.

cujos efeitos foram parcialmente mitigados por força de:

- Execução acima do previsto dos pagamentos de reconciliação efetuados à EGEst Cascais 2022, em 21,5 milhões de euros, os quais tinham sido orçamentados em 9,8 milhões de euros. Este desvio prende-se com um pagamento de 24,9 milhões de euros relativo a 2023;
- Pagamento efetuado à EGEst Cascais 2008, no valor de 10,2 milhões de euros, no seguimento da decisão final proferida no 3º trimestre de 2024, que julgou parcialmente procedente o pedido de REF peticionado pela Entidade Gestora, em virtude da situação epidemiológica decorrente da pandemia COVID-19. Este pagamento não se encontrava previsto no OE25;
- Execução superior à orçamentada, em 8,1 milhões de euros, dos pagamentos contratuais efetuados à EGEst Cascais 2022.

No que respeita à comparação dos encargos acumulados com o período homólogo, as principais variações são justificadas pelas seguintes circunstâncias:

- Ocorrência de pagamentos de reconciliação, no valor de 31,4 milhões de euros, efetuados a favor da EGEst Cascais 2022 referente aos serviços prestados no ano de 2023 e 2024, sem paralelo no período homólogo.
- Aumento dos pagamentos contratuais efetuados a favor da EGEst Cascais 2022 em 12,5 milhões de euros;
- Pagamento efetuado à EGEst Cascais 2008 no seguimento da decisão final mencionada anteriormente, no valor de 10,2 milhões e sem paralelo no período homólogo;

cujos efeitos foram parcialmente mitigados por força de:

- Diminuição dos pagamentos efetuados à EGED do Hospital de Lisboa Oriental, ao abrigo do PRR, em 27,2 milhões de euros;

- Ocorrência, no 1.º trimestre de 2024, de um pagamento de reconciliação efetuado a favor da EGEst Cascais 2008, no valor 8,6 milhões de euros, referente a serviços prestados no período de 2022, sem paralelo no presente período;
- Ocorrência, no período homólogo, de um pagamento efetuado à EGEst Loures decorrente de uma decisão arbitral em matéria de Tratamento VIH/SIDA, no valor total de 6,6 milhões de euros, sem paralelo no presente período;
- Ocorrência de um recebimento relativo à EGEst Cascais 2008, no valor total de 2,3 milhões de euros, no âmbito do Protocolo VIH/SIDA, mencionado anteriormente, sem paralelo no período homólogo.

3.3 Setor Ferroviário

Os encargos líquidos com as PPP do setor ferroviário ascenderam, em 2025, a 84,2 milhões de euros, valor 20% acima do orçamentado (+14,0€) e 38% acima do registado no período homólogo (+23,3M€).

Conforme mencionado em boletins anteriores, no 3.º trimestre de 2025, iniciou-se o novo contrato de concessão referente à parceria público-privada LAV – PPP1. Como se pode observar no *Quadro 8*, esta parceria não gerou encargos para o parceiro público no período em análise.

Em termos de execução financeira face ao orçamento, observa-se (i) um desvio registado na subconcessão Metro do Porto (+7,6M€), o qual é maioritariamente justificado pela atualização da fórmula de remuneração da subconcessionária, resultante da negociação da prorrogação do respetivo contrato de subconcessão; (ii) um desvio registado na concessão Eixo Norte/Sul (+4,3M€), consequência dos pagamentos efetuados a favor da concessionária ao abrigo da cláusula 8ª-A do contrato de concessão; (iii) um desvio registado na concessão do Metro Sul do Tejo (+2,1M€), resultante de uma compensação por insuficiência de tráfego superior à estimada.

Em termos de execução financeira face ao período homólogo, observam-se, igualmente, os aumentos registados na subconcessão Metro do Porto (+17,2M€), na concessão Eixo Norte/Sul (+4,0M€) e na concessão do MST (+2,1M€).

Quadro 8 – Encargos líquidos acumulados por PPP do setor ferroviário, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros								
PPP Ferroviárias	2025		2024			Orçamento 2025		
	AC 2025	Peso no total	AC 2024	Δ valor	Δ %	AC 2025P	Δ valor	Δ %
Subconcessão Metro do Porto	70 375	84%	53 178	17 197	32%	62 747	7 627	12%
Concessão do MST	9 570	11%	7 490	2 080	28%	7 484	2 086	28%
Concessão Eixo Norte/Sul	4 272	5%	245	4 027	1643%	-	4 272	n.a.
Concessão PPP1 - LAV	-	-	-	-	n.a.	-	-	n.a.
TOTAL	84 217	100%	60 912	23 304	38%	70 231	13 985	20%

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

3.4 Setor Aeroportuário¹¹

O valor da receita do setor aeroportuário¹², o qual resulta do mecanismo contratual de partilha de receitas entre a ANA e o parceiro público, totalizou, em 2025, 13,1 milhões de euros, após ter-se registado, no 3.º trimestre de 2025, o segundo (e último) pagamento da ANA, referente à partilha de receita do ano anterior.

O acréscimo face ao período homólogo deve-se ao aumento do número de passageiros transportados e de aeronaves movimentadas, os quais resultaram num incremento da receita das concessões aeroportuárias e, consequentemente, na partilha de um valor superior com o parceiro público. O desvio das receitas face ao valor orçamentado é, de igual forma, justificado pelo desempenho das concessões acima do previsto.

Quadro 9 – Receitas acumuladas do setor aeroportuário, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros			2025			2024			Orçamento 2024		
PPP Aeroportuário	AC 2025	Peso no total	AC 2024	Δ valor	Δ %	AC 2025P	Δ valor	Δ %	AC 2025P	Δ valor	Δ %
ANA	13 122	100%	11 230	1 892	17%	11 891	1 231	10%	11 891	1 231	10%
TOTAL	13 122	100%	11 230	1 892	17%	11 891	1 231	10%	11 891	1 231	10%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTf

¹¹ Os valores que figuram no presente ponto representam valores de receita e não de encargos líquidos, como se observa nas demais secções. Quando os mesmos são agregados com outros setores (sendo disso exemplo o Sumário Executivo) são apresentados na ótica dos encargos líquidos – correspondendo o valor negativo ao valor das receitas.

¹² Inclui dois contratos de concessão de serviço público aeroportuário, a saber (i) o contrato de concessão de Portugal continental e da Região Autónoma dos Açores e (ii) o contrato de concessão da Região Autónoma da Madeira. Em ambos os casos, a ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. assume o papel de parceiro privado.

3.5 Setor Portuário¹¹

O valor acumulado das receitas auferidas, em 2025, pelas Administrações Portuárias, relativamente aos terminais portuários operados em regime de PPP, ascendeu a 35,3 milhões de euros, valor 3% abaixo do orçamentado (-0,9M€) e 3% acima do registado no período homólogo (+0,9M€).

Em termos de execução financeira face ao orçamento, destaca-se o desvio registado no Terminal de Contentores de Sines XXI (-2,5M€) o qual se deve a uma movimentação de carga contentorizada (em TEU) inferior ao valor orçamentado, cujo impacto foi parcialmente mitigado pelo desvio positivo verificado no Terminal de Contentores de Alcântara (+1,4M€).

No que respeita à comparação com o período homólogo, destaca-se o aumento da receita registada no Terminal de Contentores de Alcântara (+1,4M€), o qual se deve a um acréscimo da movimentação de carga (em TEU), cujo impacto foi parcialmente mitigado pela redução registada no Terminal de Contentores de Sines (-1,0M€).

Quadro 10 – Receitas acumuladas das Administrações Portuárias, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros

PPP Portuárias	2025		2024			Orçamento 2025		
	AC 2025	Peso no total	AC 2024	Δ valor	Δ %	AC 2025P	Δ valor	Δ %
Porto de Douro e Leixões	24 318	69%	23 844	475	2%	24 127	191	1%
Terminal de Contentores de Leixões	21 232	60%	20 769	463	2%	21 031	201	1%
Terminal de Carga a Granel de Leixões	3 086	9%	3 075	12	0%	3 096	-10	0%
Porto de Lisboa	5 231	15%	3 807	1 423	37%	3 857	1 374	36%
Terminal de Contentores de Alcântara	5 231	15%	3 807	1 423	37%	3 857	1 374	36%
Porto de Sines	5 795	16%	6 784	(989)	-15%	8 297	-2 502	-30%
Terminal de Contentores de Sines XXI	5 795	16%	6 784	(989)	-15%	8 297	-2 502	-30%
TOTAL	35 344	100%	34 435	909	3%	36 281	(937)	-3%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pelas Administrações Portuárias, inclusive a previsão 2025P.

3.6 Oceanário¹¹

O valor dos pagamentos realizados pelo Oceanário ao parceiro público ascendeu, em 2025, a 3,0 milhões de euros, o qual corresponde a uma execução 5% acima do orçamentado. Em comparação com o período homólogo, registou-se um aumento de 5% do valor da receita entregue ao parceiro público, justificado pelo aumento registado na componente variável¹³ resultado de um crescimento de 6% na procura, em 2024, comparativamente a 2023.

Quadro 11 – Receitas acumuladas do Oceanário, em 2025, respetiva variação homóloga e orçamental

Valores em milhares de euros								
PPP Oceanário	2025		2024			Orçamento 2025		
	AC 2025	Peso no total	AC 2024	Δ valor	Δ %	AC 2025P	Δ valor	Δ %
Remuneração mensal	1 546	52%	1 512	34	2%	1 535	11	1%
Componente variável	1 413	48%	1 294	119	9%	1 297	117	9%
TOTAL	2 959	100%	2 806	153	5%	2 832	128	5%

Fonte: UTAP, a partir de dados disponibilizados pela DGTF

¹³ Valor calculado anualmente referente a 5% das receitas da concessão decorrentes da atividade de exploração do ano anterior, sendo este valor pago em duas prestações iguais, com vencimento a 30 de abril e a 30 de setembro. Relativamente ao ano de 2024, o Oceanário teve 1.467.580 visitantes, 6% acima do valor registado em 2023.

Siglas

2025P	Previsão para 2025 inscrita no Relatório do OE2025
AC 2024	Acumulado 2024 (no ano de 2024)
AC 2025	Acumulado 2025 (no ano de 2025)
AC 2025 P	Acumulado Previsão 2025
ANA	ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.
ARSLVT	Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo
ARSNorte	Administração Regional de Saúde do Norte
<i>Cfr.</i>	Conforme
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
EGEd	Entidade Gestora do Edifício
EGEst	Entidade Gestora do Estabelecimento
EGEst Braga	Escala Braga – Entidade Gestora do Estabelecimento, S.A. ou EG Estabelecimento do Hospital de Braga
EGEst Cascais 2008	Lusíadas Saúde – Parcerias Cascais, S.A. ou EG Estabelecimento do Hospital de Cascais
EGEst Cascais 2022	Galo Saúde - Parcerias Cascais, S.A.
EGEst Vila Franca de Xira	Escala Vila Franca – Sociedade Gestora do Estabelecimento, S.A. ou EG Estabelecimento do Hospital de Vila Franca de Xira
EGEst Loures	SGHL – Sociedade Gestora do Hospital de Loures, S.A. ou EG Estabelecimento do Hospital de Loures
HCA	Hospital Central do Algarve
HLO	Hospital de Lisboa Oriental
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
LAV	Nova linha ferroviária de alta velocidade de passageiros entre as cidades do Porto e de Lisboa
Metro do Porto	Sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto
MST	Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo
OE2025	Orçamento do Estado para 2025
PPP	Parceria Público-Privada
REF	Reposição do equilíbrio financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos