

**Relatório UTAO n.º 10/2023**

## Apreciação das Parcerias Público-Privadas: janeiro a dezembro de 2022

Coleção: Acompanhamento das Parcerias Público-Privadas e do  
Sector Público Empresarial

10 de julho de 2023

### **Ficha técnica**

---

A análise efetuada é da exclusiva responsabilidade da Unidade Técnica de Apoio Orçamental (UTAO) da Assembleia da República. Nos termos da [Lei n.º 13/2010, de 19 de julho](#), a UTAO é uma unidade especializada que funciona sob orientação da comissão parlamentar permanente com competência em matéria orçamental e financeira, prestando-lhe assessoria técnica especializada através da elaboração de estudos e documentos de trabalho técnico sobre gestão orçamental e financeira pública.

Este estudo, orientado e revisto por Rui Nuno Baleiras, foi elaborado por António Antunes.

**Título:** Apreciação das Parcerias Público-Privadas: janeiro a dezembro de 2022

**Coleção:** Acompanhamento das Parcerias Público-Privadas e do Sector Público Empresarial

**Relatório UTAO N.º** 10/2021

**Data de publicação:** 10 de julho de 2023

**Data-limite para incorporação de informação:** 5 de julho de 2023

**Disponível em:** [https://www.parlamento.pt/OrcamentoEstado/Paginas/UTAO\\_Unidade-TecnicadeApoioOrcamental.aspx](https://www.parlamento.pt/OrcamentoEstado/Paginas/UTAO_Unidade-TecnicadeApoioOrcamental.aspx)

---

## Índice Geral

<b>Índice Geral</b> .....	<b>i</b>
<b>Índice de Tabelas</b> .....	<b>i</b>
<b>Índice de Gráficos</b> .....	<b>i</b>
<b>Tabela de siglas, abreviaturas e acrónimos</b> .....	<b>ii</b>
<b>Sumário executivo</b> .....	<b>1</b>
Investimento .....	1
Encargos líquidos .....	1
<b>1 Informação prévia</b> .....	<b>3</b>
<b>2 Universo de PPP e factos relevantes ocorridos em 2022</b> .....	<b>5</b>
<b>3 Evolução histórica do investimento</b> .....	<b>7</b>
<b>4 Execução financeira global das PPP em 2022</b> .....	<b>9</b>
4.1 Panorama agregado .....	10
4.2 Sector rodoviário.....	13
4.3 Sector ferroviário .....	18
4.4 Sector da saúde.....	21
4.5 Sector aeroportuário .....	23
4.6 Sector portuário .....	24
4.7 Oceanário de Lisboa.....	25
<b>Anexo 1: Execução dos encargos líquidos com PPP por sector de atividade e parceria</b> .....	<b>27</b>

## Índice de Tabelas

Tabela 1 – Execução dos encargos com PPP .....	10
Tabela 2 – Execução dos encargos com PPP rodoviárias .....	14
Tabela 3 – Execução dos encargos com PPP ferroviárias .....	20
Tabela 4 – Execução dos encargos com PPP da Saúde .....	22
Tabela 5 – Execução das receitas com PPP do Sector Portuário .....	25
Tabela 6 – Execução das receitas com a PPP Oceanário .....	25
Tabela 7 – Execução dos encargos líquidos por sector de atividade e PPP em 2021–2022 (Jan.–Dez.).....	27

## Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Investimento privado em PPP (acumulado entre 1998 e 2022).....	7
Gráfico 2 – Fluxos de investimento anuais: 2011–2022.....	8
Gráfico 3 – Encargos líquidos com PPP, 2008–2062 a preços correntes .....	12
Gráfico 4 – Encargos líquidos com PPP, 2008–2062 a preços constantes de 2022 .....	12
Gráfico 5 – Distribuição dos encargos líquidos por sectores, 2021 e 2022 .....	13
Gráfico 6 – Grau de execução e desvio dos encargos líquidos com PPP rodoviárias, 2022.....	15
Gráfico 7 – Tráfego Médio Diário: média mensal, 2021–2022.....	16
Gráfico 8 – Tráfego Médio Diário, média anual: 2011–2022 .....	16
Gráfico 9 – Receita com portagens: 2011–2023 <sup>p</sup> .....	17
Gráfico 10 – Taxa de cobertura das PPP rodoviárias: 2021 versus 2022.....	18
Gráfico 11 – Evolução da procura na concessão Metro Sul do Tejo: 2012–2022 .....	20
Gráfico 12 – Encargos com as PPP do sector da saúde: 2010–2023 <sup>p</sup> .....	23
Gráfico 13 – Evolução da procura por infraestruturas aeroportuárias geridas pela ANA: 2017–2022 .....	24

**Tabela de siglas, abreviaturas e acrónimos**

<b>Sigla/abreviatura</b>	<b>Designação</b>
§	Parágrafo
AP	Administrações Públicas
AR	Assembleia da República
cf.	Conforme
CGE	Conta Geral do Estado
COF	Comissão de Orçamento e Finanças
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
EG	Entidade Gestora
Ex-SCUT	Autoestradas anteriormente sujeitas ao regime SCUT
FBCF	Formação Bruta de Capital Fixo
IMTT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
IPC	Índice de Preços no Consumidor
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
M€	Milhões de Euros
MF	Ministério das Finanças
OE/YYYY	Orçamento do Estado para o ano YYYY
P	Previsão
p.	Página
p.p.	Pontos percentuais
POE	Proposta de Orçamento do Estado
PPP	Parceria(s) Público-Privada(s)
REF	Reposição de Equilíbrio Financeiro
SCUT	Sem Custos para os Utilizadores
SIEV	Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos
SIEV, S.A.	Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A.
TMD	Tráfego Médio Diário
TMDA	Tráfego Médio Diário Anual
TMDM	Tráfego Médio Diário Mensal
UTAO	Unidade Técnica de Apoio Orçamental
UTAP	Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

## Sumário executivo

**1. O presente relatório avalia a execução financeira das Parcerias Público-Privadas (PPP) em 2022, comparando-a com a do período homólogo de 2021.** A execução financeira das PPP envolve tanto encargos (brutos) como receitas da titularidade do parceiro público, sendo a sua diferença designada por encargos líquidos desta entidade. Apresentam-se, também, dados sobre a evolução do investimento realizado sob a forma de PPP entre 1998 e 2022. Os parágrafos abaixo resumem as principais conclusões da UTAO, devidamente justificadas nos capítulos seguintes.

### Investimento

**2. Em 2022, o investimento realizado pelos parceiros privados permaneceu a um nível historicamente baixo.** Totalizou 166 M€, menos 61 M€ (- 27,0%) do que no ano anterior. Em termos acumulados, desde 2011 e até ao final de 2022, o investimento efetuado sob a forma de PPP ascendeu a 5520 M€ a preços constantes de 2022 e a 4461 M€ a preços correntes. No prazo mais alargado de 1998 a 2022, o investimento totalizou 16 137 M€ a preços correntes.

### Encargos líquidos

**3. Em 2022, os encargos líquidos suportados pelo sector público com PPP situaram-se abaixo do total observado no ano anterior e ligeiramente abaixo das previsões constantes no Relatório da POE/2022.** Em 2022, os encargos líquidos com PPP ascenderam a 1326 M€, correspondendo-lhe uma redução homóloga de 186 M€ (- 12,3%). Ficou abaixo da previsão orçamental (POE/2022), a qual projetava uma diminuição de 6,7%, tendo-se registado uma diminuição homóloga de 12,3% e um grau de execução global de 94,0%. Em termos nominiais, registou-se um desvio favorável de 85 M€ abaixo da dotação prevista na POE/2022.

**4. No sector rodoviário, os encargos brutos situaram-se abaixo e as receitas com portagem situaram-se acima dos valores previstos na POE/2022, para o conjunto do ano.** Uma vez que se trata de efeitos de sinal contrário, o desvio foi favorável ao sector público em ambas as situações, mantendo os encargos líquidos abaixo do montante previsto. A diminuição dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias ficou a dever-se ao efeito conjugado da contração dos encargos brutos (- 5,9%) e do aumento das receitas com portagens (+7,3%).

**5. Em 2022, a receita com portagens cresceu face ao ano anterior, refletindo o aumento da procura dirigida a estas infraestruturas rodoviárias, mas situando-se ainda abaixo do nível alcançado antes da pandemia de COVID-19.** O tráfego médio diário aumentou 16,1% em 2022, recuperando para um nível ligeiramente superior ao registado em 2019, antes do impacto da pandemia de COVID-19, refletindo, em grande medida, a eliminação das restrições à circulação impostas durante a pandemia e a recuperação da atividade económica.

**6. Em 2022, a proporção dos encargos com as subconcessões rodoviárias, face ao total das PPP deste sector, diminuiu 6,8 p.p. em termos brutos e 7,4 p.p. em termos líquidos.** A maioria dos encargos suportados com as subconcessionárias rodoviárias refere-se a pagamentos pela disponibilidade das infraestruturas, os quais registaram uma diminuição homóloga de 160 M€.

**7. A taxa de cobertura das parcerias rodoviárias recuperou em 2022,** face ao registado no período homólogo, situando-se acima da previsão implícita na Proposta de Orçamento do Estado para o conjunto do ano de 2022.

**8. No sector da saúde, registou-se em 2022 uma diminuição homóloga dos encargos com as PPP, mas inferior à redução prevista.** Assim, em 2022, face à previsão constante na Proposta de Orçamento do Estado para 2022, os encargos suportados com as PPP do sector da saúde situaram-se acima do previsto,

registando um grau de execução de 110,1%. Cerca de 21,8% do total de encargos suportados com as PPP no sector da saúde em 2022 não se enquadra nos respetivos contratos de gestão. Em 2021, este rácio era de 7,7%. Este aumento face ao período homólogo resulta, em grande medida, do pagamento efetuado em 2022 à Entidade Gestora do Hospital de Loures, em cumprimento de decisão arbitral, relativo ao protocolo VIH/SIDA, que teve um impacto de 18,3 M€. Relativamente às parcerias com as Entidades Gestoras dos Edifícios, a redução homóloga dos encargos suportados pelo sector público foi residual.

**9. No sector ferroviário, tendo como referência a previsão de encargos com PPP inserida no relatório que acompanhou a Proposta de Orçamento do Estado para 2022, verificou-se um desvio desfavorável ao sector público, registando-se um grau de execução de 106,0%.** Os encargos líquidos com as PPP do sector ferroviário registaram um crescimento homólogo em 2022, em resultado do aumento, acima do previsto, dos pagamentos à subconcessionária do Metro do Porto. Por outro lado, os encargos suportados com a concessão Metro Sul do Tejo diminuíram 1,9 M€, em razão da recuperação da procura efetiva dirigida a esta infraestrutura, e, pelo facto de terem sido efetuados pagamentos de compensações por insuficiência de tráfego referentes a quatro trimestres, sendo que, em 2021, estes pagamentos abarcaram o período de cinco trimestres.

**10. Os fluxos financeiros no sector aeroportuário foram nulos.** Não ocorreram em 2022 quaisquer fluxos financeiros entre o sector público e o parceiro privado, nem a título de encargos para o sector público nem sob a forma de receitas partilhadas entre a concessionária privada e o concedente. Estas deverão iniciar-se em 2023 nos contratos relativos aos aeroportos dos Açores e do Continente e em 2024 no caso dos aeroportos da Madeira.

**11. As parcerias portuárias geram receita para os concedentes públicos.** Há quatro concessões de serviço público de movimentação de carga em área portuária, atribuídas pelas Administrações dos Portos do Douro e Leixões, de Lisboa e de Sines. Neste sector, os fluxos financeiros entre as entidades públicas e os parceiros privados referem-se, essencialmente, a receita do concedente. Assim, em 2022, as Administrações Portuárias registaram uma receita com as PPP deste sector no valor de 29,8 M€, um idêntico ao recebido em 2021. Face à previsão para 2022, o grau de execução destas receitas foi de 97,3%.

**12. A parceria relativa ao Oceanário de Lisboa, registou, em 2022, um crescimento homólogo das receitas, que, no entanto, ficou aquém do previsto na Proposta de Orçamento do Estado para 2022.** As receitas obtidas com a parceria Oceanário ascenderam a 1,8 M€ em 2022, um valor que se situa acima do auferido em 2021 (+ 9,4%), mas abaixo da previsão orçamental para 2022. O grau de execução global foi de 95,6%.

## 1 Informação prévia

**13. O presente relatório é dedicado às Parcerias Público-Privadas (PPP). Examina a execução financeira das PPP em 2022. São destacados o investimento dos parceiros privados e os encargos suportados pelo sector público, líquidos de receitas por si tituladas.** Esta análise insere-se no âmbito das competências atribuídas à UTAO em matéria de acompanhamento das PPP e tem por base a informação disponibilizada no Boletim Anual das PPP — 2022 publicado pela Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP), os relatórios da Conta Geral do Estado (CGE) referentes aos exercícios de 2021 e 2022, os relatórios das Propostas de Orçamento do Estado (POE) para 2022 e 2023, os relatórios e contas das empresas Infraestruturas de Portugal, S.A. e ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. e, ainda, os relatórios de tráfego do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.. Também foi utilizada informação quantitativa solicitada diretamente à UTAP pela UTAO.

**14. Este relatório centra a análise em duas variáveis com desagregação por sector de atividade:** 1) a despesa de investimento realizada pelos parceiros privados; 2) o valor dos encargos suportados pelos parceiros públicos com a execução dos contratos de parceria. Devido a limitações na informação de base, ambos os fluxos encontram-se avaliados na ótica de caixa. Dada a natureza da atividade desenvolvida em parcerias que envolvem a exploração de equipamentos coletivos, os parceiros privados efetuam também uma componente de despesa corrente, em montantes muito mais expressivos do que a despesa de investimento. O pagamento de encargos aos parceiros privados, efetuado pelos parceiros públicos, é um fluxo analisado no Capítulo 4, sendo uma medida indireta e grosseira da despesa total realizada por estes, porquanto engloba também a remuneração das entidades privadas pelos serviços prestados e não corresponde necessariamente, numa base contemporânea, à despesa total efetuada pelos parceiros privados. Pela razão acima exposta, os encargos líquidos pagos pelos parceiros públicos englobam reembolsos de despesa corrente e despesa de capital efetuadas pelos parceiros privados.

**15. Os valores dos encargos líquidos plurianuais são apresentados a preços constantes de 2022, em linha com o referido no [Relatório que acompanha a proposta de Orçamento do Estado para 2022 \(POE/2022\)](#).** O relatório em causa é o documento técnico produzido pelo Ministério das Finanças (MF) para apresentar a estimativa de execução do ano em curso e os cenários macro-orçamentais para o ano da previsão. O valor desses encargos inclui valor do Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA), quando aplicável.<sup>1</sup> A estimativa dos mesmos e os seus pressupostos são da responsabilidade das entidades gestoras dos respetivos contratos.

**16. Os encargos líquidos plurianuais têm por referência o período 2022–2062, prevendo-se um encaixe financeiro líquido para o sector público a partir de 2036.** A projeção dos encargos líquidos plurianuais distribui-se ao longo do período 2022–2062, tendo em conta os contratos de parceria atualmente existentes. A partir de 2036 (*inclusive*) encontram-se projetados encargos líquidos globais negativos, correspondendo a um encaixe financeiro líquido para o sector público, em resultado de as receitas previstas com as portagens rodoviárias e com a prestação da atividade de serviços aeroportuários e do oceânico suplantarem os respetivos encargos brutos. Refira-se que, no caso da parceria do sector aeroportuário (Concessão ANA), prevê-se um encaixe financeiro para o sector público a partir de 2023 (*inclusive*), com uma tendência crescente até ao final do período de projeção. No mesmo sentido, a parceria relativa ao Oceanário também apresenta uma receita para o sector público, valorizada em cerca de 2 M€ por ano, até 2038.

**17. O texto encontra-se estruturado em quatro capítulos.** Concluído o presente, que tem natureza introdutória, segue-se o Capítulo 2 em que se explicita o universo de PPP existente a 31 de dezembro de 2022 e os factos mais relevantes ocorridos em 2022. O Capítulo 3 analisa a evolução do investimento realizado pelos parceiros privados, desde 1998. O Capítulo 4 apresenta, para cada um dos sectores económicos e com algum detalhe, os encargos suportados pela parte pública com as parcerias, quer em termos líquidos, quer em termos brutos. No caso do Oceanário e das quatro parcerias do sector

<sup>1</sup> Estes fluxos fiscais são uma despesa para os parceiros públicos e uma receita para o subsector Estado.

portuário, os valores apresentados referem-se a receita dos parceiros públicos uma vez que os respetivos contratos não preveem fluxos financeiros no sentido contrário.

**18. A UTAO agradece** o trabalho das entidades que produziram e publicaram as fontes de informação utilizadas neste relatório.



## 2 Universo de PPP e factos relevantes ocorridos em 2022

---

**19. O universo de PPP objeto de análise neste documento tem 31 de dezembro de 2022 como data de referência: inclui 40 parcerias, distribuídas por seis sectores de atividade económica.** As parcerias em análise encontram-se distribuídas por seis sectores de atividade económica: (i) sector rodoviário (21 parcerias); (ii) sector ferroviário (três parcerias); (iii) sector aeroportuário (duas parcerias); (iv) sector da saúde (oito parcerias); (v) sector portuário (quatro parcerias); (vi) outros serviços (Oceanário)<sup>2</sup>. O universo de PPP encontra-se identificado na Tabela 7, apresentada em anexo, e corresponde às parcerias acompanhadas pela UTAP que se encontravam vivas à data de 31 de dezembro de 2022, acrescidas das quatro parcerias relativas aos antigos contratos de gestão no sector da saúde (Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Braga, Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Vila Franca de Xira, Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Loures e Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Cascais) que, apesar de findas, ainda apresentam relevância financeira em 2022. Relativamente ao Hospital de Cascais, o novo contrato para a gestão e prestação de cuidados de saúde, em regime de parceria-público privada, entrou em vigor no decurso do 4.º trimestre de 2022. O Tribunal de Contas decidiu que este contrato não se encontra sujeito a fiscalização prévia, por isenção legal, razão pela qual o novo contrato iniciou a produção de efeitos com essa comunicação.

**20. Está em preparação uma nova parceria no sector da saúde.** Continua em curso a fase pós-adjudicatória do procedimento administrativo destinado à celebração do contrato de parceria público-privada para o futuro Hospital de Lisboa Oriental. O concurso público internacional em curso visa a conceção, construção e manutenção do Hospital de Lisboa Oriental, em regime de Parceria Público-Privada.

**21. Entrou em vigor o regime excecional de atualização das tarifas e taxas de portagem para o ano de 2023 (Decreto-Lei n.º 87-A/2022, de 29 de dezembro).** Este diploma autoriza a subida das tarifas e portagens em 4,9% face aos níveis vigentes em 2022. Atribui em 2023 às concessionárias um subsídio a pagar pelo Estado correspondente à diferença entre a atualização a 4,9% imposta pelo diploma e a atualização a 7,7% a que teriam direito este ano nos termos contratuais (indexação à taxa de inflação verificada no ano de 2022). Este subsídio será descontinuado de modo progressivo ao longo de anos futuros em troca do aumento suplementar de tarifas e portagens a suportar pelos utilizadores (vide art. 3.º do diploma).

**22. Foi constituída a equipa de projeto para dar início ao processo de estudo e preparação do lançamento do projeto de uma nova linha ferroviária de alta velocidade de passageiros entre as cidades do Porto e de Lisboa:** [Despacho n.º 12609/2022](#), de 20 de outubro de 2022, do Coordenador da UTAP. Posteriormente, através do [Despacho n.º 4697/2023](#), de 20 de março de 2023, procedeu-se à reconfiguração da composição da equipa de projeto constituída para o processo de estudo e preparação do lançamento do projeto de uma nova linha ferroviária de alta velocidade de passageiros entre aquelas cidades.

**23. O sector rodoviário continua a ser preponderante no universo das PPP,** destacando-se dos demais sectores, quer em termos do investimento acumulado entre 1998 e 2022 (87,6% do total), quer quanto ao nível dos encargos líquidos suportados em 2022 (85,7% do total). Estes e outros dados que caracterizam as PPP em operação nos vários sectores de atividade constam do Gráfico 1 e da Tabela 1, adiante analisados.

---

<sup>2</sup> Relativamente ao Oceanário a parceria encontra-se dividida em duas componentes, uma relativa à remuneração mensal e outra à componente variável.

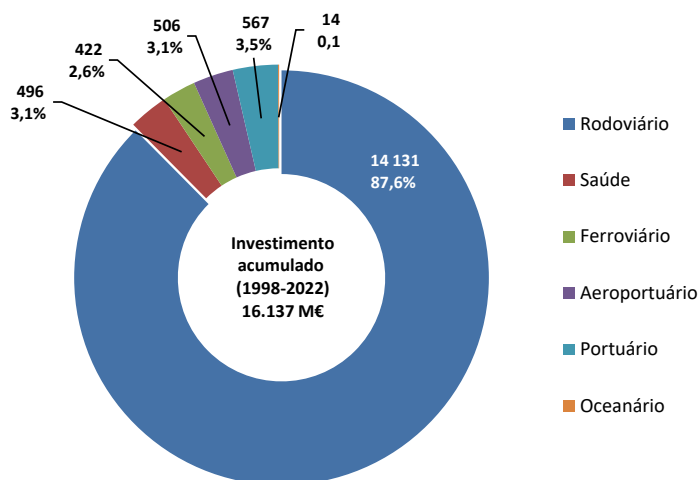


### 3 Evolução histórica do investimento

**24. Em 2022, o investimento realizado pelos parceiros privados ascendeu a 166 M€, a preços correntes, menos 61 M€ (- 27,0%) do que no ano anterior.** Os dados mais recentes do investimento realizado sob a forma de PPP abrangem o período até 2022. Em harmonia com a ideia de que, atualmente, o investimento representa uma pequena fração da atividade económica desenvolvida pelos parceiros privados, está o facto de aquele valor representar apenas 9,8% dos encargos brutos (12,5% dos encargos líquidos) pagos em 2022 pelos concedentes públicos aos parceiros privados. Com efeito, relativamente a 2022, foi contabilizado um fluxo anual de 166 M€ de investimento, sendo que, neste ano, os encargos líquidos suportados pelo sector público ascenderam a 1326 M€ e os encargos brutos a 1685 M€ — Tabela 1, p. 10.

**25. Em termos acumulados, desde 1998 e até ao final de 2022, o investimento realizado sob a forma de PPP ascendeu a 16 137 M€.** Este valor surge na fonte como uma soma a preços correntes, sem decomposição por anos, entre 1998 e 2010. Por este motivo, não é possível à UTAO apurar a soma equivalente a preços constantes de um determinado ano de referência. Mais adiante, é indicado o valor real do investimento num período mais curto e mais recente, de 2011 a 2022. No entanto, para efeitos de avaliação da importância relativa de cada sector, é relativamente indiferente efetuar a comparação a preços correntes ou constantes. Assim, verifica-se que as PPP do sector rodoviário dominam, em absoluto, as dos demais sectores, representando 87,6% do investimento total realizado até ao final de 2022 — Gráfico 1.

**Gráfico 1 – Investimento privado em PPP (acumulado entre 1998 e 2022)**  
(a preços correntes, em milhões de euros e em percentagem)



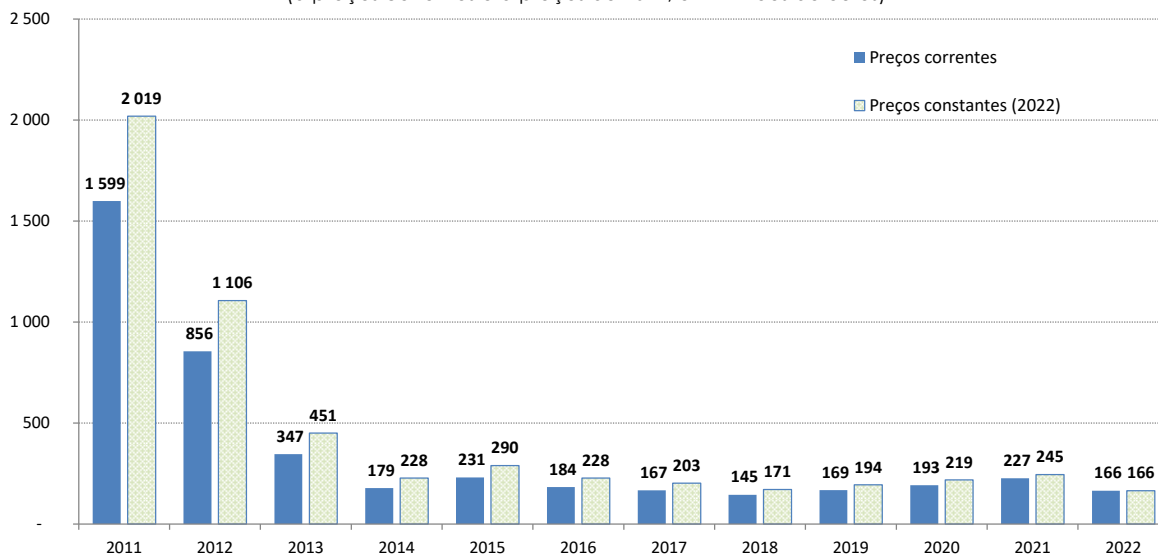
Fonte: UTAP, com base em dados dos parceiros privados.

**26. Em termos históricos, o investimento realizado com recurso a PPP registou uma quebra acentuada desde o exercício económico de 2011.** Tanto em termos relativos como em valores absolutos, as maiores contrações ocorreram no período 2012–2014. O volume de investimento realizado em 2020, 193 M€, foi cerca de 12,1% do registado em 2011, ainda que acima do verificado em 2019 (169 M€). Em 2015, inverteu-se a evolução registada nos anos anteriores, tendo-se registado um aumento do investimento realizado por intermédio das PPP, sobretudo devido ao facto de terem sido retomadas as obras nas subconcessões rodoviárias Baixo Alentejo e Algarve Litoral. Contudo, nos anos seguintes (2016, 2017 e 2018) registaram-se novas quebras, uma vez que estas duas subconcessões já se encontravam numa fase avançada de construção.

**27. A análise do investimento efetuado sob o regime de PPP a preços constantes (de 2022) não altera a natureza qualitativa das conclusões acima retiradas.** O Gráfico 2 apresenta a evolução do investimento realizado sob a forma de PPP, a preços constantes de 2022, neutralizando-se assim o impacto da evolução dos preços sobre a variável investimento ao longo do período em análise. Por falta de desagregação da informação, este apuramento só é possível desde 2011. O investimento executado pelos

parceiros privados no período 2011–2022 ascendeu a 4461 M€ a preços correntes e a 5520 M€ a preços de 2022. As conclusões elencadas no parágrafo 26 acima resistem à transformação de preços correntes em preços constantes e ao período de análise mais curto.

**Gráfico 2 – Fluxos de investimento anuais: 2011–2022**  
(a preços correntes e a preços de 2022, em milhões de euros)



Fonte: UTAP (com base em dados dos parceiros privados), INE e cálculos da UTAO. | Nota: A conversão do fluxo de investimento anual executado por intermédio das PPP de preços correntes para preços constantes de 2022 teve por base o deflador da FBCF, por se considerar que, de entre as variáveis disponíveis, ser aquela que melhor se aproxima do preço desta forma de investimento.

## 4 Execução financeira global das PPP em 2022

**28. Neste capítulo procede-se à análise dos encargos suportados, em 2022, pelo sector público com o conjunto das PPP dos diversos sectores de atividade, na ótica de caixa.** A perspetiva contabilística dos encargos com parcerias aqui analisados é a da tesouraria, a preços correntes do ano a que respeitam (exceto indicação em contrário). No caso dos encargos plurianuais futuros, os valores são apresentados a preços constantes do ano correspondente ao OE em que são apresentados, tal como é referido nos relatórios do Ministério das Finanças que acompanham cada POE. Por esta razão, a sua concatenação com a série dos valores históricos de execução, apresentados no mesmo gráfico, exigiu a transformação destes para valores a preços constantes de 2022, tal como indicado no Gráfico 4. A contabilização dos fluxos financeiros inclui IVA, quando aplicável, e estão expressos em termos líquidos das receitas que, por contrato, cabem aos parceiros públicos. Por exemplo, em algumas concessões rodoviárias, as receitas de portagem são propriedade daqueles, após desconto dos encargos de cobrança e transferência para os parceiros públicos. Em síntese, os encargos brutos incluem todos os pagamentos efetuados pelos parceiros públicos, designadamente remunerações e compensações contratuais, incluindo reposições de equilíbrio financeiro (REF). Os encargos líquidos correspondem à diferença entre os encargos brutos e as receitas diretas da atividade cuja titularidade pertença aos parceiros públicos.

**29. Em termos contabilísticos, os fluxos financeiros ocorrem entre a esfera da Administração Central e os respetivos concessionários (parceiros privados). Exceção fazem-se as PPP do sector portuário, recentemente incluídas no universo das PPP, em que o concedente (parceiro público) não integra o perímetro orçamental.** O sector portuário envolve contratos em que os parceiros públicos são as Administrações Portuárias, que não integram o sector institucional das Administrações Públicas, nos termos do preceituado no Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais. Por este motivo, as parcerias deste sector não integram o processo de consolidação orçamental, razão pela qual não constam dos Relatórios do Orçamento do Estado, pelo que os valores previsionais relativos aos quatro contratos deste sector correspondem a previsões efetuadas pelas respetivas Administrações Portuárias.

**30. Os valores projetados para os encargos plurianuais têm por referência um período de tempo muito alargado, 2022–2062, são apresentados a preços constantes de 2022, e consideram as tarifas em vigor à data de realização da projeção.** A previsão de encargos para o período 2022–2062 corresponde aos valores inscritos no relatório da POE/2022. Assim, quer para efeitos da POE/2022, quer para o presente relatório, passou a assumir-se o enquadramento dos contratos vigentes em outubro de 2021, mês em que a POE/2022 foi apresentada. Os montantes executados (valores até 2022 *inclusive*) encontram-se expressos a preços correntes do ano a que respeitam (Gráfico 3) e a preços constantes de 2022 (Gráfico 4), para efeitos de comparação com os encargos plurianuais futuros. A contabilização dos encargos plurianuais tem por referência o período de vigência dos contratos de concessão (2022–2062), ao longo do qual se distribuem os encargos futuros do sector público com estas parcerias. É de referir que às diferentes parcerias correspondem contratos de concessão com durações distintas. Refira-se também que a informação primária utilizada (relatórios das POE e relatórios periódicos sobre PPP publicados pela UTAP) não usa uma taxa de desconto intertemporal. A UTAO manteve esta hipótese na construção do Gráfico 3 e do Gráfico 4. Como se sabe, esta hipótese implica atribuir a qualquer ano futuro o mesmo peso que se atribui ao ano base (2022). Finalmente, esclarece-se que medir os fluxos monetários futuros a preços constantes de 2022 simplifica o reporte de informação porquanto evita trazer para a análise a incerteza inerente à evolução futura dos indexantes de preços relevantes para cada uma das categorias de encargos do sector público. Porém, importa ter presente que os contratos das PPP preveem atualizações de preços e que o nível geral de preços da economia seguramente evoluirá, até 2062, a uma taxa diferente de zero. Assim, a utilização de preços constantes simplifica a análise, mas não remove a inflação (ou deflação) futura dos encargos líquidos que o sector público irá suportar até ao fim de cada uma das parcerias. A experiência recente (relato no par. 21) mostra que o Estado poderá alterar unilateralmente a repartição do efeito inflação entre parceiros públicos e utilizadores dos equipamentos prevista nos contratos de parceria, o que é um fator adicional de incerteza na antevisão de fluxos futuros de encargos líquidos dos parceiros públicos.

**31. Este capítulo encontra-se organizado do seguinte modo:** a primeira secção proporciona uma visão de conjunto sobre a execução financeira da relação contratual entre o sector privado e o sector público das PPP. Cada uma das seis secções seguintes reporta a evidência financeira detalhada sobre um sector específico de atividade: rodoviário, ferroviário, saúde, aeroportuário, portuário e oceanário de Lisboa.

#### 4.1 Panorama agregado

**32. Em 2022, os encargos líquidos suportados pelo sector público com PPP situaram-se abaixo do total observado no ano anterior.** Os encargos líquidos com PPP ascenderam a 1326 M€ no período janeiro a dezembro de 2022, uma diminuição homóloga de 186 M€ (- 12,3%) — Tabela 1. No sector rodoviário, os encargos líquidos diminuíram 113 M€ (- 9,1%) face ao período homólogo, tendo-se registado uma redução de 91 M€ nos encargos brutos (- 5,9%) e um aumento nas receitas de portagens de 22 M€ (+ 7,3%). No sector da saúde, registou-se uma redução homóloga de 32,5% (- 78 M€), uma diminuição inferior à prevista na POE/2022 para o conjunto do ano (- 38,7%, correspondendo a - 93 M€ em valor nominal). As concessões no sector portuário e a do Oceanário de Lisboa têm a singularidade de não gerar encargos para os concedentes públicos.<sup>3</sup> As secções seguintes detalham, para cada sector de atividade, as razões para a evolução dos encargos líquidos dos parceiros públicos (ou das receitas do sector público, no caso do sector portuário e do Oceanário de Lisboa) no decurso de 2022.

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

Sector	Execução Janeiro - Dezembro				Referenciais Anuais				Grau de execução Jan.-Dez. 2022 (%)
	2021	2022	Variação homóloga		2021	POE 2022 <sup>2</sup>	Var. homóloga		
			M€	Tvh %			M€	Tvh %	
<b>Rodoviário</b>	1250	1137	-113	-9,1	1250	1241	-9	-0,7	91,6
Encargos brutos	1555	1464	-91	-5,9	1555	1500	-55	-3,5	97,6
Receitas	305	327	22	7,3	305	259	-46	-14,9	126,2
<b>Ferrovário</b>	53	58	5	10,2	53	55	2	3,9	106,0
<b>Saúde</b>	241	163	-78	-32,5	241	148	-93	-38,7	110,1
<b>Portuário</b>	-30	-30	0,0	-0,1	-29,8	-31	-0,8	2,7	97,3
<b>Oceanário</b>	-1,7	-1,8	-0,2	9,4	-1,7	-1,9	-0,2	14,4	95,6
<b>Aeroportuário</b>	0,0	0,0	0,0	-	0	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>1512</b>	<b>1326</b>	<b>-186</b>	<b>-12,3</b>	<b>1512</b>	<b>1411</b>	<b>-101</b>	<b>-6,7</b>	<b>94,0</b>

*Por memória (encargos líquidos)*

<b>Rodoviário</b>	<b>1250</b>	<b>1137</b>	<b>-113</b>	<b>-9,1</b>	<b>1250</b>	<b>1241</b>	<b>-9</b>	<b>-0,7</b>	<b>91,6</b>
Concessões	548	582	34	6,2	548	699	151	27,6	83,2
Subconcessões	703	556	-147	-20,9	703	541	-162	-23,1	102,9
Outros <sup>1</sup>	-0,7	-1,1	-0,5	66,1	-0,7	1,3	2	-291,9	-

Fontes: Ministério das Finanças (POE/2022), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas (números no corpo da tabela): 1 — Para efeitos de comparabilidade, inclui receitas diretas da empresa Infraestruturas de Portugal, S.A. (concretamente, Taxas de Gestão e quiosques/EASYTOLL). 2 — Valores de acordo com o previsto no relatório da POE/2022, exceto para o sector portuário cuja previsão foi efetuada pelas respetivas Administrações Portuárias.

**33. Em termos globais, os encargos líquidos com parcerias suportados em 2022 situaram-se ligeiramente abaixo das previsões constantes no Relatório da POE/2022.** Em 2022, a evolução global dos encargos líquidos com PPP manteve-se abaixo da previsão orçamental (POE/2022), na qual se projetava

<sup>3</sup> Os fluxos financeiros entre as partes contratantes nas parcerias do sector portuário referem-se, essencialmente, aos pagamentos a realizar pelas entidades concessionárias às respetivas Administrações Portuárias dos Portos de Douro e Leixões, Lisboa e Sines, às quais compete a administração dos respetivos portos. Os contratos atribuem aos parceiros privados a exploração do serviço de movimentação de carga, pelo qual pagam uma contrapartida financeira aos concedentes. Esta é uma receita do sector público, o que explica a linha com valores negativos na Tabela 1 (um valor negativo indica uma receita líquida e um valor positivo representa um encargo líquido para o sector público).

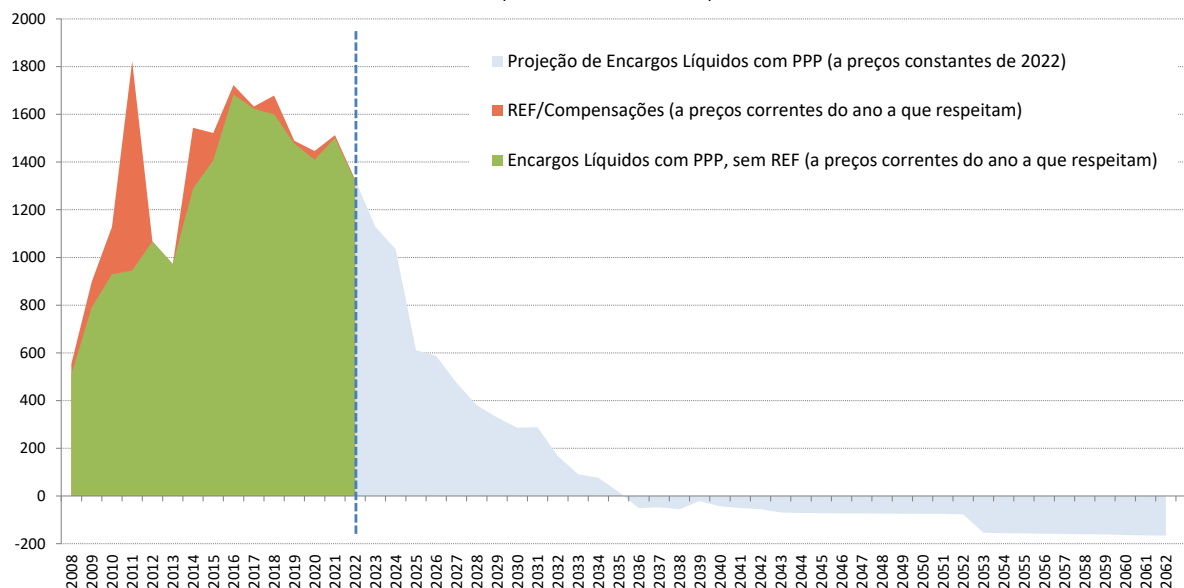
uma diminuição de 6,7%, tendo-se registado uma diminuição homóloga de 12,3% e um grau de execução global de 94,0%. Em termos nominais, registou-se um desvio favorável de 85 M€ abaixo da dotação prevista na POE/2022 — Tabela 1.

**34. No sector rodoviário, os encargos brutos situaram-se abaixo e as receitas com portagem situaram-se acima dos valores previstos na POE/2022, para o conjunto do ano. Uma vez que se trata de efeitos de sinal contrário, o desvio foi favorável em ambas as situações, mantendo os encargos líquidos abaixo do montante previsto.** Em 2022 registou-se, por um lado, uma execução de encargos brutos com PPP rodoviárias de 1464 M€, inferior em 37 M€ ao previsto para o conjunto do ano (1500 M€), de acordo com o inscrito no relatório que acompanha a POE/2022. Por outro lado, a receita de portagens arrecadada no período em análise foi de 327 M€, tendo registado uma execução 68 M€ acima do previsto para 2022 (259 M€). Tendo em conta que se trata de desvios de sinal contrário, sendo favoráveis ao parceiro público em ambos os casos, o desvio total dos encargos líquidos deste sector, em 2022, foi de 104 M€ — Tabela 1.

**35. No passado recente, o período 2014–2016 foi marcado por uma subida acentuada dos encargos suportados com PPP, a que se seguiu uma redução nos anos 2017–2022. Esta evolução torna-se mais notória quando se analisam os encargos valorizados a preços constantes de 2022 (Gráfico 4). Para 2023, projeta-se uma diminuição dos encargos líquidos com PPP.** O Gráfico 3 e o Gráfico 4 abaixo apresentam a evolução dos encargos líquidos com PPP suportados pelo sector público desde o ano 2008, valorizados a preços correntes e a preços constantes de 2022, respetivamente. A divulgação da série dos encargos líquidos com parcerias a preços constantes (neste caso, 2022) é conveniente por razões de comparabilidade ao longo do tempo, retirando da série o efeito da evolução dos preços. Para os anos 2023 e seguintes, a projeção de encargos líquidos com PPP também se encontra valorizada a preços constantes de 2022, em ambos os gráficos. Uma vez que a análise da série a preços constantes é mais rigorosa e metodologicamente mais robusta, a UTAO privilegia esta forma de análise, salvo indicação em contrário. Assim, os encargos líquidos com PPP (excluindo REF/Compensações)<sup>4</sup> pagos em 2014, 2015 e 2016 ascenderam a 1642 M€, 1765 M€ e 2089 M€, respetivamente. Em 2017, 2018, 2019 e 2020 registou-se uma diminuição destes encargos para 1972 M€, 1886 M€, 1702 M€ e 1601 M€, respetivamente. Em 2021 os encargos líquidos registaram um ligeiro aumento, para 1624 M€, mas diminuíram em 2022 para 1320 M€. Refira-se que em 2020 foram pagos REF/Compensações no valor de 41,0 M€ (36,1 M€ a preços correntes), em 2021 12,8 M€ (11,9 M€ a preços correntes) e em 2022 5,5 M€. Relativamente a 2023, a previsão constante no relatório que acompanhou a POE/2022 aponta para um total de encargos líquidos de 1128 M€, o que representa uma redução homóloga de 198 M€.

<sup>4</sup> REF é o acrónimo de “Reposição do Equilíbrio Financeiro”. Os pagamentos efetuados a título de REF visam reestabelecer o equilíbrio contratual do contrato, que tenha sido alterado por um evento que justifique esse pagamento, de forma a repor a remuneração do parceiro privado ao nível em que se encontrava anteriormente. Em teoria, pode ocorrer em qualquer sentido: do sector público para o parceiro privado ou vice-versa. Na prática, ocorrem, frequentemente, do sector público para o parceiro privado. É comum os pagamentos de REF estarem associados a eventos com um elevado grau de imprevisibilidade. Compensações são pagamentos contratualmente previstos que visam transferir um determinado valor para uma das partes. É o caso do pagamento de compensações que se encontra previsto na concessão Metro Sul do Tejo. No caso o tráfego real de passageiros se situar abaixo de um determinado nível, isso determina para o concedente a obrigação de pagar compensações ao parceiro privado; no caso de o tráfego real de passageiros ultrapassar um determinado nível, isso implica o pagamento de compensações por parte do parceiro privado a favor do concedente. Estas compensações encontram-se previstas explicitamente no contrato de concessão.

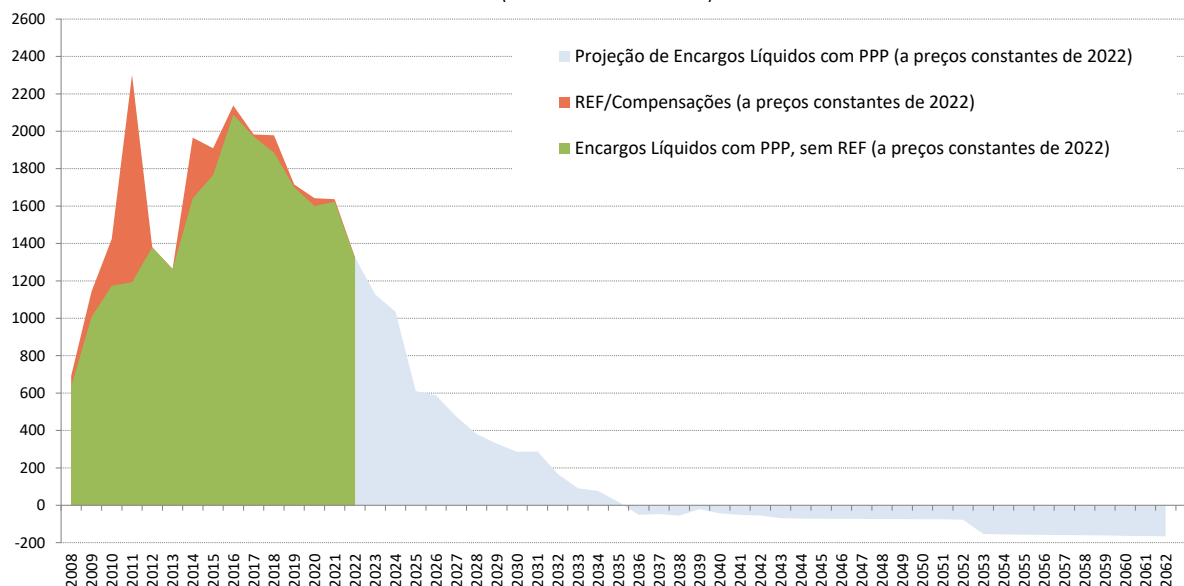
**Gráfico 3 – Encargos líquidos com PPP, 2008–2062 a preços correntes**  
(em milhões de euros)



Fontes: Ministério das Finanças (Relatório da POE/2022 e CGE/2022), UTAP, DGTF e cálculos da UTAO. | Notas: (i) Os valores executados entre 2008–2022, a título de encargos líquidos com PPP e REF/Compensações, encontram-se expressos a preços correntes do ano a que respeitam. (ii) As projeções de encargos líquidos com PPP para 2023–2062 encontram-se expressas a preços constantes de 2022, incluindo IVA, quando aplicável. (iii) Não é empregue nenhum fator de desconto intertemporal entre 2008 e 2062. (iv) REF: Reposição de Equilíbrio Financeiro.

**36. A evolução dos encargos com as PPP foi determinada, em grande medida, pelo início faseado, a partir de 2014, do pagamento de encargos às subconcessionárias rodoviárias.** Este faseamento resultou, sobretudo, do adiamento da data de início dos pagamentos às subconcessionárias, de acordo com o estabelecido nos respetivos contratos de concessão. A este facto, acresce ainda o pagamento extraordinário efetuado pela Infraestruturas de Portugal, I.P. em 2014, na sequência da transferência da A21 para a Infraestruturas de Portugal, no valor de 245 M€, a preços correntes, e o investimento realizado em 2015 no Túnel do Marão. Assim, 2016 foi o ano em que se atingiu o valor máximo de encargos líquidos (excluindo REF) com parcerias, desde 2011 — Gráfico 3 e Gráfico 4.

**Gráfico 4 – Encargos líquidos com PPP, 2008–2062 a preços constantes de 2022**  
(em milhões de euros)

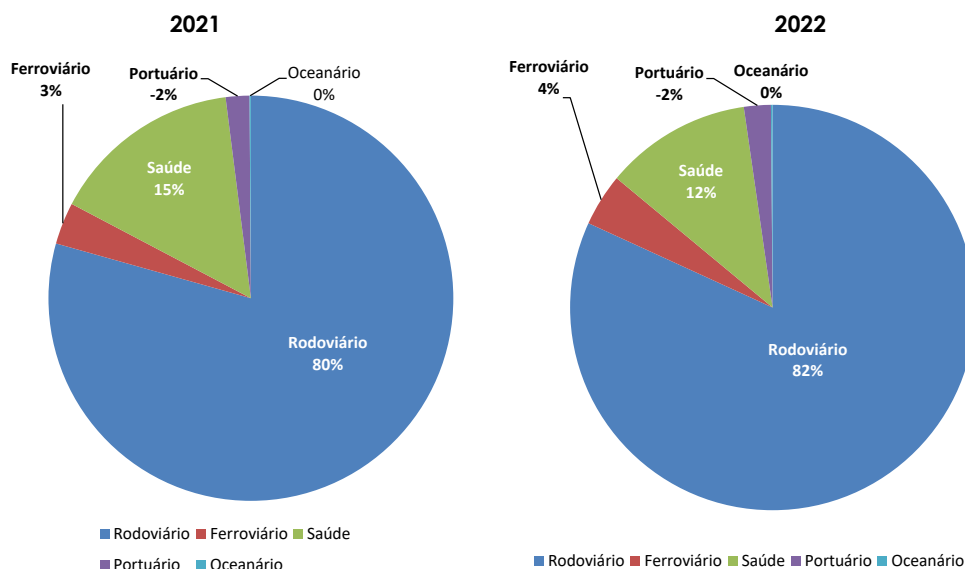


Fontes: Ministério das Finanças (Relatório da POE/2022 e CGE/2022), UTAP, DGTF e cálculos da UTAO. | Notas: (i) Os valores executados entre 2008–2022, a título de encargos líquidos com PPP e REF/Compensações, encontram-se expressos a preços correntes do ano a que respeitam. (ii) As projeções de encargos líquidos com PPP para 2023–2062 encontram-se expressas a preços constantes de 2022, incluindo IVA, quando aplicável. (iii) Não é empregue nenhum fator de desconto intertemporal entre 2008 e 2062. (iv) REF: Reposição de Equilíbrio Financeiro.



**37. Em 2022, intensificou-se a supremacia do sector rodoviário no total de encargos líquidos com PPP.** O sector rodoviário é aquele que mais contribui para o total de encargos líquidos com parcerias, representando a grande maioria da despesa com PPP suportada pelo sector público. Embora o seu peso tenha descido ligeiramente até 2018, face aos encargos líquidos globais com PPP (71% em 2016, 70% em 2017, 67% em 2018 e 2019), os anos seguintes registaram um reforço da parcela de encargos com origem no sector rodoviário (74% em 2020, 80% em 2021 e 82% em 2022) — Gráfico 5.

**Gráfico 5 – Distribuição dos encargos líquidos por sectores, 2021 e 2022**  
(em percentagem)



Fontes: Ministério das Finanças, UTAP e cálculos da UTAO.

## 4.2 Sector rodoviário

**38. Em 2022, a diminuição dos encargos líquidos com as PPP rodoviárias ficou a dever-se ao efeito conjugado da contração dos encargos brutos (- 5,9%) e do aumento das receitas com portagens (+7,3%).** No período em análise, os encargos líquidos com PPP rodoviárias ascenderam a 1 137 M€, registando-se uma diminuição de 113 M€ em termos homólogos, o que representa uma contração de 9,1%. Relativamente aos encargos brutos, entre janeiro e dezembro de 2022 assistiu-se a uma redução de 5,9%, menos 91 M€ do que o registado no período homólogo. Do lado da receita, verificou-se um aumento de 7,3%, mais 22 M€ do que em 2021. Em termos absolutos, a recuperação da receita de portagens foi mais notória no conjunto das concessões rodoviárias, com um aumento de 17 M€ (+6,2%), face às subconcessões rodoviárias, que registaram um acréscimo de 5 M€, a que corresponde uma variação relativa mais expressiva (+15,1%). O crescimento das receitas de portagens ficou a dever-se, em grande medida, à diminuição das limitações à circulação impostas pelas medidas de combate à pandemia de COVID-19 e à recuperação económica concomitante que o país viveu em 2022 — cf. Tabela 2.

**39. A redução homóloga dos encargos brutos foi determinada pelo efeito combinado de vários fatores com impactos distintos.** Identificam-se, em síntese, os fatores que contribuíram para esta variação. Em primeiro lugar, identificam-se os fatores que contribuíram para a sua redução e, de seguida, aqueles que tiveram um impacto contrário, e que, embora de menor dimensão, concorreram para mitigar a redução homóloga. Assim, contribuíram para a redução homóloga dos encargos brutos os seguintes fatores:

- Efeito de base decorrente do pagamento de 88,8 M€, em 2021, relativo ao acordo de REF com a subconcessionária do Baixo Tejo;
- Redução do valor dos pagamentos por disponibilidade efetuados à subconcessionária do Baixo Tejo, em 41,4 M€, decorrente da evolução das tarifas prevista no contrato;
- Efeito de base motivado pelo pagamento de 36,9 M€, em 2021, à subconcessionária do Algarve Litoral, no âmbito de processo cautelar associado à acção arbitral que se encontrava em curso.

Em sentido contrário, os seguintes fatores contribuíram para mitigar a redução homóloga dos encargos brutos em 2022:

- Aumento dos pagamentos por serviço às subconcessionárias, em 17,2 M€; as subconcessões em que se registaram os maiores aumentos nos pagamentos por serviço foram as seguintes: Baixo Alentejo (5,9 M€), Baixo Tejo (3,6 M€), Transmontana (2,7 M€) e Pinhal Interior (2,3 M€);<sup>5</sup>
- Aumento dos encargos com grandes reparações rodoviárias, em 32,9 M€, sobretudo nas concessões Beira Litoral e Beira Alta, Algarve e Norte Litoral;
- Aumento dos pagamentos por disponibilidade em resultado da evolução prevista nos respetivos contratos, em 15,8 M€, referentes à concessão Norte (8,9 M€) e à concessão Beira Litoral e Beira Alta (6,9 M€);
- Pagamento adicional de 6,2 M€ à subconcessionária do Algarve Litoral, sem paralelo no ano de 2021, no âmbito do processo cautelar associado à acção arbitral *supra* referida.

**Tabela 2 – Execução dos encargos com PPP rodoviárias**  
(em milhões de euros e em percentagem)

	Execução Janeiro - Dezembro				Referenciais Anuais				Grau de execução Jan.-Dez. 2022 %
	2021	2022	Var. homóloga		2021	POE 2022 <sup>2</sup>	Var. homóloga		
			M€	Tvh %			M€	Tvh %	
<b>Encargos Líquidos</b>	<b>1 250</b>	<b>1 137</b>	<b>-113</b>	<b>-9,1</b>	<b>1 250</b>	<b>1 241</b>	<b>-9,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>91,6</b>
<b>Encargos brutos, dos quais:</b>	<b>1 555</b>	<b>1 464</b>	<b>-91</b>	<b>-5,9</b>	<b>1 555</b>	<b>1 500</b>	<b>-55</b>	<b>-3,5</b>	<b>97,6</b>
Pagamentos por disponibilidade	1 433	1 298	-135	-9,4	1 433	1 275	-158	-11,1	101,8
Concessões	753	777	24	3,2	753	772	19	2,5	100,7
Subconcessões	680	521	-160	-23,5	680	503	-178	-26,1	103,6
Pagamento por serviço	56	73	17	30,7	56	67	11	20,0	108,9
Subconcessões	56	73	17	30,7	56	67	11	20,0	108,9
Custos com o serviço cobrança portagem	36	38	2	5,1	36	44	8	21,9	86,2
REF/Compensações	12	4	-8	-66,4	12	13	1	9,3	30,8
Grandes reparações	18	51	33	182,0	18	102	84	463,4	50,1
<b>Receitas de Portagem</b>	<b>305</b>	<b>327</b>	<b>22</b>	<b>7,3</b>	<b>305</b>	<b>259</b>	<b>-46</b>	<b>-14,9</b>	<b>126,2</b>
Concessões	270	287	17	6,2	270	226	-44	-16,4	127,0
Subconcessões	34	39	5	15,1	34	33	-1	-2,3	117,8
Outros <sup>1</sup>	0,8	1,3	0,6	70,1	0,8	0,3	-0,5	-60,7	432,9
<b>Taxa de cobertura (%)</b>	<b>19,6</b>	<b>22,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>19,6</b>	<b>17,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Concessões (inclui Ex-SCUT)	<b>34,3</b>	<b>35,2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>34,3</b>	<b>27,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Subconcessões	<b>4,6</b>	<b>6,6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4,6</b>	<b>5,8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Fontes: Ministério das Finanças (POE/2022), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: 1 – Para efeitos de comparabilidade, inclui receitas diretas da empresa Infraestruturas de Portugal, S.A. (concretamente, Taxas de Gestão e quiosques/EASYTOLL). 2 – Valores de acordo com o previsto no relatório da POE/2022.

**40. Em 2022, a proporção dos encargos com as subconcessões rodoviárias, face ao total das PPP deste sector, diminuiu 6,8 p.p. em termos brutos e 7,4 p.p. em termos líquidos. A maioria dos encargos suportados com as subconcessionárias rodoviárias refere-se a pagamentos pela disponibilidade das infraestruturas, os quais registaram uma diminuição homóloga de 160 M€.** No período de janeiro a dezembro de 2022, os encargos brutos suportados pelo sector público com as subconcessões rodoviárias ascenderam a 594 M€ (736 M€ em 2021), dos quais 521 M€ respeitaram a pagamentos por disponibilidade e 73 M€ a pagamentos por serviço.<sup>6</sup> É de referir a diminuição dos pagamentos por disponibilidade em 2022, no caso das subconcessões rodoviárias, em 160 M€ (-23,5%). Em contrapartida, os pagamentos por disponibilidade relativos às concessões rodoviárias registaram um acréscimo de 24 M€ (+3,2%). Face ao total de encargos brutos com todas as PPP rodoviárias, suportados em 2022 (1 464 M€), os montantes despendidos com as subconcessões rodoviárias representaram 40,6% dos encargos brutos (47,4% em 2021) e 48,8% dos encargos líquidos (56,2% em 2021). Com efeito, em 2022 registou-se uma diminuição

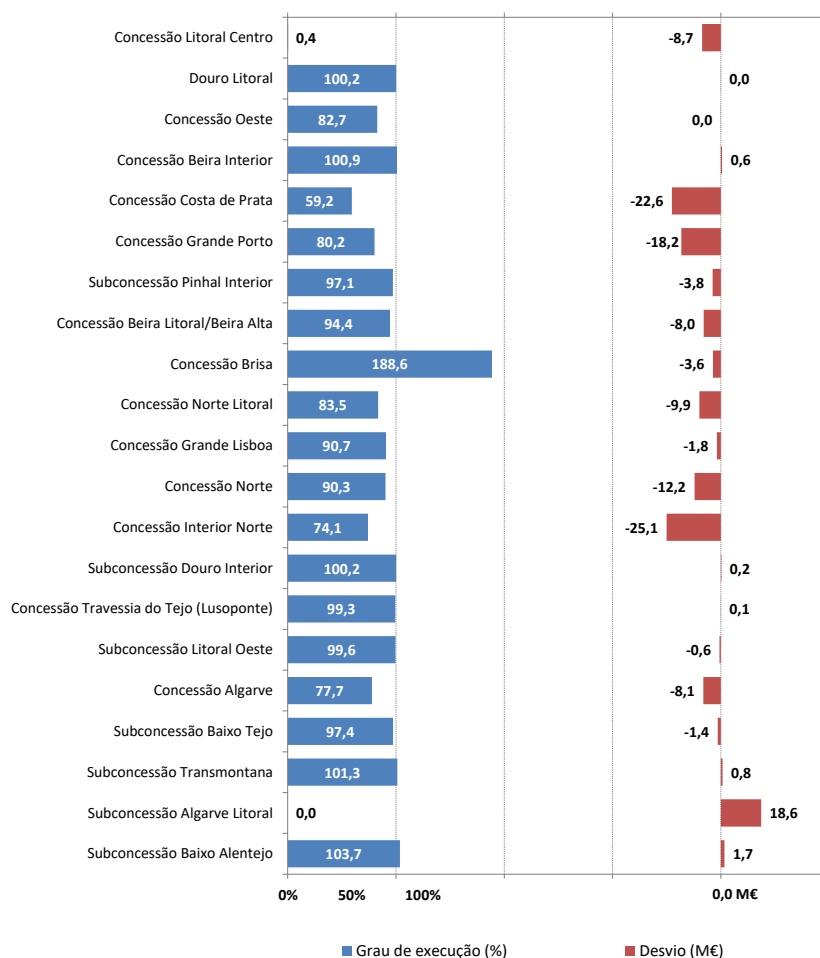
<sup>5</sup> A parcela da remuneração do parceiro privado designada por "Pagamento por Serviço" depende do nível de tráfego verificado no ano anterior. Os pagamentos realizados em 2022 foram determinados pelo nível de tráfego registado em 2021. Em 2021, estes pagamentos foram afetados pela quebra de tráfego verificada em 2020, devido à pandemia da doença COVID-19 e as respetivas medidas restritivas à circulação de pessoas.

<sup>6</sup> Os pagamentos por serviço correspondem a uma remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura rodoviária no ano anterior.

do peso dos encargos brutos (- 6,8 p.p.) e dos encargos líquidos (- 7,4 p.p.) com as subconcessões rodoviárias, face ao total de encargos suportado pelo sector público com as parcerias deste sector (Tabela 2).

**41. Face à previsão orçamental para 2022, a execução financeira dos encargos líquidos encontra-se abaixo do nível orçamentado, registando-se um desvio favorável ao sector público nos encargos brutos e nas receitas de portagem.** Em 2022, os valores executados em encargos líquidos com as PPP rodoviárias situaram-se abaixo do previsto na POE/2022, tendo registado um grau de execução de 91,6%. A execução ao nível dos encargos brutos foi mais favorável do que o previsto (grau de execução de 97,6%). O mesmo sucedeu com a receita com portagens, que encerrou o ano acima do previsto (grau de execução de 126,2%) — Tabela 2. Um dos fatores que contribuiu para a recuperação da receita de portagens foi o fim das limitações à circulação, anteriormente implementadas como medida de combate à propagação da pandemia de COVID-19. No tocante ao desvio favorável na execução dos encargos brutos (- 91 M€), a justificação reside no baixo grau de execução das Grandes Reparações rodoviárias, que se fixou em 50,1% do valor previsto na POE/2022, permitindo uma poupança de cerca de 50,9 M€ face ao orçamentado. Não se sabe que efeito no nível de serviço ou em encargos públicos futuros poderá esta poupança ter criado. Os graus de execução (em %) e os respetivos desvios (em M€) na execução dos encargos líquidos são apresentados individualmente, para cada uma das parcerias, no Gráfico 6.

**Gráfico 6 – Grau de execução e desvio dos encargos líquidos com PPP rodoviárias, 2022**  
(em percentagem e em milhões de euros)

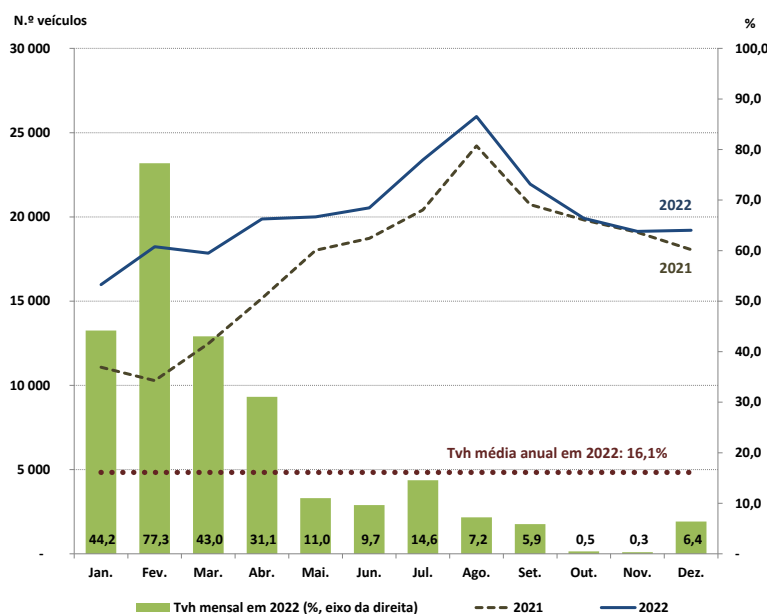


Fontes: Ministério das Finanças (POE/2022), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: (i) O grau de execução é apresentado em percentagem do total previsto para os encargos líquidos na POE/2022. (ii) O desvio é a diferença entre o valor executado e a previsão, sendo apresentado em milhões de euros. (iii) O sinal negativo do desvio significa que os encargos suportados foram inferiores aos previstos. (iv) Estes valores refletem a execução de 2022, pelo que o desvio apresentado, quando negativo, representa o montante que não foi executado, face à previsão constante na POE/2022.

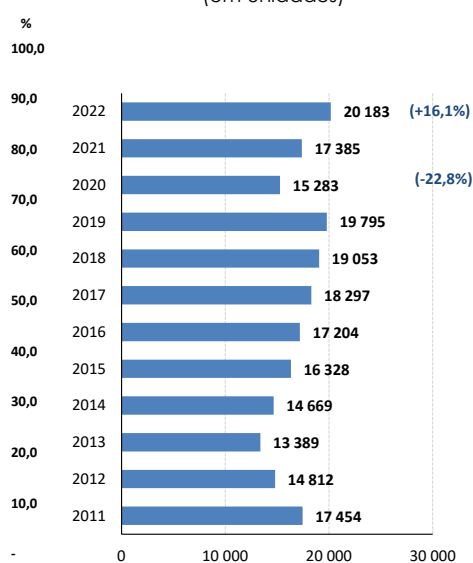
**42. O tráfego médio diário aumentou 16,1% em 2022, recuperando para um nível ligeiramente superior ao registado em 2019, antes do impacto da pandemia de COVID-19, refletindo, em grande medida, a eliminação das restrições à circulação impostas durante a pandemia e a recuperação da atividade económica.** A evolução da procura por infraestruturas rodoviárias, medida pelo valor médio do Tráfego Médio Diário (TMD), registou um declínio significativo entre 2011 e 2013 (- 15,1% em 2012 e - 9,6% em

2013). O ano de 2014 ficou marcado pela inversão da tendência de declínio anteriormente registada, tendo-se verificado um aumento do TMD de 9,6%, face ao ano anterior. Nos anos seguintes, observou-se uma tendência de recuperação da procura por este tipo de infraestruturas rodoviárias, registando-se variações homólogas positivas no TMD de: +11,3% em 2015, +5,4% em 2016, +6,4% em 2017, +4,1% em 2018 e +3,9% em 2019. 2020 foi um ano de inversão desta tendência de crescimento, registando-se uma diminuição homóloga anual de 22,8% no TMD. Esta diminuição do tráfego em 2020 refletiu, em grande medida, as limitações à circulação implementadas como medida de resposta ao surto pandémico de COVID-19. Os anos seguintes, 2021 e 2022, assinalaram uma recuperação do TMD, refletindo a eliminação das restrições à circulação anteriormente impostas, bem como o processo gradual de recuperação da atividade económica. Em 2022, o TMD superou o nível alcançado em 2019, antes do impacto da pandemia de COVID-19 — Gráfico 7 e Gráfico 8.

**Gráfico 7 – Tráfego Médio Diário: média mensal, 2021–2022**  
(em unidades e em percentagem)



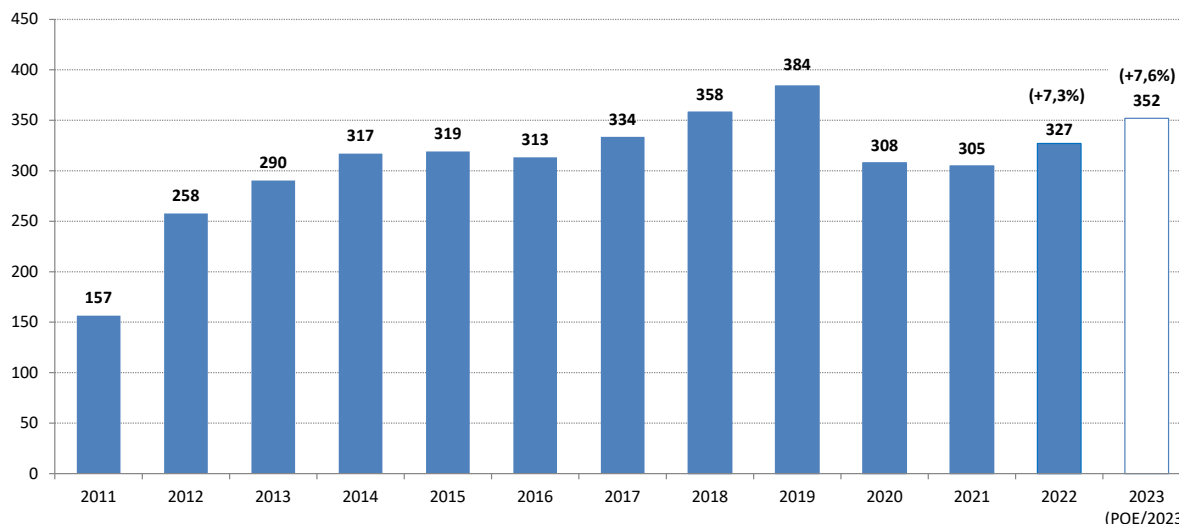
**Gráfico 8 – Tráfego Médio Diário, média anual: 2011–2022**  
(em unidades)



Fontes: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., Relatórios de Tráfego da Rede Nacional de Autoestradas e cálculos da UTAO.

**43. Em 2022, a receita com portagens cresceu homologamente, refletindo o aumento da procura dirigida a estas infraestruturas rodoviárias, situando-se ainda abaixo do nível alcançado antes da pandemia de COVID-19.** A partir de 2011, assistiu-se a uma tendência de crescimento na receita proveniente da cobrança de portagens nas PPP do sector rodoviário. Tendo em conta a contração dos níveis de tráfego médio diário, com especial incidência no biénio 2012–2013, a justificação para este crescimento deverá residir em fatores não diretamente relacionados com a evolução do volume de tráfego (procura), sendo de referir o aumento no número de vias sujeitas a portagens (desde dezembro de 2011) e o fim de medidas de discriminação positiva para os residentes em zonas de influência de algumas concessões (substituídas por redução de taxas de portagem em outubro de 2012). Com efeito, o impacto destes fatores deverá ter superado o efeito quantidade decorrente da referida redução de tráfego, registada entre 2011 e 2013. Relativamente aos anos subsequentes, o aumento da receita de portagens justificou-se, sobretudo, pela tendência de recuperação do volume de tráfego médio diário e pela introdução de novos troços portajados (Gráfico 7, Gráfico 8 e Gráfico 9). Esta evolução inverteu-se em 2020, em resultado das restrições à circulação implementadas para combater a pandemia de COVID-19. Nesse ano, a receita com portagens gerada pelas parcerias rodoviárias foi de 308 M€, registando uma quebra de 19,8% face ao ano anterior. A recuperação da receita com portagem só se fez sentir em 2022, embora para níveis que ainda se situam abaixo da receita obtida no cenário pré-COVID-19. Com efeito, a receita em 2022 com portagens gerada pelas parcerias rodoviárias foi de 327 M€, uma subida de 7,3% face ao ano anterior, situando-se cerca de 68 M€ acima da previsão constante da POE/2022. Para 2023, encontra-se prevista uma nova subida das receitas de portagens, +7,6% face a 2022, para cerca de 352 M€.

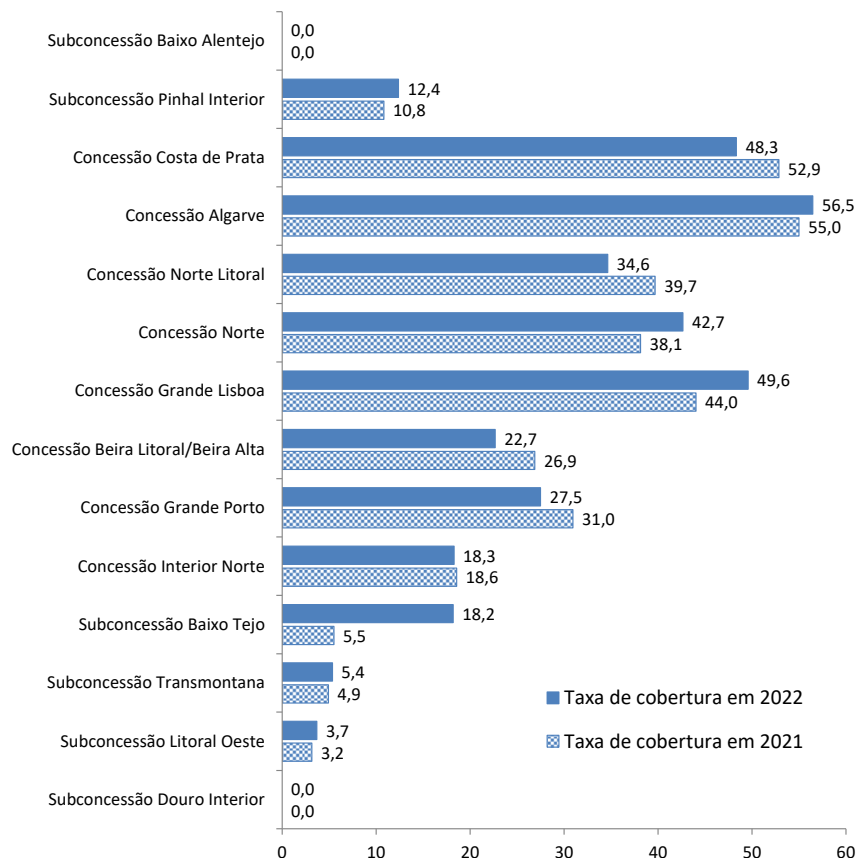
**Gráfico 9 – Receita com portagens: 2011–2023<sup>P</sup>**  
(em milhões de euros)



Fonte: Ministério das Finanças (GGE/2011–22 e POE/2023) e UTAP (a partir de dados disponibilizados pelas entidades gestoras dos contratos). | Notas: (i) Inclui proveitos diretos da Infraestruturas de Portugal, S.A. (Taxas de Gestão e quiosques/EASYTOLL). (ii) O período 2013–2015 inclui a receita relativa ao Túnel do Marão e a troços da A21 e da A23. (iii) A receita de portagens em 2015 encontra-se afetada pelo caso particular da concessão Beira Interior, dado que, no âmbito do processo de renegociação concluído em 2015, foi acordada a transferência da titularidade da receita com portagens desta concessão para o parceiro privado. O impacto deste evento implicou a devolução, em 2015, de receita de portagens à concessionária, no montante de 23 M€. (iv) Os valores para 2023 são previsionais e com origem no relatório do Ministério das Finanças que acompanha a POE/2023 (identificação através da indicação do índice superior "P" junto a "2023" no título do gráfico).

**44. A taxa de cobertura das parcerias rodoviárias recuperou em 2022, face ao registado no período homólogo, situando-se acima da previsão implícita na POE/2022 para o conjunto do ano.** No contexto das PPP, a taxa de cobertura é definida pelo rácio, em percentagem, das receitas obtidas pelo parceiro público relativamente aos encargos brutos pagos por este num mesmo período. Em 2022, verificou-se uma melhoria de 2,7 p.p. na taxa de cobertura dos encargos brutos suportados, de 19,6% em 2021, para 22,3% em 2022. Os valores implícitos na POE/2022 consideraram uma redução da taxa de cobertura para 17,3% em 2022, motivada pelo facto de a diminuição prevista para as receitas de portagem de – 14,9% (– 46 M€) ser superior à redução prevista para os encargos brutos de – 3,5% (– 55 M€). No entanto, a execução financeira das PPP rodoviárias em 2022 registou uma evolução distinta, uma vez que os encargos brutos diminuíram 5,9% (– 91 M€) e a receita com portagens aumentou 7,3% (+22 M€), gerando, face às previsões implícitas na POE/2022, um desvio favorável ao sector público nos encargos brutos (37 M€) e na receita de portagens (68 M€). Assim, em 2022, a taxa de cobertura alcançada pelo conjunto das parcerias rodoviárias (22,3%) veio a situar-se 5,1 p.p. acima do implícito na POE/2022 para o conjunto do ano (17,3%). Tal como referido anteriormente, esta evolução decorreu, sobretudo, da recuperação da procura por estas infraestruturas, em resultado da eliminação das restrições à circulação impostas pelas medidas de combate à pandemia de COVID-19, analisada no parágrafo 42 acima, e do correspondente aumento da receita com portagens, evidenciada no parágrafo 43 acima. Em paralelo, é também de referir o impacto positivo da melhoria da atividade económica. Os resultados por parceria são desiguais. Salienta-se a baixa taxa de cobertura registada pelas subconcessões rodoviárias da empresa Infraestruturas de Portugal, S.A., que, em 2022, se situou em 6,6%, aumentando 2,0 p.p. face ao período homólogo. Relativamente às concessões rodoviárias, aquelas que apresentaram individualmente, em 2022, maiores taxas de cobertura (e, por conseguinte, um menor esforço financeiro para o sector público) foram as seguintes: concessão Algarve (56,5%), concessão Grande Lisboa (49,6%), concessão Costa de Prata (48,3%) e concessão Norte (42,7%) — Tabela 2 e Gráfico 10.

**Gráfico 10 – Taxa de cobertura das PPP rodoviárias: 2021 versus 2022**  
(em percentagem)



Fontes: UTAP. | Notas: (i) A taxa de cobertura reflete o nível de encargos brutos suportados que se encontra coberto por proveitos gerados pela respetiva PPP; (ii) Neste gráfico não estão incluídas as concessões de portagem real uma vez que o conceito "taxa de cobertura" não faz sentido no seu modelo de remuneração, na medida em que não geram encargos recorrentes para o Estado e a receita de portagens pertence por inteiro às concessionárias.

**45. O modelo de remuneração das parcerias rodoviárias contempla cinco concessões com portagem real: Douro Litoral, Litoral Centro, Oeste, Brisa e Travessia do Tejo (LUSOPONTE).** O modelo de remuneração das concessões com portagem real baseia-se nas receitas de portagem cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores finais da infraestrutura, não gerando fluxos financeiros recorrentes para o sector público. No entanto, podem ocorrer fluxos financeiros, nos dois sentidos, decorrentes da execução de eventuais multas, penalidades ou alterações contratuais, mas que não assumem a natureza de encargos recorrentes nem de receitas de portagens, uma vez que, nestes casos, a receita de portagens é propriedade das respetivas concessionárias. Por esta razão, do ponto de vista do sector público, o conceito de taxa de cobertura não é aplicável a este tipo de concessões.

### 4.3 Sector ferroviário

**46. O sector ferroviário engloba três PPP.** Apresentam modelos de remuneração do parceiro privado distintos.

**47. O modelo de remuneração da concessionária MTS — Metro Transportes do Sul, S.A., concessionária do Metro Sul do Tejo (Concessão MST), assenta nos seguintes parâmetros:**

- Receitas cobradas aos utilizadores do serviço;
- Receitas publicitárias e rendimentos da exploração de áreas comerciais e parques de estacionamento;
- Participações do concedente, devidas sempre que o tráfego de passageiros seja inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência, definida no contrato de concessão. Em sentido contrário, e na eventualidade de o tráfego de passageiros se situar dentro ou acima da banda de tráfego de referência, a concessionária deverá entregar ao concedente uma compensação que se encontra estabelecida contratualmente. Refira-se que, em termos históricos, e desde a sua entrada em operação em novembro de 2008, o nível de tráfego real de passageiros ficou sempre abaixo do valor mínimo da banda de tráfego de referência



contratualmente garantida, pelo que têm sido recorrentes os pagamentos de compensações à concessionária;

- Compensações, devidas pela Área Metropolitana de Lisboa, em contrapartida das obrigações de redução tarifária nos passes assumidas por esta operadora.

**48. O modelo de remuneração definido para a subconcessão do Metro do Porto engloba uma componente fixa e uma componente variável.** A remuneração anual do parceiro privado da subconcessão do Metro do Porto (VIAPORTO, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda.) é devida numa base mensal, sendo constituída por uma componente fixa, composta por duas parcelas definidas contratualmente, e por uma componente variável, calculada com base em duas subparcelas, uma dependente do número de quilómetros realizados em serviço comercial e outra apurada em função do número de quilómetros percorridos em atividades de ensaio.<sup>7</sup>

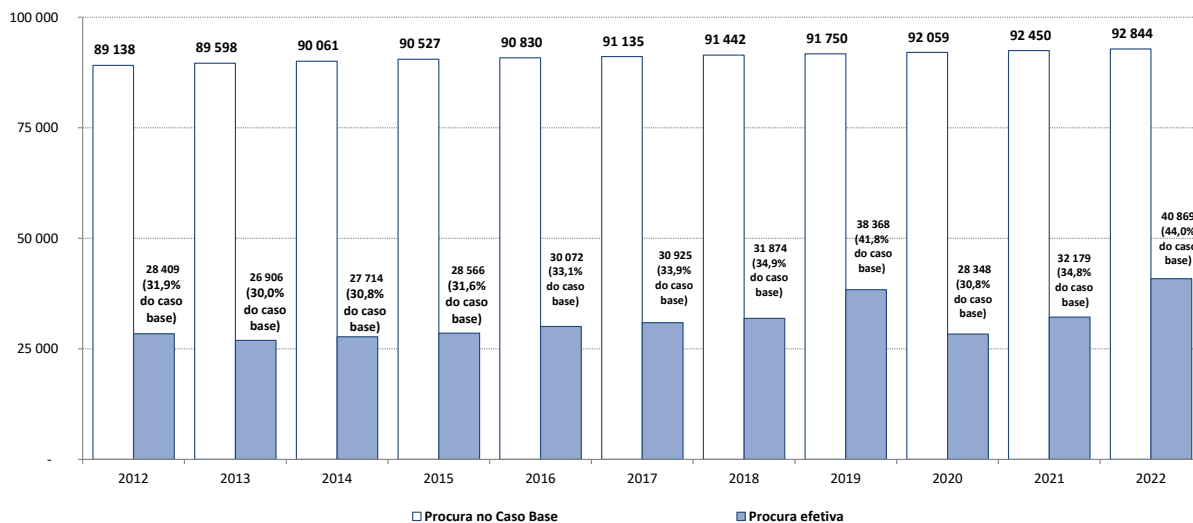
**49. O atual modelo de remuneração da Concessão Transporte Ferroviário Eixo Norte/Sul (Concessão Eixo-Norte/Sul), concessionada à FERTAGUS, Travessia do Tejo, Transportes, S.A., assenta maioritariamente nas compensações devidas pela Área Metropolitana de Lisboa, como contrapartida das obrigações de redução tarifária nos passes assumidas por esta operadora.** O modelo de remuneração atualmente em vigor contrasta com o anterior, que era baseado apenas nas receitas comerciais de exploração do serviço de transporte suburbano de passageiros, através do qual a concessionária assumia totalmente o risco de procura do serviço de transporte prestado. No anterior modelo de remuneração, não se encontravam previstos quaisquer encargos recorrentes para o sector público, pelo que a remuneração da concessionária privada assentava apenas nas receitas comerciais resultantes da exploração deste serviço de transporte urbano de passageiros. Contudo, desde a implementação do novo sistema tarifário na Área Metropolitana de Lisboa, no âmbito do Programa de Apoio à Redução Tarifária, a concessionária passou a ter direito a acertos caso ocorra uma evolução negativa de determinadas variáveis consideradas críticas para a sua operação; em sentido simétrico, caso estas variáveis evoluam favoravelmente, o Estado terá direito aos acertos correspondentes. Desta forma, a concessionária deixou de assumir integralmente o risco de procura.

**50. Relativamente à Concessão do Metro Sul do Tejo, é particularmente relevante acompanhar a evolução da procura efetiva, tendo em conta o mecanismo de compensação estabelecido no contrato de concessão, o qual tem obrigado ao pagamento recorrente de compensações à concessionária.** Em termos evolutivos, registou-se uma ligeira recuperação da procura no período 2014–2019. A concessão Metro Sul do Tejo é uma parceria relativamente à qual o Estado tem sido chamado a pagar compensações numa base recorrente, pese embora o contrato de concessão Metro Sul do Tejo não contemple encargos diretos para o sector público. Este encargo surge porque o tráfego real de passageiros tem sido muito inferior ao limite mínimo da banda de tráfego de referência. Desde a entrada em funcionamento da rede de metropolitano de superfície Metro Sul do Tejo, em novembro de 2008, o tráfego real de passageiros tem-se situado sempre muito abaixo do limite mínimo da banda de referência, originando a obrigação de o concedente efetuar pagamentos de compensação ao parceiro privado, os quais têm vindo a assumir um carácter permanente. A procura efetivamente registada tem-se apresentado sempre muito abaixo da procura prevista no caso-base, de que são exemplo os dados relativos ao período 2012–2022 projetados no Gráfico 11, segundo os quais a procura real situou-se sempre dentro do intervalo [30,0%; 41,8%] da procura prevista no caso-base. Entre 2014 e 2019, assistiu-se a uma ligeira recuperação da procura, facto que contribuiu favoravelmente para a contenção das compensações pagas pelo sector público. O volume de passageiros (pax) por quilómetro (km) registado em 2019 (38,4 milhões de pax/km) cresceu 20,4% face a 2018 (31,9 milhões de pax/km). Em 2020, a procura efetiva dirigida a esta concessão alterou-se profundamente a partir de março, em virtude do impacto das medidas de combate à pandemia de COVID-19, registando-se uma quebra de 26,1% no volume de passageiros por quilómetro. Nos anos 2021 e 2022, assistiu-se a uma recuperação da procura efetiva, com um crescimento de 13,5% em 2021 (32,2 milhões de pax/km) e de 27,0% em 2022 (40,9 milhões de pax/km),

<sup>7</sup> A remuneração anual definida no Contrato de Subconcessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto (Subconcessão do Metro do Porto) incorpora ainda outras componentes, como seja a “Componente Eventual Realização de Atividades de Ensaio e de Pré-Operação”.

sendo este o ano em que se atingiu a maior proporção de procura efetiva face ao caso base (44,0%) — Gráfico 11.

**Gráfico 11 – Evolução da procura na concessão Metro Sul do Tejo: 2012–2022**  
(em milhares de pax.km)



Fontes: UTAP, IMT e cálculos da UTAO. | Nota: Pax/km: passageiros por km.

**51. Em 2022, os encargos líquidos com as PPP do sector ferroviário registaram um crescimento homólogo, em resultado do aumento, acima do previsto, dos pagamentos à subconcessionária do Metro do Porto.** Em 2022, os encargos com as parcerias ferroviárias ascenderam a 58,1 M€, um valor superior ao registado no período homólogo (+10,2%). A Subconcessão Metro do Porto representa a grande maioria dos encargos com parcerias neste sector (50,6 M€ em 2022). Quanto à concessão Metro Sul do Tejo, foram efetuados pagamentos no valor total de 7,5 M€ a título de compensação à concessionária (parágrafos 46 e 50 acima); a diminuição destes pagamentos, em 2022, tem subjacente a recuperação da procura efetiva acima evidenciada. No período em análise, a concessão Eixo Norte/Sul registou uma receita residual para o sector público (cerca de quatro mil euros), resultante da aplicação de penalidades à concessionária.

**Tabela 3 – Execução dos encargos com PPP ferroviárias**  
(em milhões de euros e em percentagem)

PPP Ferroviárias	Execução Janeiro - Dezembro				Referenciais anuais				Grau de execução Jan.-Dez 2022 %
	2021	2022	Variação homóloga		2021	POE 2022	Variação homóloga		
			M€	Tvh %			M€	Tvh %	
Concessão do Metro Sul do Tejo	9,4	7,5	-1,9	-20,0	9,4	9,1	-0,3	-3,0	82,4
Concessão Eixo Ferroviário Norte/Sul	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	-	-
Subconcessão do Metro do Porto	43,4	50,6	7,2	16,7	43,4	45,7	2,4	5,4	110,7
<b>Encargos Totais</b>	<b>52,7</b>	<b>58,1</b>	<b>5,4</b>	<b>10,2</b>	<b>52,7</b>	<b>54,8</b>	<b>2,1</b>	<b>3,9</b>	<b>106,0</b>

Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2021–2022 e POE/2022), UTAP e cálculos da UTAO. | Nota: Os valores da previsão orçamental para 2022 por parceria constam do relatório da UTAP e o total coincide com o valor indicado no relatório do Ministério das Finanças que acompanha a POE/2022.

**52. Em 2022, os encargos suportados com a concessão Metro Sul do Tejo diminuíram 1,9 M€, em razão da recuperação da procura efetiva dirigida a esta infraestrutura, e, pelo facto de terem sido efetuados pagamentos de compensações por insuficiência de tráfego referentes a quatro trimestres, sendo que, em 2021, estes pagamentos abarcaram o período de cinco trimestres.** O pagamento de compensações decorre dos desvios verificados entre o tráfego real e o limite mínimo da banda de tráfego de referência do caso base definido no contrato de concessão (parágrafos 46 e 50 acima). O apuramento da compensação a pagar à concessionária MTS — Metro Transportes do Sul, S.A., tem em conta a atualização monetária anual da tarifa contratualmente prevista e o diferencial entre o tráfego real de passageiros e o limite mínimo da banda de tráfego de referência contratualmente garantida (que evolui ao longo do tempo). Assim, o crescimento do volume de passageiros por Km ocorrido em 2021 (e 2022) contribuiu



para a redução do valor da compensação apurada. Cabe ainda a referir o facto de, em 2022, terem sido efetuados pagamentos de compensações por insuficiência de tráfego referentes a quatro trimestres, sendo que, em 2021 estes pagamentos abrangeram o período de cinco trimestres (não sendo possível quantificar este diferencial).

**53. Tendo como referência a previsão de encargos com PPP ferroviárias inserida no relatório que acompanhou a POE/2022, verificou-se um desvio desfavorável ao sector público, registando-se um grau de execução de 106,0%.** Face à previsão inicial, a execução financeira dos encargos com as parcerias ferroviárias situou-se, em 2022, 3,3 M€ acima do valor inicialmente previsto na POE/2022 para o conjunto do ano, com um grau de execução global de 106,0%. Este desvio deveu-se ao aumento dos encargos com a Subconcessão Metro do Porto, em 4,9 M€ acima do previsto, motivado pelo pagamento adicional das componentes fixa mensal e variável mensal que se encontravam em atraso (3,4 M€) e de um pagamento não orçamentado de 1,5 M€, no âmbito do protocolo de gestão de obsolescências — Tabela 3.

#### 4.4 Sector da saúde

**54. Em 2022, registou-se uma diminuição homóloga dos encargos com as PPP do sector da saúde, mas inferior à redução prevista.** Os encargos suportados com as parcerias do sector da saúde em 2022 ascenderam a 163 M€, tendo-se registado uma redução de 78 M€ em termos homólogos (- 32,5%). A POE previra um encargo total de 148 M€. Aquele decréscimo ficou a dever-se, quase exclusivamente, à diminuição dos encargos com a atividade clínica em 38,6% (diminuição de 78 M€). Para esta redução contribuiu o término dos contratos de prestação de serviços clínicos com as Entidades Gestoras do Estabelecimento dos hospitais de Vila Franca de Xira e de Loures. Os “Pagamentos Contratuais” efetuados em 2022, relacionados com a componente clínica, foram substancialmente inferiores aos do período homólogo (- 106 M€). Em sentido contrário, embora também integrados nos pagamentos relativos à componente clínica, registou-se um aumento dos pagamentos relativos a “Protocolos/Outros” (+17 M€) e a “Pagamentos de Reconciliação” (+11 M€) — Tabela 4.<sup>8</sup>

**55. Relativamente às parcerias com as Entidades Gestoras dos Edifícios, a redução homóloga dos encargos suportados pelo sector público foi residual.** Em 2022, a diminuição de encargos com as Entidades Gestoras dos Edifícios ascendeu a 0,3% (- 0,1 M€) — Tabela 4.

**56. Cerca de 21,8% do total de encargos suportados com as PPP no sector da saúde em 2022 não se enquadra nos respetivos contratos de gestão (7,7% em 2021). O aumento face ao período homólogo resulta, em grande medida, do pagamento efetuado em 2022 à Entidade Gestora do Hospital de Loures, em cumprimento de decisão arbitral, relativo ao protocolo VIH/SIDA, que teve um impacto de 18,3 M€.** A proporção de encargos suportados pelo sector público com parcerias do sector da saúde que não se encontram contemplados no âmbito dos respetivos contratos de gestão foi de 21,8% em 2022 (7,7% em 2021). Estes pagamentos ascenderam a 35 M€ no período em análise (19 M€ em 2021), tendo sido efetuados ao abrigo de protocolos celebrados com as Entidades Gestoras dos Estabelecimentos. Em 2022, destaca-se o pagamento efetuado à Entidade Gestora do Hospital de Loures, em cumprimento de decisão arbitral, no âmbito do protocolo celebrado com esta entidade para a prestação de cuidados específicos adicionais relativos ao VIH/SIDA, no valor de 18,3 M€.

<sup>8</sup> A rubrica Protocolos/Outros inclui os valores relativos a pagamentos ou recebimentos não contemplados nos contratos de gestão. A este respeito, em 2022 foi efetuado um pagamento de 18,3 M€ à Entidade Gestora do Hospital de Loures, em cumprimento de decisão arbitral, relativa a tratamentos efetuados no protocolo VIH/SIDA, o qual não tem enquadramento direto no contrato de gestão, sendo sujeito a um processo de negociação anual e submetido a fiscalização prévia do Tribunal de Contas. Este foi o principal fator justificativo da variação ocorrida nesta rubrica face ao ano anterior.

**Tabela 4 – Execução dos encargos com PPP da Saúde**

(em milhões de euros e em percentagem)

PPP Saúde	Execução Janeiro - Dezembro				Referenciais anuais				Grau de execução Jan.-Dez. 2022 %
	2021	2022	Variação homóloga		2021	POE 2022	Variação homóloga		
			M€	Tvh %			M€	Tvh %	
<b>PPP - EG Estabelecimentos</b>	<b>203</b>	<b>124</b>	<b>-78</b>	<b>-38,6</b>	<b>203</b>	<b>110</b>	<b>-93</b>	<b>-45,7</b>	<b>113,1</b>
Pagamentos Contratuais	179	73	-106	-59,2	179	71	-108	-60,1	102,2
Protocolos/Outros	19	35	17	91,2	19	13	-6	-31,8	280,5
Pagamentos de Reconciliação	5	16	11	224,9	5	26	21	428,2	61,5
<b>PPP - EG Edifícios</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,3</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>-1</b>	<b>-1,5</b>	<b>101,3</b>
Pagamentos Contratuais	35	35	0,0	0,1	35	34	-1	-1,8	101,9
Pagamentos de Reconciliação	3,7	3,6	-0,1	-3,7	4	4	0	0,9	95,4
<b>Encargos Totais</b>	<b>241</b>	<b>163</b>	<b>-78</b>	<b>-32,5</b>	<b>241</b>	<b>148</b>	<b>-93</b>	<b>-38,7</b>	<b>110,1</b>

Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2021–2022 e POE/2022), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: (i) Os "pagamentos contratuais" incluem todos os pagamentos contratualmente previstos realizados no período em análise, exceto pagamentos de reconciliação. (ii) Os "protocolos/outros" incluem os pagamentos relativos a: (ii.i) protocolo VIH/SIDA, (ii.ii) os valores pagos relativos a medicamentos de dispensa obrigatória em Farmácia Hospitalar, e (ii.iii) outros pagamentos. (iii) Os "pagamentos de reconciliação" correspondem a pagamentos de acerto entre os montantes efetivamente pagos e os montantes devidos relativamente a períodos anteriores.

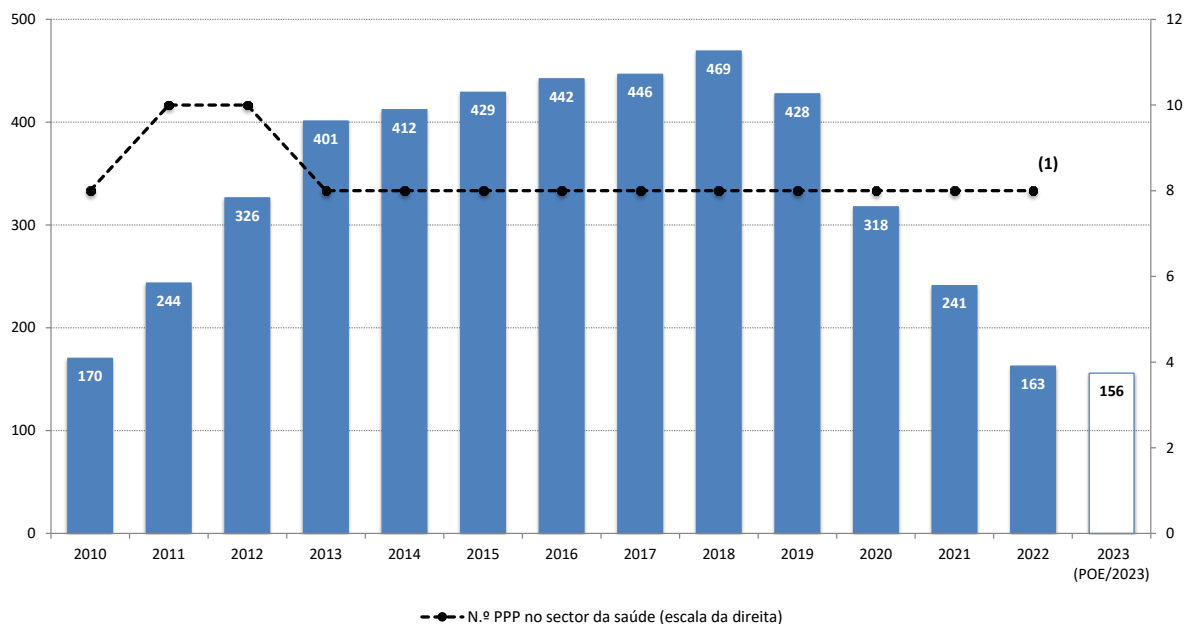
**57. Face à previsão constante na POE/2022, os encargos suportados com as PPP do sector da saúde, em 2022, situaram-se acima do previsto, registando um grau de execução de 110,1%.** Em 2022, a execução dos encargos com as PPP do sector da saúde registou um desvio desfavorável face à previsão constante na POE/2022, situando-se 15 M€ cima do previsto na POE/2022 para o ano completo, tendo-se registado um grau de execução global de 110,1% (Tabela 4). A rubrica com o contributo mais significativo para este desvio foi a de "protocolos/Outros", em que se registou um grau de execução de 280,5% (desvio desfavorável de 22,8 M€), para o que contribuiu o pagamento de 18,3 M€, efetuado à Entidade Gestora do Hospital de Loures, em cumprimento de decisão arbitral, relativo ao protocolo VIH/SIDA — cf. § 54 e 56 e nota de rodapé n.º 8.

**58. A série histórica mostra que os encargos suportados pelo sector público nas parcerias do sector da saúde registaram uma tendência de crescimento até 2018, sendo mais acentuada entre 2010 e 2013. Desde 2019, regista-se uma diminuição destes encargos, projetando-se uma nova contração para 2023.** Entre 2010 e 2018, os encargos com as PPP do sector da saúde, valorizados a preços correntes, registaram uma tendência de crescimento, evidenciada por uma taxa de crescimento média anual de 13,5% neste período. Num primeiro momento, esta evolução foi mais acentuada, em razão do início de atividade de novas unidades hospitalares a operar em regime de PPP e, posteriormente, pelo aumento da produção hospitalar prestada pelas Entidades Gestoras dos Estabelecimentos (componente clínica). Em 2019, registou-se diminuição de 42 M€ nos encargos com as PPP da saúde (– 8,9%), sendo esta a primeira quebra face à tendência verificada nos anos anteriores, justificada, sobretudo, pelo fim da parceria com a Entidade Gestora do Estabelecimento do Hospital de Braga, em 31 de agosto de 2019. Nos anos seguintes, manteve-se a tendência de contração dos encargos nas PPP da saúde: 2020: – 110 M€ (– 25,7%); 2021: – 77 M€ (– 24,2%); 2022: – 78 M€ (– 32,5%). Esta sequência de contração de encargos com as PPP da saúde encontra-se relacionada com o término das várias parcerias com as Entidades Gestoras do Estabelecimento (componente clínica) dos hospitais, que operavam em regime PPP.<sup>9</sup> Para 2023, encontra-se prevista uma pequena redução dos encargos com as PPP da saúde (– 7 M€, – 4,1%). A concretizar-se esta previsão, no decurso de cinco anos (2019 a 2023) o Estado terá reduzido a despesa com as PPP do sector da saúde em 313 M€. Refira-se que, em termos consolidados, esta redução não representa, necessariamente, uma diminuição da despesa pública em saúde; significa antes que a forma de prestação dos cuidados de saúde foi transferida do regime PPP para outras formas de prestação de cuidados de saúde, nomeadamente através de entidades públicas empresariais, como são o caso dos

<sup>9</sup> Os contratos de gestão com as Entidades Gestoras do Estabelecimento (componente clínica) dos quatro hospitais que operavam em regime PPP cessaram em 2019 (EG Hospital de Braga), 2021 (EG Hospital de Vila Franca de Xira), 2022 (EG Hospital de Loures e EG Hospital de Cascais). No caso particular do Hospital de Cascais, foi celebrado um novo contrato, com a natureza de PPP, que entrou em vigor ainda em 2022.

recentemente criados Hospital de Braga, E.P.E., Hospital de Vila Franca de Xira, E.P.E. e Hospital de Loures, E.P.E.. — Gráfico 12.

**Gráfico 12 – Encargos com as PPP do sector da saúde: 2010–2023<sup>P</sup>**  
(em milhões de euros e em unidades)



Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2013–2022 e POE/2023), UTAP e DGTF. | Notas: Valores a preços correntes. (1) Embora os antigos contratos de gestão clínica (Gestão do Estabelecimento) dos hospitais de Braga, Vila Franca de Xira, Loures e Cascais já tenham terminado (no caso do Hospital de Cascais entrou em vigor um novo contrato de gestão, em regime PPP, em 2022), os mesmos foram considerados para efeitos de acompanhamento financeiro até 2022, uma vez que foram efetuados pagamentos relativos a períodos anteriores e ainda se encontram pendentes litígios relacionados com a execução financeira desses contratos.

## 4.5 Sector aeroportuário

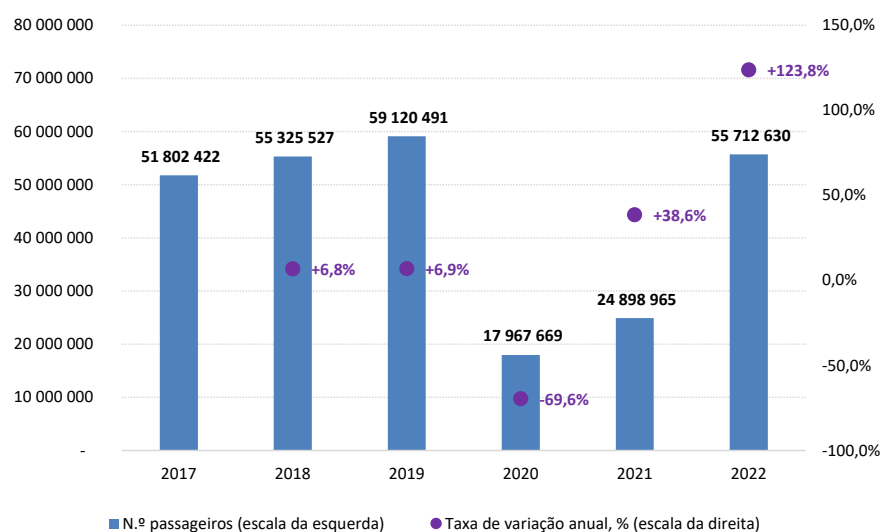
**59. O sector aeroportuário inclui duas parcerias cujos contratos de concessão de serviço público aeroportuário foram celebrados entre o Estado Português e dois parceiros privados:**

- **Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário dos Aeroportos situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores**, celebrado entre o Estado Português e a ANA — Aeroportos de Portugal, S.A., a 14 de dezembro de 2012, por um prazo de 50 anos, prevendo-se a possibilidade de prorrogação do mesmo por força do disposto no Capítulo XI (Novo Aeroporto de Lisboa); este contrato abrange, em Portugal continental, os aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Terminal Civil de Beja, e, na Região Autónoma dos Açores, os aeroportos de Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores;
- **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, por um prazo de 50 anos (contados a partir de 14 de dezembro de 2012), prevendo-se a possibilidade de prorrogação do mesmo; incluem-se no âmbito deste contrato os aeroportos da Madeira e de Porto Santo.

**60. O modelo de remuneração contratualizado para estas duas parcerias não estabelece quaisquer encargos financeiros para o sector público, numa base recorrente, podendo, contudo, ocorrer eventuais pedidos de REF por parte da concessionária. Salienta-se que, nestes contratos o risco de procura é assumido pelo parceiro privado, tendo-se registado um crescimento da procura em 2018 e 2019, mas uma redução muito significativa em 2020, que recuperou progressivamente nos anos seguintes.** A remuneração do parceiro privada baseia-se, exclusivamente, nas receitas provenientes da prestação de serviços e atividades aeroportuárias, atividades comerciais ou outras receitas relativas à atividade de gestão das referidas concessões. A partir do 11.º ano de concessão (2023, no caso do contrato referente a Portugal Continental e Açores, e 2024, no caso do contrato referente à Região Autónoma da Madeira), as concessionárias privadas encontram-se obrigadas a partilhar com o concedente (Estado Português) uma

percentagem, contratualmente definida, da respetiva remuneração. Não se encontram contratualmente definidos encargos recorrentes para o sector público, sendo o risco de procura totalmente assumido pelo parceiro privado. A este propósito, importa referir que, nos anos mais recentes, assistiu-se a uma grande volatilidade da procura por estas infraestruturas, em resultado da emergência da pandemia de COVID-19. Com efeito, em 2018 e 2019 registou-se um crescimento no número de passageiros nos aeroportos concessionados ao Grupo ANA: +6,8% em 2018 e +6,9% em 2019. Contudo, esta tendência inverteu-se fortemente em 2020. Em consequência das enormes perturbações no tráfego aéreo de passageiros motivadas pelo vírus SARS-CoV-2 e pela pandemia de COVID-19, o número de passageiros transportados através dos aeroportos concessionados à ANA diminuiu 69,6% em 2020. Nos anos seguintes, assistiu-se a uma recuperação da procura por estas infraestruturas (+38,6% em 2021 e +123,8% em 2022). Em 2022, o nível de procura atingiu um nível próximo do verificado no ano anterior à eclosão da pandemia de COVID-19 — Gráfico 13.

**Gráfico 13 – Evolução da procura por infraestruturas aeroportuárias geridas pela ANA: 2017–2022**  
(número de passageiros, tvha em percentagem)



Fontes: Ministério das Infraestruturas e Habitação, UTAP e ANA – Aeroportos de Portugal, *Relatórios de Gestão e Contas*, 2019–2022. Cálculos da UTAO.

**61. Em 2022 não ocorreram quaisquer fluxos financeiros entre o sector público e o parceiro privado,** nem a título de encargos para o sector público nem sob a forma de receitas partilhadas entre a concessionária privada e o concedente, as quais deverão ter início em 2023 e 2024 (cf. § 60).

#### 4.6 Sector portuário

**62. O sector portuário inclui quatro concessões de serviço público de movimentação de carga em área portuária.** Estas concessões foram atribuídas pelas Administrações dos Portos do Douro e Leixões, de Lisboa e de Sines, relativamente aos seguintes terminais portuários:

- Terminal de Carga Geral e de Granéis de Leixões;
- Terminal de Contentores de Leixões;
- Terminal de Contentores de Alcântara;
- Terminal de Contentores de Sines XXI.

**63. Os fluxos financeiros registados referem-se, essencialmente, aos pagamentos efetuados pelas concessionárias às respetivas Administrações Portuárias, e constituem receita destas entidades públicas, os quais integram uma parcela fixa e outra variável.** A administração destes portos encontra-se atualmente atribuída a empresas públicas não integradas no sector institucional das Administrações Públicas. O modelo de remuneração define fluxos financeiros dos parceiros privados para as Administrações Portuárias respetivas, englobando uma parcela fixa e outra variável. A parcela fixa pode ser ajustada em função da evolução do Índice de Preços no Consumidor (IPC). A parcela variável é calculada em função da

movimentação de cargas ocorrida em cada um dos terminais, de acordo com o definido contratualmente. Estes fluxos financeiros representam receita (e não encargos) auferidos pelas Administrações Portuárias, não se encontrando contemplados quaisquer investimentos, realizados pelas Administrações Portuárias, nestas concessões.

**64. Em 2022, as receitas auferidas pelas Administrações Portuárias com as PPP deste sector mantiveram-se em linha com o ano anterior.** As receitas recebidas pelas Administrações Portuárias, com origem nas parcerias deste sector, ascenderam a 29,8 M€ em 2022, um valor igual ao auferido em 2021.

**Tabela 5 – Execução das receitas com PPP do Sector Portuário**  
(em milhões de euros e em percentagem)

PPP Sector Portuário (Receitas das Administrações Portuárias)	Execução Janeiro – Dezembro				Referenciais anuais				Grau de execução Jan.–Dez. 2022 %
	2021	2022	Variação homóloga		2021	Previsão 2022	Variação homóloga		
			M€	Tvh %			M€	Tvh %	
<b>Porto de Douro e Leixões</b>	<b>21,7</b>	<b>21,3</b>	<b>-0,4</b>	<b>-1,8</b>	<b>21,7</b>	<b>21,3</b>	<b>-0,4</b>	<b>-1,9</b>	<b>100,1</b>
Terminal de contentores de Leixões	18,3	18,5	0,3	1,5	18,3	18,6	0,3	1,8	99,7
Terminal de carga a granel de Leixões	3,4	2,8	-0,7	-19,4	3,4	2,7	-0,7	-21,9	103,1
<b>Porto de Lisboa   Terminal de contentores de Alcântara</b>	<b>2,1</b>	<b>3,3</b>	<b>1,2</b>	<b>55,6</b>	<b>2,1</b>	<b>2,8</b>	<b>0,7</b>	<b>34,7</b>	<b>115,5</b>
<b>Porto de Sines   Terminal de contentores de Sines XXI</b>	<b>6,1</b>	<b>5,2</b>	<b>-0,8</b>	<b>-13,3</b>	<b>6,1</b>	<b>6,5</b>	<b>0,5</b>	<b>8,0</b>	<b>80,3</b>
<b>Receitas Totais</b>	<b>29,8</b>	<b>29,8</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>29,8</b>	<b>30,6</b>	<b>0,8</b>	<b>2,7</b>	<b>97,3</b>

Fontes: UTAP e cálculos da UTAO. | Nota: As previsões para 2022 foram disponibilizadas pelas respetivas Administrações Portuárias.

**65. As receitas de PPP obtidas pelas Administrações Portuárias encontram-se ligeiramente abaixo da previsão para 2022.** Em 2022, a receita obtida com as PPP do sector portuário registou um desvio desfavorável para os concedentes públicos, situando-se 0,8 M€ aquém do previsto para o ano completo, tendo-se registado um grau de execução global de 97,3% — Tabela 5.

#### 4.7 Oceanário de Lisboa

**66. Em 2022, registou-se um crescimento homólogo das receitas auferidas pelo parceiro público com origem na PPP Oceanário, que, no entanto, ficou aquém do previsto na POE/2022 para o conjunto do ano.** Os fluxos financeiros registados nesta PPP referem-se a pagamentos efetuados pelo parceiro privado (Oceanário de Lisboa, S.A.) que constituem receita do parceiro público. Portanto, estes fluxos financeiros representam uma receita (e não um encargo) para o parceiro público. As receitas obtidas com a parceria Oceanário ascenderam a 1,8 M€ em 2022, um valor que se situa acima do auferido em 2021 (+ 9,4%), mas abaixo da previsão orçamental para 2022. Com efeito, registou-se um desvio ligeiramente desfavorável, situando-se 0,1 M€ abaixo do previsto para o ano completo de 2022, tendo-se registado um grau de execução global de 95,6%, justificado pela componente variável da receita — Tabela 6.

**Tabela 6 – Execução das receitas com a PPP Oceanário**  
(em milhões de euros e em percentagem)

Oceanário (Receitas do parceiro público)	Execução Janeiro – Dezembro				Referenciais anuais				Grau de execução Jan.–Dez. 2022 %
	2021	2022	Variação homóloga		2021	POE 2022	Variação homóloga		
			M€	Tvh %			M€	Tvh %	
<b>Oceanário</b>	<b>1,7</b>	<b>1,8</b>	<b>0,2</b>	<b>9,4</b>	<b>1,7</b>	<b>1,9</b>	<b>0,2</b>	<b>14,4</b>	<b>95,6</b>
Remuneração mensal	1,3	1,4	0,1	4,0	1,3	1,4	0,1	4,2	99,8
Componente variável	0,3	0,4	0,1	32,1	0,3	0,5	0,2	57,2	84,0

Fontes: UTAP e cálculos da UTAO. | Nota: Os valores da previsão orçamental para 2022 constam do relatório da UTAP e o total coincide com o valor indicado no relatório do Ministério das Finanças que acompanha a POE/2022.



## Anexo 1: Execução dos encargos líquidos com PPP por sector de atividade e parceria

**Tabela 7 – Execução dos encargos líquidos por sector de atividade e PPP em 2021–2022 (Jan.–Dez.)**  
(em milhões de euros, em percentagem e em pontos percentuais)

Sector/PPP	Execução Janeiro - Dezembro					POE <sup>1</sup> 2022	Grau de execução Jan.-Dez. 2022 (%)
	2021	2022	Variação homóloga		Contributo para a TvH (p.p.)		
			M€	TvH (%)			
<b>Total do Sector Rodoviário</b>	<b>1250,1</b>	<b>1136,7</b>	<b>-113,4</b>	<b>-9,1</b>	<b>-7,5</b>	<b>1241,1</b>	<b>91,6</b>
Concessão Travessia do Tejo (Lusoponte)	-8,0	-8,1	-0,1	1,4	0,0	-8,2	99,3
Concessão Norte	117,9	113,6	-4,3	-3,7	-0,3	125,8	90,3
Concessão Oeste	0,1	0,1	0,1	78,2	0,0	0,2	82,7
Concessão Brisa	-4,4	-7,7	-3,3	74,3	-0,2	-4,1	188,6
Concessão Litoral Centro	8,8	0,04	-8,7	-99,6	-0,6	8,7	0,4
Concessão Beira Interior	61,3	64,4	3,2	5,2	0,2	63,8	100,9
Concessão Costa de Prata	29,7	32,8	3,2	10,7	0,2	55,4	59,2
Concessão Algarve	25,2	28,1	2,9	11,5	0,2	36,2	77,7
Concessão Interior Norte	70,6	71,8	1,2	1,7	0,1	96,9	74,1
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	106,8	133,8	27,0	25,2	1,8	141,8	94,4
Concessão Norte Litoral	44,2	49,9	5,7	12,9	0,4	59,8	83,5
Concessão Grande Porto	67,1	73,7	6,7	10,0	0,4	92,0	80,2
Concessão Grande Lisboa	18,1	17,8	-0,3	-1,7	0,0	19,6	90,7
Concessão Douro Litoral	10,5	11,2	0,8	7,2	0,1	11,2	100,2
Subconcessão Transmontana	58,9	61,7	2,8	4,7	0,2	60,9	101,3
Subconcessão Douro Interior	100,2	104,3	4,1	4,1	0,3	104,1	100,2
Subconcessão Baixo Alentejo	43,4	48,0	4,6	10,6	0,3	46,3	103,7
Subconcessão Baixo Tejo	176,1	53,5	-122,7	-69,7	-8,1	54,9	97,4
Subconcessão Algarve Litoral	48,9	18,6	-30,3	n.a.	-2,0	0,0	n.a.
Subconcessão Litoral Oeste	145,0	141,5	-3,5	-2,4	-0,2	142,1	99,6
Subconcessão Pinhal Interior	130,5	128,7	-1,8	-1,4	-0,1	132,5	97,1
Outros <sup>2</sup>	-0,7	-1,1	-0,5	66,1	0,0	1,3	-86,6
<b>Ferroviário</b>	<b>52,7</b>	<b>58,1</b>	<b>5,4</b>	<b>10,2</b>	<b>0,4</b>	<b>54,8</b>	<b>106,0</b>
Concessão Metro Sul do Tejo	9,4	7,5	-1,9	-20,0	-0,1	9,1	82,4
Concessão Transporte Ferroviário Eixo Norte/Sul	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-
Subconcessão do Metro do Porto	43,4	50,6	7,2	16,7	0,5	45,7	110,7
<b>Aeroportuário</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Concessão da ANA   ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (Continente e RAA)	-	-	-	-	-	-	-
Concessão da ANAM, S.A. (RAM)	-	-	-	-	-	-	-
<b>Saúde</b>	<b>241,0</b>	<b>162,7</b>	<b>-78,3</b>	<b>-32,5</b>	<b>-5,2</b>	<b>147,8</b>	<b>110,1</b>
Hospital de Braga - Gestão do Estabelecimento	9,6	9,1	-0,5	-5,1	0,0	0,0	-
Hospital de Braga - Gestão do Edifício	7,1	7,2	0,1	1,3	0,0	7,1	100,9
Hospital de Cascais - Gestão do Estabelecimento	76,0	91,9	15,9	21,0	1,1	91,0	101,0
Hospital de Cascais - Gestão do Edifício	9,2	9,2	-0,1	-0,6	0,0	9,1	100,9
Hospital de Loures - Gestão do Estabelecimento	88,9	23,1	-65,8	-74,0	-4,3	19,0	121,8
Hospital de Loures - Gestão do Edifício	14,1	14,5	0,4	2,8	0,0	14,3	101,7
Hospital de Vila Franca de Xira - Gestão do Estabelecimento	28,1	0,2	-27,9	-99,2	-1,8	0,0	-
Hospital de Vila Franca de Xira - Gestão do Edifício	7,9	7,4	-0,5	-6,7	0,0	7,3	101,2
<b>Portuário</b>	<b>-29,8</b>	<b>-29,8</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-30,6</b>	<b>97,3</b>
<b>Porto de Douro e Leixões</b>	<b>-21,7</b>	<b>-21,3</b>	<b>0,4</b>	<b>-1,8</b>	<b>0,0</b>	<b>-21,3</b>	<b>100,1</b>
Terminal de Contentores de Leixões	-18,3	-18,5	-0,3	1,5	0,0	-18,6	99,7
Terminal de Carga a Granel de Leixões	-3,4	-2,8	0,7	-19,4	0,0	-2,7	103,1
<b>Porto de Lisboa</b>	<b>-2,1</b>	<b>-3,3</b>	<b>-1,2</b>	<b>55,6</b>	<b>-0,1</b>	<b>-2,8</b>	<b>115,5</b>
Terminal de Contentores de Alcântara	-2,1	-3,3	-1,2	55,6	-0,1	-2,8	115,5
<b>Porto de Sines</b>	<b>-6,1</b>	<b>-5,2</b>	<b>0,8</b>	<b>-13,3</b>	<b>0,1</b>	<b>-6,5</b>	<b>80,3</b>
Terminal de Contentores de Sines XXI	-6,1	-5,2	0,8	-13,3	0,1	-6,5	80,3
<b>Oceanário</b>	<b>-1,7</b>	<b>-1,8</b>	<b>-0,2</b>	<b>9,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-1,9</b>	<b>95,6</b>
Remuneração mensal	-1,3	-1,4	-0,1	4,0	0,0	-1,4	99,8
Componente variável	-0,3	-0,4	-0,1	32,1	0,0	-0,5	84,0
<b>Total</b>	<b>1512,3</b>	<b>1325,9</b>	<b>-186,4</b>	<b>-12,3</b>	<b>-12,3</b>	<b>1411,2</b>	<b>94,0</b>

Fontes: Ministério das Finanças (CGE/2021–2022 e OE/2022), UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: (i) No universo em análise, 2022 é o ano mais afastado para o qual ainda estará em vigor, pelo menos, uma das 40 PPP registadas a 31 de dezembro de 2022. Porém, as PPP mais longas (sector aeroportuário) não preveem encargos líquidos para o Estado. Assim, 2041 é o ano mais afastado para o qual a lista atual de 40 PPP prevê pagamentos líquidos por parte dos parceiros públicos. Entre 2041 e 2022 os fluxos financeiros previstos

correspondem a receitas para o sector público (encargos líquidos com valor negativo). (ii) A explicação das notas numeradas no interior da tabela é a seguinte:

- 1 — Os valores da previsão orçamental para 2022 estão de acordo com a informação disponibilizada no Relatório da POE/2022 e nos boletins da UTAP;
- 2 — Inclui encargos líquidos de receitas da empresa Infraestruturas de Portugal, S. A. (Taxas de Gestão e quiosques/easytoll).







## UTAO | UNIDADE TÉCNICA DE APOIO ORÇAMENTAL

AV. DOM CARLOS I, N.º 128 A 132 | 1200-651 LISBOA, PORTUGAL

[https://www.parlamento.pt/OrcamentoEstado/Paginas/UTAO\\_UnidadeTecnicaApoioOrca-mental.aspx](https://www.parlamento.pt/OrcamentoEstado/Paginas/UTAO_UnidadeTecnicaApoioOrca-mental.aspx)<https://www.parlamento.pt/sites/COM/XIVLeg/5COF/Paginas/utao.aspx>