

encargos financeiros correspondentes. Nesse contexto, a Subconcessionária entendeu ser do seu melhor interesse contribuir para uma solução negociada que, permitindo à IP, S. A., prosseguir os seus objetivos de redução estrutural dos encargos emergentes do Contrato de Subconcessão do Litoral Oeste e acomodar as obrigações externas do Estado Português, fosse de igual forma uma solução sustentável.

Com este enquadramento, foram desenvolvidos os processos negociais tendo sido identificado um conjunto de modificações às condições de exploração de várias subconcessões que, na atual conjuntura, contribuem para a sustentabilidade do sistema de gestão rodoviária a curto, médio e longo prazo, assim salvaguardando a prossecução do interesse público.

Encontrando-se, entretanto, muito próximo de concluir o processo negocial da Subconcessão do Litoral Oeste, e tendo já sido consensualizada, entre a Comissão de Negociação e a Subconcessionária, entre outros aspetos, a redefinição do âmbito do objeto subconcessionado, importa que o Estado, atento o acima exposto, na qualidade de concedente do contrato de concessão celebrado com a IP, S. A., autorize a esta entidade a redefinir o âmbito dos trabalhos subconcessionados, nos termos já acordados no referido memorando de entendimento para renegociação do Contrato de Subconcessão do Litoral Oeste, celebrado em 21 de agosto de 2012, redefinição essa sujeita, quanto à aprovação das alterações ao Contrato de Subconcessão do Litoral Oeste que a formalizem, à verificação dos termos e das condições previstos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio e do exposto no parágrafo seguinte.

Para além da verificação dos termos e das condições previstos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, importa salientar que as alterações ao Contrato de Subconcessão do Litoral Oeste que venham a ser aprovadas são remetidas ao Tribunal de Contas, produzindo efeitos, nos termos estabelecidos nesse contrato, a partir da obtenção de visto, expresso ou tácito, ou da confirmação por aquele Tribunal de que as mesmas não se encontram sujeitas a procedimento de fiscalização prévia nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, aprovada pela Lei n.º 98/97, de 26 de agosto.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Autorizar a Infraestruturas de Portugal, S. A., a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados no contrato de subconcessão, em regime de parceria público-privada, da conceção, projeto, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação, dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados que integram a Subconcessão do Litoral Oeste, celebrado com a AELO — Auto-Estradas do Litoral Oeste, S. A., em 26 de fevereiro de 2009, que foi outorgado na sequência da Resolução do Conselho de Ministros n.º 181/2007, de 11 de dezembro.

2 — Determinar que a redefinição do âmbito dos trabalhos integrados no contrato de subconcessão a que se refere o número anterior fica sujeita à verificação dos termos e das condições previstos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, e à produção de efeitos das alterações contratuais referentes a esse contrato.

3 — Determinar que a presente resolução produz efeitos a partir da data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 27 de agosto de 2015. — Pelo Primeiro-Ministro, *Paulo Sacadura Cabral Portas*, Vice-Primeiro-Ministro.

## Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-B/2015

Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 106/2008, de 7 de julho, o Estado, na qualidade de concedente do contrato de concessão celebrado com a extinta EP — Estradas de Portugal, S. A. (ora Infraestruturas de Portugal, S. A.), que tem por objeto o financiamento, a conservação, a exploração, a requalificação e o alargamento das vias que integram a rede rodoviária nacional — e que foi atribuído àquela entidade através do Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de novembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 110/2009, de 18 de maio, e 44-A/2010, de 5 de maio —, determinou que, no mês de junho de 2008, a Infraestruturas de Portugal, S. A. (IP, S. A.), lançasse um procedimento de concurso público internacional para a subconcessão, em regime de Parceria Público-Privada (PPP), da designada Concessão Pinhal Interior, que integra os seguintes itinerários: (i) IC 3, entre Tomar e Coimbra (IP 3/IC 2), incluindo ligação a Condeixa e ligação à Ponte da Portela; (ii) EN 110, variante de Avelar, em serviço; (iii) IC 3, troço em serviço entre Atalaia e Tomar, incluindo a variante de Tomar; (iv) IC 8, troço em serviço entre Carriço e Proença-a-Nova; (v) IC 8, entre Proença-a-Nova e Perdigão (A 23); (vi) EN 2, troço em serviço entre a Sertã (IC 8) e Abrantes (A 23); (vii) EN 2, troço em serviço entre Góis (EN 342) e Portela do Vento (EN 112); (viii) EN 112, troço em serviço entre a Portela do Vento e Pampilhosa da Serra; (ix) EN 236, troço em construção, entre a Lousã e Foz do Arouce; (x) EN 236-1, troço em serviço entre castanheira de Pêra e Figueiró dos Vinhos; (xi) EN 236-1, variante do Troviscal; (xii) EN 238, troço em serviço entre Tomar (IC 3) e Ferreira do Zêzere; (xiii) ER 238, troço em serviço, entre Ferreira do Zêzere e Cernache do Bonjardim; (xiv) ER 238, entre Cernache do Bonjardim e Sertã (IC 8); (xv) EN 238, entre a Sertã e Oleiros; (xvi) EN 342, troço em serviço entre Miranda do Corvo (IC 3) e a Lousã; (xvii) EN 342, entre a Lousã, Góis, Arganil e Côja, incluindo ligação ao IC 6; (xviii) EN 342-4, troço em serviço entre Arganil e o IC 6; (xix) EN 344, troço em serviço entre a Pampilhosa da Serra e Vale de Pereiras (EN 351); (xx) EN 347, troço em serviço entre Penela e Castanheira de Pêra; (xxi) EN 351, troço em serviço entre Vale de Pereiras (EN 344) e Isna de Oleiros; e, por fim, (xxii) EN 351, entre Isna de Oleiros e Proença-a-Nova (IC 8), em construção.

Na sequência dessas instruções, a IP, S. A., lançou um concurso público internacional para a atribuição da subconcessão da conceção, projeto, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados que integram a Subconcessão do Pinhal Interior, tendo celebrado, em 28 de abril de 2010, na sequência desse concurso, um contrato de subconcessão com a Ascendi Pinhal Interior, Estradas do Pinhal Interior, S. A. (Subconcessionária).

Acontece que, subsequentemente, a vulnerabilidade da economia portuguesa, associada à grave e imprevista crise internacional, que se estendeu à zona do Euro, determinou a interrupção do acesso de Portugal a financiamento de mercado, com a conseqüente necessidade de recurso a assistência económico-financeira externa.

Em abril de 2011, o Governo Português, face à situação da economia portuguesa e dos demais países da zona do Euro, viu-se compelido a recorrer a assistência económico-financeira externa, com todas as conseqüências factuais e jurídico-financeiras daí advenientes, tendo celebrado em 17 de maio de 2011 com a Comissão Europeia, o Banco

Central Europeu e o Fundo Monetário Internacional, o Memorando de Entendimento sobre as Condicionalidades de Política Económica. Nesse contexto, foi assumido expressamente pelo Governo Português, no Memorando de Entendimento sobre as Condicionalidades de Política Económica, o compromisso de executar o Plano Estratégico dos Transportes, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro.

No âmbito desse memorando e em linha com o Plano Estratégico dos Transportes, o Governo Português assumiu o compromisso de renegociar as PPP do setor rodoviário, com o objetivo de alcançar uma redução sustentada dos encargos públicos e deste modo promover uma reforma estrutural do Estado Português, nomeadamente através do seu setor rodoviário.

De acordo com o Plano Estratégico dos Transportes, as projeções de encargos com as PPP apontavam para um crescimento muito significativo dos mesmos, inviável face ao volume de endividamento da IP, S. A., especialmente nas condições de mercado à época, não previsíveis aquando da adjudicação da Subconcessão, o que tornou urgente e imperiosa a introdução de reformas que permitissem a viabilização financeira do setor.

Sob este pano de fundo, o Governo, mandou a IP, S. A., para renegociar os contratos de subconcessão por esta celebrados, incluindo o Contrato de Subconcessão do Pinhal Interior, com vista à redução do âmbito e dos encargos financeiros correspondentes.

Em 2 de agosto de 2012 foi celebrado entre a IP, S. A., e a Subconcessionária, um memorando de entendimento para renegociação do Contrato de Subconcessão do Pinhal Interior, no qual foi acordada a redução do âmbito dos trabalhos subconcessionados, bem como a redução dos respetivos encargos para a IP, S. A., daí decorrentes, em linha com os objetivos fixados pelo Governo. Posteriormente, em 20 de setembro de 2013, a IP, S. A., e a Subconcessionária celebraram um acordo relativo à «Renegociação e Aditamento do Contrato de Subconcessão do Pinhal Interior».

Para dar seguimento aos compromissos assumidos e desta forma reconquistar a confiança dos mercados internacionais, o Governo obrigou-se, no artigo 143.º da Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro, que aprovou o Orçamento do Estado para 2013, a realizar todas as diligências necessárias à conclusão da renegociação dos contratos de PPP do setor rodoviário que se afiguravam demasiado onerosos para o parceiro público, tendo estabelecido um objetivo ambicioso de redução global de encargos para o erário público em 30 % face ao valor originalmente contratado. Este objetivo foi posteriormente revisto para 35 %, na sequência de decisão do Conselho de Ministros de 17 de abril de 2013, tendo o mesmo ficado consagrado na primeira alteração à referida lei que aprovou o Orçamento do Estado para 2013.

Sob este pano de fundo, o Governo iniciou formalmente um processo muito complexo e exigente para a renegociação dos contratos de concessão e de subconcessão referentes às PPP do setor rodoviário, designadamente da Subconcessão do Pinhal Interior, tendo constituído e nomeado uma Comissão de Negociação, ao abrigo do Despacho n.º 16198-F/2012, de 10 de dezembro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 245, de 19 de dezembro, alterado pelo Despacho n.º 13007/2014, de 16 de outubro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 207, de 27 de outubro, e pelo Despacho n.º 9772-A/2015, de 17 de agosto, publicado no *Diário da República*, 2.ª série,

n.º 166, de 26 de agosto, nos termos e para os efeitos estabelecidos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, à qual competiu, designadamente, a missão de representar o parceiro público nas sessões de negociação com os parceiros privados, negociar as soluções e medidas mais consentâneas com a defesa do interesse público, tendo por referência os objetivos traçados pelo Governo, elaborar um relatório fundamentado sobre os resultados do processo negocial, com uma proposta de decisão, e apresentar as minutas dos instrumentos jurídicos que se revelaram necessárias à conclusão do processo negocial.

Em face da necessidade de dar sustentabilidade às contas públicas e, bem assim, de dar cumprimento aos compromissos assumidos no Memorando de Entendimento sobre as Condicionalidades de Política Económica, o Governo Português solicitou à Subconcessionária um esforço visando a identificação de todas as rubricas passíveis de redução de encargos, passando este exercício, no caso dos contratos de subconcessão, designadamente, pela redução do âmbito dos trabalhos subconcessionados e a consequente suspensão imediata dos trabalhos associados, com vista à redução dos encargos financeiros correspondentes. Nesse contexto, a Subconcessionária entendeu ser do seu melhor interesse contribuir para uma solução negociada que, permitindo à IP, S. A., prosseguir os seus objetivos de redução estrutural dos encargos emergentes do Contrato de Subconcessão do Pinhal Interior e acomodar as obrigações externas do Estado Português, fosse de igual forma uma solução sustentável.

Com este enquadramento, foram desenvolvidos os processos negociais tendo sido identificado um conjunto de modificações às condições de exploração de várias subconcessões que, na atual conjuntura, contribuem para a sustentabilidade do sistema de gestão rodoviária a curto, médio e longo prazo, assim salvaguardando a prossecução do interesse público.

Encontrando-se, entretanto, muito próximo de concluir o processo negocial da Subconcessão do Pinhal Interior, e tendo já sido consensualizada entre a Comissão de Negociação e a Subconcessionária, entre outros aspetos, a redefinição do âmbito do objeto subconcessionado, importa que o Estado, atento o acima exposto, na qualidade de concedente do contrato de concessão celebrado com a IP, S. A., autorize a esta entidade a redefinir o âmbito dos trabalhos subconcessionados, nos termos já acordados no acordo relativo à «Renegociação e Aditamento do Contrato de Subconcessão do Pinhal Interior», celebrado em 20 de setembro de 2013, redefinição essa sujeita, quanto à aprovação das alterações ao Contrato de Subconcessão do Pinhal Interior que a formalizem, à verificação dos termos e das condições previstos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, e do exposto no parágrafo seguinte.

Para além da verificação dos termos e das condições previstos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, importa salientar que as alterações ao Contrato de Subconcessão do Pinhal Interior que venham a ser aprovadas são remetidas ao Tribunal de Contas, produzindo efeitos, nos termos estabelecidos nesse contrato, a partir da obtenção de visto, expresso ou tácito, ou da confirmação por aquele Tribunal de que as mesmas não se encontram sujeitas a procedimento de fiscalização prévia nos termos da respetiva Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, aprovada pela Lei n.º 98/97, de 26 de agosto.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Autorizar a Infraestruturas de Portugal, S. A., a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados no contrato de subconcessão, em regime de parceria público-privada, da conceção, projeto, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados que integram a Subconcessão do Pinhal Interior, celebrado com a Ascendi Pinhal Interior, Estradas do Pinhal Interior, S. A., em 28 de abril de 2010, que foi outorgado na sequência da Resolução do Conselho de Ministros n.º 106/2008, de 7 de julho.

2 — Determinar que a redefinição do âmbito dos trabalhos integrados no contrato de subconcessão a que se refere o número anterior fica sujeita à verificação dos termos e das condições previstos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, e à produção de efeitos das alterações contratuais referentes a esse contrato.

3 — Determinar que a presente resolução produz efeitos a partir da data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 27 de agosto de 2015. — Pelo Primeiro-Ministro, *Paulo Sacadura Cabral Portas*, Vice-Primeiro-Ministro.

### Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-C/2015

Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 177/2007, de 10 de dezembro, o Estado, na qualidade de concedente do contrato de concessão celebrado com a extinta EP — Estradas de Portugal, S. A., (ora Infraestruturas de Portugal, S. A.), que tem por objeto o financiamento, a conservação, a exploração, a requalificação e o alargamento das vias que integram a rede rodoviária nacional — e que foi atribuído àquela entidade através do Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de novembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 110/2009, de 18 de maio, e 44-A/2010, de 5 de maio —, determinou que a Infraestruturas de Portugal, S. A. (IP, S. A.), lançasse um procedimento de concurso público internacional para a subconcessão, em regime de Parceria Público-Privada (PPP), da designada Subconcessão Douro Interior, que integra os seguintes itinerários: (i) IP 2, entre Macedo de Cavaleiros (IP 4) e Celorico da Beira (IP 5); e (ii) IC 5, entre Pópolo (IP 4) e Miranda do Douro.

Na sequência dessas instruções, a EP, S. A., lançou um concurso público internacional para a atribuição da subconcessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada, itinerários e conjuntos viários associados que integram a Subconcessão do Douro Interior, tendo celebrado, em 25 de novembro de 2008, na sequência desse concurso, um contrato de subconcessão com a AENOR DOURO, Estradas do Douro Interior, S. A., ora Ascendi Douro Interior, S. A. (Subconcessionária).

Acontece que, subsequentemente, a vulnerabilidade da economia portuguesa, associada à grave e imprevista crise internacional, que se estendeu à zona do Euro, determinou a interrupção do acesso de Portugal a financiamento de mercado, com a consequente necessidade de recurso a assistência económico-financeira externa.

Em abril de 2011, o Governo Português, face à situação da economia portuguesa e dos demais países da zona do Euro, viu-se compelido a recorrer a assistência económico-financeira externa, com todas as consequências factuais e jurídico-financeiras daí advenientes, tendo celebrado em 17 de maio de 2011 com a Comissão Europeia, o Banco

Central Europeu e o Fundo Monetário Internacional, o Memorando de Entendimento sobre as Condicionalidades de Política Económica. Nesse contexto, foi assumido expressamente pelo Governo Português, no Memorando de Entendimento sobre as Condicionalidades de Política Económica, o compromisso de executar o Plano Estratégico dos Transportes, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro.

No âmbito desse memorando e em linha com o Plano Estratégico dos Transportes, o Governo Português assumiu o compromisso de renegociar as PPP do setor rodoviário, com o objetivo de alcançar uma redução sustentada dos encargos públicos e deste modo promover uma reforma estrutural do Estado Português, nomeadamente através do seu setor rodoviário.

De acordo com o Plano Estratégico dos Transportes, as projeções de encargos com as PPP apontavam para um crescimento muito significativo dos mesmos, inviável face ao volume de endividamento da EP, S. A., especialmente nas condições de mercado à época, não previsíveis aquando da adjudicação da Subconcessão, o que tornou urgente e imperiosa a introdução de reformas que permitissem a viabilização financeira do setor.

O Governo, mandou a IP, S. A. para renegociar os contratos de subconcessão por esta celebrados, com vista à redução do âmbito e dos encargos financeiros correspondentes.

Para dar seguimento aos compromissos assumidos e desta forma reconquistar a confiança dos mercados internacionais, o Governo obrigou-se, no artigo 143.º da Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro, que aprovou o Orçamento do Estado para 2013, a realizar todas as diligências necessárias à conclusão da renegociação dos contratos de PPP do setor rodoviário que se afiguravam demasiado onerosos para o parceiro público, tendo estabelecido um objetivo ambicioso de redução global de encargos para o erário público em 30 % face ao valor originalmente contratado. Este objetivo foi posteriormente revisto para 35 %, na sequência de decisão do Conselho de Ministros de 17 de abril de 2013, tendo o mesmo ficado consagrado na primeira alteração à referida lei que aprova o Orçamento do Estado para 2013.

Foi neste contexto que o Governo iniciou formalmente um processo muito complexo e exigente para a renegociação dos contratos de concessão e de subconcessão referentes às PPP do setor rodoviário, tendo constituído e nomeado uma Comissão de Negociação, ao abrigo do Despacho n.º 16198-F/2012, de 10 de dezembro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 245, de 19 de dezembro, alterado pelo Despacho n.º 13007/2014, de 16 de outubro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 207, de 27 de outubro, e pelo Despacho n.º 9772-A/2015, de 17 de agosto, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 166, de 26 de agosto, para a renegociação de 15 contratos de PPP do setor rodoviário, concretamente, das concessões ex-SCUT do Norte Litoral, do Grande Porto, do Interior Norte, da Costa de Prata, da Beira Litoral/Beira Alta, da Beira Interior e do Algarve, das concessões Norte e da Grande Lisboa e das subconcessões da autoestrada Transmontana, do Baixo Tejo, do Baixo Alentejo, do Litoral Oeste, do Pinhal Interior e do Algarve Litoral, nos termos e para os efeitos estabelecidos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, à qual competiu, designadamente, a missão de representar o parceiro público nas sessões de negociação com os parceiros privados, negociar as soluções e medidas