

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

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 das referidas subconcessões um esforço visando a identificação de todas as rubricas passíveis de redução de encargos, passando este exercício, 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, as mencionadas subconcessionárias entenderam 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 dos contratos de subconcessão 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.

Posteriormente, já depois de concluída grande parte desses processos negociais, a IP, S. A., submeteu à consideração uma proposta devidamente fundamentada, com vista ao início de um processo negocial do Contrato de Subconcessão do Douro Interior, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, uma vez que essa Subconcessão não se encontrava ainda incluída no âmbito do mandato da Comissão de Negociação. Nessa sequência, por Despacho datado de 22 de julho de 2015, foi determinado o relançamento formal da renegociação do referido Contrato de Subconcessão, tendo sido solicitado igualmente que determinasse, junto da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, o alargamento do âmbito do mandato conferido à Comissão de Negociação, passando a abranger a renegociação da Subconcessão do Douro Interior, o que foi determinado através do Despacho n.º 1095/15-SEF, datado de 22 de julho de 2015, de Sua Exa. o Secretário de Estado das Finanças. Consequentemente, por via do 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, foi alterado o âmbito do mandato da Comissão de Negociação, a qual passou a incluir igualmente a renegociação da Subconcessão do Douro Interior.

Em linha com o procedimento adotado no âmbito dos demais contratos de subconcessão, o Governo Português solicitou à Subconcessionária que também ela identificasse todas as rubricas passíveis de redução de encargos, tendo esta entendido ser do seu melhor interesse contribuir para uma solução negociada.

Com este enquadramento, foi desenvolvido o processo negocial do Contrato de Subconcessão do Douro Interior, tendo sido identificado um conjunto de modificações às condições de exploração da Subconcessão que 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 Douro 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 esta entidade a redefinir o âmbito dos trabalhos subconcessionados, redefinição essa sujeita, quanto à aprovação das alterações ao Contrato de Subconcessão do Douro 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 Douro 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, expresse 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, financiamento, exploração e conservação, dos lanços de autoestrada, itinerários e conjuntos viários associados que integram a Subconcessão do Douro Interior, celebrado com a ora designada Ascendi Douro Interior, Estradas do Douro Interior, S. A., em 25 de novembro de 2008, que foi outorgado na sequência da Resolução do Conselho de Ministros n.º 177/2007, de 10 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-D/2015**

Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 56/2008, de 26 de março, 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. (IP, 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, alterados pelos Decretos-Leis n.ºs 110/2009, de 18 de maio, e