

quente 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 Algarve Litoral 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, concluído o processo negocial da Subconcessão do Algarve Litoral, na sequência da obtenção recente dos necessários consentimentos das respetivas entidades financiadoras, e tendo a totalidade das modificações contratuais consensualizadas entre a Comissão de Negociação e a Subconcessionária sido vertidas, a final, na ata de conclusão do processo negocial, assinada em 5 de agosto de 2015, 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 reduzir o âmbito dos trabalhos subconcessionados, nos termos já acordados no referido memorando de entendimento para a renegociação do Contrato de Subconcessão do Algarve Litoral, celebrado em 3 de outubro de 2012, redefinição essa sujeita, quanto à aprovação das alterações ao Contrato de Subconcessão do Algarve Litoral que formalizam essa redefinição, 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 Algarve Litoral 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, demais trabalhos de requalificação, financiamento, exploração e conservação dos itinerários que integram a Subconcessão do Algarve Litoral, celebrado com a Rotas do Algarve Litoral, S. A., em 20 de abril de 2009, que foi outorgado na sequência da Resolução do Conselho de Ministros n.º 56/2008, de 26 de março.

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-E/2015

Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 181/2007, de 11 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, até ao final do ano de 2007, 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 do Baixo Alentejo, que integra os seguintes itinerários: (i) IP 2, entre Évora (IP7) e São Manços; (ii) IP 2, troço em serviço, entre São Manços e Beja; (iii) IP 2, troço em serviço, entre Beja e Castro Verde (IP 1); (iv) IP 8, entre Sines e Beja; (v) IC 1, troço em serviço, entre Marateca (IP 1) e Grândola (IP 8); (vi) IC 33, troço em serviço, entre Santiago do Cacém e Grândola (IC 1); e, por fim, (vii) ER 261-5, troço em serviço, entre Sines e Santo André.

Na sequência dessas instruções, a IP, S. A., lançou um concurso público internacional para a atribuição da subconcessão da conceção, projeto, construção, requalificação, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação, do lanço de autoestrada e vias que integram os referidos itinerários, designada por Subconcessão da Autoestrada do Baixo Alentejo, tendo celebrado, em 31 de janeiro de 2009, na sequência desse concurso, um contrato de subconcessão com a SPER — Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S. A. (Subconcessionária).

Acontece que, subsequentemente, a vulnerabilidade da economia portuguesa, associada à grave e imprevista crise internacional, que se estendeu à zona 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 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 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, mandatou a IP, S. A., para renegociar os contratos de subconcessão por esta celebrados, incluindo o Contrato de Subconcessão do Baixo Alentejo, com vista à redução do âmbito e dos encargos financeiros correspondentes.

Posteriormente, foi celebrado entre a IP, S. A., e a Subconcessionária, em 18 de setembro de 2012, um memorando de entendimento para renegociação do Contrato de Subconcessão do Baixo Alentejo, no qual foi acordada a redução do âmbito dos trabalhos subconcessionados e a consequente suspensão imediata dos trabalhos associados, bem como a redução dos respetivos encargos para a IP, S. A., daí decorrentes, em linha com os objetivos fixados pelo Governo.

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.

Foi neste contexto que, o Governo iniciou formalmente um processo complexo e exigente para a renegociação dos contratos de concessão e de subconcessão referentes às PPP do setor rodoviário, designadamente da Subconcessão da Autoestrada Baixo Alentejo, 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 Baixo Alentejo 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, concluído o processo negocial da Subconcessão da Autoestrada do Baixo Alentejo, na sequência da obtenção recente dos necessários consentimentos das respetivas entidades financiadoras, e tendo a totalidade das modificações contratuais consensualizadas entre a Comissão de Negociação e a Subconcessionária sido vertidas, a final, na ata de conclusão do processo negocial, assinada em 18 de junho de 2015, 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, nos termos já acordados no referido memorando de entendimento para a renegociação do Contrato de Subconcessão do Baixo Alentejo, celebrado em 18 de setembro de 2012, redefinição essa sujeita, quanto à aprovação das alterações ao Contrato de Subconcessão do Baixo Alentejo 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 Baixo Alentejo que venham a ser aprovadas são remetidas ao Tribunal de Contas, produzindo efeitos, nos termos estabelecidos nesse contrato, a partir da obtenção de visto, expreso 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 pública privada, para a conceção, projeto, construção, requalificação, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação, do lanço de autoestrada e vias que integram a Subconcessão da Autoestrada do Baixo Alentejo, celebrado

com a SPER — Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S. A., em 31 de janeiro 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-F/2015

Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 181/2007, d de 11 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, até ao final do ano de 2007, 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 Baixo Tejo, que integra os seguintes itinerários: (i) IC 21 — via rápida do Barreiro, em serviço; (ii) IC 20 — via rápida da Costa da Caparica, em serviço; (iii) IC 32 — CRIPS, entre o Funchalinho e Coia; (iv) IC 32 — CRIPS, troço em serviço, entre Coia e Montijo (IP 1); (v) IC 3 — troço em serviço, entre Montijo (IP 1) e Alcochete; e, por fim, (vi) ER 377-2, entre a Costa da Caparica e Fonte da Telha.

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 de lanços de autoestrada, estrada regional e conjuntos viários associados, no distrito de Setúbal, integrados na Subconcessão do Baixo Tejo, tendo celebrado, em 24 de janeiro de 2009, na sequência desse concurso, um contrato de subconcessão com a VBT — Vias do Baixo Tejo, S. A., ora AEBT — Autoestradas do Baixo Tejo, 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 advinentes, 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, mandatou a IP, S. A., para renegociar os contratos de subconcessão por esta celebrados, incluindo o Contrato de Subconcessão do Baixo Tejo, com vista à redução do âmbito e dos encargos financeiros correspondentes.

Em 23 de agosto de 2012 foi celebrado entre a IP, S. A., e a Subconcessionária, um memorando de entendimento para a renegociação do Contrato de Subconcessão do Baixo Tejo, 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.

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 complexo e exigente para a renegociação dos contratos de concessão e de subconcessão referentes às PPP do setor rodoviário, designadamente da Subconcessão do Baixo Tejo, 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