

## Sumário Executivo

No segundo semestre de 2015 foram concluídos os processos de renegociação dos contratos de concessão relativos a nove PPP rodoviárias, tendo os novos contratos alterados iniciado a produção efetiva de efeitos em outubro e novembro de 2015. Encontram-se ainda em renegociação os contratos de concessão das sete subconcessões rodoviárias, dos quais apenas foram consensualizadas as alterações contratuais com duas subconcessionárias, encontrando-se os restantes casos em fases mais iniciais de renegociação. No que se refere às nove concessões do Estado cuja renegociação já foi concluída, a estimativa de poupança líquida é de cerca de 2025 M€ em termos nominais, ou de 1176 M€ em termos de valores atualizados para 2013. Esta poupança líquida é uma estimativa apresentada pela UTAP, na qual se engloba a redução de encargos brutos acordada, mas também as estimativas mais recentes para as grandes reparações rodoviárias e para a receita de portagens da Beira Interior (cedida ao parceiro privado), não se considerando outros encargos para o setor público que possam vir a ocorrer, como poderá ser o caso do aumento dos custos de fiscalização das obras de manutenção corrente. Assinala-se a existência de uma diferença entre o valor da poupança líquida apresentada no relatório do OE/2016 (722 M€ em valor atualizado) e o valor acima referido apurado com base na informação divulgada pela UTAP. O processo de renegociação agora concluído alterou o modelo de pagamento das grandes reparações e conclui-se que reduziu significativamente o valor estimado para os seus encargos. No entanto, o novo modelo de pagamento das grandes reparações rodoviárias exige do setor público uma fiscalização eficaz, cujos custos não se encontram discriminados. Outra das alterações relevantes acordada no âmbito da renegociação de alguns dos contratos de concessão é a possibilidade de prorrogação do prazo dos contratos de algumas concessões rodoviárias por três anos. Embora o período de prorrogação dos contratos não implique pagamentos por parte do setor público, existirá um custo de oportunidade para o Estado na medida em que abdicará de receita de portagem a que teria direito. O valor de perda de receita não se encontra ainda estimado, tendo a UTAP informado que encetou contactos no sentido de obter informação relacionada com as previsões para os cenários de prorrogação dos contratos de concessão, não tendo ainda obtido a informação necessária para esse efeito.

Na presente nota técnica procede-se a uma avaliação dos resultados alcançados, até ao momento, com o mais recente processo de renegociação das Parcerias Público-Privadas (PPP) do setor rodoviário. Esta análise insere-se no âmbito das novas competências atribuídas à Unidade Técnica de Apoio Orçamental (UTAO) em matéria de acompanhamento e avaliação das PPP<sup>1</sup> e tem por base a informação publicada pela Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP) em 16 de novembro de 2015 mas também um conjunto de elementos adicionais obtidos pela UTAO junto desta entidade, cuja resposta foi recebida em 9 de março de 2016, bem como a informação sobre PPP divulgada pelo Ministério das Finanças em diversos documentos: Orçamento do Estado (OE), Conta Geral do Estado (CGE) e Programas de Estabilidade (PE).

### Enquadramento

**1 O processo mais recente de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias iniciou-se em dezembro de 2012, na sequência dos compromissos assumidos pelo Estado português no âmbito do PAEF.** Em 10 de dezembro de 2012, por despacho do Coordenador da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP), foi nomeada a comissão de renegociação dos contratos referentes às PPP do sector rodoviário, no qual não foi definido um prazo para a conclusão das renegociações.<sup>2</sup> Neste despacho é referido que, no âmbito do Memorando de Entendimento (MoU)<sup>3</sup>, o Governo português assumiu o compromisso de renegociar as PPP do setor

rodoviário, tendo como objetivo alcançar um impacto orçamental significativo em 2013 e assegurar uma redução sustentada dos encargos públicos futuros. Para este efeito foi determinada a constituição de uma comissão de renegociação dos contratos referentes às seguintes PPP do setor rodoviário (9 concessões e 7 subconcessões):

- Concessões ex-SCUT: Norte Litoral, Grande Porto, Interior Norte, Costa de Prata, Beiras Litoral/Beira Alta, Beira Interior e Algarve;
- Concessões: Norte e Grande Lisboa;
- Subconcessões: Autoestrada Transmontana, Baixo Tejo, Baixo Alentejo, Litoral Oeste, Pinhal Interior, Algarve Litoral e Douro Interior.

**2 A previsão do OE/2013 tinha implícita uma poupança superior a 30% face ao valor contratado.** O Relatório que acompanha a PPL do OE/2013 referia o compromisso do Governo português para a realização de todas as diligências necessárias à conclusão das renegociações das PPP do setor rodoviário, cujos contratos se afigurassem demasiado onerosos e desequilibrados para o parceiro público. Neste sentido, a previsão implícita no OE/2013 era de uma redução dos encargos brutos suportados pelo setor público em pelo menos 250 M€<sup>4</sup> em 2013, uma redução superior a 30% dos encargos brutos deste ano com as PPP rodoviárias. Este esforço de poupança deveria manter-se, de forma sustentada, nos anos seguintes. Nas concessões sujeitas ao modelo de disponibilidade, o OE/2013 tinha implícito que a redução de encargos traduzir-se-ia numa redução equivalente dos

<sup>1</sup> Resolução da Assembleia da República n.º 60/2014, de 30 de junho e Resolução da Assembleia da República n.º 62/2014 de 2 de julho.

<sup>2</sup> Despacho n.º 16198-F/2012, de 10 de dezembro, do Coordenador da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, publicado no Diário da República, 2.ª série, N.º 245 de 19 de dezembro de 2012.

<sup>3</sup> Acrónimo inglês para Memorando de Entendimento: *Memorandum of Understanding*.

<sup>4</sup> O objetivo de redução de encargos para 2013 foi acrescido, através das orientações aprovadas pelo Conselho de Ministros de 17 de abril de 2013, em que o Governo determinou objetivos adicionais de reduções de encargos com as PPP rodoviárias de 50 milhões de euros para 2013.

pagamentos por disponibilidade.<sup>5</sup> Com efeito, a referida redução de encargos (-30%) seria também alcançada quanto aos contratos de concessão cujo modelo de remuneração do parceiro privado se baseava em pagamentos por disponibilidade, designadamente nas seguintes concessões (ex-SCUT): Costa de Prata, Grande Porto, Norte Litoral, Algarve, Beira Interior, Interior Norte e Beira Litoral/Beira Alta, e ainda nas concessões Norte e Grande Lisboa.<sup>6</sup>

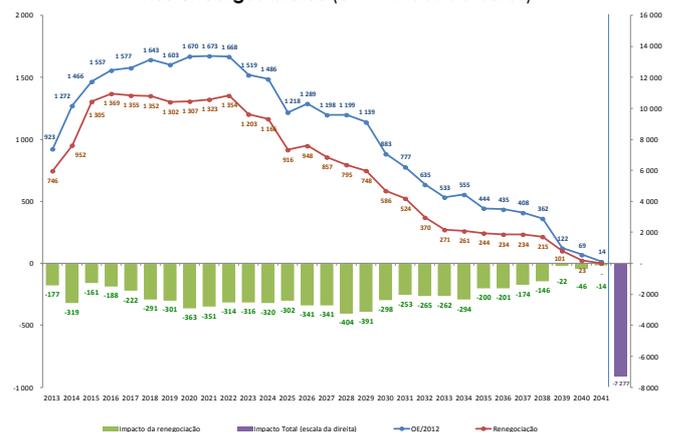
**3 De acordo com o OE/2013 e com o OE/2014, a referida redução dos encargos resultaria do efeito conjugado de vários fatores,** com destaque para os seguintes: a redução da taxa interna de rentabilidade (TIR) acionista; a revisão dos contratos de prestação de serviços de cobrança de portagens entre a Estradas de Portugal, S.A. (atual Infraestruturas de Portugal, S.A.) e as empresas concessionárias, no sentido da redução dos pagamentos suportados pelo setor público; e a alteração do modelo regulatório, visando a redução dos níveis de serviço relativos à manutenção corrente e grandes reparações, proteção contra o ruído, alargamentos de vias e condições mínimas de circulação nas vias em obras. De acordo com o relatório que acompanha o OE/2014, para este resultado seriam ainda consideradas a redução de encargos operacionais e com grandes reparações e a apropriação das contas de reserva associadas.

**4 No OE/2014 foi reiterado o compromisso de concluir a renegociação dos contratos de PPP do setor rodoviário, em linha com o previsto para o ano anterior. Contudo este objetivo não foi atingido até ao final de 2014.** No exercício orçamental para 2014, o Governo reafirmou o objetivo de concluir a renegociação dos contratos de PPP do setor rodoviário até ao final de 2014, tendo em vista uma redução estrutural de cerca de 30% face aos encargos totais contratados até ao final da vigência dos respetivos contratos. De acordo com o referido no relatório do OE/2014, as poupanças estimadas com a renegociação das 9 concessões rodoviárias, em termos acumulados e até ao final dos contratos, seriam superiores a 2 500 M€ em termos nominais e a 1 500 M€ em valor atualizado. Contudo, no final de 2014, os processos de renegociação das PPP, relativamente aos quais já tinha sido obtido o acordo com os parceiros privados, encontravam-se pendentes da aprovação por parte das entidades financiadoras e posterior apreciação pelo Tribunal de Contas. A aprovação dos referidos instrumentos jurídicos e dos modelos financeiros subjacentes pelas respetivas entidades

financiadoras constituía uma etapa essencial para o processo de renegociação, em particular para a assinatura dos contratos alterados e posterior submissão à apreciação do Tribunal de Contas. As autoridades esperavam que este acordo e a respetiva fiscalização prévia pelo Tribunal de Contas (se aplicável) tivesse ocorrido ainda em 2014, o que não veio a suceder. Com efeito, só após a conclusão destas etapas se poderiam considerar efetivas as poupanças que foram renegociadas.

**5 De acordo com informação divulgada publicamente em abril de 2015 pelo Ministério das Finanças, o impacto dos processos de renegociação das 16 concessões e subconcessões rodoviárias teria ascendido a cerca de 500 M€ em 2013 e 2014, projetando-se poupanças de 7,2 mil M€, nos encargos brutos, até ao ano 2041 (3790 M€ em termos de valor atualizado para 2013).**<sup>7</sup> De acordo com dados apresentados pelo Ministério das Finanças com base em dados da empresa Estradas de Portugal, S.A. (atual Infraestruturas de Portugal, S.A.), o impacto preliminar dos processos de renegociação traduziu-se numa redução dos encargos brutos na ordem dos 177 M€ em 2013 e 319 M€ em 2014 (num total de 496 M€). Como resultado preliminar das renegociações, em termos médios, a previsão oficial apontava para uma redução dos encargos brutos ao longo do período de vida dos respetivos contratos de entre 20% a 25%, a qual se traduziria em cerca de 7200 M€ até ao ano 2041 (Gráfico 1). Em termos de valor atualizado para 2013, as poupanças em encargos brutos entre 2013 e 2041 deveriam representar cerca de 3790 M€ (Tabela 6). De referir que, entre outros, estas poupanças têm subjacente a alteração do modelo de pagamento dos encargos com as grandes reparações das PPP rodoviárias.<sup>8</sup> Assim, para o apuramento das poupanças líquidas, aos valores de poupança acima referidos deverão ser deduzidos os encargos futuros que venham a ocorrer com as grandes reparações das PPP rodoviárias.

**Gráfico 1 – Impacto das renegociações das PPP rodoviárias nos encargos brutos (em milhões de euros)**



Fonte: Ministério das Finanças (Programa de Estabilidade 2015-2019 com base na informação da Estradas de Portugal), e cálculos da UTAO. | Nota: Para maior facilidade de leitura, este gráfico encontra-se reproduzido em anexo (Gráfico 5), sendo também apresentada uma tabela com os respetivos valores (Tabela 6).

<sup>7</sup> Comunicado do Conselho de Ministros de 9 de abril de 2015 e Programa de Estabilidade 2015-19, pág. 58, 59, 62 e 63.

<sup>8</sup> No âmbito do processo de renegociação dos contratos de concessão das PPP rodoviárias foi alterado o modelo de pagamento das grandes reparações rodoviárias, de acordo com o qual o concedente passou a assumir a responsabilidade pelo respetivo pagamento apenas e quando seja efetivamente necessária e realizada uma intervenção, com uma regularidade subjacente prevista de 12 em 12 anos, por contraste com o modelo anterior de financiar antecipadamente as grandes reparações com base nas previsões à data da assinatura dos contratos, cuja regularidade implícita era de 8 em 8 anos.

<sup>5</sup> Não obstante os contratos associados às diferentes PPP não serem homogêneos no que concerne à composição da remuneração das concessionárias, a sua remuneração pode ser categorizado da seguinte forma:

- Pagamentos por serviço: remuneração baseada no nível de tráfego efetivamente verificado na infraestrutura;
- Pagamento por disponibilidade: remuneração baseada na disponibilidade da infraestrutura;
- Deduções relativas a falhas de desempenho e de disponibilidade, bem como penalidades associadas a externalidades ambientais e de sinistralidade (valores deduzidos à remuneração total auferida pela concessionária);
- Responsabilidades associadas a pagamentos contingentes.

<sup>6</sup> Os contratos de concessões das ex-Scut do tipo II (Algarve, Beira Interior e Interior Norte) não foram formalmente alterados para o regime de retribuição baseado na responsabilidade. Contudo, tendo em conta o impacto da introdução das portagens reais nestas vias, as concessionárias encontram-se a receber uma remuneração por conta, de caráter transitório, que deverá vigorar até à entrada em vigor do contrato de concessão e do contrato de prestação de serviços alterados. Relativamente ao modelo de remuneração das 7 subconcessões rodoviárias atribuídas diretamente pela empresa Estradas de Portugal (atual Infraestruturas de Portugal, S.A.) este inclui: i) pagamento por disponibilidade; ii) pagamento por serviço (com base no nível de tráfego efetivo); iii) pagamentos contingentes, e iv) deduções por falhas de disponibilidade e nível de desempenho, bem como penalidades por externalidades ambientais e de sinistralidade. O produto da cobrança de portagens constitui receita da empresa Infraestruturas de Portugal, S.A..

## Resultados do processo de renegociação das PPP do setor rodoviário alcançados em 2015

6 No final de 2015 a UTAP procedeu à publicação de uma nota técnica em que apresenta os resultados alcançados com a renegociação de 9 contratos de concessão rodoviária do Estado, concluídas em 2015. A conclusão dos primeiros nove processos de renegociação dos contratos de concessão de PPP rodoviárias veio a ocorrer em 2015, na sequência do processo negocial iniciado no final de 2012. Neste âmbito foram concluídos os processos negociais relativos às concessões do Estado, designadamente: Interior Norte, Costa de Prata, Grande Porto, Beira Litoral/Beira Alta, Norte, Grande Lisboa, Algarve, Norte Litoral e Beira Interior. A Tabela 1 apresenta um resumo dos principais eventos e dos *timings* em que decorreu este processo negocial.

**Tabela 1 – Principais marcos do processo de renegociação dos contratos de PPP rodoviárias**

	<b>Início do processo negocial relativo aos seguintes contratos</b>
Dezembro de 2012	Concessões ex-SCUT: Norte Litoral, Grande Porto, Interior Norte, Costa de Prata, Beira Litoral/Beira Alta, Beira Interior e Algarve. Concessões: Norte e Grande Lisboa. Subconcessões: Autoestrada Transmontana, Baixo Tejo, Baixo Alentejo, Litoral Oeste, Pinhal Interior, Algarve Litoral e Douro Interior.
	<b>Ata preliminar de negociação</b>
Maio 2013	Concessões ex-SCUT: Interior Norte, Grande Porto, Costa de Prata, Beira Litoral/Beira Alta, Beira Interior. Concessões: Norte e Grande Lisboa.
	<b>Memorando de entendimento</b>
Agosto 2013	Concessões ex-SCUT: Grande Porto, Costa de Prata, Beira Litoral/Beira Alta, Beira Interior. Concessões: Norte e Grande Lisboa.
	<b>Ata preliminar de negociação</b>
Julho 2014	Concessões ex-SCUT: Norte Litoral, Algarve.
	<b>Aprovação das entidades financiadoras e ata final de renegociação</b>
Janeiro a Julho 2015	Concessões ex-SCUT: Interior Norte, Grande Porto, Costa de Prata, Beira Litoral/Beira Alta, Norte Litoral, Beira Interior, Algarve. Concessões: Norte e Grande Lisboa.
	<b>Aprovação do Relatório da Comissão de Negociação e Assinatura dos Novos Contratos</b>
Julho a Outubro 2015	Concessões ex-SCUT: Grande Porto, Interior Norte, Costa de Prata, Beira Litoral/Beira Alta, Norte Litoral, Beira Interior e Algarve. Concessões: Norte e Grande Lisboa.
	<b>Início da produção de efeitos dos contratos alterados</b>
Outubro e Novembro 2015	Concessões ex-SCUT: Grande Porto, Interior Norte, Costa de Prata, Beira Litoral/Beira Alta, Norte Litoral, Beira Interior e Algarve. Concessões: Norte e Grande Lisboa.
	<b>Ainda não se encontram concluídas as renegociações das seguintes subconcessões rodoviárias:</b>
-	Subconcessões: Autoestrada Transmontana, Baixo Tejo, Baixo Alentejo, Litoral Oeste, Pinhal Interior, Algarve Litoral e Douro Interior.

Fonte: Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP).

7 O apuramento do montante das poupanças foi efetuado tendo por base o **cenário contratual pré-negociação** e o **novo cenário contratual acordado**. O cenário pré-negociação considera os encargos plurianuais projetados à data de início das negociações, o que corresponde aos valores inscritos no OE/2012. As projeções de encargos plurianuais efetuadas nos Orçamentos do Estado subsequentes consideravam as previsões de poupança decorrentes das negociações que, nessa altura, ainda se encontravam em curso, as quais foram evoluindo de acordo com o processo negocial, e que só se veio a concluir no final de 2015 para 9 concessões rodoviárias (recorde-se que se encontram ainda em renegociação os contratos relativos às 7 subconcessões rodoviárias).

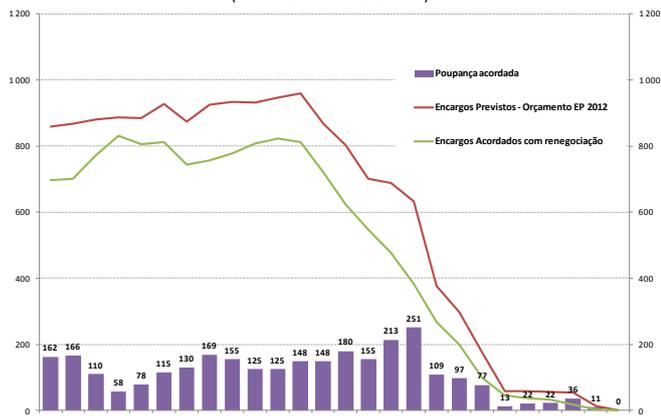
8 De acordo com a UTAP, a conclusão do processo negocial relativo às 9 concessões rodoviárias do Estado Português deverá permitir uma poupança com encargos brutos de 2,9 mil M€ (1668 M€ em termos atualizados). De acordo com a informação disponibilizada pela UTAP em março de 2016, a renegociação dos contratos das 9 concessões rodoviárias deverá permitir uma poupança com encargos brutos de 2875 M€ em termos nominais, entre 2013 e o final da vigência dos respetivos contratos (valor a preços correntes e com IVA). Em termos de valor atualizado para 2013, a poupança com encargos brutos alcançada com as 9 renegociações concluídas em 2015 ascende a cerca de 1668 M€. Para esta poupança terá contribuído em grande medida, de acordo com a informação disponibilizada, a redução das taxas de rentabilidade dos parceiros privados e a alteração do modelo de pagamento das grandes reparações. O impacto das renegociações das 9 concessões rodoviárias encontra-se espelhado no Gráfico 2 e na Tabela 2.

**Tabela 2 – Poupanças estimadas decorrente da conclusão da renegociação dos 9 contratos de concessão de PPP rodoviárias (em milhões de euros)**

Ano	Previsão encargos brutos orçamento EP 2012	Encargos brutos acordados após renegociação	Poupança em encargos brutos	Estimativa de encargos com grandes reparações rodoviárias	Estimativa receita de portagens concessão Beira Interior	Poupança líquida	Encargos estimados após renegociação
	(1)	(2)	(3)=(1)-(2)	(4)	(5)	(6)=(3)-(4)-(5)	(7) = (1)-(6)
2013	859	696	162	-	19	143	715
2014	867	701	166	-	20	146	721
2015	881	771	110	16	19	75	806
2016	888	830	58	12	19	26	862
2017	884	806	78	22	20	36	848
2018	927	812	115	15	20	80	847
2019	875	744	130	37	21	73	802
2020	925	756	169	48	22	99	826
2021	933	778	155	23	23	109	824
2022	932	807	125	14	24	87	845
2023	947	822	125	11	25	89	859
2024	959	811	148	45	26	77	883
2025	867	719	148	24	27	97	770
2026	804	624	180	14	28	137	667
2027	702	547	155	11	29	115	587
2028	689	476	213	44	30	138	551
2029	633	383	251	9	31	211	423
2030	376	266	109	1	32	76	300
2031	296	199	97	5	33	59	237
2032	176	99	77	2	24	51	125
2033	58	45	13	-	-	13	45
2034	57	36	22	-	-	22	36
2035	55	33	22	3	-	19	36
2036	55	18	36	-	-	36	18
2037	14	3	11	-	-	11	3
2038	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total (valor nominal)</b>	<b>15 658</b>	<b>12 784</b>	<b>2 875</b>	<b>356</b>	<b>495</b>	<b>2 025</b>	<b>13 634</b>
<b>Total (valor atualizado para 2013)</b>	<b>9 975</b>	<b>8 306</b>	<b>1 668</b>	<b>211</b>	<b>282</b>	<b>1 176</b>	<b>8 799</b>

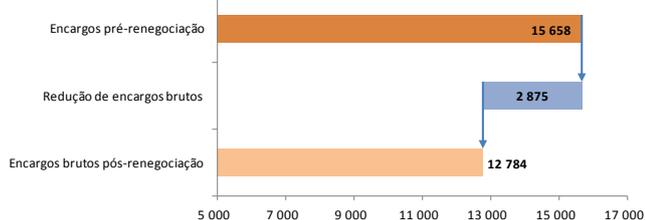
Fonte: Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP). | Notas: Os valores nominais incluem IVA, com exceção do valor estimado para as grandes reparações rodoviárias a partir de 2016, uma vez que a I.P., S.A. considerou a aplicação da reversão do sujeito passivo; este princípio não foi aplicado em 2015. Para efeitos de apuramento do valor atualizado foi utilizada uma taxa de desconto calculada com base no definido pelo Despacho n.º 13 208/2003 da Ministra de Estado e das Finanças, publicado no Diário da República, II Série, n.º 154 de 7 de julho de 2003. De acordo com este despacho, foi tida em conta uma taxa de variação real de 4% e uma taxa de variação dos preços de 2%. Assim, o efeito conjugado destes dois efeitos representa uma taxa de variação nominal dos preços de 6,08% ao ano, sendo esta a taxa de desconto considerar.

**Gráfico 2 – Poupança com encargos brutos estimada decorrente da conclusão da renegociação dos 9 contratos de concessão**  
(em milhões de euros)



Fonte: Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP). | Notas: Valores nominais com IVA.

**Gráfico 3 – Apuramento da redução de encargos brutos decorrente da conclusão da renegociação dos 9 contratos de concessão de PPP rodoviárias, valor nominal**  
(em milhões de euros)



Fonte: Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP). | Notas: Valores nominais com IVA.

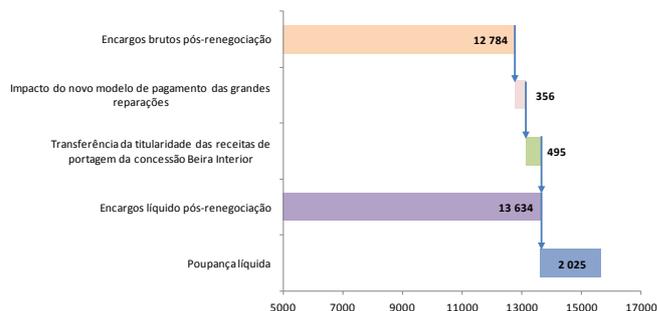
**9 Em termos líquidos a poupança obtida com a renegociação dos 9 contratos de concessão deverá ascender a 2025 M€ (em valor nominal).** Para o apuramento da poupança líquida é necessário ter em conta dois fatores acima referidos com impacto financeiro nos encargos suportados pelo setor público: i) o impacto estimado da alteração do modelo de pagamento das grandes reparações rodoviárias; e, ii) o impacto da transferência da titularidade da receita de portagens da Beira Interior para a respetiva concessionária. No primeiro caso, o montante estimado pelo setor público para os encargos com grandes reparações rodoviárias, entre 2013 e o final dos contratos, é de 356 M€ em valor nominal sem IVA a partir de 2016 (414 M€ com IVA), valor que deve ser subtraído à redução dos encargos brutos, uma vez que este é o valor estimado que o Estado venha a suportar com grandes reparações rodoviárias, nos anos futuros e no âmbito destes 9 contratos. No segundo caso, o impacto financeiro diz respeito à cedência das receitas de portagem geradas na respetiva concessão à concessionária, que assim assume este risco. Assim, o valor estimado para a receita com portagens da Beira Interior, entre 2013 e o final do contrato de concessão, é de 495 M€ (valor nominal com IVA), o qual deve ser de igual modo abatido à redução acordada dos encargos brutos. Desta forma, o impacto da renegociação dos 9 contratos de concessão rodoviária, que em termos de redução de encargos brutos ascende a 2875 M€ (em valor nominal), representa uma poupança estimada líquida de 2025 M€ (em valor nominal).

**Tabela 3 – Desagregação da poupança em encargos brutos com a renegociação das 9 PPP rodoviárias: 2013-2038**  
(em milhões de euros e em percentagem)

Desagregação da poupança em encargos brutos	M€	%
<b>Poupança em encargos brutos</b>	<b>2 875</b>	<b>100%</b>
Redução da rentabilidade acionista das concessionárias	1 351	47%
Alteração do modelo de pagamento das grandes reparações rodoviárias	1 236	43%
Otimizações operacionais acordadas	345	12%
Efeitos fiscais	345	12%
Outros efeitos	-402	-14%

Fonte: Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP) e cálculos da UTAO. | Notas: Valores nominais com IVA. | Os valores são aproximados uma vez que a estrutura de desagregação da poupança foi disponibilizada em % arredondada à unidade.

**Gráfico 4 – Apuramento da poupança líquida decorrente da conclusão da renegociação dos 9 contratos de concessão de PPP rodoviárias, valor nominal**  
(em milhões de euros)



Fonte: Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP). | Notas: Valores nominais com IVA. O valor estimado para as grandes reparações rodoviárias (356 M€), não incluem IVA a partir de 2016, uma vez que a I.P., S.A. considerou a aplicação da reversão do sujeito passivo; este princípio não foi aplicado em 2015. A anterior projeção dos encargos com grandes reparações rodoviárias efetuada pelo setor público e apresentada pela UTAO na nota técnica de 16 de novembro de 2015 era de 414 M€, com IVA.

**10 De acordo com os dados obtidos junto da UTAP, a conclusão das renegociações com as 9 concessões rodoviárias, permitiu uma poupança líquida de 11,8% nos encargos, em termos atualizados.** Tendo em conta a distribuição plurianual dos encargos brutos previstos no cenário anterior ao processo de renegociação e das poupanças acordadas para cada uma das concessões, verifica-se que o processo de renegociação das 9 concessões rodoviárias permitiu uma poupança de encargos brutos de 1668 M€ (o que representa uma diminuição de 16,7%), em valor atualizado para 2013 (Tabela 4). Contudo, tendo em consideração o impacto financeiro do novo modelo de pagamento das grandes reparações e a transferência de titularidade da receita com portagens da Beira Interior para o parceiro privado, cujas estimativas ascendem a 356 M€ (414 M€ se considerado o IVA) e a 495 M€, respetivamente, a poupança líquida estimada é de 1176 M€, em valores atualizados para 2013, correspondendo a uma redução de encargos de 11,8%.

**Tabela 4 – Impacto estimado com a renegociação das 9 PPP rodoviárias: 2013-2038** (em milhões de euros e em percentagem)

	Total (valor nominal)		Total (valor atualizado para 2013)	
	M€	% do total	M€	% do total
<b>(1)</b> Encargos brutos previstos com as 9 concessões rodoviárias - Orçamento EP 2012	15 658	100,0	9 975	100,0
<b>(2)</b> Redução acordada nos encargos brutos	2 875	18,4	1 668	16,7
Concessão 1	306	2,0	207	2,1
Concessão 2	208	1,3	86	0,9
Concessão 3	206	1,3	113	1,1
Concessão 4	328	2,1	213	2,1
Concessão 5	612	3,9	347	3,5
Concessão 6	409	2,6	214	2,1
Concessão 7	102	0,7	64	0,6
Concessão 8	114	0,7	47	0,5
Concessão 9	588	3,8	378	3,8
<b>(3) = (1) - (2)</b> Novos encargos brutos acordados para as 9 concessões do Estado, pós-renegociação	12 784	81,6	8 306	83,3
<b>(4)</b> Estimativa de encargos com grandes reparações rodoviárias (pós renegociação), a suportar pelo setor público	356	2,3	211	2,1
Concessão 1	84	0,5	51	0,5
Concessão 2	21	0,1	10	0,1
Concessão 3	32	0,2	20	0,2
Concessão 4	64	0,4	38	0,4
Concessão 5	73	0,5	44	0,4
Concessão 6	21	0,1	12	0,1
Concessão 7	27	0,2	16	0,2
Concessão 8	34	0,2	20	0,2
Concessão 9	0	0,0	0	0,0
<b>(5)</b> Estimativa receita de portagens da concessão Beira Interior (pós renegociação), cuja titularidade foi transferida para a concessionária	495	3,2	282	2,8
<b>(6) = (2) - (4) - (5)</b> Poupança líquida após renegociações (inclui: redução de encargos brutos, encargos estimados com grandes reparações e cedência da receita de portagens da Beira Interior)	2 025	12,9	1 176	11,8
Concessão 1	223	1,4	156	1,6
Concessão 2	187	1,2	76	0,8
Concessão 3	174	1,1	94	0,9
Concessão 4	265	1,7	175	1,8
Concessão 5	539	3,4	303	3,0
Concessão 6	388	2,5	202	2,0
Concessão 7	75	0,5	47	0,5
Concessão 8	80	0,5	27	0,3
Concessão 9	94	0,6	96	1,0
<b>(7) = (1) - (6)</b> Novos encargos estimados para as 9 concessões do Estado, pós-renegociação, considerando as estimativas para grandes reparações e para a perda de receita de portagens da Beira Interior	13 634	87,1	8 799	88,2
Novos encargos estimados para as 9 concessões do Estado, pós-renegociação, considerando as estimativas para grandes reparações e para a perda de receita de portagens da Beira Interior*	13 692	87,4	-	-

Fonte: Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP) e cálculos da UTAO. | Notas: Valores nominais com IVA, com exceção do valor estimado para as grandes reparações rodoviárias a partir de 2016, uma vez que a I.P., S.A. considerou a aplicação da reversão do sujeito passivo; este princípio não foi aplicado em 2015. | \* Considerando o IVA das grandes reparações. | Para efeitos de apuramento do valor atualizado foi utilizada uma taxa de desconto calculada com base no definido pelo Despacho n.º 13 208/2003 da Ministra de Estado e das Finanças, publicado no Diário da República, II Série, n.º 154 de 7 de julho de 2003. De acordo com este despacho, foi tida em conta uma taxa de variação real de 4% e uma taxa de variação dos preços de 2%. Assim, o efeito conjugado destes dois efeitos representa uma taxa de variação nominal dos preços de 6,08% ao ano, sendo esta a taxa de desconto considerável. | Por razões de confidencialidade não são divulgados, nominalmente, os resultados alcançados com a renegociação de cada uma das 9 concessões rodoviárias.

**11 Os principais contributos para as poupanças obtidas advieram da redução da rentabilidade das concessionárias e da alteração do modelo de pagamento das grandes reparações.** Pese embora nem todos os aspetos negociados tenham tido uma tradução direta e imediata numa contrapartida financeira autónoma, o que dificulta a contabilização individualizada do contributo de cada alteração contratual, a informação apresentada pela UTAP aponta como principais contributos para as poupanças obtidas os seguintes:

- A redução da taxa de rentabilidade acionista das concessionárias (representa 47% do total da redução de encargos em termos brutos);
- A alteração do modelo de pagamento das grandes reparações rodoviárias (representa 43% do total da redução bruta de encargos); de acordo com o novo modelo, o pagamento das grandes reparações só ocorrerá apenas e quando estas forem efetivamente necessárias e realizadas, sendo que, no modelo anterior a regularidade pré-estabelecida era de 8 em 8 anos, tendo sido alargada para de 12 em 12 anos, sem obrigatoriedade;
- As otimizações operacionais acordadas e um conjunto de diversos efeitos fiscais terão contribuído, em ambos os casos, com cerca de 12% das poupanças obtidas.

Saliente-se que, no âmbito das 9 renegociações em apreço, foram também contabilizados um conjunto de outros efeitos, que na sua globalidade terão contribuído negativamente para a contabilização das referidas poupanças, nomeadamente o efeito da redução do nível de tráfego sobre a receita das concessionárias e o impacto da alteração das variáveis macroeconómicas.

**12 O processo de renegociação agora concluído alterou o modelo de pagamento das grandes reparações rodoviárias e reduziu significativamente o valor estimado para os seus encargos.** De acordo com a desagregação da poupança obtida com as grandes reparações, foi possível inferir o valor (aproximado) dos encargos com grandes reparações rodoviárias antes deste processo negocial, o qual deveria ascender a cerca de 1236 M€, entre 2013 e o final dos respetivos contratos. Estes encargos, suportados pelo setor público, tinham subjacente uma regularidade de execução, pré-estabelecida, de 8 em 8 anos. No novo modelo acordado, o pagamento das grandes reparações só ocorrerá apenas e quando estas forem efetivamente necessárias e realizadas, tendo sido considerada na nova estimativa uma regularidade de 12 em 12 anos, de acordo com especialistas do setor, sem obrigatoriedade de execução. Este novo modelo terá permitido reduzir a estimativa de encargos com as grandes reparações nas 9 concessões rodoviárias agora renegociadas de cerca de 1236 M€ para 356 M€ em valor nominal, sem IVA após 2015 (a estimativa anterior era de 414 M€ em valor nominal com IVA). (Ver Tabela 4).

**13 O novo modelo de pagamento das grandes reparações rodoviárias exige do setor público uma fiscalização eficaz, cujos custos não se encontram discriminados.** No atual modelo de pagamento das grandes reparações rodoviárias, assume particular relevância a realização das operações de manutenção corrente e a sua adequada fiscalização. Com efeito, a realização adequada e atempada das operações de

manutenção corrente poderão contribuir para uma menor necessidade de recurso a grandes reparações rodoviárias, quer em termos da frequência da sua realização, quer em termos do nível de reparação que venha a ser necessário, o que poderá afetar diretamente os custos que o setor público venha a assumir com a sua realização. Desta forma, compete ao setor público instituir um sistema de fiscalização das obras de manutenção corrente efetuadas pelo parceiro privado, de modo a aferir a se estas estão a ser realizadas em linha com aquilo que foi contratualizado. Não foi possível à UTAO obter uma estimativa para os custos de fiscalização a suportar pelo setor público, nem se os mesmos foram atualizados em resultado do novo modelo de pagamento das grandes reparações rodoviárias acordado no âmbito deste processo negocial.

**14 A estimativa apresentada para encargos com grandes reparações rodoviárias, a suportar pelo setor público, não se encontra isenta de riscos.** Os encargos com as grandes reparações rodoviárias (356 M€) são uma projeção que abarca um período longo até ao final da vida dos contratos renegociados. Esta projeção envolve, naturalmente, um risco de volatilidade associado, pelo que o valor a suportar pelo setor público poderá ser maior ou menor que o projetado, o que teria como impacto um menor ou um maior nível de poupança para o setor público, respetivamente. Pese embora não seja possível à UTAO aferir esta informação, é referido pela UTAP que esta projeção foi baseada numa *"análise de benchmark abrangente, que teve por referência um histórico de tráfego sólido e relevante"*, pelo que as diferenças entre o valor estimado e o valor real que se venha a concretizar deverão ser de *"magnitude reduzida"*. Saliencia-se que, tal como já referido, o novo modelo de pagamento das grandes reparações apenas implica encargos para o setor público quando estas forem efetivamente necessárias e realizadas, sendo que, no modelo anterior a regularidade pré-estabelecida era de 8 em 8 anos, a qual terá sido alargada no âmbito da renegociação para de 12 em 12 anos, sem obrigatoriedade.

**15 Verifica-se uma divergência entre o valor da poupança líquida apresentada no relatório do OE/2016 e o valor apurado com base na informação divulgada pela UTAP.** No âmbito do OE/2016, a projeção do Governo para as poupanças líquidas alcançadas com a renegociação das 9 concessões rodoviárias, por referência a 2012 e para o período compreendido entre 2013 e o termo das referidas parcerias, é de 722 M€ (em valor atualizado, sem IVA). Este valor difere do montante apurado com base nos dados disponibilizados pela UTAP, de que resulta uma poupança líquida de 1176 M€ (em valor atualizado para 2013 com IVA), não se apresentando elementos que permitam uma comparabilidade. Em todo o caso existem fatores que poderão explicar parte desta diferença. Em primeiro lugar, há que ter em conta que os valores apurados pela UTAP, e que servem de base à Tabela 2 e Tabela 4, consideram valores com IVA, sempre que aplicável (com exceção do valor estimado para as grandes reparações rodoviárias a partir de 2016, uma vez que a I.P., S.A. considerou a aplicação da reversão do sujeito passivo), sendo que o valor de poupanças apresentado pelo Governo em sede do OE/2016 não considera IVA. Contudo, o impacto da contabilização do IVA, ainda que possa ser significativo, não deverá explicar a maior parte desta diferença. Em segundo

lugar, um outro fator que poderá justificar a diferença apurada em termos de encargos líquidos (atualizados) poderá estar relacionado com a revisão em baixa das receitas provenientes de taxas de portagem. Estas receitas são da titularidade do Estado e poderão variar em função do perfil de tráfego efetivo que venha a verificar-se nas concessões rodoviárias renegociadas (com exceção das relativas à concessão Beira Interior cuja titularidade foi transferida para a concessionária no âmbito do processo de renegociação). Com efeito, caso se considere, no âmbito do processo negocial, a revisão em baixa das projeções de proveitos provenientes da cobrança de portagens, é de esperar que a poupança líquida do setor público seja inferior. Em terceiro lugar, há a considerar que as projeções de encargos plurianuais com PPP, apresentadas no âmbito do OE/2016, incluem uma estimativa para as compensações a pagar pelo setor público, nomeadamente a título de reposição de equilíbrio financeiros (REF). Não foi ainda possível à UTAO aferir qual o impacto dos valores acordados a título de REF e se os mesmos foram contabilizados no apuramento das poupanças líquidas obtidas no âmbito das renegociações já concluídas (veja-se ponto de situação de passivos contingentes em anexo). Por fim, refira-se que das renegociações dos contratos de concessão resultou também o alargamento do princípio da neutralidade fiscal relativamente a variações na tributação direta sobre o lucro. Embora este impacto não se encontre quantificado no OE/2016, poderá contudo contribuir para justificar, parcialmente, as diferenças apuradas em termos de poupanças líquidas. Por razões de comparabilidade e maior transparência, considera-se que a análise vertida na *"Nota técnica e principais resultados da renegociação dos contratos de concessão"*, emitida pela UTAP, deveria ser atualizada à luz dos pressupostos e da informação mais recente, disponibilizada no âmbito do OE/2016, esclarecendo as diferenças entre as duas estimativas para o impacto da renegociação das 9 concessões.

#### **POSSIBILIDADE DE PRORROGAÇÃO DO PRAZO DE ALGUNS CONTRATOS**

**16 Outra das alterações relevantes acordada no âmbito da renegociação de alguns dos contratos de concessão é a possibilidade de prorrogação do prazo dos contratos de algumas concessões rodoviárias.** No âmbito do processo de renegociação foi acordado com algumas das concessionárias a possibilidade de os novos contratos serem prorrogados nos seguintes cenários:

- **Prorrogação até 3 anos:** esta prorrogação é eventual e encontra-se condicionada até à verificação de certos requisitos previstos no contrato, sendo aplicável quando *"o valor do mecanismo de partilha de upsides de receita de portagem, conjuntamente com a parcela de benefícios financeiros decorrentes de refinanciamentos que seja atribuída à concessionária, não lhe permita recuperar, até ao final do prazo da concessão, em termos acumulados e em valor atualizado líquido, um montante correspondente a 20% do valor atualizado da redução de encargos de que o concedente beneficiou em resultado da renegociação, acrescido dos benefícios que lhe sejam eventualmente atribuídos por força da partilha da redução dos custos com grandes reparações de pavimento"*.

Encontram-se abrangidos por esta cláusula os contratos relativos às seguintes concessões: Costa de Prata, Grande Porto, Beira Litoral/Beira Alta, Norte, Grande Lisboa.

- **Prorrogação por 3 anos:** de acordo com a informação disponibilizada pela UTAP, "esta prorrogação visa permitir a amortização e remuneração necessárias em função da concretização dos termos agora acordados", pese embora não apresente um encargo direto para o setor público e sem qualquer direito da concessionária decorrente da não verificação do tráfego estimado.

Encontra-se abrangido por esta cláusula o contrato de concessão da Beira Interior.

**17 De acordo com a UTAP, o período de prorrogação dos contratos não implicará pagamentos por parte do setor público, pese embora seja de considerar o custo de oportunidade para o Estado que se lhe encontra associado, o qual ainda não se encontra estimado.** De acordo com a informação obtida junto da UTAP, em ambos os cenários de prorrogação dos contratos, não haverá lugar a quaisquer pagamentos por parte do concedente no decurso do período adicional de vigência do contrato. Neste período, a remuneração da concessionária baseia-se exclusivamente nas receitas provenientes da cobrança de taxas de portagem, que nessa data já seriam da titularidade do Estado. A este respeito, a UTAO procurou obter, junto da UTAP, uma quantificação do valor previsto para o custo de oportunidade, a suportar pelo Setor Público, que se traduz em perdas de receita de portagem, nos cenários de prorrogação dos contratos. Na sua resposta, a UTAP informou que já havia encetado contactos com a Infraestruturas de Portugal, S.A. no sentido de obter informação relacionada com as previsões desta empresa para ambos os cenários de prorrogação dos contratos de concessão, não tendo ainda obtido a informação necessária para esse efeito.

#### **RENEGOCIAÇÕES AINDA EM CURSO**

**18 O processo de renegociação das 7 subconcessões rodoviárias ainda não se encontra concluído.** Encontram-se em renegociação os contratos de subconcessão rodoviária relativos às 7 subconcessões rodoviárias: Autoestrada Transmontana, Baixo Tejo, Baixo Alentejo, Litoral Oeste, Pinhal Interior, Algarve Litoral e Douro Interior. A última informação disponível relativa ao ponto de situação do processo de renegociação destes contratos foi a apresentada no âmbito do OE/2016, sendo o ponto de situação o seguinte:

- Subconcessões Baixo Alentejo e Algarve Litoral: a conclusão do processo negocial encontra-se pendente da assinatura dos contratos alterados e da apreciação do Tribunal de Contas;
- Subconcessões Baixo Tejo, Litoral Oeste e Pinhal Interior: foi concluído o acordo quanto às condições financeiras, encontrando-se em fase de discussão e consensualização das condições contratuais;
- Subconcessões Transmontana e Douro Interior: não foi alcançado qualquer acordo.

**19 No âmbito do OE/2016, a previsão dos encargos plurianuais com PPP considera uma estimativa para as poupanças a alcançar com a renegociação dos contratos das 7 subconcessões rodoviárias, contudo, apenas foram consensualizadas as alterações contratuais com duas das subconcessionárias, encontrando-se os restantes processos em fases mais iniciais de renegociação, pelo que o risco de cumprimento deste objetivo permanece elevado.** Os diferentes processos de renegociação encontram-se em diferentes estádios podendo ser agrupados da seguinte forma:

- Foram consensualizadas e formalizadas nas respetivas atas das reuniões de renegociação as modificações aos contratos das subconcessionárias Baixo Alentejo e Algarve Litoral. A conclusão do processo negocial encontra-se pendente da assinatura dos contratos de alteração e da sua apreciação pelo Tribunal de Contas;
- Nas subconcessões Pinhal Interior, Litoral Oeste e Baixo Tejo apenas foi alcançado um acordo quanto às condições financeiras. Ainda não foi alcançado acordo quanto ao clausulado das alterações contratuais;
- Não foi ainda alcançado qualquer acordo com os parceiros privados das subconcessões Douro Interior e Autoestrada Transmontana.

As alterações contratuais que venham a ser contratualizadas com os parceiros privados só terão eficácia plena após a aprovação da tutela, das entidades financiadoras e da posterior apreciação do Tribunal de Contas. De acordo com o expresso no relatório que acompanha o OE/2016 o Governo espera que tal venha a ocorrer em 2016.

#### **CONCESSÕES NÃO INCLuíDAS NO PROCESSO DE RENEGOCIAÇÃO**

**20 As concessões cujo modelo de remuneração da concessionária se baseia em portagem real não foram incluídas no processo de renegociação iniciado no final de 2012,** correspondem às seguintes 5 parcerias: Concessão Lusoponte (Travessia do Tejo), Concessão Oeste, Concessão Brisa, Concessão Litoral Centro e Concessão Douro Litoral. Nestes casos, o modelo de remuneração dos parceiros privados baseia-se em receitas de portagens cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores finais, designando-se por isso "concessão com portagem real", não apresentando encargos financeiros correntes para o setor público. No entanto, mesmo nestes casos podem ocorrer fluxos financeiros nos dois sentidos, quer devidos a alterações contratuais entretanto efetuadas, quer devido a pedidos de Reposição de Equilíbrio Financeiro (REF) que possam vir a ocorrer. Com efeito, 4 destas 5 concessões acima referidas mantêm pendentes pedidos de REF cujos valores peticionados ascendem, no seu conjunto, a 3182 M€ (Tabela 7), designadamente:<sup>9</sup>

- Concessão Douro Litoral: 1530,2 M€ (correspondendo a vários pedidos de REF, um dos quais no valor de 1350 M€);

<sup>9</sup> Para maior detalhe sobre as contingências das PPP, nas quais se incluem os pedidos de Reposição de Equilíbrio Financeiro, consultar a Tabela 7 apresentada em anexo. Os valores apresentados nesta tabela dizem respeito à situação verificada em 31 de dezembro de 2014, por não se encontrarem disponíveis dados mais atualizados.

- Concessão Litoral Centro: 1022 M€;<sup>10</sup>
- Concessão Oeste: 530 M€;
- Concessão Lusoponte: 100 M€.

Ainda que os valores de REF peticionados pelas concessionárias tenha um caráter potencial e que o encargo efetivo que o setor público se venha a suportar se possa afastar consideravelmente destes valores, estas situações comportam um risco para o setor público não negligenciável. Por outro lado, a generalidade destes pedidos foi efetuada em 2012 e 2013, não se conhecendo até ao momento o resultado final dos casos, nomeadamente dos que se encontram em Tribunal Arbitral (Ver Caixa 1). A este respeito, o relatório do OE/2016 refere que os encargos plurianuais com as PPP rodoviárias nele previstos incorporam, entre outros elementos, "o valor estimado de compensações a pagar pelo parceiro público no futuro, cujas principais rubricas são relativas à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão Litoral Centro e ao Acordo-Quadro entre o Estado Português e a Lusoponte", não especificando contudo quais os valores subjacentes a esta estimativa.

### Caixa 1 – Resolução contenciosa de diferendos entre as partes através do processo de arbitragem

#### Processo de resolução de diferendos entre as partes.

De um modo geral, os contratos de concessão relativos às PPP contemplam um mecanismo de resolução de diferendos entre as partes. Em alguns casos encontram-se contempladas duas fases, a fase **pré-contenciosa** e a **fase contenciosa**. Noutros casos é apenas contemplada a **fase contenciosa**, por recurso a um **processo de arbitragem**.

A **fase pré-contenciosa**, quando prevista, recorre, por norma a comissões de peritos independentes que emitem parecer sobre as questões que lhe são colocadas. Por regra, caso uma das partes não submeta o diferendo a Tribunal Arbitral, o parecer considera-se aceite por ambas as partes, constituindo uma decisão final. Caso alguma das partes não se conforme com o parecer emitido por uma das comissões de peritos, pode recorrer a um processo de arbitragem.

Em alguns casos a resolução de diferendos prevista no contrato de concessão remete diretamente para o processo de arbitragem (fase-contenciosa).

**Os processos de arbitragem** são um meio alternativo de resolução de litígios que consiste na atribuição, por acordo das

partes, a um terceiro ou terceiros – os árbitros –, do poder de decisão relativamente a um litígio. Os árbitros são independentes e imparciais relativamente às partes e não atuam como seus representantes. A arbitragem, em Portugal, rege-se essencialmente pela Lei n.º 63/2011, de 14 de Dezembro, designada por Lei da Arbitragem Voluntária.

De um modo geral o funcionamento dos tribunais arbitrais previsto nos contratos de concessão apresenta um conjunto de características, nomeadamente:

- i) Por norma o Tribunal Arbitral é composto por três membros. Um nomeado por cada uma das partes e um terceiro escolhido de comum acordo pelos árbitros que as partes designaram. Em alguns casos na falta de designação tempestiva de árbitro é admitido o recurso a entidades externas, como por exemplo o Presidente do Supremo Tribunal Administrativo e a Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa – Associação Comercial de Lisboa, a quem caberá a designação do árbitro em falta;
- ii) O Tribunal Arbitral considera-se constituído na data em que o terceiro árbitro aceitar a nomeação e a comunicar a ambas as partes;
- iii) O Tribunal Arbitral pode ser assistido por peritos técnicos e consultores designados pelo próprio Tribunal Arbitral;
- iv) O Tribunal por regra tem sede em Lisboa, usa a língua portuguesa, julga segundo o direito constituído e das suas decisões não cabe recurso;
- v) Os prazos de decisão acordados em vários contratos são de seis meses, a contar da data da sua constituição; podendo em alguns casos ser prorrogado por um máximo de doze meses;
- vi) Cada decisão do tribunal Arbitral configura uma decisão final do processo de resolução de diferendos, relativamente ao objeto do litígio, dela não cabendo recurso.

Relativamente aos processos em litígio regista-se que muitos deles tiveram início em 2012 e 2013 e envolvendo valores peticionados muito significativos, como sejam os casos de pedidos de reposição de equilíbrio financeiro efetuados pelas concessionárias AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A. (Concessão Douro Litoral) e Brisal – Auto-Estradas do Litoral, S.A. (Concessão Litoral Centro), não se encontrando ainda concluídos, ultrapassando em larga medida os prazos previstos para os respetivos processos de arbitragem.

Fontes: Contratos de concessão, Centro de arbitragem comercial da Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa e legislação citada.

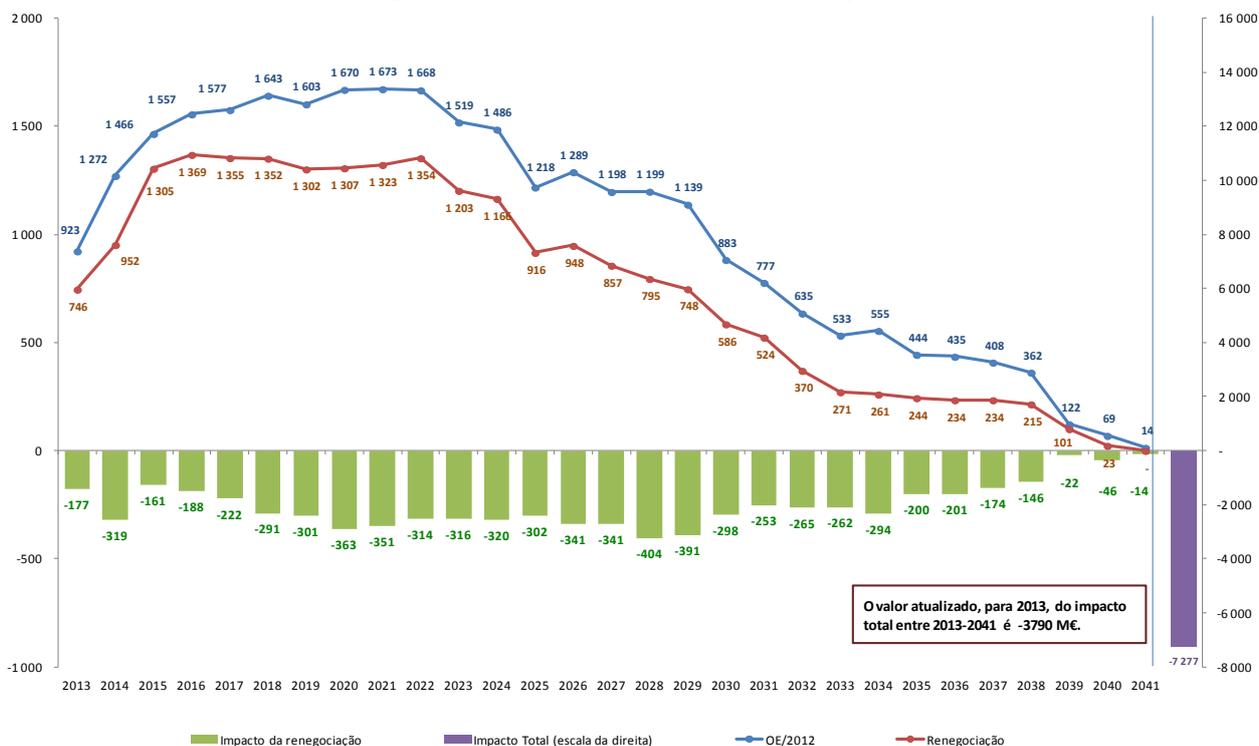
<sup>10</sup> De acordo com a informação mais recente disponibilizada pela UTAP, (Boletim Trimestral PPP – 2.º trimestre de 2015, publicado em 7 de setembro de 2015), foi proferido Acórdão pelo Tribunal Arbitral relativamente ao pedido indemnizatório apresentado pela concessionária BRISAL – Auto-estradas do Litoral, S. A. (Concessão Litoral Centro). Este litígio data de fevereiro de 2012, através do qual a concessionária efetuou um pedido de indemnização no valor de 1022 M€. O Acórdão proferido pelo Tribunal Arbitral, em 15 de abril de 2015, veio a condenar o Estado pela redução de receitas da concessionária, devendo pagar 22,149 M€, relativamente ao período julho/2010 a dezembro/2014, acrescidos de 6,573 M€ a pagar anualmente, em dezembro, até ao final da concessão (2034), perfazendo um valor nominal de aproximadamente 131,5 M€ (cerca de 79,5 M€ em valor atualizado para o presente). O referido Acórdão condenou também o Estado a devolver 0,1096 M€ relativos a pagamentos efetuados pela BRISAL a título de Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias, bem como outras quantias que venham a ser pagas a este título até ao fim da concessão. No que se refere à compensação relativa à taxa SIEV (Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos) o Estado foi condenado na devolução de 0,0104 M€ pelas tarifas já pagas e a devolver as quantias que venham a ser pagas a este título enquanto não houver prestação efetiva do serviço público. Contudo, o Estado considerou existir nulidade parcial da decisão arbitral, na parte que condena o Concedente ao pagamento anual de 6,573 M€ até ao final do contrato de concessão, tendo dado entrada de uma ação nos tribunais administrativos em 12 de junho de 2015, visando a nulidade parcial do referido Acórdão Arbitral.

**Tabela 5 – Impacto plurianual alcançado com a renegociação das 9 PPP rodoviárias: encargos brutos pré-renegociação, poupanças alcançadas e encargos acordados pós-renegociação**  
(em milhões de euros e em percentagem)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	Total (valor nominal)		Total (valor atualizado para 2013)		
	MC																										MC	% do total	MC	% do total	
<b>(1)</b> Encargos brutos previstos com as 9 concessões rodoviárias - Orçamento EP 2012	859	867	881	888	884	927	875	925	933	932	947	959	867	804	702	689	633	376	296	176	58	57	55	55	14	0	15 658	100,0	9 975	100,0	
<b>(2)</b> Redução acordada nos encargos brutos	162	166	110	58	78	115	130	169	155	125	125	148	148	180	155	213	251	109	97	77	13	22	22	36	11	0	2 875	18,4	1 668	16,7	
Concessão 1	56	8	12	13	21	25	28	8	8	4	5	-6	26	25	4	46	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	306	2,0	207	2,1	
Concessão 2	4	1	-3	-4	7	7	8	8	12	11	6	7	6	4	4	4	3	0	6	11	13	22	22	36	11	0	208	1,3	86	0,9	
Concessão 3	14	0	5	4	3	11	8	2	6	4	11	18	21	22	24	24	25	5	0	0	0	0	0	0	0	0	206	1,3	113	1,1	
Concessão 4	8	78	-7	21	-5	3	15	21	23	21	17	25	31	34	12	9	9	10	5	0	0	0	0	0	0	0	328	2,1	213	2,1	
Concessão 5	20	16	31	6	25	35	36	32	34	23	23	33	33	29	40	54	50	52	40	0	0	0	0	0	0	0	612	3,9	347	3,5	
Concessão 6	9	11	4	7	12	12	26	26	24	23	23	15	12	10	16	18	26	43	66	0	0	0	0	0	0	0	409	2,6	214	2,1	
Concessão 7	-1	12	7	3	6	4	7	7	7	7	7	3	1	5	4	5	9	5	3	0	0	0	0	0	0	0	102	0,7	64	0,6	
Concessão 8	-8	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	3	4	12	8	65	11	0	0	0	0	0	0	0	114	0,7	47	0,5	
Concessão 9	61	35	56	5	10	18	3	63	38	32	33	36	12	44	45	46	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	588	3,8	378	3,8	
<b>(3) = (1) - (2)</b> Novos encargos brutos acordados para as 9 concessões do Estado, pós-renegociação	696	701	771	830	806	812	744	756	778	807	822	811	719	624	547	476	383	266	199	99	45	36	33	18	3	0	12 784	81,6	8 306	83,3	
<b>(4)</b> Estimativa de encargos com grandes reparações rodoviárias (pós renegociação), a suportar pelo setor público	0	0	16	12	22	15	37	48	23	14	11	45	24	14	11	44	9	1	5	2	0	0	3	0	0	0	356	2,3	211	2,1	
Concessão 1	0	0	6	4	2	6	10	13	2	6	0	13	2	6	0	13	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	84	0,5	51	0,5	
Concessão 2	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	3	0	0	0	21	0,1	10	0,1	
Concessão 3	0	0	2	1	2	4	2	2	3	4	0	2	3	4	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0,2	20	0,2	
Concessão 4	0	0	4	0	8	0	4	11	8	0	0	9	8	0	0	9	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	64	0,4	38	0,4	
Concessão 5	0	0	3	5	6	0	5	14	6	0	0	14	6	0	0	14	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73	0,5	44	0,4	
Concessão 6	0	0	1	1	0	0	4	3	0	0	2	3	0	0	2	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	21	0,1	12	0,1	
Concessão 7	0	0	0	1	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0,2	16	0,2	
Concessão 8	0	0	0	1	2	2	4	3	2	2	3	3	3	2	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0,2	20	0,2	
Concessão 9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	0,0	
<b>(5)</b> Estimativa receita de portagens da concessão Beira Interior (pós renegociação), cuja titularidade foi transferida para a concessionária	19	20	19	19	20	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	24	0	0	0	0	0	0	495	3,2	282	2,8	
<b>(6) = (2) - (4) - (5)</b> Poupança líquida após renegociações (inclui: redução de encargos brutos, encargos estimados com grandes reparações e cedência da receita de portagens da Beira Interior)	143	146	75	26	36	80	73	99	109	87	89	77	97	137	115	138	211	76	59	51	13	22	19	36	11	0	2 025	12,9	1 176	11,8	
Concessão 1	56	8	6	9	19	19	18	-4	6	-1	5	-19	23	19	4	34	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	223	1,4	156	1,6	
Concessão 2	4	1	-3	-4	7	7	4	8	12	11	2	7	6	4	-1	4	3	0	2	11	13	22	19	36	11	0	187	1,2	76	0,8	
Concessão 3	14	0	4	4	0	7	5	0	3	0	11	16	18	18	24	22	25	4	0	0	0	0	0	0	0	0	174	1,1	94	0,9	
Concessão 4	8	78	-11	21	-13	3	11	9	15	21	17	16	23	34	12	0	6	10	5	0	0	0	0	0	0	0	265	1,7	175	1,8	
Concessão 5	20	16	28	1	19	35	31	18	28	23	23	19	27	29	40	40	48	52	40	0	0	0	0	0	0	0	539	3,4	303	3,0	
Concessão 6	9	11	3	6	12	12	22	23	26	24	22	20	15	12	8	13	18	26	43	64	0	0	0	0	0	0	388	2,5	202	2,0	
Concessão 7	-1	12	7	3	4	1	4	5	5	4	5	2	-1	3	2	4	8	5	3	0	0	0	0	0	0	0	75	0,5	47	0,5	
Concessão 8	-8	4	4	-1	-2	-2	-4	-2	-2	-3	5	0	2	9	6	65	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80	0,5	27	0,3	
Concessão 9	42	15	37	-14	-10	-2	-18	41	15	8	8	10	-15	16	16	16	19	-32	-33	-24	0	0	0	0	0	0	94	0,6	96	1,0	
<b>(7) = (1) - (6)</b> Novos encargos estimados para as 9 concessões do Estado, pós-renegociação, considerando as estimativas para grandes reparações e para a perda de receita de portagens da Beira Interior	715	721	806	862	848	847	802	826	824	845	859	883	770	667	587	551	423	300	237	125	45	36	36	18	3	0	13 634	87,1	8 799	88,2	
Novos encargos estimados para as 9 concessões do Estado, pós-renegociação, considerando as estimativas para grandes reparações e para a perda de receita de portagens da Beira Interior*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13 692	87,4	-	-

Fonte: Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP) e cálculos da UTAO. | Notas: Valores nominais com IVA, com exceção do valor estimado para as grandes reparações rodoviárias a partir de 2016, uma vez que a I.P., S.A. considerou a aplicação da reversão do sujeito passivo; este princípio não foi aplicado em 2015. | \* Considerando o valor das grandes reparações com IVA (414 M€ em valor nominal). | Para efeitos de apuramento do valor atualizado foi utilizada uma taxa de desconto calculada com base no definido pelo Despacho n.º 13 208/2003 da Ministra de Estado e das Finanças, publicado no Diário da República, II Série, n.º 154 de 7 de julho de 2003. De acordo com este despacho, foi tida em conta uma taxa de variação real de 4% e uma taxa de variação dos preços de 2%. Assim, o efeito conjugado destes dois efeitos representa uma taxa de variação nominal dos preços de 6,08% ao ano, sendo esta a taxa de desconto considerar. | Por razões de confidencialidade não são divulgados, nominalmente, os resultados alcançados com a renegociação de cada uma das 9 concessões rodoviárias.

**Gráfico 5 – Impacto das renegociações das PPP rodoviárias ao nível dos encargos brutos (em milhões de euros)**



Fonte: Ministério das Finanças (Programa de Estabilidade 2015-2019 com base nas Estradas de Portugal) e cálculos da UTAO.

**Tabela 6 – Impacto das renegociações das PPP rodoviárias ao nível dos encargos brutos (em milhões de euros)**

Ano	Encargos brutos OE/2012	Encargos brutos após Renegociação	Impacto da renegociação	
			Impacto anual (valor nominal)	Impacto anual (valor atualizado para 2013)
2013	923	746	-177	-177
2014	1272	952	-319	-301
2015	1466	1305	-161	-143
2016	1557	1369	-188	-157
2017	1577	1355	-222	-175
2018	1643	1352	-291	-217
2019	1603	1302	-301	-211
2020	1670	1307	-363	-240
2021	1673	1323	-351	-219
2022	1668	1354	-314	-185
2023	1519	1203	-316	-175
2024	1486	1166	-320	-167
2025	1218	916	-302	-149
2026	1289	948	-341	-158
2027	1198	857	-341	-149
2028	1199	795	-404	-167
2029	1139	748	-391	-152
2030	883	586	-298	-109
2031	777	524	-253	-88
2032	635	370	-265	-86
2033	533	271	-262	-80
2034	555	261	-294	-85
2035	444	244	-200	-55
2036	435	234	-201	-52
2037	408	234	-174	-42
2038	362	215	-146	-33
2039	122	101	-22	-5
2040	69	23	-46	-9
2041	14	-	-14	-3
<b>Total 2013-2041</b>	<b>29 338</b>	<b>22 061</b>	<b>-7 277</b>	<b>-3 790</b>

Fonte: Ministério das Finanças (Programa de Estabilidade 2015-2019 com base na informação da Estradas de Portugal) e cálculos da UTAO. | Notas: Para efeitos de apuramento do valor atualizado foi utilizada uma taxa de desconto calculada com base no definido pelo Despacho n.º 13 208/2003 da Ministra de Estado e das Finanças, publicado no Diário da República, II Série, n.º 154 de 7 de julho de 2003. De acordo com este despacho, foi tida em conta uma taxa de variação real de 4% e uma taxa de variação dos preços de 2%. Assim, o efeito conjugado destes dois efeitos representa uma taxa de variação nominal dos preços de 6,08% ao ano, sendo esta a taxa de desconto considerável.

**Tabela 7 – Contingências das PPP em 31 de dezembro de 2014<sup>11</sup>**  
(em milhões de euros)

Setor / PPP	Ano	Tipo de pedido	Evento gerador do pedido	Valor do pedido M€	Ponto de situação
<b>Concessões Rodoviárias</b>				<b>3 257</b>	
Concessão Lusoponte (LUSOPONTE)	2012	Pré-contencioso	Alterações às taxas de IRC (2010 e 2012).	100	anunciado; aguarda-se a fase pré-contenciosa.
Concessão Douro Litoral (AEDL)	2013	Reposição do equilíbrio financeiro	TRIR (Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias), SIEV-Sistema Identificação Electrónica de Veículos, S.A. e suspensão da subconcessão AE do Centro.	1 350	A base instrutória foi fixada e os meios de prova, incluindo prova pericial, foram apresentadas e fixadas em 15 de julho de 2014.
Concessão Litoral Centro (BRISAL)	2012	Reposição do equilíbrio financeiro	Atraso na entrada em funcionamento da AE Costa de Prata e introdução de portagens nessa concessão.	1 022	Aguarda-se clarificação da situação.
Concessão Oeste (AEA)	2013	Reposição do equilíbrio financeiro	Portagens na concessão Costa de Prata (Portagens na A29 e A25).	530	Foi decidida a matéria de facto e apresentadas as alegações e contraalegações de direito.
Concessão Interior Norte	2012	Recurso ao Supremo Tribunal Administrativo	Concorrente contestou a adjudicação ao consórcio vencedor.	74,7	Em fase de recurso.
Concessão Douro Litoral (AEDL)	2013	Reposição do equilíbrio financeiro	Custos acrescidos na fase de construção.	32,5	O Tribunal Arbitral foi constituído no final de Março de 2014; a ata de instalação foi assinada no final de Agosto de 2014.
Concessão Douro Litoral (AEDL)	2013	Reposição do equilíbrio financeiro	Eventos ligados à fase de construção.	23,5	O Tribunal Arbitral foi constituído no final de Março de 2014; a ata de instalação foi assinada no final de Agosto de 2014.
Concessão Douro Litoral (AEDL)	2012	Reposição do equilíbrio financeiro	Rejeição liminar de traçado alternativo para a A32.	124,2	Rejeitado; participação à Autoridade da Concorrência; aguarda-se o processo de arbitragem.
Concessão Túnel do Marão (AEM)	2012	Ressarcimento	Resolução por incumprimento do Concedente.	-	O Estado recorreu para o Tribunal Central Administrativo Sul da decisão do Tribunal Arbitral, através da qual este se declarou competente para decidir sobre a legalidade do despacho de rescisão do Contrato de Concessão. Nesse processo, a Infraestruturas de Portugal e a AEM já apresentaram as suas contestações. Uma vez que não há prova testemunhal, as partes deverão em breve ser notificadas para apresentarem as suas alegações ou ser proferido despacho saneador de sentença. O Tribunal Arbitral decidiu entretanto prosseguir o processo arbitral e não o suspender na pendência da decisão desse recurso/rescisão do Contrato de Concessão. Esse processo encontra-se em fase de contestação pela AEM.
<b>Subconcessões Rodoviárias</b>				<b>342</b>	
Subconcessão Transmontana (AE XXI)	2011	Reposição do equilíbrio financeiro	Atrasos na obtenção de visto.	52,2	A subconcessionária renunciou ao pedido, por acordo. Aguarda-se a formalização dessa renúncia.
Subconcessão Baixo Tejo (AEBT)	2012	Reposição do equilíbrio financeiro	Alterações legislativas específicas: Decreto-Lei n.º 112/2009 de 18 de maio; Portaria n.º 314-B/2010 de 14 de junho; Decreto-Lei n.º 111/2009 de 18 de maio.	155	O Tribunal indeferiu exceções invocadas pela Infraestruturas de Portugal. A Infraestruturas de Portugal deduziu oposição. Aguarda-se a decisão do Tribunal sobre a oposição.
Subconcessão Litoral Oeste (AELO)	2012	Reposição do equilíbrio financeiro	Alterações legislativas específicas: Decreto-Lei n.º 112/2009 de 18 de maio; Portaria n.º 314-B/2010 de 14 de junho; Decreto-Lei n.º 111/2009 de 18 de maio.	85	O Tribunal indeferiu exceções invocadas pela Infraestruturas de Portugal. Aguarda-se a seleção da matéria de facto.
Subconcessão Litoral Oeste (AELO)	2013	Impugnação de multa	A Infraestruturas de Portugal propôs a aplicação da multa contratual.	0,06	Encontra-se em curso a Ação de impugnação de multa.
Subconcessão Pinhal Interior (ASCENDI PI)	2013	Reposição do equilíbrio financeiro	Alterações legislativas específicas: Lei n.º 46/2010 de 7 de setembro; Lei n.º 55-A/2010 de 31 de dezembro; Lei n.º 64-B/2011 de 31 de dezembro.	43	Foi efetuada a análise. Aguarda decisão da Infraestruturas de Portugal/Comissão de Negociação.
Subconcessão Pinhal Interior (ASCENDI PI)	2013	Reposição do equilíbrio financeiro	Vestígios arqueológicos - alterações na fase de construção.	7	Valor acordado junto da Subconcessionária.

<sup>11</sup> A informação mais atualizada sobre as contingências das PPP do setor rodoviário respeita a 31 de dezembro de 2014.

Setor / PPP	Ano	Tipo de pedido	Evento gerador do pedido	Valor pedido M€	Ponto de situação
<b>Contratos de Prestação de Serviços (associados a PPP)</b>				<b>1,3</b>	
Concessão Costa de Prata e Concessão Grande Porto (ASCENDI O&M)	2012	Reposição do equilíbrio financeiro	Alteração legislativa específica: Lei n.º 55-A/2010 de 31 de dezembro.	0,50	Pedido rejeitado.
Concessão Costa de Prata e Concessão Grande Porto (ASCENDI O&M)	2012	Reposição do equilíbrio financeiro	Alterações legais resultantes da não aprovação do DEM obrigatório.	0,47	Dos 5 pontos apresentados, 4 foram rejeitados e um referente à funcionalidade de suporte ao Regime de Discriminação para veículos de mercadorias: Portaria n.º 41/2012, de 10 de fevereiro (alteração legislativa de caráter específico), foi reconhecido e pago, salvo quanto à margem de 10% requerida pela operadora.
Concessão Norte Litoral	2013	Reposição do equilíbrio financeiro	Alterações legislativas específicas: Portaria n.º 135-A/2011 de 4 de abril; Portaria n.º 41/2012 de 10 de fevereiro; Despachos SEOPTC de 28 de dezembro de 2012, 29 de janeiro de 2013 e 12 de fevereiro de 2013	0,30	O pedido foi rejeitado.
Concessão Norte Litoral	-	Reposição do equilíbrio financeiro	Alteração legislativa de caráter específico: Alteração da Lei n.º 25/2006 de 30 de Junho, decorrente da Lei que aprovou o OE/2011, Lei n.º 55-A/2010, de 31 de dezembro.	-	A Infraestruturas de Portugal aceitou a elegibilidade das despesas apresentadas, que serão ou não aprovadas caso a caso. Custos incorridos têm sido submetidos regularmente e liquidados após validação e confronto com as condicionantes subjacentes à aprovação em Conselho de Administração da Infraestruturas de Portugal.
Concessão Norte Litoral	-	Reposição do equilíbrio financeiro	Alteração legislativa de caráter específico: Alteração da Lei n.º 25/2006 de 30 de Junho, materializadas aquando da aprovação da Lei n.º 64-B/2011, de 30 de outubro.	-	Aceite a elegibilidade das despesas apresentadas, que serão ou não aprovadas caso a caso. Custos incorridos têm sido submetidos regularmente e liquidados após validação e confronto com as condicionantes subjacentes à aprovação em Conselho de Administração da Infraestruturas de Portugal.
<b>Total peticionado PPP do setor rodoviário</b>				<b>3 600</b>	

Fontes: UTAP, Infraestruturas de Portugal, S.A. e IMIT.

Tabela 8 – Breve caracterização das Parcerias Público-Privadas

Sector Rodoviário/Concessões	Ano	Prazo (anos)	Investimento total M€ <sup>(1)</sup>	Dimensão (Km)	Caracterização	Concessionário
Concessão Travessia do Tejo	1995	30	857	17	<b>Concessão com portagem real:</b> mantém o sistema de remuneração baseado nas receitas com portagens, cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores; não apresenta encargos financeiros (correntes) para o setor público. Nota: podem ocorrer fluxos financeiros nos dois sentidos de acordo com as alterações cobraturais entretanto efetuadas. Inclui a Ponte 25 de Abril e a Ponte Vasco da Gama.	Lusoponte Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.
Concessão Norte	1999	36	979	175	<b>Concessão de portagem real convertida em regime de disponibilidade:</b> com a alteração das bases do contrato de concessão em 2010 a concessionária passou a ser remunerada pelo regime de disponibilidade, sendo as receitas de portagens pertença da Estradas de Portugal. Inclui lanços relativos a: i) A7/IC5 Póvoa do Varzim Famalicão; ii) A7/IC5 Guimarães/Fafe; iii) A7/IC5/IC25 Fafe/IP3 (Vila Pouca de Aguiar); iv) A11/IC14 Esposende/Barcelos/Braga; v) A11/IP9 Braga/Guimarães/IP4/A4; vi) Variante EN 207 (nó do IP9)/Felgueiras (EN 101); vii) A11/IC14 IC1 (Apúlia)/EN 205.	Ascendi Norte - Auto Estradas do Norte, S.A.
Concessão Oeste	1999	30	573	170	<b>Concessão com portagem real:</b> mantém o sistema de remuneração baseado nas receitas com portagens, cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores; não apresenta encargos financeiros (correntes) para o setor público. Inclui os seguintes lanços: i) A8/IC1/IC9 Caldas da Rainha - Marinha Grande Leiria; ii) A15/IP6 - EN 115 Rio Maior-Santarém; iii) A8/IC1 Loures - Malveira; iv) A8/IC1 Malveira - Torres Vedras Sul; v) A8/IC1 Torres Vedras Norte - Bombarral.	Auto-Estradas do Atlantico - Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.
Concessão Brisa	2000	35	2703	1099	<b>Concessão com portagem real:</b> mantém o sistema de remuneração baseado nas receitas com portagens, cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores; não apresenta encargos financeiros (correntes) para o setor público. De acordo com informação disponibilizada online pela Brisa, a Concessão Brisa é composta por uma rede de 11 auto-estradas, num total de 1099 quilómetros em operação: A1 – Auto-Estrada do Norte: (296 km); A2 – Auto-estrada do Sul: (240 Km); A3 – Auto-estrada Porto/Valença: (105 Km); A4 – Auto-estrada Porto/Amarante: (53 Km); A5 – Auto-estrada da Costa do Estoril: (25 Km); A6 – Auto-estrada Marateca/Caia (eixo Lisboa-Madrid); A9 - CREL/Circular Regional Exterior de Lisboa: (35 km); A10 – Auto-estrada Bucelas/Carregado/IC13: (12 km); A12 – Auto-estrada Setúbal/Montijo: (24 Km); A13 – Auto-estrada Almeirim/Marateca: (91 Km); A14 – Auto-estrada Figueira da Foz/Coimbra: (40 Km).	Brisa – Auto-estradas de Portugal, S.A.
Concessão Litoral Centro	2004	30	586	92	<b>Concessão com portagem real:</b> mantém o sistema de remuneração baseado nas receitas com portagens, cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores; não apresenta encargos financeiros (correntes) para o setor público. O contrato de concessão abrange os seguintes lanços: i) IC1 - Marinha Grande (A8-IC1) - Lourçal (IC8); ii) IC1 - Lourçal (IC8) - Figueira da Foz (A14-IP3); iii) IC1 - Figueira da Foz (A14-IP3) - Quaióis; iv) IC1 - Quaióis - Mira; v) IC8 - Lourçal - nó de Pombal (A1-IP1), a transferir para o concedente.	Brisal – Auto-estradas do Litoral, S.A.
Concessão Beira Interior	1999	30	624	174	<b>Ex-Scut do tipo II:</b> os contratos de concessão não foram ainda formalmente alterados para o regime de retribuição baseado na disponibilidade. Contudo, tendo em conta o impacto da introdução das portagens reais nestas vias, as concessionárias encontram-se a receber uma remuneração por conta, de carácter transitório, que deverá vigorar até à entrada em vigor do contrato de concessão e do contrato de prestação de serviços alterados. Esta parceria liga Abrantes à Guarda em 178 km de auto-estrada e através de uma rede viária de 28 nós, 8 galerias de túneis, 24 viadutos, 144 novas passagens e 5 Áreas de Serviço. O contrato de concessão abrange os seguintes lanços: i) IP2 Alcaria - Teixoso - Guarda; ii) IP6 Mouriscas - Gardete; iii) IP2 Gardete - Castelo Branco; iv) IP2 Túnel da Gardunha; v) IP2 Castelo Branco - Soalheira; vi) IP6 Abrantes - Mouriscas; vii) EN18 entre Alcaria - Teixoso (até entrada em serviço de lanço alternativo); viii) IP2 Soalheira - Alcaria.	Scutvias, Auto-Estradas da Beira Interior S.A.
Concessão Costa de Prata	2000	30	400	110	<b>Ex-Scut do tipo I:</b> as bases do seu contrato de concessão foram alteradas em 2010, tendo a sua remuneração passado a ser baseada no regime de disponibilidade das vias (por oposição ao regime anterior de retribuição dependente do nível de tráfego). Concessão Costa de Prata integra 110 km de auto-estrada, no litoral, entre as regiões Norte e Centro do país. Os principais lanços são os seguintes: A44: Coimbrões – ER.1-18 (3,8 km); A29: ER.1-18 – P1 (Miramar) (7,5 km); A29: Miramar - Maceda (16,2 km); A29: Maceda - Estarreja (18,4 km); A29: Estarreja - Angeja (15,8 km); A25: Barra – Nó com A1 (22,8 km); A17: Aveiro-Mira (25,1 km).	Ascendi Costa de Prata - Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.
Concessão Algarve	2000	30	253	127	<b>Ex-Scut do tipo II:</b> os contratos de concessão não foram ainda formalmente alterados para o regime de retribuição baseado na disponibilidade. Contudo, tendo em conta o impacto da introdução das portagens reais nestas vias, as concessionárias encontram-se a receber uma remuneração por conta, de carácter transitório, que deverá vigorar até à entrada em vigor do contrato de concessão e do contrato de prestação de serviços alterados. O Contrato de concessão abrange a A22 Via do Infante de Sagres.	EUROSCUT - Soc. Concessionária da SCUT do Algarve, S.A.
Concessão Interior Norte	2000	30	692	155	<b>Ex-Scut do tipo II:</b> os contratos de concessão não foram ainda formalmente alterados para o regime de retribuição baseado na disponibilidade. Contudo, tendo em conta o impacto da introdução das portagens reais nestas vias, as concessionárias encontram-se a receber uma remuneração por conta, de carácter transitório, que deverá vigorar até à entrada em vigor do contrato de concessão e do contrato de prestação de serviços alterados. Auto-Estrada do Interior Norte, A24, liga Trás-os-Montes à Beira Interior. O Contrato de concessão abrange os seguintes lanços: i) IP3 Nó do IP5 - Castro D'Aire Sul; ii) IP3 Castro D'Aire Sul - Castro D'Aire Norte; iii) IP3 Castro D'Aire Norte - Reconcos; iv) IP3 Reconcos - Régua; v) IP3 Régua - Vila Real; vi) IP3 Vila Real - Vila Pouca de Aguiar; vii) IP3 Vila Pouca de Aguiar - Chaves (fronteira).	NORSCUT - Concessionária de Auto-Estradas, S.A.
Concessão Beira Litoral/Beira Alta	2001	30	799	173	<b>Ex-Scut do tipo I:</b> as bases do seu contrato de concessão foram alteradas em 2010, tendo a sua remuneração passado a ser baseada no regime de disponibilidade das vias (por oposição ao regime anterior de retribuição dependente do nível de tráfego). Esta concessão permite o acesso das cidades da Guarda e Viseu ao litoral, constituindo uma ligação da zona Centro a Espanha e ao resto da Europa, através da fronteira de Vilar Formoso. Os seus principais lanços são: i) A25: Albergaria (IP1) – IC2 (4,7 km); ii) A25: IC2 - Viseu (59,3 km); iii) A25: Viseu – Mangualde (16,9 km); iv) A25: Mangualde – Guarda (55,8 km); iv) A25: Guarda – Vilar Formoso (35,8 km).	Ascendi Beiras Litoral e Alta - Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.
Concessão Norte Litoral	2001	30	334	120	<b>Ex-Scut do tipo I:</b> as bases do seu contrato de concessão foram alteradas em 2010, tendo a sua remuneração passado a ser baseada no regime de disponibilidade das vias (por oposição ao regime anterior de retribuição dependente do nível de tráfego). O contrato de concessão abrange os seguintes lanços: i) IP9 Nogueira - Estorãos; ii) IP9 Estorãos - Ponte de Lima (IP1/A3); iii) IC1 Viana do Castelo (IP9) - Caminha. iv) IP9 Viana do Castelo (IC1) - Nogueira; v) IC1 Porto - Viana do Castelo (IP9).	Sociedade Concessionária da SCUT do Norte Litoral, S.A.
Concessão Grande Porto	2002	30	551	56	<b>Ex-Scut do tipo I:</b> as bases do seu contrato de concessão foram alteradas em 2010, tendo a sua remuneração passado a ser baseada no regime de disponibilidade das vias (por oposição ao regime anterior de retribuição dependente do nível de tráfego). Este eixo rodoviário de auto-estradas liga a área metropolitana do Porto e os municípios que se situam a Norte (Valongo, Paredes, Penafiel, Paços de Ferreira, Lousada e Felgueiras). Permite aceder à fronteira com Espanha através da ligação directa a Lousada (A11), que permite o acesso à A7 e posteriormente A24), e, aceder directamente ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro e Porto de Leixões, a partir da A4 e VRI, sem necessidade de efectuar passagem pelo Porto. Os principais lanços são os seguintes: i) VRI: Nó Aeroporto/IP4 (2,9 km); ii) A4: Aguas Santas/Sendim (IP4) (9 km); iii) A41: Freixieiro/Alfena (14,6 km); iv) A41: Alfena/Ermda (8,6 km); v) A42: Ermda/Paços de Ferreira (6,5 km); vi) A42: Paços de Ferreira/Lousada (13,9 km).	Ascendi Grande Porto - Auto-Estradas do Grande Porto, S.A.

Concessão Grande Lisboa	2007	30	233	23	<b>Concessão de portagem real convertida em regime de disponibilidade:</b> com a alteração das bases do contrato de concessão em 2010 a concessionária passou a ser remunerada pelo regime de disponibilidade, sendo as receitas de portagens pertença da Estradas de Portugal. A Concessão integra a construção de 23 km de nova auto-estrada, sob a designação de A16/IC16 e A16/IC30, criando uma nova circular exterior na área metropolitana de Lisboa; A16: Cascais - Belas.	Ascendi Grande Lisboa - Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.
Concessão Douro Litoral	2007	27	781	129	<b>Concessão com portagem real:</b> mantém o sistema de remuneração baseado nas receitas com portagens, cobradas diretamente pelas concessionárias aos utilizadores; não apresenta encargos financeiros (correntes) para o setor público. A Concessão AEDL, Auto-estradas do Douro Litoral, para um período de concessão de 27 anos, inclui três auto-estradas: a A43, a A41 e a A32. O contrato de concessão abrange os seguintes lanços: i) A32/IC2 - São João da Madeira (ER327)/Carvalhos (IP1); ii) A41/IC24 - Picoto (IC2)/Nó da Ermida (IC25); iii) A43/IC29 - Gondomar/Aguiar de Sousa (IC24); iv) EN14 - Ameal (IC23)/Leça do Balio (IP4); v) A1/IC1 - Coimbrões (IC23)/Ponte da Arrábida (Norte); vi) A1/IC2 - Nó de Santo Ovídio (IC2)/Coimbrões (IC1); vii) A20/IP1 - Carvalhos (IC2)/Nó da VCI (IC23); viii) A20/IC3 - Nó de Francos (IC1)/Nó da VCI (IP1); ix) A28/IC1 - Ponte da Arrábida (Norte)/Sendim (IP4); x) A41/IC24 - Espinho (IC1)/Picoto (IC2); xi) A43/IC29 - Ponte do Freixo Norte (IP1)/Gondomar; xii) A44/IC23 - Coimbrões (IC2)/Ponte do Freixo Sul (IP1).	AEDL - Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.
Concessão Túnel do Marão	2008	30	458	29	A concessão teve por objeto a concessão, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação, com cobrança de portagens aos utentes, do seguinte lanço de auto-estrada: A4/IP4 - Amarante - Vila Real.  Nota: o contrato da Concessão do Túnel do Marão foi rescindido pelo Estado durante o segundo trimestre de 2013, tendo revertido os troços da rede incluídos no contrato para a empresa Estradas de Portugal.	Auto-Estrada do Marão, S.A.

Setor Rodoviário/Subconcessões	Ano	Prazo (anos)	Investimento total M€	Dimensão (Km)	Caracterização	Concessionário
<b>Subconcessões atribuídas diretamente pela Estradas de Portugal:</b> o modelo de remuneração inclui: i) pagamento por disponibilidade; ii) pagamento por serviço (com base no nível de tráfego efetivo); iii) pagamentos contingentes, iv) deduções por falhas de disponibilidade e nível de desempenho, bem como penalidades por externalidades ambientais e de sinistralidade. O produto da cobrança de portagens constitui receita das Estradas de Portugal.						
Subconcessão Transmontana	2008	30	609	190	Liga os distritos de Vila Real e Bragança através da A4/IP4 (eixo rodoviário transeuropeu E82), entre Vila Real e a fronteira de Quintanilha.	Auto-Estradas XXI-Subconcessionária Transmontana S.A.
Subconcessão Douro Interior	2008	30	697	241	Liga os distritos de Vila Real, Bragança e Guarda através das seguintes vias: i) IP2 (eixo rodoviário transeuropeu E802), entre Macedo de Cavaleiro e Celorico da Beira; ii) IC5, entre Murça e Miranda do Douro (Duas Igrejas).	Ascendi Douro - Estradas do Douro Interior, S.A.
Subconcessão Baixo Alentejo	2009	30	173	40	Liga os distritos de Setúbal e Beja através das seguintes vias: i) A26/IP8, autoestrada parcialmente executada entre a zona portuária/industrial de Sines a Beja; ii) IP2 (eixo rodoviário transeuropeu E802), requalificação do itinerário entre Évora e Castro Verde; iii) IC1, conservação e beneficiação, entre Marateca e Grândola; iv) ER261-5, autoestrada entre Sines e Santo André; v) IC33, conservação, entre Santiago do Cacém e Grândola.	SPER - Sociedade Portuguesa de Exploração Rodoviária, S.A.
Subconcessão Baixo Tejo	2009	30	243	60	Situa-se no distrito de Setúbal e abrange, principalmente a A33/IC32, entre Casas Velhas e Barreiro, na continuidade do IC32 entre Alcochete e Barreiro, interligando o IC20 (Via rápida da Costa de Caparica), o IC21 (Via rápida do Barreiro) e a A2/IP7.	AEBT Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.
Subconcessão Algarve Litoral	2009	30	47	-	Situa-se no distrito de Faro e abrange a requalificação da EN/ER125, com construção de variantes em Lagos, Almaniç e Faro.	Rotas do Algarve Litoral, S.A.
Subconcessão Litoral Oeste	2009	30	444	110	Situa-se no distrito de Leiria e abrange: i) IC9, entre a Nazaré e Tomar, permitindo a ligação à A13/IC3; ii) IC36, a sul de Leiria, permite ligação da A8/IC1 à A1/IP1; iii) IC2 - Variante da Batalha; iv) Circular Oriental de Leiria; v) Via de Penetração de Leiria; vi) EN242 - Variante da Nazaré.	AELO - Auto-Estrada do Litoral Oeste, S.A.
Subconcessão Pinhal Interior	2010	30	741	489	Liga os distritos de Leiria, Coimbra, Castelo Branco e Santarém. Abrange uma vasta extensão de estradas e autoestradas na zona centro do país, destacando-se: i) A13/IC3, entre a A23 e o IP3/IC2, em Coimbra; ii) A13-1/EN342, entre Condeixa e Almalaguês.	Ascendi Pinhal Interior - Auto-Estradas do Pinhal Interior, S.A.

Fonte: UTAP, Estradas de Portugal, S.A., Contratos de Concessão e informação disponibilizada online pelas respetivas concessionárias. | Notas: 1) Valor acumulado do investimento realizado pelo parceiro privado até final de 2013. Inclui os valores de investimento em construção (não considera a capitalização de encargos financeiros), em expropriação e em grandes reparações.