

De acordo com a informação disponibilizada pela Infraestruturas de Portugal, S.A. no seu Relatório e Contas 2015, a execução financeira das PPP em 2015 registou uma redução homóloga dos encargos brutos suportados pelo setor público próxima da previsão constante no OE/2015, não sendo possível concluir pelo desempenho ao nível dos encargos liquidados, uma vez que não foram apresentadas as receitas com portagens por concessões e subconcessões rodoviárias. Salienta-se a redução das contingências relativas a pedidos de reposição de equilíbrio financeiro, a qual decorreu de decisões dos tribunais arbitrais ocorridas em 2015 favoráveis aos parceiros privados. Todavia, os montantes efetivamente atribuídos a título de reposição de equilíbrio financeiro foram inferiores ao inicialmente peticionados.

Na presente nota técnica procede-se à análise dos dados relativos à execução orçamental em 2015 relativos às PPP do setor rodoviário, divulgados pela Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.) em 29 de abril de 2016. O último boletim trimestral de acompanhamento das Parcerias Público-Privadas (PPP) divulgado pela Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP) diz respeito ao primeiro semestre de 2015, tendo sido divulgado em 7 de setembro de 2015. Até à presente data não foram ainda publicados os boletins trimestrais das PPP relativos ao terceiro e ao quarto trimestres de 2015 e primeiro trimestre de 2016, razão pela qual a UTAO considerou pertinente elaborar a presente nota com base na informação disponibilizada pela Infraestruturas de Portugal, pese embora se disponha apenas de informação parcial sobre a execução financeira das PPP. Foi também considerada informação avulsa sobre PPP divulgada recentemente pelo Ministério das Finanças em diversos documentos: o Orçamento do Estado para 2016 (OE/2016) e o Programa de Estabilidade 2016-20 (PE/2016-20).

Transparência e publicitação de informação relativa a PPP

1 Encontra-se prevista a elaboração e a publicitação obrigatória de informação económico-financeira relativa às parcerias, numa base trimestral, contudo, os últimos dados disponíveis até à data são relativos ao segundo trimestre de 2015. No âmbito do conjunto de competências que se encontram atribuídas à UTAP, esta unidade técnica tem vindo a publicar os boletins trimestrais sobre as PPP e concessões, numa base trimestral, bem como um conjunto de notas técnicas sobre aspetos particulares relacionados com as mesmas. A UTAP tem também elaborado regularmente um relatório anual sobre a execução económico-financeira das PPP. A elaboração e a divulgação desta informação encontra-se enquadrada pelo definido no Decreto-Lei n.º 111/2012 de 23 de maio, com destaque para os Capítulos V, VII e VIII. Assim, entre outras atividades, incumbe à UTAP a elaboração de relatórios *“sobre a situação dos encargos estimados e assumidos pelo setor público, complementado pelos elementos que julgue relevantes relacionados com os contratos e processos de execução”*, os quais são elaborados trimestralmente *“até ao dia 20 do mês subsequente a cada trimestre”*.¹ Estes relatórios trimestrais *“são obrigatoriamente publicitados (...) depois de aprovados pelo membro do Governo responsável pela área das finanças”*.² Até à presente

data, o último relatório trimestral relativo ao acompanhamento económico-financeiro das parcerias, foi publicado pela UTAP em 7 de setembro de 2015, tendo por referência o segundo trimestre de 2015. Regista-se assim um hiato temporal face aos últimos dados disponíveis, num momento em que ainda se encontram em renegociação sete contratos de concessão relativos às subconcessões da Infraestruturas de Portugal, S.A..³

2 O Conselho da União Europeia emitiu uma recomendação especificamente direcionada aos contratos de concessão e às PPP, nomeadamente em matéria de transparência. A [Recomendação do Conselho da União Europeia relativa ao Programa Nacional de Reformas de Portugal para 2016 e que formula um parecer do Conselho sobre o Programa de Estabilidade de Portugal para 2016](#), de 18 de maio de 2016, recomenda que Portugal tome medidas em 2016 e 2017 no sentido de *“reforçar a transparência e a eficiência na contratação pública, no que se refere às parcerias público-privadas e às concessões”*.

Execução financeira dos encargos com PPP em 2015

Pese embora ainda não tenham sido publicados pela UTAP os boletins trimestrais das PPP relativos ao terceiro e quarto trimestres de 2015, foi publicado pela Infraestruturas de Portugal, S.A. o Relatório e Contas de 2015, do qual consta informação (parcial) sobre a execução dos encargos com as PPP em 2015. Nesta secção procede-se à análise dessa informação. A UTAO procederá a uma análise mais completa e agregada após a publicação dos relatórios trimestrais pela UTAP.

3 Em 2015 os encargos brutos com as PPP rodoviárias ascenderam a 1303 M€, situando-se em linha com a previsão orçamental. De acordo com os dados divulgados pela IP, S.A., em 2015 os encargos brutos suportados com as concessões e subconcessões do setor rodoviário ascenderam a 1303 M€, um valor que se encontra próximo do inicialmente previsto para o conjunto do ano no OE/2015 (Tabela 1). A execução individualizada por parceria encontra-se discriminada na Tabela 2 em anexo.

¹ Artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 111/2012 de 23 de maio.

² Artigo 33.º do Decreto-Lei n.º 111/2012 de 23 de maio.

³ Salienta-se que em 16 de novembro de 2016 a UTAP publicou uma nota técnica sobre o processo negocial e os principais resultados alcançados com a renegociação dos contratos de concessão do setor rodoviário que foram concluídos em 2015 (9 contratos de concessão). O processo de renegociação das sete subconcessões rodoviárias ainda não se encontra concluído.

Tabela 1 – Execução orçamental das PPP rodoviárias em 2015
(em milhões de euros)

	Execução Janeiro-Dezembro				Referenciais Anuais				Grau de execução	
	2014	2015	Var. homóloga		CGE 2014	OE 2015	Var. homóloga		2014	2015
			M€	Tvh %			M€	Tvh %		
Encargos brutos, dos quais:	1386	1303	-83	-6,0	1386	1298	-89	-6,4	100,0	100,4
Concessões	795	715	-80	-10,0						
Subconcessões (disponibilidade)	275									
Subconcessões (serviço)	18	509	217	74,1						
Custos com serviço cobrança portagem*	44	5	-39	-87,9						
REF/Compensações	8	39	32	420,5						
Encargos Túnel do Marão	2	-	-	-						
Encargos A21	245	-	-	-						
Pagamentos disponibilidade B	-	14	-	-						
Grandes reparações	-	19	-	-						

Fontes: Infraestruturas de Portugal, S.A., UTAP e cálculos da UTAO. | Notas: Valores nominais com IVA. Os valores apresentados como OE/2015 correspondem à previsão inicial. No decorrer do ano, o orçamento inicial foi reforçado com a verba de 28,4 M€, por utilização do saldo de gerência da ex-Estradas de Portugal, com o objetivo de pagar a indemnização relativa à concessão Litoral Centro (36,1 M€). * Dados não comparáveis entre 2014 e 2015.

4 Face ao ano anterior registou-se uma redução homóloga dos encargos brutos de 6,0%, ligeiramente abaixo do previsto.

Em termos homólogos os encargos brutos suportados pelo setor público reduziram-se 83 M€ (-6,0%), um valor muito próximo da redução homóloga prevista para o conjunto do ano (89 M€).

5 Um dos factos mais relevantes ocorridos no ano de 2015 foi a conclusão do processo de renegociação dos 9 contratos de concessão de parcerias rodoviárias, prevendo-se agora que os processos relativos às sete subconcessões rodoviárias seja concluído durante o 1.º semestre de 2016.

Relativamente aos resultados alcançados com a renegociação das 9 concessões rodoviárias e ao ponto de situação do processo negocial em curso com as 7 subconcessões rodoviárias, a UTAO emitiu uma nota técnica em 6 de abril de 2016. Face aos elementos aí apresentados, o Relatório e Contas 2015 da IP, S.A., divulgado em 29 de abril de 2016, refere que se perspetiva que a conclusão do processo negocial, ainda em curso, com as 7 subconcessionárias venha a ocorrer durante o 1.º semestre de 2016.

Na sequência dos processos de renegociação concluídos em 2015, relativos às 9 concessões rodoviárias, foram efetuados, em 2015, acertos de contas relativos ao período 2013-2015, os quais tiveram impacto na redução dos pagamentos por disponibilidade das seguintes concessões: Norte, Norte Litoral, Algarve e Beira Interior (no caso da Beira Interior o impacto abrangeu também a redução dos custos de cobrança de portagens e os pagamentos por disponibilidade B). Relativamente às subconcessionárias da Litoral Oeste e Baixo Tejo, e pese embora o processo de negociação não se encontre ainda fechado (todavia, nestes dois casos, já foram alcançados memorandos de entendimento e acordos entre a Comissão de Negociação e as subconcessionárias relativamente aos modelos financeiros), foram realizados, em 2015, acertos de contas a favor das subconcessionárias, nos termos previstos nos referidos memorandos de entendimento de renegociação dos contratos.

6 No âmbito da alteração ao modelo pagamento das grandes reparações rodoviárias, acordado nas renegociações concluídas em 2015, foram pagos, ainda em 2015, os primeiros encargos do setor público com as grandes reparações rodoviárias. De acordo com a informação disponibilizada pela IP, S.A., em 2015 foram pagos os primeiros encargos com as grandes reparações rodoviárias, que ascenderam a 19,4 M€, um valor ligeiramente acima do valor previsto (18,1 M€). A alteração ao modelo de pagamento destes encargos, para as 9 concessões rodoviárias, foi acordada no âmbito do processo negocial concluído em 2015.

7 Foi paga uma indemnização, no valor de 36,1 M€, devida à concessionária da Litoral Centro, na sequência de decisão do Tribunal Arbitral de abril de 2015. Este encargo não se encontrava previsto no orçamento, tendo sido autorizado pelo Ministério das Finanças um reforço orçamental de 28,4 M€ por utilização do saldo de gerência da ex-Estradas de Portugal.

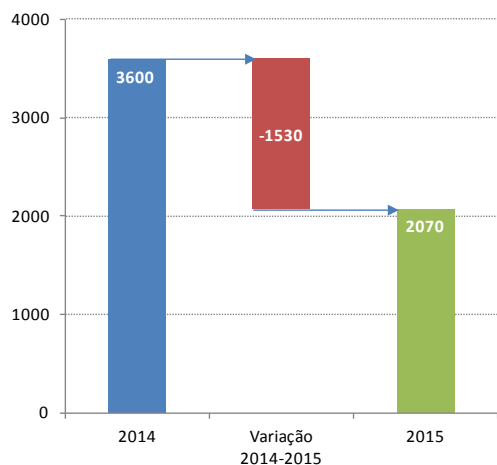
8 Não foi concretizado o investimento previsto no novo modelo de cobrança de portagens nas ex-SCUT, para o qual se encontrava prevista uma verba de 23,4 M€. O novo modelo de cobrança de portagens, anunciado em 2013, previa a substituição dos atuais pórticos instalados nas vias rodoviárias, por equipamentos instalados nas entradas e saídas das autoestradas, sendo um dos objetivos a redução dos custos de cobrança de portagens, atualmente suportados pela Infraestruturas de Portugal. Assim, não foi executada a verba prevista para 2015 no valor 23,4 M€.

Contudo, foram celebrados novos contratos relativos à prestação de serviços de cobrança de portagens, no âmbito dos quais resultaram acertos de contas, em 2015, a favor da Infraestruturas de Portugal.

Riscos e contingências das PPP em 2015

9 O valor dos pedidos de reposição de equilíbrio financeiro (REF), peticionados pelos parceiros privados, reduziu-se em 2015 na sequência da conclusão de alguns processos que se encontravam pendentes em tribunal arbitral. De acordo com a informação divulgada pelo Ministério das Finanças no Programa de Estabilidade 2016-2020, o stock de pedidos de REF efetuados pelos parceiros privados do setor rodoviário (concessionárias e subconcessionárias rodoviárias), no final de 2015 ascendia a 2070 M€, observando-se uma diminuição de 1530 M€ face ao registado no final de 2014: 3600 M€ (Gráfico 1). Esta redução decorreu de decisões dos tribunais arbitrais favoráveis aos parceiros privados relativas aos contratos das parcerias Autoestrada Transmontana (Auto-Estradas XXI, S.A.), Interior Norte (consórcio Soares da Costa, Teixeira Duarte, SOPOL, Dragados, Alves Ribeiro e Ramalho Rosa/Cobetar) e Litoral Centro (BRISAL). Todavia, o total dos montantes efetivamente atribuídos a título de reposição de equilíbrio financeiro foi inferior ao inicialmente peticionado. A redução anual das contingências (1530 M€) não dirá respeito exclusivamente aos contratos acima referidos, uma vez que o valor total que era peticionado por estas entidades não justifica a referida redução (para maior detalhe veja-se o parágrafo n.º 11).

Gráfico 1 – Contingências das PPP relativas pedidos de reposição do equilíbrio financeiro (em milhões de euros)



Fontes: Infraestruturas de Portugal, S.A., UTAP e cálculos da UTAO.

10 O pedido de reequilíbrio financeiro com o valor mais significativo, ainda pendente no final de 2015, refere-se à concessão Douro Litoral (Autoestradas do Douro Litoral), cujo valor petitionado ascende a 1350 M€, o que representa mais de 65% do total de 2070 M€ em contingências financeiras existentes nas PPP rodoviárias no final de 2015 (veja-se a tabela em anexo).

11 No decurso de 2015 foram registados alguns desenvolvimentos na resolução dos litígios existentes com os parceiros privados. Contudo, os valores petitionados nestes pedidos não esgotam a redução total de contingências registada em 2015 (-1530 M€), pelo que terão ocorrido outros factos relevantes que contribuíram para justificar a redução registada.⁴ Ainda assim, de acordo com a última informação divulgada pela UTAP referente ao final do segundo trimestre de 2015, é possível informar que:

- **Autoestrada do Marão:** a concessionária requereu a constituição de Tribunal Arbitral e efetuou um pedido de resolução do contrato de concessão bem como a condenação do concedente à restituição do valor integral das obras por ela realizadas, por enriquecimento sem causa. O Estado decidiu resolver o contrato de concessão do Túnel do Marão, com justa causa, por impossibilidade de execução do mesmo em razão da inexistência de financiamento, através do Despacho n.º 7841-C/2013, de 17 de junho, publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 114, de 17 de junho de 2013. Em 8 de junho de 2015 o Tribunal Arbitral proferiu um acórdão no qual determinou que terá de ser aferido qual o valor do enriquecimento do concedente, cujo montante deverá ser restituído à concessionária, caso venha a ser apurado. Tendo o tribunal considerado que os trabalhos decorreram, por um lado, de um “*esforço financeiro*” do Estado “*a título de pagamento de preço*”, dado que “*pagou uma parte da remuneração acordada relativamente ao troço aberto ao tráfego*”, e, por outro lado, a título de “*financiamento à construção*”.

⁴ A este respeito, o Relatório e Contas da Auto-Estradas do Atlântico, S.A. de 2014 refere que “*foram já concluídas todas as audições e o calendário fixado pelo Tribunal aponta para que a decisão seja proferida até meados de Junho de 2015*”. Pelo que a resolução do pedido de reposição do equilíbrio financeiro relativo à concessão Oeste, no valor de 530 M€, pode ser um dos fatores justificativos para a diferença acima referida, não se conhecendo até ao momento o desfecho deste processo.

Assim, o Tribunal Arbitral determinou a abertura de uma “*segunda fase (...) do processo arbitral, destinada a apurar a delimitação e liquidação do enriquecimento e dos respetivos danos*”. A este respeito é de salientar o referido no Relatório e Contas 2015 da IP, S.A., nomeadamente o benefício decorrente da alteração do modelo de construção e exploração do Túnel do Marão, o qual deixou de ser em modelo de PPP para o modelo de gestão direta da IP, S.A..

- **Litoral Centro:** o pedido de indemnização foi efetuado pela concessionária Brisal – Autoestradas de Portugal, S.A. em fevereiro de 2012 e ascendia a 1022 M€, relativo à quebra de tráfego e à introdução de dois custos não previstos no contrato de concessão: a TRIR e a Taxa SIEV.⁵ A este respeito foi proferido acórdão pelo Tribunal Arbitral em 15 de abril de 2015, no qual condenou o Estado a compensar a concessionária pelo decréscimo das receitas no montante de 22,149 M€, relativos ao período jul/2010 a dez/2014, e de 6,573 M€ anuais até ao final da concessão. Além disto o Estado foi condenado a devolver 0,1096 M€ relativos aos pagamentos da TRIR efetuados pela BRISAL, bem como a devolver as quantias que venham a ser pagas a este título até ao final da concessão. Relativamente à Taxa SIEV o Estado foi também condenado a devolver 0,0104 M€ de tarifas já pagas e a devolver as que forem pagas no futuro, enquanto não houver prestação efetiva do serviço público. No seu conjunto, estas compensações a pagar pelo Estado poderão ascender a mais de 100 M€. Contudo, o Concedente entendeu que existe nulidade parcial desta decisão arbitral (na parte que o condena ao pagamento de 6,573 M€ por ano até ao final da concessão) tendo interposto uma ação que visa a declaração de nulidade parcial deste acórdão.
- **Interior Norte:** o consórcio composto pela Soares da Costa, Teixeira Duarte, SOPOL, Dragados, Alves Ribeiro e Ramalho Rosa/Cobetar impugnou a Resolução do Conselho de Ministros, a aprovação da minuta do contrato de concessão e os atos praticados pelo Ministério das Finanças e pelo Ministério da Economia relativos à adjudicação provisória à NORSCUT. Em 2006 o Supremo Tribunal Administrativo deu razão aos demandantes, decidindo pela anulação da adjudicação e declaração de nulidade do ato de aprovação da minuta do contrato de concessão. Esta decisão foi confirmada por acórdão do mesmo tribunal em outubro de 2007. Em 7 de maio de 2015, e na sequência de novo pedido apresentado pelo consórcio demandante, foi proferido acórdão pelo Supremo Tribunal Administrativo, no qual se declarou a legítima inexecução do referido acórdão anulatório, por impossibilidade. Na sequência do pedido indemnizatório solicitado pelo consórcio preterido, no valor de 75 M€, o Estado foi condenado a pagar, “*a título indemnizatório, por força da referida inexecução*” o montante de 0,1 M€.

⁵ TRIR: Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias. | SIEV: Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A..

12 Relativamente às parcerias dos restantes setores de atividade económica os montantes peticionados são substancialmente inferiores sendo de referir o seguinte:

- **Setor ferroviário:** regista-se um pedido de REF apresentado em 2012 pela concessionária Fertagus, na sequência do aumento da taxa de infraestruturas rodoviárias, sendo o valor peticionado de 1,5 M€/ano, desde 2012;
Pedido de indemnização apresentado em 2013 pela ELOS-Ligações de alta Velocidade, na sequência da recusa de visto pelo Tribunal de Contas aos contratos com a Infraestruturas de Portugal relacionados com o troço Poceirão-Caia e com a Estação de Évora. O valor da indemnização solicitado pela concessionária ascende a cerca de 169 M€. Em fevereiro de 2014 foi constituído o tribunal arbitral para avaliar este pedido de indemnização, sendo expectável que a decisão seja emitida durante o segundo semestre de 2016;
- **Setor da saúde:** foi efetuado um pedido de REF pela EG Estabelecimento do Hospital de Loures, de cerca de 3 M€, relativo à formação de médicos internos;
- **Setor da segurança:** no final de 2015 continua a registar-se a existência de 4 pedidos de REF relacionados com alegados atrasos na montagem da rede SIRESP ou com encargos adicionais incorridos pela concessionária para que o prazo definido contratualmente não fosse cumprido. De acordo com a informação disponibilizada, o impacto orçamental destes pedidos não é quantificável.

Anexo

Tabela 2 – Encargos brutos com PPP rodoviárias em 2015
(em milhões de euros e em percentagem)

	Orçamento ¹ (M€)	Execução (M€)	Desvio (M€)	Grau de execução (%)
1. Concessões (Pag. por disponibilidade)	155	139	-15	90,1
Norte	120	108	-13	89,5
Grande Lisboa	34	32	-3	92,4
2. Ex-SCUTS (Pag. por disponibilidade)	593	576	-18	97,0
Beira Interior	114	110	-4	96,6
Algarve	44	36	-8	81,8
Interior Norte	130	127	-3	98,0
Norte Litoral	57	45	-12	79,2
Costa de Prata	52	57	5	110,2
Beira Litoral / Beira Alta	109	108	-1	99,5
Grande Porto	87	91	4	104,6
3. Subconcessões (Pag. por disponibilidade + Pag. serviço)	449	509	60	113,3
Transmontana	68	63	-5	93,1
Baixo Tejo	60	83	24	139,8
Baixo Alentejo	-	-	-	-
Litoral Oeste	134	158	25	118,4
Algarve Litoral	-	-	-	-
Douro Interior	101	101	0	100,3
Pinhal Interior	88	104	16	118,4
4. Subtotal = (1) + (2) + (3)	1198	1225	27	102,3
5. Pagamentos disponibilidade B	22	14	-8	65,6
6. Custos de cobrança de portagens	17	5	-12	31,2
7. Reposição de equilíbrio financeiro e compensações	30	39	9	130,1
8. Grandes reparações	18	19	1	107,4
9. Investimento Fecho de Rede	23	0	-23	0,0
10. Total = (4) + (5) + (6) + (7) + (8) + (9)	1309	1303	-5	99,6

Fontes: Infraestruturas de Portugal, S.A. e cálculos da UTAO. | Notas: Valores nominais com IVA. | 1) Os valores apresentados como "Orçamento" incluem um reforço orçamental no valor total de 28,4 M€, por utilização do saldo de gerência da ex-Estradas de Portugal, tendo em vista o pagamento da indemnização à concessionária da Litoral Centro. No decorrer do ano, o orçamento inicial foi reforçado com a verba de 28,4 M€, por utilização do saldo de gerência da ex-Estradas de Portugal, com o objetivo de pagar a indemnização relativa à concessão Litoral Centro (36,1 M€). * Dados não comparáveis entre 2014 e 2015.

Tabela 3 – Contingências das PPP em 31 de dezembro de 2014⁶
(em milhões de euros)

Setor / PPP	Ano	Tipo de pedido	Evento gerador do pedido	Valor do pedido M€	Ponto de situação
Concessões Rodoviárias				3 257	
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.
Subconcessões Rodoviárias				342	
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 (AE BT)	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.

⁶ A informação mais atualizada sobre as contingências das PPP do setor rodoviário respeita a 31 de dezembro de 2014 e foi divulgada pela UTAP. Relativamente a 2015 foi divulgado, no Programa de Estabilidade 2016-2020, o valor total de contingências existente no final do ano (2070 M€), ainda que sem a identificação dos valores por PPP, bem como o resultado de algumas decisões dos Tribunais Arbitrais ocorridas no primeiro semestre de 2015, as quais são referidas no parágrafo n.º 11.

Setor / PPP	Ano	Tipo de pedido	Evento gerador do pedido	Valor pedido M€	Ponto de situação
Contratos de Prestação de Serviços (associados a PPP)				1,3	
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.
Total peticionado PPP do setor rodoviário				3 600	

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