

## PARECER N.º 56/AMT/2021

[versão não confidencial]

### ÍNDICE

<b>I. ENQUADRAMENTO .....</b>	<b>0</b>
<b>I.1. Objeto.....</b>	<b>0</b>
<b>I.2. Contexto.....</b>	<b>1</b>
<b>II. PARECER DA AMT .....</b>	<b>3</b>
<b>II.1. ....</b>	
Considerações Preliminares.....	3
<b>II.2. ....</b>	
Análise de Compliance.....	4
<b>II.3. ....</b>	
Análise Centrada nas Racionalidades dos Investidores, dos Empreendedores/ Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes .....	6
<b>III. CONCLUSÕES .....</b>	<b>12</b>

### I - ENQUADRAMENTO

#### I.1. Objeto

1. O presente Parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) é emitido ao abrigo da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º dos Estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, tendo por objeto a segunda prorrogação da vigência, por um período de mais 6 meses, até 31 de dezembro de 2021, do Contrato Programa entre o Estado Português e a Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.), que regula os termos e condições de prestação pela IP, S.A. das Obrigações de Serviço Público (OSP) de gestão da infraestrutura integrante da Rede Ferroviária Nacional (RFN), doravante designado por Contrato-Programa.
2. [confidencial]

## I.2. Contexto

3. A primeira prorrogação do presente Contrato-Programa, por um período de 6 meses, até 30 de junho de 2020, tendo por base a Resolução do Conselho de Ministros n.º 117/2020, de 22 de dezembro de 2020, publicada no Diário da República, 1.ª série, N.º 252, de 30 de dezembro de 2020, surgiu num contexto incontornável da longa duração da pandemia de covid-19, com todas as dificuldades de caráter económico, social, cultural que lhe estão subjacentes.
  - 3.1. Assinalou-se, à altura, o agravamento pelo caráter extensivo da pandemia, ligando diversos Estados Membros da União Europeia (UE) e provocando dificuldades nas escolhas tecnológicas e operacionais, bem como um ambiente de grande incerteza, inerentes à construção de um novo contrato de OSP de gestão da infraestrutura integrante da RFN.
  - 3.2. Estava em causa a prorrogação do Contrato-Programa nos seus termos exatos, modificando apenas o prazo contratual, não se constatando outras alterações a disposições contratuais em vigor, designadamente nos critérios de cálculo das indemnizações compensatórias.
  - 3.3. Por aquela ocasião, através do Parecer N.º 12/AMT/2021, de 28 de janeiro de 2021, foi emitido por esta Autoridade parecer favorável à prorrogação do Contrato Programa até 30 de junho de 2021, no âmbito do qual se efetuaram recomendações relativamente ao acompanhamento e fiscalização muito próximos da execução contratual, bem como à ponderação, na negociação do novo Contrato-Programa, dos elementos produzidos pela AMT no âmbito da fiscalização e acompanhamento do atual Contrato-Programa.
4. Entretanto, e conforme constante da minuta do novo aditamento ao Contrato-Programa, com vista a uma segunda prorrogação da vigência deste contrato, também por seis meses, até ao final do corrente ano de 2021, agora submetida a parecer da AMT, é referido o seguinte:
  - B. *“O Contrato Programa cessou vigência no dia 31 de dezembro de 2020, tendo a sua vigência sido prorrogada, mediante Aditamento ao contrato, por mais seis meses, até 30 de junho de 2021;*

- C. *Apesar da prorrogação referida no ponto anterior, não foi ainda possível aprovar o novo contrato que irá regular, para futuro, o referido serviço público de gestão da infraestrutura;*
- D. *Por essa razão, pela Resolução do Conselho de Ministros n.º ..., de ..., foi aprovada uma nova prorrogação do período de vigência do Contrato Programa para o setor ferroviário atualmente em vigor, por mais seis meses, até 31 de dezembro de 2021 e autorizada a realização da despesa com a indemnização compensatória para o mesmo período;”.*

## II. PARECER DA AMT

### II.1. Considerações Preliminares

5. O presente Parecer é emitido pela AMT no exercício das suas atribuições de Regulador Económico Independente com jurisdição no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, nos termos da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto (Lei-Quadro das Entidades Reguladoras), tendo em vista a promoção e defesa do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MobIES), enquanto direito de cidadania e componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório com regras claras, coerentes e estáveis que incentivem o investimento sustentado, produtivo e estruturante, em particular no Ecosistema do Transporte Ferroviário.

Inscreve-se no cumprimento da missão da AMT e fundamenta-se nas atribuições previstas nos seus Estatutos, em particular:

- 5.1. Zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da UE, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos (alínea a) do n.º 1 do artigo 5.º);
  - 5.2. Regular e assegurar o acesso à infraestrutura, de modo a que seja livre, equitativo e não discriminatório, pelos diversos operadores (alínea h) do n.º 1 e alínea b) do n.º 3 do artigo 5.º);
  - 5.3. Emitir parecer prévio vinculativo sobre peças de procedimento de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos nos setores regulados, ou sobre alterações promovidas aos contratos em vigor (alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º).
6. Ao presente Parecer serão aplicados os aspetos essenciais do paradigma de Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ), com suporte nos pilares estratégicos de: (1) avaliação de *compliance* das vertentes determinantes do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes; (2) conhecimento compreensivo e atualizado dos mercados da mobilidade; (3) supressão de falhas de mercado; (4) redução e, tendencialmente, eliminação de falhas de Estado, incluindo as do legislador, enquanto organizador da economia, e de regulamentação; e (5) promoção do equilíbrio dinâmico e resiliente das Racionalidades, não aditivas e de verificação cumulativa, dos Investidores, dos Empreendedores / Profissionais / Utilizadores / Consumidores e dos Contribuintes.

## II.2. Análise de *Compliance*

7. O Contrato-Programa Programa entre o Estado Português e a IP, S.A., que regula os termos e condições de prestação pela IP, S.A. das OSP de gestão da infraestrutura integrante da RFN, bem como as indemnizações compensatórias decorrentes a pagar pelo Estado, celebrado em 11 de março de 2016, vigorou pelo prazo de cinco anos a contar de 1 de janeiro de 2016.
- 7.1. Para efeitos da execução contratual, a expressão “gestão da infraestrutura” compreende todos os atos de gestão da capacidade e de manutenção da infraestrutura, bem como os atos de gestão dos respetivos sistemas de regulação e segurança, nos termos definidos no n.º 2 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio<sup>1</sup>.
- 7.2. Integra os seguintes anexos: (1) Projeções financeiras subjacentes à prestação do serviço público de gestão da RFN; (2) indemnizações compensatórias previstas para o período em causa resultantes das projeções financeiras; e (3) indicadores de avaliação de desempenho que permitem a avaliação do cumprimento das OSP.
- 7.3. Incluem-se nas OSP de gestão da infraestrutura da RFN: (1) A gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária; (2) o comando e controlo da circulação; (3) a manutenção da infraestrutura; e (4) a promoção, coordenação, desenvolvimento e controlo de todas as atividades relacionadas com a infraestrutura ferroviária.
8. O presente Parecer incide sobre a simples prorrogação temporal das cláusulas contratuais estruturantes especificadas no ponto anterior, na medida em que a minuta da nova adenda ao contrato refere explicitamente, na sua Cláusula 1.<sup>a</sup> (Vigência) que:
- 8.1. “1 – *As Partes acordam em prorrogar a vigência do Contrato Programa por mais seis meses, pelo período de 1 de julho de 2021 até 31 de dezembro de 2021*”;
- 8.2. “2 – *A prorrogação referida no número anterior não afeta as condições previstas no Contrato Programa, que se mantêm inalteradas*”.

---

<sup>1</sup> O Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, procedeu à fusão, por incorporação, da EP - Estradas de Portugal, S. A., na REFER - Rede Ferroviária Nacional, E. P. E., transformando a REFER em sociedade anónima, redominando-a para Infraestruturas de Portugal, S. A., e aprova os respetivos Estatutos, sendo que no seu Anexo II apresenta os elementos que compõem a infraestrutura ferroviária, envolvendo a sua gestão, concretamente, a gestão da capacidade, conservação e manutenção dessa infraestrutura, bem como a gestão dos respetivos sistemas de regulação e segurança.

9. Conforme assinalado no ponto 4, o considerando D da minuta de nova adenda, pressupõe que será, por Resolução de Conselho de Ministros, aprovada a nova prorrogação do período de vigência do Contrato-Programa atualmente em vigor, até 31 de dezembro de 2021, bem como autorizada a realização da despesa com a indemnização compensatória para o mesmo período.
10. Ainda com base na minuta de aditamento agora submetida à AMT, e no âmbito da respetiva Clausula 2.<sup>a</sup> (Indemnização Compensatória), *“As Partes reconhecem que, nos termos das cláusulas 6.<sup>a</sup> e 7.<sup>a</sup> do Contrato Programa, é devida uma indemnização compensatória à Segunda Contraente, pelo período adicional de vigência do contrato, no montante máximo de € [confidencial], ao qual acresce IVA à taxa legal em vigor, nos termos e condições que se encontram previstos na Resolução do Conselho de Ministros n.º ..., de ....”*.
11. Naturalmente que, a concretização dessa Resolução do Conselho de Ministros, é um requisito indispensável à *compliance* deste novo aditamento contratual, tendo em vista a necessidade do cumprimento do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, na sua redação atual, considerando designadamente a exigência da alínea e) do n.º 1 do artigo 17.º, em conjugação com o disposto no regime jurídico aplicável à concessão de subvenções públicas, estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto.
12. A prorrogação cumulativa pelo prazo de um ano do Contrato-Programa, resultante dos dois aditamentos, ou seja de um primeiro aditamento, celebrado em 31 de dezembro de 2020, que prorrogou o contrato por seis meses (até 30 de junho de 2020), bem como do novo aditamento agora proposto que visa prorrogar o contrato, também por seis meses, até ao final do corrente ano de 2021, surge, tal como assinalado na Seção I.2, no contexto da pandemia de covid-19 que tem assolado todo o planeta, desde o início do ano de 2020.
- 12.1. Esta pandemia, que começou a afetar particularmente Portugal a partir de março de 2020, tem provocado fortes impactos negativos, praticamente sem precedentes na contemporaneidade, em particular aos níveis sanitário, social, cultural e económico, os quais são suscetíveis de ainda perdurarem em função do agravamento significativo da situação epidemiológica que ocorreu no nosso país entre o final do ano transacto e o primeiro trimestre deste ano, e que, embora invertido, ainda não configura uma pandemia devidamente controlada, devido, designadamente, ao surgimento de novas variantes do vírus sars-cov-2 com um maior potencial de transmissibilidade.

- 12.2. Esta situação tem obrigado à adoção de um vasto conjunto de medidas excecionais e temporárias de controlo sanitário, cujo horizonte temporal ainda não pode ser determinado com segurança, que têm provocado significativos impactos na sociedade e economia mundial, da UE e Portugal, afetando naturalmente também o Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, e, em particular, o Ecosistema Ferroviário, e que serão desenvolvidas na seção seguinte.
13. Ponderadas as dificuldades incontornáveis suscitadas pelo presente contexto da pandemia de covid-19, resulta, na perspetiva da AMT, que a prorrogação do Contrato-Programa reúne os requisitos básicos de *compliance*, no pressuposto da concretização prévia da Resolução do Conselho de Ministros identificada nos pontos **9 a 11**.

### **II.3. Análise Centrada nas Racionalidades dos Investidores, dos Empreendedores/ Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes**

14. Importa igualmente analisar as diferentes perspetivas em presença, concretamente das Racionalidades dos Investidores, dos Empreendedores/Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes.
15. Conforme exposto no ponto **8.2**, o presente aditamento contratual prorroga a vigência do Contrato-Programa por mais seis meses, sem alterar as demais condições contratuais, e tal como referido anteriormente, num contexto de forte restrição da atividade económica, em resultado da prolongada situação epidemiológica de covid-19, não se afigurando suscetível de alterar o equilíbrio entre as Racionalidades mencionadas, no contexto do Contrato-Programa celebrado em 2016.
16. Numa perspetiva de realização de investimento, é essencial que o mesmo seja sustentado, produtivo e estruturante, devendo, para o efeito, ser suportado num quadro de estabilidade e com regras claras, coerentes e convincentes, inspirando a confiança dos investidores no âmbito do Ecosistema Ferroviário, incluindo naturalmente os diversos operadores e demais *stakeholders* que nele atuam.
17. Ora, o caráter extensivo da pandemia de covid-19 em todo o mundo, mas particularmente nos diversos Estados-Membros da UE, com as suas múltiplas interações, seja ao nível de interoperabilidade de soluções técnicas e de exploração, seja de coordenação na

aplicação de medidas de combate à crise sanitária e de mitigação dos seus efeitos socioeconómicos concretamente no Ecosistema Ferroviário, como sejam por exemplo a possibilidade de redução, deferimento ou isenção temporária de taxas para os operadores ferroviários, torna a situação especialmente complexa, provocando dificuldades acrescidas, no clima de grande incerteza que se vive, na construção das cláusulas estruturantes do novo contrato de OSP de gestão da infraestrutura integrante da RFN.

18. Por sua vez, o agravamento contínuo da situação sanitária a partir do final de 2020, e especialmente no primeiro trimestre de 2021, levando ao restabelecimento do Estado de Emergência em novembro do ano passado e de um novo período de confinamento entre janeiro e abril do corrente ano, travou, naturalmente, a recuperação da economia que se estava a iniciar deste meados de 2020 e, particularmente com a reposição das restrições de circulação, impactando negativamente na oferta e procura dos serviços de transporte ferroviário, agravou o clima de incerteza subjacente à negociação das condições do novo contrato de OSP de gestão da infraestrutura que integra a RFN, que estava previsto iniciar a sua vigência em 2021.

Igualmente, e conforme mencionado no ponto **12.1**, os efeitos da pandemia são suscetíveis de perdurarem, uma vez que a mesma ainda não se encontra devidamente controlada, designadamente, pelo surgimento de novas variantes do vírus sars-cov-2 e seu maior potencial de transmissibilidade.

19. Concretamente, no âmbito do Ecosistema Ferroviário, e em particular as restrições à circulação, provocaram, em especial na primeira fase do Estado de Emergência e associadas medidas de confinamento (março-abril/2020), tal como constatado no citado Parecer da AMT N.º 12/AMT/2021, de 28 de janeiro de 2021, o qual se dá aqui por integralmente reproduzido, uma forte redução no transporte ferroviário de passageiros, mas afetando também o tráfego de mercadorias.

20. Igualmente, e de acordo com estimativas realizadas pela IP, S.A. em julho de 2020, estava prevista uma quebra de receita da Taxa de Utilização da Infraestrutura (TUI), relativamente ao orçamentado para esse ano, de quase *[confidencial]*, €, receita esta que constitui um elemento determinante na execução do Contrato Programa, na medida em que se trata da componente principal dos rendimentos do gestor da infraestrutura (IP, S.A.), num serviço público que deverá reger-se pelos princípios de transparência, equilíbrio e sustentabilidade económico financeira, de acordo com critérios de racionalidade de gestão.



Assim, em particular, esta redução dos proveitos da TUI, é suscetível de ter um impacto expressivo na necessidade de aumentar as indemnizações compensatórias.

21. De acordo com a Informação sobre Atividade dos Transportes do Instituto Nacional de Estatística, datada de 7 de junho de 2021<sup>2</sup>, o agravamento da crise pandémica no início do corrente ano determinou que, de forma geral, se tivesse acentuado no 1.º trimestre deste ano, a redução de passageiros, em termos homólogos, nos vários meios de transporte.

21.1. No 1.º trimestre de 2021, a redução no número de passageiros transportados por comboio acentuou-se (-51,4% face a -42,3% no 4.º trimestre de 2020), tendo sido movimentado um total de 18,9 milhões de passageiros.

21.2. Nesse mesmo período, as mercadorias transportadas por ferrovia fixaram-se em 2,2 milhões de toneladas, refletindo uma diminuição de 2,4% (-3,3% no 4.º trimestre de 2020T).

**Quadro 1 – Movimento de Passageiros e Mercadorias em Transporte Ferroviário**

	Unidade	1ºT 2021 (Pe)				1ºT 2020				Taxa de variação homóloga (%)			
		Total	Jan.21	Fev.21	Mar.21	Total	Jan.20	Fev.20	Mar.20	Total	Jan.21	Fev.21	Mar.21
<b>Passageiros transportados</b>	10 <sup>3</sup>	<b>18 872</b>	<b>7 976</b>	<b>4 681</b>	<b>6 215</b>	<b>38 801</b>	<b>15 793</b>	<b>14 839</b>	<b>8 169</b>	<b>-51,4</b>	<b>-49,5</b>	<b>-68,5</b>	<b>-23,9</b>
Tráfego suburbano	10 <sup>3</sup>	17 504	7 429	4 350	5 726	35 562	14 469	13 533	7 559	-50,8	-48,7	-67,9	-24,3
Tráfego Interurbano	10 <sup>3</sup>	1 367	547	331	489	3 210	1 309	1 291	610	-57,4	-58,2	-74,4	-19,8
Tráfego Internacional	10 <sup>3</sup>	0,5	0,5	0,0	0,0	28,9	14,4	14,5	0,0	-98,4	-96,8	-100,0	-
<b>Passageiros-Km</b>	10 <sup>3</sup>	<b>406 914</b>	<b>166 081</b>	<b>100 659</b>	<b>140 173</b>	<b>972 060</b>	<b>403 367</b>	<b>384 088</b>	<b>184 605</b>	<b>-58,1</b>	<b>-58,8</b>	<b>-73,8</b>	<b>-24,1</b>
Tráfego suburbano	10 <sup>3</sup>	273 066	123 217	72 016	77 832	610 792	246 980	234 583	129 228	-55,3	-50,1	-69,3	-39,8
Tráfego Interurbano	10 <sup>3</sup>	133 801	42 817	28 643	62 341	346 474	148 184	142 913	55 377	-61,4	-71,1	-80,0	12,6
Tráfego Internacional	10 <sup>3</sup>	47	47	0	0	14 794	8 203	6 591	0	-99,7	-99,4	-100,0	-
<b>Mercadorias transportadas</b>	t	<b>2 210 928</b>	<b>683 222</b>	<b>695 638</b>	<b>832 069</b>	<b>2 264 451</b>	<b>734 398</b>	<b>740 412</b>	<b>789 641</b>	<b>-2,4</b>	<b>-7,0</b>	<b>-6,0</b>	<b>5,4</b>
Tráfego nacional	t	1 678 996	526 026	515 178	637 793	1 732 568	558 765	555 006	618 798	-3,1	-5,9	-7,2	3,1
Tráfego Internacional	t	531 932	157 196	180 460	194 276	531 883	175 634	185 406	170 843	0,0	-10,5	-2,7	13,7
<b>Toneladas-km</b>	10 <sup>3</sup> tKm	<b>646 091</b>	<b>204 315</b>	<b>193 716</b>	<b>248 059</b>	<b>654 951</b>	<b>208 948</b>	<b>214 896</b>	<b>231 107</b>	<b>-1,4</b>	<b>-2,2</b>	<b>-9,9</b>	<b>7,3</b>
Tráfego nacional	10 <sup>3</sup> tKm	441 780	141 380	136 728	163 672	468 810	147 385	149 740	171 684	-5,8	-4,1	-8,7	-4,7
Tráfego Internacional	10 <sup>3</sup> tKm	204 311	62 936	56 988	84 388	186 141	61 563	65 156	59 423	9,8	2,2	-12,5	42,0

Fonte: Inquérito ao Transporte Ferroviário de Passageiros e Mercadorias

Pe: resultados preliminares

22. Sem prejuízo do investimento na RFN ser realizado pelo Estado Português, através do gestor da respetiva infraestrutura (IP, S.A.), é também necessário que os diversos aspetos de gestão desta rede, incluindo designadamente a gestão da capacidade, manutenção da infraestrutura, sistemas de regulação e segurança, conforme identificado no ponto 7.1, sejam pautados pelos melhores padrões de eficiência e eficácia, permitindo que seja

<sup>2</sup> [https://www.ine.pt/ngt\\_server/attachfileu.jsp?look\\_parentBoui=507971776&att\\_display=n&att\\_download=y](https://www.ine.pt/ngt_server/attachfileu.jsp?look_parentBoui=507971776&att_display=n&att_download=y)

garantido um equilíbrio dinâmico e resiliente entre as várias Racionalidades presentes, aspeto esse traduzido nos indicadores de avaliação de desempenho que integram o Anexo III do Contrato Programa.

22.1. Importa registar que a próxima edição do Contrato-Programa deverá vigorar por um prazo de 5 anos e num período em que será crucial maximizar as potencialidades de recuperação económica pós pandemia, considerando-se que o Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes em geral, e o Ecosistema Ferroviário em particular, desempenharão uma papel determinante para esse desiderato.

22.2. Assim, é fundamental que a negociação e fixação dos parâmetros de desempenho de gestão da infraestrutura, no desenvolvimento as condições de prestação das OSP do Contrato-Programa, bem como as consequentes indemnizações compensatórias, integrem, quer as exigências que decorrem das vicissitudes da pandemia de covid-19, quer um forte compromisso na competitividade do transporte ferroviário, tanto para passageiros como para mercadorias, e em completa *compliance* com a Estratégica de Mobilidade Sustentável e Inteligente<sup>3</sup>, constante da Comunicação da Comissão Europeia (CE) COM(2020) 789 final, de 9 de dezembro de 2020, e respetivo anexo.

23. Será igualmente de sublinhar que foi entretanto iniciada no passado mês de abril a preparação o Plano Ferroviário Nacional (PFN), enquanto instrumento que irá definir a RFN, assegurando as comunicações de interesse nacional e internacional de Portugal, e tendo em vista conferir estabilidade ao planeamento desta rede para um horizonte de médio e longo prazo<sup>4</sup>.

23.1. O PFN, que vai ao encontro da necessidade de estabilização do planeamento do Ecosistema Ferroviário a médio e longo prazo, requer a realização de um significativo investimento prolongado no tempo, abrangendo diversas legislaturas, e cujas interfaces com o novo Contrato-Programa, com uma vigência de médio prazo (5 anos), não poderão deixar de ser ponderadas.

23.2. A este propósito, será de referir que decorre atualmente a fase de auscultação do PFN até ao próximo mês de julho, após o que será preparada a redação do plano

---

<sup>3</sup> O conceito de Mobilidade Sustentável e Inteligente, adotado, quer pelo Roteiro Ecológico Europeu, quer pela Estratégia da CE em apreço, corresponde ao interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MobIES), onde o requisito de inteligência está presente nas dimensões de inclusividade e eficiência.

<sup>4</sup> A AMT apresentou o seu contributo para a fase de auscultação do Plano Ferroviário Nacional, através da sua Pronúncia N.º 2/AMT/2021, de 11 de junho de 2021.

propriamente dita, de onde poderão aportar elementos relevantes para o novo Contrato Programa, no contexto das Racionalidades, quer dos Investidores, quer dos Empreendedores/Profissionais/Utilizadores/Consumidores, quer ainda dos Contribuintes.

24. É ainda relevante mencionar, particularmente no que reporta às Racionalidades dos Investidores e dos Contribuintes, neste último caso em que se avalia da resiliência da sociedade e da economia face à carga fiscal e da perceção dos cidadãos quanto às escolhas públicas relativas à utilização do valor dos impostos, que o valor de indemnização compensatória que está previsto para estes seis meses de prorrogação, e à semelhança do que ocorreu na primeira prorrogação igualmente de seis meses, é de € [confidencial] (ver ponto **10**), ou seja, metade do valor da indemnização compensatória que estava contratualmente consignado para o último ano de execução, ou seja 2020, do Contrato Programa, portanto, em conformidade com a manutenção das respetivas condições de execução neste período adicional de vigência.
25. Por conseguinte, ponderadas as dificuldades incontornáveis suscitadas pelo presente contexto da pandemia de covid-19, mas também não ignorando as sinergias que poderão resultar da preparação em curso do PFN, tal como assinaladas anteriormente, considera-se ser justificável a necessidade de um período alargado de tempo para a cuidadosa ponderação dos termos contratuais da nova edição do Contrato-Programa, pelo que a prorrogação do contrato em vigor até ao final do corrente ano, se nos afigura favorável para as diversas Racionalidades presentes.
26. Igualmente, entende-se relevante reforçar as recomendações efetuadas no âmbito do Parecer da AMT emitido por ocasião da primeira prorrogação deste contrato, concretamente:
- 26.1. Durante a execução da prorrogação da vigência do atual Contrato-Programa, garantir um acompanhamento e fiscalização muito próximos da execução deste aditamento contratual, incluindo designadamente o reporte à AMT dos indicadores de avaliação de desempenho e de monitorização da IP, S.A., para este período adicional, bem como de explicação para os desvios verificados, designadamente por efeito das medidas impostas no âmbito da pandemia de covid-19;
- 26.2. Na negociação do novo Contrato-Programa, ponderar os elementos produzidos pela AMT no âmbito do acompanhamento e fiscalização do presente Contrato-

Programa, nos termos da atribuição constante da alínea f) do n.º 3 do artigo 5º dos seus Estatutos desta Autoridade, concretamente o Memorando “Análise/Diagnóstico dos Indicadores, Objetivos e Multas Contratuais constantes do Contrato Programa entre o Estado e a Infraestruturas de Portugal, S.A.”<sup>5</sup>, e o conjunto de relatórios de verificação do desempenho do Contrato Programa<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> <https://www.amt-autoridade.pt/pronuncias-e-pareceres/pronuncias/memorando-analise-diagnostico-dos-indicadores-objectivos-e-multas-contratuais-constantes-do-contrato-programa-entre-o-estado-e-a-infraestruturas-de-portugal-sa/>

<sup>6</sup> Foram produzidos pela AMT os seguintes relatórios de verificação do desempenho do Contrato-Programa, e remetidos para o IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, atentas as suas atribuições em matéria do acompanhamento e fiscalização do cumprimento das obrigações da IP, S.A. emergentes do contrato, e órgão responsável pela constituição e dinamização da Comissão de Acompanhamento, tal como previsto na Cláusula n.º 10 do Contrato Programa:

- Relatório de Análise AMT. Contrato-Programa entre o Estado e a IP – Infraestrutura de Portugal, SA. Relatório Anual de Desempenho de 2016;
- 2019 -.Contrato Programa entre o Estado e a IP, S.A.. Relatório de Desempenho 2016-2018;
- Contrato-Programa entre o Estado e a IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.. Relatório de Verificação do Desempenho 2019.

### III - CONCLUSÕES

27. Em face do exposto anteriormente, e nos termos e para os efeitos previstos na alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º dos Estatutos desta Autoridade, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, a AMT emite parecer **favorável** à nova prorrogação da vigência do Contrato-Programa entre o Estado Português e a Infraestruturas de Portugal, S.A., que regula os termos e condições de prestação pela IP, S.A., por um período de seis meses, até 31 de dezembro de 2021, no **pressuposto** que seja **previamente concretizada a Resolução do Conselho de Ministros que aprova a nova prorrogação do período de vigência do Contrato Programa** atualmente em vigor, até **31 de dezembro de 2021**, bem como **autoriza a realização da despesa com a indemnização compensatória** para o mesmo período.

28. A AMT **recomenda** a adoção dos seguintes procedimentos:

28.1. Durante a execução da prorrogação da vigência do atual Contrato-Programa, que seja garantido um acompanhamento e fiscalização muito próximos da execução deste aditamento contratual, incluindo designadamente o reporte à AMT dos indicadores de avaliação de desempenho e de monitorização da IP, S.A., para este período adicional, bem como de explicação para os desvios verificados, designadamente por efeito das medidas impostas no âmbito da pandemia de covid-19;

28.2. Na negociação do novo Contrato-Programa, que sejam ponderados os elementos produzidos pela AMT no âmbito do acompanhamento e fiscalização do presente Contrato-Programa, concretamente o Memorando “Análise/Diagnóstico dos Indicadores, Objetivos e Multas Contratuais constantes do Contrato Programa entre o Estado e a Infraestruturas de Portugal, S.A.”, e o conjunto de relatórios de verificação do desempenho do Contrato Programa.

Lisboa, 24 de junho de 2021

O Presidente do Conselho de Administração

João Carvalho