

PRONÚNCIA N.º 5/2016

[versão não confidencial]

I. ENQUADRAMENTO

I.1. Objeto

1. O objeto da presente Pronúncia da **Autoridade da Mobilidade e dos Transportes** (AMT) consiste na elaboração de um **Parecer Vinculativo**, previsto na alínea b) do n.º 2 do art.º 34.º dos Estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei nº 78/2014, de 14 de maio, relativo aos **Acordos de Alteração aos Acordos de Aditamento**, [confidencial].
2. A questão essencial desta Pronúncia reside, por conseguinte, no **Parecer Vinculativo** sobre o **desfecho final** da Renegociação dos Contratos relativos às **subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral**.

Os concursos das subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral foram lançados, respetivamente em dezembro de 2007 e março de 2008, ao abrigo dos Estatutos da IP - Infraestruturas de Portugal, S.A.¹, ao tempo EP - Estradas de Portugal, S.A., que estabelecia o **subconcessionamento** com o método preferencial para a conclusão da Rede Rodoviária Nacional, tendo os respetivos contratos de subconcessão sido celebrados no primeiro semestre de 2009.

A identificação dos itinerários integrantes de cada uma das subconcessões foi estabelecida, para a subconcessão do Baixo Alentejo, na Resolução do Conselho de Ministros n.º 181/2007 e para o Algarve Litoral na RCM n.º 56/2008, com o objetivo de acelerar a conclusão da rede rodoviária nacional, bem como a requalificação de algumas estradas nacionais.

¹ Todas as referências à IP - Infraestruturas de Portugal, S.A. relativas ao período antes da sua criação em 2015 devem ser entendidas como feitas à então EP- Estradas de Portugal, S.A.

I.2. Contexto

3. Reproduzem-se aqui os elementos de contexto plasmados na Pronúncia que, sobre o 3º Relatório Final da Comissão de Renegociação, nomeada pelo Despacho n.º 16198-F/2012 do Coordenador da UTAPT, a AMT emitiu em 22 de janeiro pp, e, que continuam totalmente pertinentes.

4. Relevam-se agora alguns elementos mais relevantes:

4.1 Nos termos da medida n.º 3.19, da versão de 17 de maio de 2011, do Memorando de Entendimento “*todas as PPP e contratos de concessão estarão disponíveis para estas revisões*” Nessa fase inicial, o Estado comprometeu-se, igualmente, a apresentar um **Plano Estratégico de Transportes (PET)** que, entre outras realidades, teria que incluir “*uma análise aprofundada do sistema de transportes, incluindo a avaliação da capacidade existente, previsão da procura e projeção dos fluxos de tráfego*” (cfr. Medida 5.22, i).

4.2 Em outubro de 2011, iniciaram-se, os processos de renegociação **do objeto das Subconcessões do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, visando redução dos respetivos encargos financeiros.**

4.3 Em setembro de 2012, foram assinados **Memorandos de entendimento** entre a então EP-Estradas de Portugal, S.A., hoje IP - Infraestruturas de Portugal, S.A. (Subconcedente) e as empresas [confidencial].. e [confidencial]. (Subconcessionárias) **para a renegociação dos respetivos Contratos de Subconcessão.**

4.4 Em 18 de junho e 05 de agosto de 2015, foram assinadas as **atas da última sessão de negociações (Ata) com, respetivamente, a [confidencial].e com a [confidencial]., tendo sido anexados às atas as minutas de ACORDO DE ADITAMENTO aos CONTRATOS de SUBCONCESSÃO**, que incluíam, os contratos de subconcessão alterados e documentos anexos (ACORDO de ADITAMENTO).

- 4.5** O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP, (IMT), aprovou, em março de 2016, as alterações dos Contratos de Subconcessão do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral, sujeitando, porém, essa mesma aprovação a que, entre outras coisas, fossem “corrigidas as desatualizações, bem como outras inconsistências formais pontuais, (...) (resultantes da passagem do tempo entretanto decorrido, desde o fecho das negociações) devendo a correção realizar-se em momento anterior à outorga dos respectivos contratos”;
- 4.6** Também a Subconcedente e as Subconcessionárias entenderam que os Acordos de Aditamento devem ser atualizados em função do tempo decorrido entre a data de assinatura das Atas finais e a data de assinatura efetiva dos Acordos de Aditamento, tendo chegado para o efeito a um acordo de princípio sujeito ao procedimento de aprovação previsto no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio;
- 4.7** A conclusão definitiva do processo negocial desenvolvido pela Comissão de Renegociação depende assim de um ajustamento ao Acordo de Aditamento, que se traduz na reposição, ainda que parcial, das condições precedentes à data inicialmente prevista para a assinatura dos Acordos de Aditamento;

II. PRONÚNCIA AMT

- 5.** Ao iniciar propriamente a presente pronúncia, cumpre sublinhar que a missão da AMT não é proteger os incumbentes nem qualquer outro interesse instalado. Pelo contrário, é proteger o bem público da MOBILIDADE EFICIENTE, entendida como proporcionar aos cidadãos, investidores ou de qualquer outro estatuto, o máximo quantitativo e qualitativo de escolhas de mobilidade, com o mínimo de custos, ou seja, de certo modo, maximizar o indicador frequentemente descrito por *Value for Money*.
- 6.** A AMT, no exercício da independência que lhe é reconhecida pela Lei Quadro n.º 67/2013, de 28 de agosto, e, pelos seus Estatutos, estabeleceu internamente o conteúdo



substantivo daquela Missão, o que significa procurar suprir falhas do mercado, sem gerar falhas do Estado, construindo um paradigma de concorrência inclusiva, protegendo o bem público da mobilidade eficiente, e, promovendo os equilíbrios dinâmico e resiliente de três racionalidades: a dos Investidores; a dos Profissionais/Utilizadores/Condutores/Cidadãos; e, a dos Contribuintes.

II.1. METODOLOGIA

7. Em cumprimento daquela grelha de análise cabe agora referir que na pronúncia de 22 de janeiro pp, se concluiu que qualquer das três racionalidades em causa gerava um *outcome* positivo, e, conseqüentemente, o parecer final da AMT foi favorável.

Volvidos 3 meses, as circunstâncias processuais entretanto advenientes não alteraram nenhum dos pressupostos de então, sugerindo apenas que a única **análise a aprofundar, seja a subjacente à dos contribuintes.**

8. Para realizar o desiderato anterior há que partir da variável crítica fundamental, que reside nos **benefícios líquidos** do processo em causa.

Por outras palavras, uma vez obtido um valor devidamente consistente para esta variável, os **interesses dos contribuintes**, ficarão tanto mais salvaguardados, quanto mais elevado for esse valor.

Para estimar este valor, dever-se-á recorrer às fontes consideradas manifestamente mais qualificadas, e que são a IP - Infraestruturas de Portugal, S.A., enquanto subconcedente, o IMT, enquanto representante do Estado Concedente e ainda obviamente o 3º Relatório Final da Comissão de Renegociação, integrando membros de diversos ministérios e a própria UTAP.

II.2. RACIONALIDADES DOS CONTRIBUINTES

9. Utilizando a metodologia referida nos pontos 7 e 8, conclui-se que os benefícios líquidos globais, com encargos financeiros são de:



- **Baixo Alentejo** - [confidencial]. **Euros**
- **Algarve Litoral** - [confidencial]. **Euros**

10. Adicionalmente, a IP, S.A. procurou demonstrar que alterações expectáveis do tráfego não resultariam em encargos superiores aos previstos no Contrato Reformado, contribuindo assim para reafirmar a consistência daqueles valores.

11. A AMT reconhece ainda que existe um lapso temporal entre a assinatura das Atas Finais relativas à renegociação dos contratos em causa, no Verão de 2015, e o momento em que os documentos homólogos vão ser assinados em 2016.

12. Este período temporal só por si justifica a existência a Programa de Trabalhos e de um ajustamento financeiro proporcional, o que corresponde ao previsto nas cláusulas 2ª e 3ª do já mencionados Acordos de Alteração aos Acordos de Aditamento.

Embora na documentação recebida não exista qualquer detalhe, que permita inferir das alterações face aos Programas de Trabalhos iniciais, a verdade é que também esta é uma matéria de especial competência do IMT, tal como se referiu no ponto 8 supra.

13. A concluir não subsistem dúvidas que os balanços finais, em termos dos **benefícios líquidos globais para os contribuintes são positivos.**

14. Deste modo encontram-se novas razões, face às constatadas na pronúncia de 22 de janeiro pp, para se concluir por **um parecer da AMT favorável** nos termos e para os efeitos da alínea b) do nº 2 do artigo 34º do Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei 78/2014.

III.CONCLUSÕES



15. Para além das conclusões que foram sedimentadas ao longo do texto, importa aqui reafirmar que a pronúncia da AMT, de 22 de janeiro pp, baseada na grelha de análise tradicional das três racionalidades (investidores / utilizadores / contribuintes) se **mantem válida**, e, que **há novas razões** para reforçar a conclusão ancorada na racionalidade dos contribuintes.

Mais concretamente, considerando, qua a metodologia adoptada permite inferir pela existência de claríssimos benefícios líquidos para os contribuintes, o **parecer vinculativo da AMT, relativamente aos Acordos de Alteração aos Acordos de Aditamento relativos ao resultado final da renegociação dos contratos de subconcessão do Baixo Alentejo e do Algarve Litoral é claramente favorável** nos termos e para os efeitos previstos na alínea b) do n.º 2 do art.º 34.º dos Estatutos da AMT, aprovados pelo Dec. Lei n.º 78/2014 de 14 de maio.

26 de Abril de 2016

O Presidente do Conselho de Administração

João Carvalho