

TRANSPORTES E  
INFRAESTRUTURAS  
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES E  
INFRAESTRUTURAS  
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES  
MARÍTIMO E  
FLUVIAL E PORTOS  
COMERCIAIS



# CONCESSÕES DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS

PORTUGAL 2019

Fevereiro 2021



AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES

Concessões das Infraestruturas Rodoviárias – Portugal 2019 • AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes | Rua de Santa Apolónia, n.º 53 | 1100-468 Lisboa • [www.amt-autoridade.pt](http://www.amt-autoridade.pt) • Direção do Observatório do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes | Fevereiro de 2021

## Índice

<b>1. Sumário executivo</b>	<b>5</b>
<b>2. Executive summary (EN)</b>	<b>9</b>
<b>3. Introdução</b>	<b>13</b>
<b>4. A administração rodoviária – breve descrição histórica</b>	<b>14</b>
<b>5. Entidades administrativas do ecossistema das infraestruturas rodoviárias</b>	<b>17</b>
5.1. O regulador – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes	17
5.2. Outras instituições públicas	19
<b>6. Infraestrutura</b>	<b>24</b>
6.1. A Rede Rodoviária Nacional (RRN)	24
6.2. A Rede Nacional de Autoestradas (RNA)	28
6.2.1. Caracterização geral da rede	28
6.2.2. As autoestradas	29
6.2.3. Áreas de serviço	35
<b>7. Concessões e Empresas Concessionárias</b>	<b>40</b>
7.1. As concessões	41
7.2. As concessionárias	46
<b>8. Procura</b>	<b>50</b>
8.1. Procura	50
8.1.1. Procura – Vias de acesso nas áreas metropolitanas	55
8.2. Portagens	56
8.3. Corredor Lisboa-Porto: comparação entre IP1 e IC1	58
<b>9. Qualidade do Serviço</b>	<b>62</b>
9.1. Disponibilização de Livros de Reclamações	62
9.2. Reclamações	64
9.3. Direitos dos utilizadores	66
9.3.1. Direitos dos utilizadores perante obras na via	66
9.3.2. Responsabilidade civil por acidentes	70
<b>10. Presença digital</b>	<b>71</b>
<b>11. Análise económico-financeira</b>	<b>73</b>
11.1. Rendimentos do ecossistema	73
11.2. Resultados líquidos	75
11.3. Fluxos financeiros	78
<b>12. Efeitos da COVID-19</b>	<b>83</b>
12.1. Efeitos ao nível da procura	83
12.2. Efeitos ao nível das receitas de portagem	85
12.3. Efeitos ao nível da sinistralidade	85
<b>13. Prioridades de atuação</b>	<b>86</b>
<b>Anexo I – Legislação do Setor</b>	<b>89</b>
Direito da União Europeia	89
Direito Nacional – Legislação Setorial	89
Direito Nacional – Legislação Institucional	90
Direito Nacional – Bases das Concessões	90

# Siglas e abreviaturas

## Unidades de Medida

Hab	Habitantes
Km	Quilómetros
VKm	Veículos-Km

## Instituições e Empresas

AMT	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
INE	Instituto Nacional de Estatística, I.P.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
JAE	Junta Autónoma de Estradas

## Outras siglas e abreviaturas

CSR	Contribuição de Serviço Rodoviário
EBITDA	Resultado antes de juros, impostos e depreciações e amortizações
FSE	Fornecimentos e Serviços Externos
IVA	Imposto sobre o valor acrescentado
MLFF	<i>Multi-Lane Free Flow</i>
PRN	Plano Rodoviário Nacional
RNA	Rede Nacional de Autoestradas
RRN	Rede Rodoviária Nacional
TMDA	Tráfego Médio Diário Anual

# 1. Sumário executivo

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) é o regulador económico independente de âmbito nacional para os setores dos transportes rodoviários, ferroviários, fluviais e marítimos, englobando as atividades de prestação dos serviços de transporte e de gestão das respetivas infraestruturas. O âmbito de atuação da AMT encontra-se definido pela Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e densificado nos respetivos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

É neste enquadramento legal, que compete à AMT desenvolver as atividades de monitorização e acompanhamento dos mercados do Ecosistema da Mobilidade e Transportes, para o que lhe foram conferidos poderes de recolha de informação junto de todas as entidades destinatárias da sua atividade. Como produto dessa atividade, e com o propósito de contribuir para um conhecimento abrangente e cada vez mais aprofundado sobre os setores regulados, a AMT tem vindo a publicar no seu site vários estudos com periodicidade anual ou bianual de âmbito setorial. A título de exemplo, refiram-se os estudos sobre a ferrovia pesada<sup>1</sup>, os sistemas de metro<sup>2</sup>, ou o tráfego marítimo de mercadorias<sup>3</sup>, o transporte em táxi<sup>4</sup>, compensações financeiras<sup>5</sup>, direitos dos passageiros<sup>6</sup> entre outros.

Com a publicação deste relatório, o primeiro sobre as Concessões de Infraestruturas Rodoviárias em Portugal, a AMT pretende dar início a uma nova publicação periódica, sobre este segmento de mercado do ecossistema da mobilidade e dos transportes. O estudo foca-se na Rede Rodoviária Nacional (RRN), com especial atenção à Rede Nacional de Autoestradas (RNA), sendo as análises efetuadas em 3 dimensões: (i) infraestruturas (vias), (ii) empresas concessionárias e (iii) concessões. As concessões incluem (i) as que foram efetuadas diretamente pelo Estado a operadores privados, (ii) a concessão geral da RRN, atribuída pelo Estado à empresa pública Infraestruturas de Portugal, S.A. ("IP"), e (iii) as subconcessões atribuídas por esta última a operadores privados. As redes rodoviárias dos municípios, bem como as das Regiões Autónomas, não foram consideradas no âmbito do presente estudo. Referir que a informação apresentada tem como ano de referência 2019 e baseia-se em recolhas de dados efetuadas junto das entidades referidas, bem como de dados oficiais publicados pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) e pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT).

Apresentam-se, sinteticamente, alguns dos principais conteúdos e conclusões do relatório:

- a) A **Rede Rodoviária Nacional** (RRN) apresenta, em 2019, uma extensão total de 14.313km, dos quais (i) 2.337km (16,3%) são itinerários principais, (ii) 1.893km (13,2%) são itinerários complementares, (iii) 5.291km (37,0%) são estradas nacionais e (iv) 4.791km (33,5%) são estradas regionais. A extensão total da RRN tem-se mantido praticamente inalterada desde 2012. Esse "patamar" contrasta com o aumento significativo que ocorreu durante a década anterior, impulsionado pela rápida expansão da Rede Nacional de Autoestradas (RNA).
- b) A RRN encontra-se totalmente concessionada, integrando desse modo (i) as 14 concessões atribuídas pelo Estado a operadores privados (2.588km) e (ii) a concessão geral da RRN, atribuída à IP (11.725km). Dentro desta última, foram atribuídas 7 subconcessões a operadores privados (854km). Refira-se que a RRN não abrange as redes viárias das Regiões Autónomas.

<sup>1</sup> Publicação mais recente: "Síntese – Principais Indicadores – Ecosistema Ferroviário Português, 2018" [\[Link\]](#)

<sup>2</sup> Publicação mais recente: "Ecosistema dos Metropolitanos em Portugal, 2012-2017" [\[Link\]](#)

<sup>3</sup> Publicação mais recente: "O Tráfego Marítimo de Mercadorias no Contexto da Intermodalidade, 2019" [\[Link\]](#)

<sup>4</sup> Publicação mais recente: "O Transporte em Táxi em Portugal, 2020" [\[Link\]](#)

<sup>5</sup> Publicação mais recente: "Compensações financeiras no serviço público de transporte de passageiros regular em 2018" [\[Link\]](#)

<sup>6</sup> Publicação mais recente: "Relatórios de acompanhamento da aplicação dos regulamentos europeus em matéria de direitos dos passageiros 2017/2018" [\[Link\]](#)

- c) A **Rede Nacional de Autoestradas** (RNA) apresentava, em 2019, uma extensão total de 3.065km, dos quais 2.559km (83%) concessionados a empresas privadas, 204km (7%) sob gestão direta da IP e os restantes 302km (10%) subconcessionados por esta a empresas privadas. A rede é composta por 36 diferentes autoestradas, que contêm maioritariamente 2 vias em cada sentido (82%), podendo determinados lanços (ou autoestradas completas) conter 3 vias (17%) ou até 4 vias ( $\approx$ 1%) por sentido.
- d) A grande maioria das autoestradas nacionais são **portajadas (83% da extensão da RNA)**, coexistindo dois sistemas de portagem distintos: as portagens tradicionais (52%) ou o sistema exclusivamente eletrónico (vulgo “pórticos”, 31%). Não obstante, toda a rede está coberta por um sistema de cobrança eletrónica de portagens – o sistema Via Verde – sendo que em todas as praças/barreiras de portagem tradicionais existe pelo menos uma via dedicada à cobrança eletrónica.
- e) A maior parte dos contratos de concessão do Estado e de subconcessão em vigor têm prazos contratuais de 30 anos, sendo que os respetivos termos irão ocorrer entre os anos de 2028 e 2040. O contrato da Concessão Brisa, que corresponde a 30% das estradas concessionadas, termina em 31 de dezembro de 2035.
- f) Os **regimes de remuneração** das concessionárias e subconcessionárias podem, atualmente, agrupar-se em 4 classes (indica-se a respetiva %, em extensão, da rede concessionada a empresas privadas):
- Remuneração por portagens, em que a concessionária é titular das receitas de portagem cobradas. Este regime é utilizado nas concessões Brisa, Lusoponte, Beira Interior, Oeste, Litoral Centro, Douro Litoral (45%);
  - Remuneração por disponibilidade, em que as receitas de portagem pertencem ao concedente, sendo a concessionária remunerada por este através de pagamentos em contrapartida pela disponibilidade da infraestrutura. Este regime foi utilizado nas concessões Norte, Algarve, Costa de Prata, Interior Norte, Norte Litoral, Beiras Litoral e Alta, Grande Lisboa e Grande Porto (26%);
  - Remuneração por disponibilidade e serviço, em que aos pagamentos por disponibilidade acresce um pagamento por serviço indexado ao TMDA. Este regime foi utilizado em todas as subconcessões (24%);
  - Regime SCUT, em que a concessionária recebe uma “portagem virtual”, paga pelo concedente na vez do utilizador. Este regime, anteriormente vigente em várias concessões no Continente, é atualmente apenas utilizado nas concessões das Regiões Autónomas (5%).
- g) Segundo dados do IMT, em termos de **procura**, as autoestradas que apresentaram **maiores** níveis de tráfego médio diário anual (TMDA) em 2019 foram a A20 (95.873 veíc./dia), a A44 (64.642 veíc./dia), a VRI (43.240 veíc./dia), a A5 (41.943 veíc./dia) e a A12 (41.616 veíc./dia) – em todos os casos, autoestradas curtas totalmente localizadas nas áreas metropolitanas do Porto ou de Lisboa. Por outro lado, as autoestradas com **menores** níveis de tráfego foram a A13-1 (3.833 veíc./dia), a A13 (4.750 e 4.832 veíc./dia, nos troços norte e sul), a A24 (5.179 veíc./dia), a A15 (5.208 veíc./dia) e a A6 (6.412 veíc./dia). Em termos de variação anual, verifica-se que o tráfego aumentou em todas as vias, destacando-se o aumento ocorrido na A21 (+31% ao ano, desde 2016).
- h) As autoestradas nacionais são atualmente servidas por **72 áreas de serviço**, distando entre si, em média, 37km – refira-se, contudo, que na A4 e na A13 (Pinhal Interior, no sentido norte-sul) existem lanços com extensão superior a 80km sem qualquer área de serviço. Relativamente ao abastecimento de combustíveis, existem 5 marcas em operação: Galp (24 áreas, 33%), BP (20 áreas, 27%), Repsol (13 áreas, 18%), Cepsa (12 áreas, 16%) e Prio (5 áreas, 6%), sendo que quota de mercado da Galp resulta maior (46%) se forem considerados os valores de tráfego nos sublanços em que se situam as áreas. Por outro

lado, 58% das áreas dispõem de abastecimento GPL e 27% de postos de carregamento para mobilidade elétrica, todos com carregamento rápido.

- i) As autoestradas com as **taxas de portagem** mais elevadas (considerando a taxa de portagem para o percurso total da via para um veículo de classe 1, e dividindo pela extensão da mesma) são a A11 (10,2 cent/Km), a A21 (10,1 cent/Km) e a CREL (9,9 cent/Km). Analisando separadamente a Ponte 25 de Abril (troço da A2) esta apresenta a taxa de portagem mais elevada (15,2 cent/Km). O valor médio praticado na RNA cifra-se em 7,2 cent/Km (ou 8,6 cent/Km se não forem contabilizados os troços gratuitos).
- j) É efetuada uma comparação, do ponto de vista do utilizador, entre os dois itinerários de **autoestradas que unem as cidades de Lisboa e Porto**: o IP1 (A1 e A20) e o IC1 (A8, A17, A25, A29, A44 e A1). Embora as extensões dos dois percursos sejam semelhantes (298Km e 306Km), destacam-se algumas diferenças. O IP1 está dotado de 3 (ou 4) vias de circulação em cada sentido numa extensão superior à do IC1 (44% contra 36%), sendo que este último envolve um preço da portagem superior (em cerca de 10%, para veículos da Classe 1). O IC1 apresenta um nível de tráfego (TMDA) que é cerca de metade do existente no IP1, oferecendo, contudo, um número maior de áreas de serviço (9 contra 7). Refira-se ainda que o trajecto pelo IC1 obriga à utilização de diversos nós de ligação, designadamente na conexão entre as diversas autoestradas que o compõem.
- k) A AMT, enquanto entidade responsável pela apreciação das reclamações registadas no Livro de Reclamações das entidades por si reguladas, recebeu, em 2019, **1 010 reclamações** relativas a concessionárias de infraestruturas rodoviárias. Esse número representou uma variação homóloga de +62%, em grande parte relacionada com o início da disponibilização do Livro de Reclamações Eletrónico a partir de 2019. Os principais motivos de reclamação enquadram-se em duas categorias principais: (i) "portagens, pagamentos e reembolsos" (57,3%) e (ii) "acidentes na via com animais e objetos" (24,5%).
- l) As **receitas** do setor das concessões de infraestruturas rodoviárias, excluindo os pagamentos da IP às concessionárias e subconcessionárias, ascenderam a 2,2 mil milhões de euros em 2019 e a 6,2 mil milhões entre 2017 e 2019. Essas receitas provieram, maioritariamente, de portagens (54% do total em 2019) e da Contribuição do Serviço Rodoviário – CSR (31%). A CSR é transferida da Autoridade Tributária para a IP e resulta do pagamento, pelos utilizadores, de um valor por cada litro de combustível adquirido: 8,7 cêntimos por litro de gasolina, 11,1 por litro gasóleo rodoviário e 6,3 por litro de GPL auto.
- m) A **receita média das portagens**, em 2019, nos 2 587 km portajados da RRN, foi de 7,7 cêntimos por Vkm, variando entre os 11,4 cêntimos por Vkm na concessão da Lusoponte e os 4,8 cêntimos na Concessão do Algarve. A IP tem sob sua gestão direta 84 km de vias com portagens. Dos 3 441 km concessionados ou subconcessionados a outras entidades, 938 km são gratuitos.
- n) Em termos de **fluxos financeiros**, entre 2017 e 2019, o setor registou recebimentos (*cash-inflows*) de 7,4 mil milhões de euros (valores sem IVA). Estes recebimentos tiveram como principais origens as receitas das portagens (3,4 mil milhões de euros), a CSR (2,1 mil milhões de euros) e os aumentos de capital da IP (1,6 mil milhões de euros). Excluindo a IP, as concessionárias e subconcessionárias receberam em média, anualmente, cerca de 0,6 milhões de euros por km concessionado, entre os anos de 2017 e 2019.
- o) Durante este período, em termos de **pagamentos** (*cash-outflows*) registaram-se 1,1 mil milhões de euros da IP para FSE, gastos com pessoal, investimentos, juros e imposto sobre o rendimento, 3,3 mil milhões euros relativos a pagamentos das concessionárias e subconcessionárias com gastos com o pessoal, FSE, investimentos, juros e impostos sobre o rendimento, ficando, estas entidades, com cerca de 3 mil milhões de euros disponíveis, nomeadamente, para reembolso de empréstimos e distribuição de dividendos.

- p) Os **encargos líquidos da IP** (do Estado) com as outras concessões de Estado e com as subconcessões cifraram-se em cerca de 0,9 mil milhões de euros por ano, 2,7 mil milhões no período 2017-2019. Destes, destacam-se o pagamento de 3,2 mil milhões de euros relativos a remuneração de disponibilidade e o recebimento de 0,9 mil milhões de euros referente a receitas de portagens.
- q) O **impacto da COVID-19**, incluindo as medidas extraordinárias adotadas pelos poderes públicos, provocou uma redução de 23% no tráfego médio diário (TMD) em 2020 face a 2019. A redução mais acentuada verificou-se entre os meses de março e junho (-43%) tendo sido abril o mês que registou a maior quebra (-67%).
- r) No âmbito das suas atribuições e poderes relativamente ao setor da gestão das infraestruturas rodoviárias, a AMT vai continuar a desenvolver ações de análise comparada dos contratos de concessão e de subconcessão, principalmente, em relação as obrigações contratuais de cada um dos concessionários em termos de níveis de desempenho/serviço das infraestruturas rodoviárias e as penalidades associadas ao não cumprimento dessas obrigações; monitorização dos contratos no que refere às matérias de defesa dos direitos e interesses dos utilizadores, designadamente, em termos de compensações por incumprimento contratual, de mecanismos de recolha da opinião e avaliação por parte dos utilizadores da qualidade do serviço prestado e em situações de obras na via, prazos de anuncio publico da realização da respetiva obra.
- s) Por fim, e considerando ainda a importância que é para o regulador deter um conhecimento aprofundado deste setor, revela-se de especial interesse alargar o exercício de *benchmarking* internacional, especialmente de âmbito europeu, relativamente a dados operacionais, sobre a qualidade das infraestruturas, as políticas tarifárias e os princípios que as regem, bem como os modelos de negócio adotados a evolução dos investimentos entre outros.



## 2. Executive summary (EN)

The Authority for Mobility and Transport (AMT) is Portugal's national independent economic regulator for the road, rail, inland waterway and maritime transport sectors, encompassing activities that provide transport services and management of the respective infrastructures. AMT's scope of action is defined by the Framework Law on Regulatory Bodies, approved by Law no. 67/2013 of 28 August, and specified in its Articles of Association approved by Decree-Law no. 78/2014 of 14 May.

Within this legal framework, AMT is responsible for monitoring and follow-up activities of Mobility and Transport Ecosystem markets. It has powers to collect information from all entities under its regulatory perimeter. As a product of this activity, and to contribute to a comprehensive and increasingly more in-depth knowledge of the regulated sectors, AMT has published several annual or biannual studies about the different sectors on its website. For instance, there are studies on railway transport<sup>7</sup>, metro systems<sup>8</sup>, maritime freight traffic, taxis<sup>9</sup>, financial compensations<sup>10</sup>, passenger rights,<sup>11</sup> among others.

With the present report, its first on the road concessions sector, AMT intends to launch a new periodic publication. The study focuses on the National Road Network (NRN), with particular attention to the National Motorway Network (NMN), focusing on three areas: (i) infrastructure (roads), (ii) concessionaires and (iii) concessions. Concessions include (i) those granted directly by the State to private operators, (ii) the general concession of the NRN, granted to the State-owned company *Infraestruturas de Portugal, S.A. ("IP")*, and (iii) the sub-concessions IP granted to private operators. Municipal road networks and roads in the Autonomous Regions outside the scope of concessions are not dealt with in the study. As for the study's data, it is mostly from 2019 and based on data collected from the abovementioned entities, as well as from official data published by Statistics Portugal (INE) and the Institute for Mobility and Transport (IMT).

Some of the main contents and conclusions of the report are summarised below:

- a) The length of the **National Road Network (NRN)** was 14,313km in 2019, of which (i) 2,337km (16.3%) are main routes, (ii) 1,893km (13.2%) are complementary routes, (iii) 5,291km (37.0%) are national roads and (iv) 4,791km (33.5%) are regional roads. The total length of the NRN has remained virtually unchanged since 2012. This "plateau" contrasts with a significant increase during the previous decade, driven by the rapid expansion of the National Motorway Network (NMN).
- b) The NRN is entirely under concession to (i) the 14 concessions awarded by the State to private operators (2,588 km) and (ii) the general NRN concession, granted to IP (11,725 km). Within the latter, seven sub-concessions have been awarded to private operators (854 km). It should be noted that the NRN does not include the road networks of the Autonomous Regions.
- c) The **National Motorway Network (NMN)** stretched for 3,065 km in 2019, of which 2,559 km (83%) were under concession to private companies, 204 km (7%) under direct management by IP and the remaining 302 km (10%) under sub-concessions awarded by IP. The network is made up of 36 motorways, most of which have two lanes in each direction (82%), with some sections (or, in some cases, entire motorways) with three (17%) or four lanes ( $\approx$ 1%) in each direction.

---

<sup>7</sup> Most recent publication: "Summary– Main indicators – Portuguese Railway Ecosystem, 2018" [\[Link\]](#)

<sup>8</sup> Most recent publication: "Metro Ecosystem in Portugal, 2012-2017" [\[Link\]](#)

<sup>9</sup> Most recent publication: "Taxi transport in Portugal, 2020" [\[Link\]](#)

<sup>10</sup> Most recent publication: "Financial compensation in regular public passenger transport 2018" [\[Link\]](#)

<sup>11</sup> Most recent publication: "Progress reports on the application of European regulations regarding passenger rights 2017/2018" [\[Link\]](#)

[All publications in Portuguese]

- d) The vast majority are **toll motorways (83% of the length of the NMN)**, with two different toll systems coexisting on the network: traditional tolls (52%) and the exclusively electronic system (known as "gantries", 31%). Nevertheless, the entire network is covered by an electronic toll collection system - the Via Verde system - and all traditional toll plazas/barriers have at least one lane dedicated to this means of electronic toll collection.
- e) Most of the currently in force concession and sub-concession contracts awarded to private operators are valid for 30 years, and are to end in dates between 2028 and 2040. The Brisa Concession contract, which entails 30% of the roads under concession, ends on 31 December 2035.
- f) The **remuneration schemes/models** of the concessionaires/sub-concessionaires can be grouped into four classes (the respective % length of the network under concession to private companies is indicated):
- i. Toll remuneration, in which the concession holder owns the toll income collected. This system was used in the Brisa, Lusoporte, Beira Interior, Oeste, Litoral Centro, Douro Litoral (45% concessions);
  - ii. Remuneration for availability, in which the toll revenues belong to the grantor, which remunerates the concession holder through payments in return for the infrastructure's availability. This system was used in the North, Algarve, Costa de Prata, Interior Norte, Norte Litoral, Beiras Litoral e Alta, Greater Lisbon and Greater Porto concessions (26%);
  - iii. Remuneration for availability and service, in which a service payment indexed to the annual average daily traffic levels (AADT) is added to the availability payments. This system was used in all the sub-concessions (24%);
  - iv. SCUT (shadow tolls) system, in which the concessionaire receives a "virtual toll", paid by the grantor instead of the user. This regime, previously in force on several concessions in mainland Portugal, is currently only used on concessions in the Autonomous Regions (5%).
- g) Concerning road **demand**, according to IMT data the motorways with the **highest** annual average daily traffic levels (AADT) in 2019 were the A20 (95,873 vehicles per day), the A44 (64,642 vehicles per day), the VRI (43,240 vehicles per day), the A5 (41,943 vehicles per day) and the A12 (41,616 vehicles per day). These are all short motorways wholly located in the metropolitan areas of Porto or Lisbon. On the other hand, the motorways with the **lowest** traffic levels were the A13-1 (3,833 vehicles/day), the A13 (4,750 and 4,832 vehicles/day, in its northern and southern sections), the A24 (5,179 vehicles/day), the A15 (5,208 vehicles/day) and the A6 (6,412 vehicles/day). In terms of annual variation, traffic increased on all roads, particularly on the A21 (+31% per year, since 2016).
- h) The national motorways currently have **72 service areas**, with an average of 37 km between them. However, it should be noted that on the A4 there is a section of over 80 km without any service areas. There are five brands of fuel suppliers: Galp (24 areas, 33%), BP (20 areas, 27%), Repsol (13 areas, 18%), Cepsa (12 areas, 16%) and Prio (5 areas, 6%). Galp's market share is higher (46%) in terms of traffic levels on the sections where the areas are located. There is LPG supply at 58% of the areas, and 27% have electric mobility charging stations, all offering fast charging.
- i) The motorways with the highest **toll charges** by km (considering a class 1 vehicle driving the total length of the road) are the A11 (10.2 cents/km), the A21 (10.1 cents/km) and the CREL (9.9 cents/km). The average value charged on the NMN is 7.2 cents/km (or 8.6 cents/km, if toll-free sections are not taken into account).
- j) Comparing the two **motorway routes between Lisbon and Porto**: the IP1 (A1 and A20) and the IC1 (A8, A17, A25, A29, A44 and A1) from the user's point of view: Although the lengths of the two routes are similar (298Km and 306Km), there are some differences. The IP1 has a higher length with 3 (or 4)

lanes in each direction than the IC1 (44% compared to 36%), whereas the IC1 has higher toll charges (about 10% for Class 1 vehicles). The IC1 has a traffic level (AADT) of around half that of the IP1 but has more service areas (9 compared to 7). Furthermore, the IC1 requires the use of several junctions for connecting the various motorways which comprise it.

- k) As the entity responsible for assessing consumer complaints registered in the Complaints Book regarding transport operators and services, AMT received **1,161 complaints** concerning road infrastructure concessionaires in 2019. This number represented a year-on-year variation of +86.1%, a figure that can be primarily explained by the introduction of the Electronic Complaints Book in 2019. The causes for complaints fell into two main categories: (i) "tolls, payments and reimbursements" (57.3%) and (ii) "accidents on the road involving animals or objects" (24.5%).
- l) **Revenues** of the road infrastructure concessions sector, excluding payments from IP to the other concessionaires and sub-concessionaires, amounted to € 2.2 billion Euros in 2019 and €6.2 billion Euros between 2017 and 2019. These revenues came mostly from tolls (54% of the total in 2019) and the Road Service Contribution tax – (CSR) (31%). The Tax Authority transfers the CSR revenues to IP, which result from the payment, by users, of a tax for each litre of fuel purchased: 0.87 cents per litre of petrol, ¤ 1.11 per litre of road diesel and ¤ 0.63 per litre of LPG auto.
- m) The **average toll revenue** in 2019 on the 2,587 km of toll motorway was 7.7 cents per vehicle-km, ranging from 11.4 cents on the Lusoponte concession to 4.8 cents on the Algarve Concession. IP directly manages 84 km of toll roads. On the other hand, 938km of the 3,441km under concession or sub-concession to other entities are free of charge.
- n) In terms of **cash flows**, the sector received (cash-inflows) €7.4 billion Euros (ex-VAT) between 2017 and 2019. The main sources of this income were revenues from tolls (€3.4 billion Euros), the RSC (€2.1 billion Euros) and IP's capital increases (€1.6 billion Euros). Excluding IP, concessionaires and sub-concessionaires received an average of around €0.6 million per km under concession each year between 2017 and 2019.
- o) In terms of **payments** (cash-outflows), during this period, IP recorded €1.1 billion Euros for external supplies and services, personnel costs, investments, interest and income tax. The other concessionaires and sub-concessionaires reported payments of €3.3 billion Euros related to personnel costs, external supplies and services, investments, interest and income tax, leaving these entities with around €3 billion Euros for repayment of loans and distribution of dividends.
- p) The **IP's (the state's) net charges** with other state concessions and sub-concessions amounted to around €0.9 billion per year, €2.7 billion in 2017-2019. Here, the most noteworthy were the payment of 3.2 billion euros to remuneration for availability and the receipt of 0.9 billion euros related to toll income.
- q) The **impact of COVID-19**, including the extraordinary measures adopted by the public authorities, led to a 23% reduction in average daily traffic (ADT) between January and September 2020 compared with the same period in the previous year. The sharpest reduction occurred between March and June (-43%), with April registering the largest drop (-67%).
- r) In the near future, AMT will perform a comparative analysis of the concession and sub-concession contracts, within the scope of its attributions and powers in relation to the road infrastructure management sector. This will mainly cover each concessionaire's contractual obligations regarding performance/service levels of the road infrastructures and the penalties associated with the non-compliance with these obligations. It will also monitor the contracts concerning the defence of users' rights and interests, particularly in terms of compensation for breach of contract, mechanisms for collecting opinions and assessments by users of the quality of service provided and deadlines for the public announcement of the completion of roadworks.

- s) Finally, and also considering how important it is for the regulator to have in-depth knowledge of this sector, it is of particular interest to extend the international benchmarking exercise, especially at a European level, concerning operational data on infrastructure quality, tariff policies and the principles governing them, the business models adopted and the evolution of investments, among others.

### 3. Introdução

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), no âmbito da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, na sua redação atual, e nos termos dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, é o regulador económico independente para o ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, tendo por missão "*definir e implementar o quadro geral de políticas de regulação e de supervisão aplicáveis aos setores e atividades de transportes e de infraestruturas terrestres, fluviais e marítimos, num contexto de escassez de recursos e de otimização da qualidade e da eficiência, orientadas para o exercício da cidadania, numa perspetiva transgeracional, de desenvolvimento sustentável*". Como é do conhecimento público, o âmbito regulatório da AMT é muito vasto e engloba, designadamente, o setor das infraestruturas rodoviárias (na secção 5.1 deste documento são identificadas as atribuições da AMT nesta matéria).

Em cumprimento do disposto nas alíneas e), o), p), t) e u) do n.º 1 do art. 5º dos seus Estatutos, bem como no desenvolvimento do 2.º pilar estratégico da REEQ<sup>12</sup>, relativo ao conhecimento compreensivo e atualizado dos mercados da mobilidade, a AMT realizou o presente estudo, dedicado à gestão das infraestruturas rodoviárias, em particular as infraestruturas concessionadas e subconcessionadas. Para esse efeito, procedeu a uma recolha de informação junto da empresa Infraestruturas de Portugal, S.A., bem como das restantes 13 concessionárias e 7 subconcessionárias (ver secção 7.2 para informação sobre cada uma destas entidades). Com este estudo, a AMT pretende apresentar uma análise detalhada, rigorosa e comparativa das concessões (e subconcessões) rodoviárias com foco nas suas áreas de atuação como regulador económico do setor.

Os conteúdos deste relatório estão estruturados da seguinte forma: (i) Uma breve descrição histórica relativa à gestão da infraestrutura rodoviária em Portugal Continental e uma caracterização das entidades administrativas com funções no setor (ii) a caracterização da Rede Rodoviária Nacional, principalmente da Rede Nacional de Autoestradas (iii) identificação e caracterização de cada uma das concessões e subconcessões, bem como das entidades gestoras de cada uma dessas infraestruturas (iv) análise da procura, incluindo os sublanços mais e menos movimentados, informação detalhada sobre as áreas metropolitanas, o preço das portagens e a comparação das alternativas de ligações rodoviárias entre Lisboa e o Porto (v) as reclamações recebidas na AMT e a promoção e defesa dos direitos dos utilizadores e, por fim, (vi) análise económico-financeira consolidada do setor em 2019.

Relevar que este é o primeiro relatório AMT com informação quantitativa e qualitativa integrada a nível nacional sobre as infraestruturas rodoviárias em exploração. A AMT pretende que, doravante, este relatório seja uma publicação regular e periódica, à semelhança do que já acontece para outros setores de atividade.

---

<sup>12</sup> Em síntese o paradigma sistémico da REEQ, exprime-se nos cinco seguintes pilares estratégicos:

1º - Avaliação da *compliance* das vertentes determinantes para o Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes;

2º - Conhecimento compreensivo e atualizado dos mercados da mobilidade;

3º - Supressão de falhas de mercado;

4º - Sem geração de falhas de Estado, incluindo as de regulamentação;

5ª - Promoção da confluência do equilíbrio dinâmico e resiliente das racionalidades, não aditivas, dos investidores, das pessoas e dos contribuintes.

Para uma descrição mais aprofundada do modelo REEQ e da sua metodologia, vide: J. Carvalho & E.L. Rodrigues, "Regulação Económica Independente no Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes", *Revista de Concorrência e Regulação*, n.º 30 (Abril/Junho), pp. 63-88, 2017, bem como nos Planos e Relatórios de Atividades da AMT constantes da página eletrónica <https://www.amt-autoridade.pt/amt/instrumentos-de-gestao-amt>.

## 4. A administração rodoviária – breve descrição histórica

### A Junta Autónoma de Estradas (JAE)

A Administração Geral de Estradas e Turismo, **criada em 1920** pelo Decreto n.º 7037, de 17 de outubro, constituiu o primeiro organismo público responsável pela gestão da infraestrutura rodoviária portuguesa, com atribuições em matéria de planeamento, construção, conservação e manutenção de estradas. Em 1926, foi aprovado um plano geral de classificação das estradas portuguesas (Decreto n.º 12100, de 31 de julho), o qual diferenciava as vias em 4 categorias: (i) estradas nacionais de 1ª classe, (ii) estradas nacionais de 2ª classe, (iii) estradas municipais e (iv) caminhos públicos – esta classificação (que substituiu uma anterior, de 1889) teve a importância fulcral de definir quais as estradas de interesse económico geral, que ficaram a cargo do Estado (as estradas nacionais), e quais as de interesse local, que foram entregues aos municípios<sup>13</sup>.

Perante as condições em que se encontravam a generalidade das estradas, bem como o atraso na construção de algumas ligações fundamentais<sup>14</sup>, e face ao insucesso da anterior administração em promover o urgente desenvolvimento da rede, em 1927 viria a ser criada a Junta Autónoma de Estradas (“JAE”), um organismo estatal dotado de autonomia administrativa e contabilidade própria, com atribuições em matéria de construção e grande manutenção das estradas nacionais (Decreto n.º 13969, de 20 de Julho de 1927). Na mesma altura, as atividades de manutenção corrente (conservação, arborização, marcação e sinalização) foram atribuídas à Direção Geral de Estradas – este organismo, porém, viria a ser extinto logo em 1929, tendo os seus serviços transitado para a esfera da JAE, passando esta a assegurar toda a fileira de serviços de gestão da infraestrutura rodoviária.

A JAE tornar-se-ia uma instituição longeva, de grande visibilidade pública e decisiva para a implementação das políticas de obras públicas rodoviárias ao longo de sete décadas, até à sua extinção em 1999<sup>15</sup>. Entre as suas obras mais emblemáticas, incluem-se os primeiros troços das autoestradas A5 [Lisboa-Jamor, incluindo o Viaduto Duarte Pacheco (1944)] e A1 [Lisboa-Vila Franca de Xira (1961)], a Estrada Marginal (1942), a ponte Marechal Carmona (1951) e a Ponte da Arrábida (1963) – refira-se que no caso da Ponte 25 de Abril (inaugurada em 1966), a gestão do projeto não ficou sob a alçada da JAE, mas sim do Gabinete da Ponte sobre o Tejo, na dependência do Ministério das Obras Públicas.

### Os Planos Rodoviários Nacionais

Em 1945 foi publicado o primeiro Plano Rodoviário Nacional (PRN 45, *cf.*, Decreto-Lei n.º 34593, de 11 de maio), nos termos do qual as estradas nacionais (a cargo da JAE) são divididas em 3 classes (1ª, 2ª e 3ª classe). No âmbito das estradas nacionais de 1ª classe, surge a designação de *itinerários principais* para distinguir aquelas que constituem a “espinha dorsal” da rede. Para além disso, define-se a *rede fundamental* como o conjunto das estradas nacionais de 1ª e 2ª classe. O Plano define ainda as características técnicas, em função da classe da estrada, do terreno e da intensidade de tráfego.

<sup>13</sup> Concretamente, ao Estado e aos municípios, foi atribuída a construção e manutenção das respetivas estradas. O Estado ficou ainda incumbido do projeto e fiscalização da construção de todas as estradas – incluindo as municipais, em virtude de a generalidade dos municípios não disporem, à época, de pessoal técnico qualificado para exercer essas atividades.

<sup>14</sup> Refira-se, por exemplo, que nessa altura ainda não existia uma ligação por estrada entre Lisboa e o Algarve.

<sup>15</sup> Ao longo da sua existência, a JAE viria a sofrer diversas reestruturações. Uma das mais importantes ocorreu em 1997, quando as atividades de construção e grande reparação foram autonomizadas, tendo transitado para a empresa de capitais públicos JAE – Construção, S.A., tendo a JAE mantido a sua função de coordenação (Decreto-Lei n.º 142/97, de 6 de junho). Esta nova entidade, de curto prazo de vida, constituiu à época uma tentativa de agilizar procedimentos específicos ligado à construção de novas estradas, dando cumprimento ao PRN 85.

O segundo Plano entrou em vigor em 1985 (PRN 85, *cf.*, Decreto-Lei n.º 380/85, de 26 de setembro), e dividiu a rede nacional em duas categorias: (i) rede fundamental, constituída por 9 itinerários principais (IPs) fazendo a ligação entre os principais centros urbanos, os portos e as fronteiras terrestres, e a (ii) rede complementar, constituída por 24 itinerários complementares (ICs) consistindo nas principais vias envolventes e de acesso às áreas metropolitanas e ligações de interesse regional. Para além dos ICs, a rede complementar abrangia também diversas “outras estradas” nacionais. A par das especificações técnicas, o Plano estipula para IPs e ICs diferentes níveis de serviço.

O Plano Rodoviário Nacional vigente na atualidade é o PRN 2000, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, alterado pela Declaração de Retificação n.º 19-D/98, de 31 de Outubro, pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho, e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto. Este Plano, manteve a divisão entre rede fundamental e rede complementar, reintroduzindo a classificação de Estradas Nacionais (EN) e introduzindo a classificação nova de Estradas Regionais (ER), para as vias com interesse supramunicipal e complementar à rede rodoviária nacional<sup>16</sup>. Por outro lado, neste Plano passa a ser explicitamente contemplada a Rede Nacional de Autoestradas.

### **Novos modelos de gestão da administração rodoviária: da JAE à IP**

Ao longo das duas últimas décadas, tiveram lugar acentuadas transformações no quadro da administração rodoviária em Portugal, num intenso movimento de redefinição da intervenção e do papel do Estado no setor. Nesse âmbito, ocorreu uma sequência de importantes alterações institucionais e regulatórias – praticamente uma por cada ciclo governativo – que se resumem como se segue.

Por via do **Decreto-Lei n.º 237/99, de 25 de junho**, procedeu-se a uma reestruturação profunda da administração central das estradas em Portugal, sendo extintas a JAE e a JAE – Construção, S.A. (ver nota de rodapé 15) e entregues as respetivas atribuições a um sistema de três novos institutos públicos:

- Instituto das Estradas de Portugal (IEP), com atribuições ao nível da coordenação, planeamento estratégico e gestão de recursos para o desenvolvimento da rede, bem como a gestão de concessões;
- Instituto para a Construção Rodoviária (ICOR), com a missão de operacionalizar a construção e grande reparação da rede (sucendendo à JAE – Construção, S.A.);
- Instituto para a Conservação e Exploração da Rede Rodoviária (ICERR), com atribuições em matéria de gestão da rede construída, e operacionalização da conservação e exploração.

O referido diploma justifica a profunda mudança que o enforma com base na *“dimensão, características e complexidade da rede, aos serviços que deve assegurar num quadro de desenvolvimento económico e de exigências de qualidade crescentes, à intermodalidade dos sistemas de transporte e às questões colocadas pela integração europeia, à diversificação de fontes de financiamento e de agentes que intervêm no sector, nomeadamente através de concessões”*. Porém, volvidos 3 anos, regressar-se-ia a um modelo unificado, decorrente da extinção do ICOR e do ICERR, por fusão no Instituto das Estradas de Portugal (IEP) (Decreto-Lei n.º 227/2002, de 30 de outubro).

Em 2004, um ano após a fusão, a administração rodoviária voltou a ser objeto de uma nova transformação, concretizada pelo Decreto-Lei n.º 239/2004, de 21 de dezembro, que operou a conversão do IEP em entidade pública empresarial, com a denominação EP – Estradas de Portugal, E.P.E. e um capital estatutário de 200 milhões de euros<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> Estava previsto que as Estradas Regionais transitarium da administração central para a alçada das futuras regiões administrativas, a criação das quais, porém, não se viria a concretizar na sequência do resultado do referendo sobre a regionalização em Portugal (1998).

<sup>17</sup> Segundo o Tribunal de Contas, este valor não corresponder ao justo valor dos ativos entregues aquando da constituição da entidade (Relatório de Auditoria n.º 36/2007-2ª Seção).

O ano de **2007** assistiu a uma profunda mudança no modelo de gestão e financiamento do setor rodoviário nacional, com base numa nova reestruturação institucional, que separou as funções de gestão da infraestrutura das de regulação, licenciamento e fiscalização (Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2007, de 11 de julho). Nesse âmbito, por forma a garantir à empresa uma maior autonomia empresarial, com objetivos de gestão mais amplos e operacionais, a EP foi transformada em sociedade anónima (EP, S.A.), de capitais exclusivamente públicos. O seu modelo de financiamento passa a integrar a Contribuição de Serviço Rodoviário, que incide sobre os combustíveis (taxando, indiretamente, os utilizadores da rede), para além das portagens das autoestradas sob a sua gestão.

Neste novo paradigma, foi atribuída à EP, S.A. a Concessão da Rede Rodoviária Nacional, cujas bases foram aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de novembro, com um prazo contratual até 23 de novembro de 2082.

Finalmente, **em 2015**, o Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, operou a fusão por incorporação da EP, S.A. na entidade gestora da infraestrutura ferroviária, a REFER, E.P.E., dando origem a uma nova empresa pública, a IP – Infraestruturas de Portugal, S.A., que assumiu a posição de concessionária geral da Rede Rodoviária Nacional nos termos do contrato de concessão celebrado com a EP, o qual se manteve em vigor.



## 5. Entidades administrativas do ecossistema das infraestruturas rodoviárias

O enquadramento institucional do setor das infraestruturas rodoviárias sofreu, ao longo das duas décadas anteriores, sucessivas transformações, quer em termos da natureza jurídica da instituição que corporiza a Administração Rodoviária, quer das instituições a que foram cometidas as funções de regulação e de representação do Estado enquanto concedente (ver 0). De seguida apresentam-se as principais instituições públicas cuja atuação incide sobre o ecossistema das infraestruturas rodoviárias.

### 5.1. O regulador – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

A AMT é o regulador económico independente para o setor dos transportes rodoviários, ferroviários, marítimos e fluviais, incluindo as respetivas infraestruturas, exercendo funções de (i) regulação, supervisão e fiscalização da atividade económica, (ii) defesa dos serviços de interesse geral, (iii) proteção dos direitos e interesses dos consumidores e (iv) promoção e defesa da concorrência. De entre as entidades públicas aqui elencadas, a AMT é a mais recente – os seus estatutos foram aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio – e a única com natureza de entidade administrativa independente<sup>18</sup>.

Recordar que o âmbito regulatório da AMT engloba todos os modos de transporte e respetivas infraestruturas com a exceção do modo de transporte aéreo<sup>19</sup>. A missão da AMT é, de acordo com os seus estatutos, *“regular e fiscalizar o setor da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, ferroviários, e respetivas infraestruturas, e da atividade económica no setor dos portos comerciais e transportes marítimos, enquanto serviços de interesse económico geral e atividades baseadas em redes, através dos seus poderes de regulamentação, supervisão, fiscalização e sancionatórios, com atribuições em matéria de proteção dos direitos e interesses dos consumidores e de promoção e defesa da concorrência dos setores privados, público, cooperativo e social, nos termos dos presentes estatutos e demais instrumentos jurídicos”*. A prática adotada pela AMT no cumprimento da sua missão, ancora-se num modelo regulatório definido como *Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ)*<sup>20</sup>, visando a promoção e a defesa do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MOBIES).

Entre as suas atribuições gerais (transversais aos vários modos/setores) mais importantes, destacam-se as seguintes: (i) promover a progressiva adaptação do enquadramento legal aplicável aos setores regulados e zelar pelo seu cumprimento, (ii) emitir instruções vinculativas aos regulados no âmbito dos seus poderes, (iii) promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores/utentes em relação a preços, serviços e respetiva qualidade, (iv) monitorizar e acompanhar as atividades dos mercados, auscultando as entidades relevantes nos diferentes modos; (v) promover e defender a concorrência, em estreita colaboração com a Autoridade da Concorrência (AdC), e (vi) instaurar e instruir processos de inquérito e levantar autos de contraordenação, aplicando as respetivas coimas, custas processuais e sanções acessórias.

Para além das supracitadas atribuições gerais, a AMT tem atribuições específicas relativamente aos vários setores regulados. As atribuições específicas da AMT em matéria de infraestruturas rodoviárias são as apresentadas na Tabela 1.

<sup>18</sup> Integrada na Administração Pública Independente, e sujeita ao regime jurídico da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, na sua redação atual.

<sup>19</sup> A aviação tem o seu próprio regulador económico independente, a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC).

<sup>20</sup> Para uma descrição mais aprofundada do modelo REEQ e da sua metodologia, vide: J. Carvalho & E.L. Rodrigues, “Regulação Económica Independente no Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes”, *Revista de Concorrência e Regulação*, n.º 30 (Abril/Junho), pp. 63-88, 2017.

<b>Tabela 1 – Principais atribuições da AMT em matéria de infraestruturas rodoviárias, estipuladas no n.º 2 do art. 5.º dos seus Estatutos (para cada atribuição, indica-se a alínea respetiva)</b>	
<b>Tema</b>	<b>Atribuições</b>
<b>Supervisão e fiscalização</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fiscalizar o <b>cumprimento por parte das concessionárias e subconcessionárias</b> das respetivas obrigações legais, regulamentares e contratuais [alínea f];</li> </ul>
<b>Qualidade e níveis de serviço</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definir os <b>níveis de desempenho</b> das infraestruturas rodoviárias [alínea e];</li> <li>Garantir a <b>participação dos utilizadores na gestão de qualidade</b> das infraestruturas rodoviárias [alínea g];</li> <li>Analisar as <b>reclamações</b> dos utilizadores [alínea k];</li> </ul>
<b>Direitos dos consumidores</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Assegurar e monitorizar a defesa dos direitos</b> e interesses dos utentes [alínea j];</li> </ul>
<b>Política tarifária, incluindo a formação de preços e tarifas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Participar na elaboração das <b>regras gerais e dos princípios aplicáveis à política tarifária</b> das infraestruturas rodoviárias [alínea b];</li> <li>Definir e aprovar a regulamentação aplicável ao <b>sistema de identificação eletrónica de veículos para cobrança de portagens (SIEV)</b>, constituído pelos sistemas, normas e procedimentos técnicos que sustentam o processamento da informação sobre os eventos de tráfego e sobre a deteção do dispositivo eletrónico instalado nos veículos, recolhida a partir de equipamentos de identificação ou deteção eletrónica, utilizados pelas concessionárias ou as subconcessionárias, os distribuidores e importadores dos dispositivos eletrónicos de veículos, bem como as entidades de cobrança das taxas de portagem [alínea h].</li> </ul>
<b>Regulamentação e normalização</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regular a atualização, modernização e harmonização da <b>regulamentação técnica</b> das infraestruturas rodoviárias [alínea d];</li> <li>Exercer as funções de <b>autoridade de normalização</b> em matéria de infraestruturas rodoviárias [alínea l];</li> </ul>
<b>Mediação e conciliação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analisar os <b>conflitos que envolvam os operadores</b>, nomeadamente, apreciando-os, promovendo a <b>conciliação</b> entre as partes, em termos processuais simples, expeditos e tendencialmente gratuitos [alínea k];</li> <li><b>Mediar</b>, na qualidade de órgão de conciliação, nos termos do artigo 10.º da Decisão n.º 2009/750/CE, da Comissão, de 6 de outubro de 2009, as <b>relações entre as concessionárias</b> ou operadoras de cobrança de portagens de infraestruturas rodoviárias localizadas em território nacional e os fornecedores do serviço eletrónico europeu de portagem, com contrato celebrado ou em fase de negociação, assegurando que as condições contratuais impostas não são discriminatórias e refletem corretamente os custos e riscos incorridos pelas partes no contrato, em respeito do direito da União Europeia em vigor [alínea l].</li> </ul>

Refira-se que a supracitada atribuição de “exercer as funções de autoridade de normalização em matéria de infraestruturas rodoviárias” (alínea l, do n.º 2 do art.º 5º dos Estatutos) é desempenhada pela AMT fora do âmbito do Sistema Português de Qualidade (SPQ). O preceito refere-se à atividade, paralela à atuação do SPQ, de produção de outros documentos técnicos relativos à infraestrutura rodoviária, também correntemente denominados “Normas”, e sobre a qual a AMT detém competências diretas específicas e muito claras, nomeadamente as ditadas pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, que aprova o Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional.

Nos anos de 2016 a 2020, a AMT elaborou um conjunto de deliberações, pareceres e pronúncias com incidência no setor das infraestruturas rodoviárias. A Tabela 2 apresenta as principais deliberações e publicações gerais relativas ao setor. Adicionalmente, destacam-se da atuação da AMT (i) os pareceres prévios vinculativos, dirigidos ao Governo, referentes a processos de renegociação de contratos de concessão/subconcessão e (ii) os pareceres dirigidos à Autoridade da Concorrência (AdC), relativos a operações de controlo de concentrações de empresas concessionárias.

**Tabela 2 – Atuação da AMT no setor das infraestruturas rodoviárias (2016-2020): Deliberações e publicações gerais.**

Documento	Sumário
<b>Deliberação n.º 287/2020</b> (27 de fevereiro de 2020)	Aprova o modelo de tarifa aditiva a aplicar à determinação do valor da remuneração pelo serviço de cobrança de portagem eletrónica nas concessões Costa de Prata, Grande Porto, Beiras Litoral e Alta, Interior Norte, Norte Litoral e Algarve.
<b>Pronúncia n.º 3/AMT/2018</b> (8 de maio de 2018)	Definição da “Estratégia Portugal 2030” no âmbito do quadro financeiro plurianual pós-2020.
<b>Pronúncia n.º 15/2017</b> (27 de dezembro de 2017)	ITS – sistemas inteligentes de transportes
<b>Opinião n.º 1/2016</b> (19 de janeiro de 2016)	Posição da AMT sobre os Papéis Temáticos relativos aos Corredores da Rede Principal da RTE-T, apresentados pela DGMOVE da Comissão Europeia. (em Inglês)

## 5.2. Outras instituições públicas

### Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT)

O IMT, cuja orgânica foi aprovada pelo Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, republicado pelo Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, é um organismo da Administração Pública Indireta, sob a tutela e superintendência do Ministro das Infraestruturas e Habitação, que exerce funções de “regulação técnica” no setor dos transportes, englobando os modos rodoviário, ferroviário, marítimo e fluvial, bem como as respetivas infraestruturas<sup>21</sup>. As suas atribuições genéricas incluem (i) a regulamentação técnica, (ii) o licenciamento, (iii) a certificação e o acesso à atividade, (iv) a fiscalização e (v) a representação do Estado enquanto concedente.

Em matéria de infraestruturas rodoviárias, em particular a rede rodoviária nacional, o n.º 4 do art.º 3.º da orgânica do IMT comete à instituição um conjunto de atribuições específicas, que se apresentam na Tabela 3. Compete ainda ao IMT, de acordo com o Estatuto das Estradas da RRN<sup>22</sup>, manter atualizado um cadastro dos bens que constituem o domínio público rodoviário.

<sup>21</sup> No que respeita ao modo aéreo, a lei prevê que o IMT possa exercer a função de representante do Estado enquanto concedente.

<sup>22</sup> Aprovado pela Lei n.º 35/2015, de 27 de abril.

**Tabela 3 – Principais atribuições do IMT em matéria de infraestruturas rodoviárias** estipuladas no n.º 4 do art.º 3.º do Decreto-lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, republicado no anexo do Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio (para cada atribuição, indica-se a alínea respetiva)

Tema	Atribuições
<b>Políticas públicas e legislação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Propor o planeamento da RRN</b>, no âmbito das políticas de planeamento dos transportes e de ordenamento do território [alínea a];</li> <li>• Participar na definição do regime e estatuto da infraestrutura rodoviária [alínea k];</li> </ul>
<b>Gestão da infraestrutura e representação do Estado enquanto concedente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Participar na gestão da rede rodoviária</b> e fazer cumprir as regras e obrigações que lhe são aplicáveis, nos termos da lei e dos contratos de concessão e subconcessão, sem prejuízo das atribuições da AMT ou das atribuições cometidas a outras entidades [alínea n];</li> <li>• Exercer, no âmbito da gestão e exploração da rede rodoviária, os poderes e as competências atribuídas ao <b>concedente Estado</b>, por lei ou por contrato, exceto se estes previrem expressamente a intervenção dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, ou de outras entidades públicas, nomeadamente a IP, S.A. [alínea r];</li> </ul>
<b>Qualidade e segurança</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Promover a qualidade e a segurança</b> das infraestruturas rodoviárias [alínea b];</li> <li>• Promover a definição de <b>normas regulamentares</b> aplicáveis ao setor das infraestruturas rodoviárias em <b>matéria de qualidade e de segurança</b>, após a avaliação do seu impacto por referência aos padrões contratuais em vigor, e fiscalizar o cumprimento das obrigações delas decorrentes pelos operadores do setor [alínea d];</li> <li>• Colaborar com a ANSR na elaboração dos <b>planos nacionais de segurança</b> rodoviária [alínea j];</li> </ul>
<b>Portagens</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exercer os serviços de gestão de normas e processos do <b>sistema de identificação eletrónica de veículos (SIEV)</b>, de autorização de utilizadores do sistema de identificação eletrónica de veículos, de gestão dos dispositivos eletrónicos e certificação de tecnologia, de gestão de eventos de tráfego públicos, para efeitos de cobrança de portagens e outras taxas rodoviárias, de gestão de sistemas de informação relativas à atividade que desenvolve, de aprovação e fiscalização de sistemas de identificação automática de dispositivos eletrónicos (<i>road side equipment</i> ou RSE), e de exploração de RSE próprios [alínea t];</li> <li>• Gerir os processos de atribuição e manutenção das <b>isenções de taxas de portagem</b>, ao abrigo dos contratos de concessão e subconcessão de infraestruturas rodoviárias [alínea u].</li> </ul>

### Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP)

Conforme referido no capítulo 1, em 2015 operou-se a fusão das empresas públicas que detinham as funções de administração rodoviária (Estradas de Portugal, S.A.) e de gestão da infraestrutura ferroviária (REFER, E.P.E.), criando-se uma empresa unificada que detém ambas as funções, a Infraestruturas de Portugal, S.A. ("IP"). A IP assumiu assim a posição contratual da extinta EP, S.A., enquanto concessionária geral da RRN, nos termos do respetivo contrato de concessão, cujas bases foram aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de novembro, e cujo objeto inclui a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das vias integrantes da concessão.

O contrato de concessão permite à IP atribuir subconcessões a entidades terceiras (empresas ou agrupamentos de empresas), assumindo o papel de subconcedente. Por outro lado, a IP tem a obrigação contratual de efetuar os pagamentos que incumbem ao Estado bem como o direito de receber os montantes a arrecadar por este, na sua qualidade de concedente, ao abrigo dos contratos de concessão do Estado – não obstante, a entidade competente para representar o Concedente Estado em matéria de infraestruturas rodoviárias seja o IMT, I.P.

As principais funções do Estado que caracterizam a sua relação com a IP, que se encontram consagradas no Regime Jurídico do Setor Público Empresarial<sup>23</sup> (RJSPE) e demais legislação aplicável, são as seguintes: (i) a tutela setorial, (ii) a tutela financeira, (iii) a função de acionista, (iv) a função de concedente e (v) a regulação económica. Na Tabela 4 listam-se essas funções, identificando os ministérios responsáveis e, quando aplicável, as entidades da Administração Pública que as exercem.

<b>Tabela 4 – As principais funções desempenhadas pelo Estado em relação à IP, S.A., bem como os ministérios e entidades da Administração Pública com a respetiva tutela.</b>		
<b>Função</b>	<b>Ministério Responsável</b>	<b>Entidades que exercem a função</b>
<b>Tutela setorial</b>	MI	MI
<b>Tutela financeira</b>	MF	MF
<b>Função acionista</b>	MF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF)
<b>Função de concedente</b>	MI	Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT)
<b>Regulação económica</b>	–	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)

**Notas:** MF: Ministério das Finanças; MI: Ministério responsável pelas Infraestruturas Rodoviárias, atualmente o Ministério das Infraestruturas e da Habitação

A IP exerce ainda (equiparando-se a entidade administrativa) os poderes de autoridade definidos no art.º 22.º do RJSPE, nomeadamente (i) de expropriação por utilidade pública, (ii) de utilização, proteção e gestão de infraestruturas afetas ao serviço público e (iii) de licenciamento e concessão da utilização de bens afetos ao domínio público rodoviário. Ademais, o art.º 12.º do Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, confere-lhe um conjunto de poderes adicionais, que incluem (i) intimações, embargo administrativo e demolição de construções efetuadas no domínio público rodoviário, em zonas *non aedificandi* e em zonas protegidas, (ii) encerramento compulsivo de instalações onde sejam exercidas atividades proibidas, perigosas, ou não autorizadas ou (iii) a liquidação e cobrança, voluntária e coerciva, de taxas e tarifas provenientes das suas atividades.

### **Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR)**

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (“ANSR”) é um órgão da Administração Direta do Estado, dotado de autonomia administrativa, sob a tutela do Ministério da Administração Interna, que tem por missão “o planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário” (Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, que aprova a orgânica da instituição). Entre as suas principais atribuições, destacam-se: (i) contribuir para a definição das políticas no domínio da segurança rodoviária, (ii) a elaboração e a monitorização do Plano Nacional de Segurança Rodoviária, (iii) fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária, (iv) assegurar o processamento e a gestão dos autos levantados por infrações ao Código da Estrada e legislação complementar e (v) propor a adoção de medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito.

A ANSR foi responsável pela elaboração do Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária (PENSE 2020), aprovado<sup>24</sup> pelo Governo em 2017, que constitui o instrumento de orientação e gestão de políticas públicas de

<sup>23</sup> Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, na sua redação atual.

<sup>24</sup> Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017, de 19 de junho. Este diploma criou também (i) a Comissão Interministerial para a Segurança Rodoviária (CISR), com a missão de acompanhar a execução do PENSE 2020 e assegurar o seu cumprimento efetivo e atempado, e (ii) o Conselho Nacional de Segurança Rodoviária (CNSR), com a missão de acompanhar a execução do seu plano de ação,

segurança rodoviária em vigor até 2020. O Plano tem como principal meta reduzir em 56% o número de vítimas mortais e em 22% o número de feridos graves em 2020, em relação aos valores de 2010, nas estradas portuguesas. No que respeita à Rede Rodoviária Nacional (RRN), o seu Objetivo Estratégico n.º 8 (“Promover a melhoria da Rede Rodoviária Nacional”) envolve um conjunto de ações e medidas com incidência na atividade da IP e das restantes concessionárias.

A ANSR divulga periodicamente informação relativa à sinistralidade nas estradas portuguesas, tendo por base indicadores como os números de acidentes, mortos e feridos graves ou ligeiros, ou o índice de gravidade (igual ao número de mortos por 100 acidentes com vítimas). Na Tabela 5 indicam-se os valores dos principais indicadores de sinistralidade registados em 2019, bem como as respetivas variações em relação ao ano de 2010, que evidenciam a melhoria geral da segurança rodoviária verificada na última década.

**Tabela 5 – Indicadores globais da sinistralidade (a 30 dias) nas estradas portuguesas, em 2019.** (Fonte: ANSR)

Acidentes com vítimas		Mortos		Feridos graves		Índice de gravidade	
2019	$\Delta_{10/19}$	2019	$\Delta_{10/19}$	2019	$\Delta_{10/19}$	2010	2019
35 704	+0,8%	626	-33,2%	2 168	-12,4%	2,64	1,75

### Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP)

A Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (“UTAP”) é uma entidade administrativa, sob a tutela do Ministério das Finanças, com a missão de participar na preparação, desenvolvimento, execução e acompanhamento de processos de parcerias público-privadas (PPP), bem como de prestar apoio técnico especializado aos parceiros públicos, designadamente em matérias de natureza económico-financeira e jurídica. Pode ainda prestar apoio técnico no desenvolvimento, contratação e acompanhamento de grandes projetos de infraestruturas, não enquadráveis na definição de parceria público-privada, suscetíveis de serem financiados pelo sector público ou gerarem encargos para este.

A UTAP foi instituída pelo Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio – diploma que regula a intervenção do Estado na preparação e gestão de parcerias público-privadas – e tem vindo a acompanhar PPPs inseridas em 5 setores de atividade: rodoviário, ferroviário, aeroportuário, saúde e da segurança<sup>25</sup>. O setor rodoviário – *i.e.*, das concessões de infraestruturas rodoviárias – é aquele que, destacadamente, tem mais peso<sup>26</sup>, não só em número de parcerias (21 em 33), bem como de investimento acumulado (91%), e de encargos líquidos (67%), traduzindo a forte aposta, com as decorrentes implicações financeiras para o Estado, no modelo de PPP para alavancar a expansão da RRN, particularmente da Rede Nacional de Autoestradas (RNA) nas décadas de 1990 e 2000. Por outro lado, uma vez que não foram lançadas novas PPP rodoviárias desde 2009, a atuação da UTAP sobre o setor tem-se focado no acompanhamento permanente das parcerias em vigor e à participação em processos de renegociação de contratos, passando também pela prestação de apoio técnico em processos arbitrais e pela publicação de boletins periódicos (trimestrais ou anuais) apresentando valores de encargos e receitas da IP (Estado) com as parcerias.

e ainda (iii) o Conselho Científico de Monitorização (CCM), de natureza académica, com a missão de avaliar o cumprimento dos programas de ação setoriais, propor medidas corretivas e sugerir processos e planos de melhoria.

<sup>25</sup> Nomeadamente, a PPP estabelecida entre o Ministério da Administração Interna (MAI) e a SIRESP, S.A.

<sup>26</sup> Os números que se seguem constam do Boletim Anual das PPP – 2018 (UTAP).

### **Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP)**

Criado pelo Decreto Regulamentar n.º 8/2018, de 4 de setembro, o Conselho Superior de Obras Públicas (“CSOP”)<sup>27</sup>, é um órgão consultivo que tem como missão coadjuvar o Governo na preparação de decisões sobre programas de investimento e projetos relevantes relativos a infraestruturas rodoviárias, ferroviárias, portuárias, aeroportuárias, ambientais, energéticas ou de comunicações.

A sua principal competência consiste na emissão de parecer prévio obrigatório, mas não vinculativo, com carácter técnico, económico e financeiro sobre (i) programas de investimento ou projetos públicos relevantes, aprovados por deliberação do Conselho de Ministros, cujo valor global supere os 75 milhões de euros, ou (ii) quaisquer estudos, programas ou projetos de obras públicas para os quais a legislação, ou o ministro responsável pela área das obras públicas, requeira o parecer. Quando se trate de parcerias público-privadas, o parecer será emitido na fase inicial do projeto, antes da apresentação da proposta fundamentada ao membro do Governo responsável pela área do projeto em questão, referida no artigo 9.º do DL 111/2012, de 23 de maio.

Em junho de 2020, o CSOP publicou a sua primeira proposta de parecer, incidindo sobre o Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030). Esse documento surgiu na sequência de um trabalho intenso de análise do Programa proposto, bem como dos contributos recebidos de diversas entidades consultadas – os estudos e contributos que serviram de base à proposta de parecer encontram-se disponibilizados no website do CSOP<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> Este órgão veio suceder ao anterior Conselho Consultivo de Obras Públicas, Transportes e Comunicações (CCOPTC), que foi extinto em 2011.

<sup>28</sup> [http://csop.pt/pareceres\\_lista\\_pni.html](http://csop.pt/pareceres_lista_pni.html)

## 6. Infraestrutura

### 6.1. A Rede Rodoviária Nacional (RRN)

A Constituição da República Portuguesa estipula que as estradas fazem parte do domínio público (al. d) do n.º 1 do art.º 84.º), sendo que o Estatuto das Estradas (aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, na sua redação atual) especifica que o domínio público rodoviário do Estado é constituído pelas estradas que integram a Rede Rodoviária Nacional (RRN), bem como os respetivos equipamentos e elementos envolventes (*e.g.*, áreas de serviço, terrenos destinados ao alargamento). O Estatuto das Estradas dispõe ainda sobre a constituição de servidões rodoviárias, designadamente servidões *non aedificandi* ou de visibilidade. Já as estradas municipais (EM) e os caminhos municipais (CM), integram o domínio público municipal, sendo o seu estatuto definido pelo Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais, promulgado pela Lei n.º 2110, de 19 de agosto de 1961, sucessivamente alterada – este diploma atribui às câmaras municipais a responsabilidade pela construção, conservação, reparação, polícia, cadastro e arborização das estradas e caminhos municipais. Quanto às Regiões Autónomas, as respetivas estradas integram o domínio público regional, sendo objeto de legislação específica.

As vias que integram a RRN encontram-se identificadas e categorizadas no Plano Rodoviário Nacional em vigor (PRN 2000), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, na sua redação atual. De acordo com este diploma, a RRN subdivide-se em duas componentes: (i) a rede nacional fundamental, composta pelos itinerários principais (IP), e (ii) a rede nacional complementar, composta pelos itinerários complementares (IC) e estradas nacionais (EN).

Refira-se ainda a rede de estradas regionais (ER), que integra vias de interesse supramunicipal e de âmbito regional. Aquando da entrada em vigor do PRN 2000, era previsto que estas estradas transitassem para a gestão das futuras regiões administrativas. Na medida em que a Regionalização não se concretizou, as estradas têm permanecido sob a alçada da administração central, mantendo a sua designação. Assim, embora não integrem oficialmente a RRN, as estradas regionais encontram-se sujeitas ao enquadramento normativo da mesma, estando sob a responsabilidade da IP.

A Tabela 6 resume as principais características das várias redes de estradas atualmente existentes em Portugal, incluindo o nível de serviço a ser assegurado. O nível de serviço de uma via/troço caracteriza a qualidade do seu serviço em termos de capacidade e desempenho, sendo a sua determinação efetuada através da metodologia do Highway Capacity Manual (TRB/NAS, EUA). Há 6 níveis de serviço, designados pelas letras seguintes: A – “free flow”; B – “reasonable free flow”; C – “stable flow”; D – “approaching unstable flow”; E – “unstable flow”; F – “breakdown flow”.

**Tabela 6 – Redes de estradas em Portugal continental: categorias de via, descrição das mesmas, nível de serviço a assegurar (NS) e integração no âmbito do PRN 2000 (PRN).**

Rede	Categorias	Descrição	NS	PRN
<b>Rede Nacional Fundamental</b>	<b>Itinerários Principais (IP)</b>	Vias de comunicação de maior interesse nacional, servindo de base de apoio a toda a RRN e assegurando a ligação entre os centros urbanos com influência supra-distrital e destes com os principais portos, aeroportos e fronteiras.	<b>B</b>	<b>Sim</b>



**Tabela 6 – Redes de estradas em Portugal continental: categorias de via, descrição das mesmas, nível de serviço a assegurar (NS) e integração no âmbito do PRN 2000 (PRN).**

Rede	Categorias	Descrição	NS	PRN
<b>Rede Nacional Complementar</b>	<b>Itinerários Complementares (IC)</b>	Vias de maior interesse regional, assegurando a ligação entre a rede nacional fundamental e centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia, mas infra-distrital, estabelecendo ligações de interesse regional, bem como as principais vias envolventes e de acesso nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.	<b>C</b>	
	<b>Estradas Nacionais (EN)</b>	Vias que asseguram a ligação entre a rede fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia (mas infra distrital).		
<b>Estradas Regionais (ER)</b>		Vias de interesse supra municipal e complementar à Rede Rodoviária Nacional. Promovem a ligação de agrupamentos de concelhos constituindo unidades territoriais.		
<b>Redes Municipais (EM e CM)</b>		Vias de âmbito infra concelhio.	-	<b>Não</b>

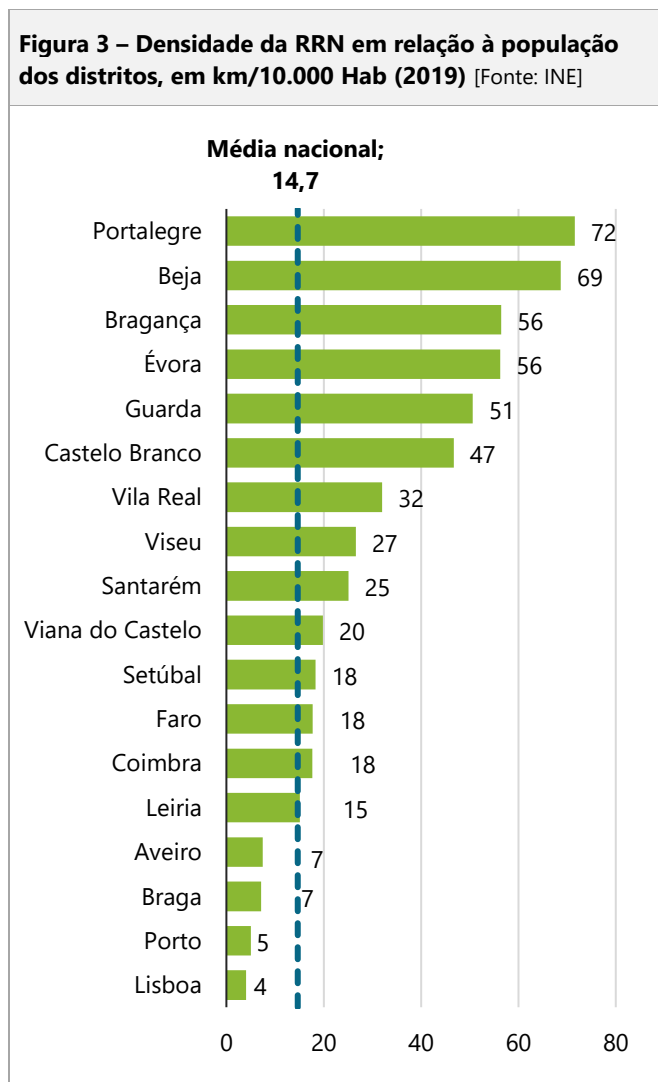
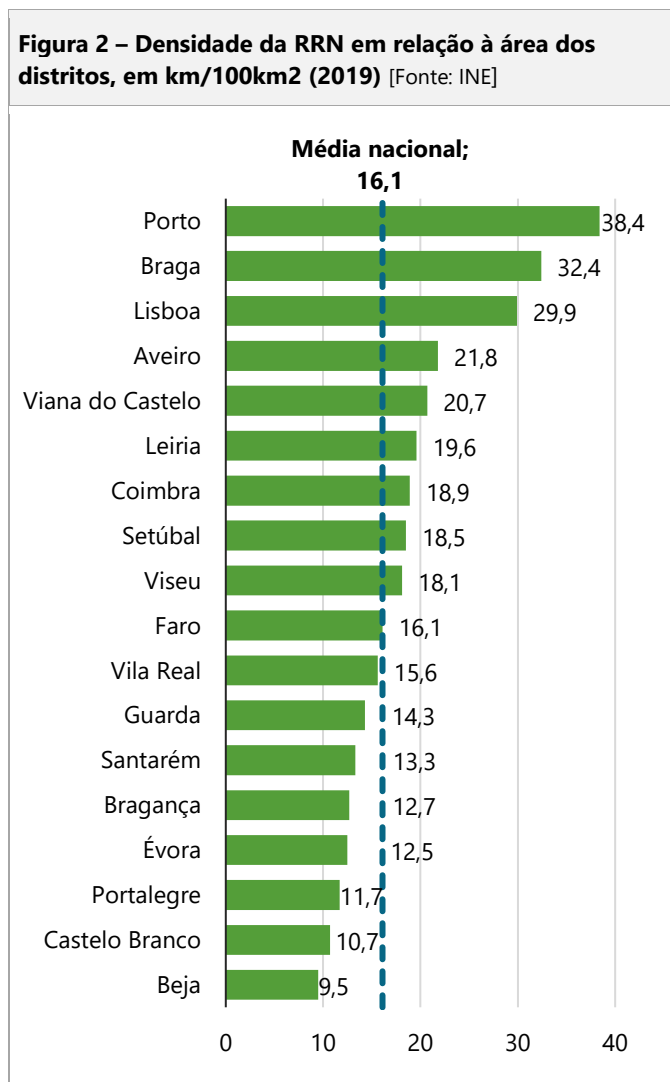
Segundo o INE, a extensão total da rede rodoviária nacional, incluindo as estradas regionais, ascendia, em 2019, a um total de 14 313km, dos quais (i) 2 337km (16,3%) são itinerários principais, (ii) 1 893km (13,2%) são itinerários complementares, (iii) 5 291km (37,0%) são estradas nacionais e (iv) 4 791 km (33,5%) são estradas regionais.

A Figura 1 apresenta um mapa com as principais vias nacionais de comunicação rodoviária, retirado do *site* da IP, e permite perceber a maior concentração nas áreas com maior densidade populacional, designadamente, as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto e a restante faixa litoral de Setúbal para Norte.

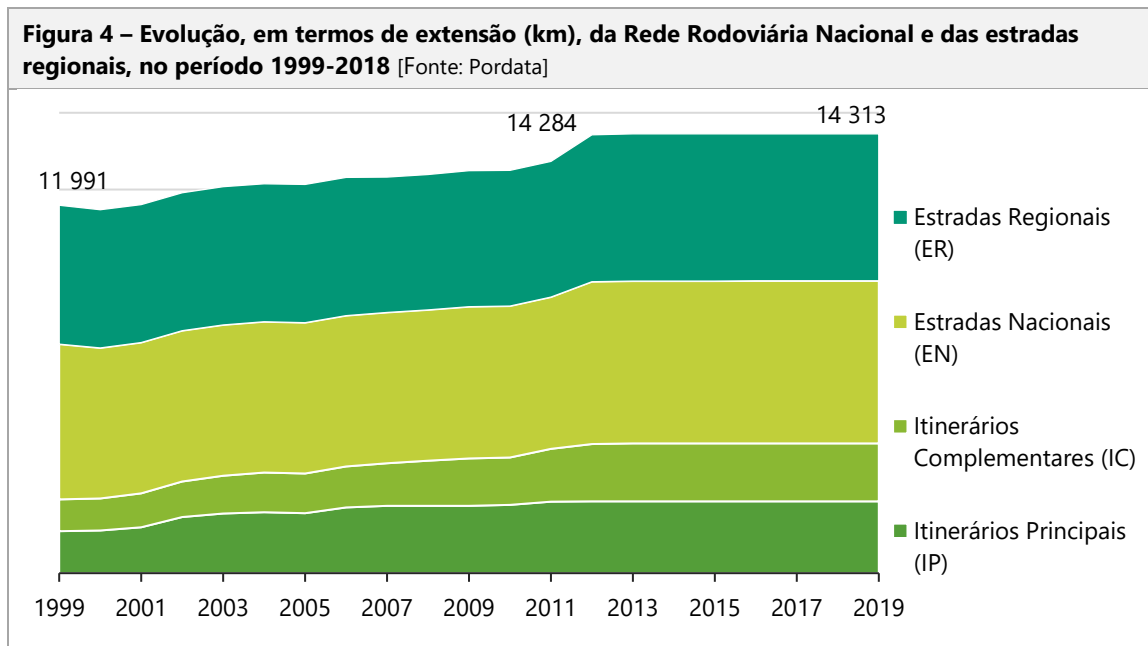
**Figura 1 – Mapa com as principais vias de comunicação rodoviária** [Fonte: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/>]



A Figura 2 e a Figura 3 apresentam, respetivamente, os valores da densidade da RRN por área e por habitante população nos vários distritos do continente. Ao nível de Portugal continental, a densidade média cifra-se em 16 km de RRN por 100 km<sup>2</sup> de área, havendo 14,7 km de rede por cada 10 000 habitantes por cada Km de rede. Por outro lado, a distribuição da rede no território é marcadamente desigual, sendo mais densa na faixa litoral do que nas regiões interiores. Importa referir que, em relação ao indicador Km/10 000 Hab, os distritos do Porto e de Lisboa destacam-se marcadamente dos demais. Já quanto ao indicador Km/100 Km<sup>2</sup> a situação a nível nacional mostra maior equilíbrio, com 19 Distritos (50%) acima da média nacional e os restantes 19 (50%) abaixo dessa mesma média.



A Figura 4 ilustra a evolução da RRN e das estradas regionais no período entre 1999 (entrada em vigor do PRN 2000) e 2019. Destaca-se o aumento da extensão total em 2.322km (+19,4%), impulsionado pelo desenvolvimento da Rede Nacional de Autoestradas, cuja extensão aumentou, nesse período, em 1.624km (i.e., 70% do aumento total). Esse aumento, contudo, ocorreu na quase totalidade até 2012, altura a partir da qual praticamente cessou a construção de novos troços na RRN.



## 6.2. A Rede Nacional de Autoestradas (RNA)

### 6.2.1. Caracterização geral da rede

A Rede Nacional de Autoestradas (RNA) encontra-se definida no PRN 2000 como fazendo parte da RRN e sendo constituída por vias (em geral, da categoria IP – itinerário principal, ou IC – itinerário complementar) que são dotadas de um conjunto de características técnicas que proporcionam uma elevada prestação, estando devidamente sinalizadas como autoestradas – ver Caixa 1.

A extensão total da RNA em exploração ascendia, em 2019, a 3.065km, sendo a densidade média nacional de 0,034km/km<sup>2</sup>. Na Figura 5 representa-se a evolução da rede desde 1970, evidenciando-se um período de robusta expansão iniciado na década de 1980 e acelerado nas duas décadas seguintes, até ao ano de 2013, tendo então a rede estabilizado na sua configuração atual.

#### Caixa 1 – Definição de autoestrada, conforme a legislação em vigor.

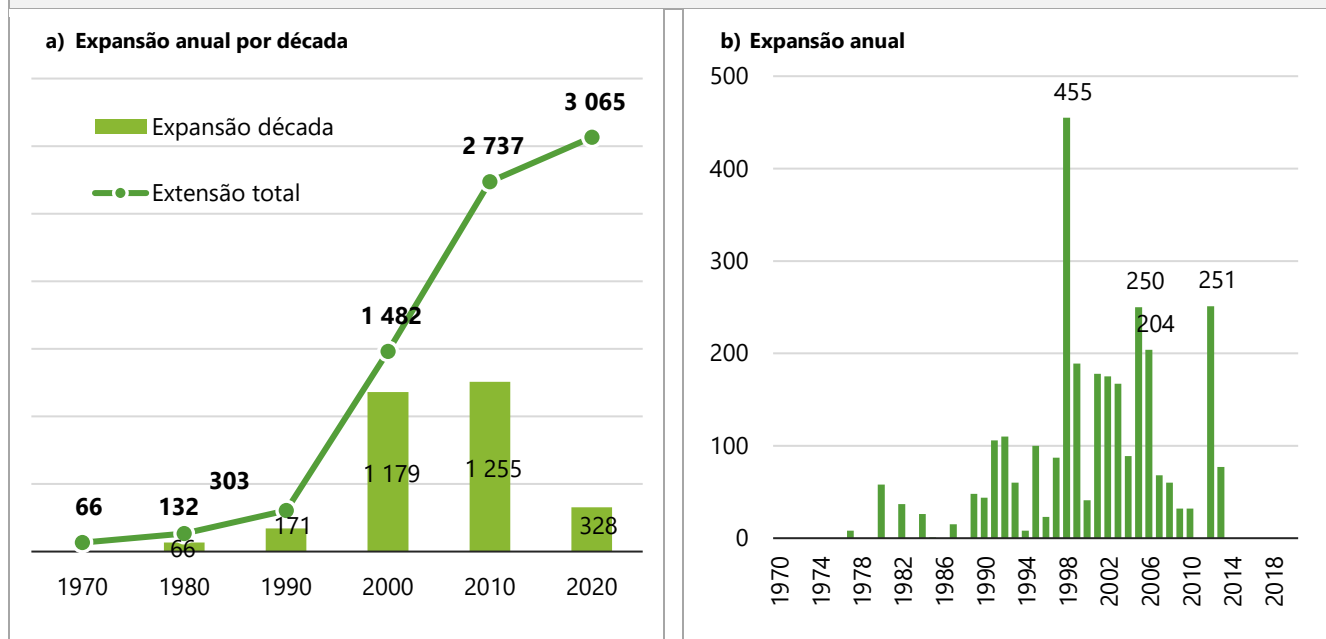
No Código da Estrada (artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio) define-se uma autoestrada como sendo uma com as seguintes características:

- (i) via destinada a trânsito rápido, com separação física de faixas de rodagem;
- (ii) sem cruzamentos de nível, nem acesso a propriedades marginais;
- (iii) com acessos condicionados;
- (iv) sinalizada como tal.

Não obstante, existe um número significativo de vias que, embora não cumpram um dos quatro atributos que caracterizam uma autoestrada (nomeadamente o de estarem sinalizadas como autoestradas), são contabilizadas como autoestradas pela IP e pelo INE. Trata-se, sobretudo, de vias de elevada capacidade nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto (e.g., o IC19 ou o IC20).

**Figura 5 – Evolução, em termos de extensão em km, da Rede Nacional de Autoestradas, no período 1970-2020**

[Fonte: Pordata]



### 6.2.2. As autoestradas

Na Tabela 7 faz-se um enquadramento geográfico RNA, indicando para cada autoestrada os locais de início e final, as principais cidades e vilas sede de concelho servidas e as regiões NUT 3 atravessadas. A tabela evidencia a razoável cobertura da rede no território continental português, onde todas as regiões NUT 3<sup>29</sup> são servidas por pelo menos uma autoestrada. Por outro lado, 16 das 18 cidades capitais de distrito continentais são atualmente servidas por pelo menos uma autoestrada – as exceções são Portalegre e Beja, estando previsto que esta última venha, no futuro, a ser servida pela A26. Refira-se ainda que há três autoestradas localizadas na sua totalidade no interior de um mesmo concelho, a A21 (Mafra) e a A44 (Vila Nova de Gaia) e a VRI (Matosinhos), sendo que a A16 e a A43 têm a quase totalidade do seu percurso no interior dos concelhos de Sintra e Gondomar, respetivamente.

A Tabela 8 apresenta uma caracterização mais específica das autoestradas nacionais, indicando-se para cada uma a respetiva concessão, ou subconcessão (em *itálico*), e a extensão total, por perfil transversal (2, 3 ou 4 vias em cada sentido) e por tipo de portagem (tradicional (“T”), exclusivamente eletrónica (“EE”) ou gratuita (“G”)) – os sublanços gratuitos para tráfego local mas cujas taxas de portagem são cobradas em outros sublanços são contabilizados na extensão portajada. Note-se que uma via pode ser composta por lanços que integram diferentes concessões/subconcessões. Note-se ainda que como a autoestrada A13 é, atualmente, composta por dois troços (norte e sul) desconetados e situados em regiões diferentes, os mesmos são caracterizados separadamente na tabela, sendo identificados como “A13[S]” (troço sul) e “A13[N]” (troço norte).

<sup>29</sup> As divisões regionais NUT 3 correspondem aos territórios das Comunidades Intermunicipais e Áreas Metropolitanas (Regulamento (CE) n.º 1059/2003, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio de 2003, relativo à instituição de uma nomenclatura comum às unidades territoriais estatísticas (NUTS) e Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro).

**Tabela 7 – Rede Nacional de Autoestradas: Vias e respetivos locais de início e final, cidades sede de concelho servidas e regiões NUT 3 que atravessam.** [Fonte: AMT]

Via	Início	Final	Cidades e Vilas sede de concelho servidas	Regiões NUTS 3 servidas
<b>A1</b>	Lisboa	Porto	Lisboa, V.F. Xira, Santarém, Fátima <sup>1</sup> , Leiria, Pombal, Coimbra, Mealhada, Aveiro, Albergaria-a-Velha, Estarreja, Stª Maria da Feira, Vila Nova de Gaia, Porto	A.M. Lisboa, Lezíria do Tejo, Médio Tejo, Região de Leiria, Região de Coimbra, Região de Aveiro, A.M. Porto
<b>A2</b>	Lisboa	Paderne (A22)	Lisboa, Almada, Seixal, Barreiro, Palmela <sup>2</sup> , Setúbal, Alcácer do Sal, Grândola <sup>2</sup> , Aljustrel <sup>2</sup> , Ourique <sup>2</sup> , Castro Verde <sup>2</sup> , Almodôvar <sup>2</sup>	A.M. Lisboa, Alentejo Litoral, Baixo Alentejo, Algarve
<b>A3</b>	Porto (A20)	ESPAÑA (Fronteira de Valença)	Porto, Santo Tirso, Trofa, Vila Nova de Famalicão, Braga, Valença	A.M. Porto, Ave, Cávado, Alto Minho
<b>A4</b>	Matosinhos	ESPAÑA (Fronteira de Quintanilha)	Porto, Matosinhos, Maia, Ermesinde <sup>1</sup> , Valongo, Paredes, Penafiel, Amarante, Vila Real, Mirandela, Macedo de Cavaleiros, Bragança	A.M. Porto, Tâmega e Sousa, Douro, Terras de Trás-os-Montes
<b>A5</b>	Lisboa	Cascais	Lisboa, Oeiras <sup>2</sup> , Cascais <sup>2</sup>	A.M. Lisboa
<b>A6</b>	Marateca (A2/A13[S])	ESPAÑA (Fronteira de Caia)	Vendas Novas, Montemor-o-Novo, Évora, Estremoz, Borba, Elvas	A.M. Lisboa, Alentejo Central, Alto Alentejo
<b>A7</b>	Póvoa do Varzim (A28)	Vila Pouca de Aguiar (A24)	V.N. Famalicão, Guimarães, Fafe, Vila Pouca de Aguiar <sup>2</sup>	A.M. Porto, Ave, Cávado, Alto Minho, Alto Tâmega
<b>A8</b>	Lisboa	Leiria	Lisboa, Odivelas, Loures, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Alcobaça, Marinha Grande, Leiria	A.M. Lisboa, Oeste, Região de Leiria
<b>A9</b>	Jamor (A5)	Alverca (A1)	Lisboa, Oeiras <sup>2</sup> , Queluz <sup>1</sup> , Amadora, Loures, Alverca <sup>1</sup>	A.M. Lisboa
<b>A10</b>	Alverca (A9)	Santo Estêvão (A13[S])	Arruda dos Vinhos <sup>2</sup> , Benavente, Samora Correia	A.M. Lisboa, Oeste, Lezíria do Tejo
<b>A11</b>	Apúlia (A28)	Castelões (A4)	Barcelos, Braga, Guimarães	Cávado, Ave, Tâmega e Sousa
<b>A12</b>	Lisboa	Setúbal	Lisboa, Montijo, Setúbal	A.M. Lisboa
<b>A13 [S]</b>	Marateca (A2/A6)	Almeirim	Salvaterra de Magos <sup>2</sup> , Almeirim, Santarém	A.M. Lisboa, Lezíria do Tejo
<b>A13 [N]</b>	Atalaia (A23)	Coimbra	Tomar, Coimbra	Médio Tejo, Região de Leiria, Região de Coimbra
<b>A13-1</b>	Almalaguês (A13[N])	Condeixa-a-Nova (A1)	Condeixa-a-Nova <sup>2</sup>	Região de Coimbra
<b>A14</b>	Coimbra (A1)	Figueira da Foz	Coimbra, Cantanhede, Figueira da Foz	Região de Coimbra
<b>A15</b>	Santarém (A1)	Caldas da Rainha (A8)	Santarém, Rio Maior, Caldas da Rainha	Lezíria do Tejo, Oeste
<b>A16</b>	Cascais (A5)	Belas (A9)	Cascais <sup>2</sup> , Sintra <sup>2</sup> , Agualva-Cacém <sup>1</sup>	A.M. Lisboa
<b>A17</b>	Marinha Grande (A8)	Aveiro (A25)	Leiria, Figueira da Foz, Ílhavo, Aveiro	Região de Leiria, Região de Coimbra, Região de Aveiro
<b>A19</b>	São Jorge	Leiria	Batalha <sup>2</sup> , Leiria	Região de Leiria
<b>A20</b>	Carvalhos (A1)	Porto (A28)	Vila Nova de Gaia, Porto	A.M. Porto
<b>A21</b>	Ericeira	Venda do Pinheiro (A8)	Mafra	A.M. Lisboa

**Tabela 7 – Rede Nacional de Autoestradas: Vias e respetivos locais de início e final, cidades sede de concelho servidas e regiões NUT 3 que atravessam.** [Fonte: AMT]

Via	Início	Final	Cidades e Vilas sede de concelho servidas	Regiões NUTS 3 servidas
<b>A22</b>	Bensafrim	ESPAÑA (Fronteira Vila Real de Stº António)	Lagos, Portimão, Lagoa, Silves, Albufeira, Loulé, Faro, Olhão, Tavira, Vila Real de Stº António	Algarve
<b>A23</b>	Zibreira (A1)	Guarda (A25)	Torres Novas, Entroncamento, Abrantes, Castelo Branco, Fundão, Covilhã, Guarda	Médio Tejo, Beira Baixa, Beiras e Serra da Estrela
<b>A24</b>	Viseu (A25)	ESPAÑA (Fronteira Vila Verde da Raia)	Viseu, Lamego, Peso da Régua, Vila Real, Vila Pouca de Aguiar <sup>2</sup> , Chaves	Viseu Dão-Lafões, Douro Alto Tâmega
<b>A25</b>	Barra	Vilar Formoso	Ílhavo, Aveiro, Albergaria-a-Velha, Vouzela <sup>2</sup> , Viseu, Mangualde, Guarda	Aveiro, Viseu Dão-Lafões, Beiras e Serra da Estrela
<b>A26</b>	Sines	Relvas Verdes	Sines, Santiago do Cacém	Alentejo Litoral
<b>A26-1</b>	Sines	V. Nova de Santo André	Sines, Vila Nova de Santo André <sup>1</sup>	Alentejo Litoral
<b>A27</b>	Viana do Castelo (A28)	Ponte de Lima (A3)	Viana do Castelo, Ponte de Lima <sup>2</sup>	Alto Minho
<b>A28</b>	Porto (A1)	Vilar de Mouros	Porto, Matosinhos, Póvoa do Varzim, Vila do Conde, Esposende, Viana do Castelo, Caminha <sup>2</sup>	A.M. Porto, Cávado, Alto Minho
<b>A29</b>	Angeja (A25)	São Lourenço (A20)	Aveiro, Estarreja, Ovar, Esmoriz <sup>1</sup> , Espinho, V.N. de Gaia	Região de Aveiro, A.M. Porto
<b>A32</b>	Oliveira de Azeméis	Olival (A20)	Oliveira de Azeméis, São João da Madeira, Vila Nova de Gaia	A.M. Porto
<b>A33</b>	Caparica	Montijo (A12)	Almada, Seixal, Barreiro, Moita, Montijo	A.M. Lisboa
<b>A41</b>	Freixeiro (A28)	Espinho (A29)	Matosinhos, Maia, Alfena <sup>1</sup> , Valongo, Gandra <sup>1</sup> , Vila Nova de Gaia, Lourosa <sup>1</sup> , Espinho	A.M. Porto
<b>A42</b>	Seroa (A41)	Felgueiras	Lordelo <sup>1</sup> , Paços de Ferreira, Lousada <sup>2</sup> , Felgueiras	A.M. Porto, Tâmega e Sousa
<b>A43</b>	Porto (A20)	Covelo (A41)	Porto, Gondomar, Valbom <sup>1</sup>	A.M. Porto
<b>A44</b>	Francelos (A29)	Freixo Sul (A20)	Vila Nova de Gaia, Porto	A.M. Porto
<b>VRI</b>	Custóias (A4)	Aeroporto (A41)	Matosinhos, Maia	A.M. Porto

**Notas:** (¹) cidade não sede de concelho; (²) vila sede de concelho

**Tabela 8 – Rede Nacional de Autoestradas: Vias, Concessões/Subconcessões e Extensão (km) por perfil transversal e tipo de portagem (T=Tradicional, EE=Exclusivamente Eletrónica, G=Gratuita) [Fonte: Operadores e AMT]**

Via	Concessão (Subconcessão)	Extensão (km)						Total
		Por perfil transversal			Por tipo de portagem			
		2x2	2x3	2x4	T	EE	G	
A1	Brisa, IP	158,4	135,9	7,3	277,7		23,9	301,6
A2	Brisa, Lusoponte	202,8	38,0		231,2		9,6	240,8
A3	Brisa, IP	90,8	12,8	8,4	98,1		13,9	112,0
A4	Grande Porto, Brisa, IP, Autoestrada Transmontana	213,8	9,0		48,3	45,2	129,3	222,8
A5	Brisa	2,3	22,7		16,9		8,1	25,0
A6	Brisa	157,9			138,8		19,1	157,9
A7	Norte	103,9			103,9			103,9
A8	Oeste, Litoral Oeste	77,2	58,6		103,8	6,0	26,0	135,8
A9	Brisa		34,4		34,4			34,4
A10	Brisa	7,4	32,4		39,8			39,8
A11	Norte	70,6			70,6			70,6
A12	Lusoponte, Brisa	2,2	40,6		42,8			42,8
A13 [S]	Brisa	83,8				83,8		83,8
A13 [N]	Pinhal Interior	9,4				9,4		9,4
A13-1	Pinhal Interior	78,7			78,7			78,7
A14	Brisa, IP	39,9			26,8		13,1	39,9
A15	Oeste	40,2			36,2		4,0	40,2
A16	Grande Lisboa		23,0		23,0			23,0
A17	Litoral Centro, Costa de Prata	72,5	44,8		92,7	24,6		117,3
A19	Litoral Oeste	13,3	2,8			13,3	2,8	16,1
A20	IP	8,4	4,4	3,9			16,6	16,6
A21	IP	20,7			20,7			20,7
A22	Algarve, IP	131,9				129,7	2,2	131,9
A23	Beira Interior, IP	215,2				215,2		215,2
A24	Interior Norte, IP	160,6				156,6	4,0	160,6
A25	Beiras Litoral e Alta, C. de Prata	195,5				189,3	6,2	195,5
A26	IP	8,6					8,6	8,6
A26-1	IP	8,0					8,0	8,0
A27	Norte Litoral	24,7					24,7	24,7
A28	Norte Litoral, IP	86,4	7,7			47,4	46,7	94,1
A29	Costa de Prata	45,3	8,0			34,7	18,6	53,3
A32	Douro Litoral	14,5	18,1		32,6			32,6
A33	Baixo Tejo	29,4	7,3		21,4		15,3	36,7



<b>A41</b>	Grande Porto, Douro Litoral	28,9	32,9		32,8	23,3	5,7	61,8
<b>A42</b>	Grande Porto, Norte	24,0				19,7	4,3	24,0
<b>A43</b>	Douro Litoral, IP	15,5			7,9		7,6	15,5
<b>A44</b>	Costa de Prata, IP	8,2					8,2	8,2
<b>VRI</b>	Grande Porto		2,9				2,9	2,9
<b>Outras</b>	IP	58,3					58,3	58,3
<b>TOTAL</b>		<b>2 509,2</b>	<b>536,3</b>	<b>19,6</b>	<b>1 579,1</b>	<b>997,5</b>	<b>488,4</b>	<b>3 065,0</b>

A Figura 6(a) permite caracterizar globalmente as autoestradas portuguesas em relação ao perfil transversal, *i.e.*, o número de vias em cada sentido. Por seu turno, a Figura 6(b) permite efetuar o mesmo exercício a nível individual para as 12 maiores autoestradas, *i.e.*, aquelas cuja extensão é superior a 100km. Verifica-se que a maioria dos lanços dispõem de 2 vias em cada sentido (81%), correspondendo os restantes casos a 3 vias (18%) ou, em certos locais<sup>30</sup>, 4 vias ( $\approx$ 1%). Por outro lado, em geral, as autoestradas mais extensas têm 2 vias na totalidade (ou quase totalidade) da sua extensão – a exceções são as autoestradas que integram os dois principais corredores Norte-Sul, o IP1 (A1, A2 e A3) e o IC1 (A8 e A17), que chegam a ter 3 ou 4 vias em mais de 1/3 da sua extensão.

A Figura 7 caracteriza a RNA e as supracitadas 12 maiores autoestradas em termos do tipo de portagem. Verifica-se que 52% da rede é composta por lanços com portagem tradicional com sistema de pagamento manual e 31% por lanços com portagem exclusivamente eletrónica (pórticos MLFF<sup>31</sup>), correspondendo os restantes 17% a lanços não portajados. Refira-se, no entanto, que toda a rede com portagem tradicional está coberta por um sistema eletrónico de cobrança de portagens, o sistema Via Verde (reservado a aderentes). Este sistema, lançado em 1991, constitui um caso assinalável de inovação criativa portuguesa, com origem nas autoestradas nacionais – ver Caixa 2.

No que respeita às maiores autoestradas, destaca-se o “contraste” entre as autoestradas da Concessão Brisa, com portagem tradicional (A1, A2, A3, A6) e as ex-SCUT, atualmente com portagem exclusivamente eletrónica (A22, A23, A24, A25). Refira-se ainda a existência de 3 autoestradas que incorporam lanços com os dois regimes de portagem: a A4, a A8 e a A17.

<sup>30</sup> Os 3 sublanços atualmente existentes com 4 vias localizam-se todos na Área Metropolitana do Porto: A1, entre Grijó e Carvalhos (7,3 km); A3, entre os nós da A20 e da A41 (8,4 km); A20, entre a Ponte do Freixo e o Estádio do Dragão (3,9 km).

<sup>31</sup> MLFF = Multi-Lane Free Flow.

**Caixa 2 – O sistema de portagem eletrónica Via Verde.**

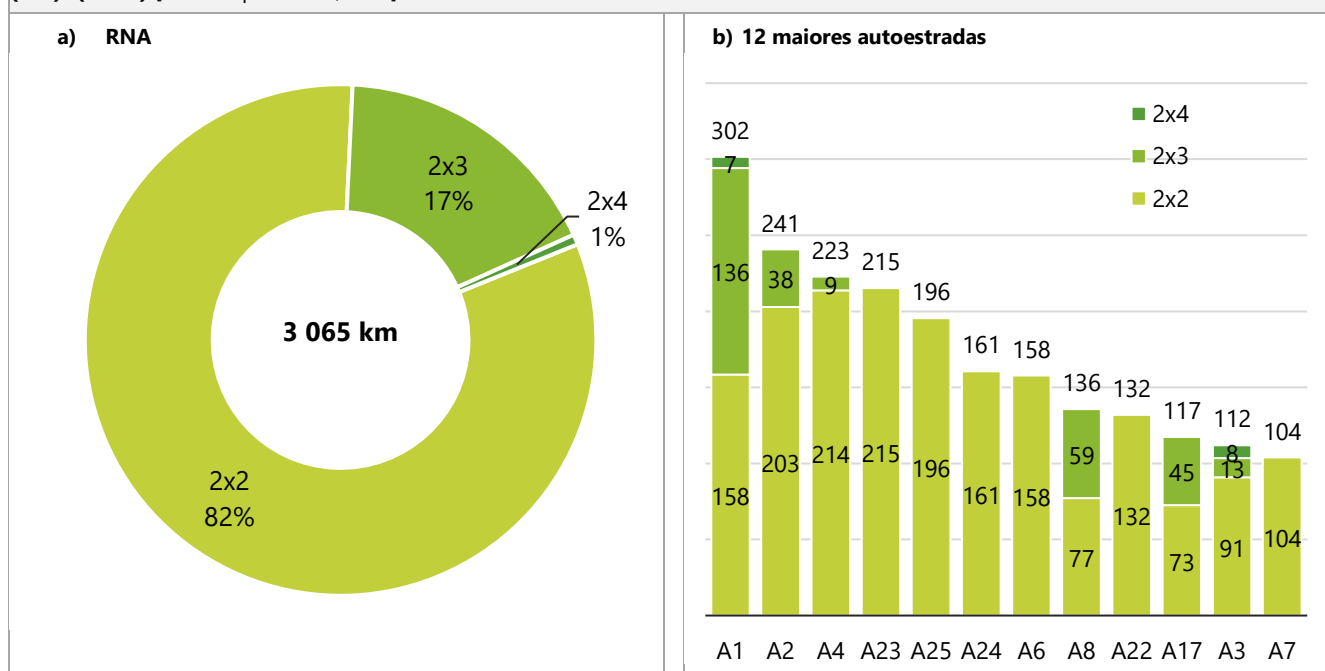
A Via Verde é um sistema eletrónico de cobrança de portagens que permite aos utilizadores efetuar o pagamento de forma automática e sem paragens para pagamento manual. O sistema encontra-se, desde 1995, disponível em toda a RNA, independentemente da concessão ou do tipo de portagem – no caso das portagens tradicionais, cada barreira dispõe de pelo menos uma via dedicada exclusivamente ao sistema Via Verde, sendo o mesmo totalmente compatível com os sistemas de portagens exclusivamente eletrónicas (MLFF). Esta tecnologia veio proporcionar aos utilizadores uma redução do tempo de viagem, evitando a perda de tempo associada à paragem necessária para efetuar um pagamento manual. Por outro lado, numa perspetiva mais global, o sistema proporcionou uma redução do nível de congestionamento das vias e dos seus acessos.

Em termos de utilização, o aderente, que tem de ter um identificador (OBU) afixado no interior do para-brisas, pode fazer uso das vias dedicadas à Via Verde (devidamente assinaladas), atravessando a barreira de portagem sem parar (embora, por segurança, reduzindo a velocidade até ao limite indicado no local). O reconhecimento da passagem é efetuado por via de comunicações eletrónicas (DSRC) entre o identificador e o sistema: quando o veículo entra numa via portajada, são registados no chip do identificador os dados de entrada (portagem, data e hora), sendo que ao sair esses dados são transmitidos ao sistema, bem como a classe do veículo, e são registados os dados de saída. Com essa informação, é calculada a taxa de portagem e processada uma transação que se traduzirá num débito na conta bancária associada à subscrição.

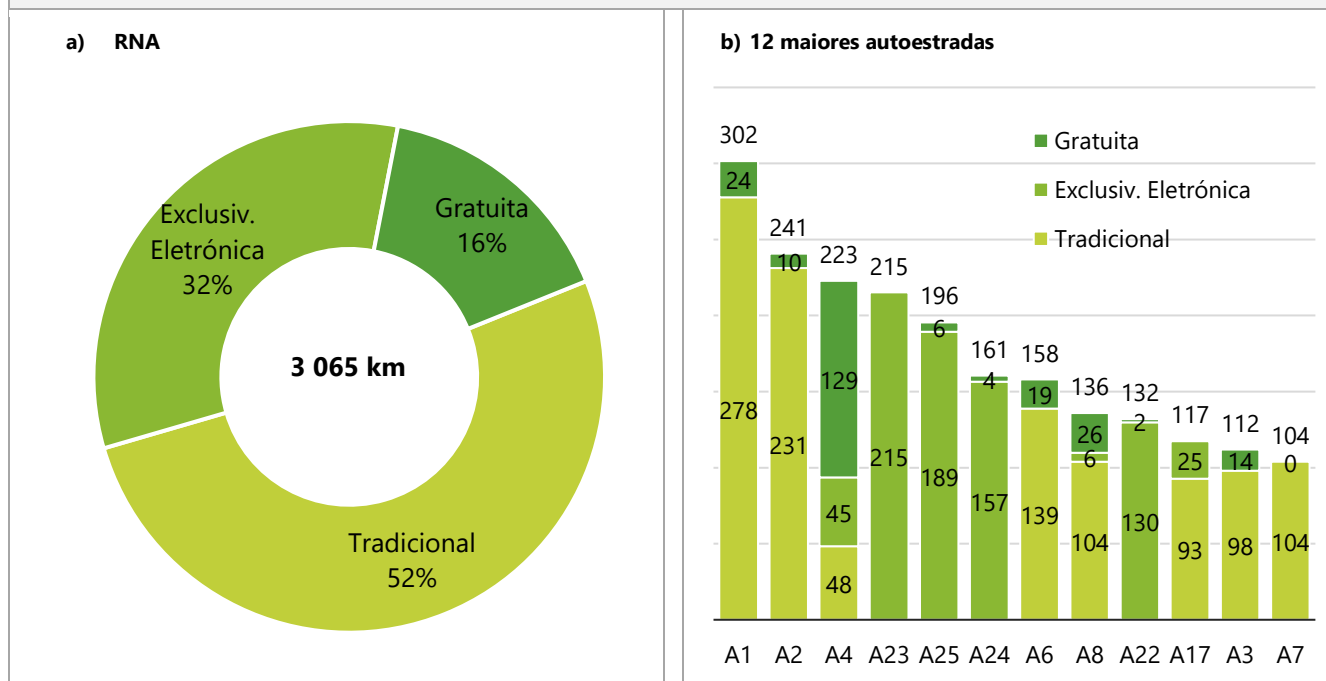
O sistema Via Verde foi desenvolvido na Universidade de Aveiro, tendo a sua implementação sido iniciada em abril de 1991, em 4 barreiras de portagem na região de Lisboa. Desde então, a sua cobertura foi sendo alargada, chegando à totalidade da RNA portajada em 1995, altura em que Portugal se tornou o primeiro país do mundo a ter a sua rede de autoestradas totalmente coberta por um mesmo sistema de cobrança eletrónica de portagens. Todos os novos lanços de autoestrada construídos desde então foram originalmente dotados do sistema Via Verde.

O sistema é gerido pela empresa Via Verde Portugal – Gestão de Sistema Eletrónico de Cobrança, S.A., cuja estrutura acionista integra a Brisa (60%), a Ascendi (20%) e a SIBS, S.A. (20%). Em 2019, o número de identificadores atingiu os 4 milhões, tendo sido processados 471 milhões de transações (Fonte: Brisa – Relatório Integrado, 2019).

**Figura 6 – Caracterização das autoestradas quanto ao perfil transversal: (a) RNA (%) e (b) as 12 maiores autoestradas (km). (2019)** [Fonte: Operadores, AMT]



**Figura 7 – Caracterização das autoestradas quanto ao tipo de portagem: (a) RNA e (b) as 12 maiores autoestradas (km).** [Fonte: Operadores, AMT]



### 6.2.3. Áreas de serviço

A Portaria n.º 54/2015, de 27 de fevereiro, veio fixar um conjunto de regras relativas à localização, acessibilidade, funcionamento e equipamentos das áreas de serviço da RRN. No que respeita a equipamentos, a portaria inclui uma lista dos que são obrigatórios ou facultativos, em função da classificação das áreas de serviço relativamente ao volume de tráfego da via em que se inserem – deste modo tem-se áreas de serviço de classe A (quando TMDA ≥ 16.000) e de classe B (quando TMDA < 16.000). Na Tabela 9 apresenta-se a referida lista de equipamentos, indicando-se a sua obrigatoriedade em função da classe da área de serviço.

**Tabela 9 – Lista de equipamentos obrigatórios (O) ou facultativos (F) para áreas de serviço das classes A e B** [Portaria n.º 54/2015, de 27 de fevereiro]

Equipamento	Classe	
	A	B
Zona de abastecimento de combustíveis	O	O
Acesso e estacionamento próprios	O	O
Instalações sanitárias	O	O
Fornecimento de ar e água para apoio aos veículos	O	O
Telefones para situações de emergência	O	O
Videovigilância	O	O
Venda de acessórios e óleos	O	O

Equipamento	Classe A	Classe B
Serviço de cafetaria	O	O
Placard com informação turística/regional	O	F
Loja de conveniência	O	F
Zona de repouso	O	F
Restaurante	F	F
Parque infantil	F	F

Na Tabela 10 apresenta-se uma lista das áreas de serviço em operação no final de 2019 na RNA, indicando-se a via e concessão em que se inserem, a marca da gasolinheira e se oferecem abastecimento de GPL e postos de carregamento para a mobilidade elétrica. Indica-se também o valor do TMDA no sublanço em que se situa a área de serviço e, decorrente deste último, a respetiva classe, nos termos da citada Portaria (A ou B).

Via	Concessão	Área de Serviço	Gasolinheira	GPL	PCME	TMDA	Classe
<b>A1</b>	<b>Brisa</b>	Aveiras	GALP	Sim	Sim	48 144	A
		Santarém	BP	Sim	Sim	37 806	A
		Leiria	CEPSA	Não	Sim	27 911	A
		Pombal	GALP	Sim	Sim	27 642	A
		Mealhada	BP	Sim	Sim	29 499	A
		Estarreja	REPSOL	Sim	Sim	43 461	A
		Gaia	REPSOL	Sim	Não	71 613	A
<b>A2</b>	<b>Brisa</b>	Seixal (¹)	BP	Sim	Não	84 308	A
		Palmela	GALP	Sim	Sim	32 604	A
		Alcácer do Sal	GALP	Não	Sim	20 470	A
		Grândola	REPSOL	Sim	Não	14 006	B
		Aljustrel	GALP	Sim	Sim	11 156	B
		Almodôvar	CEPSA	Sim	Não	12 044	B
<b>A3</b>	<b>Brisa</b>	Coronado-Trofa	GALP	Sim	Não	60 647	A
		Barcelos	CEPSA	Sim	Não	10 461	B
<b>A4</b>	<b>Grande Porto</b>	Matosinhos	GALP	Sim	Não	51 828	A
	<b>Brisa</b>	Águas Santas	GALP	Sim	Não	86 848	A
		Penafiel	REPSOL	Sim	Não	20 108	A
	<b>AE. Transmontana</b>	Lamare	BP	Não	Não	12 722	B
		Mirandela	BP	Não	Não	7 155	B
<b>A5</b>	<b>Brisa</b>	Oeiras	GALP	Sim	Sim	126 417	A
<b>A6</b>	<b>Brisa</b>	Vendas Novas	REPSOL	Não	Não	9 960	B
		Montemor-o-Novo	GALP	Não	Não	7 427	B
		Estremoz	CEPSA	Sim	Não	4 700	B
<b>A7</b>	<b>Norte</b>	Seide	GALP	Não	Sim	26 257	A
		Fafe	BP	Não	Não	8 009	B
		Alvão	BP	Não	Não	5 037	B
<b>A8</b>	<b>Oeste</b>	Loures	REPSOL	Não	Não	58 978	A
		Torres Vedras	GALP	Sim	Sim	18 809	A
		Óbidos	CEPSA	Sim	Não	27 743	A
		Nazaré	BP	Sim	Não	13 010	B

**Tabela 10 – Áreas de serviço em operação na RNA (2019)** [Fonte: Operadores, IMT]

Via	Concessão	Área de Serviço	Gasolineira	GPL	PCME	TMDA	Classe
A9	Brisa	CREL Norte	REPSOL	Sim	Não	25 211	A
A11	Norte	Barcelos	BP	Não	Não	10 032	B
		Lousada	BP	Não	Não	11 846	B
A12	Lusoponte	Alcochete	GALP	Sim	Sim	68 666	A
A13 [S]	Brisa	Montijo	GALP	Não	Não	5 759	B
		Salvaterra	GALP	Sim	Não	3 743	B
A15	Oeste	Rio Maior	BP	Sim	Não	5 357	B
A16	Grande Lisboa	Mira-Sintra	PRIO	Sim	Sim	59 617	A
		Sintra	PRIO	Sim	Sim	23 774	A
A17	Litoral Centro	Monte Redondo	REPSOL	Não	Não	8 195	B
		Figueira da Foz	REPSOL	Não	Não	6 338	B
	Costa de Prata	Vagos	REPSOL	Não	Não	11 965	B
A21	IP	Mafra Norte	BP	Não	Não	17 296	A
A22	Algarve	Lagos	GALP	Não	Não	8 611	B
		Silves	CEPSA	Não	Não	18 243	A
		Loulé	GALP	Sim	Sim	28 987	A
		Olhão	CEPSA	Não	Não	12 308	B
A23	Beira Interior	Abrantes	CEPSA	Sim	Sim	10 603	B
		Vila Velha de Rodão	GALP	Sim	Não	8 309	B
		Castelo Branco	CEPSA	Sim	Não	11 505	B
		Fundão	CEPSA	Sim	Sim	5 335	B
		Guarda	GALP	Sim	Não	6 610	B
A24	Interior Norte	Vidago	BP	Sim	Não	4 975	B
		Vila Real	BP	Não	Não	5 705	B
		Castro Daire	BP	Não	Não	3 750	B
		Viseu Norte	BP	Não	Não	4 223	B
A25	Costa de Prata	Barra	PRIO	Não	Sim	25 647	A
		Aveiro	GALP	Sim	Não	27 971	A
	Beiras Litoral e Alta	Vouzela	GALP	Sim	Não	13 727	B
		Viseu	REPSOL	Não	Não	12 853	B
		Fagilde	BP	Não	Não	15 210	B
		Celorico	GALP	Não	Não	9 204	B
		Alto do Leomil	BP	Sim	Não	6 324	B
A28	Norte Litoral	Vila do Conde	GALP	Sim	Não	52 803	A
		Viana do Castelo	CEPSA	Sim	Não	16 849	A
A29	Costa de Prata	Ovar	BP	Não	Não	14 113	B
		Vilar Paraíso	REPSOL	Não	Não	22 605	A
A33	Baixo Tejo	Almada	GALP/ REPSOL <sup>(3)</sup>	Sim	Não	39 176	A
		Lançada	CEPSA	Sim	Não	44 065	A
A41	Grande Porto	Maia	BP	Não	Não	30 210	A

(1) Área de serviço simples (apenas no sentido Norte-Sul)

(2) Operacional no sentido Sul-Norte desde julho de 2020; Em construção no sentido Norte-Sul

(3) GALP no sentido Este-Oeste e REPSOL no sentido Oeste-Este

Das 72 áreas de serviço, 66 (92%) integram concessões do Estado, estando as restantes 6 (8%) integradas em subconcessões ou sob gestão direta da IP. Cerca de 46% são áreas de serviço de classe A, sendo as restantes 54% de classe B. A este propósito, de acordo com as respostas ao pedido de informações da AMT, verifica-se que, de um modo geral, as áreas de serviço cumprem com a maior parte, ou a totalidade, dos requisitos obrigatórios correspondentes à sua classe (ver Tabela 9), sendo frequente o cumprimento de requisitos facultativos<sup>32</sup>.

Por outro lado, todas as áreas de serviço são duplas (*i.e.*, servem ambos os sentidos de tráfego)<sup>33</sup>, com a exceção apenas da Área de Serviço do Seixal, que é simples (servindo apenas o sentido Norte-Sul da A2).

A Portaria estabelece que o espaçamento entre áreas de serviço não deverá ser inferior a 30km, sendo que o valor médio na RNA é de aproximadamente 37km. Existem, contudo, dois troços de autoestradas com extensão significativa e que não dispõem, atualmente, de qualquer área de serviço – ver Caixa 3. Por outro lado, há 12 autoestradas que não dispõem de qualquer área de serviço, nomeadamente: A10, A13-1, A14, A19, A20, A26, A27, A32, A42, A43, A44 e VRI – embora sejam autoestradas relativamente curtas, existem 3 que apresentam uma extensão superior ao valor mínimo indicativo estipulado na portaria (30km), que são a A14 (41km), a A10 (40km) e a A32 (32km).

### Caixa 3 – Os dois troços de autoestradas mais extensos sem áreas de serviço em 2019

Os dois troços de autoestradas mais extensos e que em 2019 não dispunham de qualquer área de serviço são (i) o troço da A4 entre Mirandela e a fronteira com Espanha (89km) e (ii) o troço norte da autoestrada A13, na sua totalidade, entre Entroncamento e Coimbra (84km), no sentido norte-sul. Ambos os troços integram subconcessões da IP (*AE. Transmontana e Pinhal Interior*, respetivamente).

**A4 entre Mirandela e a fronteira (89km).** Segundo a cláusula 45 do Contrato de Subconcessão Alterado (maio de 2018), a subconcessionária (Autoestradas XXI, S.A.) deverá construir uma área de serviço no troço em questão – especificamente, entre os nós de Amendoeira e Mós –, a qual deverá entrar em funcionamento no primeiro ano após o sublanço em que a mesma se vier a situar atingindo um volume de tráfego correspondente a  $TMDA \geq 7.000$ .

Segundo os dados do Relatório de Tráfego do IMT, entre 2015 e 2019 o valor médio do TMDA registado nos sublanços em questão rondou os 6.000 veículos diários, tendo o valor 7.000 sido superado apenas num sublanço (Santa Comba de Rossas-Mós), em 2019. Ainda assim, evidencia-se uma ligeira tendência de crescimento do tráfego nos vários sublanços do troço.

**A13 entre Entroncamento e Coimbra (84km).** Nos termos da cláusula 45 do Contrato de Subconcessão, a subconcessionária (Ascendi Pinhal Interior, S.A.) ficou obrigada a construir a área de serviço de Alvaiázere, localizada sensivelmente no ponto intermédio da autoestrada. Essa área de serviço entrou em funcionamento em 2020, inicialmente apenas no sentido sul-norte (desde julho), e posteriormente em ambos os sentidos (a partir de novembro), sendo a marca da gasolinera a PRIO. Uma vez que era inexistente em 2019, a área de serviço de Alvaiázere não foi considerada na análise efetuada no presente subcapítulo.

As figuras seguintes permitem caracterizar a RNA relativamente à exploração dos postos de abastecimento, indicando-se a proporção de cada gasolinera presente nesse mercado em termos dos respetivos (i) número de áreas de serviço (Figura 8) e (ii) TMDA médio (Figura 9), para o ano de 2019. Verifica-se que este mercado está concentrado em 5 operadores: (i) Galp (24 áreas, 33%), (ii) BP (20 áreas, 27%), (iii) Repsol (13 áreas, 18%), (iv) Cepsa (12 áreas, 16%) e (v) Prio (5 áreas, 6%). Verifica-se que a marca Galp está presente no maior número de

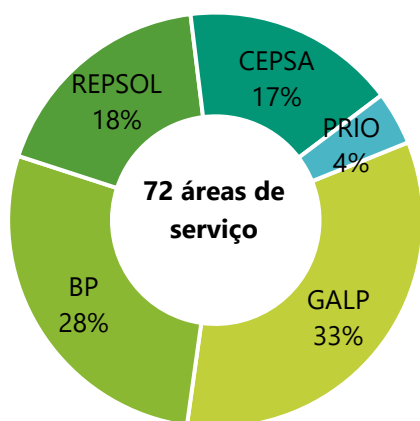
<sup>32</sup> Refira-se, a este propósito, que 81% das áreas de serviço dispõem de restaurante e 74% de parque infantil, que constituem os dois requisitos facultativos para ambas as classes.

<sup>33</sup> Não obstante, há 5 áreas de serviço (1 na A4, 4 na A24) que são simples mas que servem ambos os sentidos de tráfego. Refira-se ainda que a área de serviço de Almada (A33), embora seja dupla, é explorada por gasolineras distintas nos dois sentidos.

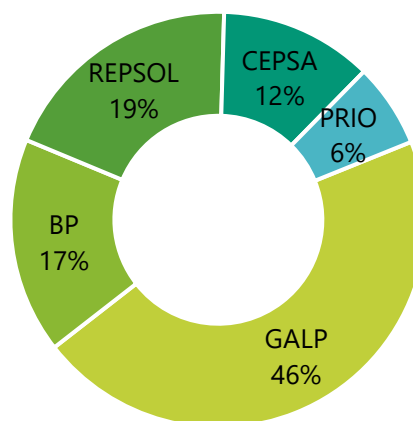
áreas de serviço mas também, de um modo geral, naquelas que estão situadas nos sublânços mais movimentados.

Finalmente, a Figura 10 indica a proporção das áreas que oferecem abastecimento de GPL e a Figura 11 os postos de carregamento de mobilidade elétrica. Verifica-se que 58% das áreas oferecem abastecimento de GPL e apenas 27% dispõem de postos de carregamento para a mobilidade elétrica, em todos os casos oferecendo carregamento rápido.

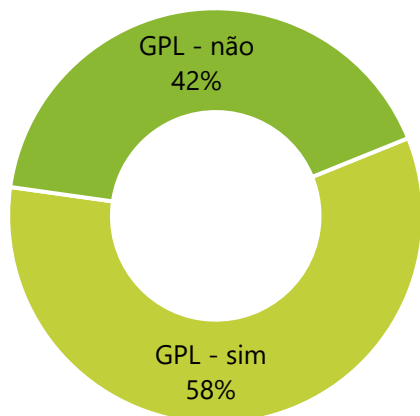
**Figura 8 – Número de áreas de serviço por marca da respetiva gasoleira (2019)** [Fonte: concessionárias e subconcessionárias]



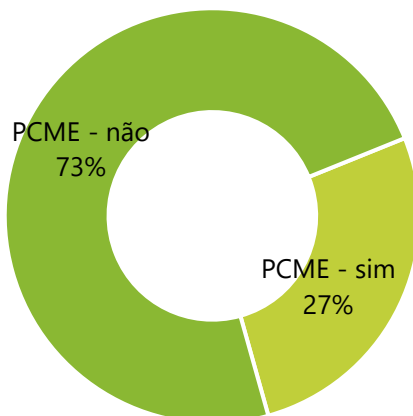
**Figura 9 – Distribuição do volume de tráfego (TMDA) dos respetivos sublânços das áreas de serviço por marca da respetiva gasoleira (2019)** [Fonte: concessionárias e subconcessionárias]



**Figura 10 – Proporção de áreas de serviço com abastecimento de GPL.** [Fonte: concessionárias e subconcessionárias]



**Figura 11 – Proporção de áreas de serviço com postos de carregamento rápido para mobilidade elétrica (PCME).** [Fonte: concessionárias e subconcessionárias]



## 7. Concessões e Empresas Concessionárias

Segundo a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres (Lei n.º 10/90, de 17 de março, na sua redação atual), a construção, conservação e exploração de estradas da RRN compete à entidade a quem forem atribuídas as funções de Administração Rodoviária, neste caso a IP. Não obstante, por decisão do Governo essas atividades podem ser concessionadas a outras entidades, cabendo a este a definição dos lanços (de estrada ou autoestrada) e obras de arte a incluir na concessão e sendo o regime jurídico subjacente definido em legislação especial.

A Concessão Geral da Rede Rodoviária Nacional (“Concessão RRN”) foi atribuída em 2007 à então Estradas de Portugal, S.A., tendo as bases do respetivo contrato sido aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de novembro, englobando o seu objeto o financiamento, conceção, projeto, construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento das vias que integram a RRN. O referido diploma prevê ainda a possibilidade de subconcessão parcial da rede, nomeadamente sob a forma de parcerias público-privadas.

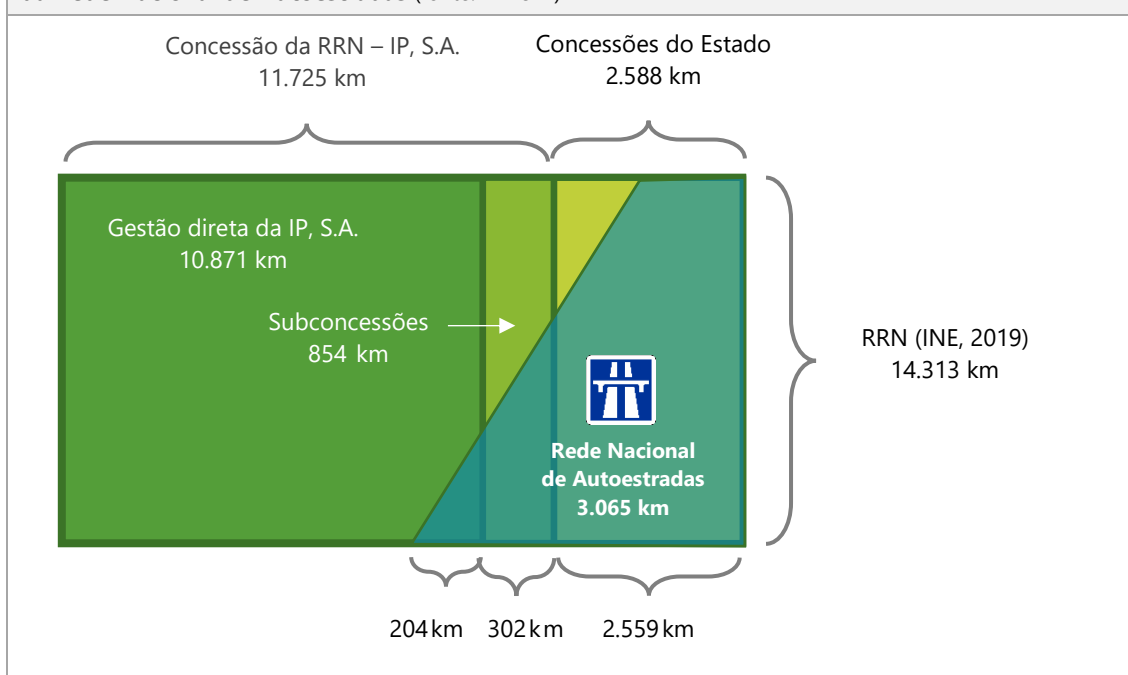
As Concessões do Estado, que visavam a construção e operação de autoestradas, foram sucessivamente atribuídas a entidades privadas em datas anteriores a 2007, sendo os respetivos enquadramentos legais regidos por bases de concessão aprovadas individualmente. As 14 concessões atuais da RRN são as seguintes: (i) Concessão Brisa, (ii) Concessão das Travessias Rodoviárias do Tejo em Lisboa (doravante “Concessão Lusoponte”), (iii) Concessão Oeste, (iv) Concessão Norte, (v) Concessão da Beira Interior, (vi) Concessão do Algarve, (vii) Concessão da Costa de Prata, (viii) Concessão do Interior Norte, (ix) Concessão do Norte Litoral, (x) Concessão das Beiras Litoral e Alta, (xi) Concessão do Grande Porto, (xii) Concessão do Litoral Centro, (xiii) Concessão da Grande Lisboa e (xiv) Concessão do Douro Litoral. Encontram-se ainda em vigor duas concessões na Região Autónoma da Madeira (concessões “Vialitoral” e “Viaexpresso”) e uma na Região Autónoma dos Açores (concessão “Açores”), cujos concedentes são os respetivos Governos Regionais.

Por outro lado, existem atualmente 7 subconcessões da IP: (i) Autoestrada Transmontana, (ii) Douro Interior, (iii) Baixo Tejo, (iv) Baixo Alentejo, (v) Litoral Oeste, (vi) Algarve Litoral e (vii) Pinhal Interior. Duas destas subconcessões, a do Douro Interior e a do Algarve Litoral, não têm no seu objeto inicial qualquer autoestrada, sendo que uma terceira, a do Baixo Alentejo, pode, por via da redução do seu objeto (ocorrida após a renegociação), ser também considerada sem autoestradas.

Todas as concessões e subconcessões foram atribuídas na sequência de concursos públicos internacionais, com exceção das concessões Brisa (1972) e IP (2007), que foram outorgadas diretamente pelo Governo às respetivas concessionárias.

A Figura 12 representa graficamente uma decomposição da RRN, em termos de extensão, nas parcelas correspondentes às Concessões do Estado e à Concessão da RRN (e, dentro desta, sob gestão direta da IP e Subconcessões). A figura indica ainda, para cada parcela citada, a respetiva extensão correspondente a autoestradas.



**Figura 12 – Diagrama esquemático das extensões das concessões da Rede Rodoviária Nacional e da Rede Nacional de Autoestradas** (fonte: INE e IP)


## 7.1. As concessões

A Tabela 11 sumaria as principais características das concessões e subconcessões (indicadas em *itálico>*) rodoviárias atualmente em vigor. É indicada a extensão total e a extensão portajada de cada concessão, sendo que na extensão portajada se incluem os sublanços portajados que são gratuitos para o tráfego local. A tabela inclui dois indicadores da procura, o tráfego médio diário anual (TMDA) e o total de veículos-Km (VKm), relativamente a 2019.

**Tabela 11 – Concessões/subconcessões rodoviárias, e respetivos concedentes, empresas concessionárias, prazo contratual, vias afetadas, extensão (km) total e portajada, TMDA e VKm (2019).** [Fontes: AMT, IMT, APCAP]

Concessão (Subconcessão)	Conced.	Concessionária	Prazo Contratual	Principais Vias Concessionadas	Extensão (km)		TMDA	Veículos- Km (x10 <sup>6</sup> )
					Total	Portaj.		
<b>Brisa</b>	Estado	Brisa Concessão Rodoviária, S.A.	1972 - 2035	A1, A2, A3, A4, A5, A6, A9, A10, A12, A13[S], A14, A15, CSB	1100,1	1013,0	24 289	9 703,1
<b>Lusoponte</b>	Estado	Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	1994 - 2030	P. 25 de Abril (A2) P. Vasco da Gama (A12)	24,0	24,0	86 669	759,2
<b>Oeste</b>	Estado	AEA – Auto-Estradas do Atlântico, Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	1998 - 2028	A8, A15	170,0	144,0	20 577	1 276,8

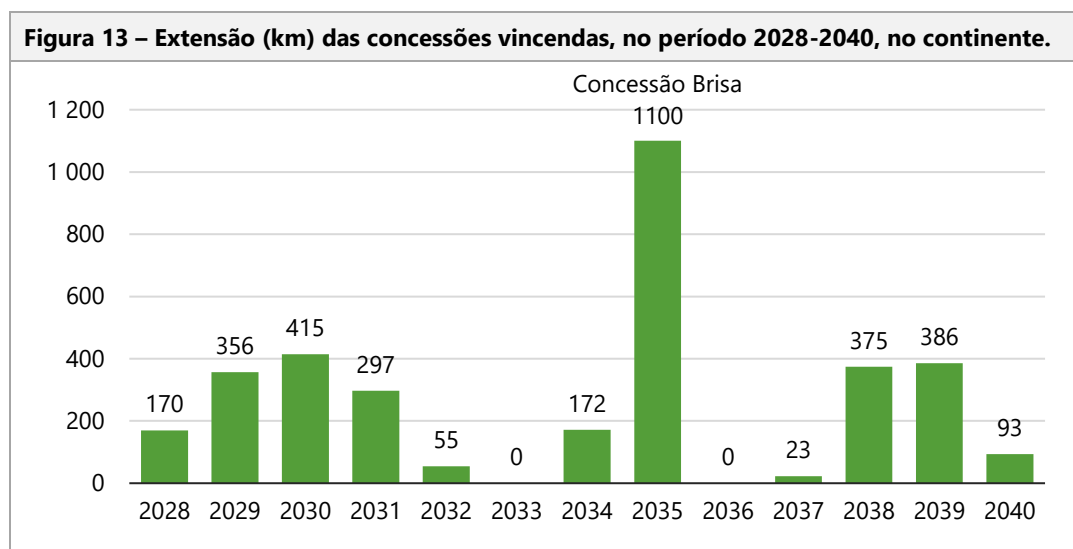
**Tabela 11 – Concessões/subconcessões rodoviárias, e respetivos concedentes, empresas concessionárias, prazo contratual, vias afetadas, extensão (km) total e portajada, TMDA e VKm (2019).** [Fontes: AMT, IMT, APCAP]

Concessão (Subconcessão)	Conced.	Concessionária	Prazo Contratual	Principais Vias Concessionadas	Extensão (km)		TMDA	Veículos- Km (x10 <sup>6</sup> )
					Total	Portaj.		
<b>Norte</b>	Estado	Ascendi Norte, Auto Estradas do Norte, S.A.	1999 - 2029	A7, A11, A42	178,9	177,7	11 436	728,4
<b>Beira Interior</b>	Estado	Scutvias – Autoestradas da Beira Interior, S.A.	1999 - 2029	A23	177,5	177,5	7 132	462,1
<b>Algarve</b>	Estado	Autoestrada do Algarve – Via do Infante – Sociedade Concessionária – AAVI, S.A.	2000 - 2030	A22	129,7	129,7	15 184	718,8
<b>Costa de Prata</b>	Estado	Ascendi Costa de Prata – Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	2000 - 2030	A17, A25, A29, A44	104,5	76,0	22 689	865,4
<b>Interior Norte</b>	Estado	Norscut – Concessionária de Autoestradas, S.A.	2000 - 2030	A24	156,6	156,6	5 196	297,0
<b>Norte Litoral</b>	Estado	Auto-Estradas Norte Litoral - Sociedade Concessionária – AENL, S.A.	2001 - 2031	A27, A28	124,2	47,4	25 115	1 038,6
<b>Beiras Litoral e Alta</b>	Estado	Ascendi Beiras Litoral e Alta – Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.	2001 - 2031	A25	172,6	172,6	10 216	643,6
<b>Grande Porto</b>	Estado	Ascendi Grande Porto – Auto-Estr. do Grande Porto, S.A.	2002 - 2032	A4, A41, A42, VRI	54,7	48,7	29 924	597,4
<b>Litoral Centro</b>	Estado	Brisal – Auto-Estradas do Litoral, S.A.	2004 - 2034	A17	92,7	92,7	7 513	254,2
<b>Grande Lisboa</b>	Estado	Ascendi Grande Lisboa – Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	2007 - 2037	A16	23,0	23,0	30 797	258,5
<b>Douro Litoral</b>	Estado	AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	2007 - 2034	A32, A41, A43	79,0	73,3	10 872	313,5
<b>Concessão IP</b>	Estado	IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.	2007 - 2082	RRN (exceto concessões do Estado)	14313,0	83,7	–	–
<b>Autoestrada Transmontana</b>	IP	Autoestradas XXI – Subconcessionária Transmontana, S.A.	2008 - 2038	A4	133,5	14,2	7 116	346,8

**Tabela 11 – Concessões/subconcessões rodoviárias, e respetivos concedentes, empresas concessionárias, prazo contratual, vias afetas, extensão (km) total e portajada, TMDA e VKm (2019).** [Fontes: AMT, IMT, APCAP]

Concessão (Subconcessão)	Conced.	Concessionária	Prazo Contratual	Principais Vias Concessionadas	Extensão (km)		TMDA	Veículos- Km (x10 <sup>6</sup> )
					Total	Portaj.		
<b>Douro Interior</b>	IP	Ascendi Douro – Estradas do Douro Interior, S.A.	2008 - 2038	IP2, IC5	241,0	0,0	1 836	161,5
<b>Baixo Tejo</b>	IP	AEBT – Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	2009 - 2039	A33, IC20, IC21, IC3	60,0	21,4	30 353	666,9
<b>Baixo Alentejo</b>	IP	SPER – Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A.	2009 - 2039	IP2	113,4	0,0	4 937	204,3
<b>Litoral Oeste</b>	IP	AELO – Auto-estradas do Litoral Oeste, S.A.	2009 - 2039	A8, A19, IC9	102,1	19,3	7 265	270,5
<b>Algarve Litoral</b>	IP	RAL – Rotas do Algarve Litoral, S.A.	2009 - 2039	EN125	110,5	0,0	19 111	770,8
<b>Pinhal Interior</b>	IP	Ascendi Pinhal Interior, Estradas do Pinhal Interior, S.A.	2010 - 2040	A13 [N], A13-1	93,2	93,2	4 625	156,0
<b>Vialitoral</b>	RA Madeira	Vialitoral – Concessões Rodov. da Madeira, S.A.	2000 - 2025	VR1	36,9	0,0	35 141	138,4
<b>Viaexpresso</b>	RA Madeira	Concessionária de estradas VIAEXPRESSO da Madeira, S.A.	2004 - 2029	VE1-VE4	69,0	0,0	5 494	473,3
<b>Açores</b>	RA Açores	Euroscut Açores – Sociedade Concessionária da SCUT dos Açores, S.A.	2006 - 2036	E-S, E-NS, E-N, E3-1 <sup>a</sup>	86,4	0,0	18 512	583,8

No que respeita aos prazos contratuais, a maior parte das concessões foram atribuídas por um período de 30 anos, sendo que os vários termos contratuais se concentram na década de 2030. Este facto é ilustrado pela Figura 13, que traduz a evolução da extensão das vias afetas às concessões vincendas em cada ano do período compreendido entre 2028 e 2040 – essa evolução culminará em 2035, quando chega ao seu termo a Concessão Brisa. No quadro atual, quando o prazo de uma concessão terminar esta será automaticamente incorporada na concessão geral da IP, que poderá eventualmente subconcessioná-la, por via de concurso, ou explorá-la diretamente.



Na Tabela 12 classificam-se as concessões e subconcessões rodoviárias em função dos regimes de remuneração da concessionária, os quais se podem ser genericamente agrupados da seguinte forma:

- **Remuneração por portagens (P)**, em que a concessionária é titular das receitas provenientes das taxas de portagem, assumindo o risco de procura associado a esse direito. Este regime foi adotado em várias concessões do Estado, em particular nas mais antigas, nomeadamente as concessões Brisa, Lusoponte, Oeste, Beira Interior, Litoral Centro, Douro Litoral. No caso da Concessão Beira Interior, existe um mecanismo contratual de repartição do risco de procura entre a concessionária e o concedente, estabelecendo que quando as receitas brutas de portagem forem inferiores a 80% do valor estimado no caso base, o concedente assumirá o pagamento da diferença entre os dois valores.
- **Remuneração por disponibilidade (D)**, no qual a concessionária cobra as portagens, mas entrega as receitas daí advindas ao concedente – à IP. Em contrapartida, recebe um pagamento pela disponibilidade da infraestrutura, ficando o risco de procura alocado ao concedente. Este regime foi aplicado nas concessões Norte, da Grande Lisboa, Algarve, Costa de Prata, Interior Norte, Norte Litoral, Beiras Litoral e Alta e Grande Porto.
- **Remuneração por disponibilidade e serviço (D+S)**, regime semelhante ao anterior, mas em que ao pagamento por disponibilidade acresce uma parcela adicional associada à procura, cujo valor é proporcional ao TMDA registado nas vias. Este modelo de remuneração foi adotado nas subconcessões.
- **Remuneração por portagens virtuais (SCUT)**, em que a concessionária é remunerada através das receitas de uma “portagem virtual” paga pelo concedente na vez do utilizador – daí a designação de regime de portagem sem cobrança aos utilizadores (SCUT). Embora na década passada este modelo tenha sido adotado no Continente (ver notas da Tabela 12), atualmente o mesmo vigora apenas nas concessões de vias rápidas das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

Refira-se ainda que em todos os modelos de remuneração por disponibilidade, a fórmula de cálculo dos pagamentos inclui uma parcela associada à evolução da sinistralidade, podendo traduzir-se num incremento ou dedução do pagamento à concessionária.

**Tabela 12 – Caracterização das concessões/subconcessões quanto ao regime de portagem e ao esquema de remuneração da concessionária** [Fonte: AMT]

Concessão (Subconcessão)	Regime de Remuneração	Receitas de Portagens		Pagamentos por Disponibilidade	Pagamentos por Serviço (TMDA)
		Reais	Virtuais (SCUT)		
Brisa	P	X			
Lusoponte	P	X			
Oeste	P	X			
Norte	D			X	
Beira Interior <sup>(2)</sup>	P	X			
Algarve <sup>(2)</sup>	D			X	
Costa de Prata <sup>(1)</sup>	D			X	
Interior Norte <sup>(2)</sup>	D			X	
Norte Litoral <sup>(1)</sup>	D			X	
Beiras Litoral e Alta <sup>(2)</sup>	D			X	
Grande Porto <sup>(1)</sup>	D			X	
Litoral Centro	P	X			
Grande Lisboa	D			X	
Douro Litoral	P	X			
<b>AE Transmontana</b>	D+S			X	X
<b>Douro Interior</b>	D+S			X	X
<b>Baixo Tejo</b>	D+S			X	X
<b>Baixo Alentejo</b>	D+S			X	X
<b>Litoral Oeste</b>	D+S			X	X
<b>Algarve Litoral</b>	D+S			X	X
<b>Pinhal Interior</b>	D+S			X	X
Vialitoral	SCUT		X		
Viaexpresso	SCUT		X		
Açores	SCUT		X		

(1) ex-SCUT desde julho de 2010      (2) ex-SCUT desde dezembro de 2011

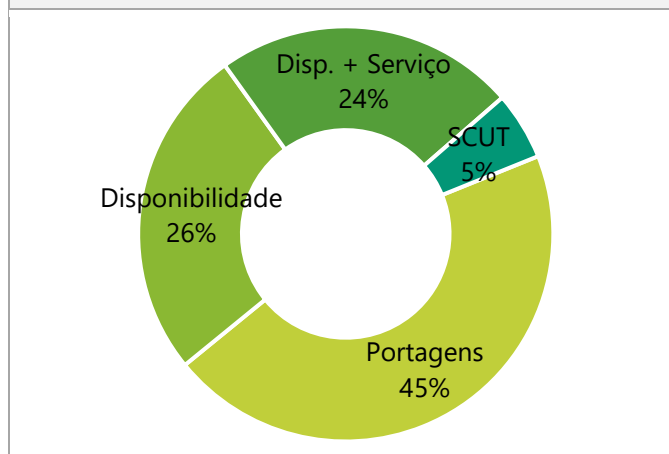
**Em suma**, das 24 operadoras (i) 6 são remuneradas através de receitas de portagens reais, (ii) 8 através de pagamentos por disponibilidade, (iii) 7 (as subconcessionárias) através de pagamentos por disponibilidade e serviço (iv) e 3 (as concessões das Regiões Autónomas) são SCUTs. A Figura 14 e a Figura 15 permitem comparar o peso relativo dos 4 regimes de remuneração em termos de extensão das vias e do volume de tráfego (VKm), respetivamente, no âmbito da rede concessionada/subconcessionada a empresas privadas<sup>34</sup>. Observa-se que o

<sup>34</sup> Ou seja, o conjunto da rede concessionada que não se encontra sob gestão direta da IP.

regime de remuneração por portagens, embora adotado em apenas ¼ das concessões, representa cerca de metade da extensão e mais de metade do tráfego do total das vias concessionadas. Em oposição, os restantes regimes representam proporções inferiores em termos de extensão e, sobretudo, de tráfego.

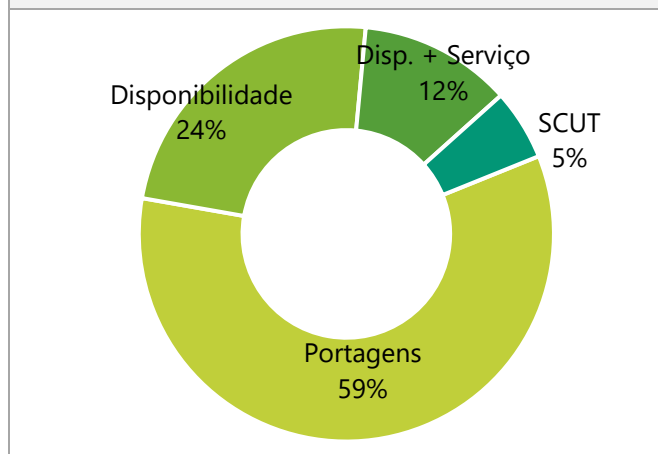
**Figura 14 – Distribuição da extensão (Km) das concessões (e subconcessões) por regime de remuneração (2019)**

[Fonte: concessionárias e subconcessionárias]



**Figura 15 – Distribuição da veículos-quilómetro (VKm) das concessões (e subconcessões) por regime de remuneração (2019)**

[Fonte: concessionárias e subconcessionárias]



## 7.2. As concessionárias

Na Tabela 13 caracterizam-se as empresas concessionárias de infraestruturas rodoviárias indicadas previamente na Tabela 11 (com exceção da IP), identificando-se os respetivos acionistas.

**Tabela 13 – Estrutura acionista das concessionárias das infraestruturas rodoviárias, em 2019.** [Fonte: Operadores e AMT]

Concessionária	Concessão (Subconcessão)	Acionistas	% do Capital
<b>Brisa Concessão Rodoviária, S.A.</b>	Brisa	Brisa – Autoestradas de Portugal, S.A.	70,0%
		Global Roads Invest., SGPS, Lda.	30,0%
<b>Lusoponte, S.A.</b>	Lusoponte	Lineas – Concessões de Transportes, SGPS, S.A.	41,8%
		Vinci Highways, S.A.S.	41,0%
		Autostrade Portugal S.R.L.	17,2%
<b>Auto-Estradas do Atlântico, S.A.</b>	Oeste	Brisa – Autoestradas de Portugal, S.A.	50,0%
		Roadis – Transportation Holding, S.L.U.	50,0%
<b>Ascendi Norte, S.A.</b>	Norte	Ascendi Group, SGPS, SA	75,3%
		Ascendi PT SGPS, SA	24,7%
<b>Scutvias – Autoestradas da Beira Interior, S.A.</b>	Beira Interior	Globalvia Inversiones, S.A.U.	100,0%
<b>Autoestrada do Algarve – Via do Infante, S.A.</b>	Algarve	DIF Participations IV Luxembourg SARL	49,0%
		Cintra Infraestructuras, S.E.U.	48,0%
		Diversas construtoras	3,0%
<b>Ascendi Costa de Prata, S.A.</b>	Costa de Prata	Ascendi Group, SGPS, SA	80,2%
		Ascendi PT SGPS, SA	19,8%
<b>Norscut, S.A.</b>	Interior Norte	Meridiam NG Portugal, SGPC, S.A.	100,0%
<b>Auto-Estradas Norte Litoral, S.A.</b>	Norte Litoral	DIF Participations IV Luxembourg SARL	51,0%
		Cintra Infraestructuras, S.E.U.	49,0%
<b>Ascendi Beiras Litoral e Alta, S.A.</b>	Beiras Litoral e Alta	Ascendi Group, SGPS, SA	80,2%
		Ascendi PT SGPS, SA	19,8%
<b>Ascendi Grande Porto, S.A.</b>	Grande Porto	Ascendi Group, SGPS, SA	80,2%
		Ascendi PT SGPS, SA	19,8%
<b>Brisal, S.A.</b>	Litoral Centro	Brisa – Autoestradas de Portugal, S.A.	70,0%
		SMLN, S.A.	20,0%
		Banco Comercial Português, S.A.	10,0%
<b>Ascendi Grande Lisboa, S.A.</b>	Grande Lisboa	Ascendi Group, SGPS, SA	80,2%
		Ascendi PT SGPS, SA	19,8%
<b>Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.</b>	Douro Litoral	Brisa – Autoestradas de Portugal, S.A.	99,9%
		Diversas construtoras	0,1%
<b>Autoestradas XXI, S.A.</b>	<i>Autoestrada Transmontana</i>	Globalvia Inversiones, S.A.U.	95,0%
		Soares da Costa, S.A.	4,0%
		Operalia Infraestructuras, S.A.	1,0%
<b>Ascendi Douro Interior, S.A.</b>	<i>Douro Interior</i>	Lineas - Concessões de Transportes, SGPS, S.A.	80,7%
		Banco Comercial Português, S.A.	4,9%
		Diversas construtoras	14,4%

**Tabela 13 – Estrutura acionista das concessionárias das infraestruturas rodoviárias, em 2019.** [Fonte: Operadores e AMT]

Concessionária	Concessão (Subconcessão)	Acionistas	% do Capital
<b>Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.</b>	<i>Baixo Tejo</i>	Brisa – Autoestradas de Portugal, S.A.	36,8%
		TIICInvest – Sociedade Unipessoal, Lda	25,0%
		Diversas construtoras	38,2%
<b>SPER, S.A.</b>	<i>Baixo Alentejo</i>	Diversas instituições bancárias	33,6%
		Diversas construtoras	49,8%
		Diversas gestoras de concessões	16,6%
<b>Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A.</b>	<i>Litoral Oeste</i>	Roadis – Transportation Holding, S.L.U.	65,0%
		TIICInvest – Sociedade Unipessoal, Lda.	20,0%
		Brisa – Autoestradas de Portugal, S.A.	15,0%
<b>RAL – Rotas do Algarve Litoral, S.A.</b>	<i>Algarve Litoral</i>	Diversas construtoras	74,4%
		Diversas gestoras de concessões	25,6%
<b>Ascendi Pinhal Interior, S.A.</b>	<i>Pinhal Interior</i>	Ascendi, SGPS, S.A.	80,0%
		Diversas construtoras	20,0%
<b>Vialitoral, S.A.</b>	Vialitoral	Mirova Core Infrastructure, SARL	35,2%
		Região Autónoma da Madeira	20,0%
		Diversas construtoras	40,0%
		Banco BPI	4,8%
<b>Viaexpresso, S.A.</b>	Viaexpresso	Mirova Core Infrastructure, SàRL	23,8%
		Região Autónoma da Madeira	20,0%
		Diversas construtoras	56,2%
<b>Euroscut Açores, S.A.</b>	Açores	Cintra Infraestructuras, S.E.U.	89,2%
		Diversas construtoras	10,8%

Na Tabela 14 listam-se as empresas a quem as concessionárias subcontrataram os serviços de (i) operação e manutenção e de (ii) cobrança de portagens. Como se constata, os grupos Brisa e Ascendi têm empresas especializadas em ambos os serviços, e estas operam em todas as concessões em que os mesmos participam. Nos restantes casos, as concessionárias têm as suas próprias empresas subcontratadas, ou prestam elas próprias os referidos serviços.



<b>Tabela 14 – Empresas que prestam serviços de operação, manutenção e cobrança de portagens</b>		
<b>Concessionária</b>	<b>Operação e Manutenção</b>	<b>Cobrança de Portagens</b>
Brisa Concessão Rodoviária, S.A.	Brisa O&M, S.A.	Brisa O&M, S.A.
Brisal, S.A.		
Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.		
Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.		ViaVerde, S.A.
Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A.		
Ascendi Norte, S.A.	Ascendi O&M, S.A.	Ascendi O&M, S.A. <sup>(1)</sup>
Ascendi Costa de Prata, S.A.		
Ascendi Beiras Litoral e Alta, S.A.		
Ascendi Grande Porto, S.A.		
Ascendi Grande Lisboa, S.A.		
Ascendi Pinhal Interior, S.A.		
Ascendi Douro Interior, S.A.		n/a (não tem portagens)
Lusoponte, S.A.	Lusoponte, S.A.	Lusoponte, S.A.
Auto-Estradas do Atlântico, S.A.	Brisa O&M, S.A. <sup>(2)</sup>	Auto-Estradas do Atlântico, S.A.
Scutvias - Autoestradas da Beira Interior, S.A.	MRN – Manutenção de Rodovias Nacionais, S.A.	Portvias – Portagem de Vias, S.A. <sup>(3)</sup>
Autoestrada do Algarve – Via do Infante, S.A.	Autoestrada do Algarve – Via do Infante, S.A.	Vialivre, S.A.
Auto-Estradas Norte Litoral, S.A.	Auto-Estradas Norte Litoral, S.A.	
Norscut - Concessionária de Auto-Estradas, S.A.	Egis Road Operation Portugal, S.A.	Ascendi O&M, S.A.
Autoestradas XXI, S.A.	Operestradas XXI, S.A.	Portvias – Portagem de Vias, S.A.
SPER, S.A.	Planestrada – Operação e Manutenção Rodoviária, S.A.	n/a (não tem portagens)
RAL - Rotas do Algarve Litoral, S.A.	Marestrada – Operações e Manutenção Rodoviária, S.A.	n/a (não tem portagens)
Vialitoral, S.A.	Vialitoral, S.A.	n/a (não tem portagens)
Viaexpresso, S.A.	Viaexpresso, S.A.	n/a (não tem portagens)
Euroscut Açores, S.A.	Euroscut Açores, S.A.	n/a (não tem portagens)
<b>Notas:</b>		
<sup>(1)</sup> Também opera o serviço de cobrança de portagens no lanço da A4 sob gestão direta da IP.		
<sup>(2)</sup> Apenas os serviços de assistência rodoviária.		
<sup>(3)</sup> Também opera o serviço de cobrança de portagens no lanço da A23 sob gestão direta da IP.		

## 8. Procura

### 8.1. Procura

O volume de tráfego nas autoestradas portuguesas varia significativamente entre vias, regiões e até a altura do ano, variando ainda, em muitos casos, ao longo dos próprios sublanços da via. Há autoestradas, sobretudo algumas das construídas mais recentemente, que têm apresentado volumes de tráfego muito inferiores ao que eram as previsões iniciais.

A Tabela 15 apresenta a evolução da procura nas autoestradas nacionais, medida através do TMDA<sup>35</sup>, para os anos 2016-2019, bem como a variação relativa anual média nesse período. Note-se que este indicador fornece uma quantificação da procura na globalidade da via, podendo não ser representativo de alguns sublanços com volumes de tráfego mais extremos (superiores/inferiores).

**Tabela 15 – Valores do TMDA registados nas autoestradas (\*), nos anos 2016-2019, e variação média anual** [Fonte: IMT, AMT]

Via	Concessão/ Subconcessão	Ext. (km)	2016	2017	2018	2019	Tx. variação anual
A1	Brisa, RRN	301,6	35 626	37 631	38 821	39 827	+3,8%
A2	Brisa, Lusoponte	240,8	20 496	21 776	22 287	22 774	+3,6%
A3	Brisa, RRN	112,0	22 688	24 320	25 429	26 482	+5,3%
A4	Gr. Porto, Brisa, RRN, AE. Transmontana	222,8	14 234	15 034	15 663	16 222	+4,5%
A5	Brisa	25,0	86 034	89 007	90 738	92 367	+2,4%
A6	Brisa	157,9	5 303	5 756	6 059	6 412	+6,5%
A7	Norte	103,9	9 070	9 497	9 918	10 370	+4,6%
A8	Oeste, Litoral Oeste	136,2	20 866	22 256	23 388	24 455	+5,4%
A9	Brisa	34,4	18 328	20 322	22 317	23 388	+8,5%
A10	Brisa	39,8	5 933	6 520	7 199	7 759	+9,4%
A11	Norte	69,1	10 530	11 323	12 085	13 006	+7,3%
A12	Lusoponte, Brisa	42,8	35 748	37 896	39 783	41 616	+5,2%
A13 [S]	Brisa	78,7	4 111	4 476	4 709	4 832	+5,5%
A13 [N]	Pinhal Interior	83,8	3 655	4 134	4 413	4 750	+9,1%
A13-1	Pinhal Interior	9,4	2 782	3 253	3 574	3 833	+11,3%
A14	Brisa, RRN	39,9	6 836	7 657	7 957	8 244	+6,4%
A15	Oeste	40,2	4 561	4 824	5 015	5 208	+4,5%
A16	Grande Lisboa	23,0	25 064	27 874	29 587	30 797	+7,1%

<sup>35</sup> Os valores de TMDA foram estimados com base nos dados dos Relatórios de Tráfego trimestrais do IMT, relativos ao tráfego médio diário mensal (TMDM) por sublanço. Mais concretamente, o TMDA de cada via foi obtido através da média dos valores do TMDM dos respetivos sublanços, ponderada (i) pelo número de dias de cada mês e (ii) pelas extensões dos sublanços. O mesmo procedimento foi utilizado para obter os TMDA das concessões.

**Tabela 15 – Valores do TMDA registados nas autoestradas (\*), nos anos 2016-2019, e variação média anual** [Fonte: IMT, AMT]

Via	Concessão/ Subconcessão	Ext. (km)	2016	2017	2018	2019	Tx. variação anual
<b>A17</b>	Litoral Centro, Costa de Prata	117,3	6 843	7 464	8 020	8 490	+7,5%
<b>A19</b>	<i>Litoral Oeste</i> , RRN	16,3	10 199	10 877	11 410	11 693	+4,7%
<b>A20 (*)</b>	RRN	16,5	91 220	93 380	94 884	95 873	+1,7%
<b>A21</b>	RRN	20,7	5 756	9 002	11 781	12 843	+30,7%
<b>A22</b>	Algarve, RRN	131,9	11 489	13 395	14 299	15 100	+9,5%
<b>A23</b>	Beira Interior, RRN	215,2	7 373	7 671	8 038	8 450	+4,6%
<b>A24</b>	Interior Norte, RRN	160,6	4 609	4 930	5 107	5 179	+4,0%
<b>A25</b>	Beiras Litoral e Alta, C. de Prata	195,5	10 681	11 242	11 642	12 057	+4,1%
<b>A26</b>	RRN	8,6	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
<b>A26-1</b>	RRN	8,0	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
<b>A27</b>	Norte Litoral	24,7	9 208	9 725	10 070	10 475	+4,4%
<b>A28</b>	Norte Litoral, RRN	94,1	31 590	32 994	33 950	35 098	+3,6%
<b>A29</b>	Costa de Prata	53,3	22 910	22 665	22 798	23 123	+0,3%
<b>A32</b>	Douro Litoral	32,6	7 064	7 970	8 604	9 266	+9,5%
<b>A33</b>	<i>Baixo Tejo</i>	36,7	23 520	25 381	27 243	29 000	+7,2%
<b>A41</b>	Grande Porto, Douro Litoral	61,8	14 887	17 067	18 433	19 913	+10,2%
<b>A42</b>	Grande Porto, Norte	25,6	12 117	13 271	14 206	15 207	+7,9%
<b>A43</b>	Douro Litoral, RRN	15,5	18 748	19 704	20 698	21 422	+4,5%
<b>A44</b>	Costa de Prata, RRN	8,2	60 664	61 983	63 173	64 642	+2,1%
<b>VRI</b>	Grande Porto	2,9	35 318	38 916	41 133	43 240	+7,0%
<b>Total</b>		<b>3 007,3</b>	<b>16 430</b>	<b>17 489</b>	<b>18 212</b>	<b>18 879</b>	<b>+4,7%</b>

(\*) A tabela não inclui algumas vias que são consideradas autoestradas nas estatísticas oficiais do INE, nomeadamente, o IC2, IC16, IC17, IC19, IC20, IC21, IC22 e o IP7.

(\*\*) Não foram contabilizados os valores referentes à Ponte do Freixo.

Do mesmo modo, na Tabela 16 apresentam-se os valores médios do TMDA respeitantes às várias concessões ou subconcessões atuais, bem como a respetiva variação anual média. Conclui-se que a concessão da Lusoponte é, destacadamente, aquela com o maior nível de tráfego médio (86.669 veic./dia), seguida da Vialitoral (35.141 veic./dia), do Baixo Tejo (31.800 veic./dia), da Grande Lisboa (30.797 veic./dia) e do Grande Porto (29.924 veic./dia).

**Tabela 16 – Valores do TMDA registados nos anos 2016-2019, por concessão** [Fonte: IMT, AMT]

Concessão/ Subconcessão	Ext. (km)	2016	2017	2018	2019	Tx. variação anual
<b>Brisa</b>	1094,5	21 398	22 750	23 576	24 289	+4,3%
<b>Lusoponte</b>	24,0	79 684	82 640	84 808	86 669	+2,8%
<b>Oeste</b>	170,0	17 615	18 768	19 698	20 577	+5,3%
<b>Norte</b>	174,5	9 661	10 236	10 795	11 436	+5,8%
<b>Beira Interior</b>	177,5	6 316	6 605	6 879	7 132	+4,1%
<b>Algarve</b>	129,7	11 554	13 484	14 383	15 184	+9,5%
<b>Costa de Prata</b>	104,5	21 195	21 578	22 107	22 689	+2,3%
<b>Interior Norte</b>	156,6	4 637	4 955	5 134	5 196	+3,9%
<b>Norte Litoral</b>	113,3	22 297	23 472	24 184	25 115	+4,0%
<b>Beiras Litoral e Alta</b>	172,6	9 159	9 605	9 887	10 216	+3,7%
<b>Grande Porto</b>	54,7	23 472	26 278	28 014	29 924	+8,4%
<b>Litoral Centro</b>	92,7	6 032	6 598	7 097	7 513	+7,6%
<b>Grande Lisboa</b>	23,0	25 064	27 874	29 587	30 797	+7,1%
<b>Douro Litoral</b>	79,0	8 147	9 119	9 982	10 872	+10,1%
<b>AE Transmontana</b>	133,5	6 082	6 527	6 795	7 116	+5,4%
<b>Douro Interior</b>	241,0	1 551	1 806	1 777	1 866	+6,4%
<b>Baixo Tejo</b>	60,2	27 089	28 683	30 138	31 800	+5,5%
<b>Baixo Alentejo</b>	113,4	n/d	n/d	4 387	4 937	+12,5%
<b>Litoral Oeste</b>	102,0	3 897	4 440	4 929	5 310	+10,9%
<b>Algarve Litoral</b>	110,5	n/d	n/d	19 529	19 111	-2,1%
<b>Pinhal Interior</b>	92,4	3 534	4 012	4 296	4 625	+9,4%
<b>Vialitoral</b>	86,4	27 416	3 3210	34 081	35 141	+8,6%
<b>Viaexpresso</b>	36,9	n/d	n/d	5 176	5 494	+6,1%
<b>Açores</b>	69,0	15 852	16 959	17 770	18 512	+5,3%

Focando agora a análise ao nível do sublanço, as Tabela 17 e Tabela 18 identificam os sublanços concessionados com os maiores e menores volumes de tráfego, respetivamente, medidos pelo indicador de Tráfego Médio Diário Anual (TMDA): (TMDA > 140.000) e (TMDA < 3.500). Os sublanços com maior tráfego situam-se nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto. Na Tabela 19 indicam-se, para cada concessão/subconcessão portajada, os sublanços com o maior e menor valor de TMDA, nas vias concessionadas.

<b>Tabela 17 – Os sublanços com maior volume de tráfego (TMDA &gt; 130 000) em 2019</b> [Fonte: IMT, AMT]					
<b>Concessão</b>	<b>Via</b>	<b>Sublanço</b>	<b>Ext. (km)</b>	<b>N.º Vias</b>	<b>TMDA</b>
Brisa	<b>A5</b>	Miraflores (Nó IC17) – Linda-a-Velha	1,4	3	155 071
IP	<b>IC19</b>	Hospital – Palácio	0,8	3	150 138
IP	<b>A20</b>	Paranhos – Ameal (EN12/EN14)	0,8	4	146 660
IP	<b>IC19</b>	Palácio – Queluz	0,7	3	146 059
IP	<b>A20</b>	Antas – Nó A3	0,8	3	145 881
IP	<b>A20</b>	Nó A3 – Paranhos	0,8	4	145 635
IP	<b>A28</b>	Boavista – Francos	1,1	3	144 999
IP	<b>A28</b>	Francos – EN12	1,6	3	144 999
IP	<b>A20</b>	Ameal (EN12/EN14) – Regado	0,8	3	143 018
Brisa	<b>A5</b>	Linda-a-Velha – Estádio Nacional	2,7	3	141 038
Lusoponte	<b>A2</b>	Ponte 25 de Abril (*)	6,0	3	140 678
IP	<b>A20</b>	Regado – Francos	1,8	3	139 306
Brisa	<b>A5</b>	Viaduto Duarte Pacheco – Cruz das Oliveiras	1,5	3	134 883
Brisa	<b>A5</b>	Cruz das Oliveiras – Monsanto	1,5	3	134 421
IP	<b>IC19</b>	Nó IC17/IC19 – Estado Maior	1,2	3	134 178
Brisa	<b>A3</b>	EN 12 – Águas Santas (Nó A4)	2,1	4	132 541

(\*) Sublanço portajado

<b>Tabela 18 – Os sublanços de autoestrada com menor volume de tráfego (TMDA &lt; 3 500), em 2019</b> [Fonte: IMT]					
<b>Concessão (Subconcessão)</b>	<b>Via</b>	<b>Sublanço</b>	<b>Ext. (km)</b>	<b>N.º Vias</b>	<b>TMDA</b>
<b>AE. Transmontana</b>	<b>A4</b>	Bragança Poente – Bragança Sul (*)	2,1	2	1 785
<b>Douro Litoral</b>	<b>A32</b>	Oliveira de Azeméis – Carregosa (*)	2,1	2	2 394
<b>AE. Transmontana</b>	<b>A4</b>	Bragança Sul – Bragança Nascente (*)	4,9	2	2 396
<b>AE. Transmontana</b>	<b>A4</b>	Quintanilha – Fronteira	1,2	2	2 499
<b>AE. Transmontana</b>	<b>A4</b>	Rio Frio – Quintanilha	3,7	2	2 686
<b>Interior Norte</b>	<b>A24</b>	Zona Industrial de Chaves – Chaves (*)	4,7	2	3 051
<b>Pinhal Interior</b>	<b>A13</b>	Cabaços – Alvaiázere (*)	5,6	2	3 058
<b>Brisa</b>	<b>A10</b>	Benavente – Nó A13 (*)	7,4	2	3 080
<b>Pinhal Interior</b>	<b>A13</b>	Alviobeira – Pias (*)	5,8	2	3 093
<b>Pinhal Interior</b>	<b>A13</b>	Pias – Cabaços (*)	8,9	2	3 140
<b>Pinhal Interior</b>	<b>A13</b>	Alvaiázere – Avelar Sul (Nó IC8) (*)	9,9	2	3 284
<b>Pinhal Interior</b>	<b>A13</b>	Almalaguês (Nó A13-1) – Coimbra Sul (*)	7,8	2	3 381
<b>Interior Norte</b>	<b>A24</b>	Vila Verde da Raia – Zona Ind. de Chaves (*)	3,6	2	3 453

(\*) Sublanço portajado

**Tabela 19 – Os sublanços com maior e menor volume de tráfego (TMDA) das respetivas concessões (2019).**

[Fonte: IMT]

Concessão (Subconcessão)	Maior volume de tráfego			Menor volume de tráfego		
	Via	Sublanço	TMDA	Via	Sublanço	TMDA
<b>Brisa</b>	<b>A5</b>	Miraflores (CRIL) – Linda-a-Velha	155 071	<b>A10</b>	Benavente – Nó A13	3 080
<b>Lusoponte</b>	<b>A2</b>	Ponte 25 de Abril	140 678	<b>A12</b>	Ponte Vasco da Gama	68 666
<b>Oeste</b>	<b>A8</b>	Frielas – Loures	90 004	<b>A15</b>	Rio Maior Este – Rio Maior Oeste	4 101
<b>Norte</b>	<b>A11</b>	Braga (Ferreiros) – EN14 (CSB)	31 421	<b>A7</b>	Ribeira de Pena – Vila Pouca de Aguiar	5 037
<b>Beira Interior</b>	<b>A23</b>	Castelo Branco Norte – Alcains	11 505	<b>A23</b>	Covilhã Sul – Covilhã Norte	4 836
<b>Algarve</b>	<b>A22</b>	Boliqueime – Loulé	28 987	<b>A22</b>	Bensafrim-Lagos	4 940
<b>Costa de Prata</b>	<b>A44</b>	Madalena – Coimbraões	86 561	<b>A17</b>	Mira – Ponte de Vagos	9 237
<b>Interior Norte</b>	<b>A24</b>	Constantim – Portela	9 066	<b>A24</b>	Z.I. de Chaves – Chaves	3 051
<b>Norte Litoral</b>	<b>A28</b>	Sendim – Exponor	93 433	<b>A28</b>	Vilar de Mouros – Vilar de Mouros Norte	6 046
<b>Beiras Litoral e Alta</b>	<b>A25</b>	A25/IC2 – Carvoeiro	17 222	<b>A25</b>	Viseu Centro – Viseu Norte	6 240
<b>Grande Porto</b>	<b>A4</b>	Sendim – Custóias	64 136	<b>A42</b>	Lousada Oeste – Lousada	9 059
<b>Litoral Centro</b>	<b>A17</b>	Leiria Norte – Monte Real	8 658	<b>A17</b>	Figueira da Foz (A14) – Quaiaios	6 338
<b>Grande Lisboa</b>	<b>A16</b>	Ranholas – Sintra	59 617	<b>A16</b>	Sacotes – Telhal	13 998
<b>Douro Litoral</b>	<b>A41</b>	Guetim – Espinho	21 226	<b>A32</b>	Oliveira de Azeméis – Carregosa	2 394
<b>IP (autoestradas)</b>	<b>A20</b>	Paranhos – Ameal	146 660	<b>A24</b>	Viseu (IP5) – Fail (A25)	4 509
<b>IP (outras vias)</b>	<b>IC19</b>	Hospital – Palácio	150 138	–	–	–
<b>Autoestrada Transmontana</b>	<b>A4</b>	Vila Real Nascente – Lames	12 722	<b>A4</b>	Bragança Poente – Bragança Sul	1 785
<b>Baixo Tejo</b>	<b>IC20</b>	Almada (A2/IC20) – Monte de Caparica	72 348	<b>A33</b>	Palhais – Queimada	14 490
<b>Litoral Oeste</b>	<b>A19</b>	Barosa – Gândara	49 051	<b>A19</b>	São Jorge – Batalha	4 880
<b>Pinhal Interior</b>	<b>A13</b>	Asseiceira – Santa Cita	6 840	<b>A13</b>	Cabaços – Alvaiázere	3 058

### 8.1.1. Procura – Vias de acesso nas áreas metropolitanas

Com vista a proporcionar uma caracterização mais pormenorizada ao nível das áreas metropolitanas, a Figura 16 e a Figura 17 representam as principais vias concessionadas de acesso às cidades de Lisboa e do Porto, destacando os respetivos valores de TMDA em 2019.

As figuras evidenciam, em primeiro lugar, o facto de as vias concessionadas serem na generalidade gratuitas no interior das cidades de Lisboa e Porto assim como nos respetivos acessos diretos, sendo na sua maioria geridas diretamente pela IP – uma evidente exceção são as duas pontes sobre o rio Tejo, no caso de Lisboa.

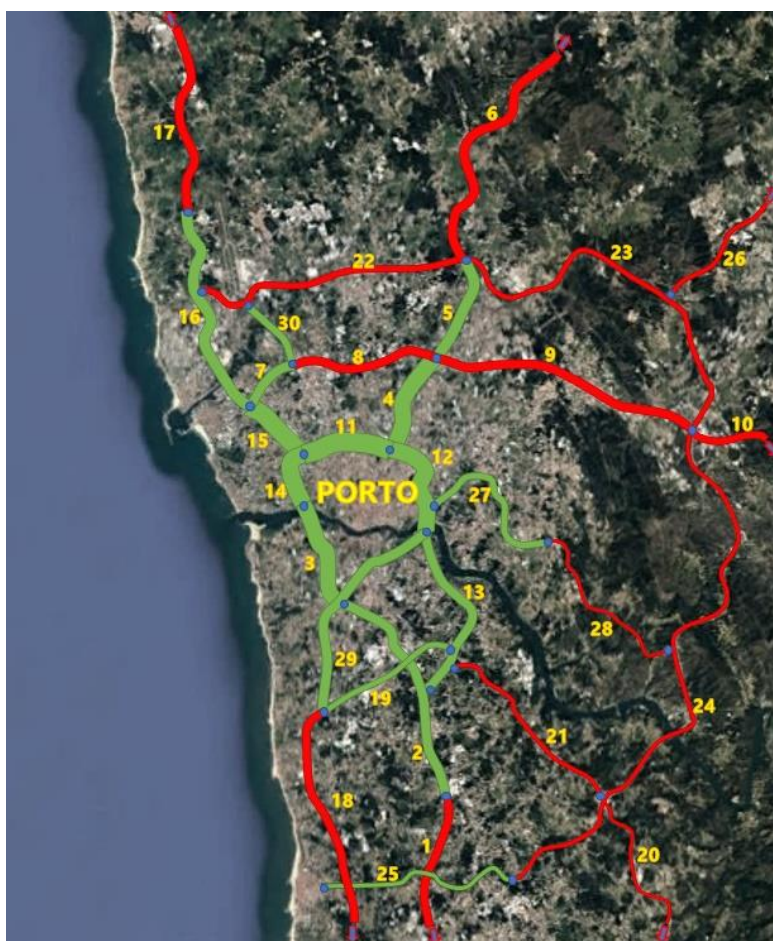
Observa-se também que nas autoestradas radiais em que os troços iniciais são gratuitos – A1, A2, A5 e A8 no caso de Lisboa e A1, A3, A4, A28, A29 e A43 no caso do Porto – se verificam “quebras” mais ou menos acentuadas nos valores de TMDA nos pontos em que se inicia a cobrança de portagens. As referidas quebras, que poderão estar relacionadas não só com o regime portajado mas também com a distância às respetivas cidades, correspondem em média a 41% no caso de Lisboa e 38% no caso do Porto.

**Figura 16 – Principais vias concessionadas, gratuitas (verde) ou portajadas (vermelho), da Região de Lisboa, sendo os respetivos TMDA em 2019 indicados em baixo (x10<sup>3</sup> veíc/dia) e representados graficamente através da grossura das linhas.**



<b>1:</b> A1 (Alverca-Carregado); 63,7	<b>2:</b> A1 (Sacavém-Alverca); 91,6	<b>3:</b> A2 (Ponte 25 de Abril); 140,7
<b>4:</b> A2 (Almada-Seixal); 84,3	<b>5:</b> A2 (Seixal-A2/A12); 34,5	<b>6:</b> A5 (Lisboa-A5/A9); 134,7
<b>7:</b> A5 (A5/A9-Cascais); 72,1	<b>8:</b> A8 (CRIL-Loures); 76,6	<b>9:</b> A8 (Loures-A8/A21); 57,2
<b>10:</b> A9 (A9/A5-Bucelas); 28,2	<b>11:</b> A9 (Bucelas-A1); 13,6	<b>12:</b> A10 (CREL-A10/A11); 10,5
<b>13:</b> A10 (A10/A1-A13); 5,5	<b>14:</b> A12 (Ponte V.Gama); 68,7	<b>15:</b> A12 (PVG-Setúbal); 22
<b>16:</b> A16 (Cascais-Linhó); 48,1	<b>17:</b> A16 (Linhó-Lourel); 38,7	<b>18:</b> A16 (Lourel-CREL); 18,4
<b>19:</b> A21 (Ericeira-A8/A21); 12,8	<b>20:</b> A33 (IC20-Palhais); 37,5	<b>21:</b> A33 (Palhais-Moita); 15,4
<b>22:</b> A33 (Moita-A12); 42,2	<b>23:</b> IC2 (PVG-A1); 36	<b>24:</b> IC16 (Rad. Pontinha); 37,1
<b>25:</b> IC17 (CRIL); 87,9	<b>26:</b> IC19 (Lisboa-Sintra); 115,6	<b>27:</b> IC20 (A2-Caparica); 50,6
<b>28:</b> IC21 (A2-Barreiro); 30,5	<b>29:</b> IC22 (Rad. Odivelas); 36,6	<b>30:</b> IP7 (Eixo Norte-Sul); 78,2

**Figura 17 – Principais vias concessionadas, gratuitas (verde) ou portajadas (vermelho), da Região do Porto, sendo os respetivos TMDA em 2019 indicados em baixo (x10<sup>3</sup> veic/dia) e representados graficamente através da grossura das linhas.**



<b>1:</b> A1 (Feira-Feiteira); 46,2	<b>2:</b> A1 (Feiteira-Coimbrões); 65,1	<b>3:</b> A1 (Coimbrões-P. Arráb.); 115,4
<b>4:</b> A3 (A20-Águas Santas); 123,6	<b>5:</b> A3 (Águas Santas-A3/A41); 74,3	<b>6:</b> A3 (A3/A41-Famalicao); 58,5
<b>7:</b> A4 (Matosinhos-Custóias); 60,4	<b>8:</b> A4 (Custóias-Águas Santas); 52,4	<b>9:</b> A4 (Águas-Santas-A4/A41); 54
<b>10:</b> A4 (A4/A41-Penafiel); 36,9	<b>11:</b> A20 (Francos-A20/A3); 143,1	<b>12:</b> A20 (A20/A3-Freixo); 121,7
<b>13:</b> A20 (Freixo-A1); 55,9	<b>14:</b> A28 (Arrábida-Francos); 127,1	<b>15:</b> A28 (Francos-Sendim); 132,5
<b>16:</b> A28 (Sendim-Angeiras); 74,1	<b>17:</b> A28 (Angeiras-P. Varzim); 51,9	<b>18:</b> A29 (Espinho-A29/A44); 43,8
<b>19:</b> A29 (A29/A44-A20); 27	<b>20:</b> A32 (A41-Ol. Azeméis); 6,8	<b>21:</b> A32 (Olival-A32/A41); 13,1
<b>22:</b> A41 (Matosinhos-A3); 34,2	<b>23:</b> A41 (A41/A3-A41/A4); 20,9	<b>24:</b> A41 (A41/A4-Argoncilhe); 12,4
<b>25:</b> A41 (Argoncilhe-Espinho); 20,8	<b>26:</b> A42 (A41-A11); 17,8	<b>27:</b> A43 (Freixo-Gondom. Este); 36,9
<b>28:</b> A43 (Gondomar Este-A41); 6,6	<b>29:</b> A44 (A29/A44-Freixo); 64,6	<b>30:</b> VRI (A4-Aeroporto); 43,2

## 8.2. Portagens

As taxas de portagem cobradas nas autoestradas nacionais são determinadas com base na classificação dos veículos em quatro classes distintas, que se descrevem na Tabela 20.



<b>Tabela 20 – Classes de veículos para fins de aplicação de taxas de portagem</b>	
<b>Classe</b>	<b>Descrição</b>
<b>Classe 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motociclos; <sup>(1)</sup></li> <li>• Veículos com uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, inferior a 1,1 m, com ou sem reboque.</li> </ul>
<b>Classe 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veículos com dois eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m. <sup>(2)</sup></li> </ul>
<b>Classe 3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veículos com três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m.</li> </ul>
<b>Classe 4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veículos com mais de três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1 m.</li> </ul>

**Notas:**

<sup>(1)</sup> Os motociclos aderentes à Via Verde que utilizem as vias automáticas, beneficiam de um desconto comercial de 30% nas taxas de portagem (em toda a Rede, exceto na Ponte Vasco da Gama).

<sup>(2)</sup> Veículos ligeiros, de passageiros ou de mercadorias, com dois eixos, que cumpram as especificações estipuladas no Decreto-Lei n.º 39/2005, de 17 de fevereiro, e/ou no Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro, pagam a tarifa de portagem relativa à classe 1 quando utilizem o sistema de pagamento automático, situação que é habitualmente designada por “tarifa especial Classe 1”. O IMT publica no seu site as listas com a identificação das marcas, dos modelos e do número de homologação dos veículos cujas características cumpram os requisitos técnicos.

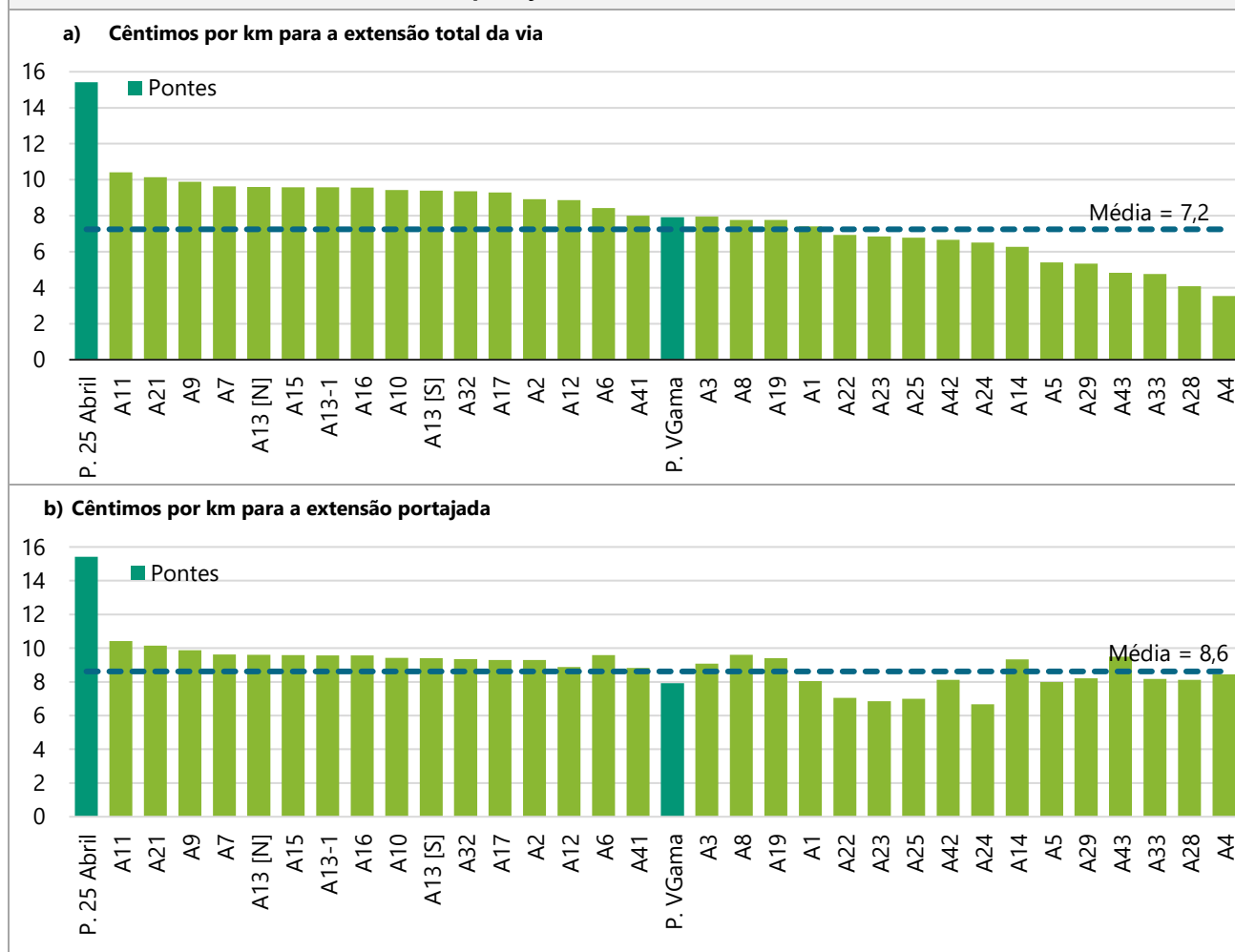
A Figura 18(a) permite comparar os valores das portagens das várias autoestradas, indicando para cada uma o valor da taxa cobrada aos utilizadores (com IVA e os arredondamentos contratuais) correspondente a um percurso total da via por um veículo de Classe 1, dividida pela extensão total da mesma (em Km). A Figura 18(b) permite efetuar a mesma comparação, mas agora considerando apenas as extensões portajadas das vias (incluem-se aqui os sublanços gratuitos para o tráfego local). Embora sejam obras de arte especiais e singulares, a Ponte 25 de Abril e a Ponte Vasco da Gama são analisadas<sup>36</sup> separadamente das autoestradas em que se inserem (A2 e A12), sendo o valor da respetiva taxa de portagem dividido por 2, na medida em que, em ambos os casos, apenas é efetuada cobrança no sentido sul-norte.

Da observação da Figura 18, destaca-se a Ponte 25 de Abril, cuja tarifa ascende a 15,4 cent/Km, a que se seguem, como as autoestradas mais caras para o utilizador, a A11 (10,2 cent/Km), a A21 (10,1 cent/Km) e a A9 (9,9 cent/Km). Por outro lado, as autoestradas A4 (3,5 cent/Km), A28 (4,1 cent/Km), A33 (4,8 cent/Km) e A43 (4,8 cent/Km) apresentam-se como as mais baratas, o que, no entanto, está intimamente ligado ao facto de grande parte das respetivas extensões serem gratuitas (neste caso, mais de 40% da extensão). Quando se considera o valor da tarifa com relação apenas à extensão portajada (Figura 18(b)), os valores menores passam a corresponder às autoestradas A24 (6,7 cent/Km), A23 (6,9 cent/Km), A25 (7,0 cent/Km) e A22 (7,1 cent/Km).

Os valores dos indicadores supracitados correspondentes à média da RNA, são de 7,2 cent/km (considerando a extensão total) e 8,6 cent/km (considerando apenas a extensão portajada).

<sup>36</sup> As extensões consideradas correspondem à totalidade dos sublanços que incluem as pontes (i.e., 6,0km e 18,0km, respetivamente).

**Figura 18 – Valor da tarifa de portagem por km, em cêntimos por km, para os veículos da classe 1 considerando a: (a) extensão total da via e (b) extensão portajada da via [Fonte: AMT]**



### 8.3. Corredor Lisboa-Porto: comparação entre IP1 e IC1

As cidades de Lisboa e do Porto encontram-se atualmente ligadas por dois itinerários totalmente constituídos por autoestradas: (i) o IP1, envolvendo a quase totalidade da autoestrada A1 e parte da autoestrada A20, e (ii) o IC1, que integra a totalidade das autoestradas A8, A17 e A29, bem como pequenos troços das autoestradas A1, A25 e A44. Enquanto a A1 (concluída em 1991) se encontra estabelecida como a principal ligação rodoviária entre as duas cidades, o IC1 (concluído em 2009) assume-se como a sua principal alternativa. Nesta seção pretende-se efetuar uma comparação entre estes dois itinerários, em termos de alguns parâmetros de oferta, procura e portagens.

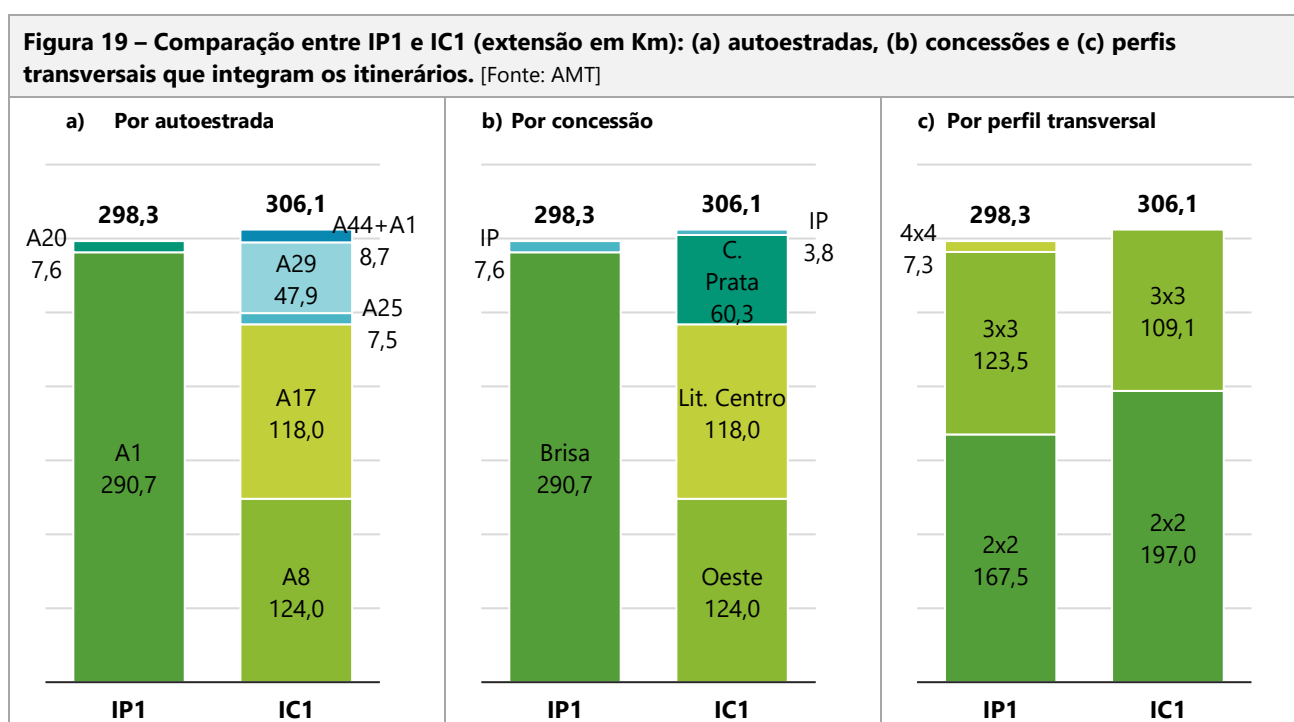
A Figura 19 apresenta as extensões dos dois itinerários, decompostas nas parcelas relativas às autoestradas e concessões que integram, bem como no tipo de perfil transversal. A Figura 20(a) representa os custos totais das portagens e o custo relativo, por Km de extensão total das vias. A Figura 20(b) compara os dois itinerários em termos de TMDA e a Figura 20(c) o número de áreas de serviço, e das quais as que oferecem abastecimento de GPL e postos de carregamento para a mobilidade elétrica.

Da observação das figuras conclui-se, em primeiro lugar, que as extensões dos dois itinerários são muito próximas (298Km e 306Km). Por outro lado, o IC1 caracteriza-se por uma maior diversidade em termos de autoestradas (6 contra 2) e de concessões (4 contra 2). Relativamente a empresas concessionárias, destaca-se o

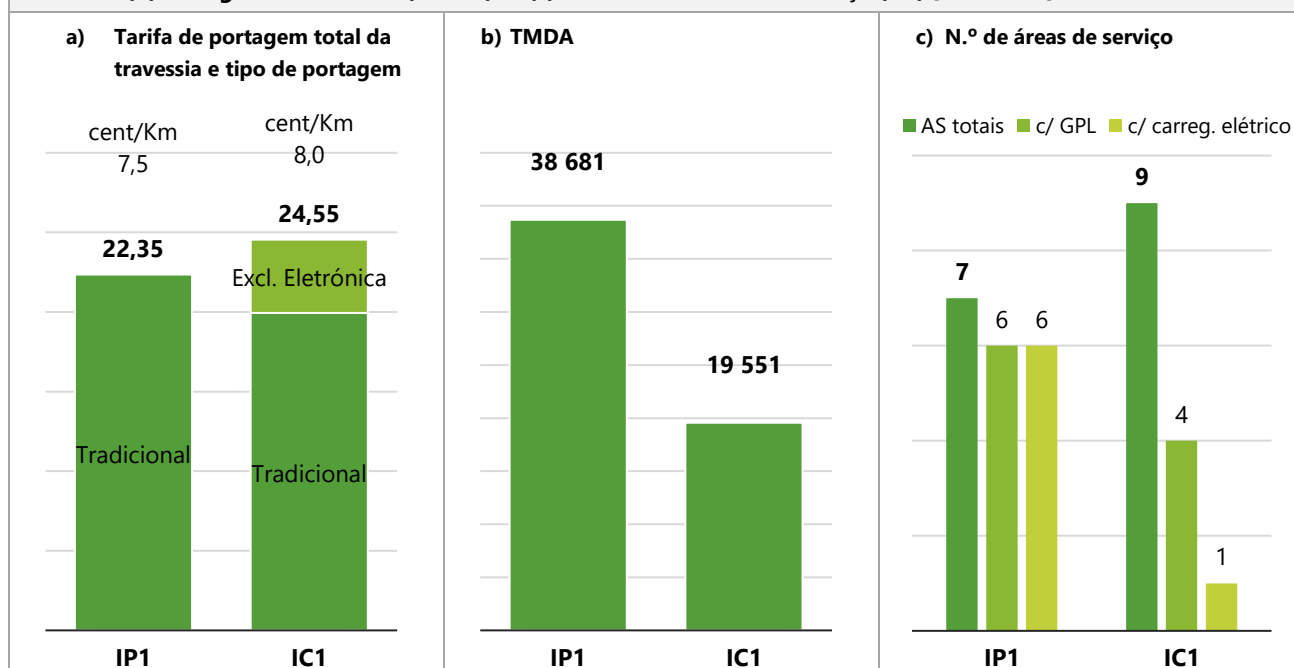
Grupo Brisa, que detém participações maioritárias nas concessionárias da quase totalidade da A1 (98%) e da maior parte do IC1 (79%), através da Brisal (Brisa acionista de 70% do capital) na concessão Litoral Centro e da Auto-Estradas do Atlântico, S.A. (Brisa acionista de 50% do capital) na concessão Oeste. O Grupo Ascendi gere cerca de 20% da extensão do IC1 (concessão Costa de Prata), encontrando-se os troços remanescentes sob gestão direta da IP (em regime gratuito). Em termos de perfil transversal, o IP1 oferece 3 (ou 4) vias, em cada sentido, em 44% da sua extensão, contra apenas 36% no caso do IC1.

Em matéria de portagens, o IP1 apresenta-se como a opção mais económica, para veículos da Classe 1, tanto em termos absolutos (€22,35 contra €24,55) como relativos (7,5cent/Km contra 8,0cent/Km). Note-se ainda que o IC1 combina troços com portagem tradicional e portagem exclusivamente eletrónica, correspondendo este último caso às autoestradas que integram a Concessão Costa de Prata.

No que respeita a volume de tráfego, o IP1 apresenta um volume de tráfego muito superior (quase o dobro) ao do IC1 (TMDA=38 681 contra TMDA=19 551). Por outro lado, o número de áreas de serviço disponíveis é de 7 no IP1 e 9 no IC1.

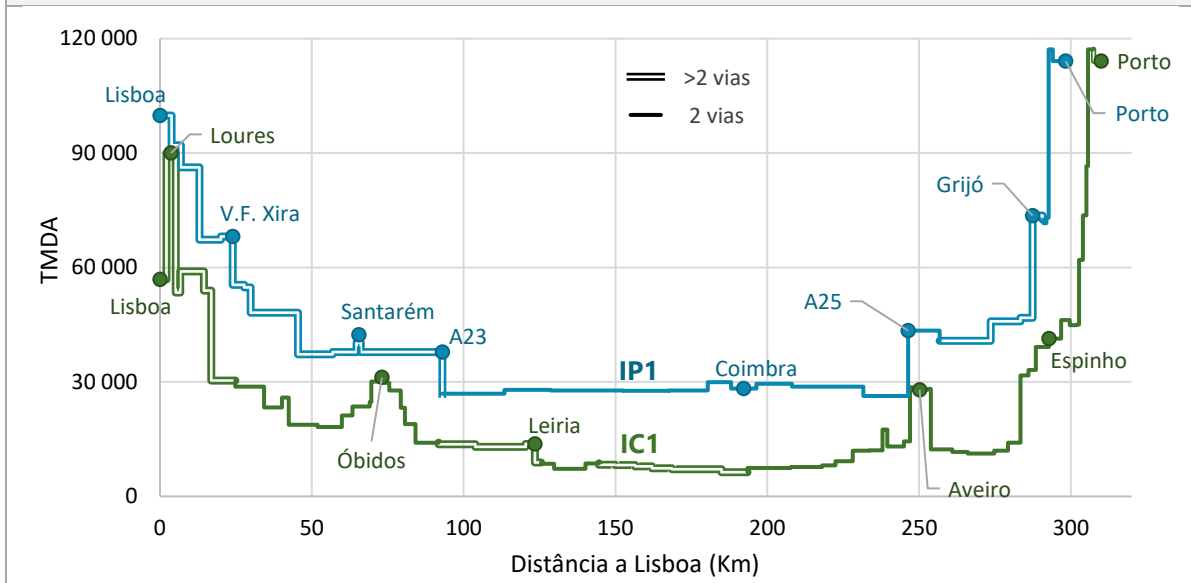


**Figura 20 – Comparação entre IP1 e IC1: (a) tarifa de portagem total (Euro) e por km (cent/km) para veículos da Classe 1, (b) tráfego médio diário (TMDA), e (c) número de áreas de serviço (AS) [Fonte: AMT]**



Finalmente, na Figura 21 são representadas conjuntamente as intensidades de tráfego ao longo da extensão dos dois itinerários, medido através do TMDA nos respetivos sublanços, em 2019. A figura ilustra o facto de ambas as vias apresentarem o mesmo perfil de tráfego, com valores elevados junto às extremidades (*i.e.*, áreas metropolitanas) e significativamente mais reduzidos nas regiões intermédias – porém, observa-se que o TMDA no IP1 é sempre superior ao registado no IC1, para secções situadas à mesma distância de Lisboa. Por outro lado, verifica-se que enquanto o IP1 dispõe de 3 (ou 4) vias nos sublanços mais movimentados, o IC1 oferece apenas 2 vias em quase todo o seu percurso na área metropolitana do Porto, apesar da elevada procura aí verificada.

**Figura 21 – Perfis dos itinerários IP1 e IC1, indicando a variação do TMDA ao longo dos sublanços (2019)** [Fonte: AMT]



## 9. Qualidade do Serviço

Decorrente da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, a AMT tem também atribuições em matéria de receção, apreciação e informação ao público de reclamações, tendo igualmente o poder de adotar as providências que se afigurem necessárias, nos termos previstos na lei. Ademais, o Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, que instituiu a obrigatoriedade de existência e disponibilização do livro de reclamações por parte de prestadores de serviços ao público, estipula, na sua redação atual<sup>37</sup>, que a AMT é a entidade competente para (i) apreciar as reclamações registadas por essa via, (ii) fiscalizar o cumprimento do regime jurídico subjacente, bem como (iii) instruir processos e aplicar coimas e sanções acessórias relativas a contraordenações.

Neste âmbito, a AMT publica, com periodicidade semestral, o *Relatório sobre as Reclamações no Mercado da Mobilidade e dos Transportes*, cujas edições publicadas se encontram disponíveis para consulta no respetivo sítio institucional. Refira-se que a AMT processa reclamações provenientes, em primeiro lugar e conforme supracitado, do livro de reclamações, no formato físico e – desde 2019 – no formato eletrónico, mas também reclamações submetidas diretamente à AMT pelos reclamantes (*e.g.*, por e-mail ou por carta).

Assim, compete à AMT a apreciação das reclamações relativas a concessionárias rodoviárias e/ou respetivas empresas de cobrança de portagens, as quais são obrigadas a disponibilizar aos utilizadores livros de reclamações nos formatos físico e eletrónico. Neste capítulo, analisa-se, em primeiro lugar, a disponibilização do livro de reclamações por parte das concessionárias (subcapítulo 9.1) e as estatísticas das reclamações (subcapítulo 9.2).

### 9.1. Disponibilização de Livros de Reclamações

Nos termos do supracitado Decreto-Lei n.º 156/2005, na sua redação atual, as concessionárias rodoviárias estão sujeitas à obrigatoriedade de existência e disponibilidade de livros de reclamações, em formato (i) físico e (ii) eletrónico. Geralmente, os livros de reclamações físicos podem ser disponibilizados aos clientes em locais como barreiras/praçãs de portagem (ou edifícios vizinhos), áreas de serviço, centros operacionais ou lojas/centros de atendimento ao público.

A Tabela 21 permite caracterizar a situação atual da disponibilização de livros de reclamações físicos por parte das concessionárias, indicando, para cada caso, a localização dos livros, o número total e, para perspetivar esse número relativamente às distintas dimensões das concessões, o número de livros por 100km de extensão. Verifica-se que todas as concessionárias disponibilizam pelo menos 1 livro de reclamações físico, sendo que aquelas que oferecem um maior número de livros por 100km são a Ascendi Grande Lisboa (39,1), a Autoestradas do Oeste (22,0), a Ascendi Norte (18,9) e a Autoestradas do Douro Litoral (16,5).

No que concerne ao livro de reclamações eletrónico, este pode ser acedido pelos utilizadores através de uma plataforma digital<sup>38</sup>, à qual os operadores têm a obrigação de aderir e para a qual devem disponibilizar um link nos seus websites (ver capítulo 1). Verifica-se que todas as concessionárias já aderiram à plataforma digital (a maioria entre maio e agosto de 2019), estando ainda em falta apenas as duas concessionárias da Região Autónoma da Madeira, a Vialitoral e a Viaexpresso.

<sup>37</sup> Nomeadamente, após a alteração introduzida pelo Decreto-Lei n.º 74/2017, de 21 de junho, que republica o diploma.

<sup>38</sup> O endereço da plataforma eletrónica é <https://www.livroreclamacoes.pt>.

**Tabela 21 – Livros de Reclamações físicos das concessionárias (2019): localização, número de livros (N) e número de livros por 100km de extensão (N/100 km).** [Fonte: Operadores, AMT]

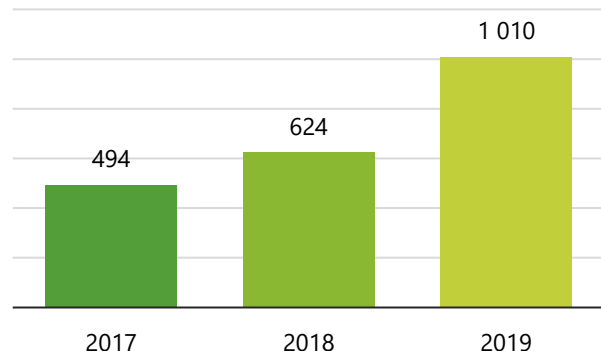
Concessionária	Localização	N	N/100km
<b>Ascendi Grande Lisboa</b>	Portagens, centro operacional, centro de atendimento	9	39,1
<b>Auto-Estradas do Atlântico (AEA)</b>	Portagens, edifício sede	22	22,0
<b>Ascendi Norte</b>	Portagens, áreas de serviço, centro operacional, loja da Ascendi	33	18,9
<b>Autoestradas do Douro Litoral (AEDL)</b>	Portagens, centro operacional	13	16,5
<b>Brisal</b>	Portagens, centro operacional	12	12,9
<b>Brisa Concessão Rodoviária</b>	Portagens, centros operacionais, lojas da ViaVerde	105	9,6
<b>Ascendi Grande Porto</b>	Áreas de serviço, centro operacional	5	9,1
<b>Ascendi Costa de Prata</b>	Áreas de serviço, centro operacional	9	8,6
<b>Lusoponte</b>	Edifícios junto às praças de portagem das pontes sobre o Tejo	2	8,3
<b>Autoestrada do Algarve (AAVI)</b>	Áreas de serviço	8	6,2
<b>Autoestradas do Norte Litoral (AENL)</b>	Áreas de serviço, centro operacional	5	4,4
<b>Ascendi Beiras Litoral e Alta</b>	Áreas de serviço, centro operacional	5	2,9
<b>Norscut</b>	Áreas de serviço	4	2,6
<b>SPER</b>	Centro operacional, edifício sede	2	1,8
<b>Rotas do Algarve Litoral (RAL)</b>	Centro operacional, edifício sede	2	1,8
<b>Autoestradas do Baixo Tejo (AEBT)</b>	Centro operacional	1	1,7
<b>Euroscut Açores</b>	Edifício sede	1	1,2
<b>Scutvias</b>	Centros de atendimento	2	1,1
<b>Ascendi Pinhal Interior</b>	Centro operacional	1	1,1
<b>Autoestradas do Litoral Oeste (AELO)</b>	Edifício sede	1	1,0
<b>Autoestradas XXI</b>	Centro operacional	1	0,7
<b>Ascendi Douro Interior</b>	Centro operacional	1	0,4
<b>Vialitoral</b>	n/d	n/d	n/d
<b>Viaexpresso</b>	n/d	n/d	n/d

## 9.2. Reclamações

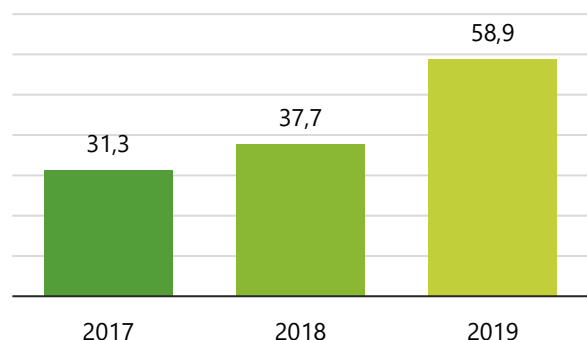
Em 2019, a AMT recebeu um total de 1010 reclamações relativas a operadores de infraestruturas rodoviárias (concessionárias e/ou empresas de cobrança de portagens), representando uma variação homóloga de +61,9% relativamente a 2018 (624 reclamações). As mesmas representam 7,9% das reclamações relativas ao modo rodoviário e 4,5% do número total de reclamações recebidas pela AMT nesse ano.

Na Figura 22 representa-se a evolução da quantidade de reclamações recebidas pela AMT relativas a empresas do setor entre os anos de 2017 e 2019, em número absoluto e a Figura 24 dividido pelo volume de circulação total anual (milhões de VKm) registado na rede de autoestradas portajada. Evidencia-se uma tendência crescente similar em ambos os indicadores, acentuada sobretudo entre 2018 e 2019. Refira-se, no entanto, que o significativo aumento verificado entre 2018 e 2019 está, em parte, relacionado com o início da disponibilização ao público do livro de reclamações eletrónico em 2019. Quanto a reclamações por operador, a Figura 23 apresenta esses números para as empresas mais reclamadas em 2019.

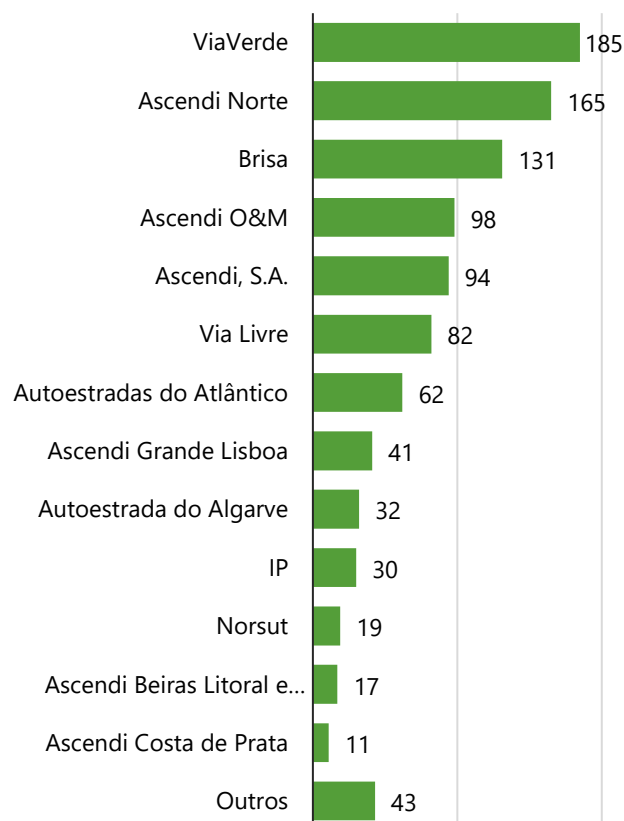
**Figura 22 – Número de reclamações recebidas pela AMT relativas a concessionárias rodoviárias.** [Fonte: AMT]



**Figura 24 – Número de reclamações recebidas pela AMT relativas a concessionárias rodoviárias por milhão VKm (rede portajada).** [Fonte: AMT]



**Figura 23 – Reclamações recebidas pela AMT relativamente a concessionárias ou empresas de cobrança de portagens em 2019, por empresa.** [Fonte: AMT]



A Figura 25 permite caracterizar as reclamações por categorias de motivo. Verifica-se que a grande maioria das reclamações enquadram-se nas seguintes 2 categorias: (i) "portagens, pagamentos e reembolsos" (57,3%), que

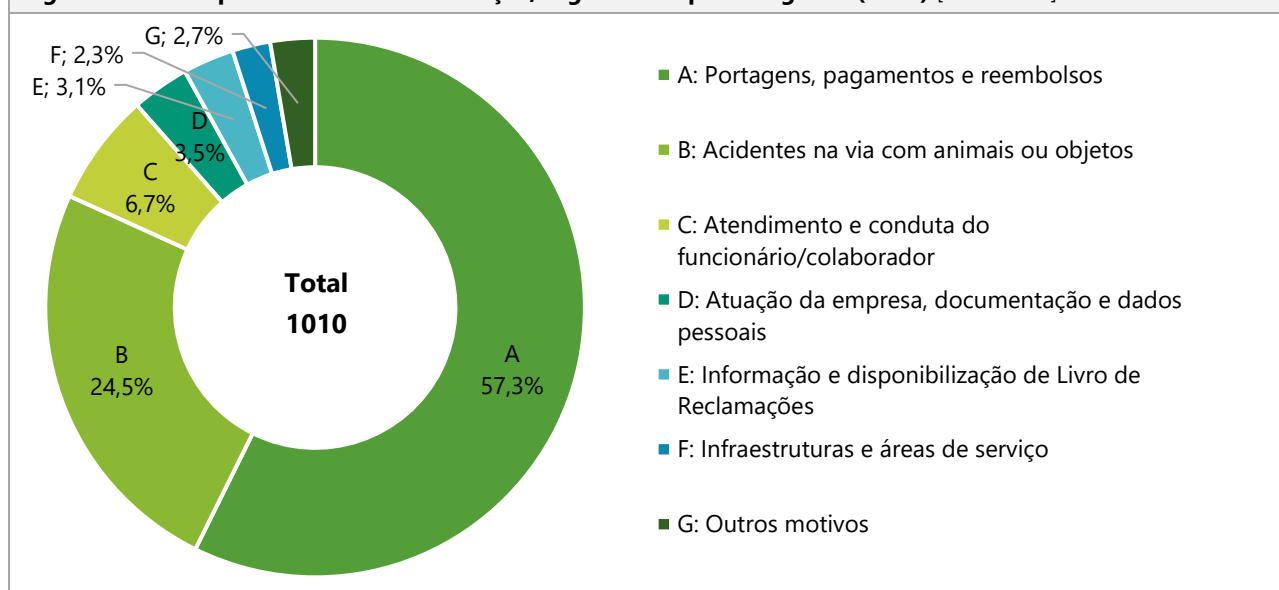


contempla situações como cobranças indevidas/incorretas de portagens exclusivamente eletrónicas, problemas com os identificadores ou a não emissão de fatura ou recibo, e (ii) “acidentes na via com animais e objetos” (24,5%). Matérias como a qualidade do atendimento, o processamento de documentação, a proteção dos dados pessoais, ou a qualidade da informação disponibilizada representam cerca de 18% das reclamações. Quanto a reclamações relativas à infraestrutura em si, ou às condições gerais das áreas de serviço, correspondem apenas a 2,3% do total. É de referir ainda que o número de reclamações com motivo da categoria “portagens, pagamentos e reembolsos” duplicou de 2018 para 2019, o que em grande medida explica a elevada variação homóloga das reclamações totais relativas a infraestruturas rodoviárias (+61,9%).

Refira-se ainda que as reclamações relativas aos estabelecimentos comerciais que operam nas áreas de serviço são registadas nos respetivos livros de reclamações, sendo as folhas rececionadas e apreciadas pelas entidades competentes em função da atividade, nos termos do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, na sua versão atual. No caso do abastecimento de combustíveis, GPL e eletricidade, trata-se da Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE), sendo para as restantes atividades (e.g., restauração ou comércio) a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE).

Finalmente, na Caixa 4 descreve-se sucintamente a atividade do Provedor de Justiça em matéria de tratamento de queixas relacionadas com o setor das infraestruturas rodoviárias, em 2018.

**Figura 25 – Principais motivos de reclamação, organizados por categorias (2019)** [Fonte: AMT]



#### Caixa 4 – Ação do Provedor de Justiça em matéria de reclamações de transportes (2018)

O **Provedor de Justiça** é uma instituição com a competência, consagrada na Constituição, de apreciar queixas por ações ou omissões dos poderes públicos, podendo dirigir aos órgãos competentes as recomendações necessárias para prevenir e reparar injustiças. O seu âmbito de atuação incide sobre os serviços públicos - incluindo as entidades reguladoras - e empresas de capitais maioritariamente públicos, englobando também as empresas concessionárias de serviços públicos ou de exploração de bens do domínio público. Desta forma, a instituição partilha com a AMT competências similares em matéria de reclamações sobre entidades do setor dos transportes, incluindo, neste caso, as concessionárias de infraestruturas rodoviárias.

Em 2018 <sup>(1)</sup>, o Provedor de Justiça deu início a 9.338 procedimentos, dos quais 423 (4,5%) vieram na sequência de queixas relativas à área dos transportes, e que se decompõem nas seguintes unidades temáticas:

- Pagamento de portagens: 113

- Ordenamento do território - infraestruturas rodoviárias: 113
- Infraestruturas, equipamento e tráfego urbano: 97
- Transportes públicos: 90
- Domínio público hídrico e infraestruturas portuárias: 10

Assim, no âmbito do setor das concessões rodoviárias, foram instaurados (i) 113 procedimentos (1,2% do total) por queixas relativas a pagamento de portagens, bem como (ii) diversos procedimentos relativos a infraestruturas rodoviárias <sup>(2)</sup>. Em resultado, entre 2019 e a presente data, o Provedor de Justiça direcionou 3 recomendações a entidades do setor, duas à IP e uma à Portvias.

(1) Fonte: Relatório à Assembleia da República 2018, Provedor de Justiça, maio de 2019.

(2) Note-se que esta categoria abrange outras queixas não relacionadas com concessões rodoviárias, como sejam queixas relativas a empresas gestoras de estacionamento público.

## 9.3. Direitos dos utilizadores

A Lei n.º 24/2007<sup>39</sup>, de 18 de julho, juntamente com o Decreto Regulamentar n.º 12/2008, de 9 de junho, que operou a sua regulamentação, vieram definir o enquadramento legal dos direitos dos utilizadores das autoestradas, itinerários principais e itinerários secundários, densificando os deveres e encargos das respetivas concessionárias. As disposições dos diplomas concentram-se em duas temáticas principais, que se apresentam resumidamente nas seções seguintes, designadamente: (i) os direitos dos utentes perante situações de obras na via (seção 9.3.1) e (ii) a responsabilidade por acidentes rodoviários provocados pela existência de animais, objetos ou líquidos na via (seção 9.3.2).

### 9.3.1. Direitos dos utilizadores perante obras na via

Os artigos 4.º a 8.º da Lei n.º 24/2007 estipulam procedimentos a adotar e condições de circulação a garantir aquando da realização de obras na via, incluindo trabalhos de alargamento, beneficiação ou reparação. Obras cuja duração seja igual ou superior a 72 horas requerem que a concessionária (i) apresente previamente um projeto de condições de execução das obras<sup>40</sup> ao concedente (representado pelo IMT), para aprovação deste, e (ii) garanta que nos troços sujeitos às intervenções sejam verificadas certas condições mínimas de circulação, que se resumem na Tabela 22. Para obras com duração inferior a 72 horas, e em que a concessionária demonstre a sua urgência ou emergência, é dispensada a verificação das referidas condições – a demonstração é feita mediante a apresentação ao concedente de uma memória sumária justificativa e descritiva das ações a levar a cabo, para aprovação deste.

<sup>39</sup> Refira-se que as iniciativas legislativas que conduziram à aprovação desta lei foram motivadas pelos protestos dos utentes da A1, por volta do ano de 2004, em virtude dos constrangimentos provocados pelas obras, extensas e duradouras, de alargamento do troço Aveiras/Santarém (de 2 para 3 vias), tendo-se mantido a cobrança de portagens às taxas em vigor.

<sup>40</sup> Os conteúdos obrigatórios do projeto são especificados no art. 3.º do DR n.º 12/2008.

<b>Tabela 22 – Condições mínimas de circulação em troços em obras [n.º 1 do art. 8.º da Lei n.º 24/2007]</b>	
<b>Parâmetro</b>	<b>Condição Mínima</b>
<b>Extensão</b>	Em cada lanço, só pode existir um único troço em obras em cada sentido, não podendo a sua extensão exceder os 10 km
<b>Perfil transversal (*)</b>	Devem existir duas vias de circulação em cada sentido (perfil 2x2)
	A largura da via do troço em obras não pode ser inferior a 2/3 da largura inicial da via, incluindo a berma
	Quando a extensão do troço em obras exceder os 5 km, deve ser garantida a existência de bermas
<b>Velocidade (*)</b>	O limite máximo da velocidade no troço em obras não pode ser inferior a 2/3 do fixado para o troço em funcionamento normal
<b>Segurança</b>	Devem existir abrigos de segurança a cada 2 km
(*) Para obras noturnas (i.e., que decorram no período entre as 21h e as 7h) de (i) demolição, construção ou manutenção de obras de arte ou (ii) pavimentação, a Lei permite a observação de condições menos restritivas, desde que a extensão em causa não exceda os 3,5 km.	

Neste âmbito, o art.º 7.º da Lei estipula que obras que introduzam “*constrangimentos duradouros ou significativos*”, cuja definição é dada na Tabela 23, deverão ser publicitadas, com uma antecedência mínima de 2 dias, em meios de comunicação social e na própria via, conforme descrito na Tabela 23.

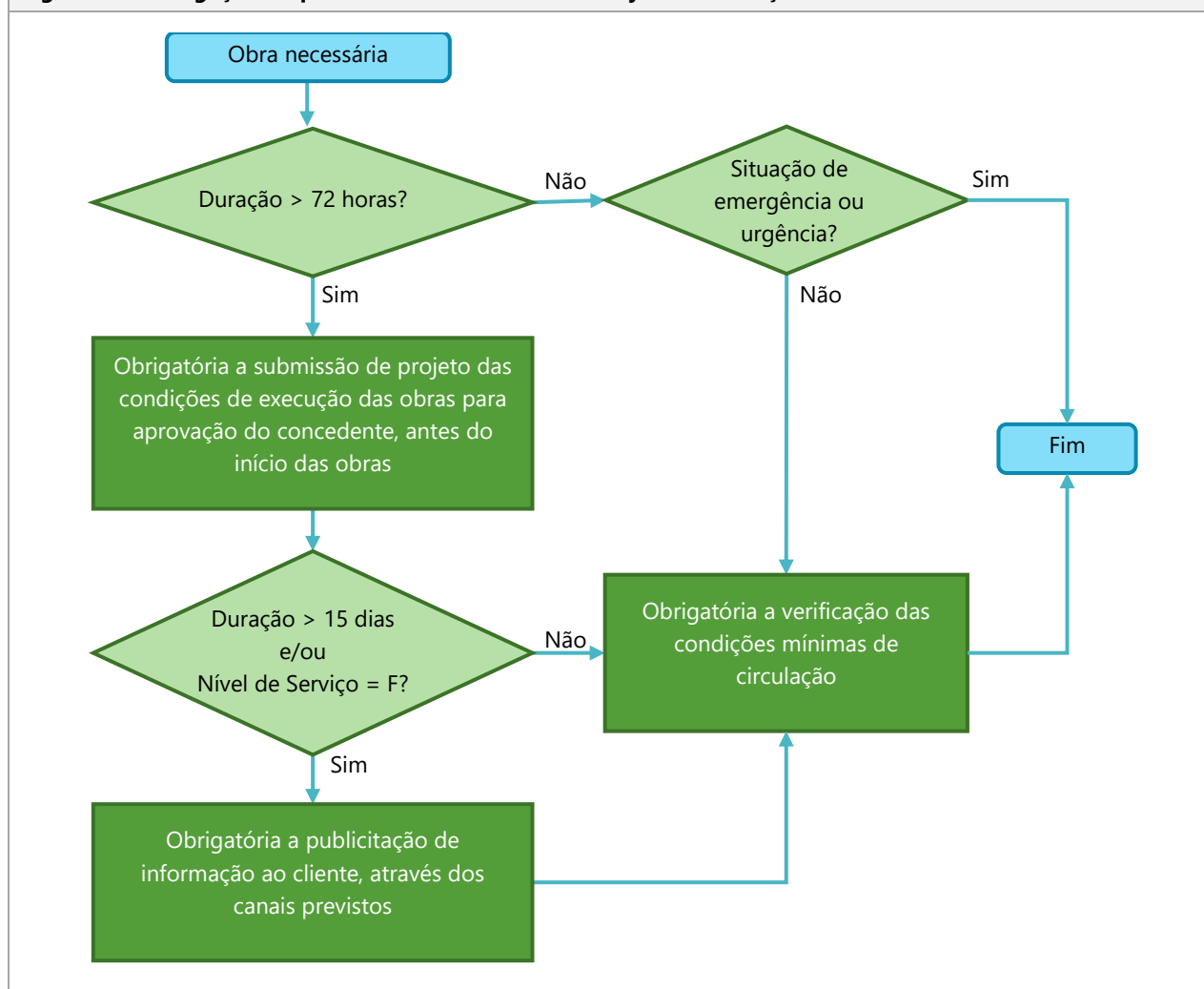
- Meios de comunicação social (jornais de âmbito nacional e local): (i) duração prevista, (ii) tipos de condicionamentos, (iii) itinerários alternativos e (iv) linhas telefónicas e/ou website de apoio e informação;
- Lanços da via e nós acesso (que antecedem o troço em obras): itinerários alternativos.

<b>Tabela 23 – Identificação das situações de constrangimentos duradouros ou significativos [al. d) e e) do n.º 2 do art. 2.º do DR n.º 12/2008]</b>	
<b>Tipo de constrangimento imposto pela obra</b>	<b>Condição</b>
<b>“Duradouro”</b>	Duração > 15 dias
<b>“Significativo”</b>	Duração > 72 horas e
	Nível de serviço (HCM) do troço em obras = F (ver cap. 6.1)

**Tabela 24 – Obrigações de informação aos utilizadores, respetivos canais e suporte/local** [artigos 7.º e 8.º do DR n.º 12/2008]

Canal	Suporte/Local	Obrigações de Informação
<b>Informação nos meios de comunicação social</b>	2 jornais de âmbito nacional 1 jornal de âmbito local, no concelho abrangido pelas obras	Duração prevista Condicionamentos Itinerários alternativos Linha telefónica/website de apoio
<b>Informação local na infraestrutura</b>	Painéis móveis e painéis de informação variável, em: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lanços da via,</li> <li>• Nós de acesso,</li> <li>• Áreas de serviço,</li> </ul> quando estes antecederem o sublanço em obras	Estimativa da demora expectável Ocorrência de incidentes no sublanço Duração prevista Condicionamentos Itinerários alternativos Linha telefónica/website de apoio

A concessionária fica responsável pela vigilância e fiscalização dos troços em obra. Em particular, deve garantir a boa conservação da sinalização e equipamentos de segurança, bem como a atualização da informação aos utilizadores. As relações entre as características da obra e os deveres decorrentes para a concessionária são representadas esquematicamente na Figura 26.

**Figura 26 – Obrigações a que as concessionárias ficam sujeita, em função das características da obra a efetuar**


Em caso de incumprimento de qualquer das disposições supracitadas, compete ao concedente (representado pelo IMT) emitir uma declaração de incumprimento (assim como o seu eventual termo), salvaguardando-se o direito de audiência prévia nos termos do Código do Procedimento Administrativo. O incumprimento é publicitado, a expensas da concessionária, através dos canais mencionados na Tabela 24.

### Restituição das taxas de portagens aos utilizadores

Em caso de incumprimento, e quando a concessão seja em regime de portagem real, a concessionária fica obrigada a restituir ou a não cobrar ao utente o valor total das taxas de portagem relativas aos sublanços afetados pelas obras. Nessa situação, o utente dispõe de um prazo de 60 dias, a contar da passagem no troço em causa, para reclamar a restituição, dispondo a concessionária de um prazo de 30 dias para proceder à restituição. O pedido de restituição é efetuado através de um formulário (aprovado pela Portaria n.º 604-A/2008, de 9 de julho), a que o utente deve juntar um comprovativo em como circulou no troço em obras (recibo de pagamento da taxa de portagem ou extrato da Via Verde), bem como uma **declaração emitida pelo IMT**, atestando do incumprimento, num troço em obras, das condições mínimas de circulação, segurança, sinalização e informação.

Nos casos em que a concessão tem por base um regime de disponibilidade, onde as taxas de portagens constituem receita do concedente, a concessionária deve entregar a este o valor integral das portagens que restituiu ou deixou de cobrar em virtude do incumprimento.

Por fim, refira-se que os incumprimentos não configuram causa justificativa de revisão contratual para efeitos de reposição do equilíbrio financeiro.

### 9.3.2. Responsabilidade civil por acidentes

O art.º 12º da Lei n.º 24/2007, estipula que quando ocorra um acidente rodoviário numa autoestrada, com ou sem obras em curso, causado pela presença na via de

- Animais;
- Objetos (arremessados para a via ou nela existentes);
- Líquidos (não resultantes de condições climáticas anormais);

e do qual resultem consequências danosas para pessoas ou bens, o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança cabe à concessionária da via<sup>41</sup>. Ou seja, a lei veio estabelecer uma inversão do ónus da prova, do utente para a concessionária, transferindo para esta última a obrigação de demonstrar que, no caso concreto, levou a cabo as medidas adequadas por forma a evitar a ocorrência do acidente – não logrando a concessionária efetuar essa prova, terá esta de indemnizar o utente pelos danos sofridos.

De realçar ainda que com a finalidade de assegurar a causa do acidente como inclusiva nas alíneas. a) a c) do nº 1 do artigo 12º da Lei 24/2007, de 18 de julho, esta mesma norma, no seu nº 2, impõe uma determinada formalidade para que recaia sobre a concessionária o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança nos casos de objetos arremessados ou existentes nas faixas de rodagem, atravessamento de animais ou existência de líquidos na via não resultantes de condições climáticas anormais – que a confirmação das causas do acidente seja **obrigatoriamente verificada no local por autoridade policial** competente. Logo, a falta de confirmação pela autoridade policial de uma dessas situações afasta a possibilidade de aplicação do nº 1 do artigo 12º da Lei nº 24/2007, de 18 de julho. E esse detalhe pode comprometer o legítimo exercício de um direito consagrado aos utilizadores.

---

<sup>41</sup> Exclui-se do disposto a ocorrência casos de força maior, não imputáveis à concessionária – *e.g.*, condições climáticas excecionais, epidemia, fogo, tumultos, entre outros.

## 10. Presença digital

Em indústrias como a dos transportes, a presença digital assume uma importância inquestionável nos dias de hoje, dada a generalização do uso das tecnologias da informação por parte dos utilizadores/clientes e os claros benefícios que daí advêm para todo o ecossistema da mobilidade e dos transportes, tornando-o mais acessível, conectado, inclusivo e "verde", contribuindo desta forma para a competitividade da economia nacional. No caso das concessionárias rodoviárias, a digitalização – por via de sítios da *Internet* e/ou Apps – assume-se como um instrumento facilitador da relação entre estas e os seus clientes, podendo disponibilizar ferramentas, interfaces ou informações com utilidade antes, durante ou após as viagens.

Na Tabela 25 listam-se os endereços dos sítios da *Internet* das concessionárias nacionais, fazendo-se uma caracterização abreviada dos respetivos conteúdos, nomeadamente em termos da disponibilização das seguintes informações: (i) números de telefone para assistência rodoviária e/ou apoio aos clientes, (ii) informações em tempo real (*e.g.*, informação de tráfego), (iii) mapas das vias, (iv) taxas de portagem, por troço e classe de veículo, (v) locais onde é possível efetuar atendimento presencial ao público, (vi) entidades de resolução alternativa de litígios (RAL) e (vii) link para o Livro de Reclamações Eletrónico (LRE). Na Tabela 26 faz-se uma caracterização similar de alguns outros sítios de referência, com informação complementar e para os quais, frequentemente, os próprios sítios das concessionárias estabelecem ligações.

Constata-se que todos os sítios da *Internet* das concessionárias indicam o respetivo número de assistência em viagem e/ou apoio a clientes. A maioria dos sítios fornecem igualmente informações sobre locais de atendimento ao público, mapas das vias concessionadas e taxas de portagens (nalguns casos permitem ainda fazer simulações de viagens, indicando o preço total das portagens). Alguns sítios fornecem, ainda informações em tempo real, nomeadamente sobre o estado do trânsito em pontos críticos das respetivas vias.

Em contrapartida, constata-se que algumas concessionárias ainda não disponibilizaram, nos respetivos sítios, o acesso ao Livro de Reclamações Eletrónico (LRE), embora tal se tenha tornado obrigatório a partir de 1 de julho de 2019. Verifica-se ainda que, em geral, as concessionárias não publicitam nos seus sítios as entidades de resolução alternativa de litígios (RAL) a que estão vinculadas, incumprindo assim um dever de informação estipulado na Lei n.º 144/2015, de 8 de setembro, na sua redação atual.

Por fim, os outros sítios de referência, apresentados na Tabela 26, fornecem informações complementares às dos sítios das concessionárias, designadamente em matéria de portagens eletrónicas e respetivos meios de pagamento. Refira-se que o sítio *pagamentodeportagens.pt*, gerido pela ViaVerde, permite efetuar pagamentos de portagens e, no caso das concessões do Grupo Brisa, pagamentos de assistência rodoviária.

Tabela 25 – Endereços dos sítios da Internet das concessionárias e caracterização da sua oferta informativa.									
Concessão (Subconcessão)	Site Institucional da Concessionária	Línguas estrang.	Informação Disponível						
			Número assistência	Info. tempo real	Mapa das vias	Tarifas	Atend. ao público	Entid. RAL	Link p/ LRE
<b>Concessões Ascendi</b> (Norte, Costa de Prata, Beiras Litoral e Alta, Grande Lisboa, Grande Porto, <i>Pinhal Interior</i> )	<a href="http://www.ascendi.pt">www.ascendi.pt</a>	ES, EN	•	•	•	•	•		•
<b>Lusoponte</b>	<a href="http://www.lusoponte.pt">www.lusoponte.pt</a>	EN	•	•		•	•		•
<b>Brisa</b>	<a href="http://www.brisaconcessao.pt">www.brisaconcessao.pt</a>	EN	•	•		•	•		•
<b>Oeste</b>	<a href="http://www.aeatlantico.pt">www.aeatlantico.pt</a>	ES, EN	•		•	•	•		•
<b>Beira Interior</b>	<a href="http://www.a23bi.pt">www.a23bi.pt</a>	-	•	•	•	•	•		•
<b>Algarve</b>	<a href="http://www.viadoinfante.pt">www.viadoinfante.pt</a>	-	•				•		•
<b>Interior Norte</b>	<a href="http://www.norscut.com">www.norscut.com</a>	-	•		•	•	•	•	
<b>Norte Litoral</b>	<a href="http://www.nortelitoral.pt">www.nortelitoral.pt</a>	-	•		•		•		•
<b>Litoral Centro</b>	<a href="http://www.brisal.pt">www.brisal.pt</a>	EN	•			•	•		
<b>Douro Litoral</b>	<a href="http://www.aedourolitoral.pt">www.aedourolitoral.pt</a>	-	•			•			•
<b>AE. Transmontana</b>	<a href="http://www.aetransmontana.pt">www.aetransmontana.pt</a>	-	•		•	•	•		
<b>Baixo Tejo</b>	<a href="http://www.baixotejo.pt">www.baixotejo.pt</a>	-	•						•
<b>Litoral Oeste</b>	<a href="http://www.aelo.pt">www.aelo.pt</a>	-	•				•		
<b>Baixo Alentejo Algarve Litoral</b>	<a href="http://www.grodoviario.pt">www.grodoviario.pt</a>	-	•		•		•		

Tabela 26 – Endereços de outros sites de referência e caracterização da sua oferta informativa									
Site de Referência	Concessões Relevantes	Línguas estrang.	Informação Disponível						
			Número Assistência	Atend. ao público	Info. tempo real	Mapa das Vias	Portagens		
							Tarifas	Info. s/ Pagam.	Pagam.
<a href="http://www.viaverde.pt">www.viaverde.pt</a>	Concessões do Grupo Brisa	-	•	•	•	•	•	•	
<a href="http://www.viacard.pt">www.viacard.pt</a>	Lusoponte	-	•	•	•		•	•	
<a href="http://www.vialivre.pt">www.vialivre.pt</a>	Algarve e Litoral Norte	ES, EN	•	•		•	•	•	
<a href="http://www.portugal tolls.com">www.portugal tolls.com</a>	Todas as Concessões com portagens exclusivamente eletrónicas	ES, EN, FR	•			•	•	•	
<a href="http://www.pagamentodeportagens.pt">www.pagamentodeportagens.pt</a>	Todas as Concessões, exceto Algarve, Litoral Norte, Interior Norte e concessões do Grupo Ascendi	ES, EN, FR	•			•			•



## 11. Análise económico-financeira

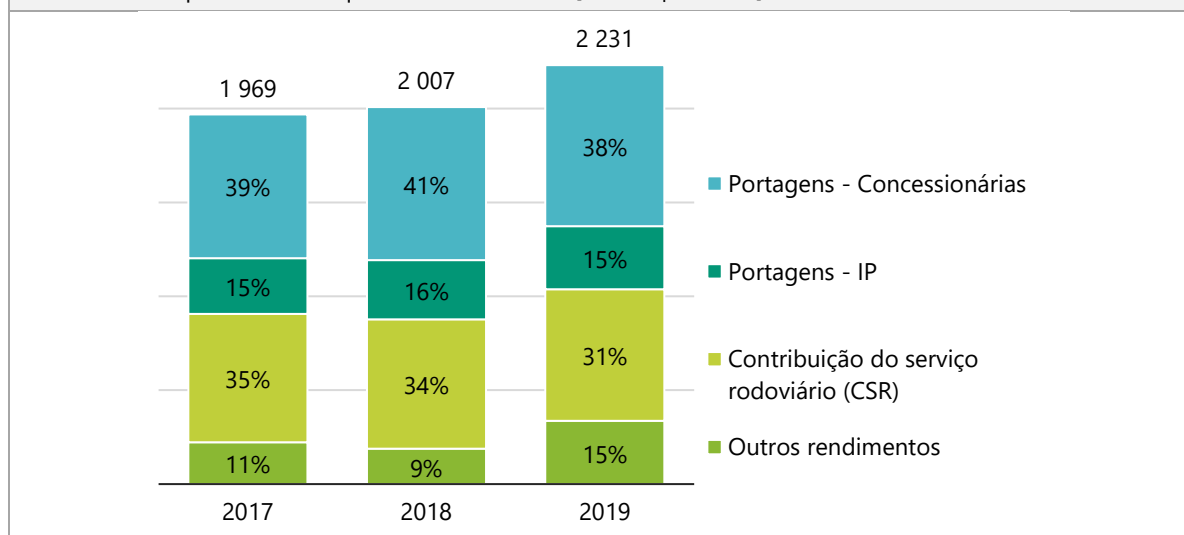
Conforme já referido neste relatório, o Contrato de Concessão Geral da Rede Rodoviária Nacional (RRN) em vigor entre o Estado e IP estabelece que esta é a entidade responsável pela realização dos pagamentos que incumbem ao Estado e pelo recebimento dos montantes a arrecadar por este na qualidade de concedente, não obstante as responsabilidades do IMT no âmbito do exercício das competências atribuídas ao concedente Estado. O financiamento da RRN, a cargo da IP, nos termos do disposto no Plano Rodoviário Nacional, é assegurado pelos respetivos utilizadores e, subsidiariamente, pelo Estado, nos termos da lei e do contrato de concessão aplicável.

Neste capítulo, pretende-se apresentar uma visão global da atividade económico-financeira e dos fluxos financeiros entre o Concedente – Estado/IP e as Concessionárias e Subconcessionárias, com especial enfoque no período de 2017 a 2019. Os valores apresentados não incluem o IVA.

### 11.1. Rendimentos do ecossistema

As receitas do Ecossistema provêm, maioritariamente, das portagens, a que correspondem a cerca de 54% do total em 2019, e da Contribuição do Serviço Rodoviário (CSR), 31%, conforme se verifica na Figura 29. Estes montantes refletem as receitas externas ao ecossistema não incluindo as transações entre a IP e as concessionárias, que são analisadas no capítulo 11.3.

**Figura 27 – Receitas do ecossistema, em milhões de euros.** As receitas apresentadas não incluem as transações entre a IP e as concessionárias e subconcessionárias, uma vez que são transações dentro do ecossistema e que se anulam quando consolidadas. [Fonte: Operadores]



#### CSR – Contribuição do Serviço Rodoviário

A CSR é uma receita exclusiva da IP, sendo essa verba transferida para a IP pela Autoridade Tributária, que cobra 2% de encargos por esse serviço. Entre 2017 e 2019, a receita total proveniente da CSR aumentou 2,4%. A CSR, que é a maior fatia das receitas da IP, foi criada pela Lei n.º 55/2007, de 31 de agosto, e constitui a contrapartida paga pelos utilizadores pelo uso da rede rodoviária, incidindo sobre a gasolina, o gasóleo rodoviário e o GPL auto. Os valores unitários da CSR em 2019 mantiveram-se inalterados face aos fixados para os exercícios de

2017 e 2018, sendo de 8,7 cêntimos por litro para a gasolina, de 11,1 cêntimos por litro para o gasóleo rodoviário e de 6,3 cêntimos por litro para o GPL auto.

### Receitas de portagens

As receitas provenientes das portagens são registadas como receita das concessionárias ou como receitas da IP.

As receitas incluídas na rúbrica Portagens – Concessionárias ascenderam, em 2019, a 858 milhões de euros e dizem respeito aos valores registados nos rendimentos das seguintes concessionárias: Brisa, Lusoponte, Auto-Estradas do Atlântico (concessão Oeste), Scutvias (concessão Beira Interior), Brisal (concessão Litoral Centro) e AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral (concessão Douro Litoral).

A rubrica Portagens - IP diz respeito à soma das receitas das portagens das autoestradas geridas diretamente pela IP, 30 milhões, em 2019, e às receitas cobradas pelas restantes concessionárias e subconcessionárias e entregues à IP, 308 milhões, em 2019.

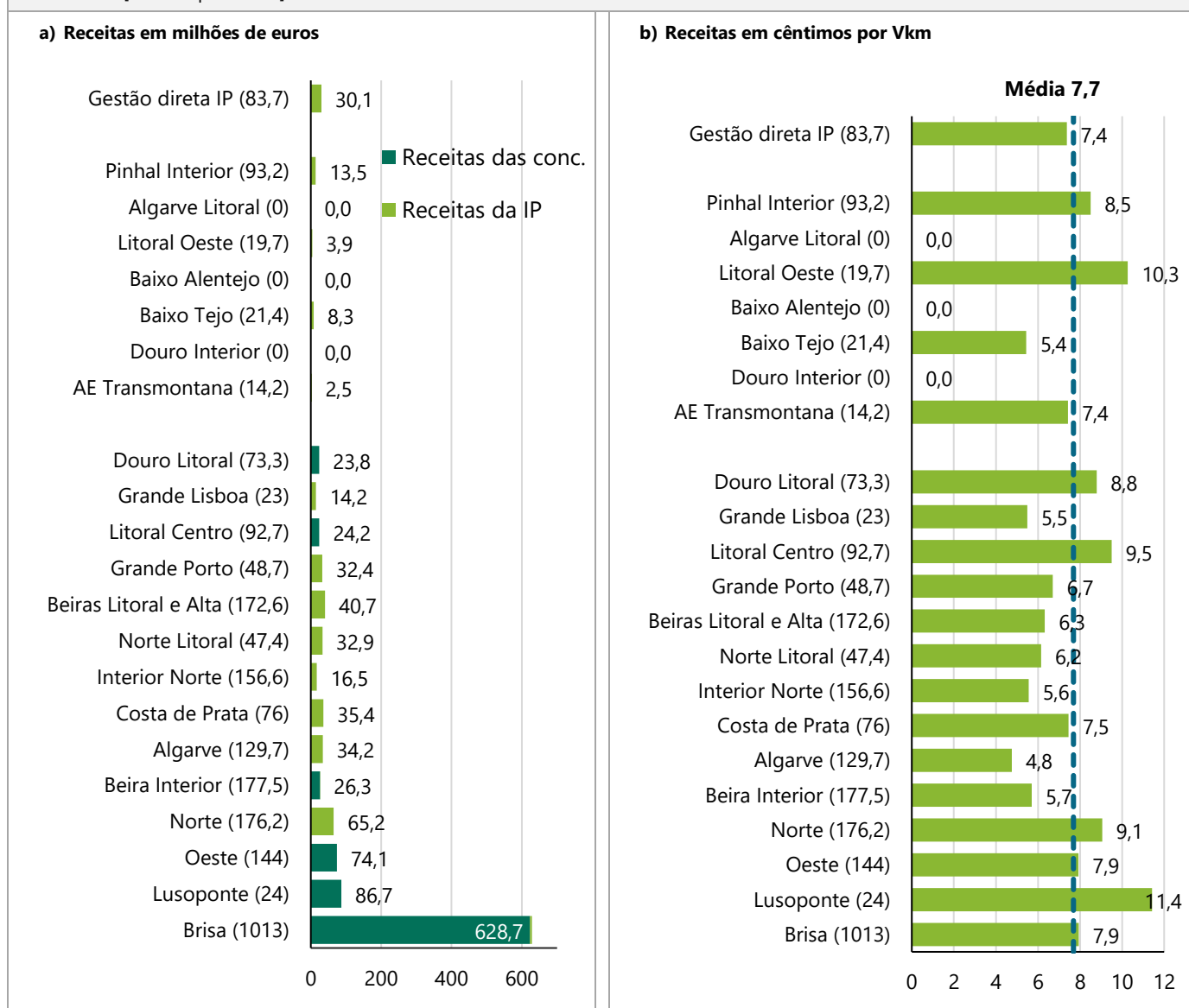
Entre 2017 e 2019 as receitas das portagens subiram 12%, como resultado do aumento do tráfego nas vias portajadas (+9%) e do aumento de 3% da receita unitária, em cêntimos por VKm. Em termos percentuais, as concessões da Grande Lisboa (+27%), Douro Litoral (+24%), as subconcessões do Baixo Tejo (+31%) e do Litoral Oeste (+23%) foram as que registaram o maior aumento das receitas de portagens.

A Figura 28 (a) apresenta as receitas das portagens de cada uma das concessionárias e subconcessionárias. Destaca-se a Brisa com uma parcela de 52,5% das receitas das portagens que resulta de 39% da rede portajada e 51% dos Vkm realizados nessa rede.

Dividindo as receitas totais das portagens pelo número de Vkm registou-se, em 2019, no total da rede portajada nacional, uma receita média de 7,7 cênt/Vkm, conforme ilustrado na Figura 28 (b). As concessões com as maiores receitas por Vkm, com valores iguais ou superiores a 9,0 cent/Vkm, foram as da Lusoponte, em especial a Ponte 25 de Abril (ver secção 8.2), a subconcessão do Litoral Oeste (apenas 19,7km da concessão de 102,1km são portajados), a concessão do Litoral Centro (92,7 km da A17, entre Leiria e Mira, 100% portajada) e a concessão Norte (que inclui 69,1km da A11, que une Barcelos a Braga e Guimarães, e 103,9km da A7, que ligam a Póvoa do Varzim a Vila Pouca de Aguiar).

Em sentido oposto, algumas concessões registaram valores inferiores a 6,0 cent/Vkm, como a do Algarve (129,7 km da A22, entre Bensafrim, em Lagos, e Vila Real de Santo António), Grande Lisboa (23km da A16 entre Cascais e Belas), Beira Interior (177,5 km da A23, entre Zibreira, em Torres Novas, e Arrifana, na Guarda) e a do Interior Norte (156,6 km da A24, entre Viseu e a fronteira com Espanha junto a Chaves) e a subconcessão do Baixo Tejo (21,4 km da A33, entre a Caparica e o Montijo). Estas concessões e subconcessões têm em comum ter uma parcela da sua extensão com sublanços gratuitos para tráfego local cujas taxas de portagem são cobradas em outros sublanços. Essa parcela varia entre 68% da extensão na subconcessão do Baixo Tejo e nas concessões da Grande Lisboa e 23% na do Interior Norte. Adicionalmente, as concessões da Beira Interior (A23) e do Interior Norte (A24) são as que registam as tarifas de portagens mais baixas (ver Figura 18, no capítulo 8.2).

**Figura 28 – Receitas de portagens (2019): (a) em milhões de euros e (b) em cêntimos por VKm das vias portajadas, por concessionária e subconcessionária.** Entre parênteses é indicada extensão em km de vias portajadas em cada uma das concessões [Fonte: Operadores]



### Outros rendimentos

Na rubrica outros rendimentos estão registados valores que na sua maioria não têm impacto nos fluxos financeiros (recebimentos) do exercício, designadamente, o registo dos contratos de construção, a capitalização dos encargos financeiros e a imputação de subsídios ao investimento.

## 11.2. Resultados líquidos

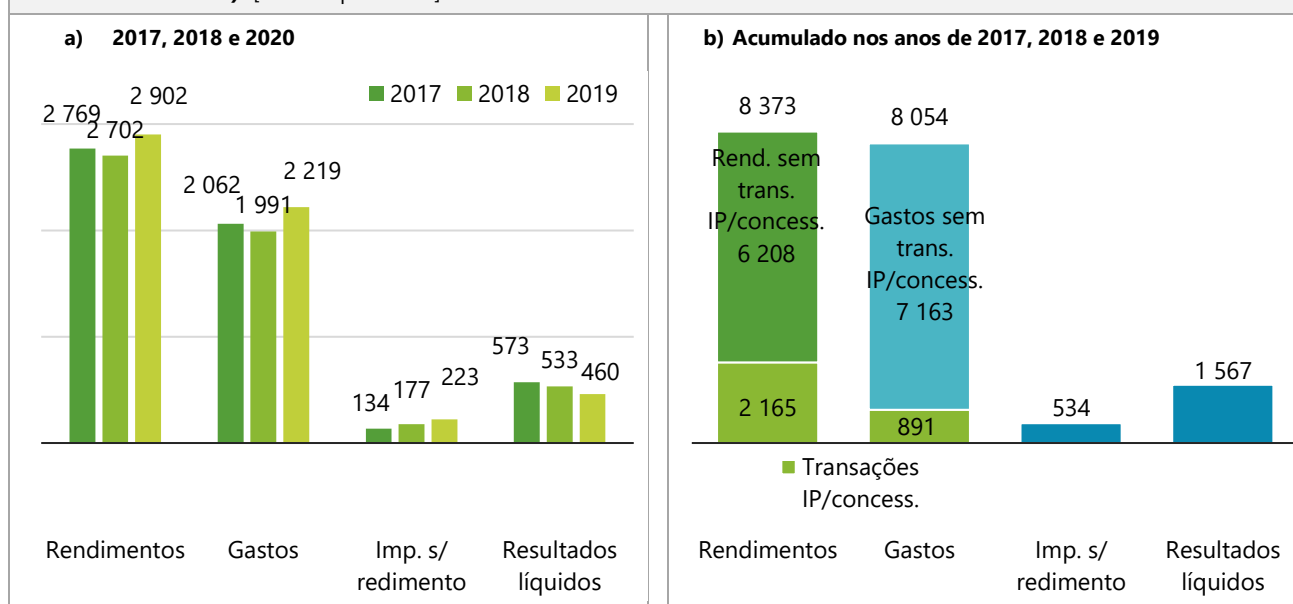
A Figura 29 reflete a soma dos rendimentos e gastos da IP, das concessionárias e subconcessionárias. Na Figura 30 apresentam-se os resultados acumulados de cada uma das entidades no período 2017 a 2019.

Conforme se verifica na Figura 29 (b), a somar aos 6 208 mil milhões de euros provenientes de entidades exteriores ao ecossistema (portagens, CSR e outros – ver Figura 27), registaram-se na rubrica de rendimentos das concessionárias/subconcessionárias 2 165 milhões de euros relativos a transferências da IP.

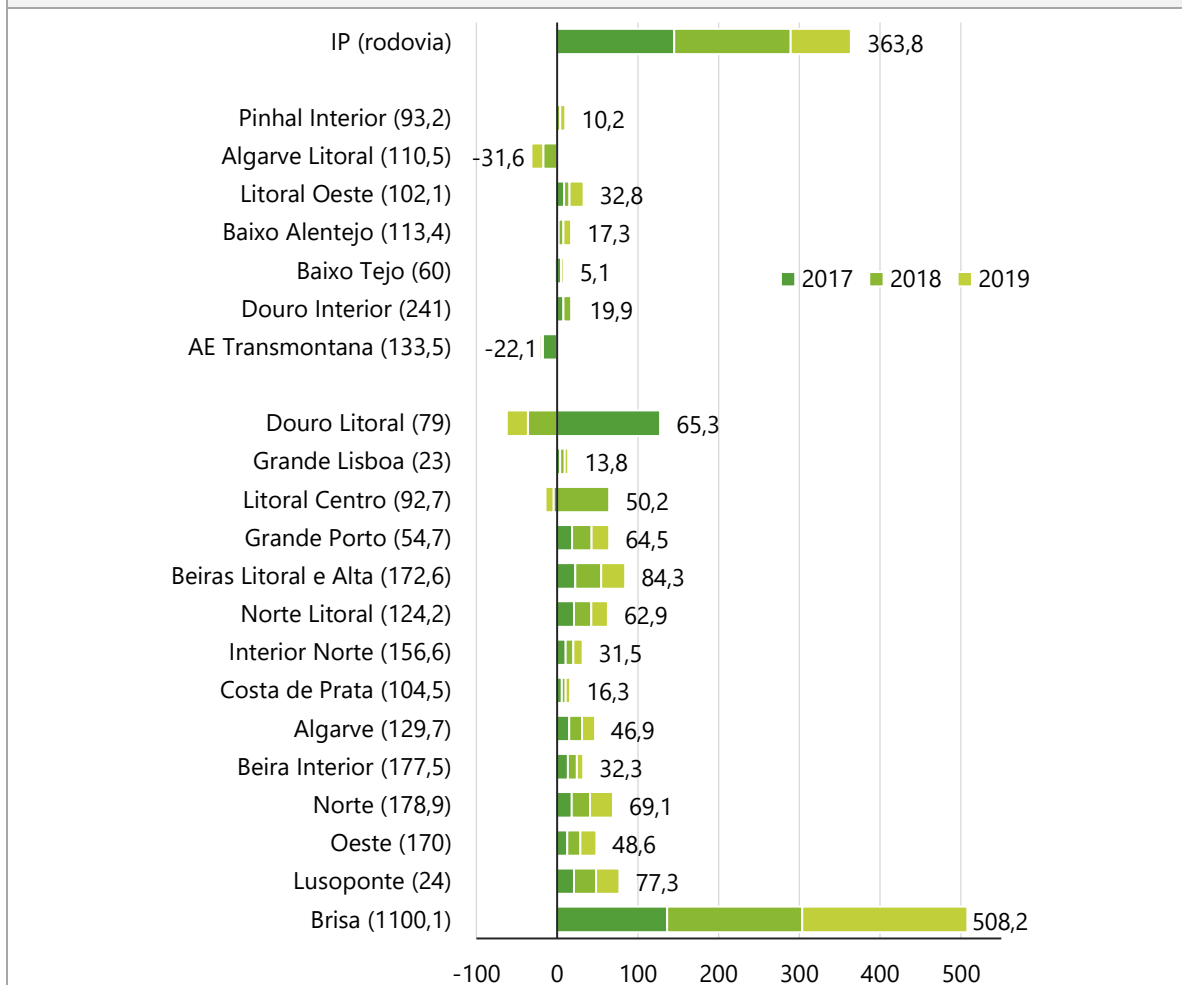
Todavia, além deste valor, a IP transferiu mais 1,4 mil milhões de euros que foram registados pelas concessionárias e subconcessionárias diretamente em rúbricas do Balanço não influenciando assim a Demonstração de Resultados. No total a IP transferiu para estas entidades, durante estes três anos, cerca de 3,6 mil milhões de euros relacionados com pagamentos por disponibilidade, pagamentos por serviços, encargos de cobrança de portagens, grandes reparações, participações, compensações e reequilíbrios financeiros. Em suma, as concessionárias/subconcessionárias registaram as transferências da IP nas seguintes rúbricas das demonstrações financeiras: nos rendimentos operacionais (cerca de 20%), nos rendimentos financeiros (cerca de 40%) e diretamente no Balanço (cerca de 40%). De referir que o relato financeiro das empresas concessionárias de infraestruturas rodoviárias respeita determinadas normas internacionais de relato financeiro aplicáveis ao tipo de atividade em questão, nomeadamente às interpretações IFRIC 12 e SIC 29, que se resumem na Caixa 5.

No caso da IP estas transferências tiveram um impacto de 891 milhões de euros nos seus gastos, no período de 2017 a 2019, tendo os restantes 2,7 mil milhões de euros sido registados diretamente em rúbricas de balanço, principalmente, em ativos intangíveis (no caso da rede concessionada) e em outras contas a pagar (no caso da rede subconcessionada).

**Figura 29 – Rendimentos, Gastos e Resultados líquidos do ecossistema, em milhões de euros: (a) em 2017, 2018 e 2019, e (b) acumulado nesses três anos destacando os rendimentos e gastos entre a IP e as concessionárias (e subconcessionárias).** [Fonte: Operadores]



**Figura 30 – Resultados líquidos, em 2017, 2018 e 2019, de cada uma das concessionárias/subconcessionárias e da IP (atividade rodoviária), em milhões de euros. [Fonte: Operadores]**



### Caixa 5 – As interpretações IFRIC-12 e SIC-29, no contexto do relato financeiro das concessionárias.

Com vista a promover a harmonização do relato financeiro na União Europeia, o Regulamento 1606/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de julho, veio definir o quadro geral para a adoção das normas internacionais e interpretações conexas emanadas pelo IASB/IFRIC <sup>(1)</sup>, tendo atribuído à Comissão Europeia o poder de decidir da aplicabilidade das diversas normas e interpretações. No contexto nacional, o Sistema de Normalização Contabilística (SNC), aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 158/2009, de 13 de julho, prevê a utilização, obrigatória ou opcional, das referidas normas, nos casos em que as mesmas sejam aplicáveis. Neste âmbito, destacam-se duas interpretações particularmente relevantes para o relato financeiro de empresas que explorem concessões de infraestruturas:

- **SIC-29 - Acordos de Concessões de Serviços: Divulgações** <sup>(2)</sup>. Publicada em 2001 pelo então *Standing Interpretation Committee* (SIC) <sup>(1)</sup>, fornece orientações quanto à informação que deve ser divulgada nas notas às demonstrações financeiras de um concessionário e de um concedente que estabeleçam um contrato de concessão de serviço público. A informação a divulgar nas notas às demonstrações financeiras deve refletir os aspetos mais relevantes do contrato, incluindo (i) uma descrição dos termos contratuais, em particular dos parâmetros com maior influência sobre a certeza e o montante de fluxos financeiros futuros, (ii) a natureza e a extensão dos direitos e obrigações da concessionária, (iii) as condições associadas à renovação ou cessação do contrato e (iv) as alterações contratuais ocorridas durante o exercício. Para além disso, a concessionária deve divulgar os montantes de rendimentos ou gastos reconhecidos no exercício, relativos à troca de eventuais serviços de construção por ativos financeiros ou ativos intangíveis.
- **IFRIC-12 - Acordos de Concessão de Serviços** <sup>(3)</sup>. Publicada em 2006 pelo IASB, estabelece os princípios gerais em matéria de reconhecimento e mensuração das obrigações e direitos envolvidos em contratos de concessão. A interpretação esclarece que a concessionária não deve reconhecer a infraestrutura (pré-existente ou construída no âmbito da concessão) como parte do seu ativo imobilizado, na medida em que não detém a posse ou o total controlo da mesma, podendo o reconhecimento ser feito através de uma das seguintes formas:
  - (i) Como um ativo intangível, quando a concessionária tiver o direito contratual de cobrar portagens aos utilizadores, ou seja, no caso das concessões tradicionais.
  - (ii) Como um ativo financeiro, quando a concessionária tiver o direito contratual de receber do concedente pagamentos em troca de serviços prestados, i.e., nos casos das concessões em regime de disponibilidade.
  - (iii) Em parte, como um ativo financeiro e em parte como um ativo intangível, sendo necessário contabilizar separadamente cada componente da retribuição do concessionário, situação que corresponde a modelos de concessão mistos.

Por outro lado, as obrigações contratuais relativas à manutenção dos níveis de serviço da infraestrutura, ou às condições em que esta deverá ser devolvida ao concedente no final do contrato, devem ser reconhecidas e avaliadas de acordo com a norma IAS-37 do IASC <sup>(1)</sup>, i.e., segundo a melhor estimativa do dispêndio necessário para liquidar a obrigação presente no final do exercício.

(1) O *International Accounting Standards Board* (IASB) é uma organização sem fins lucrativos que tem vindo a publicar e atualizar um corpus de normas contabilísticas internacionais, as *International Financial Reporting Standards* (normas IFRS). No âmbito do IASB funciona o *International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC), que desenvolve as interpretações conexas das normas (as interpretações IFRIC). O IASB e o IFRIC foram criados em 2001, tendo sucedido, respetivamente, ao *International Accounting Standards Committee* (IASC) e ao *Standing Interpretations Committee* (SIC).

(2) Adotada pela União Europeia através do Regulamento (CE) n.º 1725/2003, da Comissão, de 29 de Setembro.

(3) Adotada pela União Europeia através do Regulamento (CE) n.º 1126/2008 da Comissão, de 3 de Novembro, após a alteração introduzida pelo Regulamento (CE) n.º 254/2009, da Comissão, de 25 de março.

## 11.3. Fluxos financeiros

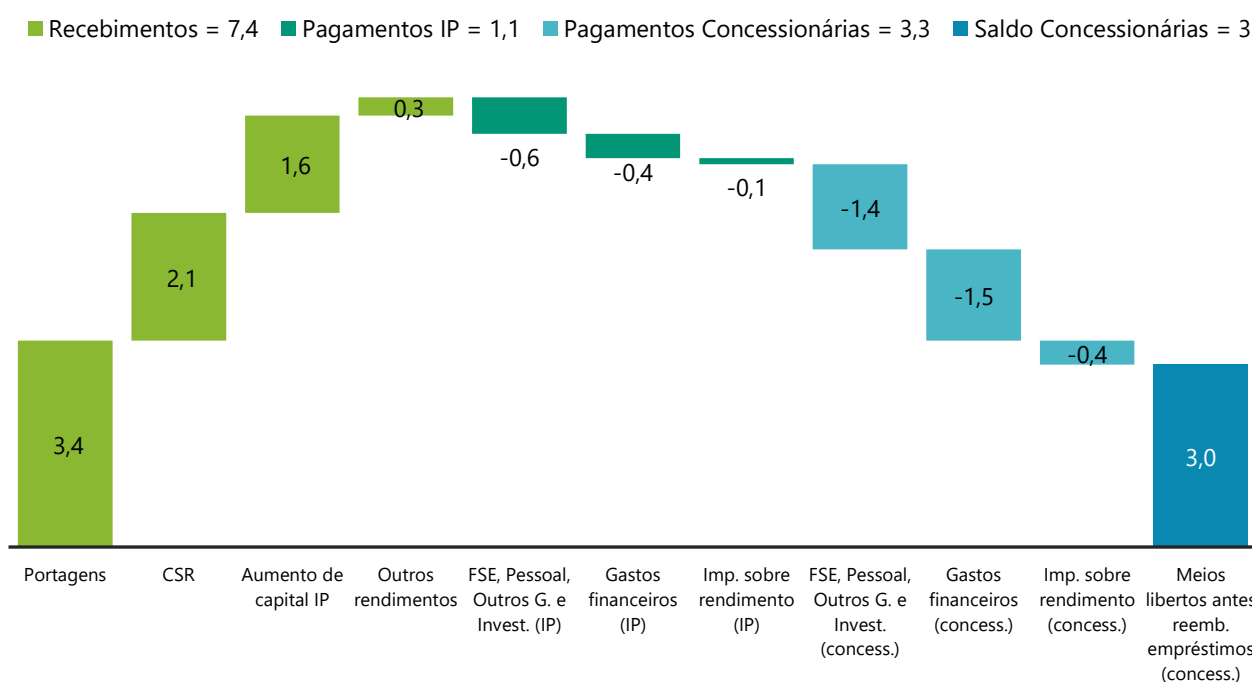
Com a informação recebida da IP e das concessionárias e subconcessionárias, a AMT procedeu à consolidação dos dados económico-financeiros do ecossistema e calculou, de forma aproximada, os fluxos financeiros da atividade operacional, que se apresentam na Figura 31. Para o cálculo dos fluxos foram consideradas as rúbricas que implicaram pagamentos (*cash-outflows*) ou recebimentos (*cash-inflows*), tendo sido considerados valores

sem IVA. Não foram incluídos nos cálculos os pagamentos e recebimentos relacionados com reembolsos e obtenção de empréstimos, nem com a distribuição de dividendos.

Conforme se verifica na Figura 31, neste período, 46% das verbas obtidas (*cash-inflows*) tiveram origem nos utilizadores da infraestrutura (portagens) e 50 % nos contribuintes (CSR e aumento de capital da IP – apenas a fração correspondente à atividade de gestão das infraestruturas rodoviárias).

Relativamente aos pagamentos (*cash-outflows*), cerca de 1,1 mil milhões foram utilizados pela IP para pagamentos relativos a fornecimentos e serviços externos (FSE), pessoal, investimentos, juros e impostos sobre o rendimento, no âmbito da sua atividade de gestor da infraestrutura dos 11.725 km da RRN que lhes estão concessionados. As concessionárias e subconcessionárias registaram pagamentos de 3,3 mil milhões de euros, tendo registado, adicionalmente, um saldo de 3 mil milhões de euros de meios libertos antes de reembolso de empréstimos, ou seja, um valor que estas entidades teriam disponível para fazer face, por exemplo, à amortização de empréstimos e distribuição de dividendos. Entre 2017 e 2019, estas entidades reduziram o valor dos financiamentos obtidos em 2,1 mil milhões, cerca de 19% do valor registado em 2016.

**Figura 31 – Principais fluxos financeiros do ecossistema das infraestruturas rodoviárias nos anos 2017 a 2019, em mil milhões de euros (10<sup>9</sup> euros).** [Fonte: Operadores]



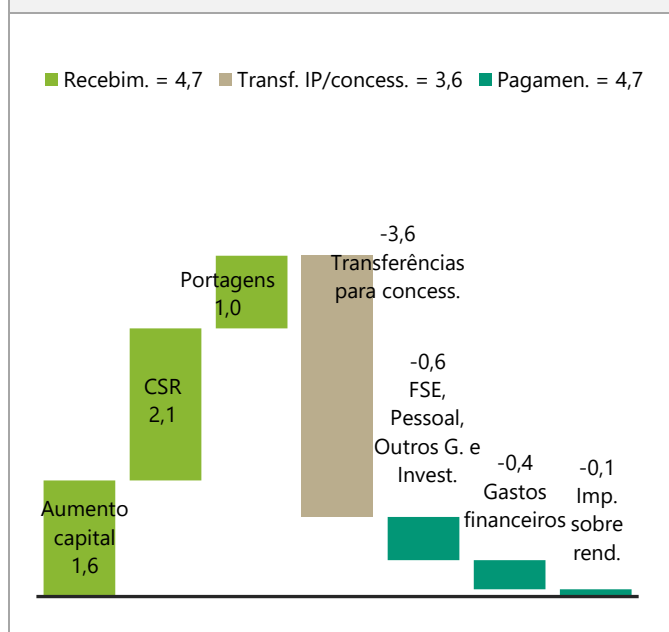
### Encargos da IP com as concessões e subconcessões

Os valores da Figura 31 refletem uma visão exterior ao ecossistema, tendo sido feito um esforço de consolidação dos fluxos e financeiros (pagamentos e recebimentos) entre a IP e as concessionárias e subconcessionárias.

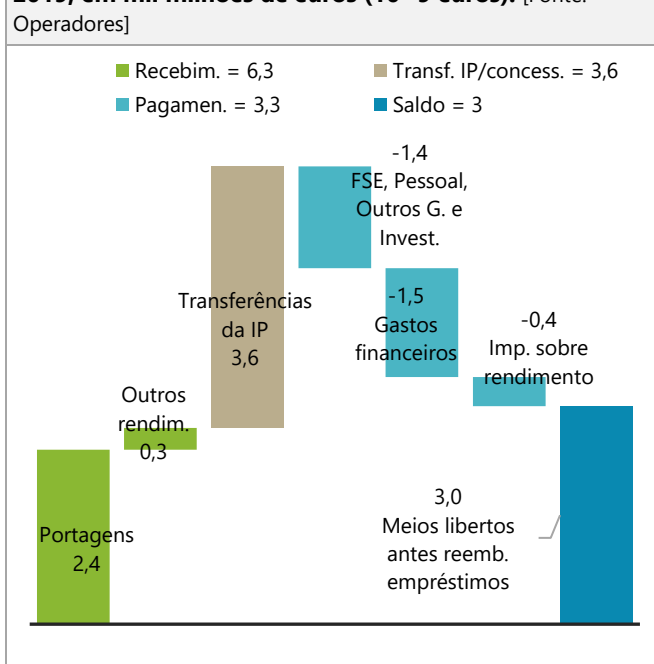
A Figura 32 e a Figura 33 refletem, respetivamente, os fluxos financeiros da IP e os fluxos das entidades concessionárias e subconcessionárias. Em ambas as figuras é possível identificar os 3,6 mil milhões de euros transferidos pela IP para as concessionárias e subconcessionárias. O valor dos encargos líquidos da IP com as concessões e subconcessões calcula-se retirando a este valor o montante de portagens recebidos dessas concessões e subconcessões. Assim, subtraindo 0,9 mil milhões de portagens recebidas (não foram considerados 0,1 mil milhões provenientes da rede sobre gestão direta da IP) aos 3,6 mil milhões, os encargos líquidos ascenderam, neste triénio, a 2,7 mil milhões de euros (valores sem IVA).

**Figura 32 – Principais fluxos financeiros da IP nos anos 2017 a 2019, em mil milhões de euros (10<sup>9</sup> euros).**

[Fonte: IP]



**Figura 33 – Principais fluxos financeiros das concessionárias e subconcessionárias nos anos 2017 a 2019, em mil milhões de euros (10<sup>9</sup> euros).** [Fonte: Operadores]



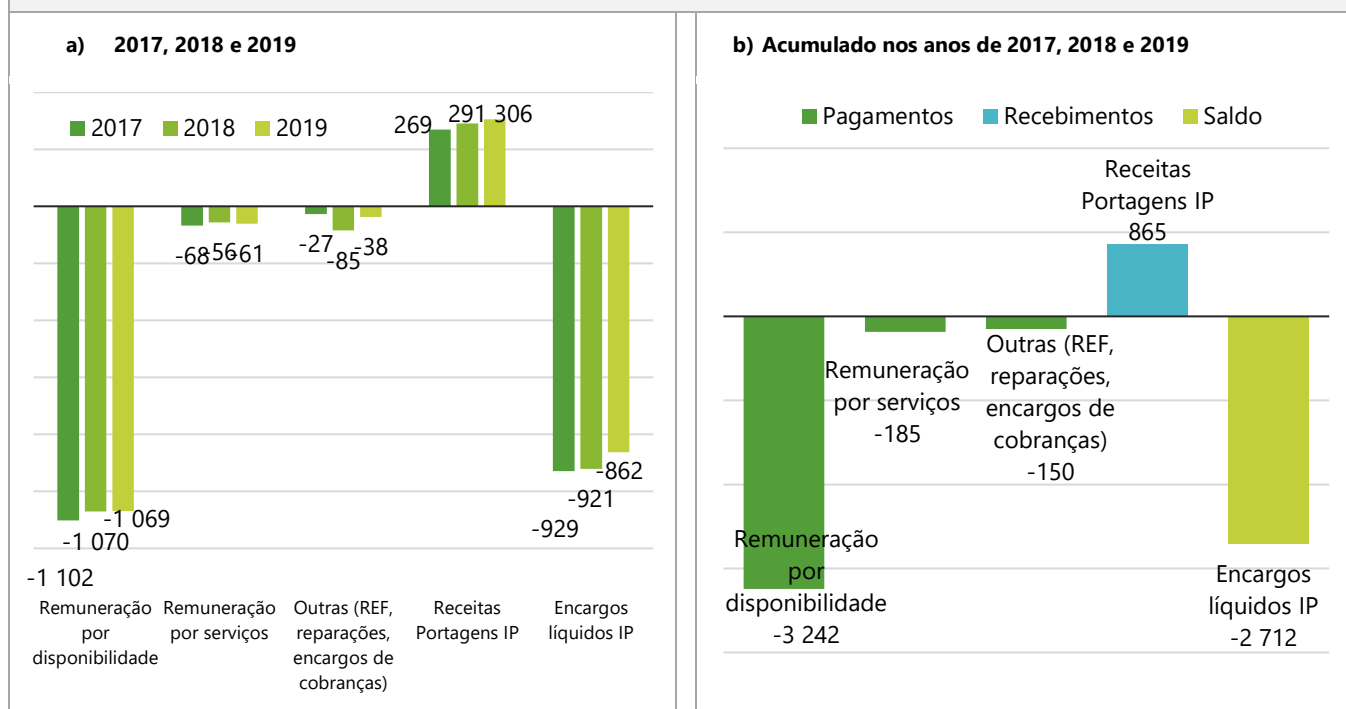
A Figura 34 apresenta o detalhe dos encargos líquidos da IP com as concessões e subconcessões. Analisando a figura conclui-se que os principais encargos se referem a:

- Pagamentos pela disponibilidade das vias;
- Pagamentos por serviço (dependentes do nível de tráfego e aplicáveis apenas às subconcessões); e
- Outros gastos relacionados com:
  - O serviço de cobrança de taxas de portagem;
  - A realização de grandes reparações de pavimentos, conforme o modelo de financiamento contratualmente previsto;
  - Outros decorrentes, designadamente, de mecanismos de partilha de receitas, quando aplicável, em função do previsto contratualmente, e de valores de compensações a pagar a parceiros privados no âmbito de processos de reposição do equilíbrio financeiro.

Num total de 2,7 mil milhões de euros de encargos (valores s/IVA), 91% respeitam a remunerações por disponibilidade das vias e os restantes 9% são repartidos por remunerações por serviços e outras remunerações de 5% e 4% respetivamente.



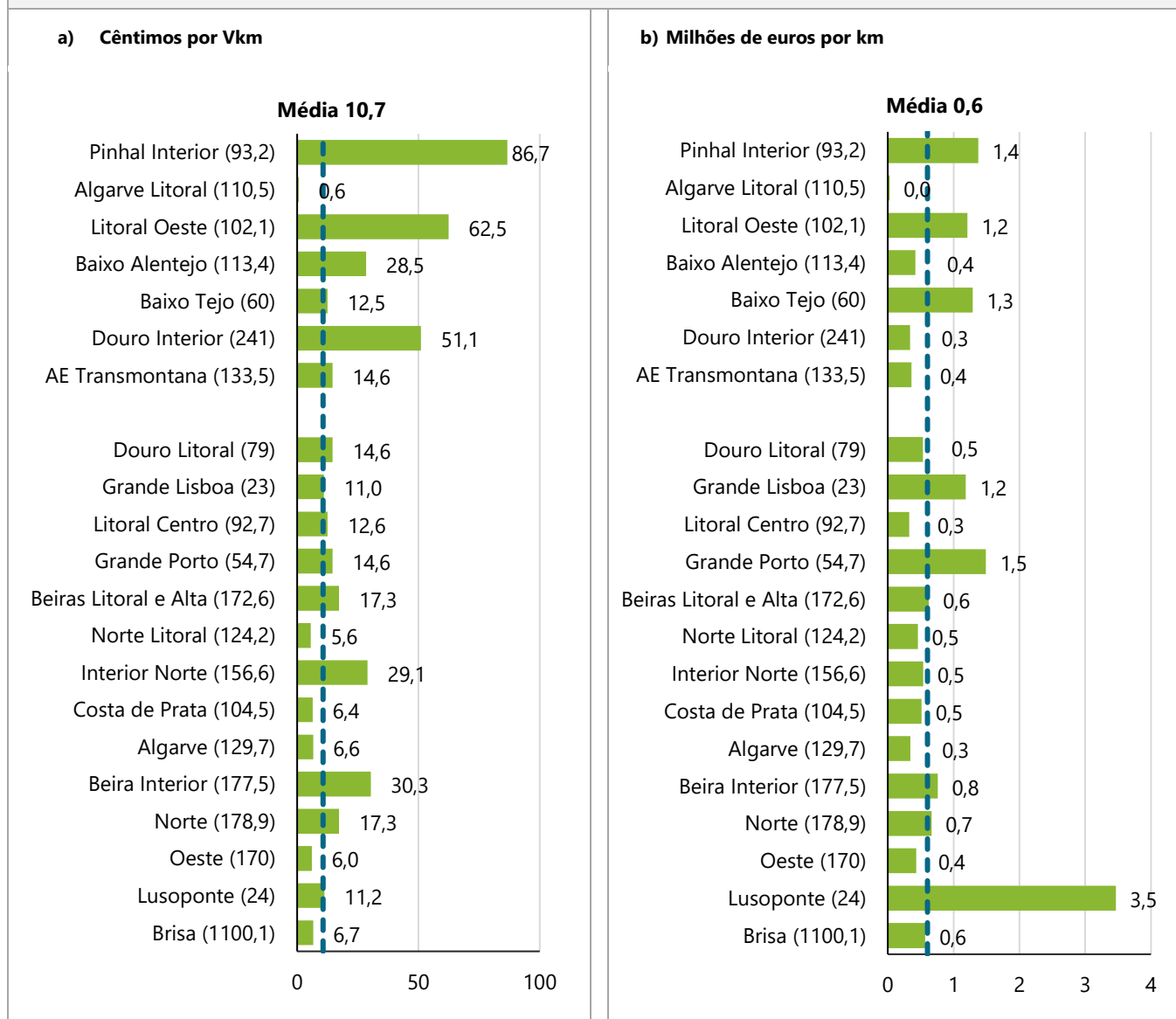
**Figura 34 – Principais fluxos financeiros entre a IP e as concessionárias, em milhões de euros: (a) em 2017, 2018 e 2019, e (b) acumulado nesses três anos.** [Fonte: Operadores]



### Recebimentos das concessionárias e subconcessionárias

Conforme se verifica na Figura 33, as concessionárias e subconcessionárias receberam, durante os 3 anos em análise, cerca de 6,3 mil milhões de euros, distribuídos, maioritariamente, entre receitas de portagens (39%), transferências da IP (57%). Conforme varia o modelo de concessão (ver capítulo 7.1) assim variou a natureza dos rendimentos. A Figura 35 espelha a totalidade dos recebimentos provenientes da atividade operacional de cada uma dessas entidades por (a) Vkm realizado em cada uma das concessões e (b) por km de extensão das mesmas.

**Figura 35 – Média anual (2017, 2018 e 2019) dos recebimentos das concessionárias e subconcessionárias, excluindo a IP: (a) por Vkm (cêntimos por Vkm) e (b) por km da concessão (milhões de euros por km).** Foram considerados os recebimentos relativos a portagens, a transferências da IP (por disponibilidade, prestações de serviço e outros) e outros rendimentos (e.g. receitas com áreas de serviço). Entre parênteses é indicada a extensão em km de cada uma das concessões. [Fonte: Operadores]



## 12. Efeitos da COVID-19

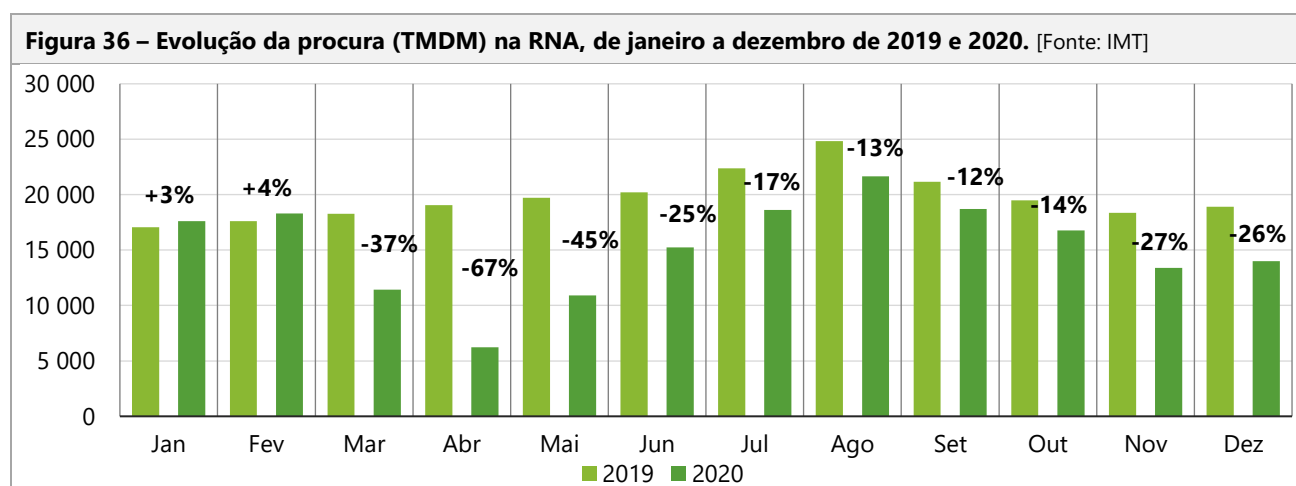
Desde março de 2020, no âmbito da resposta à COVID-19, os poderes públicos adotaram medidas extraordinárias, restritivas de direitos, liberdades e garantias no plano económico e social, destacando-se a declaração de Estado de Emergência, que esteve em vigor em todo o território nacional entre os dias 19 de março e 2 de maio de 2020 e, novamente, a partir de 9 de novembro. As fortes restrições à circulação das pessoas estipuladas por estas medidas tiveram, naturalmente, um grande impacto no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes<sup>42</sup>.

Neste capítulo abordam-se os efeitos da COVID-19 e das medidas implementadas na atividade das concessionárias durante o ano de 2020. A análise foca-se nos impactos ao nível (i) da procura nos 12 meses do ano (secção 12.1), (ii) das receitas de portagens durante o primeiro semestre (secção 12.2) e (iii) da sinistralidade também durante o primeiro semestre (secção 12.3).

### 12.1. Efeitos ao nível da procura

Na Figura 36, compara-se a procura mensal registada nas autoestradas nacionais (RNA) em 2019 e 2020, medida com base no tráfego médio diário mensal (TMDM)<sup>43</sup>, representando-se para cada mês a respetiva variação homóloga.

Verifica-se que, após um aumento verificado nos meses de janeiro e fevereiro (*i.e.*, antes da imposição das medidas restritivas), a procura sofreu uma quebra muito significativa nos meses seguintes, cifrando-se, em termos médios, em -43% entre março e junho. Nos meses de Verão (julho a setembro) a redução foi menos acentuada (-14%) agravando-se no último trimestre (-22%). O mês de abril, durante o qual estiveram em vigor as medidas mais estritas de restrição à circulação, impostas ao abrigo do Estado de Emergência, foi aquele em que a procura foi mínima, traduzindo-se numa variação de -67% em relação ao ano anterior. A variação homóloga em 2020 foi de -23%.



<sup>42</sup> No site da AMT está disponível uma listagem de toda a legislação sobre COVID-19 com incidência em todo o Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes [\[Link\]](#).

<sup>43</sup> Fonte: Dados do Relatório de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas – 3º Trimestre de 2020 (IMT, novembro de 2020)

Na Tabela 27 detalha-se a caracterização da procura nos primeiros 9 meses de 2020, e a comparação com o período homólogo, para as principais vias e respetivas concessionárias. Verifica-se que todas as vias analisadas registaram quebras significativas da procura no período em questão, na maior parte dos casos na ordem de -20% a -30%. As vias que registaram as maiores quebras foram as duas vias longitudinais do Algarve, a A22 (-36%) e a EN125 (-37%), referindo-se este último caso apenas a dados do 1º semestre.

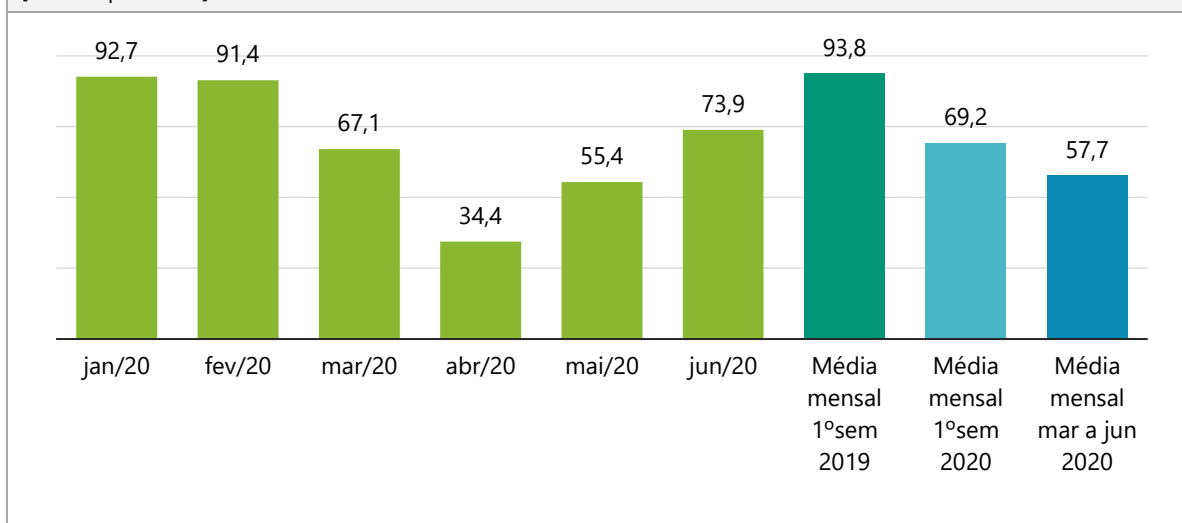
<b>Tabela 27 – Variação da procura (TMD), por via e por concessão, no período de janeiro a dezembro de 2020 e período homólogo, com dados dos relatórios de tráfego na RNA disponíveis no site do IMT [Fonte: IMT, Operadores e AMT]</b>							
Concessão (Subconcessão)	Via	Δ 2020/2019		Concessão (Subconcessão)	Via	Δ 2020/2019	
		na Via	na Concessão			na Via	na Concessão
Lusoponte	P. 25 Abril	-18%	-21%	Litoral Centro	A17	-25%	-25%
	P. V. Gama	-23%		Grande Lisboa	A16	-23%	-23%
Brisa	A1	-26%	-24%	Douro Litoral	A32	-20%	-18%
	A2	-22%			A41	-18%	
	A3	-26%			A43	-15%	
	A4	-20%		IP	A1 (IP)	-19%	-20%
	A5	-25%			A4 (IP)	-20%	
	A6	-33%			A20	-20%	
	A9	-27%			A21	-18%	
	A10	-21%			A28 (IP)	-21%	
	A12	-24%			A43 (IP)	-16%	
	A13 [S]	-15%			A44 (IP)	-19%	
A14	-14%	IP7	-22%				
Oeste	A8	-24%	-23%		IC16	-8%	
	A15	-15%			IC17	-19%	
Norte	A7	-21%	-21%	IC19	-21%		
	A11	-21%		Baixo Tejo	IC20	-15%	
Beira Interior	A23	-22%	-22%	AE Transmontana	A4	-20%	-20%
Algarve	A22	-34%	-34%	Douro Interior (*)	IP2	-26%	-24%
Costa de Prata	A17	-22%	-20%	IC5	-21%		
	A25	-18%		Baixo Alentejo (*)	IP2	-27%	-27%
	A29	-20%		Litoral Oeste	A8	-18%	-15%
	A44	-16%			A19	-14%	
Interior Norte	A24	-24%	-24%	Algarve Litoral (*)	EN 125	-37%	-37%
Norte Litoral	A27	-20%	-21%	Pinhal Interior	A13 [N]	-17%	-17%
	A28	-21%			A13-1	-19%	
Beiras Litoral e Alta	A25	-22%	-22%	Açores (*)	E-S, E-NS, E-N, ER 3-1ª	-25%	-25%
Grande Porto	A4	-25%	-22%	<b>TOTAL</b>		<b>-23%</b>	
	A41	-21%		(*) Nestes casos foram utilizados dados disponibilizados pelos operadores referentes apenas ao primeiro semestre.			
	A42	-17%					
	VRI	-34%					

## 12.2. Efeitos ao nível das receitas de portagem

O total nacional das receitas de portagens das concessionárias rodoviárias<sup>44</sup> no 1º semestre de 2020 foi de cerca de 414,9 milhões de euros, contra os 562,7 milhões de euros registados no período homólogo, traduzindo-se numa variação homóloga de -26,3%. Naturalmente, as receitas mensais (Figura 37) acompanharam a quebra verificada na procura, tendo o valor médio correspondente aos meses de março a junho sido 38,5% abaixo da média do 1º semestre de 2019. O mês de abril foi, como esperado, aquele em que as receitas atingiram o valor mínimo (34,4 milhões de euros), correspondendo a uma quebra de -63,3% em relação à média mensal do 1º semestre de 2019.

**Figura 37 – Receita de portagens (milhões de Euros) nas vias concessionadas, no 1º semestre de 2020.**

[Fonte: Operadores]



## 12.3. Efeitos ao nível da sinistralidade

Na Tabela 28 resumem-se os dados globais da sinistralidade nas vias concessionadas, no 1º semestre de 2020 e período homólogo, expressos através do número de acidentes (N), do número de mortos e feridos graves e do índice de sinistralidade (aqui definido como  $N/VKm \times 10^6$ ). Conclui-se que a quebra registada na procura teve como consequência uma redução significativa da sinistralidade, tanto em termos absolutos (cerca de 30% menos acidentes e mortos/feridos graves) como em termos relativos (redução de cerca de 10% no índice de sinistralidade).

**Tabela 28 – Sinistralidade nas vias concessionadas, no 1º semestre de 2020 e período homólogo**

[Fonte: Operadores]

Indicador	1S 2019	1S 2020	$\Delta$ 2020/2019
N.º de acidentes (N)	3 346	2 223	-33,6%
N.º de mortos e feridos graves	1 322	961	-27,3%
Índice de sinistralidade ( $N/VKm \times 10^6$ )	55,0	49,5	-10,0%

<sup>44</sup> O total é composto pelas receitas de portagem (i) da IP, (ii) das concessionárias do Estado que são titulares dessas receitas e (iii) da Euroscut Açores (portagens em regime SCUT). Não foram disponibilizados dados por parte das concessionárias da Região Autónoma da Madeira (Vialitoral e Viaexpresso).

## 13. Prioridades de atuação

No âmbito das suas atribuições e poderes relativamente ao setor da gestão das infraestruturas rodoviárias em Portugal, a AMT tem identificado alguns assuntos sobre os quais considera ser necessário aprofundar a sua ação:

- A análise comparada e em detalhe dos contratos de concessão e de subconcessão, principalmente, em relação às seguintes matérias:
  - As obrigações contratuais de cada um dos concessionários em termos de níveis de desempenho das infraestruturas rodoviárias e as penalidades associadas ao não cumprimento dessas obrigações;
  - As responsabilidades da IP e das concessionárias e subconcessionárias em termos de obras de manutenção, conservação e renovação das infraestruturas, nomeadamente as de repavimentação das vias, em cada uma das concessões;
  - As condições financeiras associadas a cada um dos contratos, nomeadamente em termos de modelo de remuneração das concessionárias e de partilha de riscos entre estas e a IP;
  - Os mecanismos em termos de defesa dos direitos e interesses dos utilizadores, designadamente, em termos de compensações por incumprimento contratual, de mecanismos de recolha da opinião e avaliação por parte dos utilizadores relativamente à qualidade do serviço prestado.
- Importa, também, aprofundar a análise e monitorização em termos da proteção dos direitos e interesses dos utilizadores da RRN, principalmente, nas situações de obras na via, em termos de prazos de anúncio público da realização da obra, prazos de execução e de alterações no valor das portagens nos sublanços afetados. Neste âmbito poderá ser equacionada uma proposta de revisão da Lei n.º 24/2007, de 18 de julho, e respetivo Decreto Regulamentar n.º 12/2008, de 9 de junho, de modo a clarificar as obrigações entre as concessionárias e os direitos dos utilizadores. Como resultado deste trabalho, interessa, posteriormente, promover a divulgação dessa informação, de forma clara, junto dos utilizadores.
- Acompanhamento da revisão da Diretiva 2010/40/UE que visa acelerar e coordenar a implantação e utilização de Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS) aplicados ao transporte rodoviário e suas interfaces com outros modos de transporte, que foi acomodada na nossa esfera jurídica pela Lei n.º 32/2013, de 10 de maio. Neste âmbito, é fundamental que o desenvolvimento dos ITS se baseie em arquiteturas tecnológicas com especificações abertas, que promovam soluções integradas e inteligentes, num mercado concorrencial, que permitam a redução de custos para as empresas, sem o que não poderá ser alcançada a almejada interoperabilidade e difusão generalizada. É assim essencial garantir a partilha de dados entre todos os atores no mercado dos serviços de mobilidade, que deve ser feita de um modo integrado, interoperável e abrangente, mas sem descuidar, quer a informação confidencial ou de negócio que possa estar em causa, quer a proteção dos dados pessoais que estarão em causa. Por outro lado, devem ser acautelados os interesses daqueles que tenderão a ficar excluídos desse desenvolvimento por razões de infoexclusão ou inaptidão, nomeadamente os mais idosos e classes de baixo nível de escolaridade.
- Por fim, e considerando ainda a importância que é para o regulador deter um conhecimento aprofundado deste setor, revela-se de especial interesse alargar o exercício de *benchmarking* internacional, especialmente, europeu, relativamente a dados e indicadores operacionais, sobre a qualidade das infraestruturas, em matérias de defesa dos direitos dos utilizadores, a respeito das

políticas tarifárias e dos princípios que as regem, dos modelos de negócio adotados e da evolução dos investimentos entre outros.





## Anexo I – Legislação do Setor

Neste capítulo apresenta-se uma lista dos principais diplomas que definem o enquadramento legal atualmente vigente no setor. Os diplomas são divididos em Direito da União Europeia e Direito Nacional, sendo neste último caso divididos entre legislação setorial, institucional ou relativa às bases das concessões/subconcessões.

### Direito da União Europeia

- **Decisão da Comissão, de 6 de outubro de 2009** – relativa à definição do serviço eletrónico europeu de portagem (SEEP) e seus elementos técnicos. Estabelece (i) as especificações técnicas e os requisitos necessários para o efeito, (ii) as normas contratuais para o fornecimento do SEEP, bem como (iii) os direitos e as obrigações dos fornecedores do SEEP, das portageiras e dos aderentes do SEEP.
- **Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010** – estabelece um quadro para a implementação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte. A diretiva foi transposta para a ordem jurídica interna através da Lei n.º 32/2013, de 10 de maio.
- **Regulamento Delegado (UE) 2015/962 da Comissão, de 18 de dezembro de 2014** – Complementando a Diretiva 2010/40/EU, estabelece as especificações necessárias para garantir a acessibilidade, o intercâmbio, a reutilização e a atualização, pelas autoridades rodoviárias, os operadores de vias e os fornecedores de serviços, dos dados rodoviários e de tráfego destinados à prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE.

### Direito Nacional – Legislação Setorial

- **Lei n.º 10/90, de 17 de março** – Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres.
- **Lei n.º 25/2006, de 30 de junho** – Aprova o regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de infraestruturas rodoviárias onde seja devido o pagamento de taxas de portagem.
- **Decreto-Lei n.º 43/2008, de 10 de março** – Cria a Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias e aprova o respetivo regime jurídico.
- **Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio** – Disciplina a intervenção do Estado na definição, conceção, preparação, concurso, adjudicação, alteração, fiscalização e acompanhamento global das parcerias público-privadas e cria a Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP).
- **Lei n.º 32/2013, de 10 de maio** – Estabelece o regime a que deve obedecer a implementação e utilização de sistemas de transportes inteligentes, transpondo a Diretiva n.º 2010/40/UE, de 7 de julho, que estabelece um quadro para a implementação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte
- **Decreto-Lei n.º 87/2014, de 29 de Maio** – Estabelece o regime jurídico aplicável à exploração de áreas de serviço e ao licenciamento para implantação de postos de abastecimento de combustíveis
- **Decreto-Lei n.º 75/2014, de 13 de Maio** – Procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 75/2006, de 27 de março, que estabelece os requisitos mínimos de segurança para os túneis da rede rodoviária

transeuropeia e da rede rodoviária nacional e procede à transposição para a ordem jurídica nacional da Diretiva n.º 2004/54/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004

- **Portaria n.º 357/2015, de 14 de Outubro** – Fixa o valor das taxas a cobrar pela administração rodoviária pelos usos privativos do domínio público rodoviário do Estado, bem como pelas autorizações previstas no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional e fixa igualmente as taxas a cobrar pela administração rodoviária pela instrução dos processos, emissão de pareceres, realização de vistorias extraordinárias e revalidações previstos no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional
- **Lei n.º 51/2015, de 8 de Junho** – Aprova um regime excecional de regularização de dívidas resultantes do não pagamento de taxas de portagem e coimas associadas, por utilização de infraestrutura rodoviária, e procede à oitava alteração à Lei n.º 25/2006, de 30 de junho
- **Lei n.º 34/2015, de 27 de Abril** – Aprova o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional
- **Decreto-Lei n.º 100/2018, de 28 de novembro** – Concretiza o quadro de transferência de competências para os órgãos municipais no domínio das vias de comunicação, instituído pela Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto.

## Direito Nacional – Legislação Institucional

- **Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março** – Aprova a orgânica da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR).
- **Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio** – Disciplina a intervenção do Estado na definição, conceção, preparação, concurso, adjudicação, alteração, fiscalização e acompanhamento global das parcerias público-privadas e cria a Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP).
- **Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio** – Aprova os estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT).
- **Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio** – Procede à fusão, por incorporação, da EP - Estradas de Portugal, S.A., na REFER - Rede Ferroviária Nacional, E.P.E., transforma a REFER em sociedade anónima, red denominando-a para Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP), e aprova os respetivos Estatutos.
- **Portaria n.º 209/2015, de 16 de julho** – Aprova os estatutos do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT)
- **Decreto Regulamentar n.º 8/2018, de 4 de setembro** – Cria o Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP), definindo a sua estrutura, competência e funcionamento.

## Direito Nacional – Bases das Concessões

- **Resolução do Conselho de Ministros n.º 83-C/2015, de 1 de outubro** – Aprova a minuta do contrato de alteração ao contrato de concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Algarve
- **Resolução do Conselho de Ministros n.º 83-B/2015, de 1 de outubro** – Aprova a minuta do contrato de alteração ao contrato de concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Beira Interior

- **Resolução do Conselho de Ministros n.º 83-A/2015, de 1 de outubro** – Aprova a minuta do contrato de alteração ao contrato de concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, manutenção e exploração dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Norte Litoral
- **Decreto-Lei n.º 214-C/2015, de 30 de setembro** – Procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 55-A/2000, de 14 de abril, que aprova as bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Algarve
- **Decreto-Lei n.º 214-B/2015, de 30 de setembro** – Procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 234/2001, de 28 de agosto, que aprova as bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, manutenção e exploração dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Norte Litoral
- **Decreto-Lei n.º 214-A/2015, de 30 de setembro** – Procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 335-A/99, de 20 de agosto, que aprova as bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Beira Interior
- **Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-A/2015, de 28 de agosto** – Autoriza a Infraestruturas de Portugal, S. A., a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados no contrato de subconcessão, em regime de parceria público-privada, da conceção, projeto, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação, dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados que integram a Subconcessão do Litoral Oeste
- **Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-B/2015, de 28 de agosto** – Autoriza a Infraestruturas de Portugal, S. A., a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados no contrato de subconcessão, em regime de parceria público-privada, da conceção, projeto, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados que integram a Subconcessão do Pinhal Interior, celebrado com a Ascendi Pinhal Interior
- **Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-C/2015, de 28 de agosto** – Autoriza a Infraestruturas de Portugal, S. A., a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados no contrato de subconcessão, em regime de parceria público-privada, da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação, dos lanços de autoestrada, itinerários e conjuntos viários associados que integram a Subconcessão do Douro Interior, celebrado com a ora designada Ascendi Douro Interior, Estradas do Douro Interior, S. A
- **Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-D/2015, de 28 de agosto** – Autoriza a Infraestruturas de Portugal, S. A., a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados no contrato de subconcessão, em regime de parceria público-privada, da conceção, projeto, demais trabalhos de requalificação, financiamento, exploração e conservação dos itinerários que integram a Subconcessão do Algarve Litoral
- **Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-E/2015, de 28 de agosto** – Autoriza a Infraestruturas de Portugal, S. A., a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados no contrato de subconcessão, em regime de parceria público-privada, da conceção, projeto, construção, requalificação, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação, do lanço de autoestrada e vias que integram a Subconcessão da Autoestrada do Baixo Alentejo, celebrado com a SPER - Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A.

- **Resolução do Conselho de Ministros n.º 65-F/2015, de 28 de agosto** – Autoriza a Infraestruturas de Portugal, S. A., a redefinir o âmbito dos trabalhos integrados no contrato de subconcessão, em regime de parceria público-privada, da conceção, projeto, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação de diversos lanços de autoestrada, estrada regional e conjuntos viários associados, no distrito de Setúbal, que integram a Subconcessão do Baixo Tejo.
- **Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-F/2015, de 7 de julho** – Aprova a minuta do contrato de alteração ao contrato de concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Interior Norte.
- **Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-E/2015, de 7 de julho** – Aprova a minuta do contrato de alteração ao contrato de concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados na zona norte de Portugal.
- **Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-D/2015, de 7 de julho** – Aprova a minuta do contrato de alteração ao contrato de concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados designada por Beira Litoral/Beira Alta.
- **Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-C/2015, de 7 de julho** – Aprova a minuta do contrato de alteração ao contrato de concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Grande Porto.
- **Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-B/2015, de 7 de julho** – Aprova a minuta do contrato de alteração ao contrato de concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Costa de Prata.
- **Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-A/2015, de 7 de julho** – Aprova a minuta do contrato de alteração ao contrato de concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, manutenção e exploração dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Grande Lisboa.
- **Decreto-Lei n.º 111/2015, de 18 de junho** – Procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 142-A/2001, de 24 de abril, que atribui à sociedade LUSOS CUT - Autoestradas das Beiras Litoral e Alta, S. A., a concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestradas e conjuntos viários associados, designados por Beira Litoral/Beira Alta.
- **Decreto-Lei n.º 110/2015, de 18 de junho** – Procede à terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 189/2002, de 28 de agosto, que aprova as bases da concessão da conceção, projeto, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por concessão SCUT do Grande Porto.
- **Decreto-Lei n.º 109/2015, de 18 de junho** – Procede à sétima alteração ao Decreto-Lei n.º 248-A/99, de 6 de julho, que atribui ao consórcio AENOR - Autoestradas do Norte, S. A., a concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados na zona norte de Portugal - Concessão Norte.
- **Decreto-Lei n.º 105/2015, de 16 de junho** – Procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 87-A/2000, de 13 de maio, que aprova as bases da concessão da conceção, projeto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados designada por Costa de Prata.



**AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES**

Palácio Coimbra,  
Rua de Santa Apolónia, 53  
1100-468 Lisboa  
Tel: (+351) 211 025 800

[www.amt-autoridade.pt](http://www.amt-autoridade.pt)