

AMT DIVULGA 1.º RELATÓRIO DAS CONCESSÕES DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS EM PORTUGAL

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) divulga o seu primeiro relatório com os principais indicadores das “*Concessões das Infraestruturas Rodoviárias*”, em Portugal, referente ao ano de 2019, no qual se conclui que:

- A Rede Rodoviária Nacional (RRN) tem 14.313km, dos quais 3.442km (24%) estão entregues a empresas privadas sendo os restantes geridos diretamente pelas Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP);
- A Rede Nacional de Autoestradas (RNA) totalizava, em 2019, cerca de 3.000km. Nos 2 587km da RRN que são portajados a receita média das portagens foi de 7,7 cêntimos por km, sendo a concessão da Lusoponte a que apresentou o valor mais elevado (11,4 cent/km);
- As receitas do setor, 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.

Enquanto regulador económico independente do setor das infraestruturas rodoviárias, e para garantir um conhecimento mais densificado e efetivo deste ecossistema, a AMT recolheu informação junto das empresas concessionárias e subconcessionárias, do IMT e do INE, apresentando os principais indicadores, sobretudo referentes ao ano de 2019.

A RRN encontra-se totalmente concessionada, integrando desse modo (i) as **14 concessões atribuídas pelo Estado a empresas privadas (2.588km)**, (ii) a concessão geral da RRN, atribuída à empresa pública Infraestruturas de Portugal, S.A., (11.725km) e (iii) as **7 subconcessões atribuídas por esta a operadores privados (854km)**.

Por se tratar do primeiro relatório do ecossistema, a estrutura inclui uma breve descrição histórica da evolução da administração rodoviária nacional, a identificação das principais entidades administrativas do setor e um enfoque à caracterização das infraestruturas, principalmente a Rede Nacional de Autoestradas (RNA). Simultaneamente, procedeu-se à análise dos principais indicadores relacionados com a qualidade do serviço, a evolução da procura na utilização das infraestruturas, os direitos dos utilizadores, a evolução dos preços (taxas de portagem) e o balanço da situação económico-financeira do setor. São abordados também os efeitos em 2020 da situação provocada pela COVID-19 no tráfego da rede concessionada.

Assim, no que se refere às concessões das infraestruturas rodoviárias durante o ano de 2019, destaca-se o seguinte:

1. A **Rede Rodoviária Nacional (RRN)** tinha, em 2019, uma extensão total de 14.313km, dos quais (i) 2 337km (16,3%) classificados como itinerários principais, (ii) 1.893km (13,2%) como itinerários complementares, (iii) 5.291km (37,0%) como estradas nacionais e (iv) 4 .791km (33,5%) como 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).

2. A **Rede Nacional de Autoestradas (RNA)** contabilizava, em 2019, uma extensão de **3.065km**, dos quais 2 559km (83%) concessionados a empresas privadas, 204km (7%) sob gestão direta da IP e 302km (10%) subconcessionados por esta a empresas privadas. A rede é composta maioritariamente por 2 vias em cada sentido (82%), podendo determinados lanços (ou autoestradas completas) conter 3 vias (17%) ou até 4 vias (cerca de 1%) por sentido.
3. 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.
4. A **faixa litoral** entre Setúbal e a Viana do Castelo é onde existe uma **maior densidade** de autoestradas por km², especialmente nas **áreas metropolitanas do Porto e de Lisboa**. É também nas áreas metropolitanas que se situam os 16 troços com maior movimento (TMDA > 130 000), sendo um dos quais portajado (Ponte 25 de Abril).
5. As autoestradas com as **taxas de portagem** mais elevadas (considerando a taxa de portagem no 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)**. Dos 3 441 km concessionados ou subconcessionados a outras entidades, 938 km são gratuitos.
6. A análise comparativa, 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), mostra que embora as extensões dos dois percursos sejam semelhantes (298Km e 306Km), existem algumas diferenças em termos de preço, n.º de vias e áreas de serviço.
7. A AMT, enquanto entidade responsável pela apreciação das reclamações registadas no Livro de Reclamações das entidades por si reguladas, recebeu, em 2019, **cerca de 1000 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 do segundo semestre 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%).
8. O relatório apresenta também os principais **direitos dos utilizadores** das autoestradas, itinerários principais e itinerários secundários, no que diz respeito a duas temáticas principais: (i) os seus direitos perante situações de obras na via e (ii) a responsabilidade por acidentes rodoviários provocados pela existência de animais, objetos ou líquidos na via.

9. As **receitas do setor**, 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.
10. 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.
11. Os encargos líquidos da IP (do Estado) com as concessões de Estado e com as subconcessões cifraram-se em cerca de 0,9 mil milhões de euros anuais, 2,7 mil milhões no período 2017-2019.
12. O **impacto da COVID-19** 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%).

A publicação deste relatório visa dar resposta, por um lado, à necessidade da AMT aprofundar o conhecimento sobre o ecossistema das infraestruturas rodoviárias tendo em vista um melhor desempenho das suas funções de regulador económico independente; e, por outro, um contributo para o conhecimento técnico de forma integrada e harmonizada sobre este setor, que se assume determinante para uma acessibilidade e mobilidade segura, mais inclusiva, equitativa e sustentável.

27 de abril de 2021

Consulte:

- [Relatório "Concessões das Infraestruturas Rodoviárias – Portugal 2019"](#)