

2023

ANUÁRIO APCAP



ÍNDICE

- 1 Apresentação** Pág 6
- 2 Associados e Rede Nacional** Pág 7
- 3 Órgãos Sociais** Pág 9
- 4 Caracterização da Rede** Pág 10
 - 4.1 Perfil da Rede Pág 12
 - 4.2 Circulação Pág 14
 - 4.2.1 Tráfego em 2023 Pág 14
 - 4.2.2 Variação de tráfego - 2023/2022 Pág 16
 - 4.3 Exploração da Rede Pág 18
 - 4.3.1 Portagens Pág 18
 - 4.3.2 Investimentos Pág 19
 - 4.3.3 Apoio aos Clientes Pág 19
 - 4.4 Sinistralidade Pág 20
 - 4.4.1 Taxas de Sinistralidade e de Acidentes com Vítimas Pág 20
 - 4.4.2 Variação das Taxas de Sinistralidade e Acidentes com Vítimas - 2023 /2022 Pág 22
 - 4.4.3 Taxas de Sinistralidade e de Acidentes com Vítimas por classe de TMDA Pág 24
 - 4.4.4 Variação das Taxas de Sinistralidade e Acidentes com Vítimas por classe de TMDA Pág 28
 - 4.4.5 Taxas de Sinistralidade e Acidentes com Vítimas por perfil de infraestrutura Pág 30
 - 4.4.6 Distribuição mensal de acidentes Pág 32
 - 4.4.7 Ocorrências de contramão Pág 34
 - 4.4.8 Sinistros com meios das concessionárias Pág 35
 - 4.4.9 Causas prováveis dos acidentes com vítimas Pág 36
 - 4.4.10 Gravidade dos acidentes por natureza Pág 41

-
- 5 Comités Permanentes** Pág 42
 - 5.1 Comité Permanente 1 Pág 42
 - 5.2 Comité Permanente 2 Pág 43
 - 5.3 Comité Permanente 3 Pág 44
 - 5.4 Comité Permanente 4 Pág 44
 - 5.5 Grupo Marketing Pág 45

 - 6 Eventos e Comunicação** Pág 46

 - 7 Sustentabilidade e contribuição para a sociedade** Pág 47
 - 7.1 Indicadores de performance relativos a emprego e economia Pág 52
 - 7.2 Indicadores de performance relativos a ambiente Pág 54
 - 7.3 Ações com a comunidade (retribuir) Pág 56

 - 8 Participação Internacional** Pág 57

 - 9 Quadros Resumo** Pág 58

1. Apresentação

Em 31 de dezembro de 2023, a Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens (APCAP) agrega 21 associados, sendo 20 deles concessionários ou subconcessionários e um operador de cobrança de portagens, o que representa a quase totalidade do setor privado rodoviário em Portugal Continental.

A missão da APCAP é defender e promover os interesses gerais dos associados, estudar e emitir pareceres de interesse comum e promover ações de investigação e desenvolvimento no âmbito da sua atividade, com recurso aos quatro Comitês Técnicos Permanentes, assim como assegurar a formação e partilha de informação e melhores práticas dos quadros dos seus associados nas áreas de portagem, desenvolvimento futuro do negócio, sustentabilidade, segurança rodoviária, sistemas inteligentes de transporte, marketing e recolha e tratamento estatístico.

O anuário global da atividade da associação em 2023 apresenta os números de um setor de atividade em franca recuperação, após a quebra muito significativa por conta das restrições impostas ao trânsito em resposta à pandemia por Covid-19. Nos três anos anteriores, o setor demonstrou enorme resiliência ao garantir a circulação e segurança de pessoas e mercadorias, respeitando as obrigações de serviço público, sem perda da qualidade que lhe é reconhecida na rapidez e eficiência de apoio e assistência aos clientes das autoestradas, e sem nenhum atraso na resposta ao aumento de procura subsequente à pandemia.

A rede APCAP continua a ser fundamental para aproximar os portugueses, diminuindo as assimetrias através da redução dos tempos de viagem e da sinistralidade rodoviária. É, atualmente, a terceira maior rede na associação europeia ASECAP e é reconhecida internacionalmente pela sua qualidade, quer de construção, quer de manutenção e operação, quer ainda pela inovação que tem protagonizado em diversas matérias de cobrança de portagem, segurança rodoviária ou digitalização e sistemas inteligentes de gestão e monitorização da infraestrutura.

A informação contida neste anuário serviu ainda de base para a publicação em papel da com os Indicadores 2023, disponível também no site da APCAP.

2. Associados e Rede Nacional

A rede dos 21 associados da APCAP a operar em Portugal em 31 de dezembro de 2023, com uma extensão de 3.321,9 quilómetros, era constituída pelas seguintes empresas:

AAVI - Via do Infante, Sociedade Concessionária, S.A.	129,7	BCR - Brisa – Concessão Rodoviária, S.A.	1.100,2
AEA - Auto-Estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	170,0	BAL - Brisal – Autoestradas do Litoral, S.A.	92,7
AEBT - Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	60,2	Globalvia A23BI – Scutvias, Autoestradas da Beira Interior, S.A.	177,5
AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	79,0	Globalvia Transmontana - Autoestradas XXI – Subconcessionária Transmontana	134,7
AELO - Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A.	102,0	Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	24,0
AENL - Auto-Estradas Norte Litoral – Sociedade Concessionária – AENL, S.A.	113,3	Norscut - Concessionária de Autoestradas, S.A.	156,6
ASC BLA - Ascendi Beiras Litoral e Alta – Autoestrada das Beiras Litoral e Alta S.A	172,6	SDI – Subconcessão do Douro Interior, S.A.	241,0
ASC CP - Ascendi Costa de Prata – Autoestradas da Costa de Prata, S.A.	105,1	SPER - Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A	113,4
ASC GL - Ascendi Grande Lisboa – Autoestradas da Grande Lisboa, S.A.	23,0	VVP – Via Verde Portugal, S.A	n.a.
ASC GPT - Ascendi Grande Porto – Autoestradas do Grande Porto, S.A.	54,7		
ASC N - Ascendi Norte – Autoestradas do Norte, S.A.	179,0	TOTAL APCAP	3.321,9
ASC PI - Ascendi Pinhal Interior – Estradas do Pinhal Interior, S.A.	93,2		

Esta rede divide-se em 2.506 km de autoestradas e pontes com portagem, 399 km de autoestradas não portajadas e 417 km de outras estradas concessionadas, tendo a distribuição geográfica que o mapa seguinte representa:

Açores – São Miguel



Madeira



- Algarve Litoral
- Autoestrada do Algarve – Via do Infante
- Autoestradas do Atlântico
- Autoestradas do Baixo Tejo
- Autoestradas do Douro Litoral
- Autoestradas do Litoral Oeste
- Autoestradas Norte Litoral
- Globalvia Transmontana
- Ascendi Beiras Litoral e Alta
- Ascendi Costa de Prata
- Subconcessão Douro Interior
- Ascendi Grande Lisboa
- Ascendi Grande Porto
- Ascendi Norte
- Ascendi Pinhal Interior
- Brisa Concessão Rodoviária
- Brisal
- Euroscut Açores
- Lusoponte
- Norscut
- Globalvia A23 Beira Interior
- Via Expresso
- Vialitoral
- Baixo Alentejo

Mapa 1 - Rede dos Concessionários/Subconcessionários associados da APCAP

3. Órgãos Sociais

A Associação tem 18 membros com direito a voto que representam as concessionárias de autoestradas com portagem, e 3 membros sem direito a voto, que representam subconcessionárias sem troços portajados ou operadores de cobrança de portagem.

O Conselho de Administração (CA) tem 9 elementos, que representam os 18 membros com direito a voto de acordo com regras preestabelecidas. Durante o ano 2023 o Conselho de Administração reuniu 7 vezes por via telemática ou presencial. Para o mandato 2022-2024 a lista da composição do CA é a seguinte:

Manuel Melo Ramos (BCR) – Presidente

António Rosa (Lusoponte)

Augusto Fontes de Carvalho (Ascendi Norte)

Daniel Pinto da Silva (Globalvia Trasmontana)

João Portela (Autoestradas Baixo Tejo)

José Revés (Ascendi Grande Lisboa)

Manuel Sousa Pereira (Autoestradas do Litoral Oeste)

Simão Pereira (Norscut)

O Secretário-Geral Rui Manteigas assegura as tarefas executivas e o apoio ao Conselho de Administração.

O Conselho Fiscal foi constituído por Bruno Domingues dos Santos da Cunha Leal (Presidente) (Ascendi), Frederico Nunes Lobato de Melo (BCR) e Deloitte & Associados SROC.

A Mesa da Assembleia Geral foi presidida por Luís Cortes Martins (SLCM) e secretariada por António Henrique Duarte de Oliveira (Lusoponte).

4. Caracterização da Rede

A rede da APCAP é, na sua grande maioria, constituída por rede de autoestradas portajada, como atrás se especificou. Ainda assim, alguns dos lanços autoestrada de concessões de portagem não são portajados e com a fusão com a associação das antigas SCUT e a entrada de associados de subconcessões passaram a coexistir também concessões de portagem em regime *free-flow* e, mais recentemente, redes de via simples dentro da associação, sem portagem.

Por grupos, o maior é o constituído pela marca Brisa, cujas concessões somam um total de 1423 km (43% da rede concessionada) seguido da marca Ascendi, com 628 km (19%), e a Globalvia com 312 km (9%).

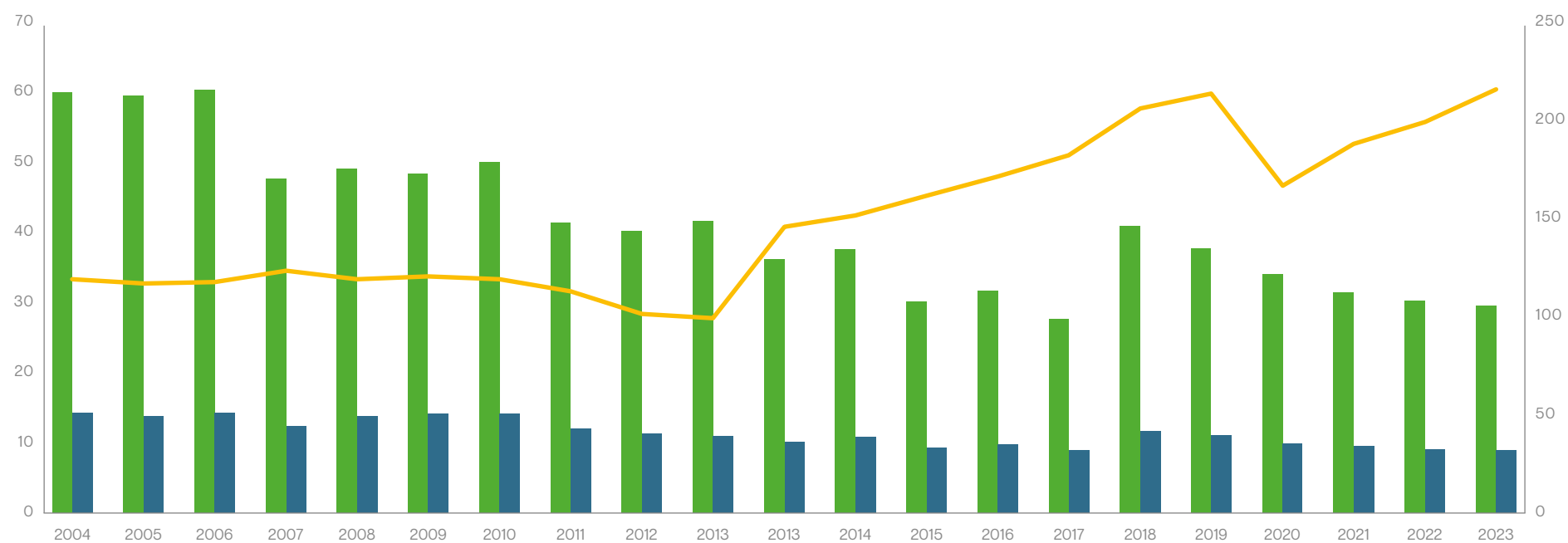
Abaixo apresenta-se uma evolução da rede APCAP ao longo dos anos em termos de circulação e de sinistralidade, onde, apesar de um aumento forte da circulação, se tem assistido também a uma redução importante da sinistralidade.

Assim, constata-se nesse gráfico um crescimento da circulação face a 2022 de cerca de 8%, mas importa realçar os valores obtidos na redução de circulação dado que, face ao ano inicial da sua criação, na APCAP a circulação aumentou 81% e a sinistralidade, ao contrário, é de cerca de 48% dos valores que se verificavam à data.

A estes valores não são estranhos a melhor resposta em termos de vigilância e assistência na autoestrada, com sistemas de deteção automática e instantânea de acidentes e o pronto contacto com as forças de intervenção e sanitárias.

Fazemos notar ainda que a redução da taxa de sinistralidade se verificou novamente em 2023, em contracorrente com o panorama vigente no resto da rede nacional.

Gráfico 1 - Evolução da Circulação e da Sinistralidade 2004 -2023



7 Associados							21 Associados							24 Associados				20 Associados		
60	59	60	48	49	48	50	41	40	42	36	38	30	32	28	41	38	34	31	30	29
14	14	14	12	14	14	14	12	11	11	10	11	9	10	9	12	11	10	9	9	9
119	117	117	123	119	120	119	113	101	99	146	151	161	171	182	206	213	166	188	199	215

■ Taxa Sinistralidade ■ Taxa Acidentes c/Vítimas ■ Circulação

4.1. Perfil da Rede

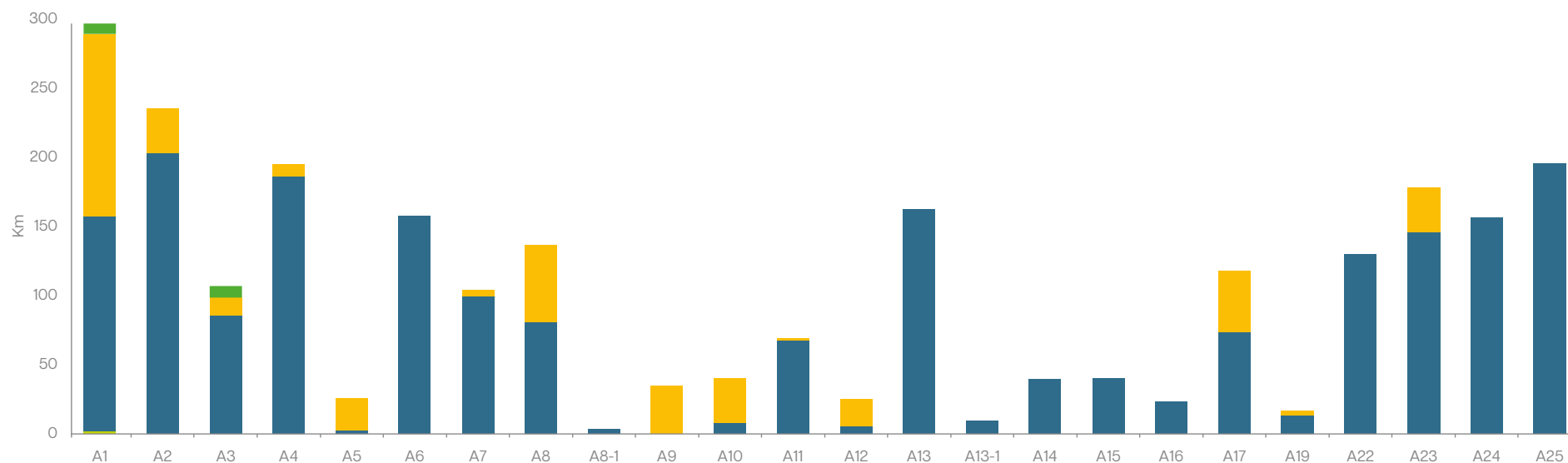
No final de 2023, a rede APCAP apresentava a extensão de 3.321,9 km, com a seguinte tipologia em termos de perfil transversal:

1x2 vias – 403,7 km (12%)

2x2 vias – 2.368,0 km (71%)

2x3 vias – 524,6 km (16%)

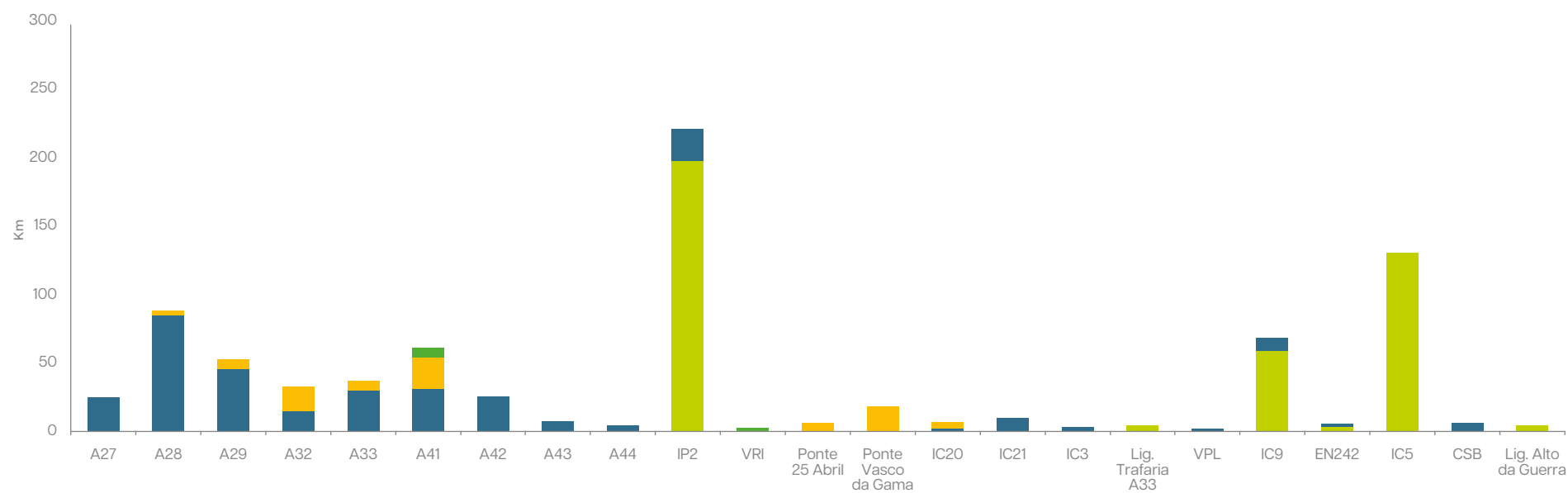
2x4 – vias 25,6 km (1%)



1,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
156,2	203	85	186	2	158	100	80	3	0	7	67	5	163	9	40	40	23	73	13	130	145	157	196
131,7	32	13	9	23	0	4	56	0	34	32	2	20	0	0	0	0	0	45	3	0	32	0	0
7,3	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

■ 1 x 2 vias
 ■ 2 x 2 vias
 ■ 2 x 3 vias
 ■ 2 x 4 vias

Gráfico 2 - Extensão por número de vias em 2023



0	0	0	0	0	0	0	0	0	200	0	0	0	0	0	0	4	0	59	3	132	0	4
25	86	46	15	30	31	26	8	4	23	0	0	0	2	9	3	0	2	10	2	0	6	0
0	3	8	18	7	24	0	0	0	0	6	18	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

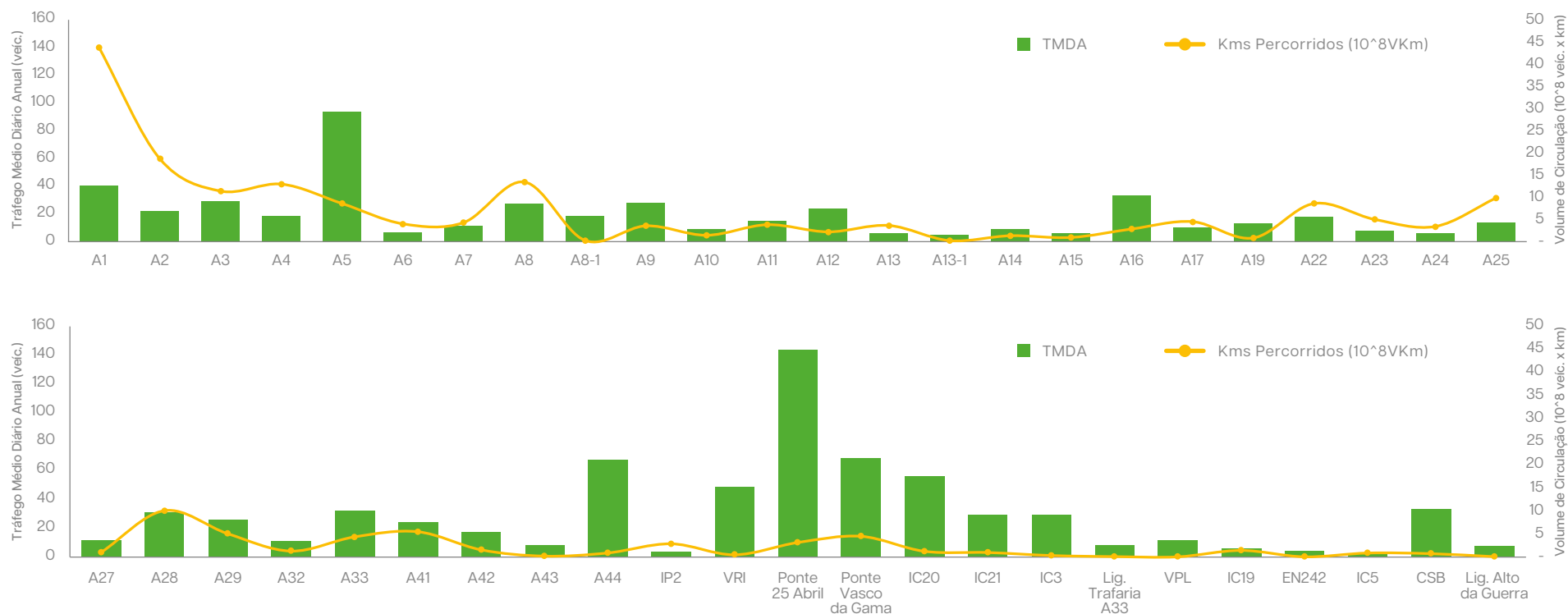
■ 1 x 2 vias
 ■ 2 x 2 vias
 ■ 2 x 3 vias
 ■ 2 x 4 vias

4.2. Circulação

4.2.1. Tráfego em 2023

O ano de 2023 continuou a recuperação, já verificada nos 2 anos anteriores, da circulação, atingindo os níveis registados antes da pandemia por Covid-19, ou seja, 2019, embora não tenha atingido o valor esperado de 2019 com os valores resultantes de uma linha de crescimento que então se verificava.

Gráfico 3 - TMDA e Circulação em 2023



Em 2023 foram percorridos na rede APCAP **215,42x10⁸** quilómetros, correspondente a mais **8%** face a 2022 e registou-se um Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) de **17.767 veículos**, superior aos **16.414 veículos** verificados em 2022.

Assim, em 2023 registou-se um Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) de 17.782 veículos, superior em cerca de 8% aos 16.414 veículos verificados em 2022, tendo sido percorridos na rede APCAP 215,60x10⁸ quilómetros, correspondente a também mais 8% face ao ano anterior.

É possível verificar que os níveis de circulação e tráfego ultrapassaram aqueles registados em 2019, ano pré-pandemia, 213,5x10⁸ quilómetros e 16.339 veículos, respetivamente, apesar, de como acima afirmado serem agora contabilizada uma rede menos extensa.

Uma última nota para referir que o tráfego antes da pandemia estava a crescer a 5% nos últimos 2 anos e que, a manter-se esse crescimento orgânico, esse tráfego seria em 2023 superior ao que efetivamente se verificou, em cerca de 20%, ou seja, uma circulação de 260x10⁸ quilómetros.

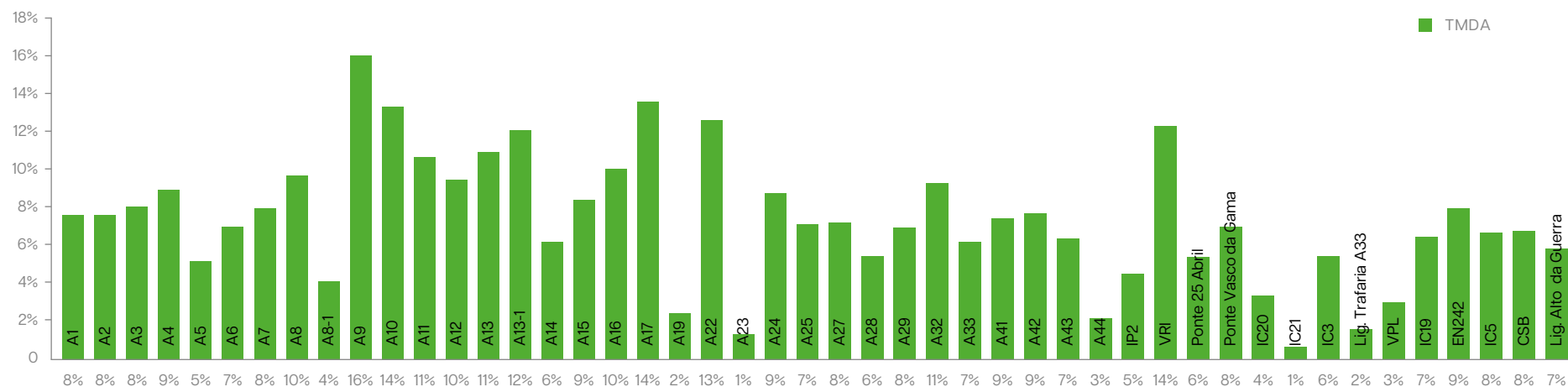
4.2. Circulação

4.2.2. Variação de Tráfego - 2023/2022

Assim, como acima se disse, registou-se uma recuperação no tráfego de forma generalizada na rede APCAP.

O aumento, via a via (gráfico abaixo), encontra-se expresso no gráfico abaixo e situou-se entre os 16% verificados na A9-CREL na zona de Lisboa ou mesmo os 14% na VRI na zona do Grande Porto e na A17 (Leiria-Aveiro). Os crescimentos de menor expressão foram verificados curiosamente em troços sem portagem como o IC20, o IC21 na margem sul do Tejo ou na zona de Leiria, caso da VPL.

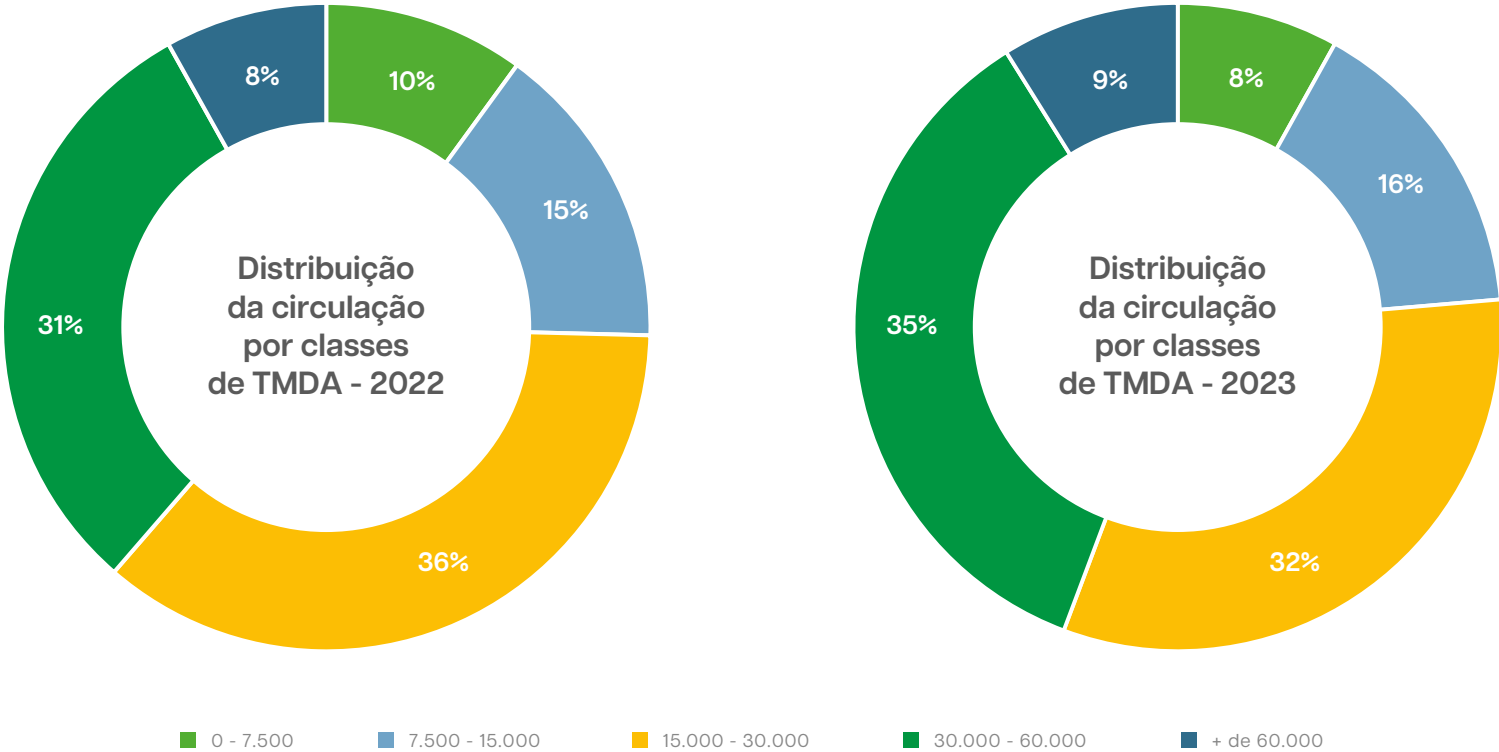
Gráfico 4 - Variação do TMDA - 2023/2022



Em termos de circulação por vias, divididas agora, por classes de tráfego, verifica-se que a maior parte do tráfego se concentra nas vias de maior circulação diária, concentrando-se 70% do tráfego nessas vias das áreas metropolitanas.

Assim, 70% do tráfego circula em vias acima de 15.000 veículos/dia, e metade desse tráfego fá-lo em vias acima de 30.000 veículos/dia, claramente vias de comutação diária casa-trabalho.

Gráfico 5 - Circulação por Classes de TMDA - Variação 2023/2022



4.3. Exploração da Rede

4.3.1. Portagens

A rede de portagens em 2023 foi de 2.506 km portajados, 75% dos 3322 km da rede APCAP, sendo que 1060 km são portajados em regime *free-flow*, sendo esta rede *free-flow* uma das maiores a nível mundial.

Na rede APCAP há um total de 370 pontos de cobrança de portagem havendo 555 vias de cobrança completamente eletrónica sendo responsáveis por 646 milhões de transações de portagem, das 554 milhões foram totalmente eletrónicas (86%), ou seja, sem paragem dos veículos, o que representou um acréscimo de 12% face a 2022 (575 milhões).

As receitas de portagem entre 2019 e 2023 (em milhões de euros) foram as que constam da tabela seguinte:

Tabela 1 - Receitas de portagem - Variação 2023/2019

Ano de Receita	2019	2020	2021	2022	2023	Variação 2023/2019
Veículos Ligeiros	1.040,44	772,17	855,09	988,89	1.165,55	12%
Veículos Pesados	165,04	146,14	149,98	162,25	181,42	10%
TOTAL DE RECEITAS	1.205,48	918,31	1.005,07	1.143,39	1.346,96	11,7%

Finalmente o nível de receitas foi superior ao de 2019, sendo de realçar, no entanto que, se fosse mantido o crescimento orgânico de 5% que se verifica nos anos anteriores à pandemia, esse valor seria agora superior ao de 2019 em cerca de 22% e não de apenas 12%.

4.3.2. Investimentos

Apesar das variações negativas em termos de receitas de circulação nos anos pós pandemia, as concessionárias têm vindo a incrementar bastante os valores de CAPEX e OPEX face aos de 2019, como mostra a tabela seguinte (em milhões de euros):

Tabela 2 - Investimentos em nova rede e investimentos na rede existente - Variação 2023/2019

Ano do Investimento	2019	2020	2021	2022	2023
CAPEX	5,0	8,2	6,9	13,4	0,18
OPEX	84,3	314,0	478,7	460,6	495,84
TOTAL INVESTIMENTO	89,3	422,2	485,6	474,0	496,02

Assim, mesmo num quadro de redução do número de associados de 24 concessionários para 20, os valores de investimentos têm vindo a ser muito expressivos, demonstrando o esforço para tornar as suas vias mais resilientes mesmo num ambiente de incerteza quanto à estabilidade das receitas.

4.3.3. Apoio aos Clientes

No capítulo de áreas de serviço continuou a haver um forte investimento na renovação de diversas áreas de serviço dos concessionários, sendo de destacar agora a existência de 271 estações de carregamento de carros elétricos, sobretudo carregadores rápidos, nas 151 áreas de serviço da rede APCAP, nas quais é de relevar ainda a existência de 1.239 lugares de estacionamento para veículos pesados, 105 restaurantes, 4 hotéis e 60 áreas de repouso distribuídas pela rede.

4.4. Sinistralidade

4.4.1. Taxas de Sinistralidade e de Acidentes com Vítimas

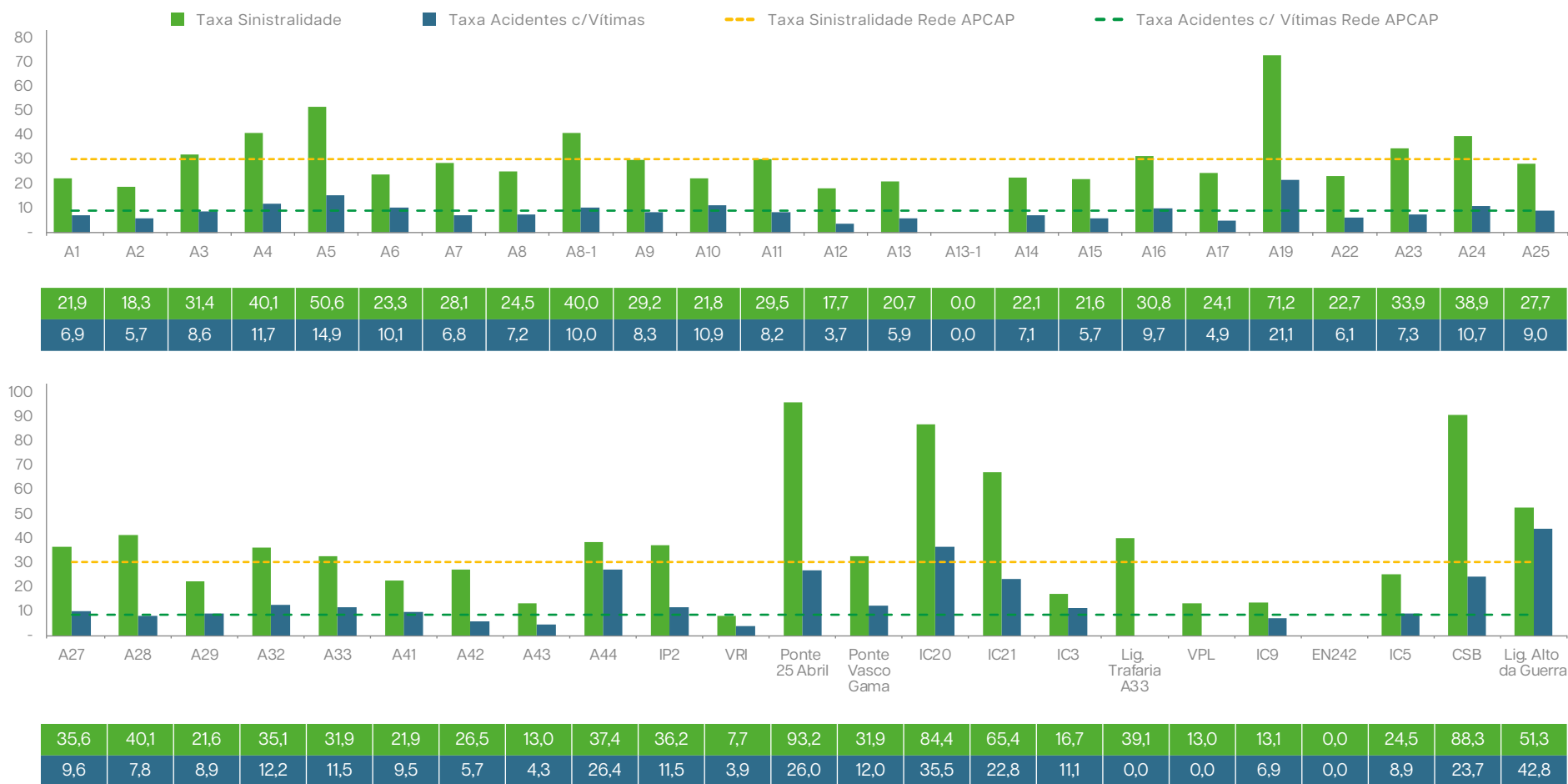
A rede APCAP apresentou em 2023 uma taxa de sinistralidade de 29,42 acidentes por 10⁸ veículos x km abaixo dos 30,29 acidentes por 10⁸ veículos x km verificados em 2022 e uma taxa de 8,89 acidentes com vítimas também abaixo dos 9,08 acidentes com vítimas por 10⁸ veículos x km verificados em 2022. Ou seja, apesar do aumento da circulação continuaram-se a verificar bons níveis de redução da sinistralidade na rede APCAP refletindo, uma vez mais, que a patrulha e assistência destas vias colhe frutos ao nível da segurança rodoviária.

As taxas de sinistralidade mais baixas registaram-se na A12, IC9, VPL e VRI com taxas entre 25% da média da APCAP e 60% dessa média, sendo também vias com taxas baixas de acidentes com vítimas, bem abaixo da média da APCAP. É de registar a não existência de qualquer acidente com vítimas nas A13-1, N242, VPL e na Ligação à Trafaria.

Ao invés, com taxas de sinistralidade acima do dobro da média da APCAP, com a taxa a ser fortemente influenciada por acidentes próprios da circulação urbana, encontramos justamente as vias de carácter mais urbano como sejam a Ponte 25 Abril, IC20, IC21, A19 e Circular Sul de Braga.

Nota negativa também, em termos de taxas de acidentes com vítimas superiores ao dobro da média da APCAP, o IC20, o IC21, a Ponte 25 de Abril, a A44, a Circular Sul de Braga e a Ligação ao Alto da Guerra.

Gráfico 6 - Taxas de sinistralidade e de acidentes com vítimas em 2023



4.4. Sinistralidade

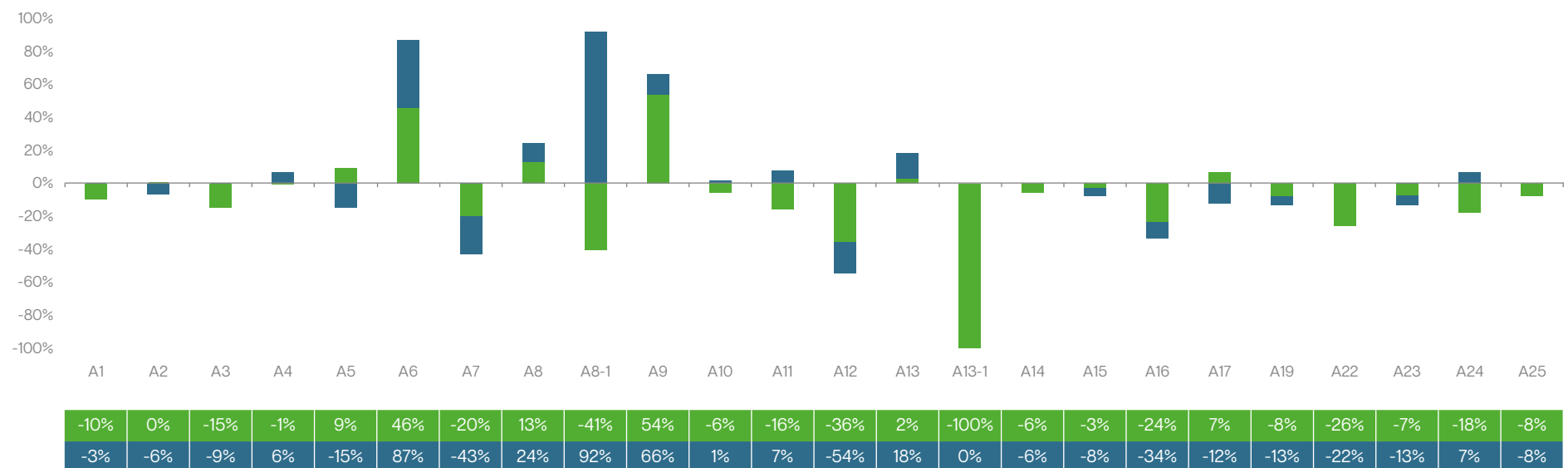
4.4.2. Variação das Taxas de Sinistralidade e Acidentes com Vítimas - 2023 /2022

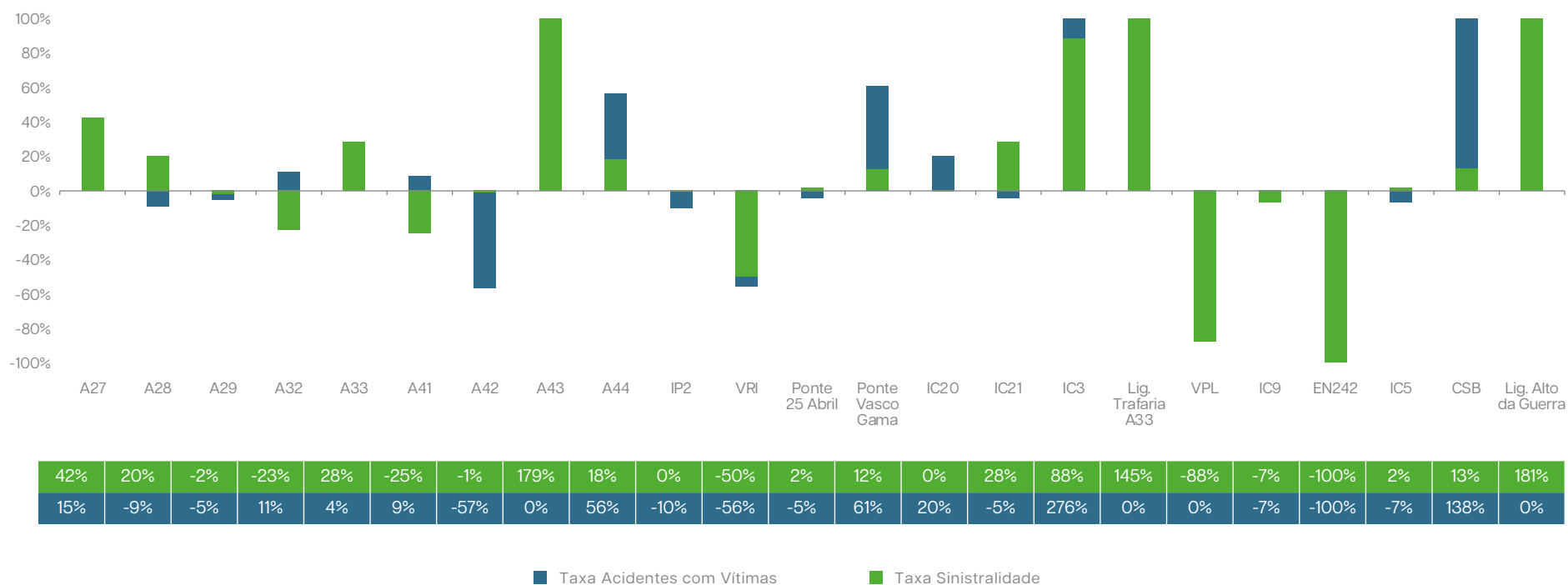
Em 2023, tal como se tinha verificado em 2022, continuamos a verificar globalmente na rede APCAP a diminuição da taxa de sinistralidade face ao ano anterior, tendo essa redução atingido 2,9%, apesar da subida de tráfego de 8% como referido acima. Essa descida foi sentida, como se disse, na maioria da rede APCAP, sendo as melhorias mais significativas verificadas na N242 e A13-1(-100%), VPL (-88%) e na VRI (-50%).

Também a Taxa de acidentes com vítimas teve um comportamento positivo semelhante uma vez que teve uma regressão de -2,1% comparativamente a 2022. As vias que tiveram uma redução mais expressiva foram a A12, A42, VRI e a N242 com reduções de mais de 50%.

Analisando agora as vias onde se verificou uma Taxa de Sinistralidade superior a 2022, notam-se as A6, A43, o IC3, e as Ligações à Trafaria ou Alto da Guerra, as quais viram agravar-se as taxas em valores superiores a 50%.

Gráfico 7 - Variação, por via concessionada, das taxas de sinistralidade e de acidentes com vítimas – 2023/2022





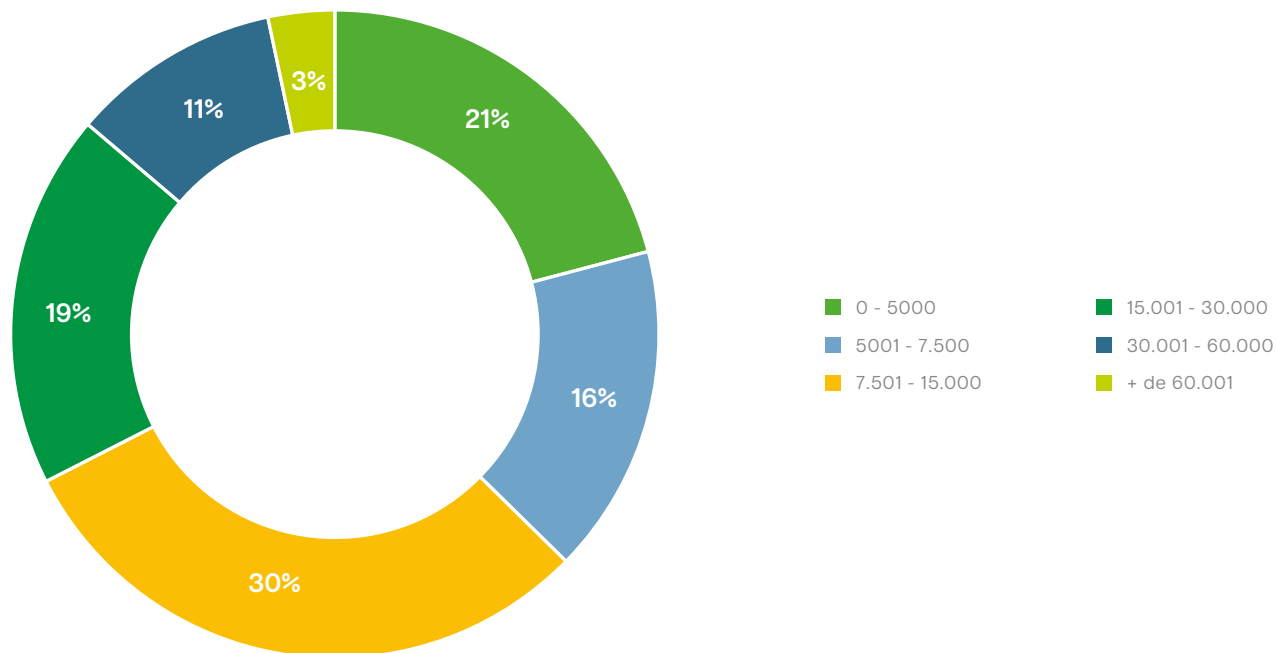
De maneira geral importa destacar com satisfação uma continuidade na descida das Taxas de Sinistralidade e de Acidentes com Vítimas, sendo hoje esses valores inferiores em cerca de 20% (taxa de sinistralidade) e 18% (taxa de acidentes com vítimas) aos valores verificados em 2019, ano a que correspondeu a valores de tráfego ainda não afetados pela situação pandémica, sendo estes bons resultados um estímulo para a continuidade das políticas em prol da segurança rodoviária prosseguidas pelos associados da APCAP.

4.4. Sinistralidade

4.4.3. Taxas de Sinistralidade e de Acidentes com Vítimas por classe de TMDA

A segmentação das vias por classe de Tráfego Médio Diário Anual (“TMDA”) resultou, em percentagens da extensão total da rede dos Associados da APCAP, para o ano de 2023, no seguinte gráfico:

Gráfico 8 - Distribuição da rede concessionada por classes de TMDA



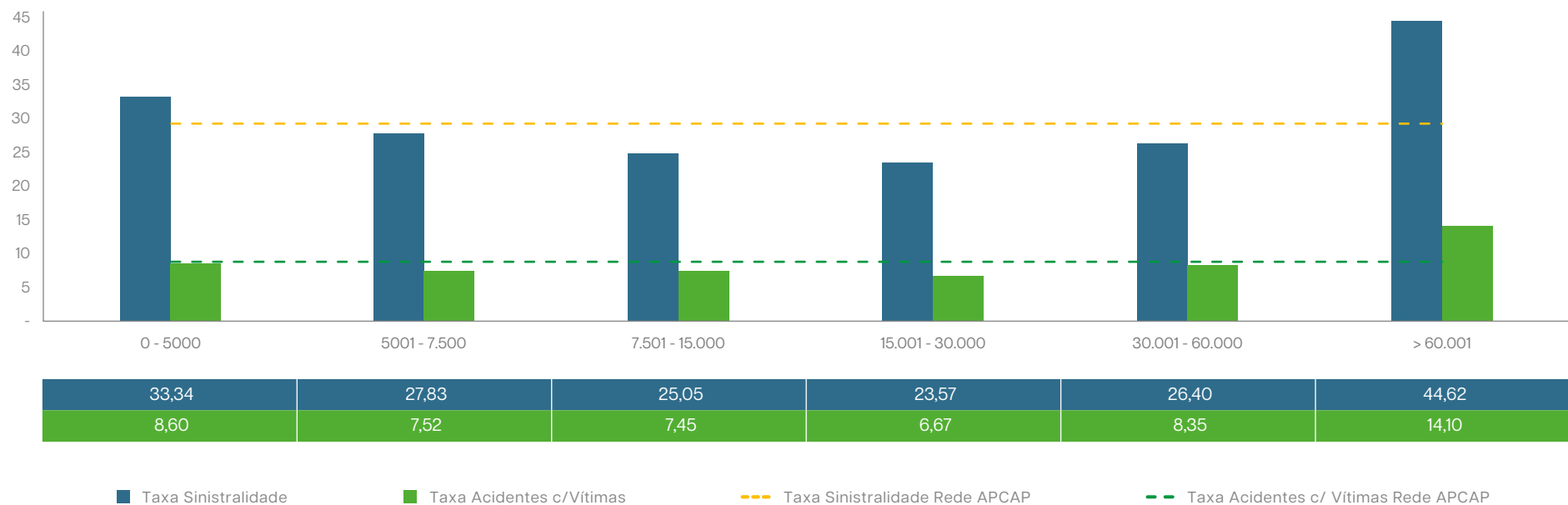
Ou seja, o maior grupo de vias concessionadas consiste no grupo com TMD compreendido entre 7.500 – 15.000 veículos/dia.

A caracterização do TMDA nestas seis classes expõe dois padrões na taxa de sinistralidade:

- i) dois conjuntos de vias onde se verificam taxas de sinistralidade acima da média da APCAP;
- ii) restantes vias claramente abaixo da média da sinistralidade da APCAP.

de acordo com o gráfico seguinte:

Gráfico 9 - Taxas de sinistralidade e de acidentes com vítimas por classes de TMDA



4.4. Sinistralidade

Analisando o conjunto de vias com taxas acima da média, temos de separar a análise em dois setores: um primeiro de vias cujo TMDA é inferior a 5.000 veículos/dia registou uma taxa de sinistralidade que, embora acima da média da rede, é bastante próxima da média da rede (33,34 versus 29,42 acidentes x 10⁸ km percorridos, respetivamente). De notar que para este resultado contribuíram fundamentalmente um conjunto de vias no interior do País, onde a capacidade da via é ainda acima do tráfego que a procura e, portanto, com alguns acidentes marcados pelo excesso de velocidade e sonolência.

O segundo conjunto de vias corresponde às vias de maior tráfego diário, e reflete um excesso de procura face à capacidade das vias.

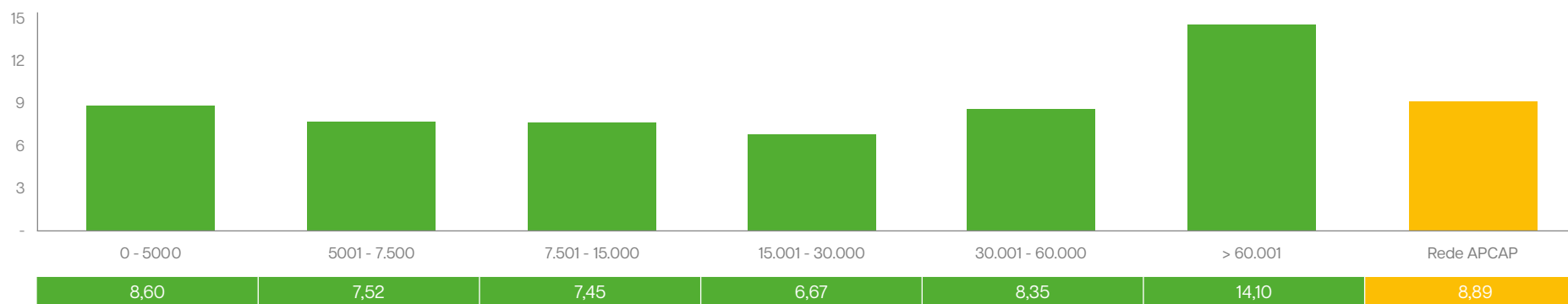
Este pormenor não é despiciendo em termos de associados, quando sabemos que o Concedente suspendeu os alargamentos das autoestradas no período de intervenção da Troika e ainda não reabriu negociações para repor os alargamentos suspensos, pelo que algumas das vias estariam já alargadas pelo decorrer normal dos Contratos de Concessão, mas não o estão, por via desta decisão.

Quanto à taxa de acidentes com vítimas, apresenta também dois padrões de comportamento das taxas:

- i) taxas abaixo da média da APCAP até às vias com TMDA inferior a 60.000 veículos /dia;
- ii) taxa acima da média da APCAP em vias de tráfego acima de 60.000 veículos/dia.

Assim, em conclusão, com exceção da Ponte 25 de Abril, em que o problema de capacidade é um problema de atraso na concretização de uma terceira travessia do Tejo, dada a impossibilidade de alargamento da atual ponte, as vias que apresentam maiores taxas de sinistralidade são vias de carácter mais urbano onde o Concedente devia claramente libertar a restrição do investimento em alargamento, o que teria como impacto positivo a redução da sinistralidade para os valores apresentados pelas vias onde a capacidade está ajustada à procura.

Gráfico 10 - Taxas de acidentes com vítimas por classes de TMDA



Em conclusão diremos que a média de sinistralidade é ditada pelas autoestradas com classe de TMDA compreendida entre 30.001 a 60.000 veículos/dia dado que registaram uma taxa de acidentes com vítimas anormalmente alta de 14,10 versus 8,89 acidentes x 10^8 km percorridos verificados na rede APCAP, embora se a restrição de alargamento destas vias não se verificasse, também este valor, e, conseqüentemente, a média da APCAP, se reduziria.

Como nota positiva, importa ainda relevar que as duas taxas mais baixas de acidentes com vítimas resultam nos dois maiores grupos de rede, ou seja, os grupos de TMDA: 7.500 – 15.000 e 15.000 – 30.000, dois grupos de sinistralidade que só por si representam metade da rede total da rede APCAP.

4.4. Sinistralidade

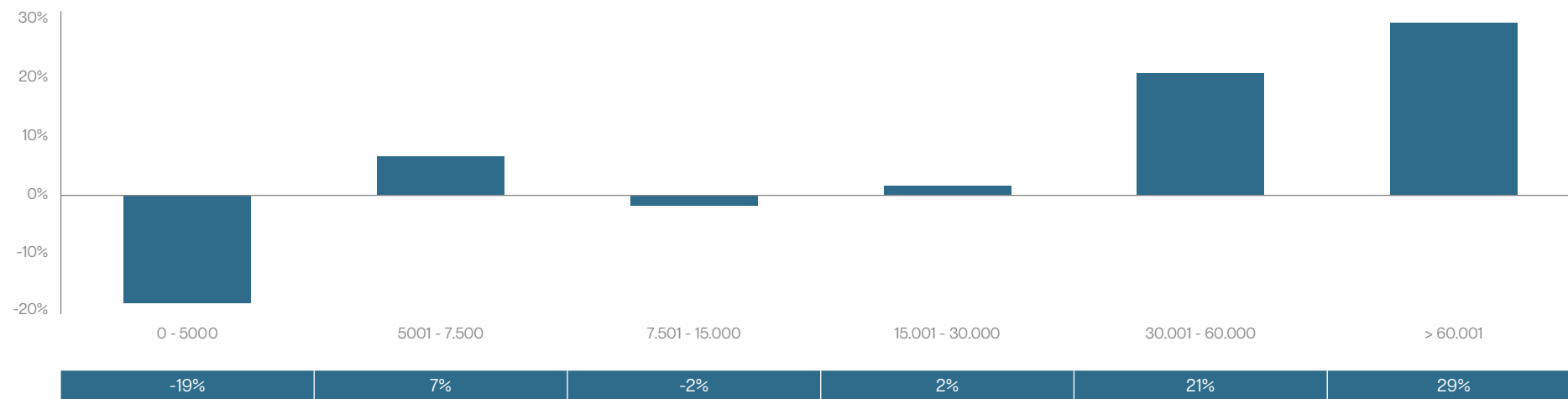
4.4.4. Variação das Taxas de Sinistralidade e Acidentes com Vítimas por classe de TMDA

Em 2023, devido à recuperação dos níveis de tráfego, assistiu-se um crescimento generalizado de extensão de vias com TMDA superior a 30.000 veículos/dia, com um crescimento mais forte na classe de TMDA superior a 60.000 veículos por dia, como se pode constatar no Gráfico 11, abaixo.

Pelo contrário, a extensão de vias com TMDA inferior a 7.500 reduziu, com especial destaque para as vias entre 0 até 5.000 veículos por dia.

Estas variações são explicadas, como acima referido, pela recuperação dos níveis de circulação decorrente da situação pandémica vivida no país.

Gráfico 11 - Variação da extensão de rede por classe de TMDA 2023/2022



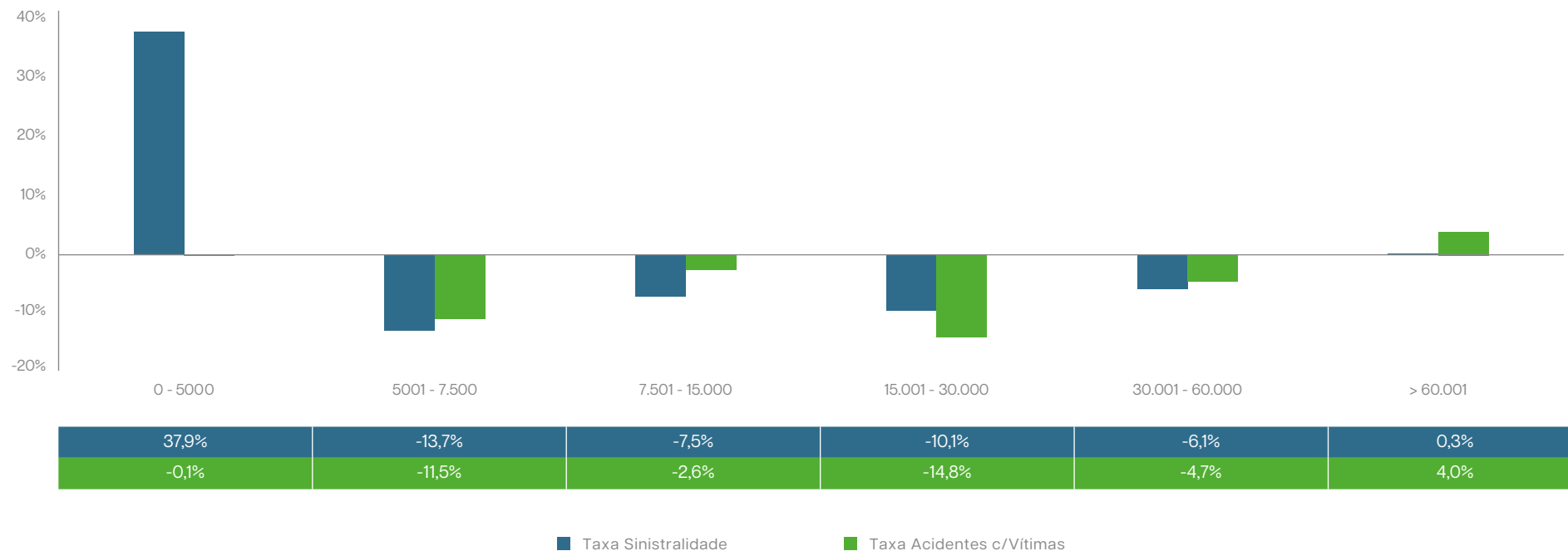
Ora esse crescimento significou a descida da percentagem de vias com tráfego mais baixo, apanágio dos anos afetados pela pandemia, designadamente, a extensão de vias com TMDA inferior a 7.500 reduziu, cuja extensão diminuiu quase 20%, tendo em contrapartida a extensão de autoestradas acima de 30.000 veículos aumentado 20% e as acima de 60.000 veículos aumentado 30%.

Estas variações face ao ano anterior são explicadas pela recuperação gradual dos níveis de circulação, mas, felizmente esse aumento de extensão de vias com mais tráfego não foi acompanhado por um aumento de sinistralidade.

De facto, apesar dos crescimentos de tráfego verificado em várias classes de maior tráfego, houve um padrão nas quatro categorias de vias entre 5.000 veículos/dia e 30.000 veículos/dia, apenas não se verificando esse padrão nas vias de menor tráfego (abaixo de 5.000 veículos e acima de 60.000).

As variações de Taxas de Sinistralidade e de Acidentes com Vítimas, apresentam-se assim, no quadro seguinte:

Gráfico 12 - Taxas de acidentes com vítimas por classes de TMDA



4.4. Sinistralidade

4.4.5. Taxas de Sinistralidade e Acidentes com Vítimas por Perfil de Infraestrutura

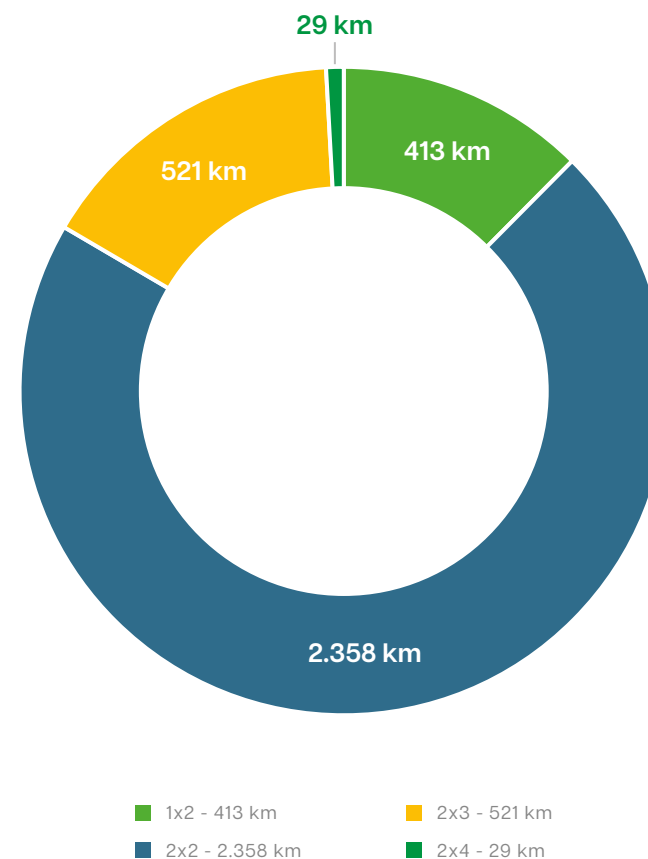
Se o ano de 2022 foi um ano de normalização dos níveis de tráfego para a situação de antes da pandemia, o ano de 2023, conforme já analisado anteriormente, registou níveis de tráfego e circulação superiores aos de 2019, ano antes da pandemia, embora sem atingir o crescimento orgânico que então se verificava.

Pelo contrário, as taxas de sinistralidade e de acidentes com vítimas continuaram a descer, uma vez que recuaram face a 2022 (-2,9% e -2,1%, respetivamente).

Esta descida verificou-se a pesar da composição da rede, quanto a perfis transversais, não se ter alterado face a 2022, dado que o Estado tem limitado as seções onde são permitidos alargamentos.

Assim a rede de vias dos associados APCAP continua a ser maioritariamente de perfil 2x2 vias, conforme Gráfico 13.

Gráfico 13 - Distribuição da rede APCAP por perfil da infraestrutura

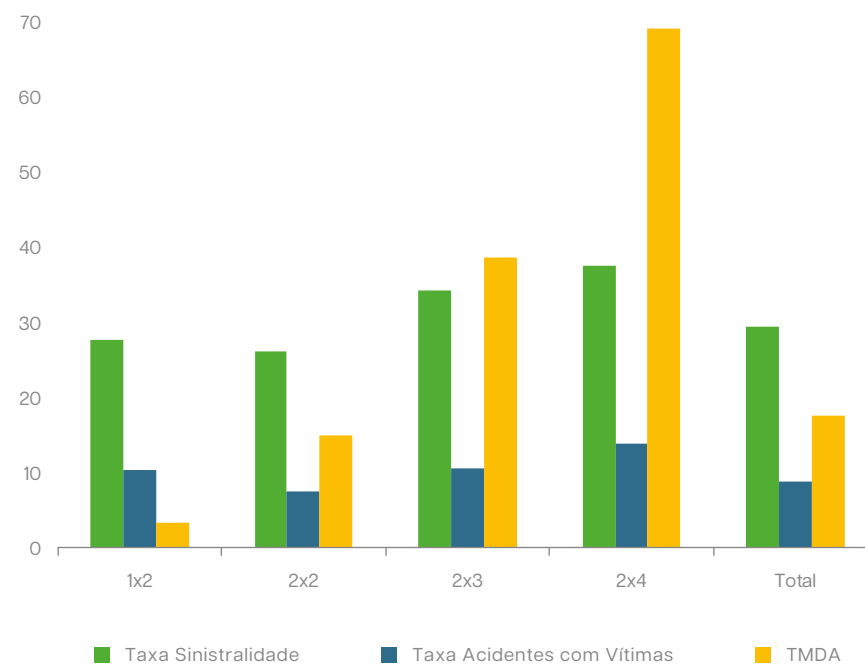


No entanto esse comportamento de descida da sinistralidade não foi transversal a todos os perfis de infraestrutura.

Este ano, ao contrário de anos anteriores, as Taxas de Sinistralidade e de Acidentes com Vítimas é superior em perfis de 2x3 e 2x4 vias, a justificar a nossa preocupação de o Estado manter congelados algumas opções de alargamento de vias com maior tráfego, como medida de contenção de custos nas PPP desde o tempo da Troika, e que nenhum Governo posterior resolveu revogar. Ora o restabelecimento do nível de serviço de uma via de alta capacidade, depende da adaptação da sua plataforma ao tráfego que a demanda e este princípio é um princípio basilar na regulação deste sector.

Assim o gráfico seguinte espelha a concentração de sinistralidade nas vias de maior perfil transversal, ou seja, as de maior tráfego.

Gráfico 14 - Taxas de sinistralidade e de acidentes com vítimas por perfil da infraestrutura



27,84	26,17	34,41	37,58	29,42
10,39	7,56	10,60	14,02	8,89
3.381	15.008	38.792	69.148	17.718

4.4. Sinistralidade

4.4.6. Distribuição Mensal de Acidentes

Em 2023 a distribuição mensal de acidentes apresenta um perfil com uma concentração de acidentes semelhante ao verificado em 2022, ou seja, com uma subida nos últimos 4 meses.

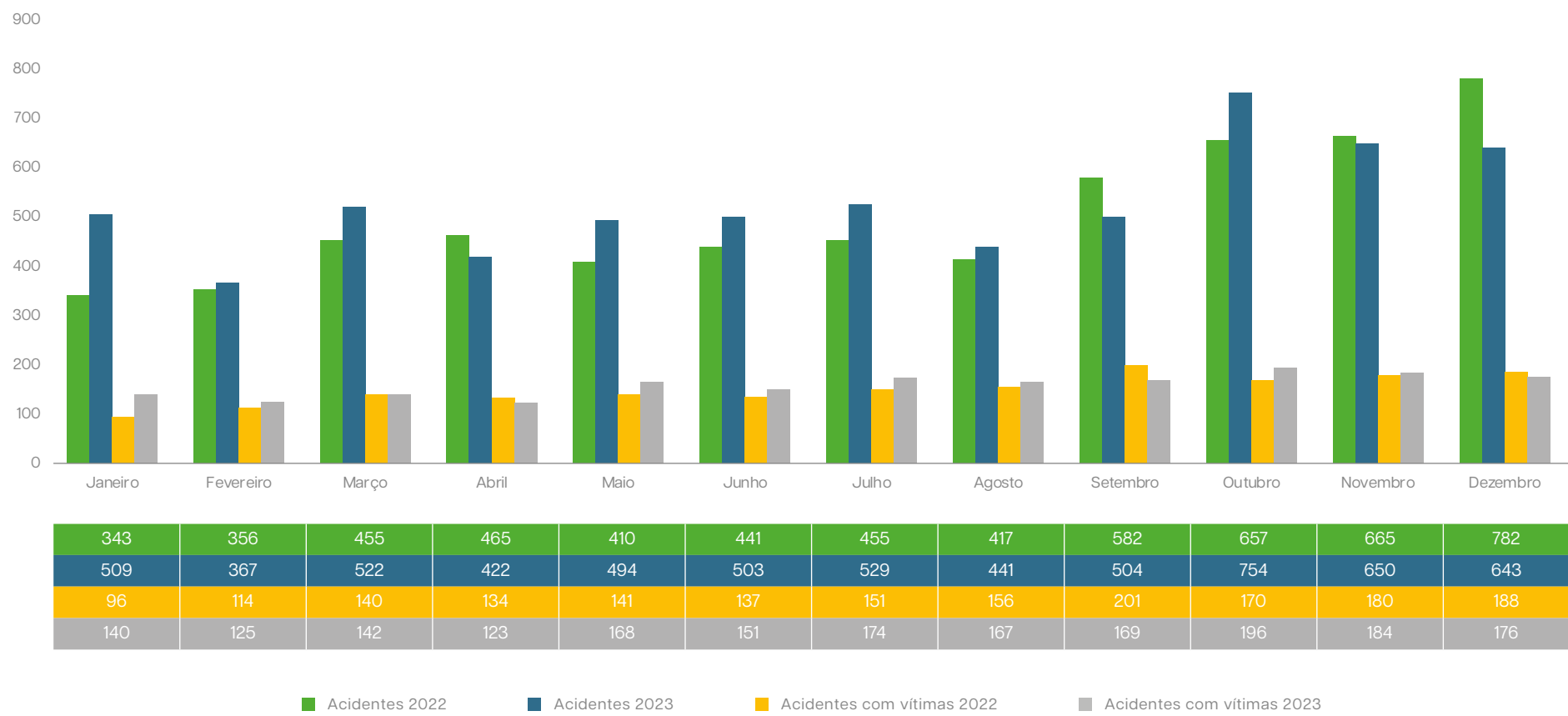
Face a 2022, ainda assim o número de acidentes nestes 4 meses desceu cerca de 5% e o número de acidentes com vítimas desceu 2% também neste período.

Como pontos menos positivos verificou-se uma subida dos acidentes no período de junho, julho e agosto com valores subida de 12% no número total de acidentes e 11% nos acidentes com vítimas.

Apesar disso, como a circulação subiu cerca de 8%, as taxas de sinistralidade desceram.

Por outro lado, fazendo uma comparação com o ano de 2019, por corresponder a um ano anterior a estes períodos de restrição à circulação, e por ser um ano em que a circulação total até foi semelhante, notamos que o número de acidentes totais e de acidentes com vítimas foram, nesse ano de 2019, 20% superiores.

Gráfico 15 - Evolução mensal dos acidentes 2023/2022



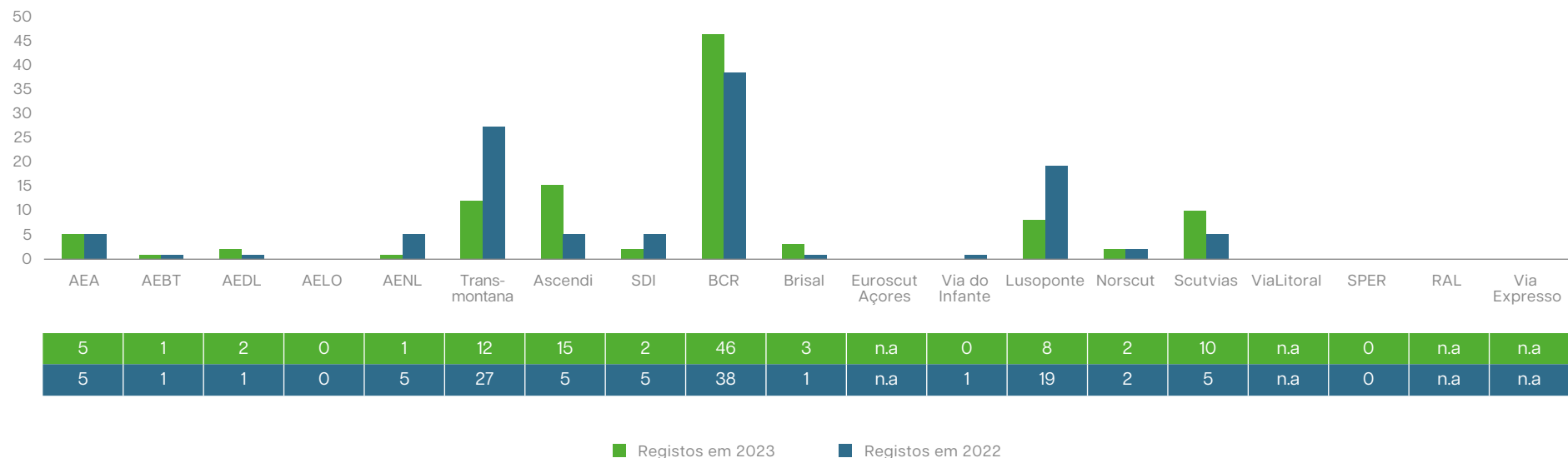
4.4. Sinistralidade

4.4.7. Ocorrências de Contramão

Em 2023, o número de ocorrências de contramão na rede APCAP foi também inferior ao verificado em 2022, em cerca de 7%.

As maiores subidas deste tipo de ocorrências deram-se na Ascendi, na BCR e na Scutvias, o que, no entanto, não serviu para agravar este indicador, uma vez que foi compensado por fortes descidas na AENL, Autoestrada Transmontana e na Lusoponte, assim como a não ocorrência de qualquer acidente desta natureza na AELO, Via do Infante, e SPER.

Gráfico 16 - Ocorrências registadas de contramão



4.4.8. Sinistros com Meios das Concessionárias

Em 2023, os acidentes que envolveram meios das concessionárias corresponderam apenas a 27% dos verificados em 2022, ao que não deverá ser estanho o lançamento pelos associados da APCAP, em 2023, de uma grande Campanha de Segurança Rodoviária denominada de “Respeite quem Trabalha na Estrada” em colaboração estreita com a ANSR, IMT, PSP, GNR, INEM e LBT destinada a sensibilizar os utilizadores das vias para a adoção de comportamentos mais seguros e previdentes face à presença de pessoas na via que estão a prestar auxílio a outros utilizadores ou estão envolvidos em trabalhos da manutenção das vias.

A redução de 73% do número de acidentes, é o melhor prémio que se pode obter em resultado de uma campanha deste género, assim como a redução de 90% dos feridos ligeiros em resultado desses acidentes ou a não existência de qualquer perda de vida ou ferido grave são também números que justificam que estas campanhas podem ter reflexos nos condutores ao incutir comportamentos mais seguros na aproximação a zona de trabalhos ou assistência a clientes.

Gráfico 17 - Sinistros com meios das concessionárias

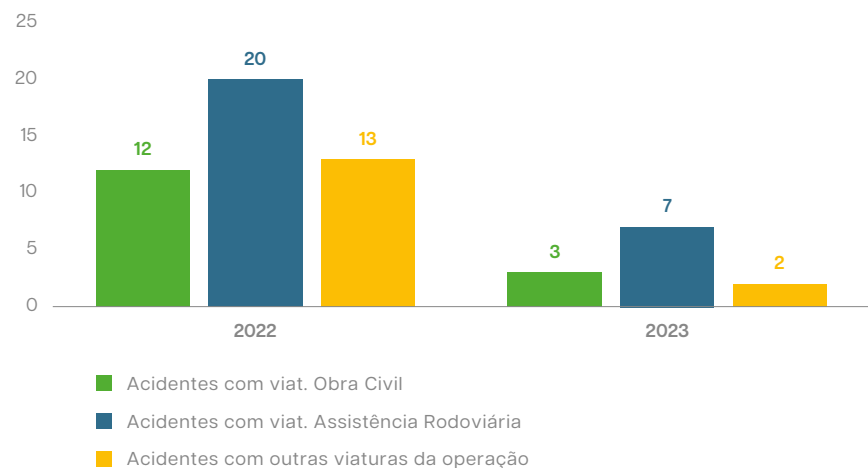
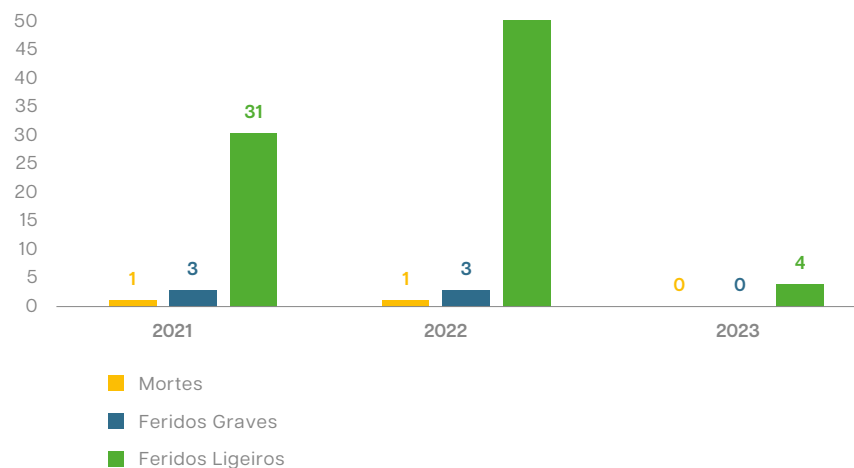


Gráfico 18 - Vítimas em sinistros com meios das concessionárias



4.4. Sinistralidade

4.4.9. Causas Prováveis dos Acidentes com Vítimas

A partir dos dados recolhidos no local dos acidentes, as causas prováveis dos acidentes com vítimas em 2023 foram divididas em quatro classes:

- i) as resultantes de ações com causas atribuíveis ao condutor, representando cerca de 46% do total;
- ii) as causas que não foram apuradas, ou declaradas, com uma percentagem superior a 45% do total;
- iii) as associadas aos veículos, que representaram 4% do total;
- iv) as resultantes de causas atribuíveis à infraestrutura, com 5% do total de registos.

Gráfico 19 - Distribuição das causas prováveis dos acidentes

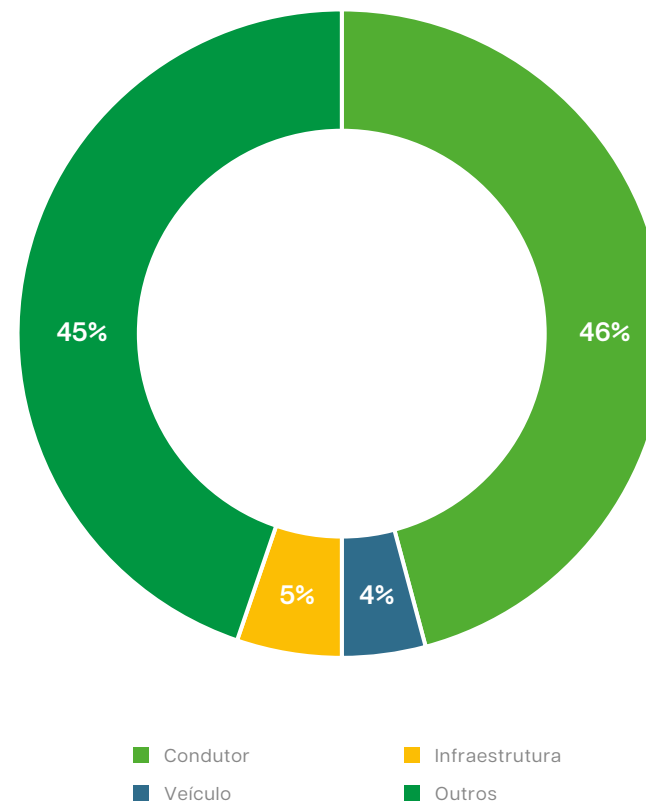
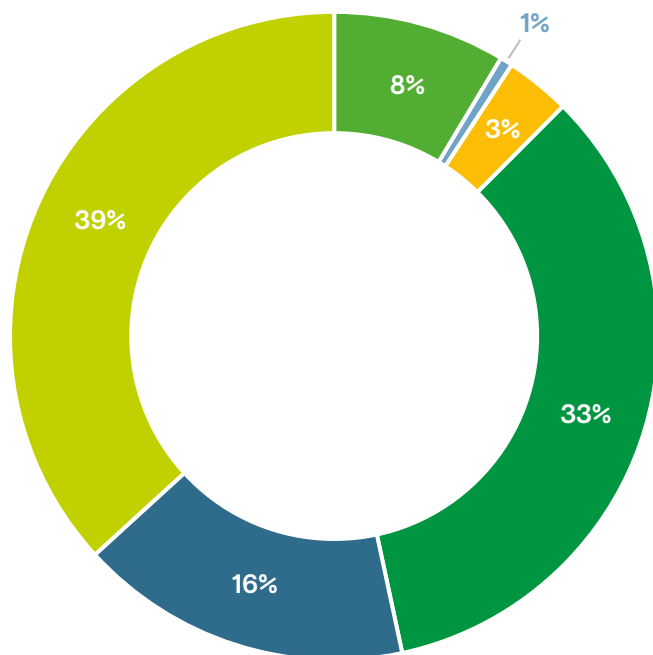


Gráfico 20 - Distribuição das causas de acidentes com origem no condutor



■ Sob efeito álcool e/ou drogas ■ Distração ■ Outra
■ Doença ■ Excesso de velocidade ■ Sonolência

Assim, relativamente a 2022, há a destacar a subida do número de acidentes sem causas apuradas e, em sentido inverso a redução do número de acidentes cuja causa não foi apurada.

Nestes acidentes derivados da ação do condutor, a maior parcela aparece classificada como “Outra”, devido essencialmente à não declaração de qualquer razão, às vezes associada a uma causa que o condutor não quis expor, ou mesmo, no caso de acidentes com vítimas, que não conseguiu ser apurada.

A segunda causa de acidentes motivados pelo condutor foi a distração, sendo responsável por 33% do total das ocorrências declaradas. Relembramos, a este propósito, a distração causada pela eletrónica embarcada, a qual tem vindo a ser prevalente na estatística dos últimos anos, quando em 2015 era 22% do total de ocorrências e mesmo em 2022 foi de 27%.

Foi notória, também em 2023, a subida de registos de acidentes por motivo de excesso de velocidade tendo aumentado 30% (133 acidentes versus 103 em 2022) passando a responder por 16% do total de acidentes com vítimas, em vez dos 13% verificados em 2022.

4.4. Sinistralidade

A este propósito será bom lembrar o inquérito feito pela APCAP em 2022 e publicado no nosso site, em que os utentes das vias concessionadas referiam como desejável uma maior presença das forças da autoridade e um maior controle das infrações, designadamente à velocidade.

Tabela 3 - Número de acidentes por causas com origem no condutor

Condutor	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Distracção	191	173	208	286	282	205	217	212	274
Doença	12	26	11	17	23	16	19	19	26
Excesso de velocidade	307	91	62	387	116	123	90	103	133
Outra	285	553	521	344	634	369	343	362	326
Sob efeito álcool e/ou drogas	4	4	2	4	11	4	7	0	0
Sonolência	65	78	83	78	94	47	64	75	69
Total	864	925	887	1.116	1.160	764	740	771	828

Por outro lado, o número de acidentes originado em causas atribuíveis aos veículos reduziu 20% face a 2022, o que traduz uma inversão do que se tinha verificado até aqui.

De entre as causas atribuíveis aos veículos, continua a ser o rebentamento de pneus a causa principal, sendo responsável por 58% das ocorrências no conjunto das causas associadas ao veículo e as avarias mecânicas atribuíveis a 38% dessas ocorrências.

Gráfico 21 - Distribuição das causas de acidentes com origem no veículo

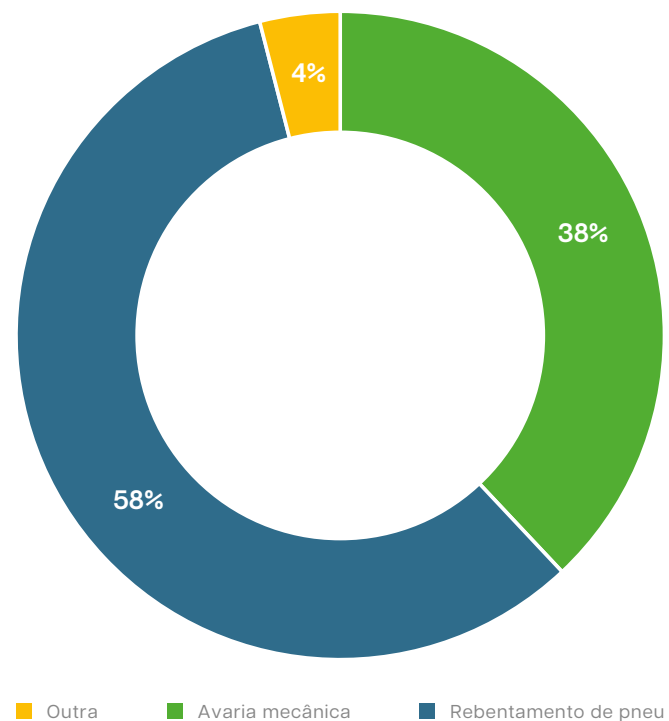


TABELA 4 - Número de acidentes por causas com origem no veículo

Veículo	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Avaria mecânica	14	13	12	16	18	15	13	20	19
Rebentamento de pneu	38	43	36	60	37	29	34	36	29
Outra	3	3	2	1	2	6	3	7	2
Total	55	59	50	77	57	50	50	63	50

4.4. Sinistralidade

No que se refere às causas relacionadas com a infraestrutura, verificou-se uma redução de ocorrências de 6% apesar do aumento da circulação de 8%, mantendo-se como causa principal de acidentes com origem na infraestrutura a presença de obstáculos na via, os quais contribuíram para 67% das causas.

Gráfico 21 - Distribuição das causas de acidentes com origem no veículo

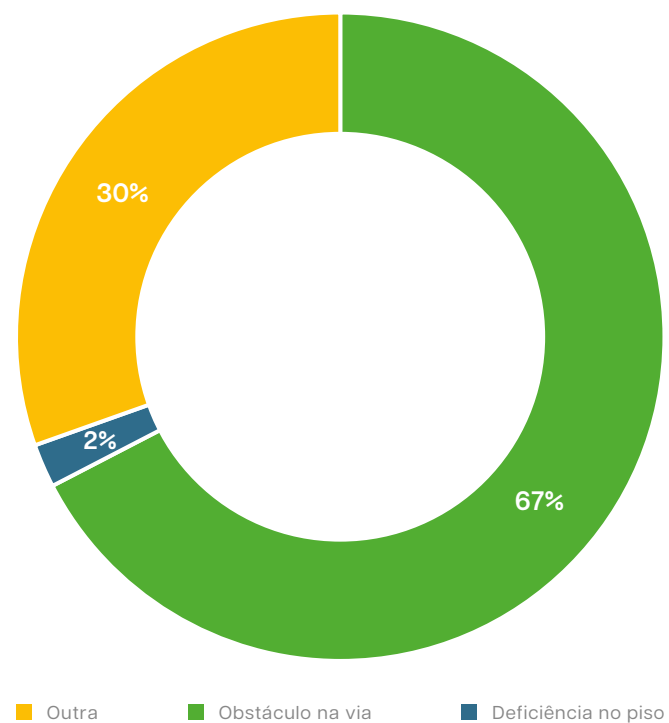


Tabela 5 - Número de acidentes por causas com origem na infraestrutura

Infraestrutura	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Deficiência no piso	0	1	1	2	0	0	1	0	1
Obstáculo na via	22	30	25	26	39	32	27	33	31
Outra	13	12	16	15	33	16	15	16	14
Total	35	43	42	43	72	48	43	49	46

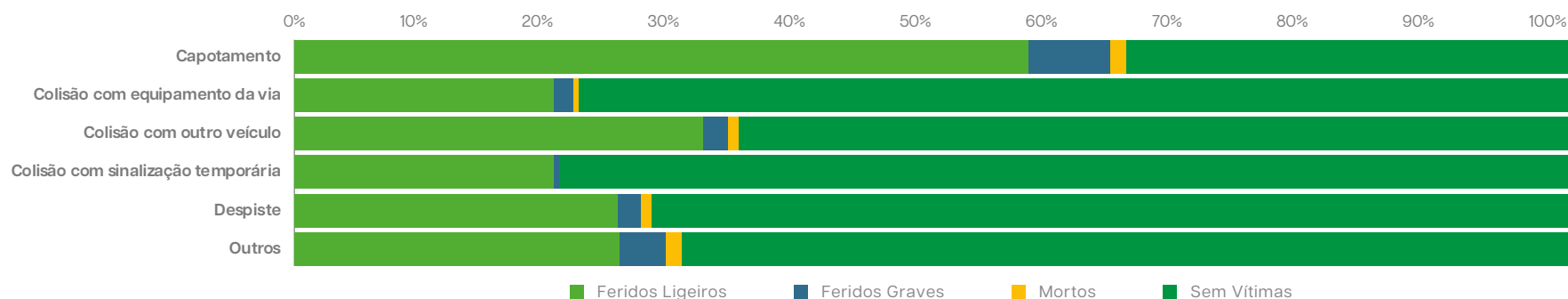
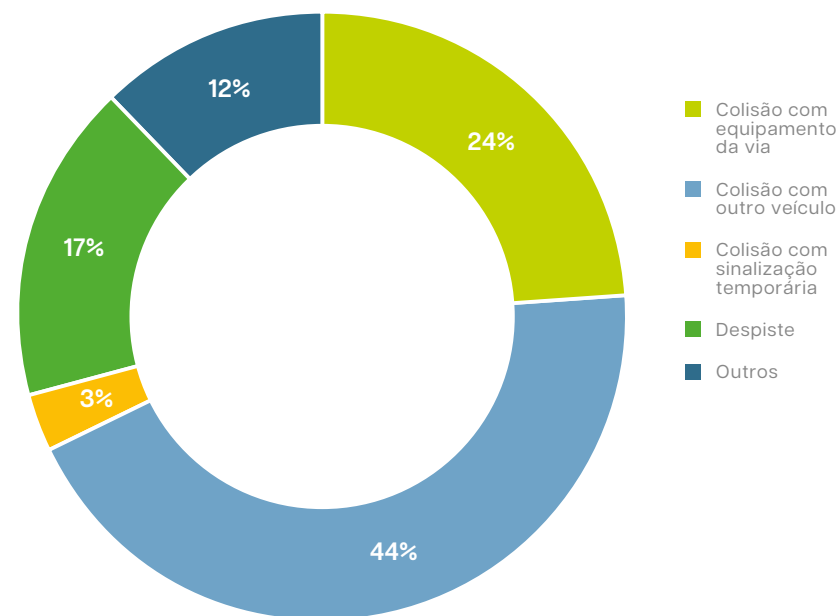
4.4.10. Gravidade dos Acidentes por Natureza

Em 2023, à semelhança de 2022, a maioria dos acidentes ocorreu por colisão com outro veículo, representando aproximadamente 44% do total de ocorrências, sendo que dessas colisões registaram-se vítimas em 35% dos casos.

Em seguida em termos de importância registam-se os acidentes com colisão com equipamentos de via, quer sejam estruturas, equipamentos sinalização ou de segurança. Estas ocorrências representaram 24% do total, representando, no entanto, menos 3 % que em 2022.

Como terceira causa de acidentes com e sem vítimas encontram-se os despistes. Estes foram responsáveis por 17% do total de acidentes e, como nota positiva, reduziram 1% face a 2022, mantendo o decréscimo já verificado face a 2021.

Gráfico 23 e 24 - Distribuição dos acidentes por natureza e a sua gravidade veículo



5. Comitês Permanentes

Os Comitês Permanentes da APCAP são constituídos por especialistas técnicos de todos os associados, organizados pelas seguintes temáticas: Portagens (CP1), Segurança e Ambiente (CP2), Sistemas Inteligentes de Transporte (CP3) e Recolha de Dados e Tratamento Estatístico (CP4).

Os comitês funcionam como plataformas de partilha de experiências e de informação entre os técnicos dos vários associados, no sentido de estabelecer melhores práticas em temas diversos como a monitorização, operação e manutenção das autoestradas concessionadas.

5.1. Comité Permanente 1

As principais atividades do CP1 em 2023 centrou-se no acompanhamento da publicação de diversa legislação com impacto na atividade de cobrança de portagens, nomeadamente a Portaria 60/2022 de 25 de janeiro de 2022, a qual determinou o alargamento do prazo de pós pagamento de 5 para 15 dias úteis e seus impactos nos serviços de cobrança de portagens.

Desenvolveu ainda os trabalhos, em conjunto com a Autoridade Tributária (AT), de atualização da informação catalogada necessária à troca de dados entre as concessionárias / operadoras e a AT.

Continuou-se, também, a discussão da temática das isenções de portagem com o desenvolvimento de um novo produto (identificadores multies-tado) que permitirá a regulação das isenções de acordo com o novo modelo de isenção alocada a cada contrato de concessão.

No âmbito da Diretiva Europeia (UE) 2019/520 relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária, o CP1 integrou o grupo de trabalho criado pelo IMT que visou a transposição da Diretiva para a legislação nacional. Durante o exercício de 2023 o CP1 iniciou os trabalhos de preparação da implementação dos mecanismos de cumprimento e funcionamento das transações abrangidas pela transposição para a legislação nacional da respetiva diretiva, materializada pelo Decreto-Lei 84-C/2022.

O CP1 continuou com o desenvolvimento da avaliação do Regulamento Geral de Proteção de Dados “RGPD” no impacto na operação e na relação com os clientes finais.

A coordenação do COPER I – Toll and Concessions da ASECAP, continuou a ser garantida pelo Coordenador do CP1 da APCAP. No âmbito dessa coordenação foram recolhidas as informações relativas aos associados da APCAP para suporte à publicação de vários documentos, nomeadamente sobre a consulta pública da EU sobre a reformulação da Diretiva “facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações rodoviárias relacionadas com a segurança rodoviária”, análise da publicação da revisão da Diretiva da Euro vinheta e na coordenação das atividades do grupo *EETS Facilitation Platform*, relativa à implementação da interoperabilidade europeia, sendo que o CP1 integra o Executive Board deste grupo.

5.2. Comité Permanente 2

Ao longo do ano de 2023 prosseguiu-se com a revisão do Manual de Sinalização Temporária (MST), adequando-o aos novos procedimentos e equipamentos existentes no mercado, e dando especial atenção à segurança dos colaboradores que implementam a sinalização temporária para a realização de trabalhos na via, não descurando os utentes que circulam nas vias.

Procedeu-se a uma última revisão antes de enviar o MST ao IMT e à ANSR, tendo havido oportunidade de tornar a fazer demonstrações ‘in situ’ na A13 de modo que essas entidades, assim como a IP, pudessem, ‘in loco’ perceber o alcance das melhorias de equipamentos introduzidas.

Na vertente de ambiente, importa salientar a participação do CP2 na partilha de informação associada ao Grupo de Trabalho de Adaptação às Alterações Climáticas do Setor dos Transportes, coordenado pelo IMT, e a reflexão sobre medidas de redução da pegada ecológica das concessionárias, bem como a recolha de informação dos indicadores ambientais para o Anuário da APCAP.

O CP2 foi ainda chamado a participar no 2nd ASECAP *Sustainability Forum*, em Viena, com uma apresentação sobre os indicadores de risco às alterações climáticas.

A nível internacional, foi importante a participação no COPER II da ASECAP, designadamente: na elaboração do *ASECAP Statistical Bulletin*; na participação na Metodologia de Avaliação de Segurança Rodoviária em Autoestradas, Road Safety Assessment Methodology for Motorways (RSAM), resultante do estudo promovido pelo COPER II. Foi também importante a interação com a congénere brasileira do IMT, a ANTT, tendo a APCAP feito a apresentação dos trabalhos que tem em curso na Associação numa visita que aquela agência fez a Portugal, designadamente às Concessionárias Ascendi e Brisa.

5.3. Comité Permanente 3

Em 2023 o CP3 continuou a assegurar a participação coordenada dos associados em atividades nacionais e internacionais de interesse comum, desde o desenvolvimento de projetos de investigação, inovação e desenvolvimento, enquadrados em oportunidades de cofinanciamento por fundos europeus, atividades de representação institucional e atividades de divulgação técnica.

Entre as atividades destaca-se a participação dos associados nos projetos europeus, em articulação com a consultora TIS, no âmbito do protocolo com a APCAP, tendo o CP3 coordenado a articulação dos associados para a candidatura para o período 2021-2025, que integra os corredores Atlântico e Mediterrâneo, com a designação MATIS - *Mediterranean-Atlantic Transport Intelligent Systems*, aprovada pela Comissão Europeia.

Continuaram-se os trabalhos de articulação dos associados APCAP em resposta ao Decreto-Lei 65/2021, o qual visa regular as questões de cibersegurança nos operadores de serviço essencial, em que várias concessionárias foram incluídas, com o Centro Nacional de Cibersegurança.

Em 2023 o CP3 coordenou ainda a produção e entrada em testes da App SOS Autoestradas, com vista ao desenvolvimento de uma aplicação que permita facilitar a vida aos utilizadores da autoestrada em situações de emergência.

Neste ano o CP3 organizou ainda um Workshop em Castelo Branco, dedicado ao tema da Redução da Pegada Ambiental das Autoestradas com 16 apresentações de projetos em curso dos associados da APCAP e do IMT que visam digitalizar diversos processos de gestão e operação das autoestradas com vista à redução das emissões do setor.

5.4. Comité Permanente 4

O CP4 – Recolha de Dados e Tratamento Estatístico assegura a representação nacional do Comité Permanente da ASECAP COPER IV - *Data Gathering and Analysis - Statistics*, com a recolha de dados junto dos associados, o seu tratamento estatístico e o carregamento dos mesmos à Base de Dados da ASECAP.

Este tratamento de dados é essencial à definição dos indicadores de performance usados pelas concessionárias, alguns deles com vínculo contratual, sendo essencial também à Produção das Publicações APCAP de Indicadores/key Figures e à produção do Anuário APCAP.

O CP4 é ainda responsável por manter atualizada a base de dados da APCAP, com carregamento mensal de tráfego e sinistralidade e a área dos dados de Portugal na Base de Dados da ASECAP, esta última com carregamento anual.

Com base neste Grupo de Trabalho é ainda possível produzir os conteúdos de informação à imprensa sobre evolução do tráfego e sinistralidade na rede APCAP.

Faz ainda a coordenação dos indicadores de sustentabilidade da APCAP e a respetiva recolha e tratamento junto da ASECAP, os quais se destinam a produzir o Relatório de Sustentabilidade da ASECAP.

5.5. Grupo Marketing

O grupo de marketing, em 2023, implementou no terreno, ou seja, em 17 áreas de serviço, assim como em vários suportes de divulgação (media, rádio, redes sociais, etc). A campanha de Segurança Rodoviária Respeite quem trabalha na Estrada, com a participação nesta Campanha de vários parceiros institucionais, tais como a ANSR, o IMT, a PSP, a GNR, o INEM e a LBT.

Os resultados da sinistralidade com meios próprios das concessionárias e dos meios de obras ou assistência a acidentes e incidentes mostraram a validade desta campanha, dada a redução drástica verificada.

6. Eventos e Comunicação

Em 2023, a APCAP assegurou a realização de dois Workshops temáticos, um organizado em Castelo Branco pelo CP-3 dedicado ao tema da Redução da Pegada Ecológica nas Autoestradas e outro coordenado pelo CP-2 e realizado em Guimarães e dedicado ao tema da Sustentabilidade e Segurança Rodoviária. Ambos os eventos tiveram a inscrição de cerca de centena e meia de participantes, dos associados da APCAP e seus *stakeholders*, designadamente do IMT, IP, ANSR, GNR e PSP.

Assegurou ainda a Vice-Presidência da ASECAP através do Dr. Manuel Melo Ramos, ano caracterizado pela conclusão do 1º Relatório de Sustentabilidade da associação internacional, em versão impressa para divulgação pelos principais *stakeholders* daquela Associação.

A APCAP prosseguiu ainda com a presença na rede social do *LinkedIn*, e manteve a aposta de divulgação dos eventos, publicações e comunicações no site institucional, agora mais dinâmico e com grafismo mais atual.

Prosseguiu ainda, através do seu Grupo Newsletter, com a publicação mensal da “*Newsletter APCAP*” iniciada em 2020, de forma a divulgar por todos os associados e entidades relacionadas mais significativas os principais eventos levados a efeito pelos associados, promovendo uma maior comunicação e impacte dessas iniciativas.

O espaço *LinkedIn* acolhe também a divulgação dessa Newsletter e das principais notícias e posições da ASECAP, bem como da divulgação de eventos e campanhas promovidas pela APCAP ou que a associação apoia.

O canal próprio no *Youtube* prosseguiu a sua função de divulgação e participação nos eventos realizados, nomeadamente os Workshops acima mencionados.

7. Sustentabilidade e Contribuição para a Sociedade

O presente anuário estatístico relativo ao ano de 2023 inclui, neste capítulo, a descrição da integração dos objetivos de desenvolvimento sustentável nas várias vertentes da gestão das infraestruturas de transporte rodoviário.

Efetivamente as estradas, autoestradas e pontes, por permitirem estabelecer ligações entre comunidades e povos e o acesso aos mais variados equipamentos e infraestruturas, são elementos estruturantes do desenvolvimento sustentável. Não obstante, as concessionárias associadas da APCAP estão conscientes que a sustentabilidade da sua atividade pode ser potenciada através de medidas que permitam nomeadamente o uso mais eficiente de recursos, um melhor nível de serviço no qual se inclui com especial relevo as questões da segurança rodoviária e uma maior colaboração com as comunidades que se traduzem num benefício inestimável para o ambiente e para toda a população, incluindo o tecido económico e a própria concessionária.

Neste enquadramento, as concessionárias têm implementado medidas de foro económico e de desenvolvimento das comunidades locais, ao nível da gestão dos recursos humanos, inovação, ambiente, segurança rodoviária (com um capítulo específico no presente anuário) e do governo societário que se elencam sucinta e globalmente no quadro seguinte.

Ano 2023 – Medidas orientadas para o desenvolvimento sustentável

Vertente Económica e de desenvolvimento das comunidades locais

- Criação de emprego local, privilegiando fornecedores locais, criação de novos serviços e diversificação e sofisticação da oferta ao cliente (exemplo: unidades de restauração de Áreas de Serviço)
- Parcerias das unidades de restauração de Áreas de Serviço com instituições locais e decorrentes doações de produtos alimentares
- Desenvolvimento de projetos comunitários
- Apoio ao cliente tendo em vista um elevado grau de satisfação com os serviços disponibilizados
- Apoio financeiro, logístico ou através do fornecimento de bens a instituições ou projetos, nomeadamente doação de brinquedos e bens perecíveis a entidades de solidariedade social, corporações de bombeiros, etc.
- Envolvimento em eventos locais, nomeadamente festividades locais e eventos desportivos
- Colaboração estreita com escolas, universidades, centros de investigação
- Colaboração com as forças policiais nas ações de fiscalização e encerramento da fronteira

Ano 2023 – Medidas orientadas para o desenvolvimento sustentável

Vertente Pessoas (Recursos Humanos)

- Aprofundamento das medidas associadas à saúde ocupacional, incluindo a implementação de Sistemas de Gestão de Segurança e de Saúde Ocupacional certificados
- Existência de benefícios que se disponibilizam a todos os colaboradores, como foi o caso de vales de compras como medida de compensação pela inflação
- Implementação de um sistema de avaliação de desempenho
- Projetos de conciliação entre a vida pessoal e profissional, incluindo a obtenção de certificação nesta área
- Implementação de planos de desenvolvimento pessoal, incentivo ao desenvolvimento de competências pessoais e profissionais e ao incremento das habilitações académicas, aprofundamento das ações de formação
- Garantir a igualdade de oportunidades, designadamente através de Códigos de Ética, da disponibilização do rácio salarial e ações de formação
- Ações para promoção da satisfação do colaborador e da coesão das equipas (ações de “*team buiding*”, convívio, nomeadamente em ocasiões especiais como o aniversário ou Natal, ofertas de presentes aos filhos dos colaboradores e de cabaz no Natal)
- Inquéritos de satisfação dos trabalhadores

Vertente Inovação

- Telegestão da iluminação nas infraestruturas rodoviárias e implementação de equipamentos de iluminação mais eficientes
- Digitalização das infraestruturas e gestão de ativos
- Desenvolvimento de projetos C-ITS (*Cooperative Intelligent Transport Systems*)
- Estudo sobre pavimentos sustentáveis com a incorporação de plásticos reciclados
- Desenvolvimento da rede de carregamento elétrico das viaturas
- Estabelecimento de protocolos com universidades e participação em projetos vários de investigação
- Investimento significativo em I&D
- Projetos de melhoria da segurança rodoviária
- Projetos de instalação de painéis fotovoltaicos

Ano 2023 – Medidas orientadas para o desenvolvimento sustentável

Vertente Segurança Rodoviária

- Análise sistemática da sinistralidade
- Estabelecimento de objetivos com vista a atingir Zero Mortes
- Implementação de novas técnicas de montagem e desmontagem de sinalização temporária
- Reforço da visibilidade e dos veículos de sinalização e proteção que operam nas infraestruturas, combinado com a utilização de equipamento inovador de proteção dos trabalhadores e clientes, referidos como “atenuadores de impacto” (TMAs)
- Manutenção programada de toda a infraestrutura
- Colaboração com os poderes públicos no desenvolvimento e soluções de melhoria da segurança rodoviária
- Ações para aumento da segurança dos funcionários durante os trabalhos nas vias (alteração dos veículos de manutenção, organização de simulacros, etc.)
- Serviço de assistência rodoviária e de operação com elevados padrões de qualidade, com a contribuição da adoção e melhoria de sistemas inteligentes de análise e gestão de tráfego
- Desenvolvimento de variados projetos, como por exemplo o desenvolvimento de uma solução inovadora de transição entre as barreiras de segurança de viadutos e as de seção corrente tendo em visto a sua certificação
- Disponibilização pública de dados em matéria de segurança rodoviária
- Campanhas para aumento da consciencialização no âmbito da segurança rodoviária, incluindo campanhas em parceria com a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR)
- Auditoria de segurança rodoviária com o objetivo de implementar melhorias de segurança rodoviária
- Implementação de medidas decorrentes de estudos de mitigação de riscos em zonas de elevada sinistralidade rodoviária
- Desenvolvimento de estudos para criação de sistemas de alerta, nomeadamente “Sistema Automático de alertas de veículos em contramão” e “Sistema Automático de alertas de veículos em escapatórias de estrada”
- Participação em grupos de trabalho técnicos e ações de formação

Ano 2023 – Medidas orientadas para o desenvolvimento sustentável

Vertente Ambiente

- Estabelecimento de objetivos estratégicos designadamente ao nível de uma maior eficiência da utilização de recursos (água, energia, resíduos, etc.), das emissões de carbono, da recuperação e regeneração da biodiversidade, da implementação da economia circular e da transição energética
- Desenvolvimento de projetos na área da biodiversidade, visando a recuperação e regeneração da biodiversidade e dos ecossistemas e a gestão e conservação dos habitats
- Realização de programas de monitorização ambiental (fauna, recursos hídricos, qualidade do ar e acústica do ambiente)
- Promoção de ações de educação ambiental
- Criação de sistemas para recolha, reporte e acompanhamento de indicadores ambientais para uma correta gestão e definição de metas
- Projetos de eficiência energética, designadamente da iluminação pública nas autoestradas, consubstanciados, por exemplo, na substituição de equipamentos de iluminação e introdução de tecnologia LED
- Substituição da frota por viaturas elétricas ou plug-in (PHEV)
- Desenvolvimento da rede de pontos de carregamento de veículos elétricos, incluindo pontos de carregamento elétricos rápidos e ultrarrápidos
- Utilização de fontes de energia renováveis, como por exemplo a utilização de painéis fotovoltaicos ou o caso da alteração de um sistema de aquecimento para unidades alimentadas através de painéis solares
- Controlo de espécies invasoras, incluindo em parceria com diversas entidades e plantação de autóctones e reflorestação
- Ações para a proteção de espécies (como por exemplo a colocação de dissuasores de fauna para evitar a entrada de animais na autoestrada)

Tabela 6 - Ações e medidas orientadas para os objetivos de desenvolvimento sustentável que se relevam em 2022

Ano 2023 – Medidas orientadas para o desenvolvimento sustentável	
Vertente Governo Societário	<ul style="list-style-type: none">• Gestão Integrada de Riscos (estratégicos, operacionais, financeiros e <i>compliance</i>)• Reporte e acompanhamento de dados e indicadores, incluindo a participação de alguns membros no GRESB (organização independente de investidores em todo o mundo para medir o compromisso ambiental, social e governança, comumente referido como ESG na sigla em inglês)• Redução do número de viagens devido a realização de reuniões remotas• Participação em grupos de trabalho, iniciativas e associações de âmbito empresarial (é o caso do Projeto Bytes4Future)• Adesão a compromissos ao nível da notação financeira e de desenvolvimento sustentável (por exemplo, o Pacto do Porto para o Clima, o cumprimento dos direitos humanos conforme estabelecidos pelas Nações Unidas, em todos os processos e cadeia de valor, e a igualdade de oportunidades designadamente no acesso das mulheres a cargos de liderança)

Nos subcapítulos subsequentes apresentam-se os indicadores considerados mais relevantes para a demonstração do desempenho global dos membros da APCAP nas várias vertentes.

7.1. Indicadores de Performance Relativos a Emprego e Economia

Em termos de sustentabilidade a APCAP através dos seus associados apresenta um conjunto de indicadores de performance muito expressivo do seu contributo para a sociedade.

Assim em termos de recursos humanos apresenta-se a tabela com o número de trabalhadores, horas trabalhadas, acidentes de trabalho verificados e com um índice associado à igualdade de oportunidades no que respeita à presença de mulheres em cargos de liderança:

Tabela 7 - Indicadores de Performance de Recursos Humanos

Key Figures - Pessoas	Ano 2022	Ano 2023	Taxa de variação relativamente a 2022 (%)
Total de trabalhadores alocados a atividades nas Concessões	3 095	3217	4
Número de acidentes de trabalho	120	91	-24
Número de acidentes de trabalho mortais	1	0	-100
Número de horas trabalhadas	5 852 372	5 770 054	-1
Percentagem de mulheres em cargos de liderança	26%	25%	-4

Numa observação global da tabela anterior, verifica-se uma estabilidade no número de horas de trabalho, mas com mais trabalhadores o que significou uma menor carga horária por trabalhador, comparando 2023 com 2022.

Em termos de acidentes de trabalho mortais há a relevar a não existência de qualquer um no ano de 2023.

A percentagem de mulheres em cargos de liderança manteve-se no limiar dos 25%, apesar da ligeira baixa.

Em termos de Contributo para a Economia, apresenta-se de seguida a Tabela com os valores, em milhões de euros, relativos ao Valor Económico Gerado e Distribuído, Remunerações dos Trabalhadores, Acionistas e Financiadores, Pagamentos ao Estado, Investimentos nas Comunidades Locais e Donativos:

Tabela 8 - Contributo para a Economia: Indicadores (M€)

Key Figures – Economia (Milhões de Euros)	Ano 2022	Ano 2023	Taxa de variação relativamente a 2021 (%)
Valor Económico Direto Gerado	2 010	2 227	+11
Valor Económico Direto Distribuído	1 485	1 954	+32
Remunerações	140	155	+11
Acionistas e Financiadores	1086	964	+13
Pagamentos ao Estado	279	331	+19
Investimento nas Comunidades Locais	0,807	1,520	+88
Donativos	1,139	0,970	-15
Serviço Público	0,199	0,249	+25%
Custos Operacionais	329	380	+15
Valor Económico Retido	525	273	-48

Verificou-se, regra geral, uma taxa de variação positiva de 2023 para 2022 em todos os indicadores, explicado, também, em grande medida pelo aumento de tráfego, e conseqüente geração de receitas adicionais, que permitiu um acréscimo de remunerações, distribuição aos acionistas e financiadores, investimento em comunidades locais e pagamentos ao Estado, obviamente com também maiores custos operacionais, numa variação muito significativa (32%).

O contributo das concessionárias para o desenvolvimento social é muito expressivo, podendo ser desde logo quantificado em termos económicos. Em 2023 releva-se que o Valor Económico Direto Gerado, foi superior a 2 mil milhões de euros, tendo representado uma subida de 11%.

Em todos os associados existe o referido Conselho de Administração e na maioria das empresas existe já um conjunto estabelecido de procedimentos anticorrupção.

7.2. Indicadores de Performance Relativos a Ambiente

Em termos de ambiente, a APCAP apurou os seguintes indicadores de ambiente relacionados com a sua atividade:

Key Figures - Ambiente	Ano 2023	Ano 2022	Taxa de variação relativamente a 2022 (%)
Consumo de água (m3)	98 636	104 280	-5
Extensão de barreiras acústicas na rede APCAP (km)	381	377	1
Consumo de energia (TJ)	263	306	-14

Tabela 9 - Indicadores de *performance* ambientais

Key Figures - Ambiente	Ano 2023	Ano 2022	Taxa de variação relativamente a 2022 (%)
Energia produzida pelas Concessionárias a partir de fontes de energia renováveis (kWh)	1 828 576	1 476 367	24
Emissões totais de equivalente de CO2 decorrentes das diversas atividades das concessionárias (t)	8 323	20 361	-59
Taxa de valorização de resíduos na operação e manutenção (%)	86,1	82,2	5
Uso de químicos (t)	633	592	7

Verificou-se, regra geral, que um melhor desempenho ambiental nas concessionárias se refletiu na melhoria dos indicadores ambientais, não obstante ter existido um acréscimo da atividade e de tráfego significativos, influenciados, em grande medida, pela recuperação do tráfego após o período de retração do mesmo na sequência da situação de pandemia COVID-19 em Portugal. Destacam-se os seguintes aspetos:

- O consumo de água e de energia diminuíram significativamente em 2023, apesar do aumento da atividade das concessionárias.
- As emissões de CO2 decresceram também significativamente em 2023, relevando-se o decréscimo do consumo de eletricidade pelo aumento da energia produzida pelas concessionárias a partir de fontes renováveis e o recurso a fornecedores de eletricidade que igualmente se destacam por uma utilização crescente de fontes renováveis de energia.

7.3. Ações com a Comunidade (Retribuir)

O contributo das concessionárias para o desenvolvimento social é muito expressivo, podendo ser desde logo quantificado em termos económicos, conforme demonstrado no quadro “Contributo para a Economia: Indicadores (€)”. Em 2023 releva-se que o Valor Económico Direto Distribuído, que inclui as remunerações de trabalhadores, pagamento de acionistas e financiadores, pagamentos ao Estado, investimento nas comunidades locais, donativos, serviço público e custos operacionais, foi da ordem de 2,2 mil milhões euros.

Mas as conexões permitidas por uma rede rodoviária, não se limitam a estes impactos positivos, diretos e mensuráveis, espoletam toda uma série de perspetivas de desenvolvimento e de aumento da qualidade de vida das comunidades. Adicionalmente estes benefícios têm vindo a ser reforçadas por projetos específicos desenvolvidos pelos membros da APCAP através da contratação de fornecedores locais e a criação de novos serviços que permitem o incremento do emprego local, apoio (não apenas financeiro) de instituições e desenvolvimento de variados projetos comunitários, de educação ambiental, de segurança rodoviária e de inovação e investigação.

8. Participação Internacional

A APCAP é membro fundador da ASECAP – *Association Européenne des Concessionnaires d’Autoroutes et d’Ouvrages à Péage* - e tem assento permanente no Comité Executivo.

No ano de 2023, o presidente da APCAP, Dr. Manuel Melo Ramos da Brisa, como acima referido, assegurou a Vice-Presidência da ASECAP, tendo o representante português no Comité Permanente COPER I – *Tolling, Charging, Concessions*, Dr. Pedro Pinto, da Ascendi, designado Chair deste importante comité de trabalho.

As representações nos Comités Permanentes da ASECAP foram asseguradas através de Pedro Pinto (Ascendi) – COPER I e EETS Facility Platform, Filipa Morais (Norscut) – COPER II, Jorge Lopes (Brisa) – COPER III, Rui Manteigas (APCAP) - COPER IV, Franco Caruso e Margarida Braga (Brisa) – Sustainability Task Force.

A APCAP esteve assim representada pelo Presidente e Secretário-Geral nas reuniões dos órgãos de gestão da ASECAP, a saber os Comités Executivos realizados a 20 de março (Salzburgo), 29 de junho (Viena), 19 de setembro (Istambul), 23 de outubro (videoconferência), e 23 de novembro (Bruxelas), assim como nas respetivas Assembleias Gerais, em 29 de junho (Viena) e 23 de novembro (Bruxelas), assim como através do Secretário-Geral no Financial Committee, ASECAP Days Preparation Group e na Sustainability Task Force.

Em 20 de março realizou-se o Road Safety & Marketing Event, tendo a APCAP sido representada por apresentações da delegação portuguesa constituída por representantes da Ascendi (Filipe Melão), Brisa (Arnaldo Reis e Diogo Torcato), sendo um dos painéis moderado pela representante da APCAP no COPER II da ASECAP Filipa Morais (Norscut).

Em junho em Viena realizou-se o 2nd Sustainability Forum da ASECAP, em Viena, tendo havido apresentações da APCAP (Margarida Braga da Ascendi e Luis Trabulo da Ascendi) e da Brisa (Franco Caruso).

Finalmente nos ASECAP Days em setembro em Istambul, houve uma forte presença portuguesa com apresentações várias, a saber, Manuel Melo Ramos Presidente da APCAP, da A-to-Be Rui Dias, da Ascendi Clara Vieira, Eduardo Silva, Jorge Dias, Nuno Belgas e Teresa Santos e da Brisa Eugénia Correia, Isabel Gonzalez, Jorge Lopes e Miguel Cruz. Houve ainda duas sessões moderadas pela APCAP (Rui Manteigas e Pedro Pinto).

Lisboa, setembro de 2024

9. Quadros Resumo

Concessionária	AEA	AEA	AEBT	AEBT	AEBT	AEBT	AEBT	AEDL	AEDL	AEDL	AELO	AELO	AELO	AELO	AELO	AELO	AENL	AENL	Transmontana
Indicadores	A8	A15	IC20	IC21	A33	IC3	LIG.Trafar- ia/A33	A32	A41	A43	VPL	IC9	A8-1	A19	A8	EN242	A27	A28	A4
Ext. rede (Km)	129,8	40,2	6,2	9,4	36,9	3,4	4,3	32,6	38,5	7,9	1,8	68,9	3,0	16,3	6,4	5,6	24,7	88,6	134,7
Com Portagem (Km)	103,8	40,2	-	-	18,4	-	-	32,6	32,8	7,9	-	-	-	13,3	5,9	-	-	47,4	14,2
Sem Portagem (Km)	26,0	-	6,2	9,4	18,5	3,4	4,3	-	5,7	-	1,8	68,9	3,0	3,0	0,5	5,6	24,7	41,2	120,5
Com 1x2 vias (Km)	-	-	-	-	-	-	4,3	-	-	-	-	59,4	-	-	-	3,3	-	-	-
Com 2x2 vias (Km)	73,7	40,2	1,7	9,4	29,6	3,4	-	14,5	21,9	7,9	1,8	9,5	3,0	13,3	6,4	2,3	24,7	85,5	134,7
Com 2x3 vias (Km)	56,1	-	4,5	-	7,3	-	-	18,1	16,6	-	-	-	-	3,0	-	-	-	3,1	-
Com 2x4 vias (Km)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TMDA	27.905,8	5.985,2	56.035,7	29.412,9	32.373,1	28.978,6	8.146,8	11.024,7	16.644,6	8.033,5	11.680,9	5.774,9	18.261,6	12.743,8	7.946,5	4.114,7	11.515,0	30.921,5	7.586,3
Percursos efectuados (10°8VKm)	13,2	0,9	1,3	1,0	4,4	0,4	0,1	1,31	2,3	0,2	0,1	1,5	0,2	0,8	0,2	0,1	1,0	10,0	3,7
Total de Acidentes	326,0	19,0	107,0	66,0	139,0	6,0	5,0	46,0	52,0	3,0	1,0	19,0	8,0	54,0	2,0	-	37,0	401,0	126,0
Acidentes com mortos	1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	1,0	-	-	-	-	1,0	2,0	1,0
Acidentes com feridos graves	4,0	-	2,0	2,0	1,0	-	-	1,0	2,0	-	-	3,0	-	1,0	-	-	-	5,0	3,0
Acidentes com feridos ligeiros	92,0	5,0	43,0	21,0	49,0	4,0	-	15,0	12,0	1,0	-	6,0	2,0	15,0	-	-	9,0	71,0	24,0
Acidentes/ vítimas	97,0	5,0	45,0	23,0	50,0	4,0	-	16,0	15,0	1,0	-	10,0	2,0	16,0	-	-	10,0	78,0	28,0
Acidentes só c/ danos materiais	229,0	14,0	62,0	43,0	89,0	2,0	5,0	30,0	37,0	2,0	1,0	9,0	6,0	38,0	2,0	-	27,0	323,0	98,0
Nº de mortos	1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	1,0	-	-	-	-	1,0	2,0	1,0
Nº de feridos graves	4,0	-	3,0	2,0	1,0	-	-	1,0	5,0	-	-	3,0	-	1,0	-	-	-	6,0	3,0
Nº de feridos ligeiros	129,0	8,0	67,0	37,0	67,0	8,0	-	22,0	15,0	1,0	-	9,0	3,0	19,0	-	-	11,0	104,0	44,0
Tx. de Sinistralidade	24,65	21,62	84,38	65,40	31,88	16,88	39,10	35,07	22,23	12,95	13,03	13,08	40,01	71,22	10,77	-	35,54	40,10	33,78
Tx. acidentes c/ mortos	0,08	-	-	-	-	-	-	-	0,43	-	-	0,69	-	-	-	-	0,96	0,20	0,27
Tx. de cidentes c/ feridos graves	0,30	-	1,58	1,98	0,23	-	-	0,76	0,86	-	-	2,07	-	1,32	-	-	-	0,50	0,80
Tx. de cidentes c/ feridos ligeiros	6,96	5,69	33,91	20,81	11,24	11,12	-	11,43	5,13	4,32	-	4,13	10,00	19,78	-	-	8,67	7,10	6,43
Tx. de cidentes c/ vítimas	7,34	5,69	35,49	22,79	11,47	11,12	-	12,20	6,41	4,32	-	6,89	10,00	21,10	-	-	9,63	7,80	7,51
Tx. mortos	0,08	-	-	-	-	-	-	-	0,43	-	-	0,69	-	-	-	-	0,96	0,20	0,27
Tx. feridos graves	0,30	-	2,37	1,98	0,23	-	-	0,76	2,14	-	-	2,07	-	1,32	-	-	-	0,60	0,80
Tx. feridos ligeiros	9,76	9,10	52,84	36,66	15,37	22,25	-	16,77	6,41	4,32	-	6,20	15,00	25,06	-	-	10,60	10,40	11,80

Concessionária	ABLA	ACP	ACP	ACP	ACP	SDI	SDI	AGL	AGP	AGP	AGP	AGP	ACN	ACN	ACN	API	API	BCR	BCR
Indicadores	A25	A17	A25	A29	A44	IP2	IC5	A16	A4	A41	A42	VRI	A7	A11	A42	A13	A13-1	A1	A2
Ext. rede (Km)	172,6	25,2	22,9	53,3	3,7	109,5	131,5	23,0	8,8	23,3	19,7	2,9	103,9	69,2	5,9	83,8	9,4	296,5	234,8
Com Portagem (Km)	172,6	25,2	16,7	35,1	-	-	-	23,0	5,7	23,3	19,7	-	103,9	70,6	3,2	83,8	9,4	279,1	225,2
Sem Portagem (Km)	-	-	6,2	18,2	3,7	109,5	131,5	-	3,1	-	-	2,9	-	1,4	2,7	-	-	17,4	9,6
Com 1x2 vias (Km)	-	-	-	-	-	95,9	131,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,3	-
Com 2x2 vias (Km)	172,6	25,2	22,9	45,8	3,7	13,6	-	23,0	-	9,3	19,7	-	99,6	67,4	5,9	83,8	9,4	156,2	202,8
Com 2x3 vias (Km)	-	-	-	7,5	-	-	-	-	8,8	7,0	-	-	4,3	1,8	-	-	-	131,7	32,0
Com 2x4 vias (Km)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	2,9	-	-	-	-	-	7,3	-
TMDA	11.499,1	15.008,6	30.643,5	25.939,4	67.390,0	2.039,1	1.871,2	33.234,1	63.385,0	36.827,7	19.403,6	48.826,0	11.181,7	14.889,8	8.745,6	5.760,8	4.769,0	40.395,5	21.735,4
Percursos efetuados (10*8VKm)	7,2	1,4	2,6	5,0	0,9	0,8	0,9	2,8	2,0	3,1	1,4	0,5	4,2	3,8	0,2	1,8	0,2	43,7	18,6
Total de Acidentes	176,0	23,0	96,0	109,0	34,0	21,0	22,0	86,0	61,0	68,0	34,0	4,0	119,0	111,0	8,0	41,0	-	956,0	340,0
Acidentes com mortos	2,0	-	1,0	-	1,0	1,0	1,0	1,0	-	-	-	-	1,0	-	-	1,0	-	9,0	5,0
Acidentes com feridos graves	3,0	-	5,0	5,0	1,0	-	1,0	-	-	2,0	-	-	2,0	5,0	1,0	1,0	-	23,0	7,0
Acidentes com feridos ligeiros	50,0	5,0	27,0	40,0	22,0	8,0	6,0	26,0	17,0	35,0	8,0	2,0	26,0	26,0	-	7,0	-	268,0	95,0
Acidentes/ vítimas	55,0	5,0	33,0	45,0	24,0	9,0	8,0	27,0	17,0	37,0	8,0	2,0	29,0	31,0	1,0	9,0	-	300,0	107,0
Acidentes só c/ danos materiais	121,0	18,0	63,0	64,0	10,0	12,0	14,0	59,0	44,0	31,0	26,0	2,0	90,0	80,0	7,0	32,0	-	656,0	233,0
Nº de mortos	2,0	-	2,0	-	1,0	1,0	1,0	1,0	-	-	-	-	1,0	-	-	1,0	-	11,0	5,0
Nº de feridos graves	6,0	-	8,0	6,0	2,0	3,0	1,0	-	-	2,0	-	-	2,0	7,0	1,0	1,0	-	30,0	8,0
Nº de feridos ligeiros	82,0	11,0	46,0	54,0	36,0	18,0	10,0	33,0	21,0	43,0	11,0	2,0	42,0	37,0	2,0	14,0	-	451,0	177,0
Tx. de Sinistralidade	24,29	16,66	37,48	21,60	37,36	25,77	24,49	30,82	29,96	21,71	24,37	7,74	28,06	29,51	42,48	23,27	-	21,87	18,25
Tx. acidentes c/ mortos	0,28	-	0,39	-	1,10	1,23	1,11	0,36	-	-	-	-	0,24	-	-	0,57	-	0,21	0,27
Tx. de cidentes c/ feridos graves	0,41	-	1,95	0,99	1,10	-	1,11	-	-	0,64	-	-	0,47	1,33	5,31	0,57	-	0,53	0,38
Tx. de cidentes c/ feridos ligeiros	6,90	3,62	10,54	7,93	24,17	9,82	6,68	9,32	8,35	11,17	5,73	3,87	6,13	6,91	-	3,97	-	6,13	5,10
Tx. de cidentes c/ vítimas	7,59	3,62	12,88	8,92	26,37	11,04	8,91	9,68	8,35	11,81	5,73	3,87	6,84	8,24	5,31	5,11	-	6,86	5,74
Tx. mortos	0,28	-	0,78	-	1,10	1,23	1,11	0,36	-	-	-	-	0,24	-	-	0,57	-	0,25	0,27
Tx. feridos graves	0,83	-	3,12	1,19	2,20	3,68	1,11	-	-	0,64	-	-	0,47	1,86	5,31	0,57	-	0,69	0,43
Tx. feridos ligeiros	11,32	7,97	17,96	10,70	39,56	22,09	11,13	11,83	10,31	13,73	7,88	3,87	9,90	9,84	10,62	7,95	-	10,32	9,50

Concessionária	BCR	BCR	BCR	BCR	BCR	BCR	BCR	BCR	BCR	BCR	BCR	Brisal	AAVI	Lusoponte	Lusoponte	Norscut	Scutvias	SPER	Total	
Indicadores	A3	A4	A5	A6	A9	A10	A12	A13	A14	CSB	Lig. Alto da Guerra	A17	A22	Ponte 25 Abril	Ponte Vasco Gama	A24	A23	IP2	Rede APCAP	
Ext. rede (Km)	106,5	51,3	25,0	157,9	34,4	39,8	24,8	78,7	39,9	6,3	4,3	92,7	129,7	6,0	18,0	156,6	177,5	113,4	3.321,9	
Com Portagem (Km)	98,1	48,3	16,9	138,8	34,4	39,8	24,8	78,7	26,8	3,2	-	92,7	129,7	6,0	18,0	156,6	177,5	-	2.503,3	
Sem Portagem (Km)	8,4	3,0	8,1	19,1	-	-	-	-	13,1	3,1	4,3	-	-	-	-	-	-	113,4	818,6	
Com 1x2 vias (Km)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,3	-	-	-	-	-	-	-	103,7	403,7
Com 2x2 vias (Km)	85,3	51,3	2,3	157,9	-	7,4	5,2	78,7	39,9	6,3	-	47,9	129,7	-	-	156,6	145,4	9,7	2.368,0	
Com 2x3 vias (Km)	12,8	-	22,7	-	34,4	32,4	19,6	-	-	-	-	44,8	-	6,0	18,0	-	32,1	-	524,6	
Com 2x4 vias (Km)	8,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,6	
TMDA	29.199,5	38.236,4	93.569,5	6.865,7	27.829,8	9.467,2	23.701,1	6.325,6	8.702,1	33.006,2	7.450,0	9.063,5	18.043,8	143.976,0	68.265,0	5.887,4	7.638,8	4.981,4	17.766,7	
Percursos efectuados (10*8VKm)	11,4	7,2	8,5	4,0	3,5	1,4	2,1	1,8	1,3	0,8	0,1	3,1	8,5	3,2	4,5	3,4	4,9	2,1	215,42	
Total de Acidentes	356,0	331,0	432,0	92,0	102,0	30,0	38,0	33,0	28,0	67,0	6,0	84,0	194,0	294,0	143,0	131,0	168,0	83,0	6.338,0	
Acidentes com mortos	1,0	1,0	4,0	2,0	-	-	-	1,0	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	2,0	2,0	47,0	
Acidentes com feridos graves	7,0	8,0	5,0	6,0	2,0	1,0	-	2,0	-	-	-	3,0	4,0	3,0	-	2,0	3,0	6,0	132,0	
Acidentes com feridos ligeiros	90,0	97,0	118,0	32,0	27,0	14,0	8,0	9,0	9,0	18,0	5,0	14,0	46,0	79,0	52,0	34,0	31,0	16,0	1.736,0	
Acidentes/ vítimas	98,0	106,0	127,0	40,0	29,0	15,0	8,0	12,0	9,0	18,0	5,0	17,0	52,0	82,0	54,0	36,0	36,0	24,0	1.915,0	
Acidentes só c/ danos materiais	258,0	225,0	305,0	52,0	73,0	15,0	30,0	21,0	19,0	49,0	1,0	67,0	142,0	212,0	89,0	95,0	132,0	59,0	4.423,0	
Nº de mortos	1,0	1,0	4,0	2,0	-	-	-	1,0	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	2,0	3,0	51,0	
Nº de feridos graves	9,0	12,0	6,0	6,0	3,0	1,0	-	2,0	-	-	-	3,0	4,0	4,0	-	2,0	3,0	9,0	170,0	
Nº de feridos ligeiros	130,0	169,0	174,0	59,0	38,0	18,0	13,0	16,0	10,0	24,0	5,0	24,0	83,0	103,0	66,0	46,0	51,0	35,0	2.698,0	
Tx. de Sinistralidade	31,36	46,23	50,60	23,25	29,19	21,81	17,71	18,16	22,09	88,28	51,31	27,39	22,71	93,24	31,88	38,93	33,95	40,25	29,42	
Tx. acidentes c/ mortos	0,09	0,14	0,47	0,51	-	-	-	0,55	-	-	-	-	0,23	-	0,45	-	0,40	0,97	0,22	
Tx. de cidentes c/ feridos graves	0,62	1,12	0,59	1,52	0,57	0,73	-	1,10	-	-	-	0,98	0,47	0,95	-	0,59	0,61	2,91	0,61	
Tx. de cidentes c/ feridos ligeiros	7,93	13,55	13,82	8,09	7,73	10,18	3,73	4,95	7,10	23,72	42,76	4,57	5,39	25,05	11,59	10,10	6,26	7,76	8,06	
Tx. de cidentes c/ vítimas	8,63	14,81	14,87	10,11	8,30	10,91	3,73	6,60	7,10	23,72	42,76	5,54	6,09	26,01	12,04	10,70	7,27	11,64	8,89	
Tx. mortos	0,09	0,14	0,47	0,51	-	-	-	0,55	-	-	-	-	0,23	-	0,45	-	0,40	1,45	0,24	
Tx. feridos graves	0,79	1,68	0,70	1,52	0,86	0,73	-	1,10	-	-	-	0,98	0,47	1,27	-	0,59	0,61	4,36	0,79	
Tx. feridos ligeiros	11,45	23,60	20,38	14,91	10,87	13,09	6,06	8,81	7,89	31,62	42,76	7,83	9,72	32,67	14,72	13,67	10,31	16,97	12,52	



**ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA
DAS SOCIEDADES
CONCESSIONÁRIAS DE
AUTOESTRADAS OU PONTES
COM PORTAGENS**

Praça Nuno Rodrigues dos Santos, 7
1600-171 Lisboa

T +351 21 724 89 40
F +351 21 726 99 85
E apcap@apcap.pt
W www.apcap.pt

Manuel MELO RAMOS - Presidente
Rui MANTEIGAS – Secretário Geral



AAVI

**Autoestrada do Algarve - Via do Infante -
Sociedade Concessionária - AAVI, S.A.**

Av. da República, n.º 32 – 3.º Esq.º
1050-193 Lisboa

T +351 213 512 150
F +351 213 512 150
E geral@viadoinfante.pt
W www.viadoinfante.pt

Rufino DEL RIO APARICIO
Presidente



AELO

**Auto-Estradas do Litoral
Oeste, S.A.**

Caminho Municipal 1092 – Catefica
2560-587 Torres Vedras

T +351 261 318 517
F +351 261 318 506
E geral@aelo.pt
W www.aelo.pt

Manuel SOUSA PEREIRA
Presidente



AEA

**Auto-Estradas do Atlântico
Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.**

Catefica – Apartado 327
2560-587 Torres Vedras

T +351 261 318 500
F +351 261 318 501
E aea@aeatlantico.pt
W www.aeatlantico.pt

Manuel SOUSA PEREIRA
Presidente



AENL

**Auto-Estradas Norte Litoral –
Sociedade Concessionária, S.A.**

Av. da República, n.º 32 – 3.º Esq.º 1050-
193 Lisboa

T +351 213 512 150
F +351 213 151 462
E geral@nortelitoral.pt
W www.nortelitoral.pt

Rufino DEL RIO APARICIO
Presidente



AEBT

**Auto-Estradas do Baixo
Tejo, S.A.**

Quinta da Torre da Aguilha – Edifício Brisa
2785-599 S. Domingos de Rana

T +351 210 730 300
E info@baixotejo.pt
W www.baixotejo.pt

Daniel AMARAL
Presidente



AE XXI – GLOBALVIA TRANSMONTANA

**Autoestradas XXI – Subconcessionária
Transmontana, S.A.**

C.A.M. Lugar da Lameira de Gache
Gache - Lameiras 5000 – 131 Vila Real

T +351 259 320 040
F +351 259 328 002
E transmontana@aetransmontana.pt
W www.aetransmontana.pt

Daniel PINTO DA SILVA
Presidente



AEDL

**Auto-Estradas do Douro Litoral,
S.A.**

Rua Filipe Folque 2, 8.º
1050-113 Lisboa

T +351 211 976 813
F +351 211 978 000
E geral@aedl-ae.com
W www.aedourolitoral.pt

Gonçalo REIS
Presidente



ASCENDI BEIRAS LITORAL E ALTA

**Autoestradas das Beiras
Litoral e Alta**

E.N. 231, Estrada de Nelas, Teivas
3500-883 VISEU

T +351 232 990 030
F +351 232 997 404
E geral@ascendi.pt
W www.ascendi.pt

LUÍS Miguel SILVA SANTOS
Presidente



ASCENDI COSTA DE PRATA

Autoestradas da Costa de Prata, S.A.

Zona Industrial de Taboeira Esgueira 3800-055 Aveiro

T +351 234 302 300
F +351 234 315 275
E geral@ascendi.pt
W www.ascendi.pt

LUÍS Miguel SILVA SANTOS
Presidente



ASCENDI GRANDE LISBOA

Autoestradas da Grande Lisboa, S.A.

A16 Km 14+700 - Lugar da Granja 2725-038 Mem Martins

T +351 213 711 100
F +351 213 711 100
E geral@ascendi.pt
W www.ascendi.pt

LUÍS Miguel SILVA SANTOS
Presidente



ASCENDI GRANDE PORTO

Autoestradas do Grande Porto, S.A.

Edifício Litografia Lusitana Praça Mouzinho de Albuquerque, 197 4100-360 Porto

T +351 229 997 695
F +351 229 994 820
E geral@ascendi.pt
W www.ascendi.pt

LUÍS Miguel SILVA SANTOS
Presidente



ASCENDI NORTE

Autoestradas do Norte, S.A. Edifício Litografia Lusitana

Praça Mouzinho de Albuquerque, 197 4100-360 Porto

T +351 229 997 490
F +351 229 940 535
E geral@ascendi.pt
W www.ascendi.pt

LUÍS Miguel SILVA SANTOS
President | President



ASCENDI PINHAL INTERIOR

Estradas do Pinhal Interior, S.A.

Rua da Várzea, Quinta da Venda 3240-331 Avelar

T +351 229 997 490
F +351 229 940 535
E geral@ascendi.pt
W www.ascendi.pt

LUÍS Miguel SILVA SANTOS
Presidente



BCR

Brisa Concessão Rodoviária, S.A.

Quinta da Torre da Aguilha – Edifício Brisa 2785-599 São Domingos de Rana

T +351 214 448 500
F +351 214 448 840
E contacto@brisa.pt
W www.brisa.pt

António PIRES DE LIMA
Presidente



BAL

Brisal - Autoestradas do Litoral, S.A.

Quinta da Torre da Aguilha Edifício Brisa 2785-599 São Domingos de Rana

T +351 214 448 500
F +351 214 448 840
E contacto@brisa.pt
W www.brisa.pt

Daniel AMARAL
Presidente



LUSOPONTE

Lusoponte - Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.

Edifício da Portagem Praça da Portagem Vale Salgueiro, Penas2870-392 Montijo

T +351 212 328 200
F +351 212 328 240
E geral@lusoponte.pt
W www.lusoponte.pt

Belén MARCOS CORTES
Presidente



NORSCUT

Norscut - Concessionária de Autoestradas, S.A.

Rua Filipe Folque, n.º 10-J, 1.º Dtº 1050-113 Lisboa

T +351 210 329 850
F +351 210 329 860
W www.norscut.com

SIMÃO Alexandre dos Santos PEREIRA
Diretor Geral



GLOBALVIA A23 BEIRA INTERIOR

Scutvias - Autoestradas da Beira Interior, S.A.

C.A.M. Centro Assistência e Manutenção, EN18 6005-193 Lardosa

T +351 272 440 440
F +351 272 440 449
E geral@scutvias.pt
W www.scutvias.pt

Daniel PINTO DA SILVA
Presidente



SDI

SUBCONCESSIONÁRIA DO DOURO INTERIOR, S.A

Estrada Nacional 102, Km 38
Vila Flor 5360-080 Loddões

T +351 278 538 110

F +351 278 096 265

E geral@dourointerior.pt

W www.dourointerior.pt

JOSÉ Pedro FREITAS

Presidente



ESTRADAS DA PLANÍCIE

SPER - Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A.

Rua Julieta Ferrão, 10 - 6º
1600-131 Lisboa

T + 351 217 817 800

F + 351 217 958 311

E geral@grodoviario.pt

W www.grodoviario.pt/estradas-da-planicie/

FRANCISCO Jesus SILVA

Diretor Geral



VIA VERDE PORTUGAL

Via Verde Portugal, S.A.

Quinta da Torre da Aguilha – Edifício Brisa
2785-599 São Domingos de Rana

T +351 214 449 200

E comercial@viaverde.pt

W www.viaverde.pt

António PIRES DE LIMA

Presidente

