

2024

ANUÁRIO APCAP



ÍNDICE

1	Apresentação	Pág 4
2	Associados e Rede Nacional	Pág 5
3	Órgãos Sociais	Pág 7
4	Caracterização da Rede	Pág 8
4.1	Perfil da Rede	Pág 10
4.2	Circulação	Pág 12
4.2.1	Tráfego em 2024	Pág 12
4.2.2	Variação de tráfego - 2024/2023	Pág 14
4.3	Exploração da Rede	Pág 16
4.3.1	Portagens	Pág 16
4.3.2	Investimentos	Pág 17
4.3.3	Apoio aos Clientes	Pág 17
4.4	Sinistralidade	Pág 18
4.4.1	Taxas de Sinistralidade e de Acidentes com Vítimas	Pág 18
4.4.2	Variação das Taxas de Sinistralidade e Acidentes com Vítimas - 2024 /2023	Pág 20
4.4.3	Taxas de Sinistralidade e de Acidentes com Vítimas por classe de TMDA	Pág 22
4.4.4	Variação das Taxas de Sinistralidade e Acidentes com Vítimas por classe de TMDA	Pág 25
4.4.5	Taxas de Sinistralidade e Acidentes com Vítimas por Perfil de Infraestrutura	Pág 28
4.4.6	Distribuição Mensal de Acidentes	Pág 30
4.4.7	Ocorrências de Contramão	Pág 32
4.4.8	Sinistros com Meios das Concessionárias	Pág 33
4.4.9	Causas Prováveis dos Acidentes com Vítimas	Pág 34
4.4.10	Gravidade dos Acidentes por Natureza	Pág 39

5	Comités Permanentes	Pág 40
5.1	Comité Permanente 1	Pág 40
5.2	Comité Permanente 2	Pág 41
5.3	Comité Permanente 3	Pág 42
5.4	Comité Permanente 4	Pág 43
6	Eventos e Comunicação	Pág 44
7	Sustentabilidade e Contribuição para a Sociedade	Pág 45
7.1	Indicadores de Performance Relativos a Emprego e Economia	Pág 50
7.2	Indicadores de Performance Relativos a Ambiente	Pág 52
7.3	Ações com a Comunidade (Retribuir)	Pág 54
8	Participação Internacional	Pág 55
9	Quadros Resumo	Pág 57

1. Apresentação

Em 31 de dezembro de 2024, a Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens (APCAP) agrega 21 associados, sendo 20 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 nossa 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.

Este anuário global da atividade da associação em 2024 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 COVID-19. Nestes últimos três anos, 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 brochura com os Indicadores 2024, 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 2024, com uma extensão de 3.322 quilómetros, era constituída pelas seguintes empresas:

AAVI - Via do Infante, Sociedade Concessionária, S.A.	129,7
AEA - Auto-Estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A.	170,0
AEBT - Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A.	60,2
AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	79,0
AELO - Auto-Estradas do Litoral Oeste, S.A.	102,0
AENL - Auto-Estradas Norte Litoral – Sociedade Concessionária – AENL, S.A.	113,3
ASC BLA - Ascendi Beiras Litoral e Alta – Autoestrada das Beiras Litoral e Alta S.A	172,6
ASC CP - Ascendi Costa de Prata – Autoestradas da Costa de Prata, S.A.	105,1
ASC GL - Ascendi Grande Lisboa – Autoestradas da Grande Lisboa, S.A.	23,0
ASC GPT - Ascendi Grande Porto – Autoestradas do Grande Porto, S.A.	54,7
ASC N - Ascendi Norte – Autoestradas do Norte, S.A.	179,0
ASC PI - Ascendi Pinhal Interior – Estradas do Pinhal Interior, S.A.	93,2

BCR - Brisa – Concessão Rodoviária, S.A.	1.100,2
BAL - Brisal – Autoestradas do Litoral, S.A.	92,7
Globalvia A23BI – Scutvias, Autoestradas da Beira Interior, S.A.	177,5
Globalvia Transmontana - Autoestradas XXI – Subconcessionária Transmontana	134,7
Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	24,0
Norscut - Concessionária de Autoestradas, S.A.	156,6
SDI – Subconcessão do Douro Interior, S.A.	241,0
SPER - Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A	113,4
VVP – Via Verde Portugal, S.A	n.a.
TOTAL APCAP	3.322

Esta rede dividia-se, a essa data, 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) a 31.12.2024, era integrado por 9 elementos, que representam os 18 membros com direito a voto de acordo com regras preestabelecidas. Durante o ano 2024 o Conselho de Administração reuniu 6 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)

Rufino del Rio (Via do Infante)

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 1.423 km (43% da rede concessionada) seguido da marca Ascendi, com 628 km (19%), e a Globalvia com 312 km (9%).

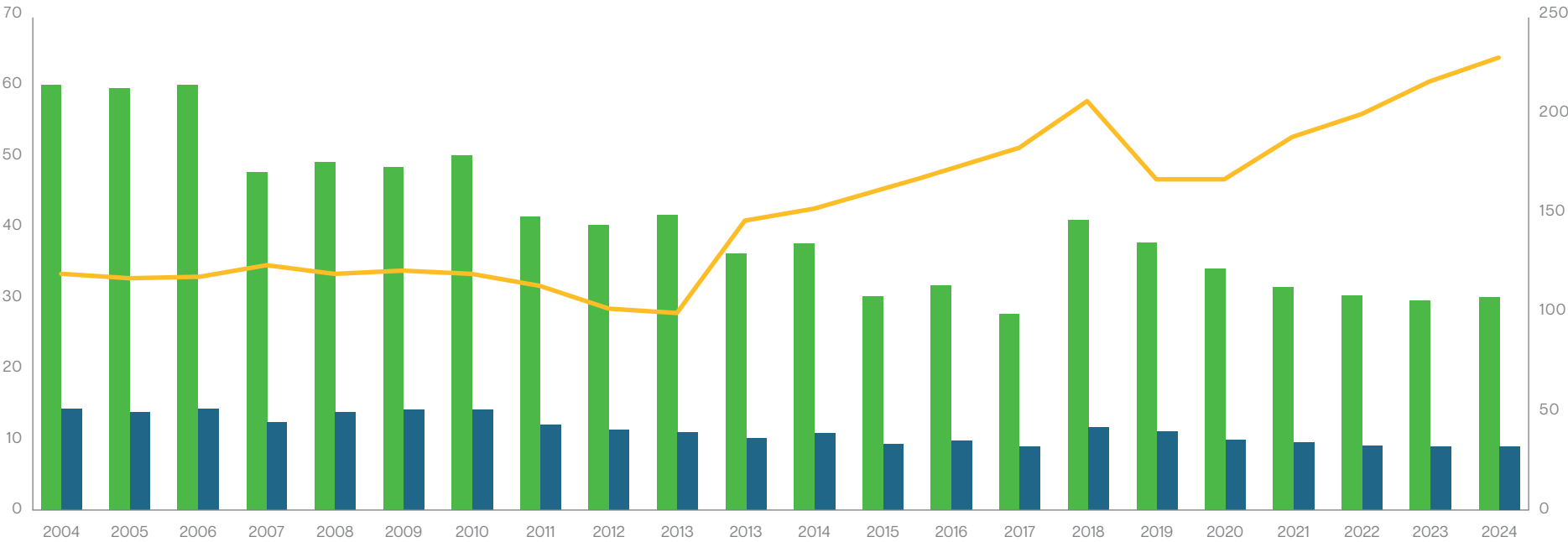
Abaixo apresenta-se, uma evolução da rede APCAP ao longo dos anos em termos de circulação e de sinistralidade onde, apesar de um aumento forte da circulação, se tem assistido também a uma redução importante da sinistralidade.

Assim, constata-se nesse gráfico um crescimento da circulação face a 2023 de 5,6%, mas importa realçar os valores obtidos na redução da sinistralidade dado que, face ao ano inicial da sua criação, na APCAP a circulação aumentou 80% e a sinistralidade, ao contrário, é metade dos valores que se verificavam à data, sendo a taxa de acidentes também cerca de 2/3 do então verificado.

A estes valores não são estranhos, obviamente, 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 2004-2024



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 2024, a rede APCAP apresentava a extensão de 3.322 km, com a seguinte tipologia em termos de perfil transversal:

1x2 vias 403,8 km (12%)

2x2 vias 2.348,6 km (71%)

2x3 vias 543,3 km (16%)

2x4 vias 26,2 km (1%)

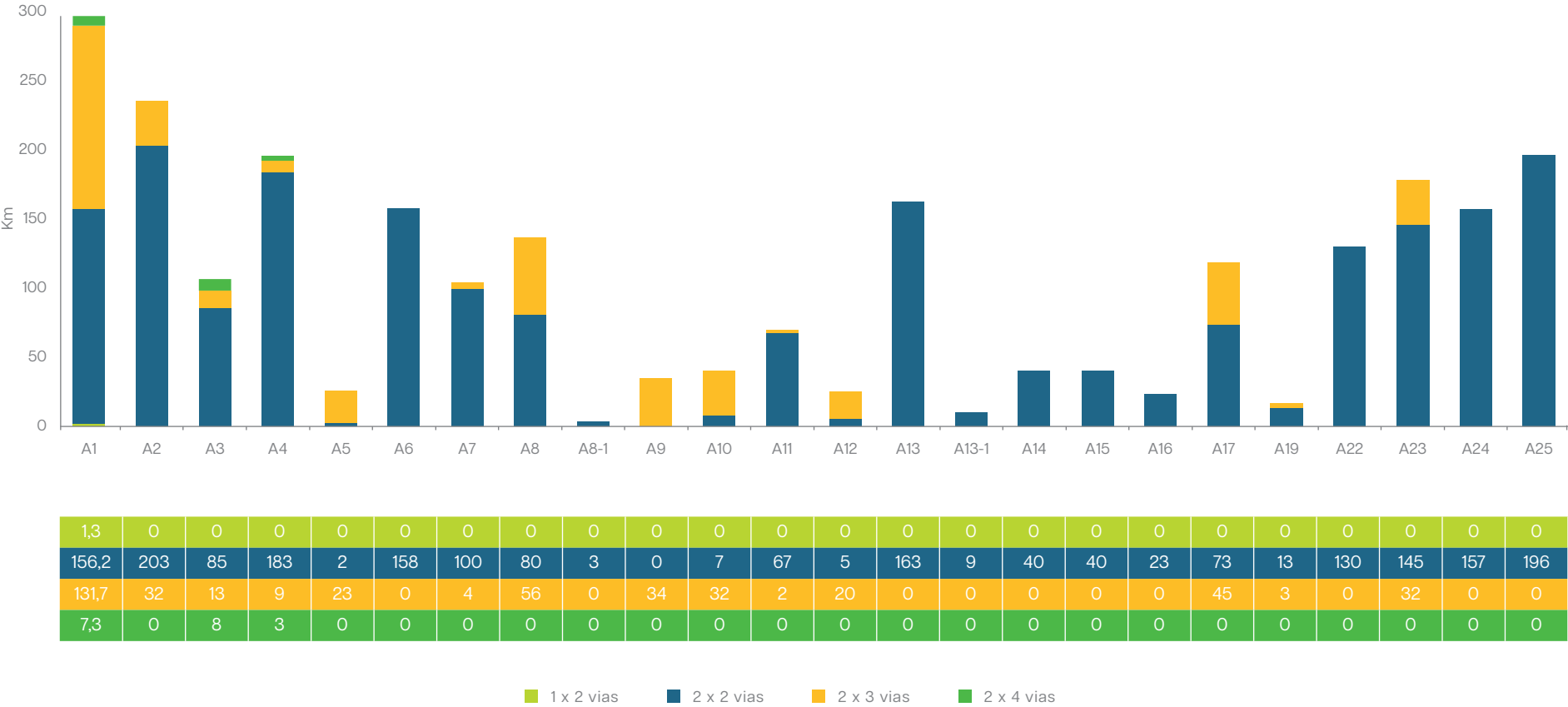
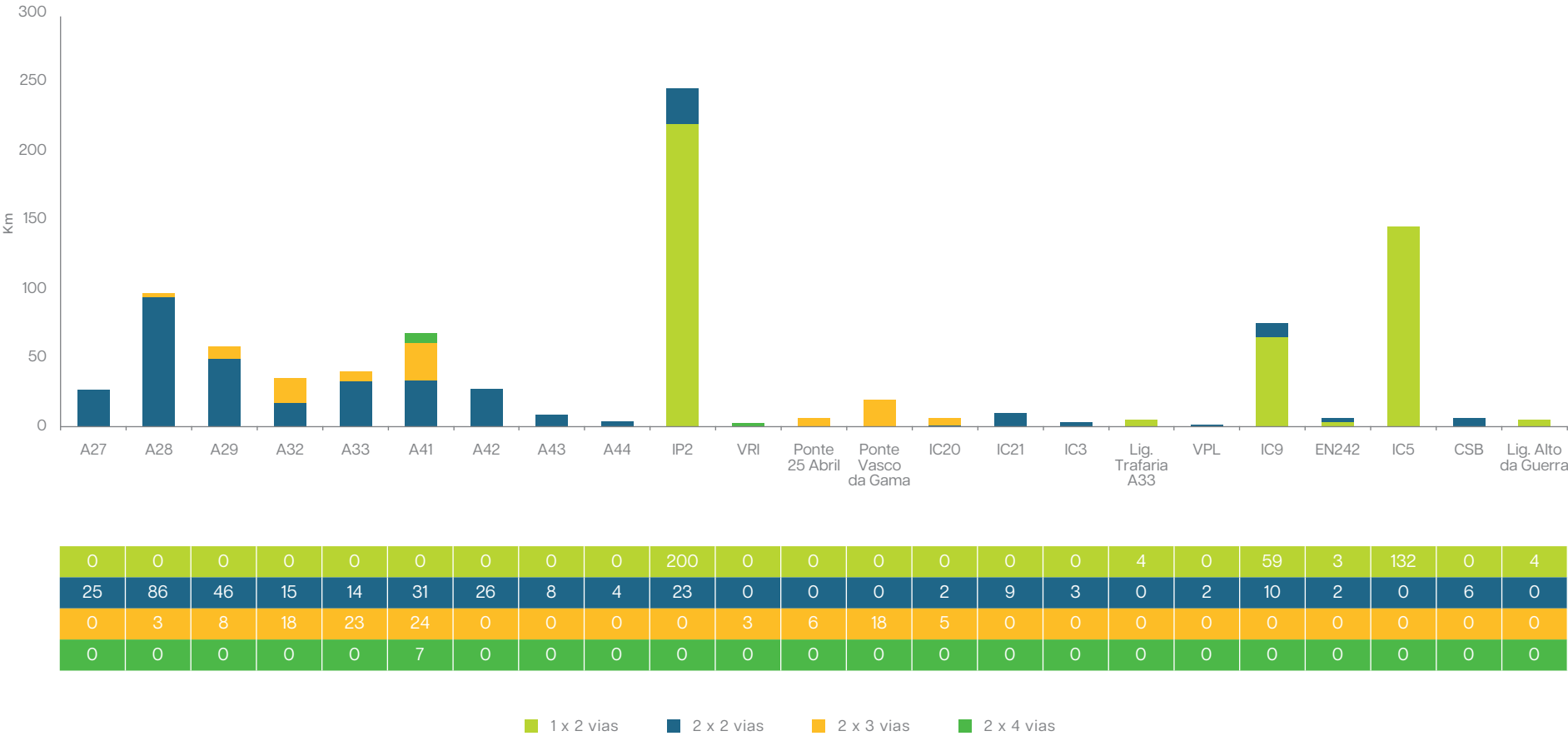


Gráfico 2 - Extensão por número de vias em 2024

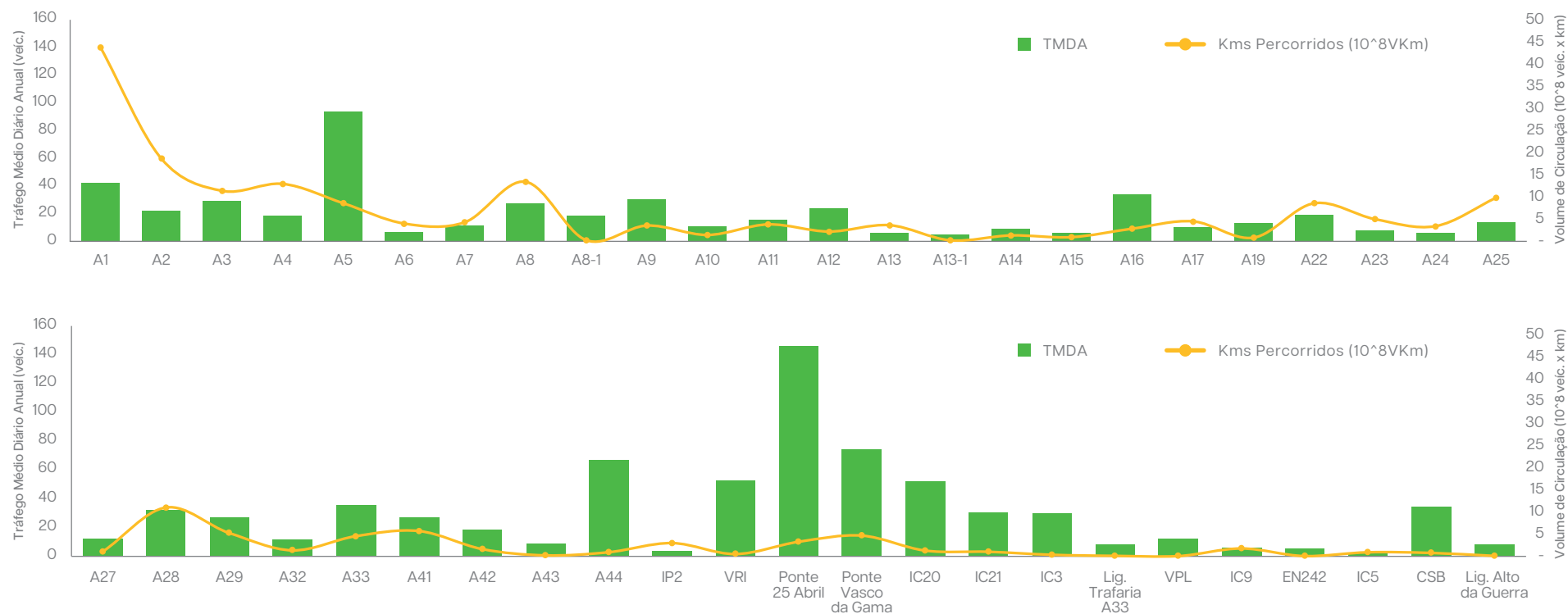


4.2. Circulação

4.2.1. Tráfego em 2024

O ano de 2024 continuou a recuperação da circulação, ultrapassando já os níveis registados antes da pandemia de COVID-19, ou seja, 2019. Abaixo indicam-se os gráficos de tráfego médio diário anual (TMDA) e circulação, por autoestrada.

Gráfico 3 - TMDA e Circulação em 2024



Assim, verifica-se que em 2024 foram percorridos na rede APCAP **227,64x10⁸** quilómetros, correspondente a mais **6%** face a 2023, tendo-se registado um TMDA de **18.723 veículos**, superior aos **17.767 veículos** verificados em 2023.

Uma referência impõe-se relativamente à série de crescimento interrompida pela pandemia. Assim, antes desse evento o crescimento estava a crescer a 5% nos últimos 2 anos. Ora, com a quebra originada pelos anos afetados pelo COVID-19, e apesar de após a pandemia se terem verificado crescimentos superiores a esse, bastava manter-se esse crescimento orgânico do tráfego de 5% para que se verificasse em 2024 um tráfego próximo dos 21.000 veículos diários, ou seja bem superior ao que hoje se verifica, em cerca de 11%, ainda assim já inferior ao desvio de 20% que se verificava o ano passado.

Isso mostra que a perda de tráfego e as receitas inerentes continua a penalizar as concessionárias rodoviárias nestes últimos 5 anos.

4.2. Circulação

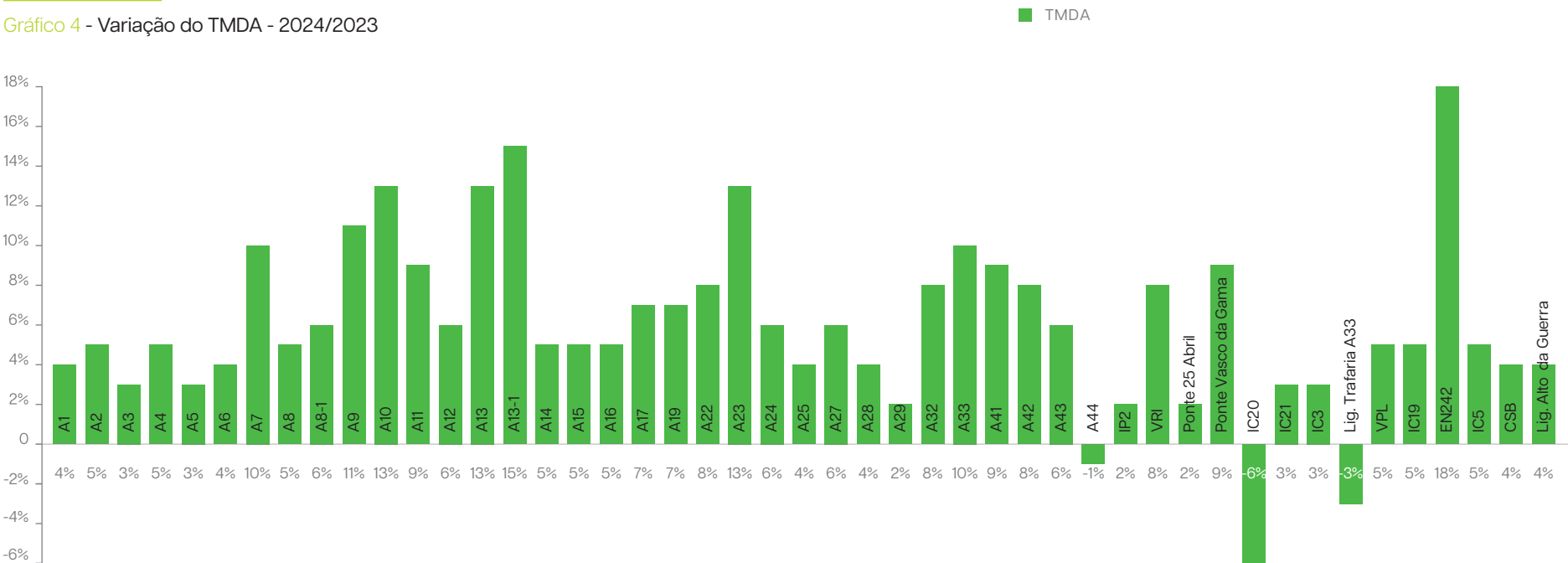
4.2.2. Variação de Tráfego - 2024/2023

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

O aumento verificado em cada eixo rodoviário encontra-se expresso no gráfico abaixo e situou-se entre os 18% verificados na N242, 13% nas A13 e A23, 10% na A33 e mesmo 9% na Ponte Vasco da Gama, estes dois eixos a beneficiar certamente da conclusão do alargamento da A33 de 2 para 3 vias por sentido.

Em algumas vias, ao contrário, houve decréscimo de tráfego, como sejam o IC20 e a ligação à Trafaria, penalizados pelas obras de alargamento em curso do IC20, o que penalizou também a Ponte de 25 de Abril, a crescer apenas 2%.

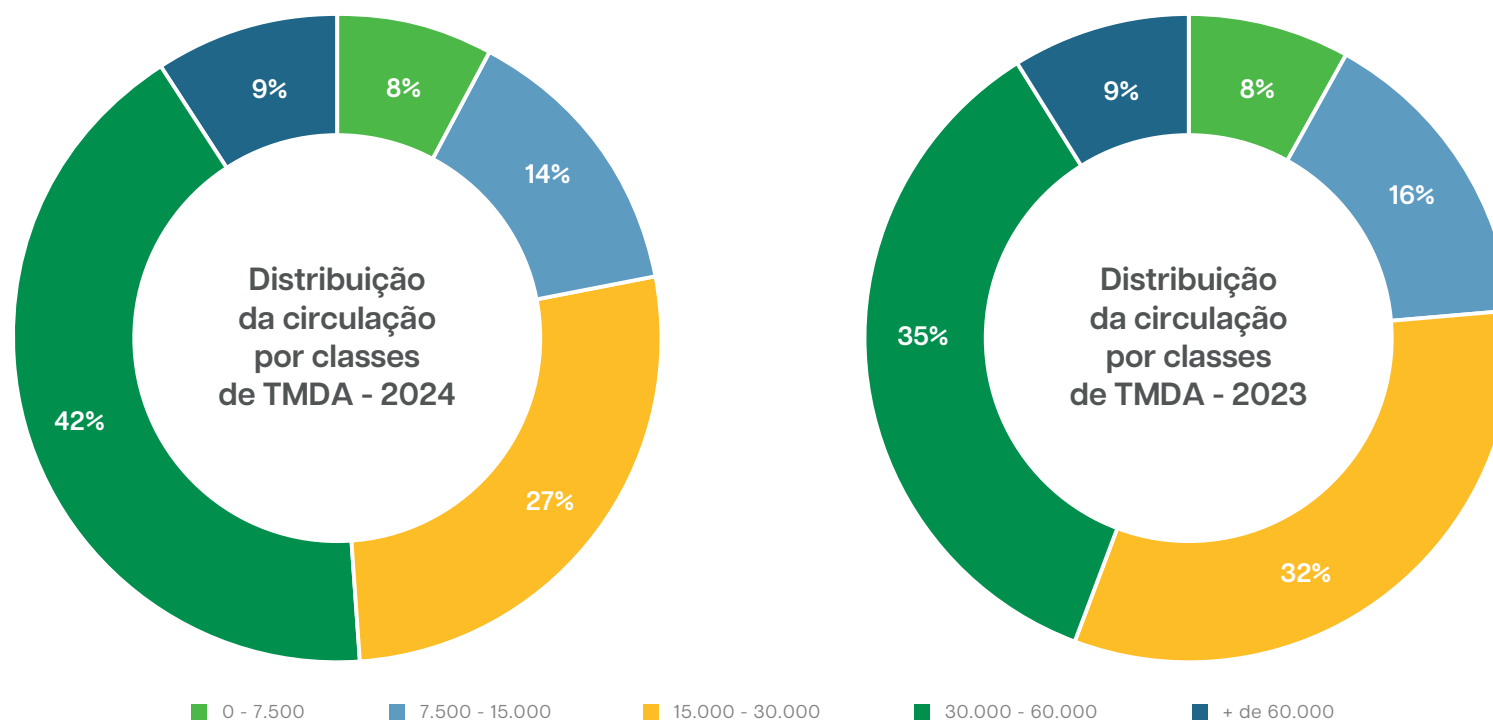
Gráfico 4 - Variação do TMDA - 2024/2023



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 76% do tráfego nessas vias. Assim, 75% 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 nas áreas metropolitanas.

Em termos de tendência em 2024, face a 2023, notou-se uma maior circulação em vias acima de 30.000/dia, refletindo o aumento geral da circulação, sendo essas vias são já mais de metade – 51% – de toda a circulação registrada.

Gráfico 5 - Circulação por Classes de TMDA - Variação 2024/2023



4.3. Exploração da Rede

4.3.1. Portagens

A rede de portagens em 2024 foi de 2.506 km portajados, 75% dos 3.322 km da rede APCAP, sendo que 1.060 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 correspondendo a 744 vias de tráfego com cobrança completamente eletrónica, sendo responsáveis por 685 milhões de transações de portagem, das quais 567 milhões foram totalmente eletrónicas (83%), ou seja, sem paragem dos veículos, o que representou um acréscimo de 6% face a 2022 (646 milhões).

As receitas de portagem entre 2019 e 2024 (em milhões de euros) foram as que constam da tabela seguinte:

Tabela 1 - Receitas de portagem - Variação 2024/2019

Ano de Receita	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Variação 2024/2023
Veículos Ligeiros	1.040,44	772,17	855,09	988,89	1.165,55	1.221,84	4,8%
Veículos Pesados	165,04	146,14	149,98	162,25	181,42	198,91	9,6%
TOTAL DE RECEITAS	1.205,48	918,31	1.005,07	1.143,39	1.346,96	1.420,75	5,5%

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 25% e não de apenas 18%.

4.3.2. Investimentos

Apesar das variações negativas em termos de receitas de circulação nos anos pós pandemia, a que não correspondeu uma diminuição do esforço financeiro do serviço da dívida contraída pelas concessionárias para a construção destes ativos, as mesmas têm vindo a manter investimento anuais na ordem dos 500 milhões de euros em 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 2024/2019

Ano do Investimento	2019	2020	2021	2022	2023	2024
CAPEX	5,0	8,2	6,9	13,4	0,18	7,13
OPEX	84,3	314,0	478,7	460,6	495,84	458,88
TOTAL INVESTIMENTO	89,3	422,2	485,6	474,0	496,02	466,01

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 a existência de 266 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 2024 uma taxa de sinistralidade de 29,92 acidentes por 108 veículos x km e uma taxa de 8,98 acidentes com vítimas sensivelmente idênticas às de 2023, apesar do aumento de tráfego médio diário e da circulação em cerca de 6% face aos valores verificados em 2023. Ou seja, apesar do aumento da circulação continuaram-se a verificar bons níveis de redução da sinistralidade na rede APCAP (a taxa de sinistralidade reduziu para metade em 20 anos) 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 VRI, A13-1, A15, A14, e Ligação Alto da Guerra, com taxas 50% abaixo da média APCAP.

As vias CSB, IC20, EN242, e A19 apresentaram as taxas de sinistralidade mais elevadas, com taxas 2 vezes superiores à média da rede APCAP.

Relativamente à taxa de acidentes com vítimas, a A13-1, A43, VPL e Ligação Alto da Guerra não registaram qualquer acidente deste tipo, destacando-se assim pela positiva.

Nota negativa também, em termos de taxas de acidentes com vítimas superiores ao dobro da média da APCAP, o IC20, o IC21, a A44, a Circular Sul de Braga e a N242.

Gráfico 6 - Taxas de sinistralidade e de acidentes com vítimas em 2024



4.4. Sinistralidade

4.4.2. Variação das Taxas de Sinistralidade e Acidentes com Vítimas - 2024/2023

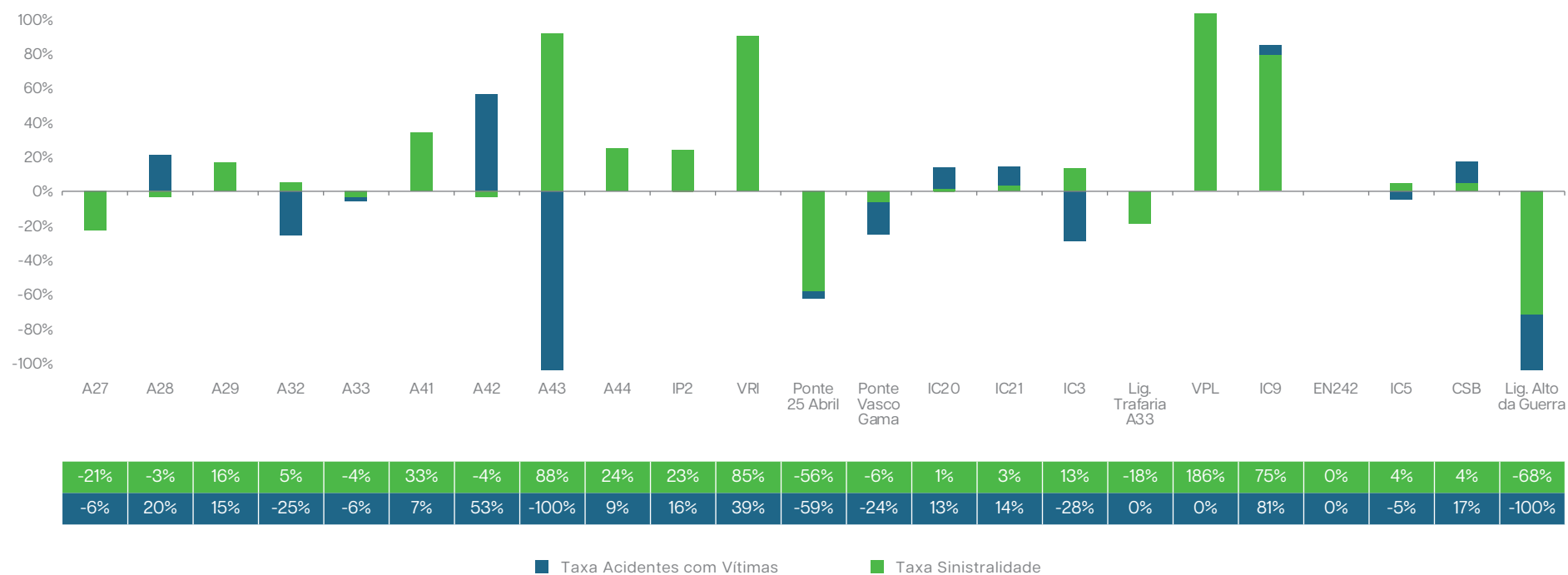
Em 2024, ao contrário do que se tinha verificado em 2023, não se registou uma verdadeira diminuição da sinistralidade face ao ano anterior, tendo os valores sido superiores em 1,6% na taxa de sinistralidade e 1% na taxa de acidentes. Relembre-se, no entanto, que a circulação subiu 6%.

Ainda assim verificaram-se importantes reduções de sinistralidade na A6, A8-1, A14 e Ligação ao Alto da Guerra.

As vias que registaram valores agravados de sinistralidade foram as A13, A16, A29, A41, A44, IP2, VRI, Via de Penetração em Leiria, IC9 e Circular Sul de Braga.

Gráfico 7 - Variação, por via concessionada, das taxas de sinistralidade e de acidentes com vítimas – 2024/2023





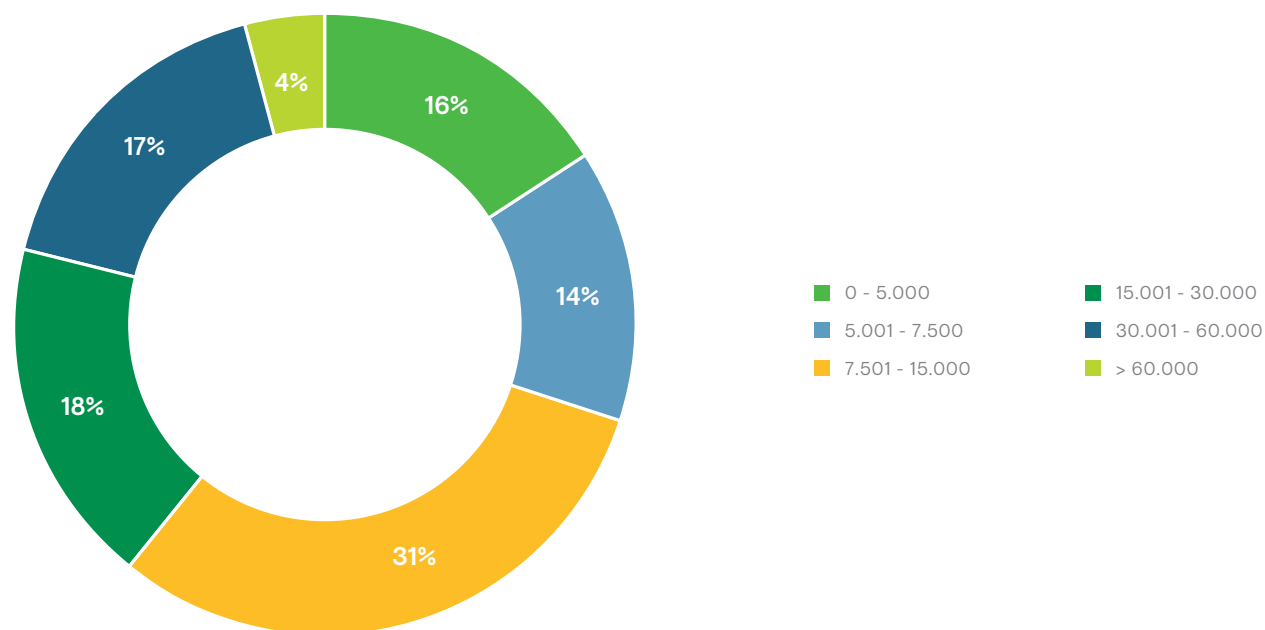
De maneira geral importa destacar com satisfação uma continuidade na descida das Taxas de Sinistralidade e de Acidentes com Vítimas, sendo hoje esses valores metade dos verificados há 20 anos e inferiores em cerca de 25% aos verificados antes da pandemia, sendo estes resultados um estímulo para a continuidade 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.

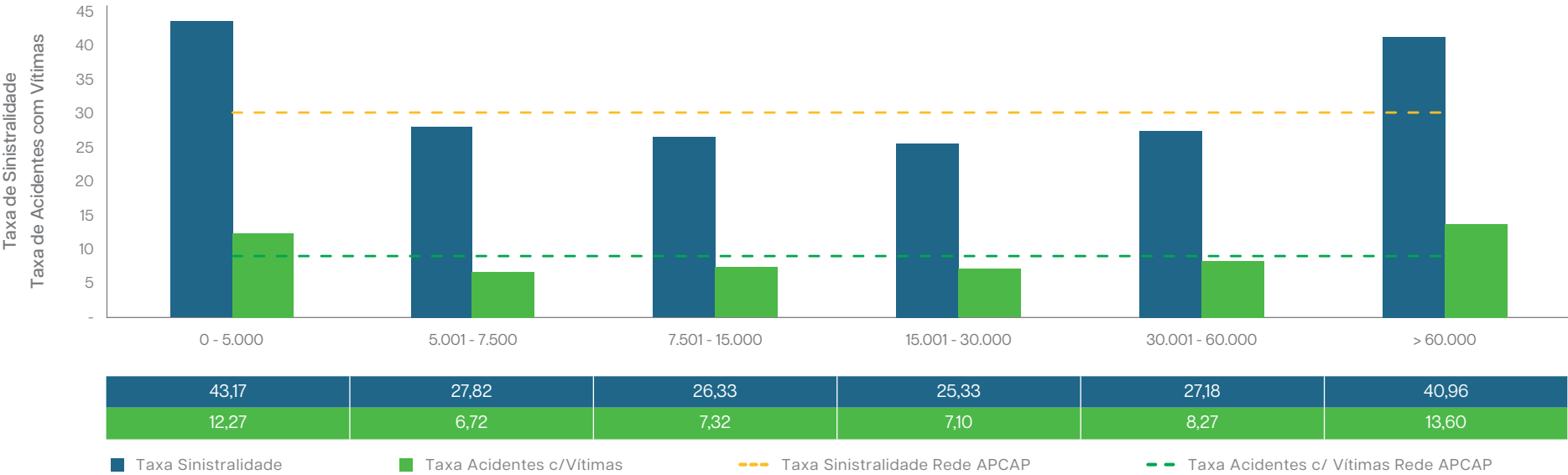
A caracterização do TMDA nestas seis classes expõe dois padrões na taxa de sinistralidade:

- i) dois conjuntos de vias onde se verificam taxas de sinistralidade e taxas de acidentes com vítimas acima da média da APCAP, ou seja, o grupo de vias onde o TMDA é inferior (entre 0 e 5.001 veíc./dia), mas também no grupo de vias onde o tráfego é superior (mais de 60.000 veíc./dia). Estas 2 classes representam 20% da rede;
- ii) nas restantes vias, correspondente a 80% da rede, o padrão é claramente abaixo da média da sinistralidade da APCAP.

Isto explica-se pelo facto dos dois grupos onde a sinistralidade é mais elevada corresponder a vias que ou são vias de menor tráfego e sem perfil de autoestrada ou por outro serem vias de áreas metropolitanas e de forte tráfego.

O gráfico que espelha estas considerações é o 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 assim de separar a análise em dois setores: um primeiro de vias cujo TMDA é inferior a 5.000 veículos/dia onde, 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.

Em conclusão, diremos que a média de sinistralidade é afetada 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 13,60, ainda assim abaixo dos 14,10 verificados em 2023, acima dos 8,98 verificados na rede APCAP, embora se a restrição de alargamento destas vias não se verificasse, também este valor, e, consequentemente, a média da APCAP, se reduziria.

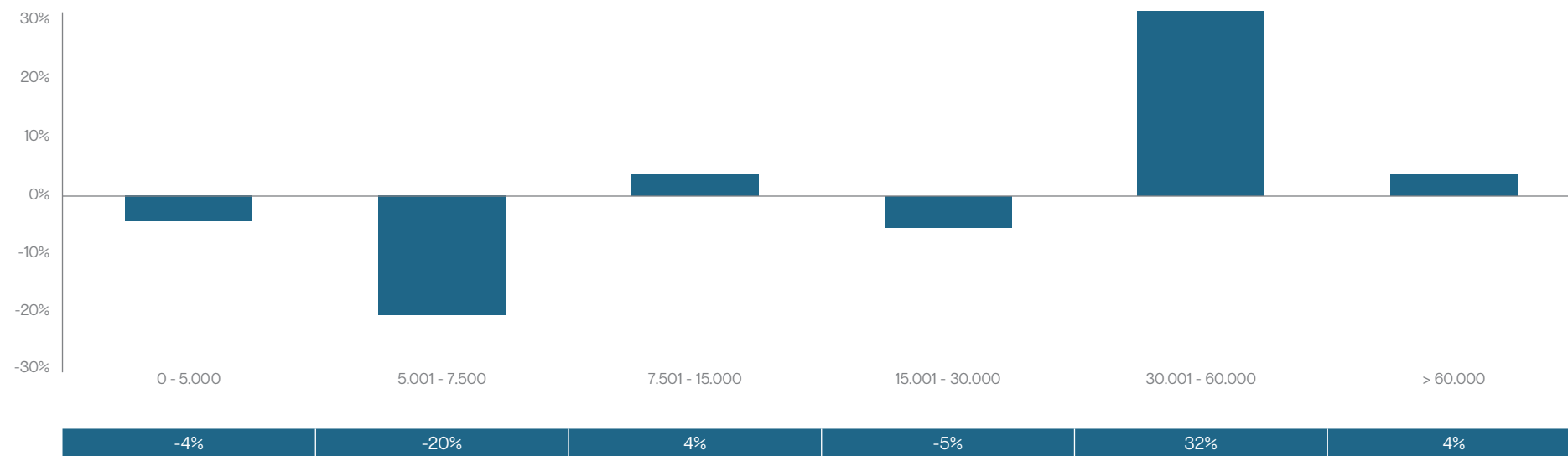
Como nota positiva, importa ainda relevar que as duas taxas mais baixas de acidentes com vítimas resultam nos dois maiores grupos de rede, ou seja, os grupos de TMDA: 7.500 – 15.000 e 15.000 – 30.000, dois grupos de sinistralidade que só por si representam metade da rede total da rede APCAP.

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

Em 2024, devido à recuperação dos níveis de tráfego, assistiu-se um crescimento generalizado de extensão de vias com TMDA superior a 30.000 veículos/dia, representando hoje 39% da rede face aos 33% do ano transacto, como se pode constatar no Gráfico 8, atrás referido.

Estas variações estão explícitas no Gráfico 10, abaixo:

Gráfico 10 - Variação da extensão de rede por classe de TMDA 2024/2023



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

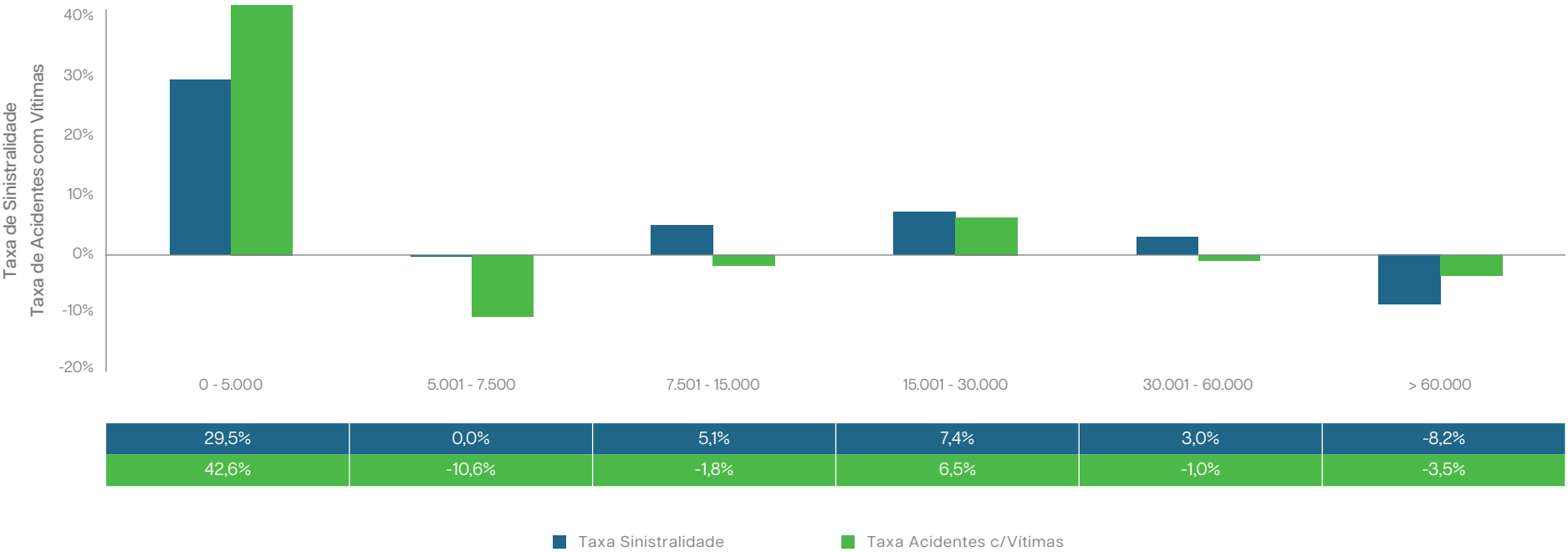
4.4. Sinistralidade

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

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 era 37% do total da rede ainda o ano passado e agora é de apenas 30%.

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

Gráfico 11 - Taxas de acidentes com vítimas por classes de TMDA



Assim, as maiores subidas de sinistralidade verificaram-se justamente nas estradas de menor tráfego, o que também explicado, pela maior fluidez originar, na maior parte dos casos, maiores velocidades e, portanto, acidentes com consequências mais gravosas (sinistralidade com mais vítimas).

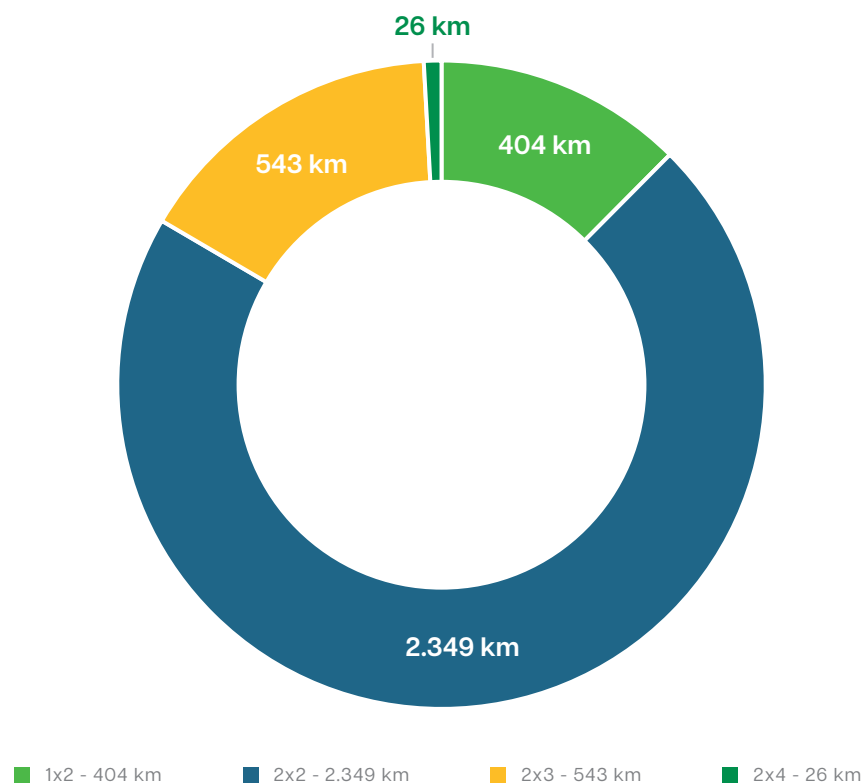
Ao contrário, mais tráfego em vias de maior tráfego aumenta o número de acidentes, mas normalmente a sinistralidade é de menor gravidade.

4.4. Sinistralidade

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

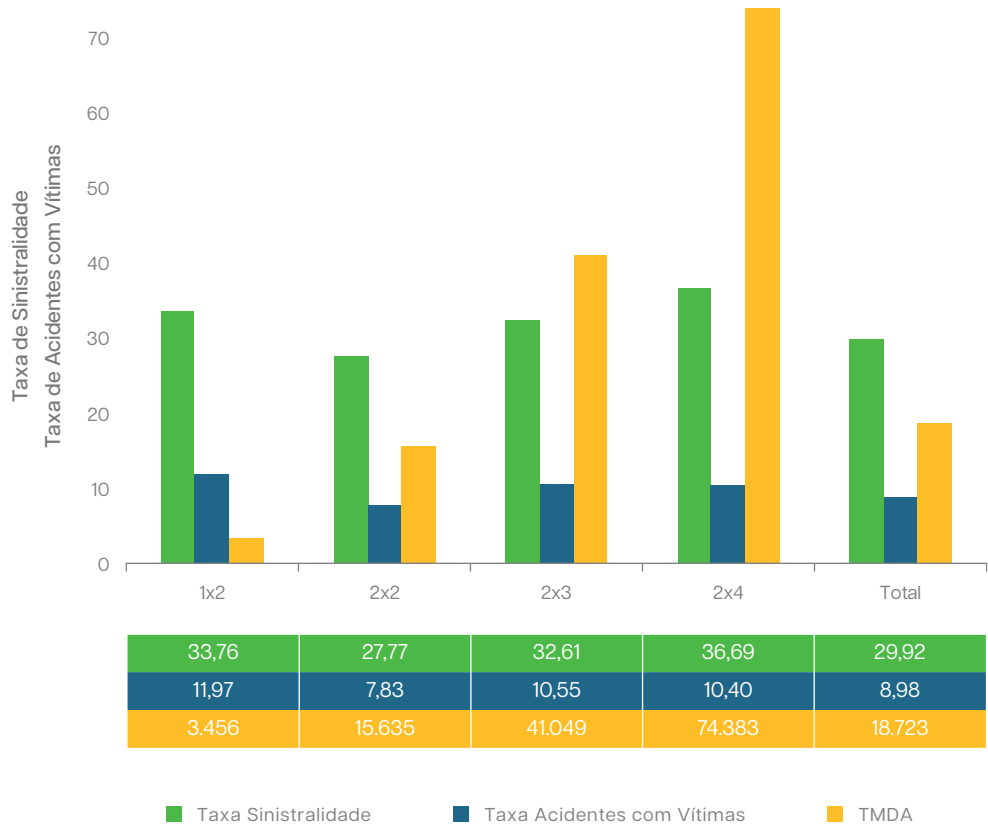
A rede de vias dos associados APCAP continua a ser majoritariamente de perfil 2x2 vias, conforme Gráfico 12 abaixo:

Gráfico 12 - Distribuição da rede APCAP por perfil da infraestrutura



Agora analisando as taxas de sinistralidade em 2024, pelo perfil da via, conforme se explicita no Gráfico 13 abaixo, verifica-se que o perfil 2x4 é o que apresenta os valores mais elevados, seguindo-se os perfis 1x2 e 2x3 e por fim, o perfil 2x2 vias.

Gráfico 13 - Taxas de sinistralidade e de acidentes com vítimas por perfil da infraestrutura



4.4. Sinistralidade

Já no que diz respeito às taxas de acidentes com Vítimas verifica-se que o perfil 1x2 é o que apresenta os valores mais elevados, seguindo-se os perfis de auto-estrada.

Verifica-se por isso uma maior taxa de acidentes com vítimas nos perfis inferiores e nos perfis transversais com mais vias (2x3 e 2x4) apesar do tráfego superior nota-se uma descida de 2 a 5% das taxas, o que justificaria um novo olhar para as restrições que o Estado introduziu aos alargamentos aquando da negociação do empréstimo da Troika e que ainda se mantêm.

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.

4.4.6. Distribuição Mensal de Acidentes

Em 2024 a distribuição mensal de acidentes comparativa com 2023 – gráfico 14 abaixo - apresenta um perfil com duas zonas distintas:

- i) uma primeira distribuição até maio, onde se verificou um maior taxa de sinistralidade que em 2023, talvez justificada por um inverno mais pluvioso que em 2023, e portanto com condições de circulação menos seguras, e
- ii) uma segunda distribuição de junho para a frente muito semelhante à de 2023, notando-se também como nesse ano uma mais elevada sinistralidade nos meses de outubro, novembro e dezembro

Gráfico 14 - Evolução mensal dos acidentes 2024/2023



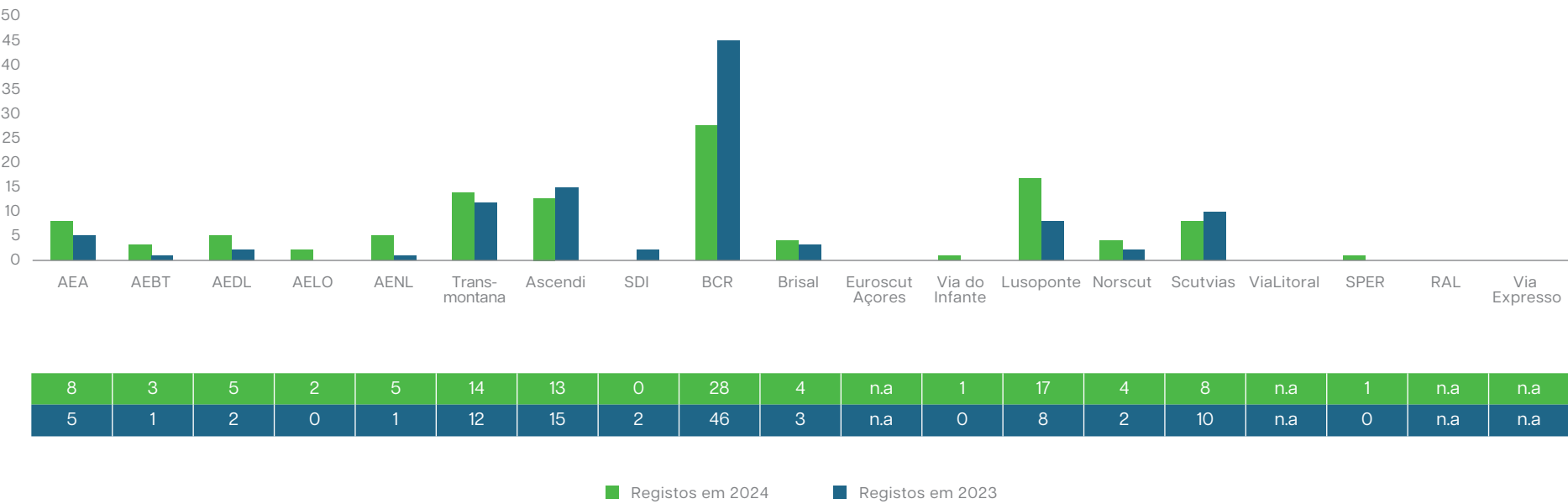
4.4. Sinistralidade

4.4.7. Ocorrências de Contramão

Em 2024, o número de ocorrências de contramão na rede APCAP foi superior ao verificado 2023 em cerca de 6%, em linha com a subida de tráfego.

As maiores descidas deram-se nas concessões da Brisa, Scutvias e Ascendi, sendo de registar também a Douro Interior, a qual não registou qualquer ocorrência de contramão em 2024.

Gráfico 15 - Ocorrências registadas de contramão



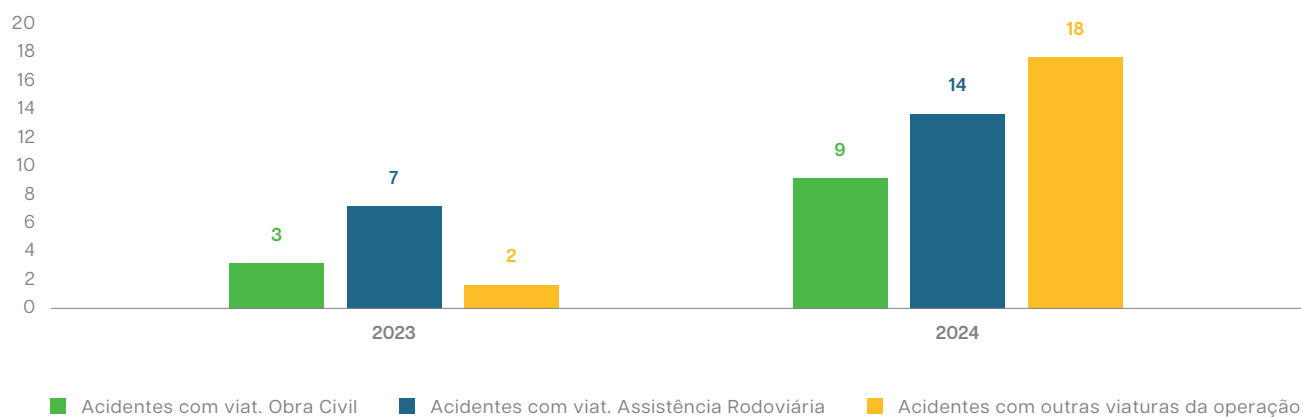
4.4.8. Sinistros com Meios das Concessionárias

Em 2024, os acidentes com meios das concessionárias, quer sejam eles meios próprios de assistência rodoviária, quer sejam de viaturas de obra civil ou outras viaturas dos trabalhos de operação, aumentaram significativamente face aos verificados em 2023.

O embate dos veículos nos veículos que estão a prestar assistência a outros utentes ou a executar trabalhos nas vias é um fenómeno particularmente preocupante em todas as concessionárias, o que tem vindo a ser associado à crescente distração dos condutores face à eletrónica embarcada, ou seja, o uso não só do telemóvel, mas de uma miríade de aplicações hoje possíveis nos veículos automóveis.

As concessionárias tem tentado mitigar este fenómeno adquirindo amortecedores de impacto para os veículos de obra civil, os quais reduzem a gravidade dos embates, mas também adquirindo veículos com sinalização luminosa a uma maior altura e, portanto, de visibilidade acrescida a mais longas distâncias.

Gráfico 16 - Sinistros com meios das concessionárias



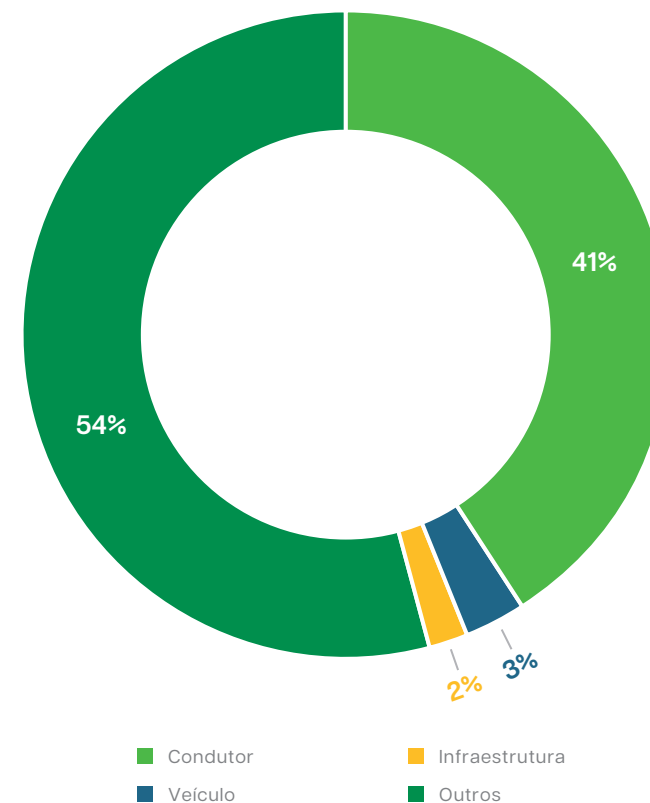
4.4. Sinistralidade

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 2024 foram divididas em quatro classes:

- i) as resultantes de ações com causas atribuíveis ao condutor, representando cerca de 41% do total;
- ii) as causas que não foram apuradas, ou declaradas, com uma percentagem superior a 54% do total;
- iii) as associadas aos veículos, que representaram 3% do total;
- iv) as resultantes de causas atribuíveis à infraestrutura, com 2% do total de registos.

Gráfico 17 - Distribuição das causas prováveis dos acidentes



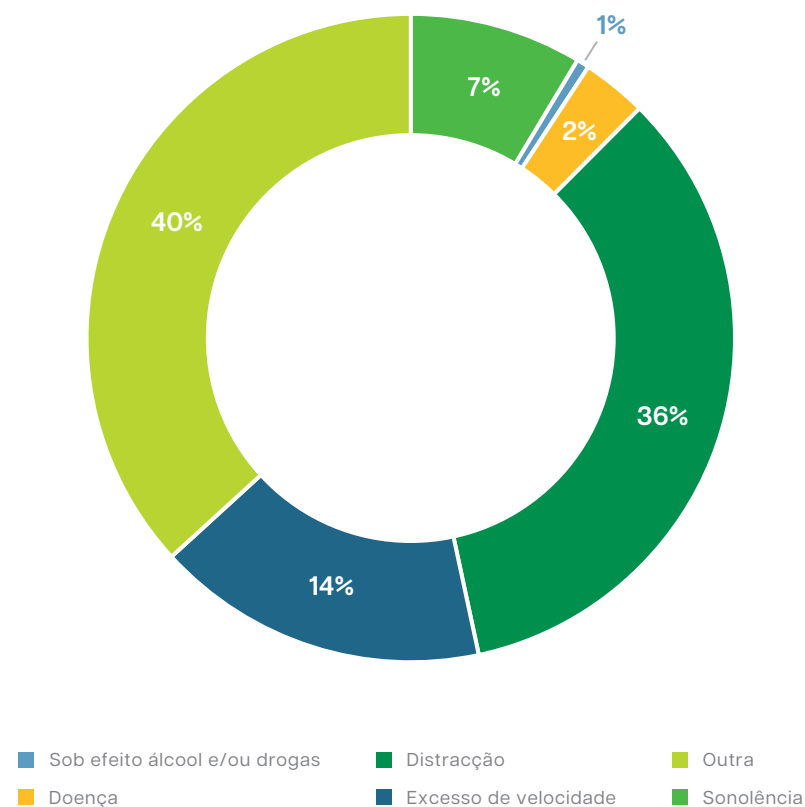
Assim, relativamente a 2023, há a destacar a subida do número de acidentes sem causas apuradas e, em sentido inverso a redução do número de acidentes das outras categorias.

Nestes acidentes, assim como nos acidentes derivados da ação do condutor – gráfico 18 abaixo - 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.

Continuando na maior causa apurada – atribuível ao condutor – a segunda maior causa de acidentes foi a distração, sendo responsável por 36% 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 apenas 27%, sendo já o ano passado 33%.

Notou-se, no entanto, uma descida dos acidentes por motivo de excesso de velocidade (116 acidentes versus 133 em 2023, ainda assim maior que os 103 de 2022) passando a responder por 14% do total de acidentes com vítimas, em vez dos 13% verificados em 2022.

Gráfico 18 - Distribuição das causas de acidentes com origem no condutor



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	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Distracção	173	208	286	282	190	217	212	274	296
Doença	26	11	17	23	16	19	19	26	16
Excesso de velocidade	91	62	387	116	101	90	103	133	116
Outra	553	521	344	634	338	343	338	295	323
Sob efeito álcool e/ou drogas	4	2	4	11	4	7	5	5	8
Sonolência	78	83	78	94	47	64	75	69	54
Total	925	887	1 116	1 160	696	740	752	802	813

Por outro lado, o número de acidentes originado em causas atribuíveis aos veículos reduziu 25% face a 2023, o que traduz uma inversão do que se tinha verificado até aqui.

De entre a as causas atribuíveis aos veículos – Gráfico 19 - continua a ser o rebentamento de pneus a causa principal, sendo responsável por 51% das ocorrências no conjunto das causas associadas ao veículo e as avarias mecânicas a segunda causa, atribuíveis a 40% dessas ocorrências.

Gráfico 19 - Distribuição das causas de acidentes com origem no veículo

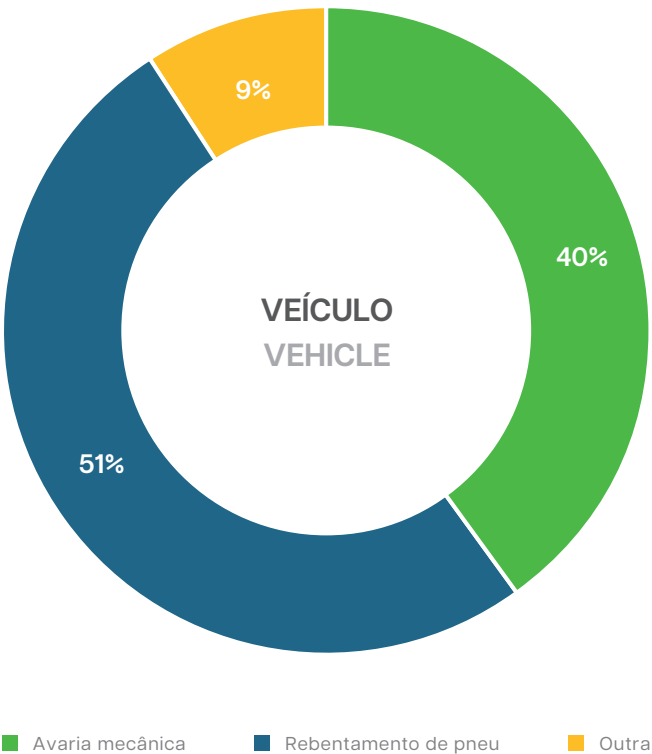


TABELA 4 - Número de acidentes por causas com origem no veículo

Veículo	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Avaria mecânica	13	12	16	18	15	13	20	19	28
Rebentamento de pneu	43	36	60	37	29	34	36	29	36
Outra	3	2	1	2	6	3	7	2	6
Total	59	50	77	57	50	50	63	50	70

4.4. Sinistralidade

No que se refere às causas relacionadas com a infraestrutura, verificou-se uma redução de ocorrências de 60% apesar do aumento da circulação de 6%, mantendo-se como causa principal identificada de acidentes com origem na infraestrutura a presença de obstáculos na via, os quais contribuíram para 49% das causas.

Gráfico 20 - Distribuição das causas de acidentes com origem na infraestrutura

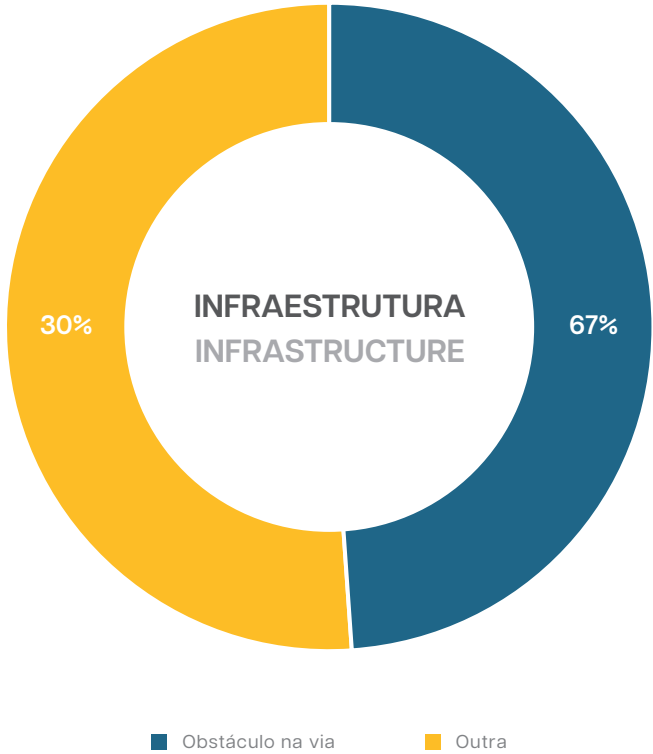


Tabela 5 - Número de acidentes por causas com origem na infraestrutura

Infraestrutura	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Deficiência no piso	1	1	2	0	0	1	0	1	0
Obstáculo na via	30	25	26	39	30	27	33	31	19
Outra	12	16	15	33	16	15	16	14	20
Total	43	42	43	72	46	43	49	46	39

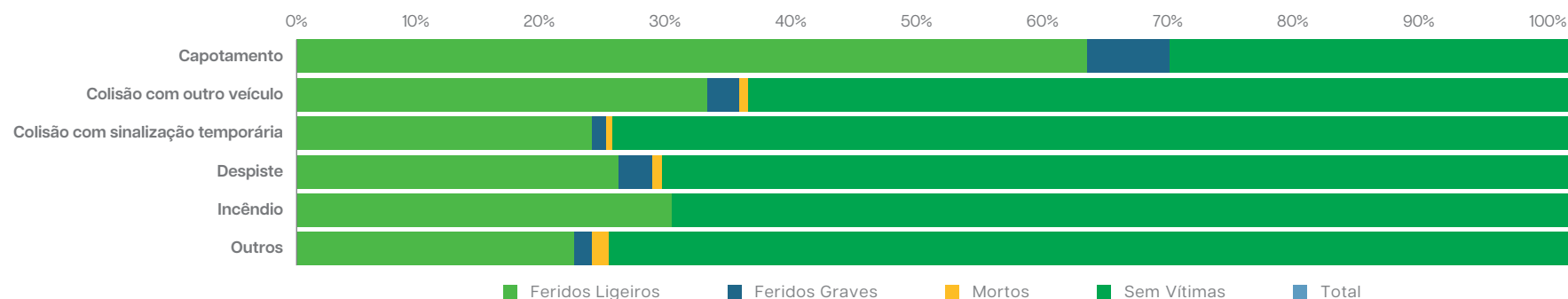
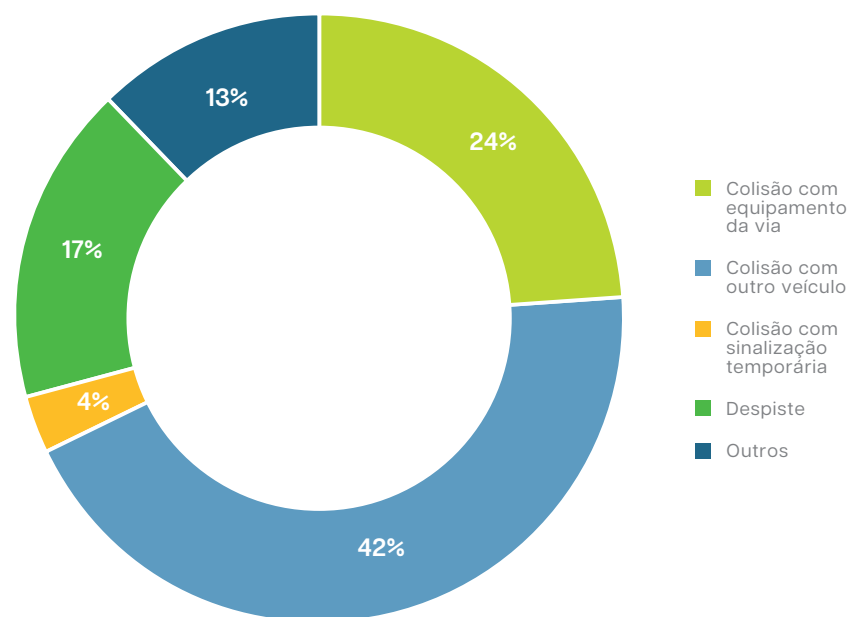
4.4.10. Gravidade dos Acidentes por Natureza

Em 2024, à semelhança de 2023, a maioria dos acidentes ocorreu por colisão com outro veículo, representando aproximadamente 42% do total de ocorrências, sendo que dessas colisões registraram-se vítimas em 36% 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, o mesmo valor percentual que em 2023.

Como terceira causa de acidentes com e sem vítimas encontram-se os despistes. Estes foram responsáveis por 17% do total de acidentes tal como em 2023, 29% dos quais com vítimas.

Gráfico 21 e 22 - Distribuição dos acidentes por natureza e por gravidade



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 comités 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 2024 centraram-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.

No entanto, a mais importante, foi a aprovação pela Assembleia da República, em junho de 2024, da Lei 37/2024 de abolição das portagens na A4 - Transmontana e Túnel do Marão, A13 e A13-1 - Pinhal Interior, A22 - Algarve, A23 - Beira Interior, A24 - Interior Norte, A25 - Beiras Litoral e Alta e A28 - Minho nos troços entre Esposende e Antas e entre Neiva e Darque, com entrada em vigor em janeiro de 2025.

Na sequência desse ato legislativo, o CP1 encetou numa discussão de partilha de informações entre os associados para alinhamento dos procedimentos necessários para a execução da lei e troca de experiências.

Também durante o exercício de 2024, com o ajuste legal aos processos de contraordenação, a AT identificou a necessidade de ajustes técnicos pelo que o CP1 organizou, com a AT e todos os associados, um plano de arranque de instaurações que respondesse aos novos requisitos e capacidades de processamento. O CP1 diligenciou várias ações relativas ao acompanhamento da atualização das interfaces de comunicação dos sistemas dos associados com a AT, bem como manteve o suporte à discussão dos impactos.

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

Em 2024 a APCAP continuou a integrar o *Steering Committee* do EETS *Facilitation Platform*, participando na gestão do mesmo. Foram assegurados os relatórios regulares sobre o desenvolvimento da implementação da interoperabilidade em Portugal, tendo a APCAP organizado a reunião semestral de novembro do grupo na cidade do Porto. Este grupo pretende assumir-se, perante a União Europeia, como um interlocutor privilegiado para a implementação da diretiva da interoperabilidade e como plataforma de partilha de conhecimento.

O subgrupo criado pelo CP1 para a avaliação de impacto do RGPD na operação e acompanhamento desta temática terminou o desenvolvimento da e na relação com os clientes finais. Para além da partilha de informação entre os vários associados sobre a temática, nomeadamente ao nível das componentes técnicas do RGPD, pretende-se harmonizar comportamentos e respostas de modo a apresentar um padrão comum. Foi apresentado um Manual de Boas práticas estando este disponível para os associados.

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 acompanha a implementação da Diretiva, materializada pelo Decreto-Lei 84-C/2022.

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 UE sobre a reformulação da Diretiva das Concessões, a revisão da Diretiva da Eurovinheta e a implementação da Interoperabilidade dos sistemas de portagem eletrónica. Foi igualmente executado trabalho sobre a diretiva da Taxonomia e o seu ajuste às necessidades do setor. Foram recolhidos dados para o trabalho da PWC relativo às necessidades de investimento das infraestruturas rodoviárias na Europa.

5.2. Comité Permanente 2

Ao longo do ano de 2024 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.

Foi possível obter uma aprovação provisória ao referido Manual tendo-se iniciado um período experimental de um ano, renovável, de implementação dos novos esquemas de sinalização com recurso aos novos equipamentos de fecho de vias mais evoluídos e visíveis também a maiores distâncias.

O CP-2 manteve a colaboração com as atividades do grupo de trabalho COPER II da ASECAP, associadas à melhoria da segurança rodoviária e às questões ambientais na ASECAP *Sustainability Taskforce*. A ASECAP, através do COPER II, participa.

O CP 2 tem sido também chamado a recolher os indicadores ambientais que são utilizados nos KPI e Anuário da APCAP e no Relatório Anual da ASECAP.

A nível internacional, foi importante a participação no COPER II da ASECAP, designadamente: na elaboração do ASECAP *Statistical Bulletin*; na participação no Sub-grupo 2 do EGRIS (Commission Expert Group on Road Infrastructure Safety) para apresentar o estudo RSAM - road safety assessment methodology e as respetivas conclusões, o qual aborda a Metodologia de Avaliação de Segurança Rodoviária em Autoestradas.

5.3. Comité Permanente 3

Em 2024 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.

O principal enfoque no capítulo dos programas europeus de financiamento, neste período, foi a execução técnica e administrativa do projeto internacional MATIS (Mediterranean-Atlantic Transport Intelligent Systems), para o período 2023-2026, que junta os corredores Mediterrâneo (MedTIS) e Atlântico (ArcAtlantique) cuja submissão ocorreu no início do ano. O consórcio internacional é liderado pela ASFA e conta com a participação da França, Itália, Espanha e Portugal. O subconsórcio português inclui a participação da Brisa, Ascendi, AEA, Lusoponte, SCUTVIAS, AENL, AAVI, AEXXI, PLANESTRADA e a APCAP.

Em 2024 procedeu-se ao acompanhamento da aplicação do Decreto-Lei no 65/2021 que veio regular o Regime Jurídico da Segurança do Ciberespaço aprovado pela Lei no 46/2018, de 13 de agosto, e fez a transposição para o nosso ordenamento jurídico da Diretiva EU 2016/1148 do Parlamento Europeu e do Conselho e, simultaneamente, acomodou o regulamento (UE) 2019/881, com vista à implementação de um quadro de certificação da cibersegurança. Esta legislação veio criar obrigações acrescidas e concretas para as concessionárias, com consequências não desprezíveis em caso de incumprimento. Procedeu-se ainda ao acompanhamento da transposição da Diretiva Europeia 2022/2555 para proteção das redes e dos sistemas de informação SRI 2 (conhecida por NIS2) que visa também reforçar as capacidades de Cibersegurança.

Em 2024 o CP3 coordenou ainda a produção da App SOS Autoestradas, aplicação que permita facilitar a vida aos utilizadores da autoestrada em situações de emergência, uma vez que do seu smartphone pode chamar a assistência rodoviária em qualquer ponto da rede APCAP, e que tem agendado o lançamento no mercado em 2025.

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.

A 12 de Dezembro o coordenador do CP-3, enquanto líder da *Task-force Innovation* da ASECAP, coordenou um *Webinar* de inovação com o título “*Digital Infrastructures shaping the future of transportation*”, com a participação dos representantes deste comité permanente da APCAP.

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.

6. Eventos e Comunicação

A APCAP prosseguiu 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 bi-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 temáticos.

7. Sustentabilidade e Contribuição para a Sociedade

O presente anuário estatístico relativo ao ano de 2024 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 2024 – 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, e • Colaboração com as forças policiais nas ações de fiscalização e encerramento da fronteira.

Ano 2024 – 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 2024 – 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 2024 – 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).

Ano 2024 – Medidas orientadas para o desenvolvimento sustentável	
Vertente Governo Societário	• Gestão Integrada de Riscos (estratégicos, operacionais, financeiros e compliance); • 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 6 - Indicadores de Performance de Recursos Humanos

Key Figures - Pessoas	Ano 2024	Ano 2023	Taxa de variação relativamente a 2023 (%)
Total de trabalhadores alocados a atividades nas Concessões	3 929	3 217	+22%
Número de acidentes de trabalho	95	91	+4%
Número de acidentes de trabalho mortais	1	0	n.a.
Número de horas trabalhadas	7 813 946	5 770 054	+35%
Percentagem de mulheres em cargos de liderança	36%	25%	44%

Numa observação global da tabela anterior, verifica-se um maior número de trabalhadores e uma maior carga de horas trabalhadas, havendo também mais acidentes de trabalho, embora com crescimento muito menor que as horas trabalhadas.

Em termos de acidentes de trabalho mortais há a lamentar 1, o que não tinha acontecido em 2023.

A percentagem de mulheres em cargos de liderança aumentou para 36%.

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 7 - Contributo para a Economia: Indicadores (M€)

Key Figures – Economia (Milhões de Euros)	Ano 2024*	Ano 2023	Taxa de variação relativamente a 2023 (%)
Valor Económico Direto Gerado	2 435	2 227	+9%
Valor Económico Direto Distribuído	2 111	1 954	+8%
Remunerações	199	155	+28%
Acionistas e Financiadores	1 096	964	+15%
Pagamentos ao Estado	399	331	+20%
Investimento nas Comunidades Locais	1,618	1,520	+6%
Donativos	1,033	0,970	+6%
Serviço Público	0,310	0,249	+24%
Custos Operacionais	425	380	+11%
Valor Económico Retido	360	273	+31%

*Não inclui dados da AEDL, AENL e SPER

Verificou-se, regra geral, uma taxa de variação positiva de 2024 para 2023 em todos os indicadores, explicado, também, em grande medida pelo aumento de tráfego, e consequente 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 (31%).

O contributo das concessionárias para o desenvolvimento social é muito expressivo, podendo ser desde logo quantificado em termos económicos. Em 2024 releva-se que o Valor Económico Direto Gerado, foi superior a 2 mil milhões de euros, tendo representado uma subida de 9%.

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:

Tabela 8 - Indicadores de performance ambientais

Key Figures - Ambiente	Ano 2024	Ano 2023	Taxa de variação relativamente a 2023 (%)
Consumo de água (m³)	98 669	104 280	-5%
Extensão de barreiras acústicas na rede APCAP (km)	452	381	+19%
Consumo de energia (TJ)	188	261	-28%

Key Figures - Ambiente	Ano 2024	Ano 2023	Taxa de variação relativamente a 2023 (%)
Energia produzida pelas Concessionárias a partir de fontes de energia renováveis (kWh)	1 702 400	1 476 367	+15%
Emissões totais de equivalente de CO ₂ decorrentes das diversas atividades das concessionárias (t)	8 323	9 874	-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 2024, apesar do aumento da atividade das concessionárias;
- As emissões de CO₂ decresceram também significativamente em 2024, relevando-se o decréscimo do consumo de eletricidade e aumento da energia produzida pelas concessionárias a partir de fontes renováveis.

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 2024 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 2,3 mil milhões euros.

Mas as conexões permitidas por uma rede rodoviária não se limitam a estes impactos positivos, diretos e mensuráveis, antes sim desencadeiam 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.

A Associação continuou a participar nos eventos organizados pela ASECAP, agora já, maioritariamente, realizados em formato presencial, e a desenvolver a sua ação ao nível dos órgãos de gestão e dos comités técnicos.

Neste âmbito, a APCAP assegurou as reuniões do Presidencial Board da ASECAP em 2023 através do seu Presidente Manuel Melo Ramos, e a participação nos Comités Executivos e Assembleias Gerais da ASECAP também pelo Presidente, pelo Secretário Geral Rui Manteigas e pelo representante português no Comité Permanente COPER I – *Tolling, Charging, Concessions*, 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 em Abril (Madrid), Maio (Milão), Julho (Videoconferência), Novembro (Dublin), no Comité Financeiro em Setembro (Videoconferência) assim como nas respetivas Assembleias Gerais, em Maio (Milão) e Novembro (Dublin), e ainda presenças nos grupos de trabalho do Financial Committee, na Sustainability Task Force, no Innovation Challenge e na Comissão Organizadora dos Asecap Days.

Em março realizou-se o 16th ASECAP Road Safety Day, onde a APCAP esteve representada pela Teresa Zuniga Santo da Brisa, com uma apresentação titulada “*Crossleveraging operations and markcom towards road safety continuous improvement*”.

Em maio realizou-se a 51ª edição dos ASECAP Days em Milão, onde houve uma forte presença portuguesa com apresentações várias, a saber, 10 no total, através da Ascendi, A-to-Be, Brisa, Globalvia A23 e Via Livre: Adriana Neves, Paulo Santos e Pedro Pinto (Ascendi), Luis Mafra (A-to-Be), Bernardo Menezes, João Miguel Alves, José Francisco Pereira e Tiago Santos (Brisa), Paulo Pereira (A23) e Javier Martinez (Via Livre).

8. Participação Internacional

Pedro Pinto, Coordenador do COPER I da ASECAP e do Comité Permanente 1 - Portagens, participou na Mesa Redonda de sobre a expansão do *Free-Flow Tolling* e moderou ainda o Painel de Pagamento '*Cash-less*', tendo Rui Manteigas, Secretário-Geral da APCAP, moderado o Painel de Digitalização da Gestão de Tráfego.

Em novembro em Dublin realizou-se o *3rd Sustainability Forum* da ASECAP, tendo contado com apresentações deitadas por Eugénia Correia e Franco Caruso da Brisa.

A Brisa recebeu nesse Fórum o *ASECAP Innovation Challenge Award* pela sua inovação "*Road Crab*" o qual melhora a recolha de objetos no pavimento reduzindo a exposição ao perigo dos trabalhadores da assistência rodoviária.

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	14,0	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	-	22,9	-	-	18,1	16,6	-	-	-	-	3,0	-	-	-	3,1	-
Com 2x4 vias (Km)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TMDA	29 154,4	6 312,1	52 640,5	30 281,0	35 669,0	29 951,1	7 927,7	11 859,0	18 384,9	8 541,1	12 220,4	6 060,4	19 268,2	13 665,7	8 839,4	4 851,5	12 251,6	32 307,7	7 834,3
Percursos efectuados (10°8VKm)	13,9	0,9	1,2	1,0	4,8	0,4	0,1	1,41	2,6	0,2	0,1	1,5	0,2	0,8	0,2	0,1	1,1	10,5	3,9
Total de Acidentes	370,0	15,0	102,0	70,0	148,0	7,0	4,0	52,0	73,0	6,0	3,0	35,0	4,0	52,0	2,0	8,0	31,0	406,0	128,0
Acidentes com mortos	4,0	-	1,0	2,0	1,0	-	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	-	2,0	3,0	-
Acidentes com feridos graves	14,0	-	3,0	-	-	-	-	1,0	4,0	-	-	4,0	1,0	2,0	-	-	1,0	9,0	3,0
Acidentes com feridos ligeiros	102,0	5,0	44,0	25,0	51,0	3,0	1,0	12,0	18,0	-	-	14,0	1,0	12,0	-	4,0	7,0	86,0	24,0
Acidentes/ vítimas	120,0	5,0	48,0	27,0	52,0	3,0	1,0	13,0	22,0	-	-	19,0	2,0	15,0	-	4,0	10,0	98,0	27,0
Acidentes só c/ danos materiais	250,0	10,0	54,0	43,0	96,0	4,0	3,0	39,0	51,0	6,0	3,0	16,0	2,0	37,0	2,0	4,0	21,0	308,0	101,0
Nº de mortos	4,0	-	1,0	2,0	1,0	-	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	-	2,0	3,0	-
Nº de feridos graves	16,0	-	3,0	1,0	-	-	-	1,0	6,0	-	-	5,0	1,0	2,0	-	-	1,0	9,0	4,0
Nº de feridos ligeiros	158,0	5,0	69,0	34,0	78,0	6,0	1,0	17,0	34,0	-	-	31,0	2,0	20,0	-	7,0	12,0	136,0	41,0
Tx. de Sinistralidade	26,71	16,14	85,39	67,19	30,72	18,78	32,06	36,75	28,18	24,30	37,26	22,90	18,91	63,78	9,66	80,45	27,99	38,75	33,14
Tx. acidentes c/ mortos	0,29	-	0,84	1,92	0,21	-	-	-	-	-	-	0,65	-	1,23	-	-	1,81	0,29	-
Tx. de cidentes c/ feridos graves	1,01	-	2,51	-	-	-	-	0,71	1,54	-	-	2,62	4,73	2,45	-	-	0,90	0,86	0,78
Tx. de cidentes c/ feridos ligeiros	7,36	5,38	36,83	24,00	10,59	8,05	8,01	8,48	6,95	-	-	9,16	4,73	14,72	-	40,23	6,32	8,21	6,21
Tx. de cidentes c/ vítimas	8,66	5,38	40,18	25,92	10,79	8,05	8,01	9,19	8,49	-	-	12,43	9,45	18,40	-	40,23	9,03	9,35	6,99
Tx. mortos	0,29	-	0,84	1,92	0,21	-	-	-	-	-	-	0,65	-	1,23	-	-	1,81	0,29	-
Tx. feridos graves	1,16	-	2,51	0,96	-	-	-	0,71	2,32	-	-	3,27	4,73	2,45	-	-	0,90	0,86	1,04
Tx. feridos ligeiros	11,41	5,38	57,76	32,64	16,19	16,10	8,01	12,01	13,12	-	-	20,28	9,45	24,53	-	70,40	10,83	12,98	10,62

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	-	8,6	19,7	-	99,6	67,4	5,9	83,8	9,4	156,2	202,8
Com 2x3 vias (Km)	-	-	-	7,5	-	-	-	-	8,8	7,6	-	2,9	4,3	1,8	-	-	-	131,3	32,0
Com 2x4 vias (Km)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,1	-	-	-	-	-	-	-	7,7	-
TMDA	11 979,4	15 959,9	32 026,3	26 564,6	67 030,0	2 110,6	1 956,0	34 926,1	68 250,6	39 659,4	21 030,9	52 507,1	12 259,8	16 297,3	9 430,0	6 647,8	5 483,0	41 828,0	22 822,1
Percursos efectuados (10°8VKm)	7,6	1,5	2,7	5,2	0,9	0,8	0,9	2,9	2,2	3,4	1,5	0,6	4,7	4,1	0,2	2,0	0,2	45,4	19,6
Total de Acidentes	197,0	24,0	93,0	130,0	42,0	13,0	24,0	119,0	73,0	101,0	38,0	8,0	143,0	115,0	6,0	74,0	3,0	1 067,0	376,0
Acidentes com mortos	3,0	-	1,0	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	3,0	2,0
Acidentes com feridos graves	4,0	1,0	-	3,0	-	1,0	-	3,0	1,0	2,0	2,0	-	4,0	4,0	1,0	2,0	-	20,0	9,0
Acidentes com feridos ligeiros	44,0	6,0	34,0	50,0	26,0	5,0	8,0	32,0	23,0	37,0	10,0	3,0	37,0	31,0	2,0	15,0	-	305,0	118,0
Acidentes/ vítimas	51,0	7,0	35,0	53,0	26,0	6,0	8,0	37,0	24,0	39,0	12,0	3,0	44,0	35,0	3,0	17,0	-	328,0	129,0
Acidentes só c/ danos materiais	146,0	17,0	58,0	77,0	16,0	7,0	16,0	82,0	49,0	62,0	26,0	5,0	99,0	80,0	3,0	57,0	3,0	739,0	247,0
Nº de mortos	3,0	-	1,0	-	-	-	-	2,0	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	3,0	2,0
Nº de feridos graves	7,0	1,0	1,0	3,0	-	1,0	-	4,0	1,0	2,0	3,0	-	5,0	5,0	1,0	3,0	-	25,0	11,0
Nº de feridos ligeiros	54,0	9,0	42,0	66,0	34,0	6,0	11,0	40,0	29,0	56,0	19,0	4,0	56,0	50,0	3,0	19,0	-	479,0	223,0
Tx. de Sinistralidade	26,03	16,30	34,65	25,09	46,27	15,37	25,49	40,48	33,21	29,86	25,06	14,35	30,67	27,86	29,47	36,29	15,90	23,51	19,17
Tx. acidentes c/ mortos	0,40	-	0,37	-	-	-	-	0,68	-	-	-	-	0,64	-	-	-	-	0,07	0,10
Tx. de cidentes c/ feridos graves	0,53	0,68	-	0,58	-	1,18	-	1,02	0,45	0,59	1,32	-	0,86	0,97	4,91	0,98	-	0,44	0,46
Tx. de cidentes c/ feridos ligeiros	5,81	4,08	12,67	9,65	28,64	5,91	8,50	10,88	10,46	10,94	6,59	5,38	7,94	7,51	9,82	7,36	-	6,72	6,02
Tx. de cidentes c/ vítimas	6,74	4,76	13,04	10,23	28,64	7,09	8,50	12,58	10,92	11,53	7,91	5,38	9,44	8,48	14,73	8,34	-	7,23	6,58
Tx. mortos	0,40	-	0,37	-	-	-	-	0,68	-	-	-	-	0,64	-	-	-	-	0,07	0,10
Tx. feridos graves	0,92	0,68	0,37	0,58	-	1,18	-	1,36	0,45	0,59	1,98	-	1,07	1,21	4,91	1,47	-	0,55	0,56
Tx. feridos ligeiros	7,14	6,11	15,65	12,74	37,46	7,09	11,68	13,61	13,19	16,56	12,53	7,18	12,01	12,11	14,73	9,32	-	10,55	11,37

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	-	-	-	-	-	-	103,8	403,8
Com 2x2 vias (Km)	85,3	48,3	2,3	157,9	-	7,4	5,2	78,7	39,9	6,3	-	47,9	129,7	-	-	156,6	145,4	9,6	2 348,6
Com 2x3 vias (Km)	12,8	-	22,7	-	34,4	32,4	19,6	-	-	-	-	44,8	-	6,0	18,0	-	32,1	-	543,3
Com 2x4 vias (Km)	8,4	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26,2
TMDA	30 127,0	40 015,1	96 306,9	7 172,4	30 924,5	10 743,7	25 224,9	6 967,8	9 149,9	34 464,8	7 772,1	9 749,0	19 560,5	146 328,1	74 689,6	6 266,9	8 648,3	5 029,6	18 723,0
Percursos efectuados (10*8VKm)	11,7	7,5	8,8	4,1	3,9	1,6	2,3	2,0	1,3	0,8	0,1	3,3	9,3	3,2	4,9	3,6	5,6	2,1	227,64
Total de Acidentes	414,0	348,0	459,0	75,0	122,0	43,0	41,0	32,0	22,0	73,0	2,0	79,0	225,0	133,0	147,0	129,0	187,0	117,0	6 810,0
Acidentes com mortos	3,0	2,0	2,0	-	1,0	-	-	1,0	-	-	-	1,0	2,0	-	-	1,0	2,0	2,0	46,0
Acidentes com feridos graves	8,0	6,0	5,0	1,0	1,0	-	-	-	-	-	-	2,0	2,0	-	4,0	4,0	8,0	2,0	142,0
Acidentes com feridos ligeiros	101,0	96,0	140,0	17,0	25,0	7,0	8,0	9,0	5,0	22,0	-	21,0	51,0	34,0	41,0	28,0	27,0	29,0	1 856,0
Acidentes/ vítimas	112,0	104,0	147,0	18,0	27,0	7,0	8,0	10,0	5,0	22,0	-	24,0	55,0	34,0	45,0	33,0	37,0	33,0	2 044,0
Acidentes só c/ danos materiais	302,0	244,0	312,0	57,0	95,0	36,0	33,0	22,0	17,0	51,0	2,0	55,0	170,0	99,0	102,0	96,0	150,0	84,0	4 766,0
Nº de mortos	3,0	2,0	2,0	-	1,0	-	-	1,0	-	-	-	1,0	2,0	-	-	2,0	2,0	6,0	51,0
Nº de feridos graves	8,0	7,0	6,0	2,0	2,0	-	-	-	-	-	-	3,0	4,0	-	4,0	6,0	10,0	7,0	181,0
Nº de feridos ligeiros	163,0	155,0	180,0	22,0	37,0	9,0	9,0	28,0	5,0	28,0	-	30,0	78,0	41,0	74,0	45,0	44,0	49,0	2 848,0
Tx. de Sinistralidade	35,25	46,32	52,09	18,09	31,33	27,48	17,91	15,94	16,46	91,86	16,35	23,88	24,23	41,39	29,87	35,91	33,28	56,05	29,92
Tx. acidentes c/ mortos	0,26	0,27	0,23	-	0,26	-	-	0,50	-	-	-	0,30	0,22	-	-	0,28	0,36	0,96	0,20
Tx. de cidentes c/ feridos graves	0,68	0,80	0,57	0,24	0,26	-	-	-	-	-	-	0,60	0,22	-	0,81	1,11	1,42	0,96	0,62
Tx. de cidentes c/ feridos ligeiros	8,60	12,78	15,89	4,10	6,42	4,47	3,49	4,48	3,74	27,68	-	6,35	5,49	10,58	8,33	7,80	4,81	13,89	8,15
Tx. de cidentes c/ vítimas	9,54	13,84	16,68	4,34	6,93	4,47	3,49	4,98	3,74	27,68	-	7,26	5,92	10,58	9,15	9,19	6,59	15,81	8,98
Tx. mortos	0,26	0,27	0,23	-	0,26	-	-	0,50	-	-	-	0,30	0,22	-	-	0,56	0,36	2,87	0,22
Tx. feridos graves	0,68	0,93	0,68	0,48	0,51	-	-	-	-	-	-	0,91	0,43	-	0,81	1,67	1,78	3,35	0,80
Tx. feridos ligeiros	13,88	20,63	20,43	5,31	9,50	5,75	3,93	13,95	3,74	35,23	-	9,07	8,40	12,76	15,04	12,53	7,83	23,47	12,51



**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



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@aedi-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



AE XXI – GLOBALVIA TRANSMONTANA

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

C.A.M. Lugar da Lameira de Gache
Gache – Lames 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



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



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



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



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



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



LUSOPONTE

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

Edifício da Portagem Praça da Portagem Vale Salgueiro, Penas 2870-392 Montijo

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

Belén MARCOS CORTES
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
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



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



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 Lódões

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

