



7º Congresso Rodoviário Português

Sessão Plenária 1

Novo Paradigma da Estradas de Portugal

1. ENQUADRAMENTO

INDICADORES NACIONAIS

POPULAÇÃO 10.5 Milhões

ÁREA 92 145 Km²

PIB (2011) 172 800 M€

REDE RODOVIÁRIA NACIONAL 11 000 km	IP	2600 km
	IC	3500 km
	EN	4900 km

REDE REGIONAL 3 500 km

REDE MUNICIPAL 73 000 km

REDE NACIONAL / 1000 Hab. 1.6 km

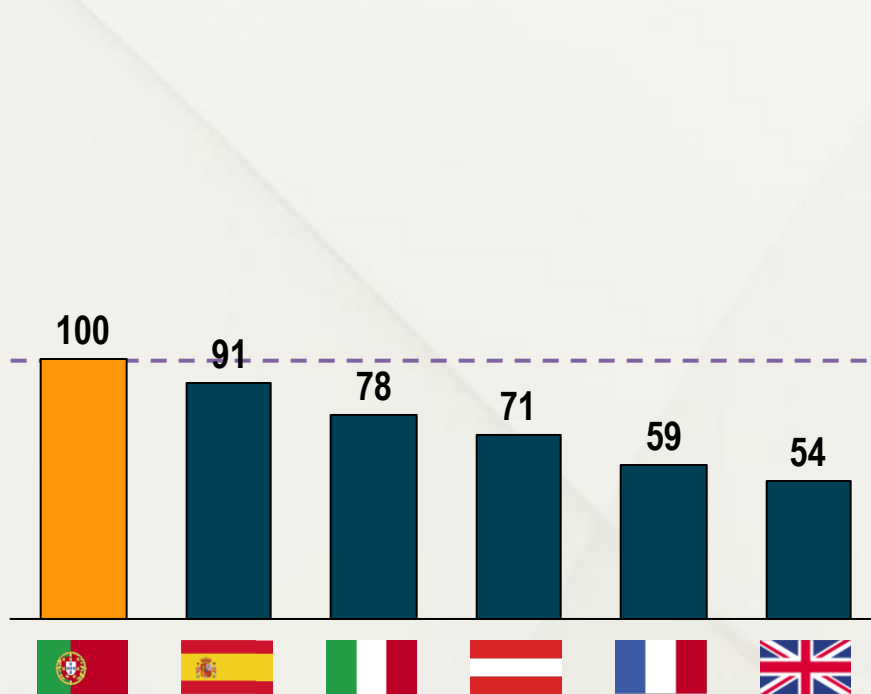
REDE NACIONAL / km² 0.19 km

RNA/ 1000 Hab. 270 km

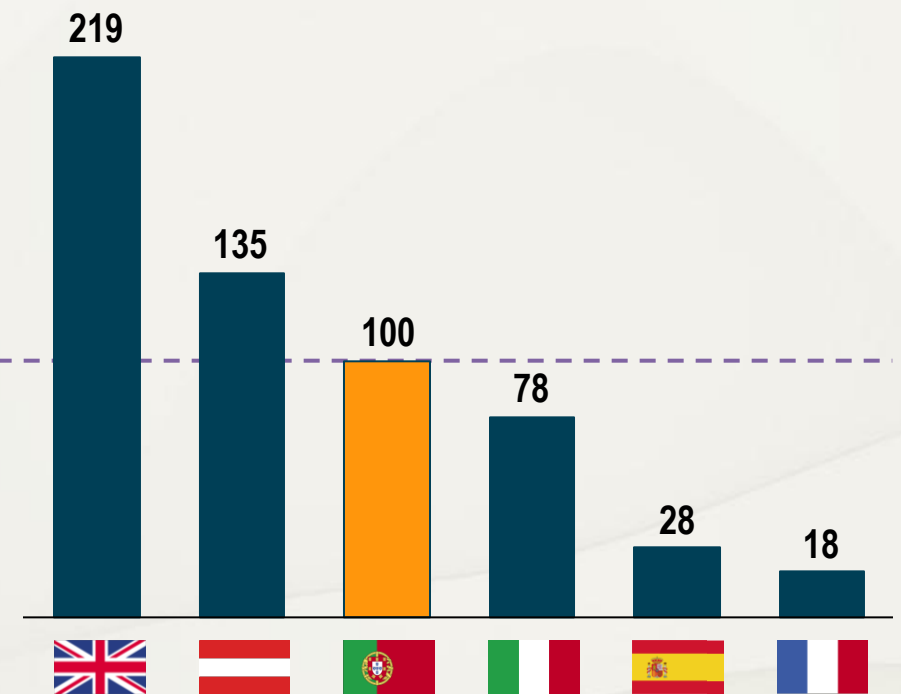
RNA/ km² 29 km

INDICADORES INTERNACIONAIS

DENSIDADE DA REDE DE AUTO-ESTRADAS



DENSIDADE DA REDE PRIMÁRIA



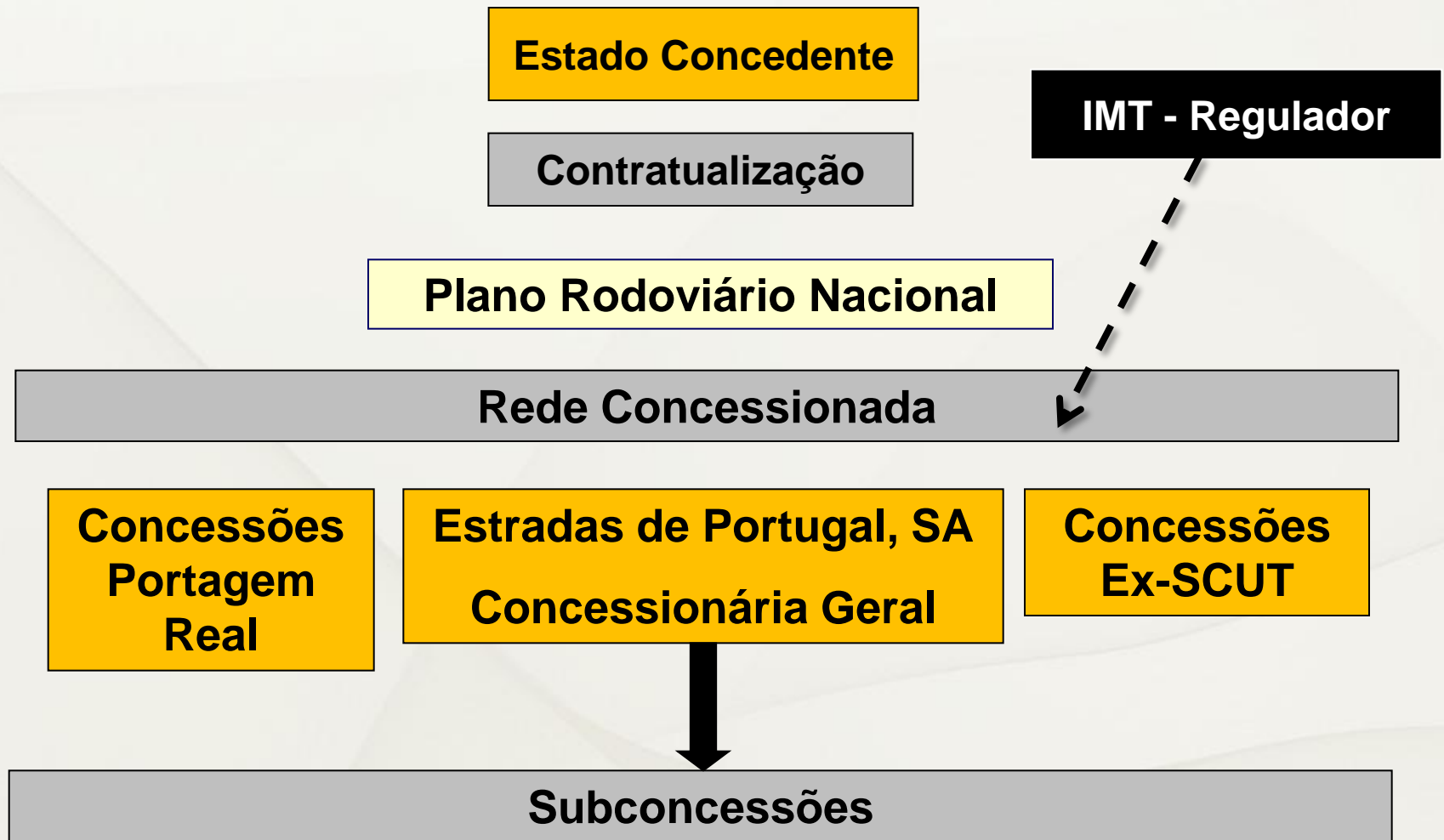
1) Calculado com base na densidade da rede [Km extensão / Km² area], tendo os valores para Portugal sido actualizados à data de 2013

2) Rede Primária inclui EN, IP e IC para Portugal

[2010; base 100 = Portugal]

Fonte : IRF 2010

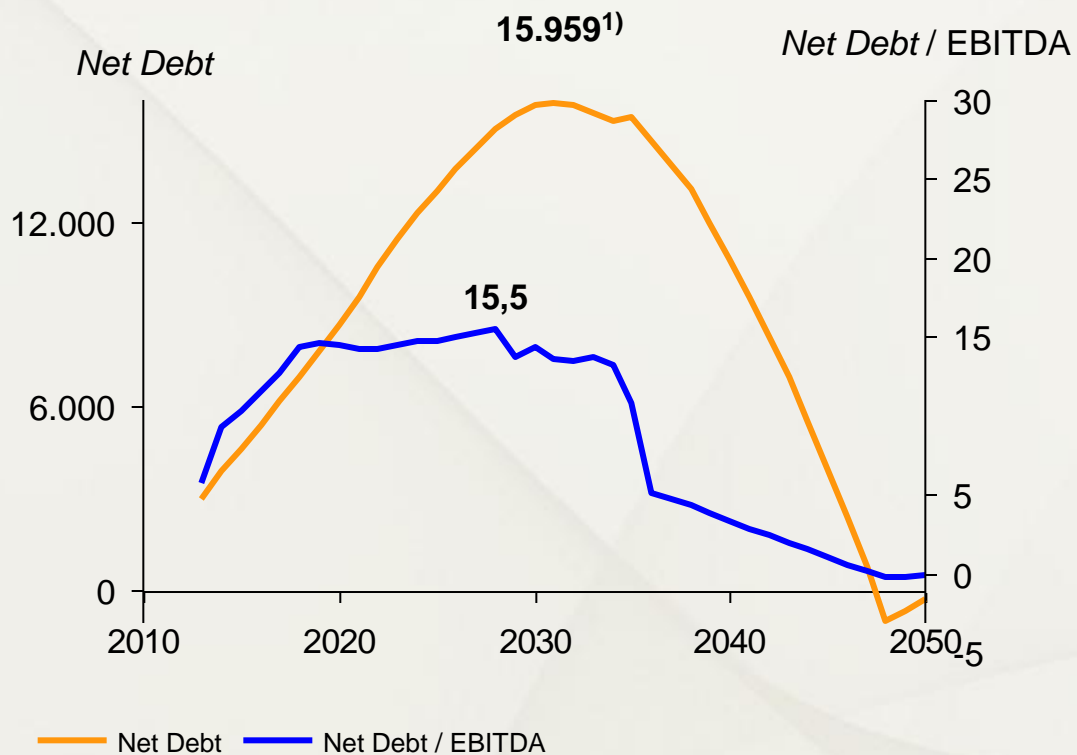
INTERVENIENTES DO SETOR



2. O DESAFIO

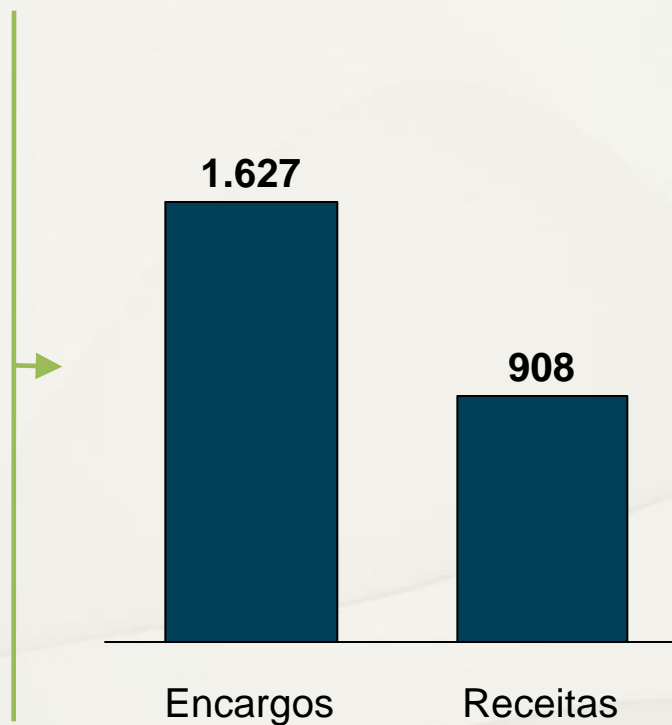
ENDIVIDAMENTO

DÍVIDA LÍQUIDA PREVISTA [2013e-2050e; M€]



1) Sem efeito do IVA

ENCARGOS MÉDIOS [2013e-2020e; M€]

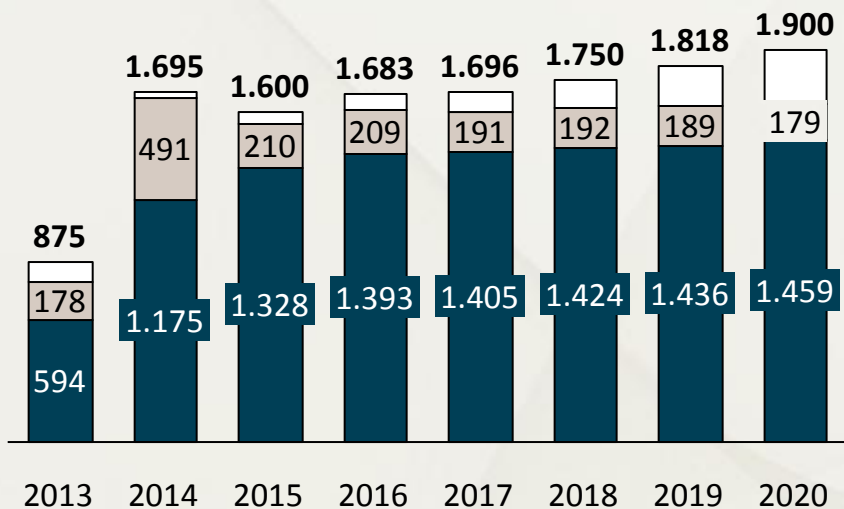


NECESSIDADES FINANCEIRAS

Cash-flow previsional da EP [2013e-2020e; M€]

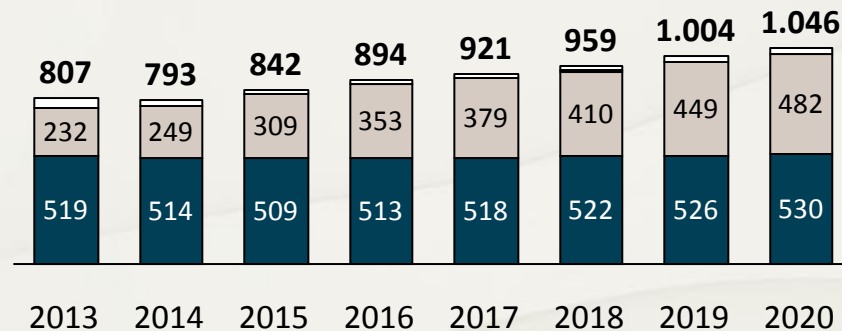
ENCARGOS

Média Anual **1.627 M€**



RECEITAS

Média Anual **908 M€**

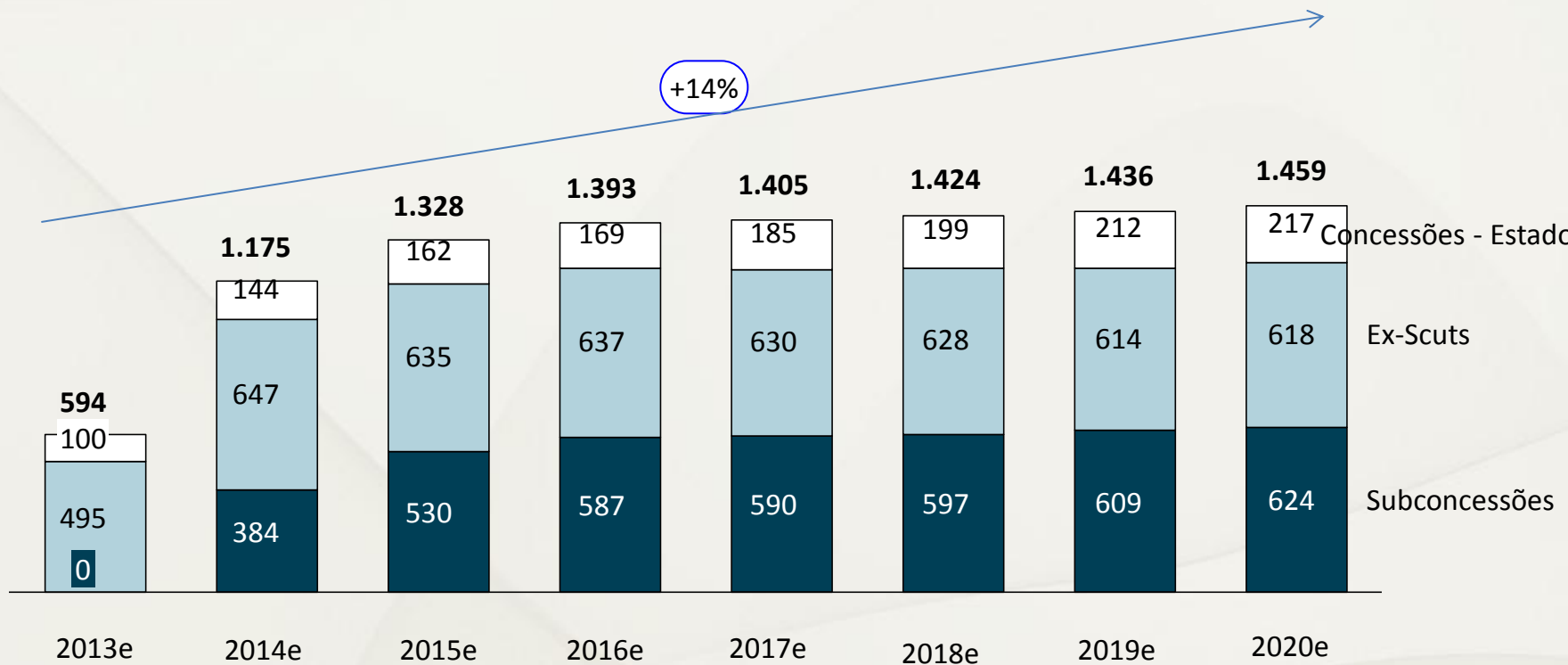


Custos de Funcionamento e Financiamento
 Rede Própria
 Rede Concessionada

Licenciamentos
 Portagens
 CSR

IMPACTO DAS CONCESSÕES

Pagamentos às concessionárias (antes de receitas de portagens)
[M€]



Fonte EP

3. UM NOVO PARADIGMA

3.1. DA CONSTRUÇÃO PARA A O&M

DA CONSTRUÇÃO PARA O&M

Investimentos na rede sob gestão direta



DA CONSTRUÇÃO PARA O&M

Encargos anuais de Operação e Manutenção

M€ / Km de extensão



● Encargos anuais de O&M [M€]¹⁾ – rede sob gestão directa (10³ Km)

○ Encargos anuais de O&M [M€]¹⁾ – rede concessionada

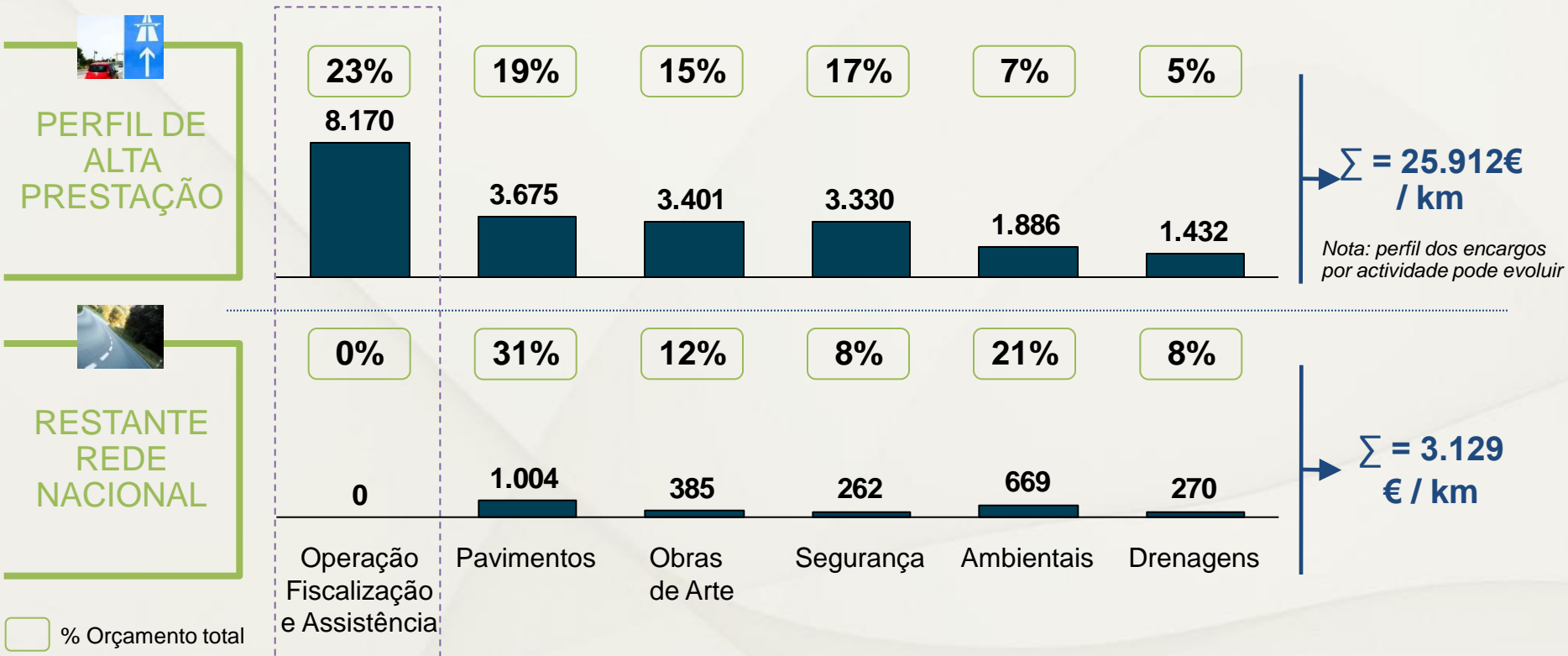
1) Inclui operação, manutenção corrente e periódica

COMENTÁRIOS

- > A rede concessionada < à rede da EP, com encargos de O&M superiores, dado o perfil de vias associado;
- > O amplo diferencial de encargos decorre do maior custo de intervenção por km nas vias de alta exploração, mas também da frequência das intervenções definidas (e.g. na rede de alta prestação a frequência de intervenção periódica é ~1,5x superior à restante rede nacional)

DA CONSTRUÇÃO PARA O&M

Encargos médios anuais de manutenção corrente por tipo de rede



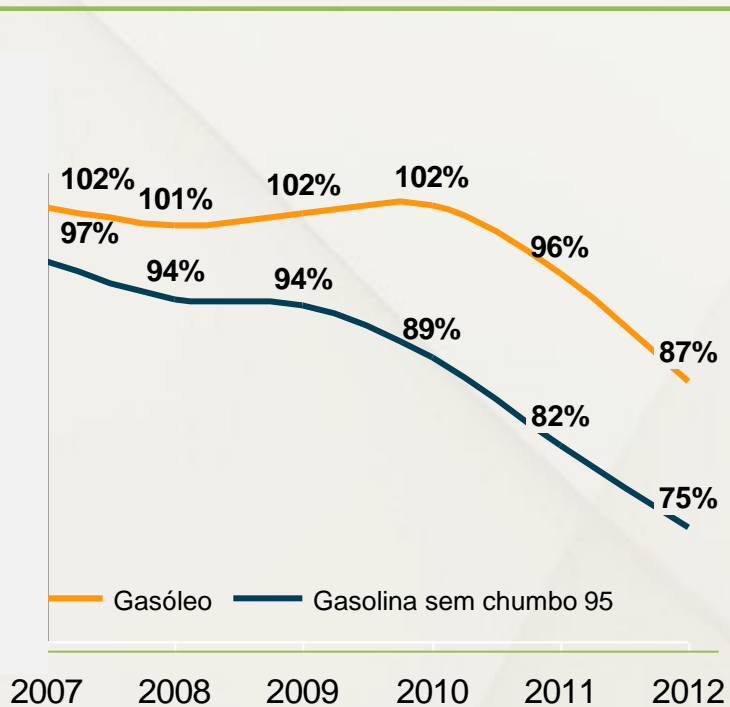
[2013e]

3.2. DO CONTRIBUINTE PARA O UTILIZADOR

DO CONTRIBUINTE PARA O UTILIZADOR

Receitas da CSR¹⁾

EVOLUÇÃO DO CONSUMO DE COMBUSTÍVEIS



EVOLUÇÃO DA CSR [M€]



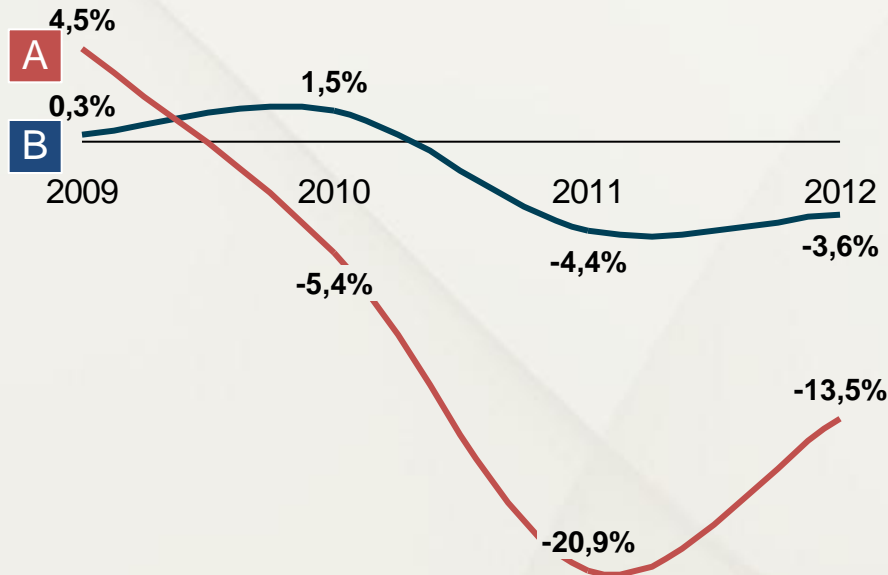
1) Contribuição do Serviço Rodoviário; 2) Valores não disponíveis para 2009; 3) Opex

DO CONTRIBUINTE PARA O UTILIZADOR

Receitas de portagens

EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO

[2008-2012; %/ano]



Fonte: IMT

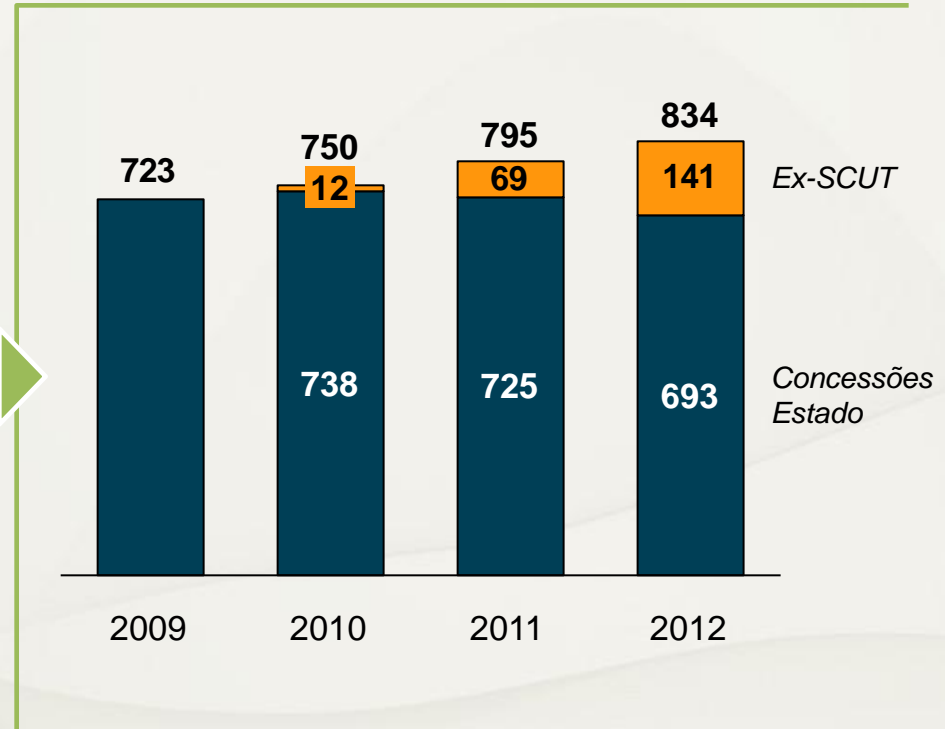
— Concessões com portagem real (operadores privados)¹⁾

— Outras concessões - modelo de disponibilidade / MLFF

1) Cálculo exclui concessões Litoral Centro e Douro Litoral, para as quais não há dados disponíveis para o período 2009-2012

EVOLUÇÃO DAS RECEITAS DE PORTAGENS

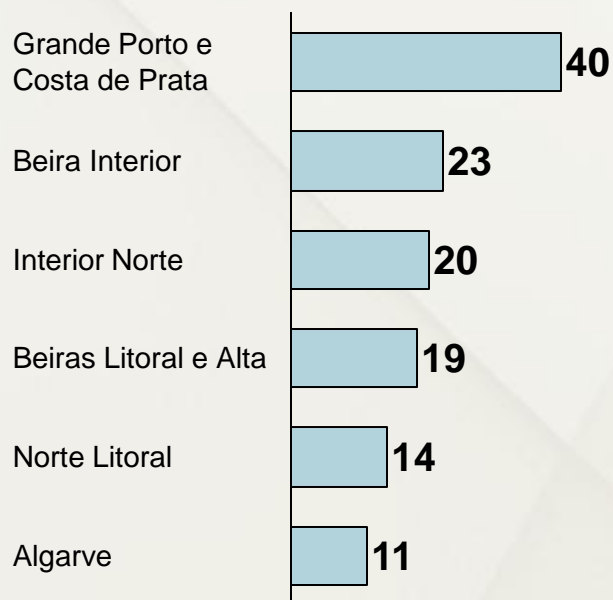
[M€]



DO CONTRIBUINTE PARA O UTILIZADOR

Impacto da introdução de portagens nas SCUTS

CAPEX INICIAL [M€]



TOTAL 127 M€

IMPACTO NAS RECEITAS [M€]

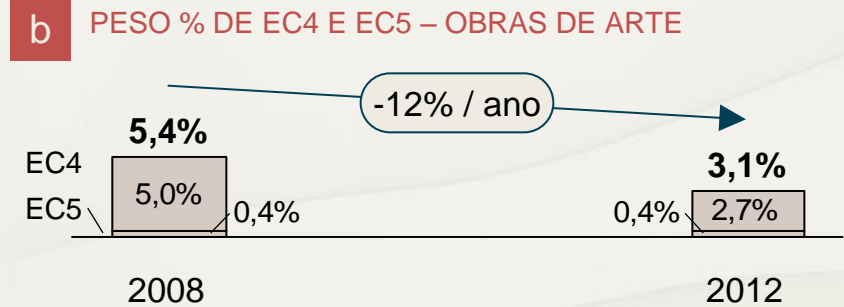
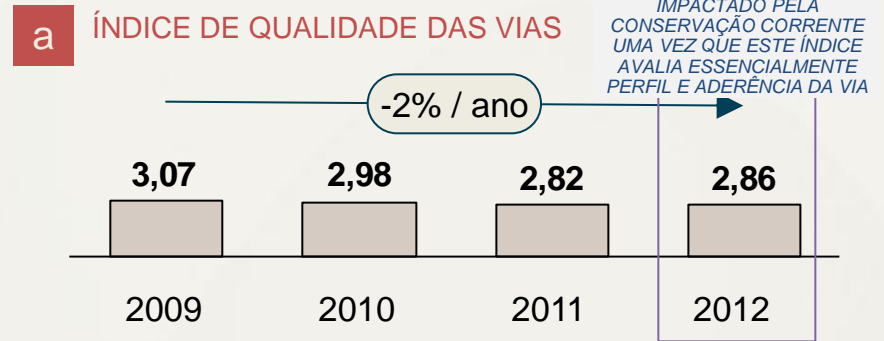
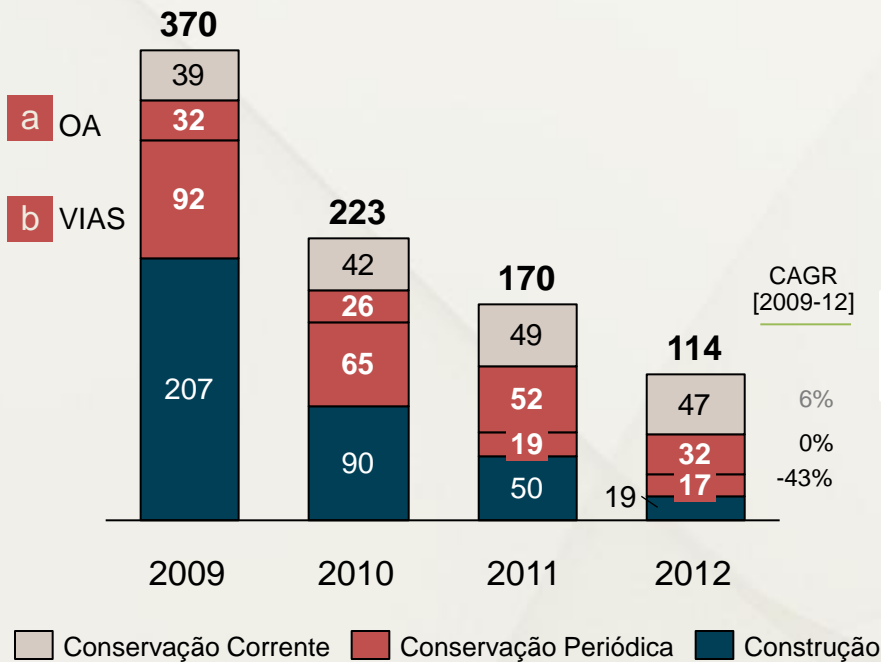


3.3. DO CUSTO À EFICIÊNCIA

DO CUSTO À EFICIÊNCIA

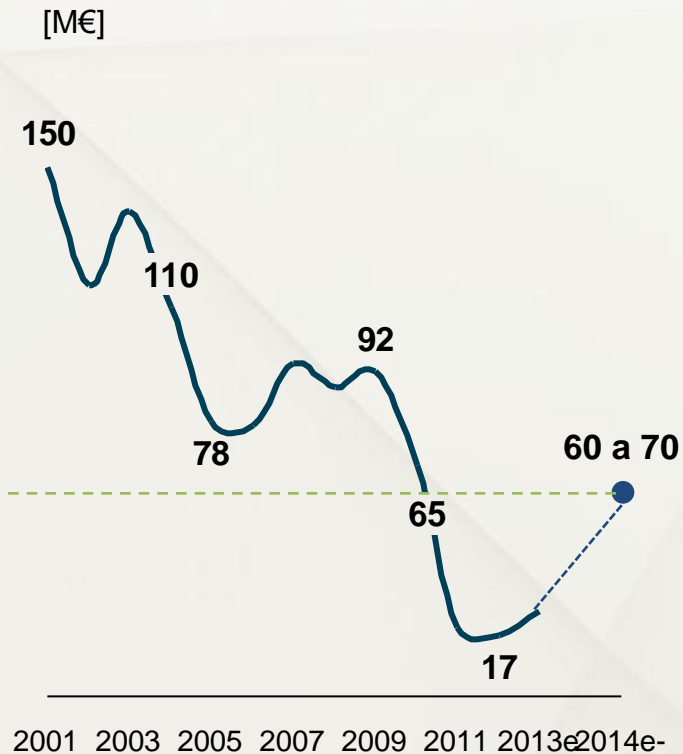
Conservação na rede própria

INVESTIMENTO EM CONSTRUÇÃO E CONSERVAÇÃO EVOLUÇÃO DA QUALIDADE DA REDE – PAVIMENTOS [M€]



DO CUSTO À EFICIÊNCIA

Conservação periódica de vias



QUALIDADE POR NÍVEL DE INVESTIMENTO

NÍVEL INV. [M€]	ÍNDICE DE QUALIDADE [2016e]
90	2,77
	(2,86 em 2012)
60 a 70	2,45 Mínimo aceitável
30	2,15
15	2,06

COMENTÁRIOS

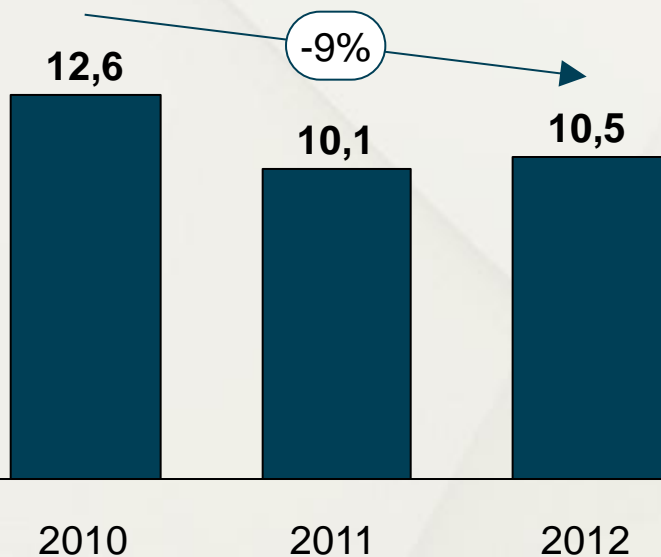
- > Os níveis actuais de investimento em conservação periódica **NÃO SÃO SUSTENTÁVEIS**
- > O nível de 60 a 70 M€¹⁾ é considerado tecnicamente como aquele que **EVITA A DEGRADAÇÃO** para além do **aceitável** da qualidade da rede
- > O adiamento dos investimentos em conservação periódica implica um **NÍVEL DE INVESTIMENTO SUPERIOR NO FUTURO** para recuperar a maior degradação entretanto incorrida
- > A diminuição dos gastos em conservação periódica implica um **AUMENTO DOS ENCARGOS** com **MANUTENÇÃO CORRENTE**

1) Encargos estimados para o âmbito actual da rede rodoviária sob gestão da EP

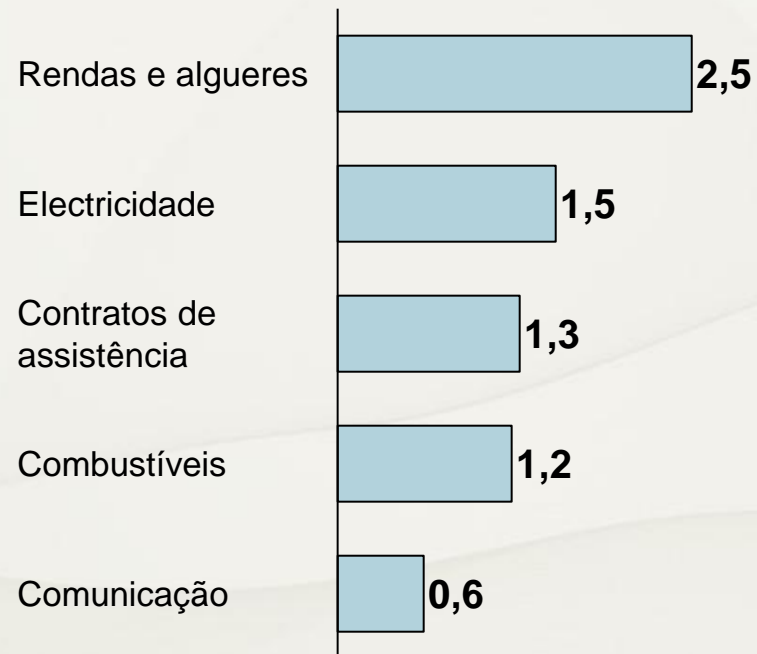
DO CUSTO À EFICIÊNCIA

Estrutura

EVOLUÇÃO DOS CUSTOS DE FUNCIONAMENTO
[M€]



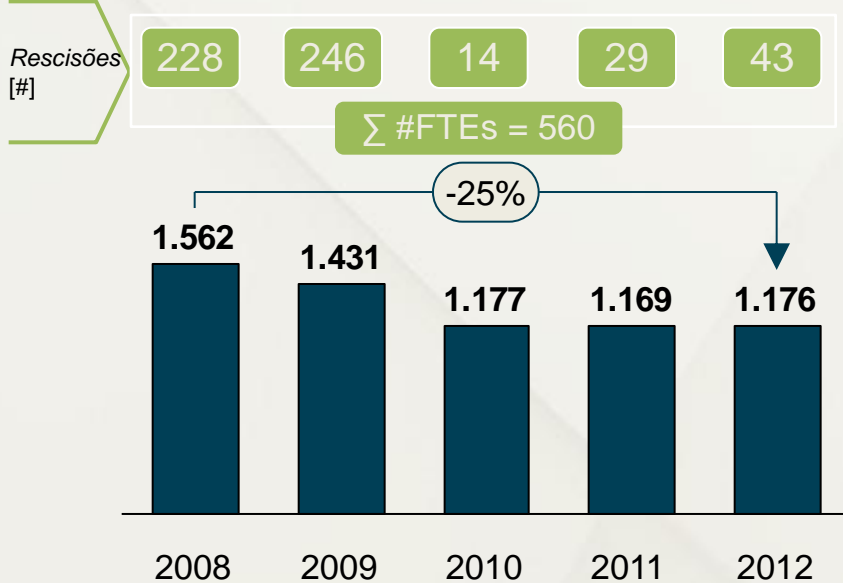
PRINCIPAIS ITENS [2012; M€]



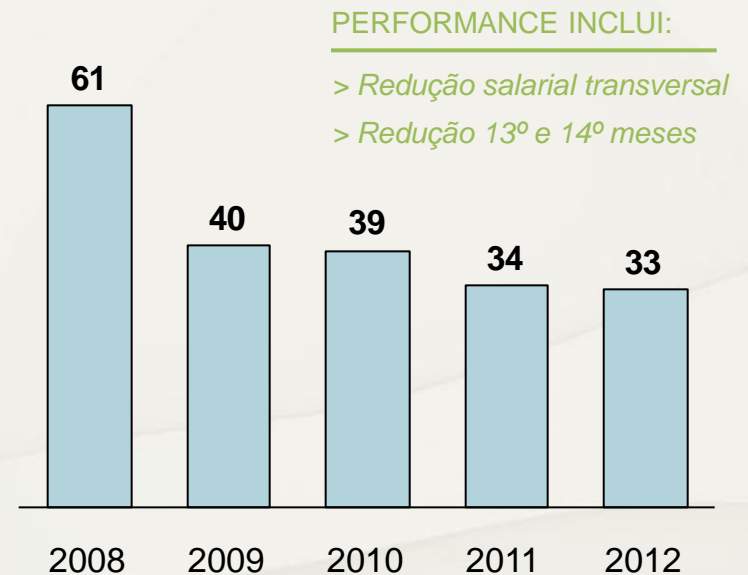
DO CUSTO À EFICIÊNCIA

Recursos Humanos

COLABORADORES EP [2008-2012; # FTEs]



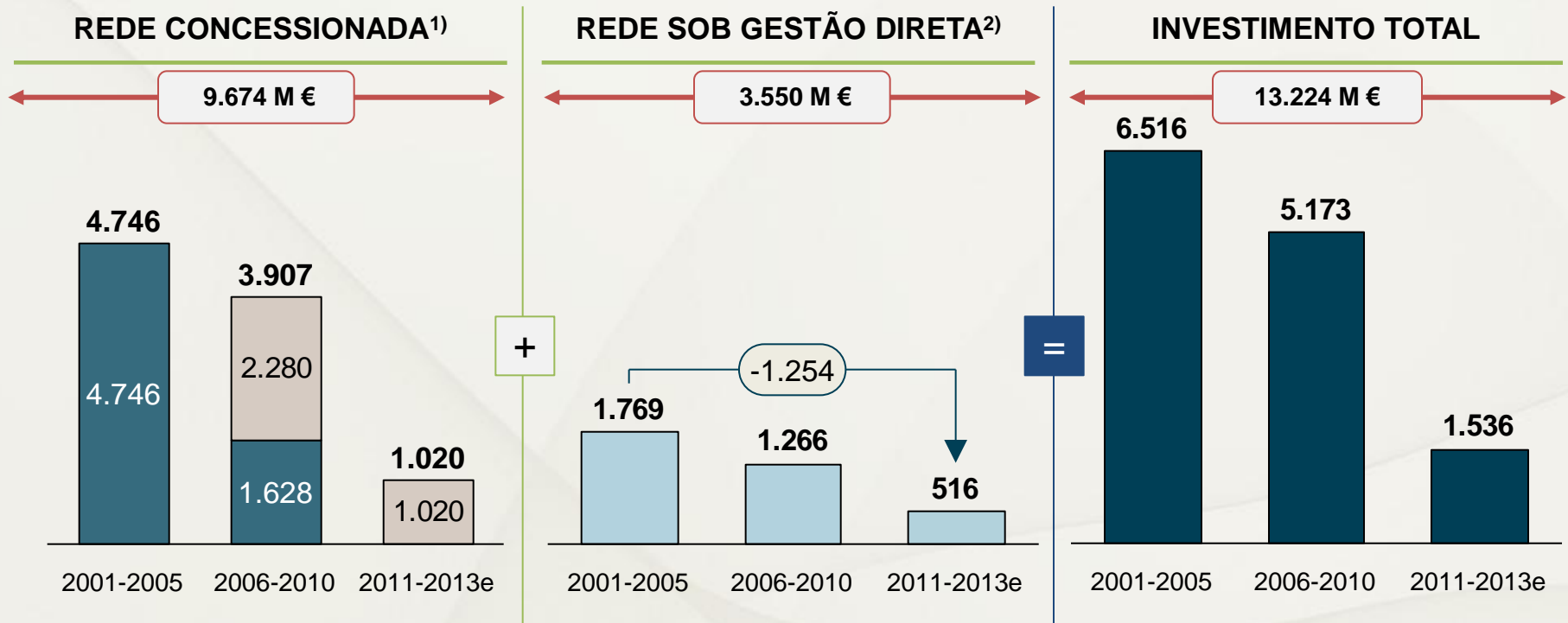
GASTOS COM PESSOAL [2008-2012; M€]



3.4. DA OFERTA ESTIMADA À PROCURA DE PROXIMIDADE

DA OFERTA ESTIMADA À PROCURA DE PROXIMIDADE

Investimento na RRN

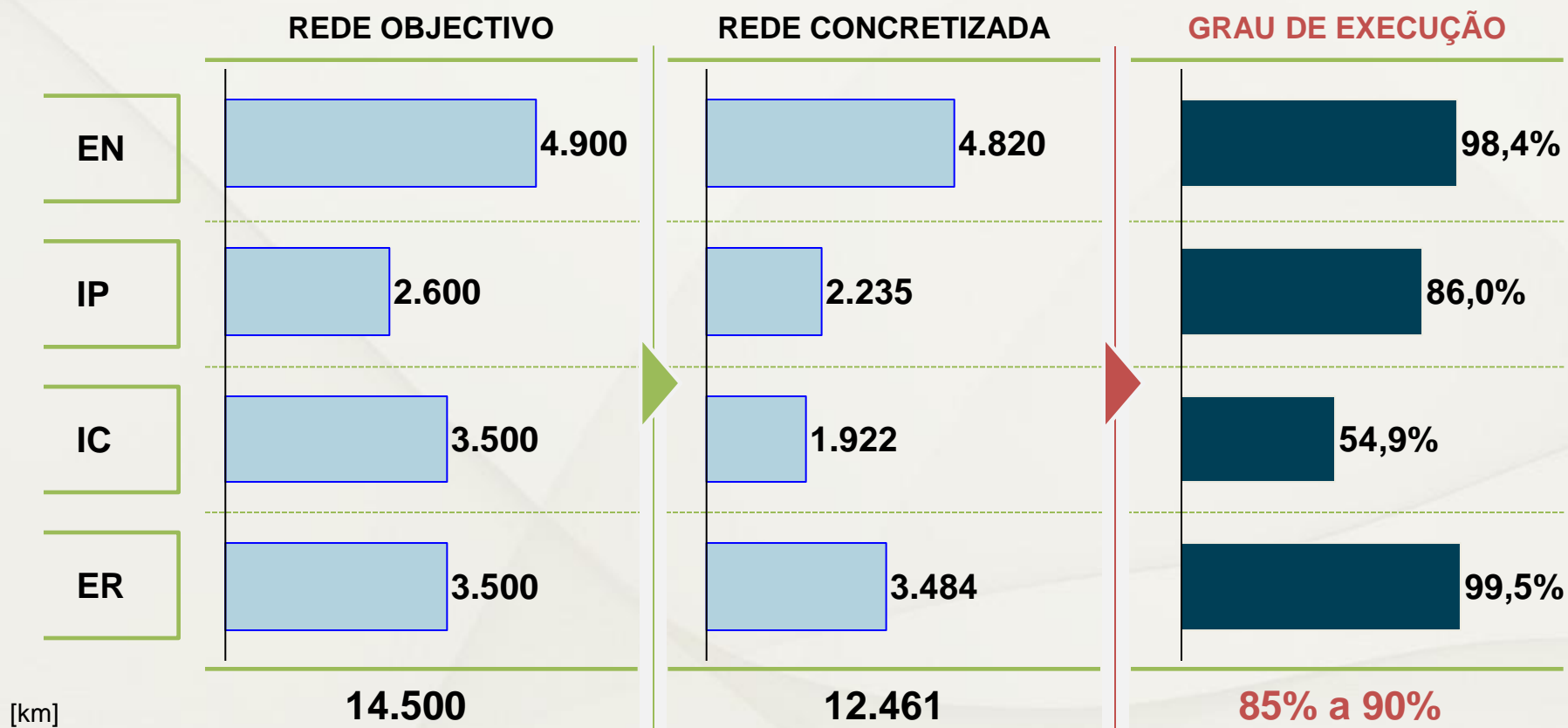


1) Inclui apenas CAPEX da nova construção

2) Inclui investimento de modernização da rede, requalificação de obras de arte e manutenção periódica, e pagamento da A21 (261 M€)

DA OFERTA ESTIMADA À PROCURA DE PROXIMIDADE

Objetivos do PRN



Fonte: PRN

4. UM PROGRAMA PARA O FUTURO

TRÊS PILARES FUNDAMENTAIS

Serviço

Desenvolver a oferta de serviço de acessibilidade e de proximidade

Segurança e Qualidade

Melhoria contínua de indicadores de sinistralidade, ambientais e de níveis de serviço adequados

Sustentabilidade

Assegurar a sustentabilidade financeira no quadro do modelo de financiamento do sistema rodoviário

4.1. SERVIÇOS

SERVIÇOS

- Definição de um **Plano de Proximidade**: Priorização da intervenção numa perspetiva intermodal e de rendibilidade de investimentos
- Colocar o **Utilizador** no centro da prestação
- Implementação de serviços **inovadores**

4.2. SEGURANÇA E QUALIDADE

SEGURANÇA E QUALIDADE

- Estabelecimento de parcerias para:
 - **Redução dos pontos negros** na Rede Rodoviária em exploração
 - **Redução das Vítimas Mortais** por acidentes rodoviários
- Apoio na definição de políticas de mobilidade - **melhoria da qualidade do ar e redução dos níveis de ruído**
- Melhoria contínua da **Sustentabilidade Ambiental**
- Níveis de serviço das vias que priorizem a **redução de congestionamentos.**

4.3. SUSTENTABILIDADE

SUSTENTABILIDADE

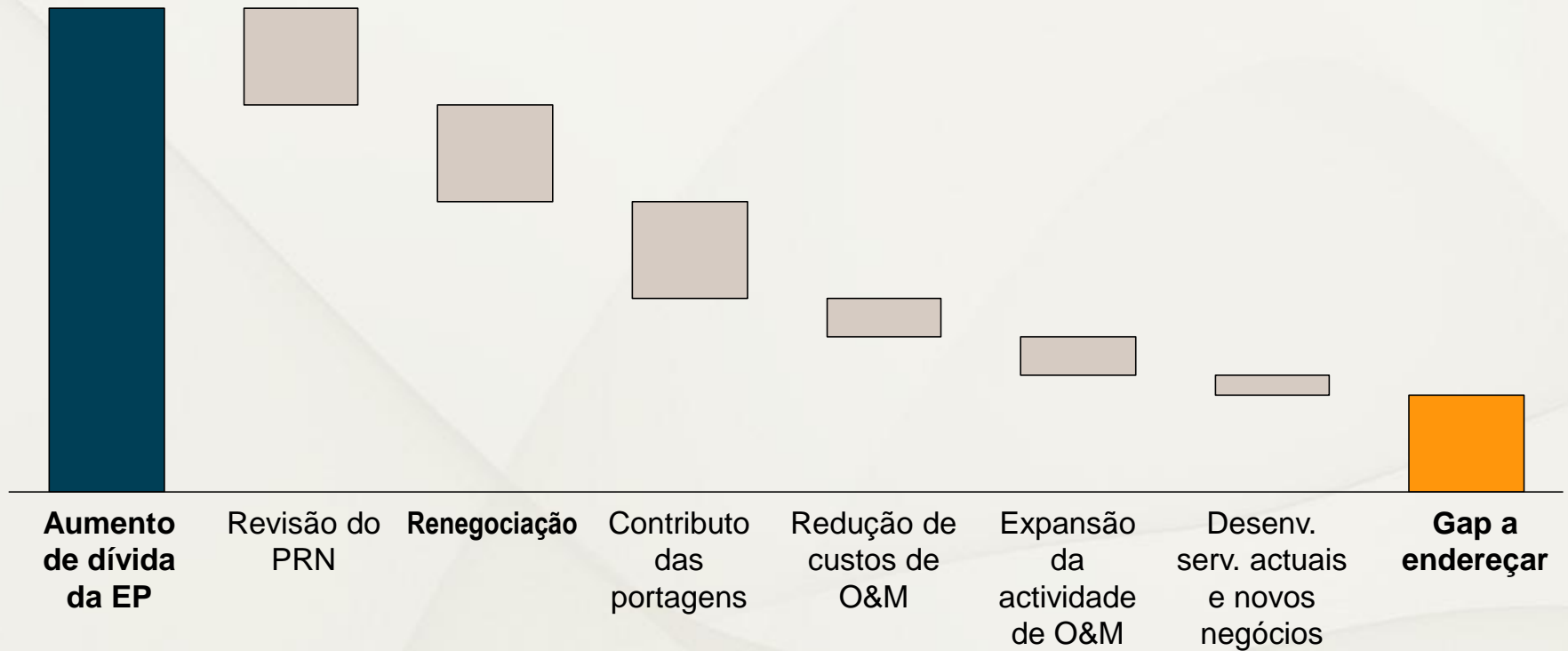
- Captura do **valor decorrente do serviço de acessibilidade** prestado:
 - Soluções portajadas utilizador/pagador,
 - Taxas por serviços aplicáveis beneficiário direto/pagador
 - Contribuições segmentadas (beneficiário potencial/pagador)
- Captura do **valor periférico à função de acessibilidade**
- **Revitalização da marca EP** como forma de valorização da prestação de serviços

SUSTENTABILIDADE

- Redução do **sobreinvestimento** nas Subconcessões
- Alteração regulatória dos **indicadores de desempenho**
- Redução de custos visando a **transferência de valor para os clientes**
- Otimização de serviços de **Cobrança de Portagens**
- Revisão do **PRN** em baixa

SUSTENTABILIDADE

Assenta num conjunto de alavancas de aumento de receita e redução de encargos





OBRIGADO

antonio.ramalho@estradas.pt