

SISTEMA DE COBRANÇA MULTI-FREE-FLOW - EXPERIÊNCIA DE OPERAÇÃO DA ASCENDI

Autor: Pedro Miguel Lopes Pinto

Ascendi, Rua Antero de Quental, 381, 3º, 4455-586, Perafita – Matosinhos, Portugal

Sumário

As necessidades de sustentabilidade do sector rodoviário levaram ao desenvolvimento de um novo sistema de cobrança, o Multi-Lane-Free-Flow (MLFF), o qual está em funcionamento em 5 Concessões operadas pela Ascendi. Este sistema de cobrança de portagens exclusivamente eletrónicas, desenvolvido pela Ascendi, deu resposta a muitos requisitos inovadores e a diferentes características específicas técnicas e funcionais. Este trabalho descreve o modelo tecnológico do sistema MLFF, processos utilizados, marcos alcançados e como o projeto e a operação respondem ao modelo de negócio, identificando-se pontos de melhoria. Aborda uma visão geral e atualizada do status do funcionamento, a sua evolução durante estes mais de dois anos de operação, dando realce à evolução do modelo operativo, das diferentes modalidades de utilização e os ajustamentos aos padrões de comportamento dos stakeholders envolvidos.

Palavras-chave: Ascendi; Portagens; Portagens eletrónicas; ex-Scuts; Sustentabilidade; MLFF

Introdução

Para responder a solicitação do Governo Português, a Ascendi desenvolveu um novo sistema de cobrança de portagens exclusivamente eletrónico, comumente denominado por Multi-Lane-Free-Flow (MLFF) no qual foram incorporados muitos processos inovadores a nível nacional e mesmo internacional.

As necessidades de sustentabilidade do setor rodoviário Português levaram ao desenvolvimento de um novo sistema de cobrança de portagens exclusivamente eletrónico, o Multi-Lane-Free-Flow, o qual está atualmente em operação em quatro Concessões ou Subconcessões da Ascendi (Costa da Prata, Grande Porto, Beiras Litoral e Alta e Pinhal Interior) e numa 5ª Concessão de outra entidade onde a Ascendi apenas é responsável pela operação do serviço de cobrança de portagens. Este sistema de cobrança de portagens exclusivamente eletrónicas foi desenvolvido pela Ascendi e deu resposta as necessidades através de muitos requisitos inovadores e diferentes características específicas quer técnicas quer de funcionamento operativo, os quais visaram a criação de um novo modelo de cobrança que fosse otimizado tendo em conta as condicionantes técnicas das infraestruturas a portajar bem como a otimização do modelo operativo associado.

A Ascendi conta com uma vasta experiência de operação destes sistemas de mais de dois anos, durante os quais ocorreram desenvolvimentos que permitiram não só a expansão da atividade bem como o ajustamento de diversas variáveis que aprimoraram e alteraram o seu funcionamento.

Evolução do mercado

Até meados da década de noventa o mercado de autoestradas português era de reduzida dimensão e com um baixo investimento em vias de alto débito de tráfego. O Estado controlava a oferta através da promoção direta de estradas nacionais, sem cobrança aos utilizadores e através de uma Concessionária Pública disponibilizava autoestradas com cobrança de portagens em regime de cobrança tradicional. Na segunda metade da década de

noventa o Estado abriu o mercado de autoestradas aos privados colocando a concurso cerca de duas concessões de autoestradas em regime de cobrança de portagens através de um modelo de cobrança tradicional.

Na primeira metade da década de dois mil, verificou-se um investimento maciço em vias de alto débito de tráfego, tendo surgido nessa altura os primeiros modelos de Concessão a Privados em regime de portagem-sombra sem custos para o utilizador (SCUT). Posteriormente, nos anos de dois mil e cinco a dois mil e sete verificou-se uma diminuição do investimento neste tipo de infraestruturas, tendo sido lançados apenas dois concursos (Concessões) em regime de funcionamento com sistema de cobrança tradicional.

Por fim, verificou-se entre os anos de dois mil e sete a dois mil e onze, uma nova fase de investimentos em infraestruturas rodoviárias maciço, com um novo modelo de financiamento baseado no princípio do utilizador / pagador baseado num modelo de cobrança de portagens exclusivamente eletrónico.

A crise financeira que despontou em 2008 teve como uma das consequências o aparecimento de restrições orçamentais levando à inviabilidade do modelo financeiro suportado na perspetiva de crescimento do PIB induzido pelas novas rodovias que entretanto entraram em exploração.

Desta forma, desenvolveu-se um novo modelo de financiamento baseado no princípio do utilizador / pagador e aplicado a todas as autoestradas portuguesas.

Ao nível das entidades reguladoras do setor rodoviário verificou-se a transformação da Autoridade de Estradas numa Entidade Reguladora e Normalizadora (o InIR) e uma super-concessionária pública de todas as estradas nacionais (a EP). À EP foram alocadas receitas próprias das novas portagens bem como parte do valor do Imposto de Combustíveis.

O regime SCUT foi transformado em regime de disponibilidade de via e foi contratado com as Concessionárias destas vias um Serviço de Cobrança de Portagens.

Os desafios de Cobrar e a Solução encontrada

O desenvolvimento de um sistema de cobrança de portagens para as concessões em causa, maioritariamente concessões SCUT, foi efetuado tendo em conta as características dessas infraestruturas. As características técnicas existentes tiveram um papel fundamental no desenvolvimento da solução de cobrança, as autoestradas em questão foram construídas predominantemente em meios urbanos, verifica-se uma elevada densidade de Nós rodoviários, chegando em média a distar cerca de 1 a 2 quilómetros entre si, os Nós rodoviários foram desenhados para vias sem cobrança de portagens e verifica-se uma grande densidade de ocupação lateral das vias. Ao nível da operação e exploração das vias verificavam-se grandes volumes de tráfego, tráfegos médios diários de 40 mil a 60 mil veículos por dia, impossibilitando a disponibilização de vias por períodos superiores a algumas horas e pretendeu-se manter a proporcionalidade da cobrança face à distancia percorrida, minimizando a injustiça social na cobrança. Estas condicionantes levaram à constatação da existência de inviabilidade económica de construção de praças de portagem tradicionais tanto nos Nós como em Plena Via.

Para dar resposta a este desafio foi desenvolvido e proposto um novo sistema de cobrança exclusivamente eletrónico sem qualquer obstáculo na via (o MLFF). A solução de cobrança encontrada dispõe de uma grande densidade de pontos de cobrança, sendo instalados, em média, um em cada dois sublanços, com uma zona de influência média de cerca de 5 quilómetros.

Como fatores nacionais de potenciação na utilização deste tipo de sistemas foram identificados a longa tradição de cobrança eletrónica em Portugal, nomeadamente através da Via Verde desde os meados dos anos noventa. A maior taxa de penetração de OBU's em toda a União Europeia, em Portugal cerca de 50% do parque automóvel já se encontrava equipado com um OBU da Via Verde, baseado na tecnologia DSRC que é um dos standards tecnológicos europeus para a cobrança de portagens, potenciando igualmente a Interoperabilidade técnica com os restantes sistemas DSRC Europeus. A simplicidade para o utente do sistema de cobrança português, onde existe apenas uma entidade (Via Verde) a efetuar o processamento das transações cobrando por débito em conta.

Como fatores de risco foram identificados a ausência de barreiras físicas do sistema as quais poderiam potenciar a fraude, nomeadamente veículos sem OBU e estrangeiros. A fragilidade do sistema legal de enforcement para

com os utilizadores que não pagavam as portagens (garantias individuais, execução de dívidas). A inviabilização política (temporária) de um sistema de matrícula eletrónica obrigatória.

O projeto de desenvolvimento e implementação nas duas primeiras concessões (Costa da Prata, 22 PdC's e Grande Porto, 26 PdC'd) decorreu durante 15 meses, tendo o início de operação ocorrido a 15 de Outubro de 2010, posteriormente foram instaladas as concessões das Beiras Litoral e Alta, 26 PdC's e do Interior Norte, 26 PdC's, tendo a operação de cobrança iniciado a 8 de Dezembro de 2011. No início de Novembro de 2011 arrancou igualmente o funcionamento do serviço de cobrança de portagens na Subconcessão do Pinhal Interior, 38 PdC'd (*), encontrando-se esta ainda em fase de implementação ao ritmo da conclusão dos vários lotes em construção. Estão neste momento cerca de 108 pontos de cobrança em operação de um total de 128 pontos de cobrança previstos, tornando a Ascendi no maior operador privado europeu deste tipo de sistemas a cobrar todo o tráfego passante.

(*): quantidade original.

Caracterização Técnica do Sistema de Cobrança MLFF

O sistema de cobrança de portagens MLFF caracteriza-se por ser um sistema de cobrança completamente automático, sem as tradicionais praças de portagem e sem pagamento manual, baseado na instalação de Pontos de Cobrança em plena via, sendo cobrada aos utilizadores da autoestrada uma taxa de portagem na passagem por cada um destes Pontos de Cobrança.

A denominação anglo-saxónica deste sistema é “*Multi-Lane-Free-Flow*” (MLFF). “*Multi-Lane*” no sentido de que cada Ponto de Cobrança cobre toda a faixa de rodagem da autoestrada (vias e berma) e “*Free-Flow*” pelo facto de não existirem restrições ao tráfego na passagem pelos Pontos de Cobrança, por exemplo, mudança de via, desaceleração ou paragem do veículo, uma vez que o sistema tem capacidade para processar todas as transações decorrentes da passagem de veículos em simultâneo pela zona de comunicações, sem necessidade de mudança de velocidade.

Um sistema em plena via para a cobrança de portagens representa a abordagem mais vantajosa para o tipo de portagens consideradas, Plena Via Sem Obstrução do Tráfego (*Multi-Lane-Free-Flow*), tendo em consideração custos, implementação e desenho da solução de portagens, espaço para equipamentos, e sobretudo mais robusto contra erros originados pelo próprio sistema e/ou o utilizador.

O cálculo da taxa de portagem é determinado em função da quantidade e localização dos Pontos de Cobrança e da classe do veículo. Relativamente ao sistema de classificação de veículos para efeitos da cobrança de portagens, o sistema é baseado num sistema de classificação normalizado e utilizado em todas as autoestradas Portuguesas, de acordo com as características definido no quadro anexo:

Classe	Designação
1	Motociclos e veículos com uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, inferior a 1,1 m, com ou sem reboque.
2	Veículos com dois eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1m.
3	Veículos com três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1m.
4	Veículos com mais de três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,1m.

Quadro 1: Esquema de Classificação de veículos

O Sistema de Portagens em Plena Via sem Obstrução do Tráfego assenta na utilização de dois subsistemas:

- Electronic Tolling Collection (ETC): Para cobrança de portagens a veículos com identificador (On Board Unit, OBU), sendo o Sistema responsável pelo registo e processamento das respetivas transações e o operador/emissor do OBU responsável pela cobrança dessa transação (passagem); o Sistema assegura a leitura dos OBU's atualmente utilizados na rede nacional concessionada, e está preparado para suportar a leitura de OBU's de outros operadores/emissores de OBU's nacionais ou internacionais que venham a existir, desde que baseados nas normas técnicas indicadas na legislação em vigor.
- Video-Tolling Collection (VTC): Para cobrança de portagens de veículos sem identificador, sendo nestes casos a cobrança efetuada com base no reconhecimento automático da respetiva matrícula o qual é efetuado a partir de fotografias tiradas ao veículo (frente e trás); este sistema suporta igualmente as atividades de enforcement a realizar no âmbito da operação do Sistema, assegurando a captura de imagens dos veículos em situações irregulares.

Arquitetura Macro do Sistema de Cobrança

O Sistema de Cobrança de Portagem MLFF é baseado em duas grandes componentes funcionais, o Ponto de Cobrança e o Sistema de *Back-Office*, como ilustrado na Figura 1.



Figura 1 – Arquitetura macro do Sistema de Cobrança

Ponto de Cobrança (PdC):

Compreende todo o equipamento instalado num determinado ponto da via, e utilizado na recolha dos dados das passagens de veículos por esse ponto.

Cada PdC possui os seguintes subsistemas funcionais:

- Subsistema de Detecção e classificação dos veículos, composto por scanners de raio laser em cada via;
- Subsistema de Cobrança Eletrónica de Portagens, constituído por antenas transmissoras e antenas recetoras;
- Subsistema de Vídeo Tolling, composto por unidades de registo de vídeo do veículo (câmaras de frente, trás e contexto)
- Controlador do Equipamento de Via (CEV), unidade autónoma concebida para controlar em tempo real todos os restantes subsistemas de via, produção da transação de estrada e armazenamento de 1º nível.

O PdC inclui ainda os pórtilhos (onde são montados os lasers, câmaras e antenas), bem como o armário de via que alberga o Controlador do Equipamento de Via.

Sistema de Back-Office (SBO):

Compreende a solução de suporte às diferentes funções operacionais e comerciais associadas à operacionalização do presente Sistema de Cobrança. O Sistema de Back-Office inclui os seguintes dois componentes:

- Back-Office Operacional (OBO – Operational Back-Office), este componente recebe as transações de via dos PdCs, valida, processa, atribui tarifas, e consolida estas informações em transações de negócio que são enviadas para o Back-Office Comercial.
- Back-Office Comercial (CBO – Commercial Back-Office), este componente tem como principal objetivo assegurar a correta cobrança das taxas de portagem correspondentes às transações de negócio recebidas do Back-Office Operacional. Possui os seguintes principais módulos funcionais:
 - Faturação;
 - Cobrança e registo dos pagamentos;
 - Gestão de clientes;
 - Gestão dos processos de enforcment;
 - Troca de informação com entidades externas.

Em seguida destacam-se as características chave da solução:

- A solução foi concebida com o objetivo de otimização do processo automático de cobrança de portagens, garantindo um elevado nível de performance no processamento das transações, ETC e VTC, nomeadamente através das seguintes vertentes: minimização dos erros de transmissão na leitura dos OBUs (caso de transações ETC) e maximização da taxa de sucesso de reconhecimento ótico de caracteres (caso de transações VTC);
- Solução robusta e flexível, demonstrando capacidade para se adaptar a novos requisitos de negócio e incorporando características intrínsecas que asseguram a sua adaptabilidade às condições reais de utilização (nomeadamente condições físicas e ambientais);
- Desenvolvida com elevada redundância a diferentes níveis, garantindo a sua quase total disponibilidade 24x7;

- A solução está em total conformidade com as regulamentações legais relativas à interoperabilidade de sistemas de cobrança de portagem, a Directiva Europeia 2004/52/CE e a Legislação Portuguesa, Lei 30/2007 (de 6 de Agosto de 2007);
- No que respeita ao subsistema ETC, é assegurada a plena compatibilidade e elevada taxa de sucesso na leitura dos OBU's já existentes no mercado nacional e baseados na tecnologia LDR. O sistema é igualmente compatível com as normas do CEN TC278, garantindo desta forma a interoperabilidade com outros operadores/emissores de OBU's nacionais e/ou internacionais, desde que baseados nos standards de mercado referidos (LDR ou MDR e/ou PISTA);
- A comunicação rádio entre os Pontos de Cobrança e os OBUs é baseada na norma CEN TC278 5.8 GHz, Dedicated Short Range Communication (DSRC) microwave link;
- Na vertente do Video-Tolling, a solução é baseada na recolha de fotografias de frente e de trás do veículo, compreendendo câmaras de vídeo de alta resolução e uma componente de reconhecimento automático de matrículas (ALPR) que oferecem elevado desempenho e performance comprovada;
- A solução dispõe de câmaras de contexto que permitem a captura de imagens completas do veículo para a identificação do local específico em causa, dando suporte à resolução de discrepâncias de classificação.
- O Equipamento de Via cumpre com os padrões ambientais e apresenta elevado nível de robustez garantindo um nível de proteção adequado ($IP \geq 65$);
- Por fim, é de salientar a compatibilidade da solução com a utilização de uma matrícula eletrónica, desde que esta seja baseada nas normas técnicas previstas na legislação em vigor.

Tipos de Utilização e Sistemas de Pagamento

Como consequência dos dois subsistemas de cobrança de portagens disponíveis na via e identificados no ponto anterior, o Sistema de cobrança considera a existência de vários tipos de clientes que têm uma correspondência direta ao subsistema a que estão associados. O pagamento da circulação nas vias com portagem exclusivamente eletrónica pode ser efetuado recorrendo a um dos seguintes meios de pagamento:

- Pagamento Primário, com identificador eletrónico (OBU) o qual poderá ser obtido junto da Via Verde Portugal realizando um contrato, sendo as viagens realizadas debitadas na conta bancária associado ao OBU. Esta é forma mais simples e cómoda de regularizar as viagens realizadas. Associados a este meio estão os descontos e isenções em vigor, nomeadamente a habilitação de discriminação de mercadorias para os veículos pesados. Estão igualmente disponíveis as modalidades pré-pago com identificação do titular – recorrendo a este meio de pagamento, circulará com um OBU no veículo que deverá ser pré-carregado. O saldo será gasto conforme viaja, não devendo nunca permitir que o saldo chegue a zero. Este meio também permite o acesso a isenções e descontos. Pré-pago anónimo – esta modalidade funciona de forma similar à anterior, sendo que o seu pré-carregamento apenas é válido por 90 dias, com renovação automática por igual período que se reinicia com cada novo carregamento mínimo. Este meio não é elegível a isenções e descontos por ser anónimo.
- Pagamento Secundário, sem identificador eletrónico, através da modalidade de pós-pagamento a qual é efetuada após a passagem numa portagem eletrónica e junto de um posto CTT ou Agente Payshop, no prazo de 5 dias úteis a contar do 2º dia após a passagem pelo ponto de cobrança. Através deste meio acresce à taxa de portagem um custo administrativo e não são atribuídas isenções e descontos.
- Regime especial para veículos de matrícula estrangeira, estão disponíveis vários produtos para veículos com matrícula estrangeira que utilizem o sistema de cobrança de portagens exclusivamente eletrónico, na modalidade de pré-pagamento (Toll Card, Pré-Pago 3 dias ou Percurso) ou com pagamento através de cartão bancário (Easy-Toll) pré registado e associado à matrícula do veículo.

A evolução dos meios de pagamento utilizados no sistema poderá ser aferida através da evolução da taxa de penetração do OBU, o qual se considera otimiza o funcionamento do sistema, quer em termos de exploração quer em termos do utilizador final:

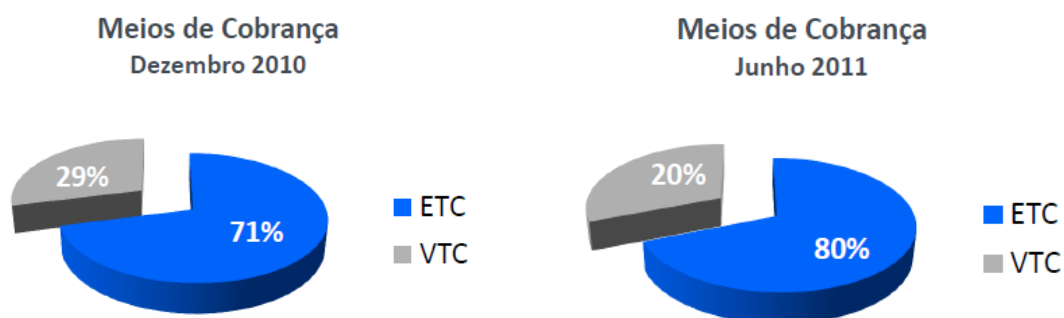


Figura 2 – Evolução dos Meios de Pagamento

O Sistema de Enforcement

Os utentes que utilizam o sistema e não pagam o valor das portagens devido através de um dos vários produtos disponíveis entram num processo de cobrança coerciva o qual, no período de operação destes mais de dois anos, tem vindo a sofrer diversos ajustamentos no seu processo e o qual necessita ainda de otimizações para maior efetividade. O risco de violação neste tipo de sistemas é elevado quando comparado com os sistemas de cobrança de portagens tradicionais, dado que por um lado não existem barreiras físicas e, por outro, existe uma dificuldade acrescida na deteção flagrante da fraude, uma vez que existe o sistema de pós-pagamento, contudo, para o bom funcionamento deste tipo de sistemas é essencial que o processo associado de cobrança coerciva seja rápido e eficaz.

O processo de cobrança coerciva rege-se pelo DL 25/2006, o qual tem vindo sucessivamente a ser alterado, dificultando a operação do processo, nomeadamente a estabilização do mesmo. Atualmente convivem dois processos administrativos distintos, um para as infrações cometidas até ao final do ano de 2011 e outro para as infrações cometidas a partir de Janeiro de 2012. Esta instabilidade e constante alteração dos procedimentos que regulam o funcionamento da cobrança coerciva têm dificultado a estabilidade do sistema e acrescido aos custos de operação do mesmo.

O processo de notificação dos infratores é realizado de acordo com o procedimento administrativo definido o qual é bastante oneroso, lento e passível de iterações redundantes que incrementam grandemente o seu custo e a ineficiência da cobrança. Os últimos desenvolvimentos da Lei de suporte ao processo de cobrança coerciva transformaram as infrações em processos fiscais, os quais, após uma primeira notificação emitida pela entidade responsável pela cobrança, são enviados para a Autoridade Tributária para despacho processual, cabendo a esta, através das Repartições de Finanças a interação com os utentes das vias, dando as entidades responsáveis pela cobrança de portagens o suporte técnico necessário aos esclarecimentos dos processos.

Conclusões

O sistema de cobrança de portagens exclusivamente eletrónico MLFF permitiu o desenvolvimento da atividade de cobrança de portagens para um modelo mais eficiente, económico e mais “verde”, traduzindo-se numa evolução incontornável de suporte às políticas de financiamento do setor rodoviário e consequente desenvolvimento.

Contudo, persistem ainda pontos no funcionamento destes sistemas que necessitam de evolução para que se consiga a maximização e o aproveitamento pleno de funcionamento tendo em conta a sustentabilidade de longo prazo.

Essas linhas de otimização visam fundamentalmente dois objetivos, a otimização da exploração do sistema e a maximização da cobrança de portagens. Esses objetivos poderão ser conseguidos através de um incremento da taxa de penetração do meio de pagamento eletrónico através do aumento de veículos com OBU. Para permitir esse aumento de utilização poderão ser desenvolvidas políticas de incentivo à utilização do OBU. Essas políticas poderiam incidir na obrigatoriedade de utilização do OBU (matricula eletrónica) ou através de processos mais discriminação, já utilizados através dos custos administrativos no pós-pagamento, que refletissem efetivamente a diferença de custo no processamento de uma transação eletrónica versus o processamento de uma transação efetuada pela modalidade de pós-pagamento através do VTC.

Outras medidas de otimização deverão incidir sobre o processo de cobrança coerciva, o qual atualmente é moroso, com situações processuais complexas e redundantes e consequentemente custoso. Este processo poderá igualmente ser otimizado através da simplificação de alguns dos seus passos, nomeadamente através da responsabilização dos proprietários dos veículos pelo pagamento das portagens, pela reformulação do processo de notificação, otimização de procedimentos formais que implicam custos elevados e através do reforço das Brigadas de Fiscalização Móveis das concessionárias de modo a que possam ter uma ação mais eficaz juntos dos utilizadores das vias.

Sobre a Ascendi

A Ascendi Group é uma holding com atividade concentrada em três áreas de negócio, nomeadamente na Gestão de concessões de infraestruturas de transporte, onde dispõe de relevantes ativos, na Prestação de serviços de operação e manutenção e na Prestação de serviços de cobrança de portagens. A Ascendi Group resulta de uma parceria com quase duas décadas no setor rodoviário, entre o Grupo Mota-Engil (construção, serviços e ambiente) e o Grupo Espírito Santo (banca, serviços financeiros), juridicamente materializada desde agosto de 2010. Contando com quase 20 anos de experiência consolidada na gestão de infraestruturas de transportes a Ascendi Group detém hoje um considerável portfólio de ativos neste setor. A experiência adquirida permitiu à empresa desenvolver e aperfeiçoar a prestação de serviços de operação e manutenção de infraestruturas, bem como os vários sistemas de cobrança de portagens. Esta última é mesmo, já hoje, uma segunda atividade central do grupo, desenvolvida através de participadas, nomeadamente a Ascendi O&M.

A Ascendi Group está atualmente presente em 5 países em 3 continentes, detém mais de €850 milhões de ativos sob gestão, 3.000 km de vias de comunicação concessionadas sob sua gestão e gere um investimento total de cerca de €11 mil milhões de Euros.

O know-how desenvolvido e a vasta experiência acumulada têm permitido à Ascendi Group desenvolver a sua atividade em múltiplos mercados internacionais em concorrência ou em parceria com os mais destacados players mundiais do mesmo setor de atividade. A expansão do grupo, que fundamenta este crescimento sustentado, tem vindo a basear-se em dois principais eixos: a internacionalização e a diversificação da sua atividade.

Para promover a mobilidade dentro de Portugal, o Governo lançou em 1997 um concurso público internacional para a concepção, projecto, financiamento, construção, manutenção e exploração de mais de 175 km de autoestradas, ligando o litoral norte ao interior norte do país. Em 1999 a respetiva concessão foi atribuída a um consórcio de Empresas Portuguesas ligadas aos sectores de construção e financeiro que acreditaram num projecto de futuro com impacto positivo no desenvolvimento económico e social do País. Assim nasceu a Ascendi Portugal. Na sequência do PRN 2000 (Plano Rodoviário Nacional) aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98 de 17 de Julho foram lançados outros concursos internacionais aos quais concorremos. Em quatro desses concursos as propostas da Ascendi foram consideradas as melhores. Foram atribuídas sequencialmente nos anos de 2000, 2001 e 2002, três Concessões de auto-estradas e, no início de 2007 e finais de 2008, foram atribuídas mais duas Concessões. Já em 2010, foi adjudicada à Ascendi a Subconcessão Pinhal Interior. Hoje, passados apenas doze anos sobre o início da primeira concessão, continuamos em expansão. O nosso forte dinamismo é potenciado por uma equipa de gestão cujas competências, formação e experiência permitiram implementar as mais avançadas técnicas e instrumentos de gestão. Somos reconhecidos como um grande player nacional nesta

área, pois introduzimos um fator concorrencial ao panorama nacional de Concessionárias de autoestradas e outras infraestruturas rodoviárias. A concorrência é um dos alicerces da sustentabilidade e, através da nossa existência, é possível que o mercado seja mais competitivo e eficiente. A Ascendi Portugal é atualmente uma Organização que serve um conjunto de sete Concessionárias que, juntas, são responsáveis por cerca de 1.300 km de autoestradas e outras infraestruturas rodoviárias concessionadas pelo Estado Português. Comunicamos uma marca única, transversal às diversas concessionárias. A identidade resulta de três elementos: ascendente (crescimento), ambiente (responsável) e dinâmica (fluidez). Assinamos "Ascendi é o caminho", que representa o caminho do desenvolvimento e ambição.