

# SISTEMAS DE COBRANÇA DE PORTAGENS – OPERAÇÃO, INTEROPERABILIDADE E COBRANÇA COERCIVA

Pedro Miguel Lopes Pinto<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Ascendi O&M; Direção de Portagens; Direção de Sistemas de Informação, Rua Antero Quental, n°381, 3° 4455-586 Matosinhos, Portugal.

email: [ppinto@ascendi.pt](mailto:ppinto@ascendi.pt)

<http://www.ascendigroup.pt>

---

## Sumário

*A introdução em Portugal de um sistema de cobrança de portagens exclusivamente eletrónico, o Multi-Lane-Free-Flow (MLFF), veio dar resposta a muitos requisitos inovadores e a diferentes características específicas técnicas e funcionais. No entanto, exigiu que se assegurasse a coexistência com os restantes sistemas de portagens, nomeadamente os tradicionais. É nesta problemática que se enquadra o trabalho, reforçando a necessidade de harmonização entre sistemas, de modo a criar um padrão de utilização independente. Este trabalho descreve o modelo tecnológico do sistema MLFF e processos utilizados, identificando pontos de melhoria nas temáticas indicadas. Aborda ainda os processos de interoperabilidade e cobrança coerciva.*

**Palavras-chave:** Cobrança de Portagens; Interoperabilidade; Cobrança Coerciva; MLFF; Portagens Tradicionais

## 1. Introdução

Para garantir a sustentabilidade do modelo rodoviário nacional e por solicitação do Governo Português, a Ascendi desenvolveu em 2009 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 em mais 2 Concessões de outras entidades onde a Ascendi apenas é responsável pela operação do serviço de cobrança de portagens. Este sistema de cobrança de portagens exclusivamente eletrónico foi desenvolvido pela Ascendi e deu resposta às necessidades através do desenvolvimento de muitos requisitos inovadores e de diferentes características específicas, quer técnicas, quer de funcionamento operativo, as quais visaram a criação de um novo modelo de cobrança de portagens otimizado tendo em conta as condicionantes técnicas das infraestruturas a portajar bem como do modelo operativo associado.

A Ascendi conta atualmente com mais de 5 anos de experiência na operação destes sistemas, durante os quais ocorreram desenvolvimentos que permitiram não só a expansão da atividade bem como o ajustamento de diversas variáveis que aprimoraram o seu funcionamento.

## 2. Evolução do mercado

Até meados da década de noventa o mercado de autoestradas português era caracterizado pela sua reduzida dimensão e pelo 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 virtual sem custos para o utilizador (normalmente apelidadas de 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 grandes investimentos em infraestruturas rodoviárias, com um novo modelo de financiamento baseado no princípio do utilizador / pagador, alicerçado 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 perspectiva 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 (a AMT) e a criação de uma Concessionária pública de todas as estradas e caminhos-de-ferro nacionais (a IP). À IP 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.

O desenvolvimento verificado no mercado de autoestradas Português levou a que, ao nível dos sistemas de cobrança de portagens utilizados, coexistam atualmente dois modelos distintos: 1) os sistemas exclusivamente eletrónicos (MLFF) onde as transações de portagens são todas realizadas eletronicamente sem qualquer intervenção humana e 2) os sistemas de portagens tradicionais, os quais são compostos por vias de pagamento eletrónico em conjunto com vias de pagamento manual, com intervenção humana na cobrança e com interrupção da viagem do veículo.

Atualmente, 53% das Concessões de autoestradas Portuguesas estão equipadas com sistemas de cobrança de portagens exclusivamente eletrónicos enquanto 33% estão equipadas com sistemas de cobrança de portagens tradicionais, evidenciando a prevalência dos sistemas eletrónicos de cobrança e a necessidade de desenvolvimento de trabalho de harmonização e ajustamento dos modelos de utilização dos mesmos que hoje em dia, diferem entre si.

### **3. Os desafios de cobrar e a solução encontrada**

O desenvolvimento do sistema de cobrança de portagens exclusivamente eletrónico para as concessões em análise, maioritariamente concessões ex-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 com 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 circulação, tráfegos médios diários de 40 mil a 60 mil veículos, impossibilitando a disponibilização das vias por períodos superiores a algumas horas. Pretendeu-se igualmente manter a proporcionalidade da cobrança face à distância percorrida, minimizando a injustiça social na cobrança. Estas condicionantes levaram à constatação da existência de inviabilidade económica na 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, tendo sido instalados, em média, um em cada dois sublanços, com uma zona de influência média de cerca de 5 quilómetros.

Foram identificados como fatores nacionais de potenciação na utilização deste tipo de sistemas a longa tradição de cobrança eletrónica existente em Portugal, nomeadamente através do sistema Via Verde, disponível desde os meados dos anos noventa. A maior taxa de penetração de OBU's em toda a União Europeia, em Portugal mais 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 Europeus. A simplicidade para o cliente do sistema de

cobrança português, onde existe apenas uma entidade (Via Verde) a efetuar o processamento das transações cobrando por débito em conta.

Foram identificados como fatores de risco a ausência de barreiras físicas na utilização dos sistemas MLFF, que poderiam potenciar a fraude, nomeadamente de veículos sem OBU e/ou estrangeiros. A fragilidade do sistema legal de *enforcement* para com os utilizadores que não pagavam as portagens (garantias individuais, execução de dívidas).

A Ascendi dispõe atualmente de cerca de 130 pontos de cobrança em operação instalados em 6 concessões distintas, tornando a Ascendi no maior operador privado europeu deste tipo de sistemas a cobrar todo o tráfego passante/circulante.

#### 4. Caracterização Técnica do Sistema de Cobrança MLFF

O sistema de cobrança de portagens MLFF caracteriza-se tecnicamente por ser um sistema de cobrança completamente automático, sem as tradicionais praças de portagem e sem o 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 os custos, implementação e desenho da solução, espaço para a instalação dos equipamentos na via, e sobretudo uma maior robustez contra erros originados pelo próprio sistema e/ou o utilizador.

O cálculo da taxa de portagem é determinado em função da distância percorrida, tendo em conta a 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 definidas 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 instalados nas vias:

- *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, OBU's de emissores Espanhóis e está preparado para suportar a leitura de OBU's de outros operadores/emissores 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 traseira); 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.

## 5. Arquitetura Macro do Sistema de Cobrança

O Sistema de Cobrança de Portagem MLFF é baseado em duas grandes componentes funcionais, o Ponto de Cobrança, instalado na via, e o Sistema de *Back-Office*, conforme 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 dos veículos por esse ponto.

Cada PdC possui os seguintes subsistemas funcionais:

- Subsistema de Detecção e classificação dos veículos, composto por *scanners* laser em cada via;
- Subsistema de Cobrança Eletrónica de Portagens, constituído por antenas transmissoras e antenas recetoras;
- Subsistema de *Video 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 pórticos (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 central 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 (viagens) que são enviadas posteriormente para o *Back-Office* Comercial.
- *Back-Office* Comercial (CBO – *Commercial Back-Office*), esta componente tem como principal objetivo assegurar a correta cobrança das taxas de portagem correspondentes às transações de negócio (viagens) recebidas do *Back-Office* Operacional. Possui os seguintes principais módulos funcionais:
  - Faturação;
  - Cobrança e registo dos pagamentos;
  - Gestão de clientes;
  - Gestão dos processos de *enforcement*;
  - Troca de informação com entidades externas.

Em seguida destacam-se as características chave da solução apresentada:

- 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 OBU's (no caso de transações ETC) e maximização da taxa de sucesso de reconhecimento ótico de caracteres (no 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 técnica europeia 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 traseira 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 adicionais de contexto que permitem a captura de imagens completas do veículo para a identificação do local específico, dando suporte à resolução de problemas relacionados com 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 e suporte da solução com a utilização de um eventual sistema de matrícula eletrónica, desde que esta seja baseada nas normas técnicas previstas na legislação em vigor.

## 6. 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 ou um desconto na taxa de portagem associado às motos. 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, baseado na leitura automática da matrícula do veículo, 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 atribuídos 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.

## 7. O Sistema de *Enforcement*

Os clientes que utilizam o sistema e não pagam o valor das taxas de portagens através de um dos vários produtos disponíveis, entram num processo de cobrança coerciva. Este, ao longo do período de operação destes mais de cinco anos, tem vindo a sofrer diversos ajustamentos no seu processo e necessita ainda de otimizações para maior efetividade. O risco de violação neste tipo de sistemas é maior 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, sendo que ao contrario dos sistemas de portagens tradicionais onde um infrator está sujeito ao

agravamento da taxa a pagar por ausência de informação do percurso efetivamente percorrido (aplicando-se a taxa máxima x 2), no sistema exclusivamente eletrônico o infrator paga sempre a viagem registrada.

O processo de cobrança coerciva rege-se pelo DL 25/2006, o qual tem vindo sucessivamente a sofrer alterações, dificultando a operação do processo, nomeadamente a sua estabilização. Atualmente após a emissão de uma primeira notificação pela concessionária e / ou operadora, em caso de não pagamento reiterado, o processo é tramitado para a Autoridade Tributária. Desde a entrada em exploração destes sistemas de cobrança exclusivamente eletrónicos a lei de suporte ao processo de cobrança coerciva já sofreu 3 alterações. 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 oneroso, lento e passível de iterações redundantes que incrementam grandemente o seu custo e a ineficiência da cobrança. A existência de Brigadas de Fiscalização Móveis nestas concessões permitem a realização de ações de fiscalização e de sensibilização, reforçando a correta utilização do sistema, sem menosprezar a efetiva capacidade que estas equipas têm na cobrança de valores em dívida (coerciva) a clientes nacionais e estrangeiros. 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 tramitados pela Autoridade Tributária para despacho processual, cabendo a esta, através das Repartições de Finanças a interação com os clientes das vias, prestando as entidades responsáveis pela cobrança de portagens o suporte técnico necessário aos esclarecimentos e suporte dos processos.

## 8. Conclusões

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

Contudo, na coexistência deste sistema com os sistemas legados de cobrança de portagens tradicionais persistem ainda características de funcionamento que necessitam evoluir para que se alcance a maximização e o aproveitamento pleno do funcionamento, tendo em vista 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 eletrônico (OBU), aumentando o número de veículos equipados com OBU. Para permitir esse aumento de utilização deverão ser desenvolvidas políticas de incentivo à adoção e utilização do OBU. Essas políticas podem incidir na indispensabilidade de utilização do OBU, através da criação de um dispositivo de acesso às autoestradas ou através da implementação da matrícula eletrónica, ou alternativamente através de processos de discriminação, já utilizados nos custos administrativos do pós-pagamento, que refletissem efetivamente a diferença de custo no processamento de uma transação eletrónica versus o processamento de uma transação efetuada pelo subsistema ETC vs. VTC.

Outras medidas de otimização podem incidir sobre o processo de cobrança coerciva, que é atualmente moroso, com situações processuais complexas e redundantes e consequentemente custoso. Este processo poderá igualmente ser otimizado através da simplificação de alguns dos seus passos, 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 junto dos utilizadores das vias.

A coexistência técnica entre os dois sistemas de cobrança de portagens (eletrónicos e tradicionais), garantida desde o advento do sistema exclusivamente eletrônico, foi possível graças aos *standards* técnicos utilizados definidos por lei, que permitiram a compatibilidade técnica ao desenvolvimento de políticas de interoperabilidade entre os vários sistemas (a nível nacional e europeu) e ao ajuste de normativos legais de suporte como, por exemplo, o da lei de suporte ao processo de cobrança coerciva para os condutores que

utilizam a infraestrutura e não pagam a taxa de portagem devida. No entanto, subsistem questões relacionadas com o funcionamento destes sistemas de cobrança de portagens que necessitam ser melhorados, de modo a permitir maior eficácia. Desde logo foram identificadas necessidades de normalizar os meios de pagamento, não só para veículos nacionais, mas principalmente para veículos de matrícula estrangeira, privilegiando a utilização do identificador eletrónico (OBU) e a criação de um título de acesso às estradas portajadas. Melhorar e normalizar os processos de cobrança coerciva. Apesar das várias alterações efetuadas à lei de suporte ao processo de cobrança coerciva, urge alguns ajustamentos que permitam melhorar ainda mais a performance desta atividade. O atual processo de cobrança coerciva implica, em determinada fase, a passagem de responsabilidade da cobrança das concessionárias ou operadoras para a Autoridade Tributária, que só a aplica aos contribuintes nacionais. Desta forma, apesar da melhoria verificada traduzida numa diminuição do número de infratores nacionais verificou-se, neste período um aumento de infratores com veículos de matrícula estrangeira para os quais não existe capacidade de atuação pela Autoridade Tributária. A ausência de programas europeus de recuperação destas dívidas é igualmente um ponto a melhorar e desenvolver. Ao nível da interoperabilidade europeia temos assistido a progressos, atualmente os veículos equipados com um OBU emitido por entidade espanhola podem utilizar os vários sistemas de portagens eletrónicos nacionais com rápido e cómodo pagamento, no entanto, é crítico alargar esta interoperabilidade, torná-la recíproca e integrar outros países com expressão no volume de tráfego de veículos de matrícula estrangeira nas autoestradas nacionais.

## **9. 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.

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.