



Financiado pela
União Europeia



DIÁLOGOS

UE•Angola

Infraestruturas de Portugal – Direção de Concessões
11 de fevereiro de 2026 - Lobito, Benguela, Angola

**Contexto de Concessões Rodoviárias em Angola:
Boas Práticas e Estratégias Internacionais e Regionais**

**Instituto Nacional de Estradas de Angola
& Infraestruturas de Portugal**



Conteúdos



Organização do Setor Rodoviário



Plano Nacional Rodoviário e Concessão da IP



Modelos de Concessão



01

Organização do Setor Rodoviário





02

Plano Nacional Rodoviário & Concessão da IP



Rede Rodoviária Nacional

Rede Fundamental 9 IPs

Ligação dos principais centros urbanos, portos e fronteiras

Estradas Nacionais (EN)

desempenham as mesmas funções dos IC mas a um nível hierárquico inferior

Rede Complementar 24 lcs

vias envolventes e de acesso a áreas metropolitanas e ligações de interesse regional

Estradas Regionais (ER)

estradas com interesse supramunicipal e complementar à RRN



Plano Nacional Rodoviário

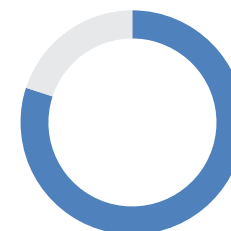
Plano Rodoviário Nacional 2000 (Em vigor desde 1998)

- ✓ **Introduz a Rede Nacional de Autoestradas**
- ✓ **Nível de Serviço** - Medida qualitativa das condições de circulação: velocidade, segurança, custo de operação e comodidade
- ✓ **Requisitos técnicos** – velocidade base de projeto; configuração de ligações à rede envolvente; vedações...

DESTAQUE

Extensão prevista 16 500 km

IP: 2.500 km AE: ~ 3000 km
IC: 3.400 km
EN: 5.600 km
ER: 5.000 km



Taxa de execução superior a

80%



O Essencial

Ter um plano

- Rede futura
- Hierarquia viária
- Adequado às expectativas de procura
- Alinhado com planos de ordenamento do território e desenvolvimento

Conhecer a rede

- Inventário
- Ferramentas de representação de base geográfica
- Campanhas regulares de inspeção

Atuar de acordo com prioridades

- Identificar necessidades
- Definir prioridades, tendo presentes:
 - Planos existentes;
 - Disponibilidade financeira;
 - Critérios

Estrutura de gestão adequada às necessidades



DIÁLOGOS UE•Angola Concessão Geral da RRN

Contrato de Concessão

- ✓ Financiamento, conservação, exploração, a requalificação e o alargamento das vias que integram a Rede Rodoviária Nacional e da Rede Rodoviária Nacional Futura (inclui também conceção, projeto, construção)
- ✓ Garantir um determinado nível de serviço e desempenho, prosseguindo objetivos de redução da sinistralidade e de sustentabilidade ambiental
- ✓ As vias objeto de outros Contratos de Concessão do Estado, na data do respetivo termo, integrarão a Rede Concessionada à IP
- ✓ Acompanhamento do acionista em conjunto com a tutela das Finanças e Ministério das Infraestruturas e Habitação.
- ✓ Geração pela IP de receitas próprias - gestão da rede rodoviária em moldes empresariais e assegurando a sustentabilidade financeira.



ASSINATURA

23 de Novembro 2007



PRAZO DA CONCESSÃO

75 ANOS

IMT

- ✓ **Fiscalização / supervisão do Contrato de Concessão**



Modelo Organizacional (1/2)

2007 a mudança... – Princípios orientadores (RCM nº89/2007, 11 de Julho):

- ❑ **Coesão territorial** – promover a coesão nacional e territorial através da redução das assimetrias regionais
- ❑ **Solidariedade inter-geracional** – garantir uma distribuição inter-geracional equitativa dos custos com a contínua funcionalidade da infraestrutura
- ❑ **Eficiência ambiental** – discriminação positiva dos veículos mais eficientes



Modelo Organizacional (2/2)

- ❑ **Contratualização** – concessão da totalidade das infraestruturas rodoviárias à EP - Estradas de Portugal, S.A., (hoje IP)
- ❑ **Preço Global** do serviço pelo uso e disponibilidade da rede assente na criação de uma contribuição (CSR)
- ❑ **Investimento privado** – reforço da utilização do modelo das PPP
- ❑ **Reforço da Segurança Rodoviária**



O Privado – Modelo de concessões

- ☐ Antecipar a construção de auto – estradas para melhorar a segurança rodoviária
- ☐ Controlar os níveis de investimento público, de forma a cumprir os critérios de convergência europeus
- ☐ Reduzir a utilização do orçamento de estado, permitindo diferentes alocações dos recursos
- ☐ Promover e desenvolver o papel do sector privado, nomeadamente da consultoria e construção rodoviárias, da banca e instituições de crédito, aproveitando:
 1. Elevados níveis de competitividade - melhores propostas;
 2. Alocação e gestão de riscos mais eficiente;
 3. Operação e manutenção de longo prazo (previsão e gestão de custos para todo o ciclo de vida da estrada);
 4. Desenvolvimento da inovação e capacidade de gestão

Evolução da relação entre o acionista Estado e a IP, SA

o Modelo anterior:

- Relação do Estado com a IP: lógica de organismo estatal: “despacho”
- Superintendência e tutela do MIH, além do controlo do MF
- Dependência das transferências orçamentais do Estado para assegurar a atividade rodoviária
- Estado exigia da IP sobretudo a construção e o desenvolvimento direto da rede rodoviária

o Modelo Atual:

- Lógica empresarial: Contrato de concessão, fixação programada de objetivos
- Acompanhamento do acionista em conjunto pelo MF e MIH
- Geração pela IP, SA de receitas próprias
- Estado exige da IP, SA a gestão da rede rodoviária em moldes empresariais e assegurando a sustentabilidade financeira

Obrigações da IP – Aspectos essenciais da atividade

SINISTRALIDADE

Objectivos de redução pré-estabelecidos / Controlo permanente e reporte periódico / Definição de medidas de redução

NÍVEL DE SERVIÇO

Controlo permanente do nível de serviço das vias e reporte periódico

AMBIENTE

Objectivos de sustentabilidade ambiental pré-estabelecidos / Controlo permanente e reporte periódico

EXECUÇÃO DA RRNF

Cumprimento estrito do plano de execução da Rede Rodoviária Nacional Futura



Obrigações da IP – Aspectos essenciais da atividade (2)

RECLAMAÇÕES UTENTES

Registo e tratamento centralizado / Produção de estatísticas /
Reporte periódico

LITIGIOS E CONTENCIOSO

Dar imediato conhecimento de qualquer evento que possa
prejudicar o cumprimento do contrato

FINANCEIRAS (Encargos)

Financiamento da concessão; Pagamento *upfront*; Pagamento
renda anual; TRIR

FINANCEIRAS (Informação)

Documentos de prestação de contas legalmente exigidos; Balanço
e conta de exploração; Informação financeira prospectiva; e
Informação financeira regulatória



Direitos da IP

RECEITAS	INDEMNIZAÇÕES	OUTROS DIREITOS
Contribuição do Serviço Rodoviário	Concessões do Estado (n.º 6.6 do CC)	Disposição dos bens móveis afectos à Concessão
Taxas de Portagem cobradas nas Vias Portajadas	Áreas de Serviço (n.º 37.13 do CC)	Alienação dos bens móveis afectos à Concessão
Rendimentos da exploração da Concessão	Resgate	Livre disposição e alienação dos bens e direitos da IP
Outros rendimentos previstos no Contrato de Concessão ou na lei	Rescisão por causa imputável ao Concedente	Celebração de Contratos de Financiamento
	Reposição do equilíbrio financeiro do Contrato de Concessão (n.º 87.1)	Incumprir instruções de desenvolvimento da RRNF, em situações especiais



03

Modelos de Concessão



Modelos de Concessão

1ª e 2ª Vaga

Estado (Concedente)

3ª Vaga

Infraestruturas de Portugal



Portagem Real

- ✓ Portagens cobradas aos utilizadores pela concessionária
- ✓ Risco de tráfego assumido pela concessionária
- ✓ Gestão da procura através de esquemas de tarifação rodoviária



SCUT

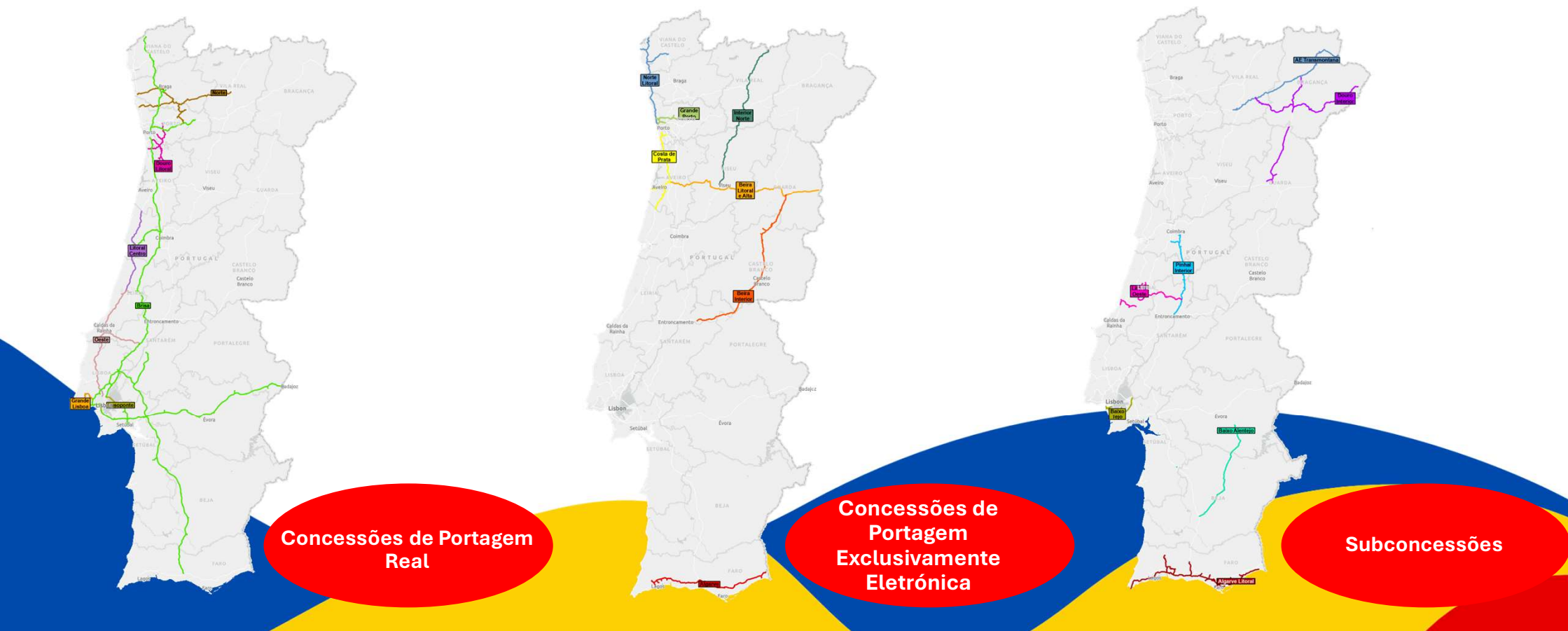
- ✓ Pagamentos pelo concedente de acordo com o volume de tráfego
- ✓ Risco de tráfego mitigados através de uma estrutura de banda
- ✓ Já renegociadas em regimes de pagamento de disponibilidade



Subconcessões

- ✓ Portagens cobradas aos utilizadores pela concessionária e entregues à IP
- ✓ Pagamento ao concessionário de taxa de serviço e disponibilidade da via
- ✓ Partilha de risco de tráfego (pouca expressão)
- ✓ Alargamentos de estradas existentes

Mapas de Concessões e Subconcessões



O PANORAMA EM PORTUGAL

	Concessão / Subconcessão	Tipo de Contrato	Início	Termo	Extensão (KM)	Capital	Dívida	
	Baixo Tejo	Subconcessão	2009	2039	60	60	339	1.525 KM
	Litoral Oeste	Subconcessão	2009	2039	102	95	538	
	Oeste	Portagem Real	1998	2028	170	110	419	
	Litoral Centro	Portagem Real	2004	2034	93	177	527	
	Brisa (BCR)	Portagem Real	2008	2035	1.100	214	2.160	
	Pinhal Interior	Subconcessão	2010	2040	93	210	1.193	628 KM
	Beira Litoral e Alta	SCUT	2001	2031	172	51	855	
	Costa de Prata	SCUT	2000	2030	105	22	400	
	Grande Porto	SCUT	2002	2032	56	37	510	
	Norte	Portagem Real	1999	2029	179	152	943	
	Grande Lisboa	Portagem Real	2007	2037	23	75	175	
Outros (Globalvia, Cintra, etc)	Transmontana	Subconcessão	2008	2038	135	140	575	1.448 KM
	Douro Interior	Subconcessão	2008	2038	241	176	743	
	Baixo Alentejo	Subconcessão	2009	2039	113	147	390	
	Algarve Litoral	Subconcessão	2009	2039	279	103	167	
	Beira Interior	SCUT	1999	2032	178	25	257	
	Algarve	SCUT	2000	2030	130	73	713	
	Interior Norte	SCUT	2000	2030	156	36	650	
	Norte Litoral	SCUT	2001	2031	113	63	311	
	Lusoponte	Portagem Real	1995	2030	24	60	418	
	Douro Litoral	Portagem Real	2008	2034	79	418	843	
TOTAL						2.744	13.126	

PLANEAMENTO, CONCURSO E GESTÃO DAS PPP

ENQUADRAMENTO LEGAL E INSTITUCIONAL

REGIME JURÍDICO APLICÁVEL ÀS PPP, CRIA A UTAP

CÓDIGO DOS CONTRATOS PÚBLICOS

- ✓ **Preparação e lançamento** – Equipas de Projeto, nomeadas e constituídas ao abrigo do regime jurídico aplicável às PPP, com apoio técnico da IP.
- ✓ **Alteração e Renegociação** – Comissões de Negociação, nomeadas e constituídas ao abrigo do regime jurídico aplicável às PPP, com apoio técnico da IP.
- ✓ **Contratação e gestão contratual** – Assegurada pela IP (Direção de Concessões), nos termos do CC celebrado com o Estado; eventuais novos projetos ao abrigo do Código dos Contratos Públicos.
- ✓ **Gestão contratual dedicada** – Gestores de contrato de base e formação técnica e equipas associadas, apoiadas por dois departamentos que asseguram as valências económico-financeiras e jurídicas.

DESAFIOS

Principais Desafios

- ✓ **Comportabilidade Orçamental** – potencialmente prejudicada por decisões políticas relativamente à manutenção das Taxas de Portagem
- ✓ **Pedidos de Reposição do Equilíbrio Financeiro (REF)** – e.g. efeitos da pandemia e medidas, legais e administrativas, para a conter.
- ✓ **Termo dos contratos com reversão dos ativos para a IP** – e.g. o primeiro contrato ocorre já em 2028 (Oeste)
 - ✓ Necessidade de manutenção das vias em bom estado de conservação;
- ✓ **Eventuais negociações por iniciativa do Estado**
- ✓ **Manter os níveis de utilização das infraestruturas num ambiente de neutralidade carbónica**

Considerações Finais

**É necessário um enquadramento legal
específico para aumentar as chances de
sucesso das concessões rodoviárias**



Considerações Finais

É necessária a capacitação técnica dos serviços – existência de uma estrutura orgânica no concedente especializada nestas matérias



Considerações Finais

**Perceção de risco de investimento do
concedente tem de ser baixo**



	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
CONTRATO de CONSTRUÇÃO																															
Estudos e Projectos	█																														
Obra Geral	█	█	█	█	█																										
Obras de Arte	█	█	█	█	█																										
Túneis	█	█	█	█	█																										
Equipamento de Telemática	█	█	█	█	█																										
Programa Gestão ACE	█	█	█	█	█																										
CAM	█	█	█	█	█																										
Expropriações		█	█	█																											
Grandes Reparações										█	█	█	█	█	█																
Alargamentos																	█	█	█	█	█	█	█	█							
Total Custos Construção																															
CONTRATO de OPERAÇÃO & MANUTENÇÃO																															
Custos com Pessoal																															
Subcontratos																															
Operadora - Pessoal e seguros																															
Electricidade																															
Combustíveis																															
Água																															
Fer. Uten.-Desg.Rapido																															
Material Escritório																															
Rendas e Alugueres																															
Seguros																															
Limp. e Higiene																															
Vigilância e Segurança																															



Perguntas e respostas



**Contexto de Concessões Rodoviárias em Angola:
Boas Práticas e Estratégias Internacionais e Regionais**

**Instituto Nacional de Estradas de Angola
& Infraestruturas de Portugal**



Muito obrigado!



Esta apresentação foi produzida com o apoio financeiro da União Europeia. O seu conteúdo é da exclusiva responsabilidade dos autores e não reflecte necessariamente a posição da União Europeia.

Implementado por:

