

# IMPACTES DA PANDEMIA DO COVID-19 NA PROCURA DE TRÁFEGO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Miguel Sena e Silva

VTM Global, Linda-a-Velha, Portugal, miguel.silva@vtm-global.com

Ana Martins

VTM Global, Linda-a-Velha, Portugal, ana.martins@vtm-global.com

Pedro Rodrigues

VTM Global, Linda-a-Velha, Portugal, pedro.rodrigues@vtm-global.com

## **Tema 1 - Sustentabilidade e Resiliência de Infraestruturas Rodoviárias e/ou Ferroviárias**

### **Tópico 3 – Gestão de Ativos**

#### **RESUMO EXECUTIVO**

A procura de tráfego rodoviário é amplamente reconhecida como uma procura derivada, condicionada pelas dinâmicas da atividade económica, o que justifica o uso de modelos preditivos que relacionam variáveis macroeconómicas com os padrões de mobilidade. Em Portugal, a evolução do PIB desde 2005 revela dois ciclos recessivos com impacto direto na mobilidade regional: a crise financeira global de 2009 e a crise das dívidas soberanas do sul da Europa, entre 2011 e 2013.

Após a recuperação económica iniciada em 2013, o tráfego nas autoestradas com portagem registou um crescimento sustentado até ser abruptamente interrompido pela pandemia de COVID-19, em 2020. Dados da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) confirmam esta tendência ascendente entre 2016 e 2019, reforçando a correlação entre desempenho económico e aumento da procura rodoviária.

Com a eclosão da pandemia, observou-se uma forte retração da atividade económica e da mobilidade global, traduzindo-se em perdas significativas para os operadores rodoviários. Apesar de alguns efeitos positivos, como as melhorias a nível ambiental ou a maior adesão a formas de mobilidade ativa, as quebras na procura afetaram diretamente as receitas de praticamente todos os actores económicos no sector dos transportes, entre os quais se incluem as concessionárias rodoviárias. Dados da Atlantia SpA demonstram variações acentuadas entre modos de transporte e regiões, com quebras superiores a 80% no setor rodoviário europeu no início de 2020, enquanto as concessões da América Latina revelaram maior resiliência. Em Portugal, a Rede Nacional de Autoestradas (RNA) apresentou padrões semelhantes aos registados na Europa, com perdas expressivas durante as duas primeiras vagas da pandemia.

A evolução do tráfego rodoviário nas vias concessionadas variou consoante a tipologia de veículo durante este período. Os veículos ligeiros foram fortemente penalizados pelas restrições à mobilidade e pela adoção do teletrabalho, com quebras superiores a 60% em abril de 2020. A recuperação foi influenciada pela evolução da vacinação e pela confiança pública, com trajetórias de normalização progressiva. Já os veículos pesados demonstraram maior estabilidade, sobretudo em corredores logísticos que ligam grandes centros urbanos, refletindo a continuidade das cadeias de abastecimento. Em 2020, a RNA registou uma redução de 27% no tráfego de ligeiros e apenas 7% nos pesados, evidenciando uma resiliência seletiva e coerente com a experiência de outras redes concessionadas europeias.

Ainda que a pandemia tenha sido declarada como terminada, os seus efeitos estruturais continuam a moldar os padrões de mobilidade, sobretudo em contexto urbano. A consolidação do trabalho remoto e híbrido contribuiu para alterações duradouras nas práticas laborais e nos fluxos de deslocação, posicionando Portugal como destino atrativo para trabalhadores remotos e nómadas digitais. Simultaneamente, as fragilidades das cadeias logísticas globais motivaram estratégias empresariais de diversificação e realocização produtiva. A perceção de risco associada ao transporte coletivo incentivou o uso de modos individuais ou ativos, como a bicicleta, embora a segurança da micro-mobilidade permaneça como uma preocupação crescente. Particularmente no segmento corporativo, os níveis de mobilidade continuam a ressentir-se do impacto das reuniões virtuais, reforçando as mudanças nos padrões de deslocação.

A nível internacional, a resposta à pandemia variou significativamente. Este artigo analisa o impacto da pandemia de COVID-19 na procura de tráfego em concessões rodoviárias com portagem em ambos os lados do Atlântico, com um foco particular em Portugal e no México: Portugal implementou medidas restritivas intensas em dois períodos distintos (abril de 2020 e início de 2021), enquanto o México adotou uma abordagem mais prolongada e faseada ao longo de 2020 e 2021. Dados epidemiológicos revelam que, embora Portugal tenha registado mais casos por habitante, apresentou uma taxa de mortalidade inferior à do México, refletindo diferentes estratégias de gestão sanitária. No domínio da mobilidade, ambos os países sofreram quebras acentuadas no tráfego, particularmente no transporte coletivo. O tráfego de pesados manteve maior estabilidade, enquanto o de ligeiros recuperou mais rapidamente no México (trajetória em "V") e de forma mais oscilante em Portugal (trajetória em "W"). Ainda assim, ambos os contextos convergiram gradualmente para níveis de tráfego próximos aos de 2019 entre 2021 e 2022.

Em termos contratuais, Portugal contempla cláusulas de força maior nos contratos de concessão rodoviária, permitindo às concessionárias solicitar a Reposição do Equilíbrio Financeiro (REF) em situações como pandemias. No entanto, durante o Estado de Emergência, o Decreto-Lei n.º 19-A/2020 suspendeu temporariamente o exercício deste direito, restringindo as compensações a extensões do prazo contratual. Já no México, inúmeros contratos assentam num modelo de rentabilidade garantida, prevendo mecanismos compensatórios como a prorrogação da concessão ou ajustes tarifários, embora não se tenham registado pedidos formais de reequilíbrio relacionados com a pandemia.

Neste contexto, a VTM Global desenvolveu uma metodologia econométrica e comparativa para quantificar os impactos diretos da pandemia no tráfego portajado em diversos ativos da RNA. A abordagem baseia-se na comparação entre volumes observados e um cenário contrafactual "*What-if*", construído a partir de dados históricos até 2019 e projeções macroeconómicas emitidas antes da pandemia. Os modelos, calibrados para veículos ligeiros e pesados, integram variáveis como PIB, desemprego e produção industrial, assim como fatores sazonais e estruturais, permitindo estimar a procura esperada na ausência da crise pandémica.

A aplicação desta metodologia revelou quebras significativas na circulação rodoviária: cerca de 30% em 2020, 20% em 2021 e 9% em 2022. A estimativa desagregada por ativo e por categoria de veículo permite quantificar as perdas de receita sofridas pelas concessionárias e apoiar tecnicamente os pedidos de REF. Estes resultados oferecem uma base sólida para justificar extensões contratuais ou outros mecanismos compensatórios, assegurando a sustentabilidade financeira das concessões num quadro de risco partilhado entre os agentes públicos e privados.

**PALAVRAS-CHAVE:** Pandemia, Tráfego Rodoviário, Perdas de Receitas, Salvaguarda de Contratos, Concessões Rodoviárias.