Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

TRÁFEGO NAS AUTOESTRADAS NACIONAIS – 2025

Análise Estatística

Outubro | 2026

Índice

1. Introdução 3
2. O Setor das Concessões Rodoviárias 6
3. Evolução do Tráfego 9
4. Efeito da Sazonalidade 14
5. Conclusões 16

Siglas

AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.
RNA – Rede Nacional de Autoestradas
RRN – Rede Rodoviária Nacional
OV – Outras vias
SCUT – Autoestrada com regime de portagem Sem Cobrança aos Utilizadores
TMDA – Tráfego Médio Diário Anual
TMDM – Tráfego Médio Diário Mensal
VcIP – Vias com Isenção de taxas de Portagem

1. Introdução

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), ao abrigo dos seus Estatutos, e considerando as suas atribuições, competências e poderes enquanto entidade reguladora independente, tem vindo a promover a monitorização contínua bem como a investigação aprofundada dos mercados da mobilidade e dos transportes, nos modos rodoviário, ferroviário, marítimo e fluvial. O seu âmbito regulatório engloba, em cada um dos referidos modos, os segmentos de operação dos serviços de transporte de passageiros e mercadorias, bem como da gestão das respetivas infraestruturas.

Nesse âmbito, a AMT tem vindo a produzir e a divulgar estudos, relatórios e análises estatísticas, visando a disponibilização de informação relevante para os agentes económicos, decisores públicos e outros *players* que integram e interagem no ecossistema dos transportes, bem como para o público em geral, contribuindo para um debate informado e baseado em evidências.

Ademais, através da publicação de indicadores relevantes de desempenho, a AMT pretende contribuir para o planeamento, a implementação e a avaliação de políticas públicas de transportes, promovendo a equidade, a sustentabilidade e o equilíbrio financeiro do setor.

Relativamente ao setor das infraestruturas rodoviárias de elevada capacidade, a AMT tem vindo a produzir diversas publicações, destacando-se o relatório compreensivo *Concessões de Infraestruturas Rodoviárias* (2019) e, mais recentemente, o estudo estratégico Financiamento da Rede Rodoviária (2026).

Neste contexto, a presente análise estatística pretende avaliar a evolução do tráfego nas autoestradas portuguesas, com especial foco em 2025. No dia 1 de janeiro desse ano, entrou em vigor a Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto, que estipulou a eliminação das taxas de portagem cobradas aos utilizadores em determinados lanços / sublanços de (i) autoestradas do Interior, (ii) de antigas autoestradas sem custos para o utilizador (SCUT), e (iii) de vias onde não existam alternativas adequadas, nomeadamente (Art. 2.º):

a) A4 [E][1] – Túnel do Marão e sublanços portajados da Subconcessão Transmontana;

b) A13 [N][1] e A13-1 – Subconcessão Pinhal Interior;

c) A22 – em toda a sua extensão;

d) A23 – em toda a sua extensão;

e) A24 – em toda a sua extensão;

f) A25 [E][1] – Concessão Beiras Litoral e Alta;

g) A28 [EN][1] – apenas os sublanços Esposende-Antas e Neiva-Darque.

Estas vias serão, conjuntamente, designadas na presente análise estatística como *Vias com*

[1] Por conveniência, utiliza-se a seguinte terminologia:

- "A4 [O]" – troço "oeste" da A4 entre Matosinhos e o Túnel do Marão, integrante das Concessões Brisa e Ascendi GP;
- "A4 [E]" – troço "este" da A4 entre o Túnel do Marão (inclusive) e Espanha, integrante da Concessão IP e Subconcessão Transmontana;
- "A13 [N]" – troço da A13 a norte do Tejo, integrante da Subconcessão do Pinhal Interior;
- "A13 [S]" – troço da A13 a sul do Tejo, integrante da Concessão Brisa;
- "A25 [O]" – troço "oeste" da A25 entre a Barra e Albergaria, integrante da Concessão Costa de Prata;
- "A25 [E]" – troço "este" da A25 entre Albergaria e Vilar Formoso, integrante da Concessão Beiras Litoral e Alta;
- "A28 [EN]" – troço da A28 compreendido entre os sublanços Esposende-Antas e Neiva-Darque;
- "A28 [R]" – Restantes troços da A28.

Isenção de Taxas de Portagem (VcIP), sendo as restantes designadas como *Outras Vias* (OV) – a Figura 1 representa num mapa da RNA ambos os tipos de via. No conjunto, as VcIP representam uma extensão total de 825,5km, sendo a sua repartição pelas autoestradas anteriormente listadas representada na Figura 2.

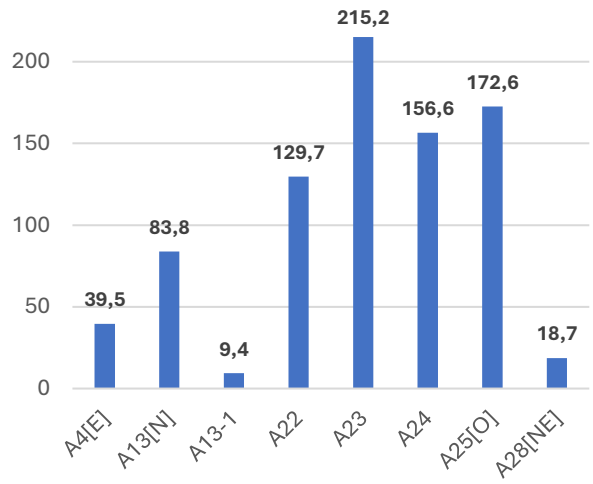
Figura 1 – Mapa da Rede Nacional de Autoestradas (RNA), distinguindo vias com isenção de taxas de portagem (VcIP, —) e outras vias (OV, —) (Fonte: AMT)



O supracitado diploma revogou ainda o Decreto-Lei n.º 97/2023, de 17 de outubro, que havia imposto um regime de redução no valor das taxas de portagens em algumas dessas vias.

Por outro lado, por via da Lei do Orçamento de Estado para 2026, a partir de 1 de janeiro deste ano foi igualmente eliminada a cobrança de portagens na A25 [O][1], ficando, a partir dessa data, a A25 isenta de portagens em toda a sua extensão[2]. Contudo, dado o foco da presente análise estatística no ano de 2025, é mantida a distinção entre esses dois troços da autoestrada.

Figura 2 – Extensão das vias com isenção de taxa de portagem (VcIP), por autoestrada, em km **(2025)** (Fonte: AMT)



[2] Assim, em 2026, a extensão das VcIP sobe para 842,2km.

Os dados de base utilizados são os valores de Tráfego Médio Diário Mensal[3] (TMDM), por sublanço, publicados pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, I.P.), através dos quais se podem obter os correspondentes valores anuais (TMDA). Esses dados são integrados no Observatório da AMT, sendo disponibilizados ao público em geral de forma interativa por via de relatórios dinâmicos.

O documento começa por apresentar, no capítulo 2, uma breve caracterização do setor das concessões rodoviárias na RRN, com especial foco nas autoestradas. No capítulo 3, aborda-se a evolução do tráfego nas autoestradas portuguesas, medida através do TMDA, nos últimos anos, com ênfase na variação entre 2024 e 2025.

Posteriormente, no capítulo 4, analisa-se o padrão de sazonalidade da procura em 2025, atenta a variação relativamente ao ano anterior.

Por fim, no último capítulo, são resumidas as principais conclusões.

[3] Tráfego Médio Diário Mensal (TMDM): Número médio de veículos que circularam diariamente num determinado sublanço, em ambos os sentidos, no período de um mês;

Tráfego Médio Diário Anual (TMDA): Semelhante ao TMDM, mas relativo ao período de um ano.

O TMDA pode ser obtido através dos valores de TMDM desse ano, através da média destes ponderada pelos números de dias dos meses. Por outro lado, o TMDM e o TMDA podem ser calculados para uma determinada via através da média dos valores para os respetivos sublanços, ponderados pelas extensões dos mesmos.

2. O Setor das Concessões Rodoviárias

A Rede Nacional de Autoestradas (RNA) integra-se na Rede Rodoviária Nacional (RRN), cuja configuração se encontra definida no Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000)[4]. A RRN subdivide-se numa rede nacional fundamental, constituída pelos itinerários principais (IP), e numa rede nacional complementar, constituída pelos itinerários complementares (IC) e pelas estradas nacionais (EN) e regionais (ER). As autoestradas correspondem a vias da RRN, dentro das várias subdivisões referidas, especificamente projetadas e construídas para o tráfego motorizado e dotadas de características que permitem elevada capacidade.

A rede atual resulta de um processo de forte expansão ocorrido sobretudo nas últimas décadas do século XX e no início do século XXI. Entre 1999 e 2019, a extensão da RRN aumentou em cerca de 2.322 km, dos quais aproximadamente 1.624 km representam novas autoestradas. Esta expansão concentrou-se essencialmente até 2012, tendo desde então a rede permanecido relativamente estabilizada. Em 2024, a extensão da rede de autoestradas ascendia, de acordo com o INE, a cerca de 3.113 km, correspondendo a uma densidade de 3,5 km por 100 km^2 e de cerca de 3 km por 10.000 habitantes.

A gestão da rede assenta num modelo concessionado, envolvendo (i) o Estado, enquanto concedente, (ii) a Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP), enquanto concessionária geral da RRN e subconcedente, e (iii) diversos operadores privados, como concessionários ou subconcessionários. A concessão geral da RRN foi atribuída em 2007 à então Estradas de Portugal, S.A., posição contratual posteriormente assumida pela IP, abrangendo as funções de financiamento, conceção, construção, exploração, conservação, requalificação e alargamento da rede. Paralelamente, encontram-se em vigor 14 concessões atribuídas pelo Estado a operadores privados, anteriormente a 2007, e 7 subconcessões atribuídas pela IP, para além dos troços sob gestão direta desta entidade.

No âmbito desta organização, uma mesma autoestrada pode integrar troços sujeitos a diferentes concessões ou formas de gestão – é o caso, entre outros, da A4, A13, A17, A23, A25, A28 e A41, o que se traduz em diferenças ao nível da exploração, do regime contratual e, em alguns casos, do regime de cobrança de portagens.

A AMT distingue três grandes tipologias contratuais, baseado no modelo de remuneração adotado:

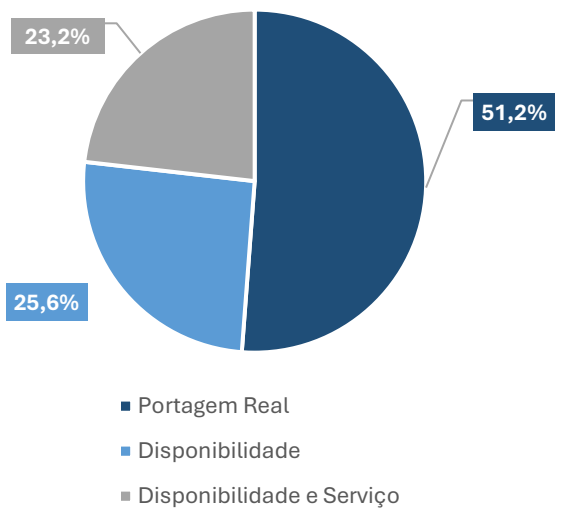
- **Regime de portagem real**, em que a receita de portagem constitui a principal fonte de remuneração da concessionária, que assume o risco de procura;
- **Regime de disponibilidade**, em que a remuneração depende essencialmente de o operador garantir a disponibilidade da infraestrutura, incorrendo este em deduções em caso de falhas de serviço;
- **Regime de disponibilidade e serviço**, utilizado nas subconcessões da IP e no qual existe igualmente uma componente associada ao serviço prestado e ao nível de tráfego, medido pelo TMDA. Dentro deste modelo, é possível distinguir ainda entre os contratos em que há

[4] Aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, com as modificações subsequentes.

lugar a cobrança de portagens aos utentes e os que funcionam sem cobrança de portagem.

Em termos de extensão das vias concessionadas (ou subconcessionadas) a operadores privados, em Portugal predomina o modelo baseado em portagens reais, representando cerca de metade da extensão, conforme indicado na Figura 3. Os modelos de disponibilidade e disponibilidade e serviço representam fatias similares, de cerca de 25,6% e 23,2%, respetivamente.

Figura 3 – Distribuição da extensão das vias da RNA concessionadas, ou subconcessionadas, a operadores privados por regime de remuneração (2025) (Fonte: AMT)



A tipologia de portagem na RNA não é uniforme, podendo-se distinguir entre lanços (i) com portagem tradicional (com barreira e sistema de pagamento manual), com (ii) portagem exclusivamente eletrónica (pórticos MLFF[5]) e (iii) não portajados, sendo que em 2024 essas tipologias representavam aproximadamente 50,6%, 33,1% e 16,3% da extensão da RNA, respetivamente – ver Figura 4(a).

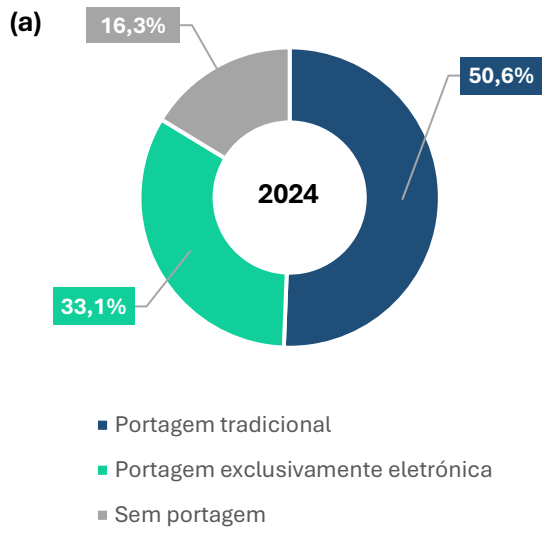
A partir de 1 de janeiro de 2025, este enquadramento foi significativamente alterado pela eliminação das taxas de portagem nas vias identificadas no capítulo anterior (VcIP), representando, como já referido, uma extensão total de 825,5km, todas elas originalmente autoestradas com portagem exclusivamente eletrónica. Em consequência, esse tipo de portagem passou a representar apenas 6,3% da extensão total da RNA, tendo o peso das vias não portajadas subido para 43,1% (Figura 4(b))[6]. A Figura 5 apresenta um mapa da RNA identificando as várias tipologias de portagem em 2025, após a introdução das isenções de portagens.

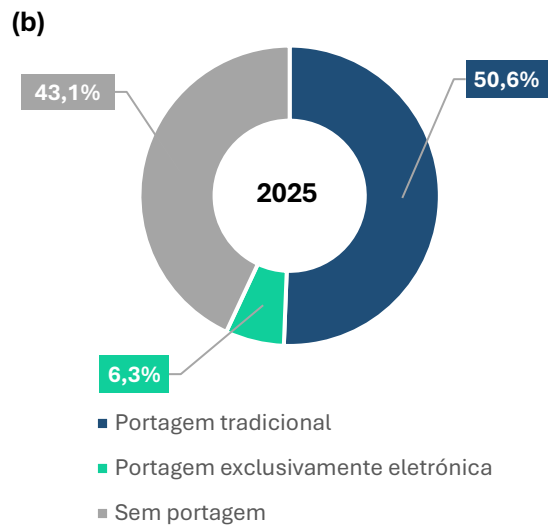
A medida abrangeu autoestradas completas em alguns casos e apenas determinados lanços ou sublanços noutros, justificando que a análise de procura apresentada nos capítulos seguintes seja efetuada não apenas ao nível de cada autoestrada, mas também, quando relevante, ao nível do sublanço.

[5] MLFF = Multi-Lane Free Flow

[6] A partir de 1 de janeiro de 2026, com a extensão da isenção de portagens no restante troço da A25 (i.e., a A25[O]), estas percentagens passaram a ser 5,8% e 43,6%, respetivamente

Figura 4 – Distribuição da extensão das vias da RNA por tipologia de portagem: (a) 2024 e **(b) 2025**, com a introdução das isenções de portagens (Fonte: AMT)





Por fim, importa referir que a rede apresenta uma forte heterogeneidade em termos de procura. Em 2025, o TMDA médio por autoestrada variou entre cerca de 6,4 mil veículos/dia na A26-1 e 97,3 mil veículos/dia na A5, verificando-se, de um modo geral, os volumes de tráfego mais elevados nas vias dedicadas a servir as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.

Naturalmente, estas diferenças de escala e de função territorial devem ser tidas em conta na interpretação das variações de tráfego apresentadas nos capítulos seguintes, uma vez que os valores agregados para a RNA, VcIP ou outras vias podem ocultar comportamentos significativamente distintos entre vias e entre sublanço.

Figura 5 – Mapa da Rede Nacional de Autoestradas (RNA), distinguindo as vias por tipologia de portagem: tradicional (—), exclusivamente eletrónica (—) e sem portagem (—). (Fonte: AMT)

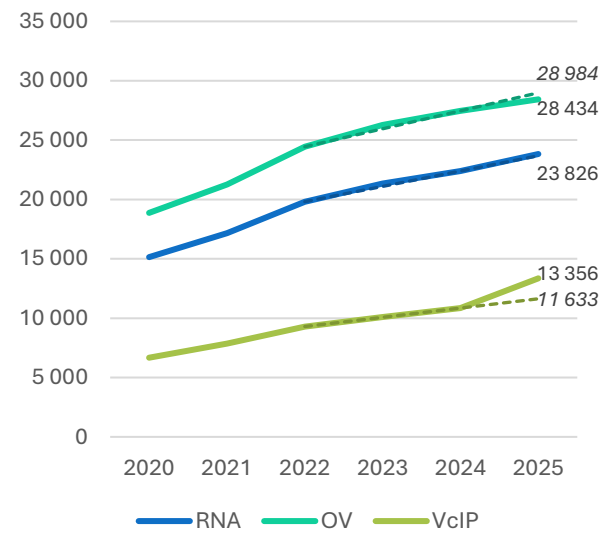


3. Evolução do Tráfego

3.1 Evolução do TMDA, 2020-2025

Na Figura 6 apresenta-se a evolução do tráfego nas autoestradas portuguesas, indicando a evolução do TMDA ao longo do período 2020-2025 para (i) a totalidade da rede nacional de autoestradas (RNA), ou para o subconjunto (ii) das vias com isenção de taxas de portagens (VcIP) e (iii) das restantes vias (OV). Para cada caso, o gráfico inclui uma linha (a tracejado) que representa a tendência média verificada entre 2022 e 2024, extrapolada para 2025.

Figura 6 – Evolução 2020-2025 (–) e tendência média 2022-2024 (--) do TMDA nas autoestradas, em veículos por dia **(2020-2025)** (Fonte: IMT, AMT)



O objetivo da linha de tendência referida é permitir distinguir, na variação observada entre 2024 e 2025: (i) a componente associada à tendência geral de crescimento do tráfego já verificada nos anos (pós-pandemia) precedentes e (ii) a componente adicional observada em 2025. Esta última, doravante designada por *variação líquida*, será utilizada como aproximação ao efeito decorrente da isenção das taxas de portagem. Deve-se notar, porém, que esta aproximação não permite atribuir toda a variação líquida à isenção das taxas de portagem, uma vez que outros fatores poderão ter concorrido, em maior ou menor grau, para a evolução observada em 2025.

Como ilustra a Figura 6, após a redução excecional registada em 2020, o tráfego nas autoestradas portuguesas apresentou uma trajetória de recuperação e crescimento ao longo dos anos seguintes[7]. Durante esse período, o tráfego registado nas vias com isenção de portagens (VcIP) foi inferior (-51%), e o tráfego registado nas restantes vias (OV) foi superior (+23%), àquele registado na globalidade da RNA. Assim, as VcIP caracterizam-se por, em geral, apresentarem níveis de tráfego correspondentes a metade dos valores habituais da RNA.

Em 2025, o TMDA situou-se nos 23.826 veículos/dia na RNA, tendo-se cifrado em 13.356 nas VcIP e 28.434 nas OV, a que correspondem *variações brutas*, relativamente a 2024, de +6,4%, +23% e de +3,5%, respetivamente – no caso das VcIP, a observação da Figura 7 evidencia o carácter extraordinário dessa variação, superior até aos valores registados em 2021-2022, durante a recuperação do período pandémico.

[7] Refira-se que 2020 foi marcado pela fase mais intensa da pandemia de COVID-19, que se traduziu numa redução significativa do tráfego nas autoestradas face a 2019. Os anos de 2021 e de 2022 foram ainda anos de recuperação. Considera-se, por isso, o período 2022-2024 como representativo de uma fase (pós-pandemia) caracterizada por um crescimento mais regular e contínuo do tráfego.

No entanto, quando estes valores são ajustados pela tendência de crescimento observada entre 2022 e 2024, as *variações líquidas* reduzem-se para +0,6%, +14,8% e -1,9%, respetivamente para a RNA, VcIP e OV (Tabela 1). Ou seja, embora as VcIP tenham registado um crescimento claramente superior à tendência histórica, a magnitude desse crescimento adicional (+14,8%) é substancialmente inferior à que resulta da simples comparação entre 2024 e 2025 (+23,1%).

Figura 7 – Variação anual bruta do tráfego (TMDA) nas autoestradas (2021-2025) (Fonte: AMT)

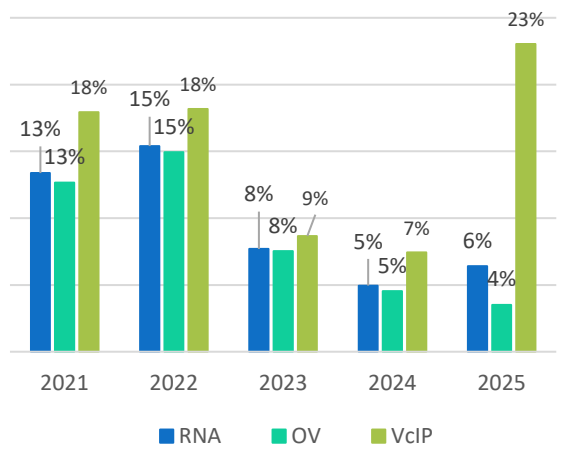


Tabela 1 – Variações anuais bruta e líquida to TMDA entre 2024 e 2025 (Fonte: AMT)

Vias	Δ_{bruta}	$\Delta_{líquida}$
RNA	6,4%	0,6%
OV	3,5%	-1,9%
VcIP	23,1%	14,8%

3.2 Variação 2024/2025 – Vias

A Tabela 2 apresenta, para cada autoestrada, os valores do TMDA registados em 2024 e 2025 e as correspondentes variações bruta e líquida, considerando separadamente os troços OV e VcIP nos casos em que a isenção de portagens abrange apenas parte da autoestrada. A observação da tabela evidencia que as maiores variações líquidas (e brutas) ocorrem associadas precisamente às VcIP, destacando-se as duas autoestradas da Subconcessão do Pinhal Interior, a A13[N] (+47,1%) e a A13-1 (+34,3%), seguidas da A22 e A23 (+18,6%, ambas) e dos sublanços da A28 que beneficiaram da isenção (+17,0%). Por outro lado, assinala-se que no caso da A4[E] se registou uma variação líquida ligeiramente negativa (-0,6%), significando que o TMDA aumentou a uma taxa inferior ao que a tendência 2022-2024 faria esperar.

Entre as autoestradas não abrangidas por isenções de taxas de portagem (OV), o maior aumento registou-se na A25[O] (+7,9%), correspondente ao troço oriental (Barra–Albergaria/A1), que permaneceu portajado, embora a restante extensão da A25 tenha sido abrangida pela isenção – refira-se que, conforme já mencionado, a partir de 1 de janeiro de 2026 este troço passou a beneficiar da isenção de portagens.

Tabela 2 – Variações bruta e líquida do TMDA entre 2024 e 2025, por via; VcIP sombreadas a verde (Fonte: AMT)

Via	TMDA		Δ_{bruta} (%)	$\Delta_{líquida}$ (%)
	2024	2025		
A1	43 339	44 349	2,3%	-2,8%
A2	25 899	26 968	4,1%	-1,1%
A3	29 472	29 879	1,4%	-3,7%
A4 [O]	42 941	44 473	3,6%	-3,5%
A4 [E]	9 278	9 789	5,5%	-0,6%
A5	96 307	97 261	1,0%	-2,9%
A6	7 172	7 347	2,4%	-2,9%
A7	11 791	12 539	6,3%	0,2%
A8	28 275	29 745	5,2%	-1,3%
A9	30 925	33 466	8,2%	-3,1%
A10	10 744	11 671	8,6%	-2,6%
A11	16 321	17 838	9,3%	1,5%
A12	46 028	47 506	3,2%	-3,2%

A13 [S]	6 968	7 689	10,3%	0,9%
A13 [N]	6 611	10 412	57,5%	47,1%
A13-1	5 469	7 937	45,1%	34,3%
A14	9 150	9 527	4,1%	-1,2%
A15	6 314	6 717	6,4%	0,0%
A16	34 915	36 827	5,5%	-1,4%
A17	11 067	11 802	6,6%	-2,4%
A19	13 185	13 748	4,3%	-0,2%
A20	100 808	100 954	0,1%	-2,9%
A21	16 161	17 417	7,8%	1,3%
A22	19 578	25 016	27,8%	18,6%
A23	10 319	12 936	25,4%	18,6%
A24	6 253	7 553	20,8%	13,8%
A25 [O]	15 460	17 522	13,3%	7,9%
A25 [E]	11 932	14 041	17,7%	12,6%
A26	6 552	6 719	2,5%	-14,2%
A26-1	6 101	6 395	4,8%	-0,5%
A27	12 252	12 935	5,6%	-0,8%
A28 [EN]	18 995	23 521	23,8%	17,0%
A28 [R]	41 998	43 066	2,5%	-1,6%
A29	26 378	27 523	4,3%	-0,5%
A32	11 860	12 587	6,1%	-1,9%
A33	35 312	37 270	5,5%	-2,2%
A41	26 416	28 581	8,2%	0,5%
A42	19 034	18 728	-1,6%	-9,2%
A43	23 714	24 462	3,2%	1,2%
A44	68 461	67 802	-1,0%	-2,7%
IP7	85 458	86 467	1,2%	-2,2%
IC02	31 592	31 811	0,7%	-1,4%
IC16	48 190	49 681	3,1%	-1,9%
IC19	108 761	109 469	0,7%	0,3%
IC20	49 543	50 630	2,2%	3,6%
IC21	30 757	33 286	8,2%	6,4%
IC22	39 522	41 549	5,1%	-0,1%
CSB	34 465	35 705	3,6%	-2,0%
VRI	52 435	55 490	5,8%	-3,4%

3.3 Variação 2024/2025 – Sublanços

A Figura 8 apresenta uma visão global da variação líquida do TMDA, ao nível do sublanço, entre 2024 e 2025. A análise do mapa confirma que os aumentos mais expressivos se concentram nas VcIP, sendo, de um modo geral, mais acentuados nos sublanços situados na proximidade de grandes centros urbanos, designadamente as capitais de distrito servidas por essas autoestradas.

A Tabela 3 identifica os sublanços que registaram os maiores aumentos da variação líquida do TMDA. Entre estes, destacam-se os pertencentes às autoestradas A13[N] e A13-1, que evidenciam, no contexto das VcIP, um crescimento particularmente acentuado e relativamente homogéneo ao longo dos respetivos percursos, com variações líquidas superiores a 30% em praticamente todos os sublanços.

Figura 8 – Mapa da Rede Nacional de Autoestradas (RNA), indicando a magnitude da variação líquida 2024-2025 do TMDA por sublanço (Fonte: AMT)

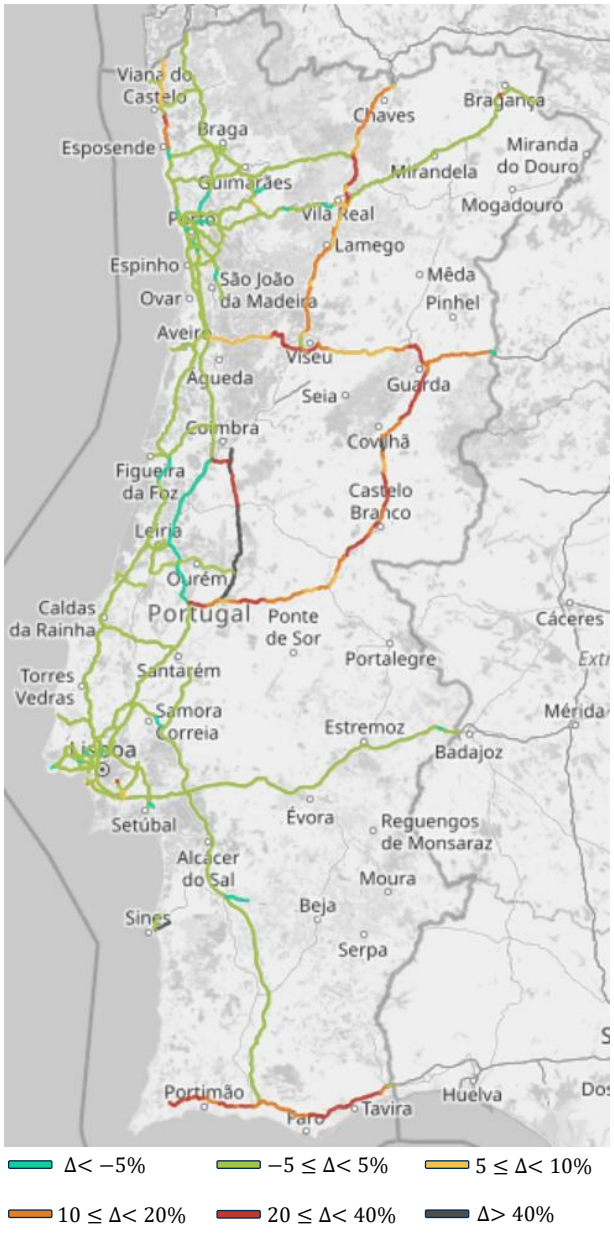
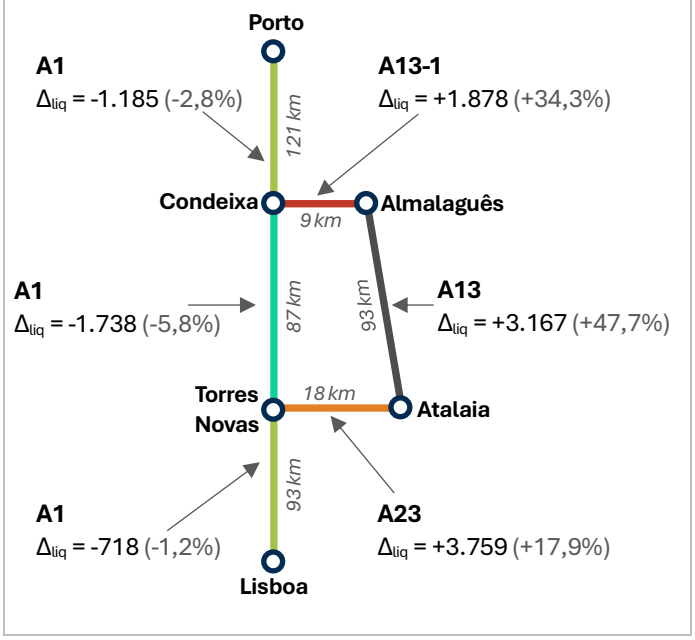


Tabela 3 – Sublanços com variação líquida do TMDA 2024-2025 superior a +30% (sombreados distintos para identificação das vias)**.** (Fonte: AMT)

Via	Sublanço	Δ_{bruta} (%)	$\Delta_{líquida}$ (%)
A13	Atalaia (EN110) – Asseiceira	76,6%	66,1%
A13	Asseiceira – Santa Cita (EN110)	68,1%	57,3%
A13	Alviobeira – Pias	67,7%	56,0%
A13	Pias – Cabaços	67,2%	56,0%
A13	Almalaguês (A13/A13-1) – Coimbra Sul	66,0%	54,2%
A13	Cabaços – Alvaiázere	65,2%	53,2%
A13	Alvaiázere – Avelar Sul (A13/IC8)	63,1%	51,3%
A13	A13/IC9 – Alviobeira	60,4%	50,8%
A13	Atalaia (A13/A23) – Atalaia (EN110)	56,4%	48,6%
A13	Vale Donas – A13/IC9	55,0%	47,8%
A23	Alcaria – Covilhã Sul	50,2%	43,7%
A13	Santa Cita (EN110) – Vale Donas	51,1%	42,6%
A13	A13/EN342 – Almalaguês (A13/A13-1)	53,4%	41,3%
A13-1	Almalaguês (A13/A13-1) – Almalaguês (A13-1/EN110)	46,8%	35,6%
A13	Avelar Norte / Penela – A13/EN342	45,6%	35,3%
A13-1	Almalaguês (A13-1/EN110) – Condeixa (A13-1/IC2)	44,8%	34,1%
A24	Vila Real (ex-IP4) – A4/A24	40,6%	32,4%
A13	Avelar Sul (A13/IC8) – Avelar Norte / Penela	41,2%	32,3%
A23	Alcains – Lardosa	38,9%	30,4%

Adicionalmente, verifica-se que o aumento significativo e geograficamente homogéneo do tráfego na A13[N] coincidiu com uma redução particularmente acentuada no segmento da A1 que lhe é aproximadamente paralelo e que com ela se encontra conectado (Figura 8), nomeadamente no troço Torres Novas/A23–Condeixa/A13-1. Neste troço, a variação líquida foi de -5,8%, contrastando com as reduções mais moderadas verificadas nos troços da A1 imediatamente a Norte (-2,8%) e a Sul (-1,2%). A Figura 9 ilustra esquematicamente estas variações, tanto em termos absolutos como relativos, na A1 e na malha constituída pelo troço inicial da A23, pela A13[N] e pela A13-1. Este padrão é compatível com uma eventual redistribuição de tráfego entre itinerários, com transferência de uma parte do tráfego da A1 para o corredor A13/A13-1, através da A13-1 e/ou da A23.

Figura 9 – Variações líquidas to TMDA (absolutas e relativas) entre 2024 e 2025, A1 na malha A1/A23/A13/A13-1 (Fonte: AMT)



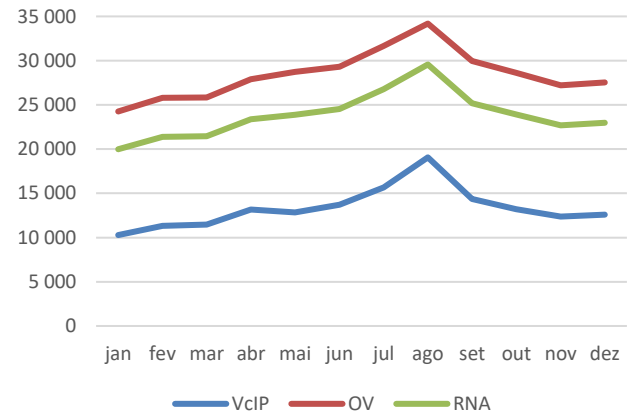
4. Efeito da Sazonalidade

A Figura 10 ilustra o efeito da sazonalidade da procura em 2025, medida pelo Tráfego Médio Diário Mensal (TMDM), nas autoestradas portuguesas, agregadas (i) na globalidade da Rede Nacional das Autoestradas (RNA), (ii) para as vias que beneficiaram da isenção de taxas de portagem (VcIP) e (iii) para as outras vias (OV). Mais concretamente, é apresentada a evolução do valor do TMDM em 2025 (Fig. 10(a)) bem como a respetiva variação líquida relativamente a 2024 (Fig. 10(b)).

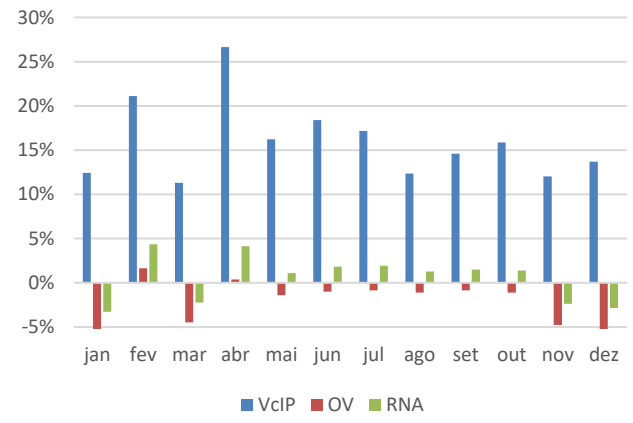
A evolução mensal do TMDM em 2025 evidencia um padrão bem conhecido de sazonalidade do tráfego, comum às três agregações consideradas. O tráfego tende a aumentar progressivamente ao longo da primavera e do verão, atingindo os valores mais elevados em julho e agosto, e diminui posteriormente até ao final do ano. Os valores absolutos do TMDM observados ao longo do ano refletem, assim, não apenas eventuais efeitos associados à introdução das isenções de taxas de portagem, mas também a sazonalidade habitual da procura rodoviária.

Contudo, a análise das variações líquidas face a 2024 poderá ajudar a separar melhor estes dois efeitos. Nas VcIP, registam-se variações positivas e expressivas em todos os meses, geralmente superiores a +10%, embora sem acompanharem diretamente o perfil sazonal dos volumes absolutos de tráfego – os maiores acréscimos relativos ocorrem, designadamente, em fevereiro (+21,1%) e abril (+26,7%), e não nos meses de maior procura absoluta (julho/agosto). Nas OV, pelo contrário, as variações líquidas mantêm-se próximas de zero ou são ligeiramente negativas na generalidade dos meses, enquanto na RNA o efeito agregado é bastante mais moderado. Este comportamento sugere que o acréscimo de tráfego associado às VcIP constitui um fenómeno persistente ao longo do ano, cuja intensidade relativa varia sazonalmente, mas que não resulta simplesmente do aumento generalizado da procura nos meses de verão.

Figura 10 – Sazonalidade do TMDM nas autoestradas portuguesas (2025): (a) TMDM e (b) variação líquida (Fonte: AMT)



(a)



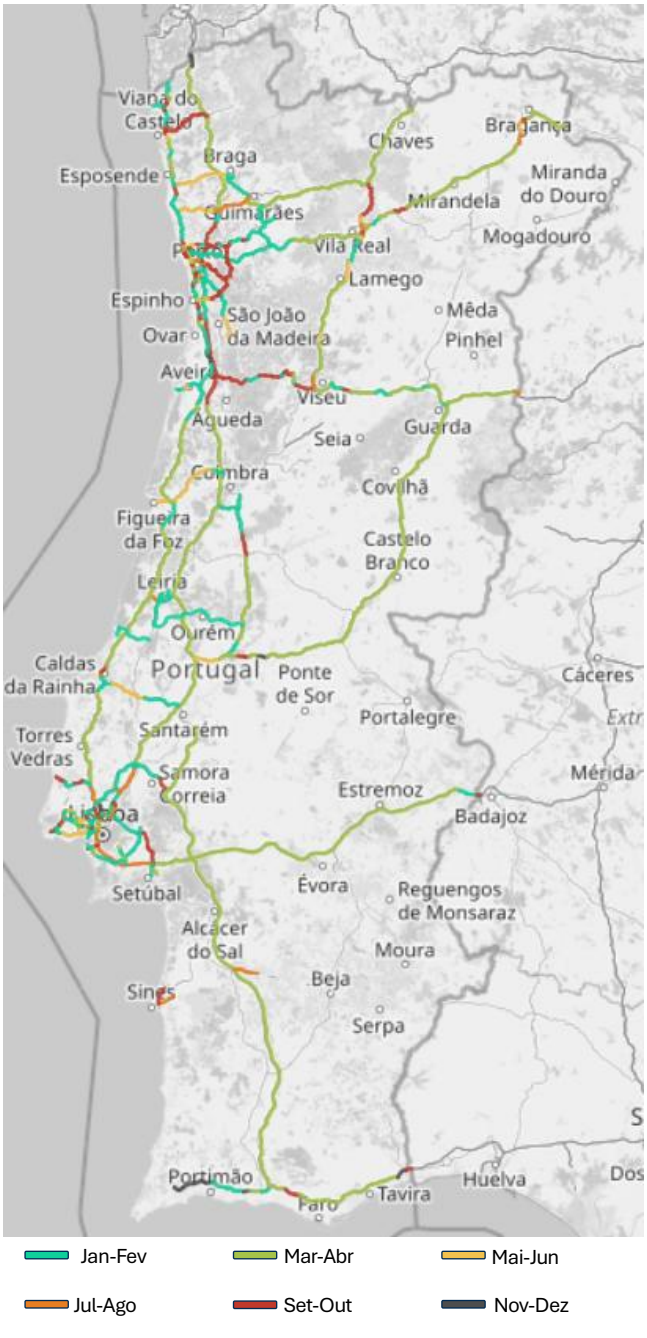
(b)

A Figura 11 representa, ao nível do sublanço, o período do ano em que se registou a maior variação líquida do TMDM entre 2024 e 2025 – cada período corresponde a dois meses consecutivos.

A observação da figura evidencia uma distribuição temporal bastante heterogénea dos máximos de variação líquida do TMDA entre 2024 e 2025. Não se identifica um único período do ano em que se concentrem, de forma generalizada, os maiores aumentos em toda a rede, verificando-se antes diferenças relevantes entre regiões e corredores. Ainda assim, observa-se uma predominância de máximos nos primeiros 4 meses do ano, sobretudo em vários sublanços das áreas metropolitanas e do litoral Norte e Centro (janeiro e fevereiro) e das vias do interior (março e abril).

Este padrão reforça a ideia de que o impacto da evolução do tráfego não se manifesta de forma sazonalmente uniforme na rede, dependendo das características específicas de cada corredor e da procura que lhe está associada. Em particular, a dispersão dos máximos por diferentes períodos do ano sugere que os acréscimos observados não resultam apenas do efeito sazonal típico dos meses de maior procura, podendo refletir também alterações mais estruturais nos padrões de utilização das diferentes autoestradas.

Figura 11 – Mapa da Rede Nacional de Autoestradas (RNA), indicando o mês em que ocorreu a maior variação líquida 2024-2025 do TMDA por sublanço (Fonte: AMT)



5. Conclusões

A análise da evolução do tráfego nas autoestradas nacionais em 2025, no contexto da eliminação das taxas de portagem em parte da rede, permite destacar as seguintes conclusões:

- **A partir de 1 de janeiro de 2025**, com a entrada em vigor da Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto, foram eliminadas as taxas de portagem em diversas autoestradas, ou troços de autoestradas, em Portugal. Estas vias incluem: (i) o Túnel do Marão e os sublanços portajados da Subconcessão Transmontana, na A4, (ii) a A13[N] e a A13-1, as autoestradas (iii) A22, (iv) A23 e (v) A24, (vi) o troço da A25 pertencente à Concessão Beiras Litoral e Alta e (vi) os sublanços Esposende–Antas e Neiva–Darque da A28. No conjunto, as vias abrangidas pela isenção (VcIP) representam 825,5 km de extensão.
- **A medida alterou significativamente o peso da rede portajada**, que passou de 83,7% para 56,9% da extensão total da RNA. Esta alteração resultou da passagem de vias com portagem exclusivamente eletrónica para o regime não portajado: o peso da primeira categoria diminuiu de 33,1% para 6,3%, enquanto o das vias não portajadas aumentou de 16,3% para 43,1%. A extensão com portagem tradicional manteve o seu peso de 50,6%.
- **O crescimento do tráfego nas VcIP foi expressivo, mas a variação bruta não deve ser integralmente atribuída à isenção de portagens**. Entre 2024 e 2025, o TMDA aumentou 23,1% nas VcIP, face a 6,4% na globalidade da RNA e a 3,5% nas restantes vias (OV). Descontando a tendência de crescimento observada entre 2022 e 2024, as variações líquidas foram de +14,8%, +0,6% e −1,9%, respetivamente. A diferença entre os resultados brutos e líquidos evidencia a importância de considerar o crescimento que já vinha a ocorrer antes da medida. A variação líquida constitui uma aproximação ao efeito das isenções, podendo, contudo, refletir também a influência de outros fatores.
- **A evolução do tráfego apresentou diferenças relevantes entre vias e sublanços.** Os aumentos mais expressivos concentraram-se nas VcIP, sendo, de um modo geral, mais acentuados na proximidade dos centros urbanos servidos por essas autoestradas. Entre os resultados positivos, assinalam-se as variações líquidas da A22 e da A23, ambas de +18,6%, e dos sublanços da A28 abrangidos pela isenção, de +17,0%. Em contrapartida, a A4[E] registou uma variação líquida de −0,6%, traduzindo um crescimento do tráfego ligeiramente inferior ao que seria expectável pela tendência anterior – ressalva-se, no entanto, que a variação bruta do tráfego nessa autoestrada foi positiva (+5,5%).
- **As autoestradas da Subconcessão do Pinhal Interior destacaram-se pelos maiores crescimentos líquidos**, de +47,1% na A13[N] e de +34,3% na A13-1. Este crescimento coincidiu com uma variação líquida negativa de −5,8% no troço aproximadamente paralelo da A1, entre Torres Novas/A23 e Condeixa/A13-1, mais acentuada do que nos troços imediatamente a norte (−1,3%) e a sul (−2,7%). Este padrão é compatível com uma eventual redistribuição do tráfego entre itinerários, com transferência de parte do tráfego da A1 para o corredor A13/A13-1.
- **O acréscimo de tráfego nas VcIP manifestou-se ao longo de todo o ano,**

não se limitando aos meses de maior procura. Embora os volumes de tráfego tenham atingido os valores mais elevados em julho e agosto, as variações líquidas nas VcIP foram positivas e expressivas em todos os meses, geralmente superiores a 10%, com os maiores acréscimos relativos em fevereiro (+21,1%) e abril (+26,7%). Estes resultados evidenciam um crescimento adicional persistente ao longo de 2025, cuja intensidade mensal não acompanha diretamente o padrão sazonal dos volumes absolutos de tráfego.

A aproximação do termo de diversas concessões e subconcessões rodoviárias, entre 2028 e 2040, coloca o desafio de pensar e preparar a redefinição dos modelos de financiamento, gestão e concessão das infraestruturas, conforme salientado no estudo estratégico *Financiamento da Rede Rodoviária* (2026), recentemente publicado pela AMT. Neste contexto, o regulador continuará a acompanhar e monitorizar este importante setor do Ecossistema dos Transportes, disponibilizando informação e análises que contribuam para fundamentar as decisões do futuro modelo, tendo em vista a sustentabilidade das infraestruturas, a qualidade do serviço e a proteção dos interesses dos utilizadores e contribuintes.

Autoridade
da Mobilidade
e dos Transportes

www.amt-autoridade.pt