Infraestruturas de Portugal

PARECER IGT

Revisão do Plano Diretor Municipal de Vila do Conde

- 2.ª Reunião Plenária_02-07-2026 (proc. 8263PRT26)

Gestão Regional do Porto

julho 2026

1. ENQUADRAMENTO

A CCDR Norte veio convocar a IP para a 2.ª Reunião Plenária da Revisão do PDM de Vila do Conde a realizar no dia 02-07-2026, para ponderação e votação final da proposta do plano.

Considerando as competências acometidas à IP, a presente apreciação debruça-se sobre os conteúdos que se relacionam com as infraestruturas sob jurisdição desta empresa.

2. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Reitera-se a informação prestada anteriormente nos pareceres emitidos em setembro de 2018, maio e julho de 2022. Por uma questão de comodidade e facilidade na leitura, em seguida transpõe-se o capítulo relativo à identificação da rede rodoviária existente, bem como o regime de proteção aplicável.

De acordo com o PRN, o concelho de Vila do Conde é servido diretamente pelos seguintes troços de estrada a que se aplica o EERRN:

- **Rede Rodoviária Nacional (RRN)**

  Rede Nacional de Autoestradas (Rede Nacional Complementar - *Itinerários Complementares)*

  - **A7/IC5,** entre limites de concelho, integrado na **Concessão Norte** (concessão do Estado), **tutelada pelo Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P. (IMT)** entidade responsável pela gestão deste Contrato de Concessão;
  - **A28/IC1**, entre limites de concelho, integrado na **Concessão Norte Litoral** (concessão do Estado), **tutelada pelo IMT;**

  Rede Nacional Complementar - *Estradas Nacionais*

  - **EN104,** entre entroncamento c/ EM13 e o limite de concelho, sob jurisdição da IP.

- **Estradas Regionais**
  - **ER206,** entre entroncamento c/ EM13 e os limites de concelho, sob jurisdição da IP.

- **Estradas Nacionais Desclassificadas, ainda sob jurisdição da IP**
  - **EN(d)13,** entre o limite de concelho e o nó de acesso à A28 (Nó c/ EN104);
  - **EN(d)13,** lanço correspondente à Ponte sobre o Rio Ave ao km 22+500 da EM13;
  - **EN(d)206,** entre o entroncamento c/ EM13 e a rotunda c/ ER206, excluindo troço entre limites de concelho;
  - **EN(d)306,** entre o limite de concelho e entroncamento c/ EN13 - Modivas;

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

- **EN(d)306**, troço substituído pela variante que inclui a Ponte D. Zameiro**;**
- **EN(d)309**, entre o entroncamento com a EN(d)306 e o limite do concelho/distrito;
- **EN(d)318,** entre o entroncamento com a EN104 (Vilarinho) e o limite do concelho;

O regime *non aedificandi* aplicável aos referidos aos referidos troços, quer da concessão IP, quer das Concessões do Estado, é o previsto no artigo 32º do novo EERRN (Lei n.º 34/2015, de 27 de Abril).

As operações urbanísticas confinantes e vizinhas dos referidos troços devem cumprir os referidos limites e dar ainda cumprimento ao disposto no artigo 57.º, alínea b) do EERRN.

De referir que a realização de obras ou atividades dentro das zonas de servidão rodoviária acima referidas, incluindo a realização de movimentos de terras/construção de muros de contenção carecem de autorização por parte da IP, S.A., de acordo com a alínea a) do n.° 2, do artigo 42.°, do EERRN, e observância dos preceitos estabelecidos no artigo 55.° n.° 1 alínea b) do EERRN, devendo os requerentes das operações urbanísticas proceder à apresentação do respetivos projetos na IP, conforme o disposto no n.° 7, do artigo 42.° do EERRN.

Para além destas servidões legais, nos termos do disposto na alínea b) do nº 2 do artigo 42º do EERRN, as obras e atividades que decorram na ***zona de respeito à estrada***, nos termos em que se encontra definida na alínea vv) do artigo 3º (150m para cada lado e para além do limite externo da ZNA), estão sujeitas a parecer prévio vinculativo da IP, S.A., nas condições do citado artigo.

Considera-se que a hierarquia atrás descrita deverá estar refletida nos documentos da Revisão do PDM, bem como na parte escrita que lhe fizer referência. As restantes vias no concelho, não classificadas pelo PRN e transferidas para a autarquia, pertencem ao património viário municipal.

No que diz respeito aos estudos e projetos em curso na IP, atualiza-se em seguida o seu ponto de situação:

Estudos e Projetos Ferroviários - Rede Ferroviária Nacional prevista

- LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E VIGO (NLPV-LAV).

A NLPV atravessa os concelhos do Porto, Matosinhos, Maia e Vila do Conde, e será desenvolvida em duas fases:

- Fase 1 - entre Porto (Campanhã) e o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e entre Braga e Valença, com ligação ao Ramal de Braga nas proximidades dessa cidade;

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

- Fase 2 - entre o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e Nine, onde seguirá pelo Ramal de Braga.



***Fig. 1** – LAV Porto-Vigo – identificação das fases do empreendimento (fonte: IP, SA)*

O concelho de Vila do Conde é abrangido pelo final do Troço Porto (Campanhã) / Aeroporto (PMO) da Fase 1 e pelo início do troço Aeroporto (PMO) / Braga, integrado na Fase 2.

A IP pretende submeter o EIA a procedimento de AIA no curto prazo. Após a emissão da DIA para a solução escolhida, ficará reservado um corredor de 400m de largura, centrado no eixo. Sobre este corredor serão publicadas medidas preventivas em Diário da República, que devem ser consideradas na Planta de Condicionantes do PDM, e que implicarão que qualquer nova intervenção, dentro do corredor, seja sujeita ao parecer prévio da IP.

Embora ainda não se encontre constituída e publicada qualquer zona de servidão *non aedificandi* /medidas preventivas associadas ao traçado da LAV, solicita-se que seja ponderada e avaliada a possibilidade de inclusão na Planta de Ordenamento do PDM, do espaço-canal correspondente às soluções em estudo para a LAV, que são do conhecimento do Município, de modo a não pôr em causa a construção deste empreendimento de interesse público muito relevante a nível regional e nacional.

3. ANÁLISE DOS ELEMENTOS APRESENTADOS

Considerando as competências acometidas à IP, a presente apreciação debruça-se sobre os conteúdos que se relacionam diretamente com as infraestruturas sob jurisdição desta empresa, e

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

nesse pressuposto todas as considerações aqui mencionadas, bem como as expressas nos pareceres anteriores, deverão ser refletidas nas peças gráficas e escritas que lhes fizer referência.

Verifica-se que não foi apresentado o quadro de ponderação, onde se encontram elencadas as alterações e recomendações propostas pela IP e a ponderação da autarquia sobre as mesmas. A junção deste quadro de ponderação, permitir-nos-ia agilizar a análise da proposta.

3.1. REGULAMENTO (VERSÃO MAIO/2026)

Analisado este documento fundamental da proposta, verifica-se que foram considerados a maioria dos aspetos mencionados nos pareceres anteriores. Todavia, entende-se ainda necessário salvaguardar as seguintes situações:

- A redação da *subalínea i) da alínea g) do artigo 9.º* deverá ser ajustada para "Rede rodoviária nacional, estradas regionais e estradas nacionais desclassificadas";
- Reitera-se que na Planta de Condicionantes apenas se admite a hierarquização dos lanços da RRN, ER e EN(d) de acordo com a sua classificação no PRN, podendo a Planta de Ordenamento contemplar a proposta de hierarquização viária funcional do concelho prevista no artigo 117.º, sendo que a mesma não deverá suscitar dúvidas quanto aos níveis hierárquicos em que os mesmos se integram; De notar também que as estradas da RRN, ER, EN(d) independentemente do nível hierárquico que integram, regem-se pelas disposições legais e normativas aplicáveis em vigor, cabendo à Administração Rodoviária zelar pelo seu cumprimento, pelo que o articulado do Regulamento não deverá impor regras para a área de jurisdição rodoviária nacional. Nesse sentido, verificando-se que todas as AE, EN e ER estão integradas no 1.º nível das vias coletoras, deverá o Regulamento no artigo 117.º - Hierarquia funcional, clarificar o nível hierárquico das estradas nacionais desclassificadas,

- Relativamente à rede de mobilidade suave nomeadamente aos caminhos de Santiago, nos lanços que se sobrepõem às estradas nacionais sob jurisdição da IP que não apresentam condições mínimas de segurança para a circulação pedonal, reitera-se que deverão ser encontradas soluções alternativas de modo a direcionar os peregrinos para percursos mais seguros na rede municipal.

3.2. PLANTA DE CONDICIONANTES - Condicionantes Gerais (versão Maio/2026, PDF)

No que diz respeito à **Planta de Condicionantes**, verifica-se que a mesma foi revista em conformidade com os pareceres anteriores, identificando os troços da RRN, das Estradas

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

Regionais e das Estradas Nacionais Desclassificadas de acordo com a hierarquia definida no PRN, e de forma desagregada em função da classificação.

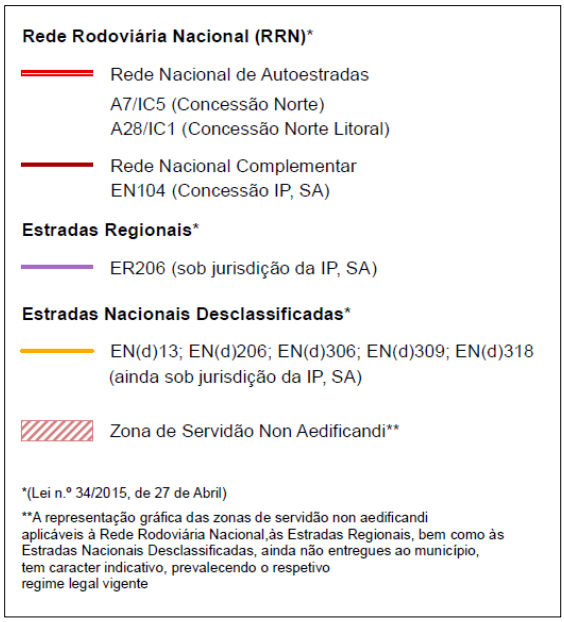


***Fig. 2** - Extrato da legenda da Planta de Condicionantes*

Todavia, identificaram-se algumas das situações relativas à representação na parte gráfica da Planta que devem revistas:

- Constata-se que os ramos de ligação e rotunda do Nó da Mata da A7, integrados na Concessão Norte (tutelada pelo IMT), estão representados como ER206 sob jurisdição da IP de acordo com a legenda, pelo que devem ser representados como integrantes na referida concessão, de acordo com os limites de concessão seguintes:

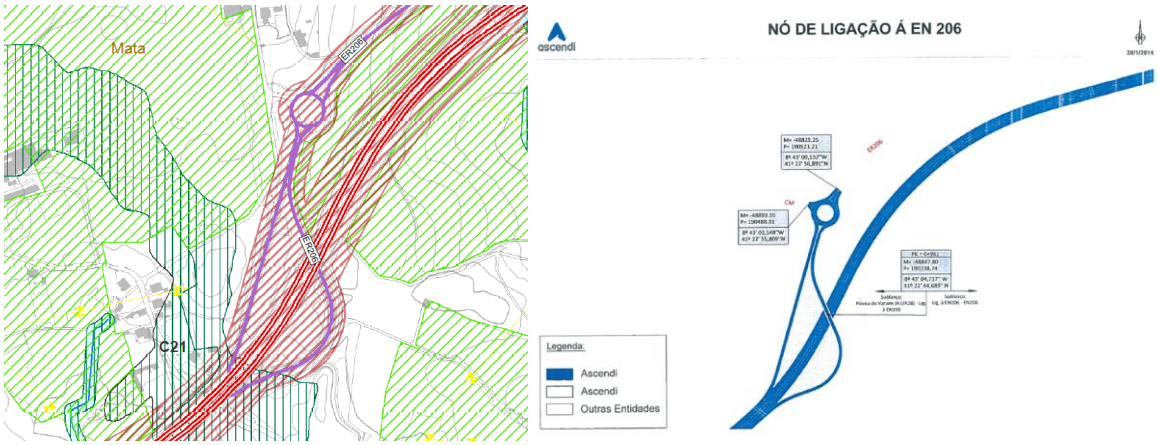


***Fig. 3** - Extrato da Planta de Condicionantes (pdf.) e limites de concessão do Nó da Mata da A7*

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

- Verifica-se ainda que o restabelecimento da EM529 e dos ramos do Nó de Fajozes da A28/IC1, e os limites da ENd)13, não se encontram correctamente representados devendo rever-se as respetivas representações de acordo com os limites de concessão aprovados, da Concessão Norte Litoral (tutelada pelo IMT) e limites da IP disponiveis na imagem seguinte:



***Fig. 4** - Extrato da Planta de Condicionantes (pdf.), limites concessão do Nó de Fajozes da A28 e Imagem SIG IP*

- Verifica-se ainda que o traçado da EN(d)306 deverá corrigido de acordo com a identificação na imagem infra:

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

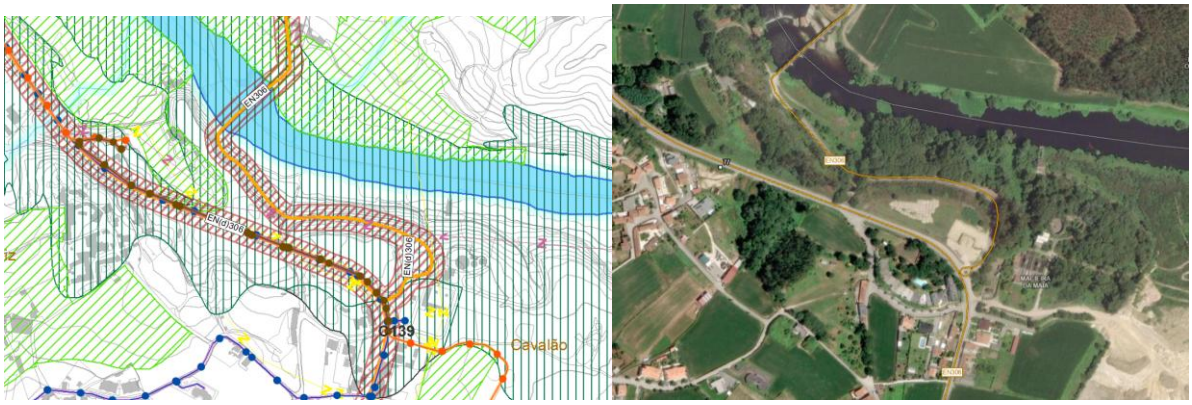


***Fig. 5** - Extrato da Planta de Condicionantes (pdf.) e imagem do SIG, IP*

No que se refere à representação das zonas de servidão *non aedificandi* (ZNA) definidas na Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, artigo 32º, e aplicáveis aos troços existentes, reitera-se que a mesma é complexa, quer pela dificuldade em definir os limites da zona da estrada em muitas situações, quer pelas variações que a ZNA pode ter, por efeito dos mecanismos de redução desta servidão que o novo EERRN colocou à disposição. Esta circunstância, aliada ao facto da escala de representação cartográfica na Planta de Condicionantes não permitir uma leitura adequada, leva a que se sugira que a mesma (caso se opte pela sua representação) seja apenas indicativa, vincando-se a prevalência da legislação e os seus condicionalismos específicos.

Verifica-se que a CM optou pela representação das ZNA aplicáveis aos troços de estrada da RRN, ER e EN(d). Salvaguarda-se assim que esta representação deve ser apenas indicativa, vincando-se no Regulamento e na Planta a prevalência da legislação e os seus condicionalismos específicos.

Nesse sentido no que toca ao troço das auto-estradas integrados nas Concessões do Estado, tuteladas pelo IMT, deverá ser consultado o referido Instituto, a quem compete a emissão de parecer e validação das zonas de servidão representadas incluindo dos Nós de ligação (por exemplo: constata-se que a ZNA do Nó da Mata da A7 não se encontra representada - alínea e) do n.º 8 do art. 32.º do EERRN).

No que se refere aos troços da IP devem ser corrigidas as representações acima referidas.

3.3. PLANTA DE ORDENAMENTO (versão Maio/2026, PDF)

A proposta de Planta de Ordenamento apresentada subdivide-se em várias plantas, verificando-se a referência direta ou indireta às infraestruturas rodoviárias nacionais nas seguintes plantas:

- 1.1. Planta de Ordenamento - Classificação e Qualificação do Solo (QCS)
- 1.2. Planta de Ordenamento - Programa e Execução (PE)

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

- 1.3. Planta de Ordenamento - Zonamento Acústico (ZA)
- 1.6. Planta de Ordenamento – Mobilidade e Equipamentos (ME)

Conforme referido em pareceres anteriores, as referidas Plantas de Ordenamento devem identificar e representar, na parte gráfica, os troços da Rede Rodoviária Nacional, Estradas Regionais e Estradas Nacionais Desclassificadas de acordo com a sua nomenclatura e traçado para que sejam facilmente reconhecidos. Para o efeito, deverão as Plantas 1.1., 1.2 e 1.3 ser revistas e identificar todos os troços. No caso da Planta 1.6 verifica-se que alguns troços continuam a não estar identificados com rótulos/*labels* na parte gráfica, pelo que se solicita a sua revisão no que se refere a este aspeto, de modo a que sejam visíveis e distinguidos da rede municipal.

De acordo com a proposta de hierarquização funcional apresentada na Planta de Ordenamento – Mobilidade e Equipamentos, constata-se que se propõe organizar toda a rede viária do concelho em 4 níveis hierárquicos distintos, nomeadamente: 1 – Via Coletora; 2 – Via Distribuidora Principal; 3 – Via Distribuidora Local; 4 – Via de Estruturação Local.

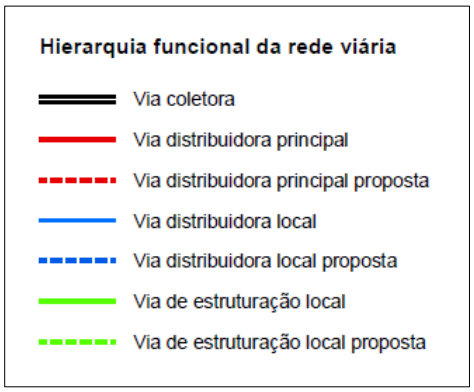


***Fig. 3** - Extrato da legenda da Planta de Ordenamento-Mobilidade e Equipamentos*

Reitera-se que independentemente do nível hierárquico que integram, os troços da RRN, ER e EN(d) regem-se pelas disposições legais e normativas aplicáveis em vigor, cabendo à Administração Rodoviária zelar pelo seu cumprimento, nos termos EERRN.

Assim, é importante que a hierarquia funcional patente no Regulamento coincida com a hierarquia e representação gráfica na Planta de ordenamento, devendo identificar-se com clareza que grupo de vias integram cada nível.

Analisada a Planta de Ordenamento – Mobilidade e Equipamentos verifica-se que os referidos troços estão integrados em vários níveis hierárquicos, em contradição com a redação do artigo 117.º do Regulamento, que identifica todas as vias da RRN e ER no 1.º nível das "Vias colectoras".

Por exemplo: a EN104 na Planta integra o nível "via distribuidora principal" e o nível "via de estruturação local", quando no artigo 117.º está referenciada como pertencente ao 1.º nível das

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

"Vias colectoras"; a EN(d)206 incorpora na Planta o nível "via distribuidora principal" e o nível "via distribuidora local", e o Regulamento não define o nível em que a mesma se encontra inserida, etc.

Reitera-se ainda que a espacialização da estratégia de desenvolvimento municipal proposta na Planta de Ordenamento, não deverá comprometer o nível de serviço e função inerente às estradas da rede rodoviária nacional, nem o cumprimento dos requisitos legais em matéria de ruído ambiente.

De igual modo, devem ser convenientemente estudadas, no âmbito das alterações do uso do solo, as consequências que advêm das alterações propostas à orografia do terreno, bacias hidrográficas e níveis de impermeabilização, que poderão implicar o redimensionamento dos sistemas de drenagem associados às vias, bem como a manutenção e reforço de valas de escoamento confinantes, essenciais ao escoamento de águas pluviais provenientes das estradas e dos terrenos limítrofes.

Ainda no âmbito das propostas de qualificação do solo urbano deve assegurar-se que a articulação das futuras acessibilidades às estradas da rede rodoviária nacional seja sustentada na captação e ligação aos nós e intersecções existentes. As propostas de acessibilidades diretas constituem, regra geral, pontos de conflito que comprometem o nível de serviço das vias e condicionam a fluidez do tráfego e segurança da circulação.

Assim, no que se refere às propostas apresentadas de novas ligações de vias de iniciativa municipal às vias sob jurisdição da IP, e sendo apresentadas de forma esquemática na Planta de Ordenamento, devem, no entanto, ser objeto de pormenorizada justificação e bem fundamentadas no **Relatório do Plano** e **Programa de Execução e Plano de Financiamento** sem encargos para a IP.

Do mesmo modo, os novos polos geradores de tráfego (explo: Espaços de Atividades Económicas, Espaços de uso especial, UOPG's) que possam influenciar direta ou indiretamente a fluidez de tráfego e segurança da circulação das vias sob jurisdição da IP, também carecem de fundamentação no PDM e de parecer desta empresa na fase de licenciamento.

Refira-se que a pronúncia por parte da IP no âmbito do PDM, não vincula a empresa às novas vias/ soluções de traçado apresentadas e não dispensa a apresentação de estudos de carácter técnico, incluindo estudo de tráfego, na fase de estudo prévio, e a elaboração de projetos de execução, os quais devem ser apresentados à IP, para efeitos de apreciação e aprovação.

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

No que se refere às propostas que interferem direta ou indiretamente com os lanços de Autoestradas integrados nas Concessões do Estado. informa-se que compete ao IMT a sua validação, pelo que deverá colher-se o parecer da tutela sobre as mesmas.

Refira-se ainda que a IP não assumirá qualquer encargo nem compromisso no estudo/construção/implementação de novas ligações/acessibilidades à rede sob jurisdição da IP, de iniciativa municipal e que não constem do Plano de Investimentos desta empresa.

Salvaguarda-se também que todos e quaisquer projetos relativos a intervenções previstas na presente proposta do PDM (alheias a esta empresa) e que impliquem alterações na rede sob jurisdição da IP, devem ser compatibilizados com os estudos/projetos que estejam a decorrer nesta empresa.

3.4. AMBIENTE SONORO, AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA E RELATÓRIO AMBIENTAL

Em termos de **ambiente sonoro**, as preocupações da IP prendem-se sobretudo com a qualificação funcional dos solos propostos na revisão do PDM de Vila do Conde na envolvência das estradas sob sua jurisdição, na medida em que poderá conduzir ao aparecimento de novos recetores sensíveis (edifício habitacional, escolar, hospitalar ou similar ou espaço de lazer, como utilização humana) em zonas onde se verificam situações de incumprimento do Regulamento Geral de Ruído (RGR) – zonas de conflito.

A CM ao estabelecer no Ponto 2 do Artigo 40.º do Regulamento do PDM que "As operações urbanísticas a realizar em zonas mistas e sensíveis devem respeitar os valores limite de exposição estabelecidos legalmente…" salvaguarda os principais interesses da IP nesta temática. Da análise à nova versão da "Planta de Ordenamento – Zonamento Acústico", datada de maio de 2026, verifica-se que já se encontram devidamente identificadas zonas sensíveis no território concelhio e que estas zonas não comprometem eventuais conflitos acústicos com infraestruturas de jurisdição da IP.

No seguimento do nosso parecer anterior, no âmbito do procedimento de **Avaliação Ambiental Estratégica (AAE),** da análise ao **Relatório Ambiental (RA)**, elaborado em fevereiro de 2026, considera-se nada haver a obstar ao mesmo, atendendo a que, na elaboração deste, encontram-se acauteladas todas as preocupações da IP, S.A.

Transmite-se ainda o contributo da Concessionária Ascendi – Concessão Norte (A7) que se transcreve:

"*No que diz respeito à componente de Ambiente é fundamental garantir que nos troços de autoestrada com um tráfego superior a 3 milhões de veículos por ano, seja garantido o*

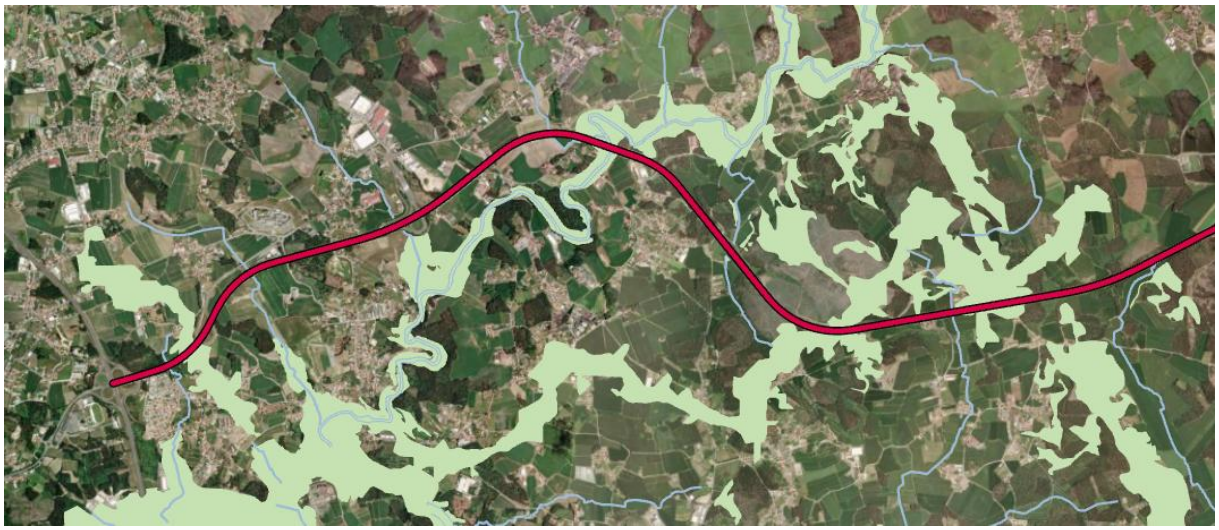
Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

cumprimento da classificação referente ao zonamento acústico, conforme estabelecido no Regulamento Geral do Ruído.

Relativamente à Biodiversidade, nos trabalhos de reflorestação, deverá ser dada prioridade à utilização de espécies autóctones com elevada resistência ao fogo, assegurando simultaneamente a proteção das faixas ripícolas e a implementação de ações que promovam a resiliência dos ecossistemas face às alterações climáticas.

As margens dos cursos de água intervencionados devem ser renaturalizadas, garantindo a sua função ecológica enquanto faixas de proteção ripícola.

No que respeita à REN, conforme se observa no mapa infra, existem diversas manchas adjacentes à autoestrada. Nestes casos, sempre que ocorram intervenções, deverão ser privilegiadas ações de corte seletivo, estímulo à regeneração natural e reflorestação com espécies autóctones, de forma a assegurar a continuidade e conectividade dos habitats.



Estas medidas assumem particular relevância nas zonas de pontes e viadutos, onde é essencial manter a permeabilidade ecológica entre manchas de habitat."

4. CONCLUSÃO

No que respeita às infraestruturas sob jurisdição da IP na área territorial abrangida pelo PDM de Vila do Conde, considera-se que a proposta de plano deverá atender à informação constante no presente parecer.

Assim, **emite-se parecer favorável condicionado** às alterações supramencionadas.

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

No que se refere aos lanços integrados nas Concessões do Estado, relembra-se que deverá ser consultado o IMT, a quem compete a emissão de parecer relativamente às propostas que interferem com as referidas AE e imposição de eventuais condicionalismos.

Porto, 1 de julho de 2026

A Gestora Regional,

Assinado de forma digital por
LUÍSA ARMANDA CORDEIRO SILVA
Dados: 2026.07.01 18:29:55 +01'00'

Luísa Armanda Cordeiro Silva

(Ao abrigo da subdelegação de competências, conferida pela Decisão DRP 1/2024)

(JA/EP-DR; DCO, RPC,MB/EA-AS; RA/DEA, AP/RP-PRT)

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.