



# 2015

RELATÓRIO DE  
SUSTENTABILIDADE

Este relatório refere-se ao Grupo Infraestruturas de Portugal, S.A..  
Os dados de carácter económico, social e ambiental aqui apresentados resultam da atividade da empresa durante o ano de 2015.  
Todos os relatórios do Grupo Infraestruturas de Portugal, S.A. encontram-se disponíveis em [www.infraestruturasdeportugal.pt](http://www.infraestruturasdeportugal.pt).

#### **Ficha Técnica**

**Propriedade** Infraestruturas de Portugal, S.A.

**Editores** IP | Direcção de Comunicação, Imagem e *Stakeholders*

**Design | Paginação | Produção** IP | Direcção de Comunicação, Imagem e *Stakeholders*

**Fotografias** Arquivo IP e Jorge Coelho Ferreira

[www.infraestruturasdeportugal.pt](http://www.infraestruturasdeportugal.pt)

---

# Índice

I) SOBRE O RELATÓRIO	4
II) MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO	5
III) INDICADORES CHAVE	6
IV) PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS	11
V) DESTAQUES	20
VI) PRÉMIOS E RECONHECIMENTOS	24
01. PERFIL DA ORGANIZAÇÃO	25
1.1. IP: Empresa, Poderes do Acionista e Modelo de Governação	25
1.2. O Grupo IP	29
1.3. Estrutura do Grupo IP	37
1.4. A Fusão	39
1.5. A Marca	41
02. ÉTICA EMPRESARIAL	43
2.1. Princípios de Gestão Ética	43
2.2. Código e Políticas de Gestão	46
2.3. Gestão do Risco e Oportunidades	48
2.3.1. Gestão do Risco na REFER e na EP	48
2.3.2. Gestão do Risco no Grupo IP	48
03. ESTRATÉGIA E COMPROMISSOS	51
3.1. Sistema de Gestão e Controlo de Atividade	51
3.2. Princípios e Orientações Estratégicas	53
3.3. Objetivos de Gestão da Empresa	54
3.4. Áreas Relevantes do Negócio	60
04. GESTÃO DA MATERIALIDADE	63
4.1. Identificação e Gestão da Materialidade	63
4.2. Relacionamento com <i>Stakeholders</i>	90
4.3. Cadeia de Valor	112
05. DIMENSÃO SOCIAL	113
5.1. A Nossa Equipa	113
5.2. Diversidade e Igualdade de Oportunidades	119
5.3. Formação e Educação	123
5.4. Gestão de Competências	129
5.5. Segurança e Saúde no Trabalho	130
5.6. Diálogo Social	137
06. DIMENSÃO AMBIENTAL	140
6.1. Na Defesa do Meio Ambiente	140
6.2. Desempenho	142
6.2.1. Materiais, Energia e Água	142
6.2.2. Redução do Consumo de Energia	145
6.2.3. Biodiversidade	146
6.2.4. Emissões e Resíduos	148
6.2.5. Efluentes e Resíduos	149
6.3. Investimentos em Aspetos Ambientais	149
6.4. <i>Compliance</i>	151
6.5. Sensibilização	151
07. INDICADORES GRI	153



## SOBRE O RELATÓRIO



## I) SOBRE O RELATÓRIO

A Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) apresenta o primeiro Relatório de Sustentabilidade, em resultado da fusão entre a Rede Ferroviária Nacional – REFER, EPE (REFER) e a EP - Estradas de Portugal, S.A. (EP), consagrada no dia 1 de junho de 2015, na sequência da publicação do Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio.

O presente relatório diz respeito às atividades da cadeia de valor do Grupo IP, tendo sido elaborado de acordo com as diretrizes G4.0, da *Global Reporting Initiative*, “De Acordo – Essencial” e refere-se ao período abrangido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2015. Sempre que no âmbito da informação reportada não incluir a totalidade das atividades do Grupo IP, o facto será devidamente mencionado.

Consciente de que esta publicação é um meio de comunicação importante com todos os *stakeholders*, a IP pretende com este relatório destacar os principais acontecimentos e comunicar a estratégia de sustentabilidade do Grupo, bem como divulgar o seu desempenho económico, social e ambiental.

Os dados apresentados têm origem nos sistemas de informação da empresa e como base as Normas Internacionais de Contabilidade – IFRS, o sistema fiscal, a legislação do direito do trabalho e do ambiente, os princípios de conduta em vigor na empresa, e as diretrizes e indicadores da GRI.

A sustentabilidade no Grupo IP constitui uma opção estratégica transversal a todos os domínios de atuação da empresa.

A sua integração no *core business* é refletida no modelo de governo adotado, em que o Conselho de Administração Executivo é o órgão máximo responsável pelo seu acompanhamento.





## MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO





## II) MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO

Caros *Stakeholders*,

No dia 1 de junho, consagrada pelo Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, nasce formalmente a Infraestruturas de Portugal, S.A culminando um processo que havia tido início em agosto de 2014, com a nomeação da Comissão de Planeamento da fusão.

Neste contexto, o ano inicia-se com um Conselho de Administração conjunto em plenas funções, que prepara a criação de uma nova empresa - a Infraestruturas de Portugal, S.A., por fusão da Estradas de Portugal com a REFER, que tem como desígnio garantir a sustentabilidade e o futuro das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias nacionais ao serviço da mobilidade de pessoas e empresas.

Com o nascimento da Infraestruturas de Portugal, o ano de 2015 fica marcado na história da empresa pela concretização do projeto da gestão conjunta das infraestruturas ferroviárias e rodoviárias.

Os resultados alcançados ao longo do ano são bastante promissores e enquadrados na premissa que levou à fusão. A junção das duas empresas levou à criação de uma empresa de maior capacidade e mais forte, a maior empresa de ativos a nível nacional.

O Grupo IP, constituído pela Infraestruturas de Portugal e pelas empresas participadas IP Engenharia, IP Património e IP Telecom incorpora um elevado saber e conhecimento técnico que garante o bom desempenho da infraestrutura rodoferroviária em todas as suas vertentes.

Além do desempenho económico, que nos permitiu fechar o ano com um resultado líquido positivo, verificam-se melhorias também da *performance* operacional, melhores índices de pontualidade, crescimento do número de viagens por ferrovia e rodovia e redução dos custos de conservação da rede sob nossa jurisdição.

Ao nível da organização, 2015 fica marcado pela implementação da nova estrutura orgânica, adequada à nova realidade da empresa, permitindo uma gestão mais ágil e eficaz. O alinhamento de cada colaborador com a visão estratégica da empresa passará por uma aposta na gestão de objetivos e de competências, tendo em vista o desenvolvimento e otimização do desempenho individual, coletivo e organizacional.

Sob o ponto de vista de *governance*, foram criados comités para decisão partilhada e são realizadas as reuniões mensais de controlo de performance, que reforçam o modelo de proximidade e de intervenção nas tomadas de decisão estratégicas da empresa.

Foi criada a nova marca da empresa, passo importante na construção de uma nova identidade, que teve como objetivo agregar duas culturas diferentes.

O novo ciclo que agora se inicia alicerça-se num caminho ambicioso, com cinco grandes desafios para o futuro da empresa: sustentabilidade económico-financeira; assegurar a contratualização e concessão com o Estado de modo a obter remunerações pelas infraestruturas; investimento na manutenção e conservação das infraestruturas; capacidade para atrair investidores privados e apostar num regime de meritocracia.

Finalmente, uma palavra de sincero agradecimento a todos os que tornaram possível o projeto de fusão societário, pelo empenho com que o abraçaram e pelo incedível apoio que o tornou realidade, nomeadamente aos colaboradores da empresa, que viveram um ano particularmente exigente, marcado pelo reforço na sua mobilização para a prossecução da nossa nova missão.



## INDICADORES CHAVE





### III) INDICADORES CHAVE

#### DESEMPENHO DO CONTRATO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA

Indicadores	Objetivos	Meta 2015	Resultados 2015	Meta 2016
Níveis de Serviço	Assegurar níveis de serviço	> 95%	a)	> 95%
Sinistralidade	Redução n.º de pontos negros (Rede IP)	39	n/d	37
	Redução Índice de Gravidade (IG <sup>1</sup> ) dos acidentes nas travessias urbanas	20.201	15.283 <sup>(2)</sup>	19.631
	Redução do n.º de vítimas mortais	203	151 <sup>(2)</sup>	192

(1) Indicador de Gravidade IG = 100xM + 10xFG + 3xFL, em que M é o número de mortos, FG o de feridos graves e FL o de feridos ligeiros.

(2) Valores disponíveis à data (janeiro a outubro de 2015).

n/d A aguardar a publicação dos dados oficiais por parte da ANSR, tendo como expectativa o mês de maio de 2016.

a) Os resultados de 2015 só serão obtidos no final de maio de 2016.

#### SINISTRALIDADE FERROVIÁRIA

O indicador relativo aos acidentes significativos por milhão de comboio-quilómetro, AS/Mck, atingiu um valor de 0,644 no final do ano de 2015. Pretende-se para 2016 manter os níveis de segurança da Rede Ferroviária Nacional, tendo como meta a melhoria, face à média dos últimos 5 anos.

	Meta 2015	Resultados 2015	Meta 2016
Indicador de acidentes significativos por milhão de comboio-quilómetro – AS/Mck	1,344	0,644 <sup>(1)</sup>	1,029

(1) Dado provisório. Decorre o acerto do mesmo com os registos das Empresas de Transporte Ferroviário, processo supervisionado pelo Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P..

#### SERVIÇO FERROVIÁRIO

	Unid.	2014	2015
Extensão total de linhas (exploração, não exploração e concessionadas)	km	3.619	3.626
Total de linhas em exploração	km	2.544	2.558
Extensão total por tipo de vias (bitola ibérica e métrica)			
Bitola ibérica	km	2.422	2.446
Bitola métrica	km	112	112
Extensão eletrificada	km	1.630	1.647 <sup>(1)</sup>

(1) Inclui a Linha de Cascais (1,5kv).

**OPERACIONAIS**

Ferrovias	Unid.	2014	2015
Km percorridos em comboio	CK	37.196.170	37.288.361
Índice de pontualidade	%	88,98	90,75
Conservação da rede	M€	69	60
Custo por km conservação	€/km	27.211	23.529

Rodovias	Unid.	2014	2015
Investimento em expansão da rede <sup>(1)</sup>	M€	22,98	130,46
Km construídos	Km	10	0
Conservação da rede <sup>(2)</sup>	M€	18,30	16,95
Custo por km conservação <sup>(3)</sup>	€/km	3.774	3.884
Inspeções de obras de arte:			
Principais	N.º	927	944
Subaquáticas	N.º	6	47
Rotina	N.º	2.453	2.997
Vistorias da arborização rodoviária	km	1.084	2.852
Inspeções de Rotina a Vias	km	6.956	7.281

(1) IP/IC/EN e ER. Inclui expropriações da IP e de concessões.

(2) Os valores da conservação de rede referem-se apenas à faturação da conservação periódica e obras de arte.

(3) O custo por km de conservação inclui os valores de faturação da conservação periódica, obras de arte e conservação corrente.

## FINANCEIROS

(M€)

	2014	2015
	REFER + EP	Grupo IP
Receitas		
Rendimentos de exploração	199,00	1.464,28
Resultados de investimentos financeiros	154,92	120,06
Venda de ativos	0	4,18
Valor Económico Gerado	353,92	1.588,52
Gastos operacionais	88,37	944,93
Gastos com pessoal	98,41	126,97
Dividendos pagos	0	0
Juros	226,97	482,73
Pagamentos ao Estado		
IRC e derrama	-23,66	16,9
IMI	0,05	0,05
IVA	16,04	10,23
Imposto de selo	0,20	0,19
Valor económico distribuído	406,38	1.582,00
Valor económico acumulado	-52,46	6,52



**PERFORMANCE AMBIENTAL**

	Unid.	2014		2015
		Grupo REFER	EP	Grupo IP
Consumo energético global	GJ	195.835,00	82.363,00	317.825,00
Água consumida	m <sup>3</sup>	200.000,00	16.808,00	220.220,00
Emissões de gases com efeito de estufa	tonCO <sub>2</sub> <sub>eq</sub>	16.064,00	6.113,00	31.174,00
Peso total de resíduos produzidos	ton	9.760,00	7.679,00	1.869,00
Investimento em ambiente	M€	(*)	11,60	14,10
Consumo de combustível	l	529.083,00	952.846,00	1.690.990,00

(\*) Não se contabilizava este indicador desta forma.

## PERFORMANCE SOCIAL

	Unid.	Tipo Contrato	Género	2014		2015	
				Grupo REFER	EP	Grupo IP	
Emprego							
Total de colaboradores		N.º		2.903	1.022	3.819	
Colaboradores por género		%	M	17,0	43,8	23,8	
			F	83,0	56,2	76,2	
Colaboradores por tipo de contrato		%	A termo	0,2	6,0	0,7	
			Sem termo	99,8	94,0	99,3	
Colaboradores por tipo de contrato (por género)		%	A termo	F	16,7	24,2	22,2
				M	83,3	75,8	77,8
			Sem termo	F	17,0	45,0	23,8
				M	83,0	55,0	76,2
Colaboradores por cargos de direção		%	F	29,5	42,1	36,3	
			M	70,5	57,9	63,7	
Evolução do nível etário médio		%		47,5	46,6	48,2	
Evolução do nível de antiguidade		%		21,5	17,6	21,5	
Evolução do índice de formação superior		%		19,5	52,6	33,3	
Total de horas de formação		H	F		15.048	26.327	
			M		14.116	65.030	
Índice de satisfação global <sup>(1)</sup>		%			65,6	61,0	
Taxa de absentismo		%		4,4	4,3	4,4	
Total de colaboradores sindicalizados		N.º		1.648	84	1.648	
Entradas		N.º		23	3	2	
Saídas		N.º		72	64	102	

<sup>(1)</sup> Inquérito de satisfação de colaboradores com periodicidade anual.

# IV

## PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS





## IV) PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS

### Janeiro

- Receção na EP da visita dos alunos da Escola de Engenharia Civil da Universidade Politécnica de Madrid. A ação integrou uma visita técnica à Ponte 25 de Abril.
- Realização em Coimbra do 2.º evento sobre Centros de Competências de Obras de Arte e de Vias da EP, com o apoio da Associação Nacional de Municípios Portugueses.
- Distinção da EP com uma Menção Honrosa pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, no Dia da FEUP 2015, pela sua colaboração histórica com aquela Faculdade, através do seu Departamento de Engenharia Civil.
- Apresentação da EP da exposição “Igualdade de Género – Nós, Curvas e Pontes”, na Oficina da Cultura de Almada.
- EP inaugura a exposição “Pontes que nos Unem, Pontes para o Futuro”, no Museu da Cidade, em Almada.
- REFER conclui empreitada de construção de passagem superior pedonal na Linha do Norte – Apeadeiro de Bencanta (Coimbra).

### Fevereiro

- REFER conclui empreitada de construção de estação técnica, na Linha do Sul.
- EP associa-se mais uma vez às ações do ACP KIDS no âmbito do Programa de Educação Rodoviária, com o objetivo de sensibilizar as crianças do pré-escolar e do 1.º ciclo para a importância da segurança rodoviária e da consciência das regras de circulação na via pública.
- REFER promove a preservação do património edificado, concluindo uma intervenção de reabilitação e restauro dos painéis azulejares figurativos existentes na Estação de Contumil (Linha do Minho), da autoria de Eduardo Nery.
- Estação do Rossio, classificada como Imóvel de Interesse Público (IIP) em novembro de 1971, ganha Certificado de Excelência pelo TripAdvisor, no setor de turismo e hotelaria.

### Março

- Adesão da EP à iniciativa Hora do Planeta 2015, promovendo o apagão simbólico da iluminação decorativa da Ponte 25 de Abril.
- EP apoia a 25ª Meia Maratona de Lisboa na Ponte 25 de Abril, no ano em que se celebram as Bodas de Prata desta prova de atletismo, organizada pelo Maratona Clube de Portugal.
- EP organiza e apresenta exposição “Igualdade de Género – Nós, Curvas e Pontes”, na Ordem dos Engenheiros, por ocasião do Dia Internacional da Mulher.
- Realização do Ciclo de Debates sobre Infraestruturas de Transportes – Rentabilização dos Ativos, numa parceria EP e CRP. O antigo presidente da Trafikverket, The Swedish Transport Administration, Gunnar Malm, participou como orador no almoço-debate, onde falou da gestão integrada das infraestruturas rodó e ferroviária.

- Realização em Braga do 3.º evento sobre Centros de Competências de Obras de Arte e de Vias da EP, com o apoio da Associação Nacional de Municípios Portugueses.
- EP assina compromisso “Beba Água da Torneira”, propondo-se adotar medidas que favoreçam a utilização da água da rede de abastecimento público de Almada para beber.
- REFER acolhe, nas Estações de Braga, São Bento, Coimbra A e Rossio, a apresentação do álbum de estreia «Fvmily F1rst» do rapper Jimmy P.
- Estação Ferroviária do Rossio acolhe um espetáculo de dança contemporânea, de entrada gratuita, que marca o arranque da edição inaugural do Festival Cumplicidades, em Lisboa.
- REFER acolhe Conferência *Iberian Rail Development 2015*, com os temas Estratégia, Financiamento, Inovação e Cooperação Regional.

## Abril

- A 9 de abril é aprovada, em reunião de Conselho de Ministros, a criação da empresa Infraestruturas de Portugal, S.A..
- Participação da EP a convite da Câmara Municipal de Olhão, na iniciativa - Sessões de Sensibilização/Informação sobre “Queima de Sobrantes Agrícolas e Florestais”, no âmbito do projeto “Floresta Segura 2015”.
- EP acolhe o evento *Demand Management*, promovido pela CIONET, a maior comunidade de executivos de IT na Europa.
- EP recebe a visita técnica de alunos da Universidade de Aveiro, com a visita técnica à Ponte 25 de Abril, incluindo o Encontro Sul e Norte da Ponte.
- EP e a REFER recebem a visita da Comitiva da *COSIDER Travaux Publics*, constituída pelo Diretor do Departamento de Trabalhos Ferroviários, o Responsável do Departamento de Via e os dois Gestores de Projeto responsáveis pelos novos contratos na Argélia – seção Ksar el Boukari - Boughezoul e troço Beni Mansour - Bejaia. Neste âmbito, foram apresentadas as competências técnicas da EP e da REFER Engineering e do Grupo REFER.
- Promoção da EP, em parceria com a Business Sweden do First Road Safety Initiative dedicada ao tema “A Inovação e as Novas Tecnologias na Segurança Rodoviária”.
- Operação Páscoa, com divulgação de informação aos vários stakeholders relativa aos meios de pagamento disponíveis para os veículos de matrícula estrangeira que circulem nas autoestradas de portagem exclusivamente eletrónica.
- Inauguração da EP da exposição “Pontes que nos Unem, Pontes para o Futuro”, no Solar dos Zagalos, em Almada.
- Participação da EP no Salão MotorClássico (FIL/Parque das Nações), com os seguintes veículos: limpa-neves, mota sachs lebre e triciclo mottalli.

- Renovação da parceria da REFER com o Município de Oeiras, promovendo uma ação de proximidade nas Estações Ferroviárias de Oeiras, Paço de Arcos e Algés para oferecer livros aos passageiros.
- REFER coorganiza o 3.º Congresso Mundial de Formação Ferroviária, da UIC - International Union of Railways, no Instituto Superior Técnico, em Lisboa.
- Concluídos os trabalhos de alteamento das plataformas da Estação de Santarém, tendo entrado ao serviço a nova passagem superior pedonal que liga a estação ao parque de estacionamento público municipal.

## Maio

- Estação de Santa Apolónia completou 150 anos no dia 1 de maio.
- Exposição *Lisbon-Muse*, no Largo da Estação do Rossio, inspirada na cidade de Lisboa.
- Operação Peregrinos, “Proteja a sua vida e a dos outros. TORNE-SE VISÍVEL”, com iniciativas de divulgação e informação aos vários stakeholders, com vista a facilitar a gestão dos percursos e o conforto da circulação no acesso ao Santuário de Fátima.
- Participação da EP no 43rd Annual ASECAP *Study & Information Days 2015*, subordinado ao tema “A multimodal smart and safe *European transport system – the key role of motorways*”.
- EP e REFER apoiam a 10.ª Semana da Responsabilidade Social, promovida pela Associação Portuguesa de Ética Empresarial (APEE) sob a temática “Sustentabilidade, Negócios e Confiança”.
- Receção e participação da EP nas II Jornadas de Sinalização 2015, organizadas pela AFESP.
- Receção na EP de visita Técnica do Departamento Nacional de Infraestruturas de Transporte do Brasil, com vista à promoção da experiência portuguesa na elaboração de projetos rodoviários, com destaque para projetos de pavimentação, construção e conservação de pavimentos flexíveis, semirrígidos e de betão e com particular destaque para camadas de desgaste em SMA (Stone Mastic Asphalt).
- Participação da EP na Automobilia 2015, em Aveiro, com a apresentação do veículo moto Guzzi.
- Inauguração pela EP da exposição “Pontes que nos Unem – Um pouco de História”, na Biblioteca José Saramago, no Feijó.
- Presidente da EP/REFER, António Ramalho, participa na Cimeira *Public Services Summit 2015*, realizada em Bruxelas, sobre o tema *Re-investing in Europe: Investing in Public Services*.
- Inauguração, no dia 18 de maio, do Museu Nacional Ferroviário.
- REFER adjudica os trabalhos de proteção anticorrosiva de 21 pontes metálicas localizadas nas linhas do Oeste, Cintura, Concordância de Xabregas, Cascais e na Linha do Norte.



## Junho

- REFER consigna os trabalhos da empreitada de eletrificação do troço entre Caíde e Marco de Canaveses, na Linha do Douro.
  - Consignação dos trabalhos da empreitada de beneficiação da superestrutura de via, entre as estações de Sernada do Vouga e Águeda, num troço com cerca de 14,300 km, na Linha do Vouga.
  - IP assinala o seu primeiro dia de existência (1 de junho) em sessão comemorativa na sede da empresa, em Almada, na presença do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, Sérgio Silva Monteiro. A cerimónia contou com a presença de um conjunto diversificado de *stakeholders*.
  - Receção de visita técnica de alunos da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa.
  - Apresentação aos colaboradores, da empresa e da marca IP, no Museu Ferroviário do Entroncamento, com a presença do Conselho de Administração Executivo.
  - Parceria e participação IP no 4.º Congresso Nacional sobre Segurança e Conservação de Pontes 2015, organizado pela ASCP.
  - Visita de alunos da Tias Business School, de Tilburgo, Holanda, no âmbito de uma parceria estabelecida pela empresa com a Câmara de Comércio Portugal-Holanda.
  - Receção em Almada, da Reunião da Comissão Técnica Mista Luso Espanhola de Pontes.
  - Parceria com o XVII Porto Cartoon World Festival na festa da Caricatura, na Estação de São Bento.
  - Dia Internacional para a Segurança em Passagens de Nível, celebrado no dia 3 de junho – assinalado com campanha de sensibilização e segurança “Pare, Escute, Olhe”.
  - IP apoiou mais uma vez o Com’Paço – VIII Festival de Bandas de Lisboa, promovido pela EGEAC, no âmbito das Festas de Lisboa.
  - Apoio ao Mural de graffiti, efetuado no IC16 Radial da Pontinha, alusivo ao tema de banda desenhada, efetuado em parceria com as Câmaras Municipais da Amadora e Odivelas e coordenado pelo artista Smile, Ivo Santos.
  - Assinatura do Acordo de Aditamento do Contrato de Subconcessão do Baixo Alentejo.
  - IP associa-se à iniciativa Ciência Viva - Engenharia no Verão 2015 proporcionando visitas à Ponte 25 de Abril, ao Centro de Controlo de Tráfego e aos Centros de Comando Operacional (CCO) de Lisboa, Porto e Setúbal.
-

**Julho**

- Parceria no Circuito de Vila Real - Campeonato do Mundo de Carros de Turismo – WTCC 2015.
- Visita à IP da delegação do Ministério das Obras Públicas do Governo da Argélia.
- Operação Verão, com divulgação de informação aos vários stakeholders relativa aos meios de pagamento disponíveis para os veículos de matrícula estrangeira que circulam nas autoestradas de portagem exclusivamente eletrónica.
- Participação na oficina de trabalho “Impactos da Urbanização na degradação do solo e da água: problemas e soluções”, que decorreu na Escola Superior Agrária de Coimbra e organizada pela Universidade de Aveiro.
- Patrocínio concedido ao Programa ALFA - programa de apoio ao desenvolvimento de jovens quadros angolanos, que visa contribuir para a melhoria da qualificação e nível de atratividade destes futuros profissionais no mercado.
- Estação do Cais do Sodré acolhe a iniciativa “Bom Fim de Semana”. Música, dança, teatro, moda e poesia invadiram a Estação, com o objetivo de desenvolver um intercâmbio entre a cultura portuguesa e o mundo.
- Apoio ao evento Festa, promovido pela Câmara Municipal de Ovar, com concerto dos *Sound Trap* na Estação de São Bento.
- IP lança Programa “Olá de novo”, designação escolhida para comunicar a programação cultural que decorre em espaços ferroviários, com o mote “Surpreender e fazer as pessoas sorrir”.
- IP acolhe a iniciativa CINEMA FORA DO SÍTIO, organizada pela Porto Lazer, na Estação de São Bento, a qual volta a estar presente na mesma Estação em agosto de 2015.
- Estação de São Bento acolhe o Bailóritmos, um baile promocional no âmbito da realização da 10.<sup>a</sup> edição do Festival Byonritmos.
- Estação de Santa Apolónia acolhe árias de óperas famosas, com a participação do Coro do Clube Ferroviário de Portugal, Coro das Comunicações da Fundação Portuguesa das Comunicações e Grupo Coral da Caixa Geral de Depósitos.
- IP apoia a Porto Lazer, acolhendo sessões de leitura de contos e workshops dirigidas ao público infanto-juvenil no Largo da Estação de São Bento.
- Largo da Estação de São Bento acolhe aulas abertas e gratuitas de *Vintage Jazz*.
- Em parceria com o Museu Arqueológico do Carmo, Museu Nacional de Arte Contemporânea do Chiado, Museu da Farmácia, Museu Nacional de História Natural e da Ciência, Museu Geológico, Museu da EPAL – Mãe de Água, Museu Arpad Szenes - Vieira da Silva e o Museu de São Roque da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, a IP acolhem, entre julho e setembro, em diversas estações ferroviárias, a Exposição “Passeios com arte e ciência”.
- Largo da Estação de São Bento acolhe a Festa *Sunny Side of Street*.
- Entre julho e setembro houve música no Largo da Estação do Rossio.

## Agosto

- Abertura ao tráfego de troço da EN125 - Variante a Lagos, pertencente à Subconcessão Algarve Litoral, com uma extensão aproximada de 1,48 km.
- Assinatura dos Contratos de Concessão Renegociados das Concessões Interior Norte, Grande Lisboa, Grande Porto, Beiras Litoral e Alta, Costa Prata e Norte.
- Assinatura do Memorando de Entendimento (MOU) da Subconcessão Baixo Tejo.
- Apresentação da proposta da IP para o corredor rodoviário do Centro, denominado de Via dos Duques, e da nova ponte sobre a foz do rio Dão no IP3, em Mortágua.
- Inauguração, na Estação do Cais do Sodré, da Exposição “A Ponte que nos liga” - Mostra comemorativa do 49.º aniversário da Ponte 25 de Abril, homenageando aquela que, para muitos, é considerada a ponte mais bela do mundo, abrindo ao público em geral uma exposição itinerante que celebra o seu carácter de “Ponte que Liga Tantos Destinos”, enaltecendo a grandeza da obra de engenharia e do trabalho de quem a construiu. Entre agosto e outubro, a exposição percorreu os espaços da Estação Ferroviária do Cais do Sodré, da Estação de Santa Apolónia, da Estação de Roma-Areeiro e da Estação de Lisboa-Oriente.
- IP acolhe Colheita de Sangue promovida pela SANGFER - Grupo Ferroviário de Dadores de Sangue, no Entroncamento e na Estação de Sta. Apolónia.
- Associação ao semanário Mundo Português na campanha de prevenção rodoviária “Circule pela via da direita nas estradas de Portugal”. Esta campanha contou também com a colaboração da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, da Guarda Nacional Republicana, da Prevenção Rodoviária Portuguesa, da BRISA e da ANTRAM.
- IP apoia a divulgação da Campanha Nacional para promoção de Mulheres nos Conselhos de Administração das Empresas, uma iniciativa conjunta da Secretaria de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade, da Secretaria de Estado do Emprego e da CITE – Comissão para a Igualdade no Trabalho e no Emprego. De 12 a 26 de agosto, os cartazes da campanha estiveram nos mupis da empresa, em várias estações ferroviárias.
- Apoio ao AURA FESTIVAL Sintra 2015 - no âmbito do programa das comemorações do Ano Internacional da Luz promovidas pela UNESCO.
- Assinatura do Acordo de Aditamento do Contrato de Subconcessão do Algarve Litoral.
- Assinatura do Memorando de Entendimento (MOU) das Subconcessões Autoestrada Transmontana e Litoral Oeste.
- Abertura ao tráfego de troço da EN 125 - Variante a Faro, pertencente à Subconcessão Algarve Litoral, com uma extensão aproximada de 2,54 km.

## Setembro

- Participação nas Jornadas Europeias do Património (JEP), proporcionando visitas guiadas a locais e obras com valor patrimonial.

- Conclusão da pintura de *graffiti* nas superfícies do encontro Norte do Viaduto sobre a Av. Padre Cruz, na Azinhaga da Cidade, e dos muros da ala da passagem inferior da Rua Frenando Namora, no Lumiar.
- Apoio à campanha nacional da Associação para a Promoção da Segurança Infantil (APSI), de sensibilização para a prevenção dos atropelamentos de crianças e jovens, dirigida aos condutores.
- Parceria no LUMINA 2015 - Festival da Luz, que decorreu na Vila de Cascais.
- Estação da Trofa acolhe a Exposição “Fauna da Trofa: um percurso pelos vertebrados”, patente entre 26 de setembro e 25 de outubro.

## Outubro

- Parceria do Festival *Greenfest*, que já vai na sua 8.ª edição. O tema é o da “Cidadania Ativa” - cada um de nós tem o “Poder” de contribuir e de fazer a diferença. Numa pequena ação existe uma grande capacidade de mudar o mundo. Trata-se do maior evento de sustentabilidade do país, celebrando anualmente o que de melhor se faz nas três vertentes da sustentabilidade: ambiental, social e económica.
- Presença na XIII edição do Salão Internacional do Automóvel e do Motociclo Clássico e de Época - AutoClássico Porto 2015, na Exponor.
- Parceria na 4.ª edição do Open House Lisboa, com visitas à Ponte 25 de Abril, ao Centro de Comando Operacional de Lisboa e à Estação do Rossio.
- Restauro de azulejos da Estação de Caminha, que engloba todos os painéis do edifício de passageiros.
- No âmbito da 26.ª edição do Festival Internacional de Banda Desenhada, a IP acolheu em estações ferroviárias quiosques para divulgação e promoção desta iniciativa, tendo ainda cedido, para o mesmo efeito, espaço na sua rede de mupis.
- Inauguração da exposição “Ponte 25 de Abril – Uma Ponte para o Futuro”, na Biblioteca Maria Lamas, no Centro Cívico da Caparica.
- Renovação da certificação da IP Engenharia de acordo com a norma NP EN ISO 9001 - Sistemas de Gestão da Qualidade - com extensão de âmbito de atividade. Com este objetivo, a IP Engenharia e a IP constituíram uma equipa dedicada que, num curto espaço de tempo, conseguiu levar a cabo a revisão e adaptação de todo o Sistema de Gestão da Qualidade a toda a atividade desenvolvida.
- 9.ª Edição da + Floresta Lousã 2015, dando continuidade às ações de florestação em parceria com a Fundação Floresta Unida.
- IC17 (CRIL) – Sublanço Buraca/Pontinha – Trabalhos Complementares – Reposição do Caneiro da Damaia - Adjudicação da empreitada que tem como objetivo concluir a construção do Caneiro da Damaia e ligação ao Caneiro de Alcântara, com grande impacto em termos de saúde pública e ambiente.
- Assinatura dos Contratos de Concessão Renegociados das Concessões Norte Litoral, Algarve e Beira Interior.



## Novembro

- Associação ao Banco Alimentar Contra a Fome (BA), participando na Campanha de recolha de alimentos que decorre todos os anos na época de Natal. A IP apoia permanentemente o BA, através da cedência de instalações em Lisboa, Caldas da Rainha, Évora e Covilhã.
  - Associação com o Instituto Português do Sangue e da Transplantação (IPST), com colheita de sangue e registo de medula óssea na sede em Almada.
  - Participação na 36.<sup>a</sup> edição do *Global Management Challenge 2015*, com a IP Team, que conquista o 4.<sup>o</sup> lugar na final nacional. Trata-se de uma competição de gestão e estratégia, que começou com um grupo de 410 empresas portuguesas.
  - Adesão à Associação GRACE – Grupo de Reflexão e Apoio à Cidadania Empresarial, para a promoção, desenvolvimento e adequada implementação do programa de Responsabilidade Social na IP.
  - IP e o Conselho Consultivo das Pessoas com Necessidades Especiais (CCPNE) assinam um protocolo de integração da IP no referido Conselho. O protocolo estabelecido tem como objetivo principal institucionalizar o relacionamento entre os diversos parceiros que contribuem para a melhoria das condições de acessibilidade ao caminho-de-ferro (comboios e estações), por pessoas com mobilidade condicionada.
  - IP marca presença na X Conferência *Human Resources Portugal*. O Presidente do Conselho de Administração Executivo da IP e vários especialistas debateram o funcionamento das empresas do futuro e o papel das lideranças neste contexto. O encerramento da conferência ficou a cargo de António Ramalho, que apresentou o tema ‘As Pessoas, as empresas. Teremos que ser ambidestros?’; uma visão que defende que a gestão deve ser diversificada e ajustada aos novos tempos.
  - Resultado da parceria estabelecida entre a IP, a CP e a *Google* no início do ano, Portugal passa a ser o segundo país europeu a estar presente na plataforma *Google Street View* com imagens recolhidas a partir do comboio, ao longo das linhas do Douro, Cascais, Oeste, Sintra e Norte.
  - Participação da IP Telecom na edição do CIBER PERSEU 2015, exercício organizado pelo Exército Português. A IP Telecom participou ainda no *Cyber Range* (Simulador de Operações no Ciberespaço).
  - A música trouxe pelo quarto ano consecutivo vida à Estação do Rossio, um dos palcos principais do Festival Vodafone Mexefest.
  - Entrada em serviço da área de Serviço de Vila Real localizada ao km 101,200 da A 4.
  - Train to Paris 2015 - levou a Paris os principais gestores e decisores do mundo dos transportes para o debate de questões ambientais mais relevantes, integradas na 21.<sup>a</sup> Cimeira do Clima – COP21.
-

- Dezembro**
- IP debate com a Amnistia Internacional o tema Direitos Humanos, em Almada (Lisboa) e em Campanhã (Porto).
  - Estação do Rossio, palco de um programa solidário transmitido pela RTP1 - a “Missão Continente” – com o objetivo de angariação de fundos para apoio à promoção da natalidade e da saúde infantil.
  - Mercado Estação Convida na Estação do Cais do Sodré - um mercado solidário, cujas receitas reverteram a favor da CrescerSer.
  - Parceria com a Câmara Municipal do Porto no âmbito da iniciativa Arca de Natal – Venda de Natal Solidária, na Estação de São Bento.
  - Flasmob na Estação do Rossio pelo Centro de Alojamento Temporário de Tercena.
  - Exposição fotográfica “Conhecer Portugal de Transportes 2015” nas Estações do Rossio, Cais do Sodré e Campanhã.
  - Concerto acústico “Piano Words” na Estação do Rossio.
  - Atuação de “Os Cavaquinhos D’Alcântara” na Estação de São Bento.
-



## DESTAQUES



## V) DESTAQUES

### A 4 – Amarante / Vila Real

#### Combater a Desertificação Populacional e o Isolamento do Interior do País

#### Contrariar o Modelo de Litoralização do País e a Polarização Metropolitana

A A4 materializa-se numa via de alta capacidade de suporte aos fluxos de pessoas, de bens e de serviços, beneficiando a conectividade territorial no eixo transversal que serve:

- a ligação transfronteiriça (Porto – Vila Real – Bragança – Zamora – Madrid/Saragoça – Resto da Europa)
- a articulação intrarregional (região Norte), entre a Aglomeração Metropolitana do Porto e sub-região de forte predominância rural de Trás-os-Montes e Alto Douro.

Este empreendimento faz parte do Programa de Acessibilidades a Trás-os-Montes e Alto Douro e integra o Plano Rodoviário Nacional para a região Transmontana.

+ ACESSIBILIDADE

+ MOBILIDADE

+ SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Dada a sua importância e dimensão, detalham-se os impactes esperados com a sua entrada ao serviço, designadamente:

#### Impactes económicos

##### Competitividade e Desenvolvimento Económico

- Alargamento das bacias de emprego e aumento da empregabilidade local na região de Trás-os-Montes e Alto Douro
- Dinamização, especialização e diversificação das economias da Região Norte
- Melhoria do Produto Interno Bruto (PIB) na região de Trás-os-Montes e Alto Douro
- Atração e fixação da massa crítica à região de Trás-os-Montes e Alto Douro, capaz de gerar riqueza

#### Impactes sociais

##### Coesão Territorial e Social

- Diminuição expressiva dos tempos de deslocação – decréscimo do tempo médio em 20% na ligação Porto – Bragança e de cerca de 50% na ligação Amarante – Vila Real
- Ganhos de Tempo Médios nas deslocações entre sedes de concelho superiores a 10 min, em cerca de 50% dos concelhos na área de influência dos corredores das AE's
- Redução significativa da sinistralidade grave
- Melhoria acentuada da fluidez do tráfego e do conforto da circulação
- Contrariar a tendência demográfica recessiva da região de Trás-os-Montes e Alto Douro, designadamente na população em idade ativa



- Promoção do policentrismo do sistema urbano de Trás-os-Montes e Alto Douro, reforçando o papel polarizador das cidades de Vila Real e Bragança nos territórios de influência direta e de intermediação, respetivamente com a Aglomeração do Porto e com Espanha
- Reforço do eixo Vila Real – Mirandela – Macedo de Cavaleiros
- Robustecimento de redes interurbanas em espaços de baixa densidade localizados ao longo da A4 e na influência dos nós de ligação à rede viária local

### Impactes ambientais

#### Fase de Conceção

- Definição de alternativas para a A4 permitiu avaliação multidisciplinar e integrada dos impactes ambientais e sociais e conseqüente a escolha do corredor mais favorável
- Viadutos e Túnel do Marão possuem a dupla vantagem de vencer barreiras orográficas e assegurar a permeabilidade do território

#### Fase de Construção

- Planos de Gestão Ambiental da obra
- Gestão do Património Cultural - Acompanhamento Arqueológico
- Planos de Monitorização Ambiental dos fatores Ruído, Sistemas Ecológicos, Recursos Hídricos. Superficiais, Recursos Hídricos Subterrâneos e Erosão Hídrica

#### Fase de Operação

##### Componente Biológica

- Adaptadas 7 passagens hidráulicas, 1 passagem superior e 2 passagens agrícolas, para assegurar a permeabilidade da via para a fauna, incluindo a de médio / grande porte
- 1 Passagem inferior específica para fauna
- Vedação em rede de malha progressiva com 2m de altura, com uma rede adicional de malha fina colocada junto ao solo, para dificultar a entrada de fauna para a via. Instalados pontualmente portões basculantes para possibilitar a saída de animais que tenham acidentalmente entrado para a zona da estrada



### Recursos Hídricos Subterrâneos e Superficiais da Serra do Marão

- 1 Conduto instalada no viaduto 2 - solução de drenagem que impede descargas de água da plataforma da via para a área de influência do perímetro do Regadio da Levada e para a área envolvente dos fontanários de S. Vicente e do Souto, permitindo salvaguardar qualquer afetação da qualidade da água utilizada.
- 2 (um por cada emboquilhamento) sistemas de recolha e drenagem dos efluentes contaminados que possam vir a ser derramados no interior das galerias e das águas de lavagem dos pavimentos ou de combate a eventual incêndio. Estes sistemas têm continuidade para o exterior, com a instalação de órgãos de decantação de matérias sólidas e de retenção de hidrocarbonetos.
- 2 Sistemas de Retenção de Derrames e de Tratamento de Águas de Escorrência da Plataforma, localizados junto ao Nó de Campeã, para proteção da qualidade da água da Albufeira do Sordo.

### Componente Social

- 7 Barreiras Acústicas, para minimizar os impactes decorrentes das emissões sonoras em pequenos aglomerados e habitações isoladas
- 1 Passagem Superior para peões em Ansiães (passagem da Procissão da Nossa Senhora da Moreira)
- Relocalização da Alminha do Fojo na proximidade da sua localização original

**O traçado desenvolve-se em mais de 90% da sua extensão em área da Rede Natura 2000 – SIC Alvão/ Marão.**

**O trajeto realizado em perfil de autoestrada produz um incremento na segurança rodoviária, reduzindo o risco de acidentes, quer na nova via, quer no antigo IP 4.**

## Eletrificação do Ramal Ferroviário de Ligação ao Porto de Aveiro

Concluída a empreitada de Eletrificação do Ramal ferroviário de ligação ao Porto de Aveiro, que consistiu na eletrificação do Ramal de ligação entre a Plataforma de Cacia e o Porto de Aveiro, numa extensão aproximada de 9 km, bem como das linhas da plataforma de Cacia e do Porto de Aveiro.

Aumento da quota de mercado do transporte ferroviário de e para o Porto de Aveiro.

Redução, com recurso à tração elétrica, das emissões de gases de efeito de estufa, do nível de ruído e dos custos de energia, com impacte direto nos custos da operação.

O conjunto de trabalhos preconizado envolveu as seguintes intervenções:

- Eletrificação do Ramal de ligação entre a Plataforma de Cacia e o Porto de Aveiro
- Implementação do projeto de Retorno de Corrente de Tração e Terras de Proteção
- Levantamento e reposicionamento de uma diagonal existente no Porto de Aveiro
- Rebaixamento da rasante de via ao PK 7+987 e ao PK 8+615, de forma a garantir o gabarit vertical necessário à eletrificação da via sob as PSR existentes

A obra foi executada pela empresa OPWAY - Engenharia, SA, tendo o projeto de execução e a gestão, coordenação e fiscalização da obra, atividades internalizadas pelo Grupo IP.

O projeto foi financiado por fundos europeus através do Programa Operacional de Desenvolvimento Territorial (POVT), enquadrada no eixo prioritário “Redes Estruturais Nacionais e Equipamentos para os Transportes Sustentáveis e a Mobilidade”.

No âmbito do desenvolvimento do processo para emissão da autorização pelo IMT para entrada ao serviço deste troço e sendo este Ramal considerado um troço interoperável no Subsistema Energia do Sistema Ferroviário da União Europeia, abrangido pela Rede Transeuropeia de Transportes, este processo de eletrificação foi sujeito a uma Verificação CE da conformidade referente ao Subsistema Energia e à componente de interoperabilidade “Catenária” daquele Sistema, naquela que foi a primeira situação do género na história da Rede Ferroviária Nacional.





VI

## PRÉMIOS E RECONHECIMENTOS





## VI) PRÉMIOS E RECONHECIMENTOS

### EP reconhecida como a melhor Grande Empresa do Setor Público para Trabalhar

O 1.º Lugar “Grandes Empresas do Setor Público” foi atribuído à EP, pela parceria Heidrick & Struggles, Diário Económico e INDEG-IUL, no âmbito dos Prémios Excelência no Trabalho, os quais têm por base um estudo alargado de Satisfação dos Colaboradores de empresas públicas e privadas.

### IP Telecom recebe prémio de 1º cliente certificado pela APCER no referencial ISO 27001

A IP Telecom recebeu o prémio “*IQNET AWARD OF DISTINCTION*”, por ser o primeiro cliente APCER certificado no referencial “ISO 27001 – Sistema de Gestão de Segurança da Informação” (SGSI), para processos operacionais e aplicativos de suporte aos serviços de *CloudSolutions*, *Housing* e *Hosting*, os quais suportam os *Data Center* em Lisboa, Porto e Viseu.

Este reconhecimento público decorreu num fórum que contou com a participação de um vasto conjunto de especialistas, nacionais e internacionais, com os quais a APCER e a IQNet interagiram de forma efetiva e regular, como a ISO – *International Organization for Standardization*, o IAF – *International Accreditation Forum* e o IPQ – Instituto Português da Qualidade.

### Green Project Awards - Finalista na categoria Produto ou Serviço com o projeto A 21, Nó da Malveira, estabilização de Talude de Escavação

01

## PERFIL DA ORGANIZAÇÃO



## 01. PERFIL DA ORGANIZAÇÃO

### 1.1. IP: Empresa, Poderes do Acionista e Modelo de Governação

#### Infraestruturas de Portugal empresa referência na prestação de serviços de mobilidade e acessibilidade

A Infraestruturas de Portugal, S.A. com sede na Praça da Portagem, em Alameda, Portugal é uma empresa pública que resulta da fusão entre a Rede Ferroviária Nacional – REFER, EPE (REFER) e a EP - Estradas de Portugal, S.A. (EP) através da qual a REFER, incorpora, por fusão, a EP, e é transformada em sociedade anónima, passando a denominar-se Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP). A fusão foi consagrada no dia 1 de junho de 2015, na sequência da publicação do Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio.

A IP tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, re-qualificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo o comando e controlo da circulação ferroviária.

Para esse efeito, a IP é responsável pela gestão de infraestruturas, nos termos do contrato de concessão geral da rede rodoviária nacional celebrado com o Estado, e de outras infraestruturas sob sua administração.

Estão igualmente incluídos no objeto da empresa as atividades de exploração do domínio público ferroviário e rodoviário do Estado, e do seu património autónomo, designadamente a exploração de áreas de serviço, de parques de estacionamento, bem como dos sistemas de informação e gestão de tráfego, dos sistemas de segurança ferroviária e rodoviária, do canal técnico e das redes de comunicações entre infraestruturas.

#### Poderes do Acionista, de Supervisão e de Controlo

Em dezembro de 2015 consolidaram-se os aumentos de capital da IP no valor de 539.540.000,00€ através da emissão de 107.908 novas ações nominativas, de 5.000,00€ cada, subscritas pelo acionista Estado Português e já integralmente realizadas.

O capital social da IP, à data de 31 de dezembro de 2015, é composto por 619.075 ações nominativas escriturais de 5.000,00€ cada, no valor de 3.495.375.000,00€ e encontra-se integralmente subscrito e realizado pelo Estado, sendo detidas pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças, através do qual são exercidos os direitos do Estado como acionista.

A IP está sujeita à tutela do Ministério do Planeamento e das Infraestruturas e, nos termos do regime jurídico do setor público empresarial, está submetida à jurisdição e ao controlo exercido pelo Tribunal de Contas, bem como ao controlo da Inspeção Geral de Finanças, nos termos da lei.

#### Modelo de Governação: Órgãos Sociais

A IP reveste a natureza de empresa pública sob forma de sociedade anónima e rege-se pelo Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, que a criou, pelos seus estatutos, aprovados em anexo ao referido diploma legal, pelo regime jurídico do setor público empresarial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, pelas boas práticas de governo societário aplicáveis ao setor, pelas disposições do Código das Sociedades Comerciais, regulamentos internos e normas jurídicas nacionais e europeias subjacentes à sua atividade.

Quanto ao modelo de governo societário, a IP adota o modelo dualista, permitindo uma separação eficaz do exercício da supervisão e da função de gestão da sociedade na prossecução dos objetivos

e interesses da empresa, do seu acionista, colaboradores e restantes *stakeholders*, contribuindo, desta forma, para alcançar o grau de confiança e transparência necessário ao seu adequado funcionamento e otimização.

Os órgãos sociais da IP são constituídos pela Assembleia Geral, pelo Conselho de Administração Executivo, pelo Conselho Geral e de Supervisão, que integra uma Comissão para as Matérias Financeiras, e pelo Revisor Oficial de Contas.

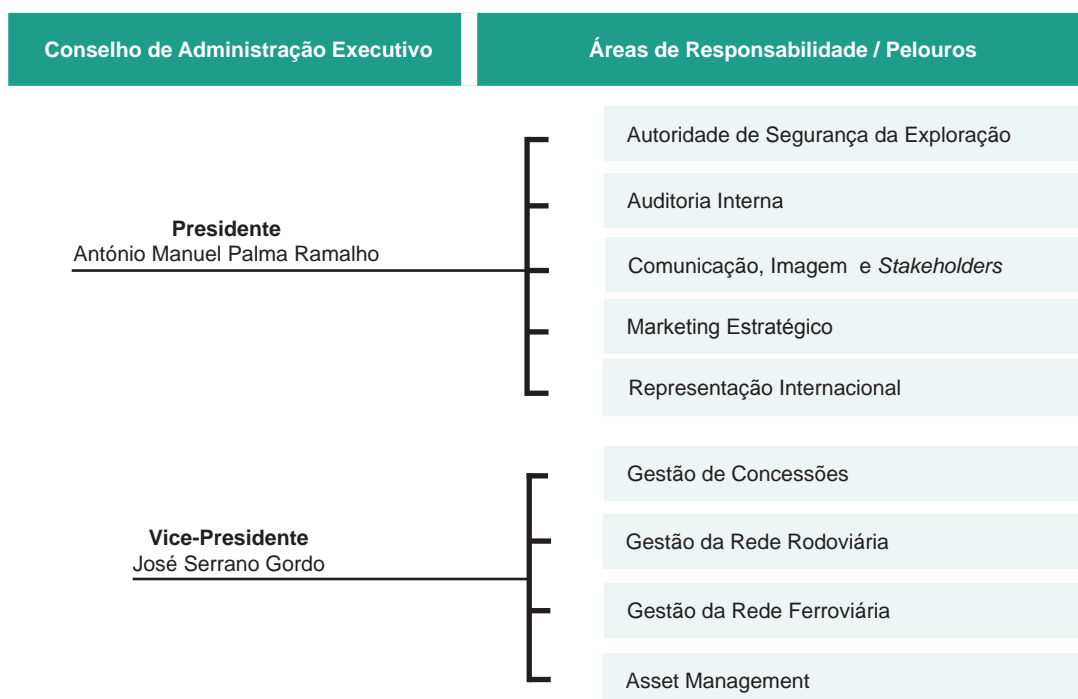
### Assembleia Geral

É composta pelos acionistas, sendo a Mesa da Assembleia Geral constituída por presidente, vice-presidente e secretário.

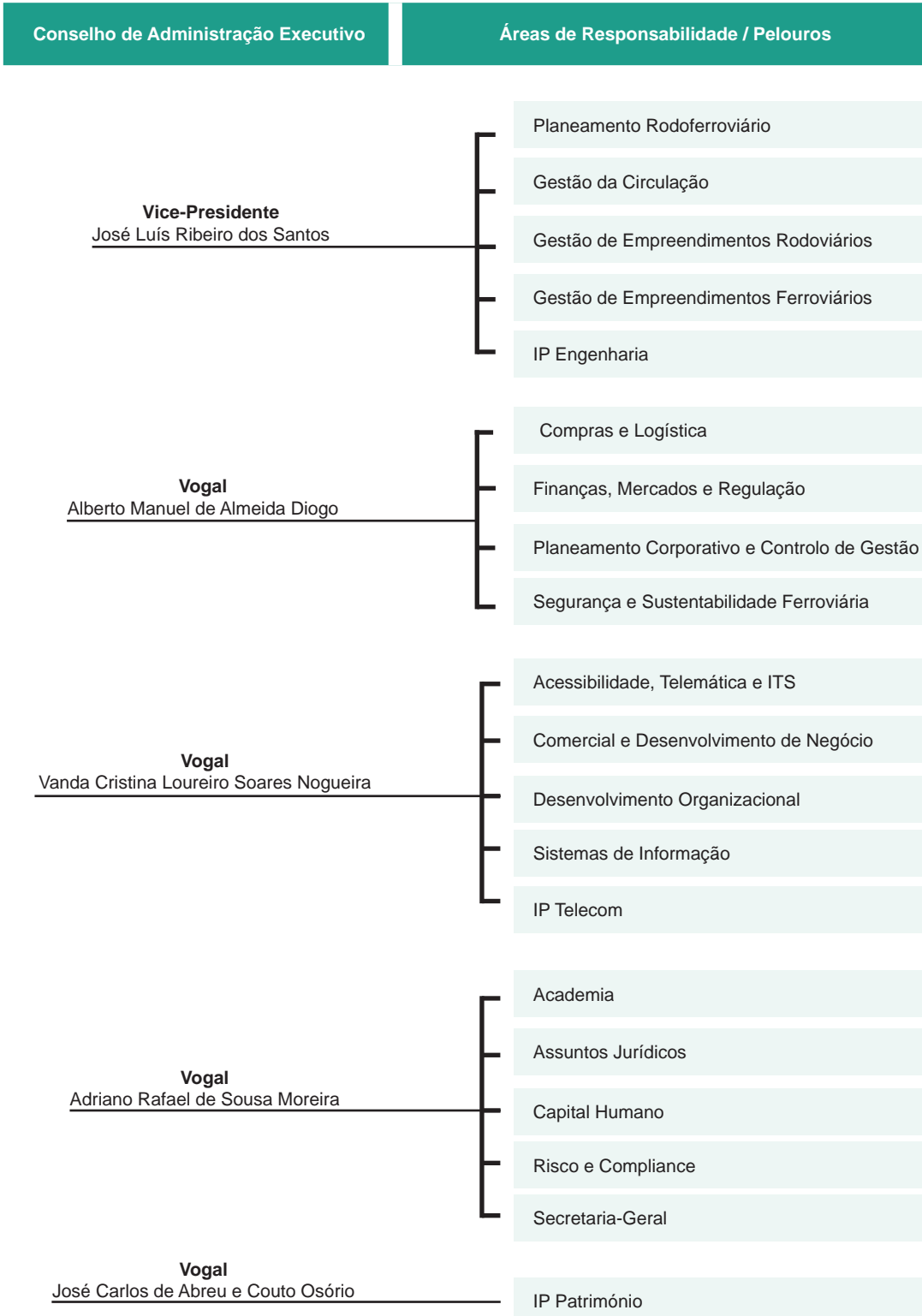


### Conselho de Administração Executivo

O Conselho de Administração Executivo é constituído por sete membros, dos quais um é o presidente e dois são vice-presidentes. Apresenta-se na figura seguinte a sua constituição e a respetiva distribuição de pelouros.







### Conselho Geral e de Supervisão

O Conselho Geral e de Supervisão é constituído por seis a nove membros, designados em Assembleia Geral, que designa também quem, de entre eles, exerce as funções de presidente.

Atualmente estão designados para o Conselho Geral e de Supervisão três membros, os quais constituem também a Comissão para as Matérias Financeiras, cujo presidente é o Dr. José Castel-Branco:



### Revisor Oficial de Contas

As funções de Revisor Oficial de Contas (ROC) estão atualmente a ser asseguradas pela P. Matos Silva, Garcia Jr. P. Caiado & Associados, SROC Lda..

## 1.2. O Grupo IP

O Grupo IP, constituído pela Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) e pelas participadas IP Engenharia, S.A. (IPE), IP Património – Administração e Gestão Imobiliária, S.A. (IPP), IP Telecom, Serviços de Telecomunicações, S.A. (IPT) e GIL – Gare Intermodal de Lisboa, S.A., incorpora o saber técnico necessário ao bom desempenho da infraestrutura rodoferroviária nas vertentes conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo-se, nesta última o comando e o controlo da circulação, privilegiando a inovação e o desenvolvimento tecnológico aplicados aos vários equipamentos, sistemas e materiais instalados.

Dispõe de recursos, competências e experiência únicos, que o posicionam como parceiro privilegiado para cooperar e prestar assessoria e serviços, nas mais variadas áreas, numa lógica de transferência de conhecimento e de *know-how*.

Os Conselhos de Administração das empresas participadas são constituídos por dois elementos do Conselho de Administração Executivo da IP, em que um preside, e por um terceiro elemento com funções executivas de “Administrador Delegado”.

As áreas corporativas e de serviços partilhados da IP suportam e enquadram as Participadas que se focalizam nas suas atividades *core*, sem contemplarem essas valências nos seus modelos orgânicos. A constituição do capital social de cada uma das empresas participadas é a que se apresenta na figura seguinte:





A Infraestruturas de Portugal é a empresa responsável pela gestão integrada das infraestruturas rodoferroviárias.



A IP Engenharia detém uma longa e consolidada experiência em consultoria de engenharia rodoferroviária.

Dispõe de recursos próprios especializados, que garantem uma oferta integral de serviços para as diferentes tipologias de infraestruturas rodoferroviárias, desde a fase de conceção e desenvolvimento de soluções, até à gestão integrada da construção e fiscalização, incluindo as componentes de segurança, qualidade e ambiente.



A IP Património é responsável pela gestão dos ativos afetos à concessão ou ao património autónomo do Grupo IP e ainda na gestão e exploração de estações ferroviárias e equipamentos associados, incluindo a respetiva gestão operacional.

Intervindo no Sistema de Transportes e no Ordenamento e Desenvolvimento Territorial, cria valor para os Clientes e para a Sociedade.



A IP Telecom assegura a prestação de serviços de Sistemas e Tecnologias de Informação e Comunicações, baseada em soluções inovadoras com foco nas tecnologias *Cloud* e Segurança.

Desenvolve a sua atividade para o Mercado Empresarial e Organismos Públicos suportados na principal infraestrutura nacional de telecomunicações, assente em fibra ótica e canal técnico ferroviário e rodoviário. A IP Telecom é uma empresa certificada ISO 27001.

## GIL

A GIL procede à exploração / gestão do Complexo Intermodal designado por Estação do Oriente, através da prossecução do objetivo de:

- Prestar serviços de qualidade aos diversos utilizadores da estação;
- Assegurar e fomentar a intermodalidade dos diversos meios de transporte e;
- Rentabilizar os espaços comerciais, o parque de estacionamento e as zonas públicas da Estação do Oriente.

A IP detém ainda as seguintes participações minoritárias:

**Metro Mondego, S.A.**, o seu capital social no montante de 1.075.000,00€, e a participação da IP é de 2,5%.



A IP é ainda participante, como operador, em dois agrupamentos de interesse económico:

**AVEP – Alta Velocidad Espanha - Portugal (AEIE)** - foi constituído em janeiro de 2001 pela Administradora de Infraestructuras Ferroviárias (ADIF) e pela extinta RAVE, cada uma com 50 partes. A participação da RAVE foi cedida à REFER (agora denominada IP) no âmbito da liquidação daquela. Tem por objeto a realização de estudos preliminares dos corredores ferroviários Porto-Vigo e Madrid-Lisboa-Porto.

**Corredor Ferroviário de Mercadorias (CMF4)** - foi constituído em novembro de 2013 pelos gestores de infraestruturas ferroviárias de Portugal, Espanha e França e cujo objeto consiste no desenvolvimento do mercado interno ferroviário, designadamente no que respeita ao transporte de mercadorias através da criação de corredores dedicados.

Rede Rodoviária Nacional



Rede Rodoviária Subconcessionada





Rede Ferroviária Nacional



## ENVOLVIMENTO DOS ÓRGÃOS DE GESTÃO NA SUSTENTABILIDADE

O alinhamento da empresa com a estratégia definida no plano organizacional concretiza-se de forma coerente e integrada, nomeadamente pela constituição de fóruns de reflexão e consulta que implicam o envolvimento dos dirigentes e de toda a empresa no processo de tomada de decisão e de partilha de responsabilidades.

### Comités

Os comités reforçam o modelo de proximidade e de intervenção dos dirigentes nas tomadas de decisão estratégicas da empresa, existindo atualmente os Comités de **Capital Humano, Custos e Investimento, Informática, Contratação e de Stakeholders**.

O modelo de *governance* destes comités, estreitamente associados às respetivas áreas temáticas, reforça o compromisso da gestão de topo e da alta direção com o alinhamento das políticas, ao mesmo tempo que fortalece a partilha das práticas e do conhecimento, bem como, a gestão do talento na organização.

Comité	Missão
Comité de Custos e Investimentos (COIN)	Acompanhar e gerir processos de intervenção nas infraestruturas (custos e investimentos) da IP, anuais e plurianuais, estabilizados no âmbito de um Plano de custos e investimentos da empresa (Plano de Proximidade, Plano de Gestão de Ativos, PETI 3+ otimizado ou outro) e dinamizar, apreciar e decidir processos de intervenção nas infraestruturas não planeados e/ou que surjam como contrapartida em processos negociais da empresa, bem como outros custos e investimentos, cuja competência não esteja atribuída a outros Comités.
Comité de Contratação (CCT)	Analisar e priorizar os processos de decisão de contratação de empreitadas, aquisições e locações de bens móveis e aquisições de serviços relevantes para a IP, incluindo a avaliação das decisões de contratar tendo em conta os fundos disponíveis, as receitas próprias e os compromissos assumidos pela empresa, e ainda otimizar a aplicação das políticas de contratação definidas pela IP.
Comité de Capital Humano (CCH)	Contribuir para o alinhamento das políticas de recursos humanos com a estratégia do Grupo IP, os requisitos dos negócios e o desenvolvimento do potencial humano.
Comité de Sistemas de Informação (CSI)	Acompanhamento e gestão de prioridades de desenvolvimento e investimento em sistemas de informação do Grupo IP, estabilizadas no âmbito de um Plano Estratégico de Sistemas de Informação único e avaliação e priorização de projetos de sistemas de informação, bem como acompanhamento da sua execução.
Comité de Stakeholders (COSTA)	Assegurar o alinhamento do relacionamento com os principais <i>Stakeholders</i> do Grupo IP, numa perspetiva de conhecimento das principais necessidades daquelas entidades e da articulação da capacidade de resposta global às mesmas, potenciando a otimização de custos e valorizando a imagem do Grupo IP.

## RCP

As Reuniões de Controlo da Performance realizam-se mensalmente com a participação do Conselho de Administração Executivo e todos os responsáveis setoriais, e destinam-se a aferir e analisar os resultados da empresa face às metas estabelecidas.

### Pequenos-almoços e *Roadshows* - *Ações de Proximidade*

Liderar numa grande empresa não permite muitas oportunidades de a gestão de topo falar com cada uma das chefias intermédias da organização sobre os vários assuntos que afetam o seu dia-a-dia.

É por isso que a prática de encontros informais, a nível nacional, entre o Presidente do Conselho de Administração Executivo e as chefias intermédias, à volta de uma mesa de pequeno-almoço, tem facilitado esta relação de proximidade e de troca de impressões.

Por seu lado, o programa de *roadshows* do Conselho de Administração Executivo visa aproximar o CAE dos colaboradores e das estruturas descentralizadas da empresa e facilitar a ligação ao terreno e aos desafios de desenvolvimento territorial e socioeconómico das regiões, através de ações de proximidade e parceria, designadamente, com o poder local.

---

### 1.3. Estrutura do Grupo IP

Com a criação da IP entrou imediatamente em vigor um novo modelo organizativo concebido tendo por *drivers* os objetivos da fusão e estratégicos da nova empresa.

Genericamente, a organização divide-se em duas grandes áreas, uma composta pelas direções que prestam serviços de suporte (partilhados e corporativos), de valor acrescentado interno, e outra do negócio, de onde saem os produtos e serviços para o exterior e se concretiza o serviço prestado pelo Grupo IP.

No organograma incluem-se cinco grupos de Unidades Orgânicas: 3 grupos de áreas *core* e 2 grupos de áreas de apoio:

#### Áreas *core*:

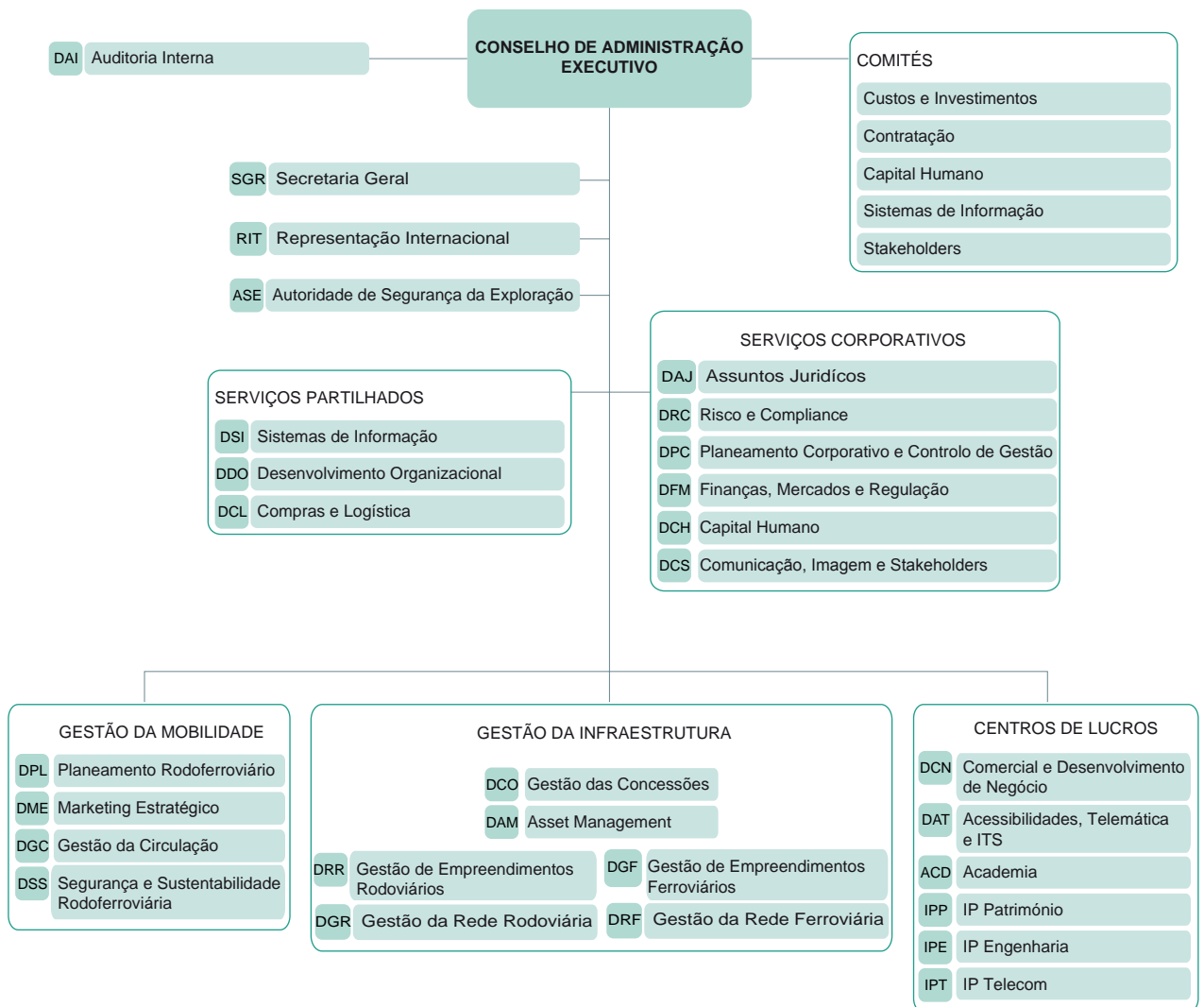
- Unidades dedicadas à **gestão da mobilidade** as quais asseguram a implementação do planeamento integrado das redes e de gestão da mobilidade rododiferroviária, de acordo com princípios de segurança e de sustentabilidade;
- Unidades dedicadas à **gestão da infraestrutura** antecipando-se ganhos de eficiência derivados da aplicação de princípios de *asset management*;
- Unidades correspondentes a **centros de lucro**, orientadas para o aumento das receitas não *core*.

**Áreas de apoio:** nas quais se inserem os **serviços partilhados** e os **serviços corporativos**, ambos com atribuições relacionadas com as atividades de suporte a toda a estrutura.

Complementarmente, enquanto mecanismo de gestão de interfaces e de partilha da decisão, fazem parte do modelo orgânico cinco **Comités** associados a processos críticos da empresa.

As missões de cada unidade orgânica bem como os dirigentes associados à macro e microestrutura foram igualmente definidos, designados e conhecidos por toda a organização e entraram em vigor no dia 1 de junho de 2015.

Na mesma data, foi aprovado através da Deliberação CAE n.º 03/IP/2015, o Quadro Geral de Delegação e Subdelegação de Poderes da IP.



Após um período de reconhecimento e acomodação da estrutura, deu-se início à definição das principais atribuições de todos os níveis da estrutura, dando origem ao Manual da Organização do Grupo IP, aprovado em novembro de 2015.



## 1.4. A Fusão

No âmbito do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+), o Governo consagrou, entre outras matérias, a fusão entre a Rede Ferroviária Nacional — REFER, E.P.E. (REFER, E.P.E.) e a EP — Estradas de Portugal, S.A. (EP, S.A.), com o objetivo de criar uma única empresa de gestão de infraestruturas de transportes em Portugal, numa visão integrada das infraestruturas ferroviárias e rodoviárias.

A fusão da REFER e da EP visa o alcance de vários objetivos, destacando-se pela sua importância estratégica:

- i. A gestão integrada das redes ferroviária e rodoviária, potenciando a intermodalidade e a complementaridade entre modos,
- ii. O aproveitamento das sinergias e do *know-how* de ambas as empresas, reduzindo encargos de funcionamento ao nível operacional e;
- iii. A existência de um modelo de negócio financeiramente sustentável, tendo por base linhas de orientação estratégica sólidas, num quadro de modelo de financiamento da infraestrutura rodoferrviária que desonere os contribuintes.

Para a prossecução do processo de fusão foi nomeada, em 6 de agosto de 2014, uma Comissão de Planeamento, a qual identificou nove eixos de atuação prioritários:

I – <i>Governance</i> ;	VI – Estratégia de Sistemas de Informação;
II - Estatutos;	VII – Comunicação e Imagem;
III – Plano Estratégico;	VIII – Instalações;
IV – Estratégia de Sustentabilidade;	IX – Plano de <i>quick wins</i> .
V – Organização e Pessoas;	

Tendo presentes os diferentes modelos de governação pelos quais o processo de fusão iria necessariamente passar, a Comissão de Planeamento estruturou o programa de fusão em cinco fases distintas, cujo âmbito e atualização se apresentam de seguida:

**Fase 1 – Planeamento:** A Comissão de Planeamento desenvolveu o plano do processo de fusão. Foram igualmente realizados estudos de *Due Diligence* contratual, financeiro e fiscal de forma a minimizar o risco da operação de fusão.

Estado: concluída em 2014.

**Fase 2 – Gestão Conjunta:** Iniciou-se em 31 de dezembro de 2014, com a nomeação da administração conjunta da REFER e EP. Nesta fase foram concretizadas as seguintes atividades:

- i. Definição da modalidade jurídica da fusão bem como a natureza e os estatutos da nova empresa;
- ii. Elaboração do Plano Estratégico e respetivo Plano de Negócios;
- iii. Definição do modelo organizacional e seleção de dirigentes baseada no “*assessent*” aos quadros das duas empresas;
- iv. Definição da estratégia de SI em resultado do diagnóstico efetuado;
- v. Definição do plano de comunicação e o lançamento da marca Infraestruturas de Portugal;
- vi. Definição de estratégia de gestão do património imóvel face ao potencial de rentabilização e de concentração de recursos;
- vii. Apresentação de um orçamento consolidado para 2015.

Estado: concluída em 1 de junho de 2015, com a fusão jurídica.

**Fase 3 – Fusão Jurídica:** A fusão foi consagrada no dia 1 de junho de 2015 pelo Decreto-Lei nº. 91/2015, de 29 de maio, o qual, no seu artigo 20.º, reconduz os membros dos conselhos de administração da EP e da REFER que passam a integrar o conselho de administração executivo da IP, S.A.. Estado: concluída a 1 de junho de 2015.

**Fase 4 – Fusão Operacional:** Iniciou-se em simultâneo com a fase 2, e pretende-se concluída no primeiro semestre de 2016.

Tendo a fusão dos serviços corporativos e dos serviços partilhados sido alcançada por via da implementação da estrutura organizacional do Grupo IP, ocorrida em 1 de junho de 2015, a unificação e harmonização das práticas e procedimentos continua a ser desenvolvida, com previsão de conclusão até ao final do 1.º semestre de 2016, não obstante a otimização sequente dos processos numa ótica de melhoria contínua.

Concomitantemente, foi já assegurada, e concluída no 1.º trimestre de 2016, a integração dos sistemas (infraestrutura e aplicações) que suportam as atividades da IP. Esta integração teve por objeto os sistemas financeiros, logísticos, recursos humanos e gestão documental. A este processo de integração seguir-se-ão as evoluções e desenvolvimentos necessários.

A fusão operacional concretizar-se-á igualmente por via da otimização das instalações e a gestão integrada das equipas, que se encontra em curso, adequando a localização do posto de trabalho, dos colaboradores e das equipas à nova estrutura organizacional, em função de critérios de racionalidade económica e funcional (centralizar equipas, ganhar produtividade e reduzir custos de ocupação).

**Fase 5 – Sustentabilidade:** iniciou-se após a fusão jurídica, em 1 de junho de 2015 e visa alcançar, através de um conjunto de medidas de autonomia e valorização, os seguintes objetivos:

- i. A mitigação dos elevados níveis de dívida;
- ii. A redução da dependência do Orçamento Geral do Estado de forma a assegurar uma progressiva autossustentabilidade financeira;
- iii. A valorização económica da empresa.

Estão integrados nesta fase a aprovação do Plano Estratégico do Grupo IP pelo Acionista, assim como a celebração de um novo contrato de concessão para a gestão da infraestrutura rodoferroviária. O desenvolvimento de cada um dos eixos de atuação previstos no projeto de fusão apresentava, no final de 2015, um grau de concretização global de 89%.

## 1.5. A MARCA

Entre os trabalhos a desenvolver, foi identificada a necessidade da criação de uma identidade visual da empresa Infraestruturas de Portugal, tendo por objetivo comunicar o seu momento empresarial e a sua visão estratégica de futuro.

Por essa razão o principal desafio foi construir uma marca que assumisse em termos identitários a ideia de que, se separados fizemos uma história com mérito, juntos poderemos fazer melhor.

Esteve na linha das nossas preocupações transmitir uma mudança do modelo organizativo, assim como aquilo que se pretende que a empresa venha a ser – uma empresa sólida e sustentável, uma marca que integre elementos identificadores e agregadores dos novos serviços de mobilidade, conceito ampliado pela junção da ferrovia e rodovia, com criação de valor para o cliente.

O processo criativo da Marca, desenvolvido com recursos internos, teve o seu início com a formulação de um caderno de encargos onde se apresentaram as diretrizes base, nomeadamente a identificação dos valores, a personalidade e o posicionamento que a marca deveria representar. A estratégia de consulta interna foi implementada através da reflexão pedida a várias equipas pertencentes à área do *design*, tendo a decisão de escolha, das propostas daí resultantes, sido efetuada no seio de *focus group*, num processo de dentro para fora, como forma de compreensão e apropriação da marca pelos próprios colaboradores.

A proposta vencedora apresentou uma memória descritiva consistente do seu processo criativo baseando o seu estudo no conceito: Um Território. Duas Redes. Uma Cor.

Estas premissas conduziram à forma quadrangular do símbolo, representativa do território; das duas redes - rodoviária e ferroviária, que se unem complementando-se; numa forma imitativa, o “I” de Infraestruturas de Portugal. A cor corporativa – verde - provem do azul e do amarelo, respetivamente da empresa REFER e da empresa EP.

Criou-se a assinatura “Ligamos Destinos”, que materializa o compromisso da empresa com os Colaboradores e com o Cliente, o de sermos seu cúmplice no tempo e no espaço, nas suas necessidades diárias.

Desenvolveu-se o Manual da Marca, a sua representação visual e a de todos os elementos gráficos e comunicacionais associados.

O plano de comunicação da nova imagem e do posicionamento da empresa junto dos *stakeholders* externos e do público em geral assentou em três grandes eixos de atuação: o *rebranding* da sede da empresa e estruturas centralizadas e principais estações ferroviárias, o lançamento de uma campanha de divulgação da marca suportada na utilização da rede de *mupis* das estações ferroviárias com a assinatura “Viva a mobilidade”, e a colocação de painéis de informação na rede de alta prestação da Grande Lisboa e do Porto.

Considerou-se fundamental que os colaboradores - o nosso principal ativo - compreendessem o processo de construção da Marca, o seu conceito e *insights* e, assim, desde logo, optou-se por apresentar nova imagem na primeira reunião da empresa com os seus colaboradores, que se realizou no Entroncamento, no Museu Nacional Ferroviário.

Dada a dimensão da empresa e a sua abrangência territorial, os meios digitais revelaram-se a ferramenta mais eficiente - nesta fase, em que a sintonia na comunicação é crucial para a transmissão e partilha de informação e de valores entre todos os *stakeholders* internos, foi promovido um portal interno de acordo com a nova imagem da empresa e lançada uma *newsletter* interna – NosIP - cuja designação foi encontrada no seio da comunidade IP, com o objetivo de partilha de experiências e de histórias da vida da nossa empresa.

A dimensão emocional e afetiva da Marca não foi esquecida internamente. Sabemos que vivemos histórias com mérito em duas organizações muito relevantes para a engenharia nacional e para o desenvolvimento do país, logo, não há razão para duvidarmos de que numa única empresa faremos mais e melhor e, em consonância, o nosso statement interno é o de que “O Futuro é um Bom Lugar”.

O racional que presidiu à criação e à ativação da Marca, do interior para o exterior, exprime uma abordagem de *high commitment, low cost* que assenta, basicamente na prioridade dada aos colaboradores para apropriação da Marca, valorizando desde o início a componente de *employer branding*. Esta opção de gestão não dispensou uma campanha orientada para o exterior, mas de cariz modesto e sem recurso à publicação de anúncios nos meios de comunicação social, veículo de promoção bastante oneroso e demasiado tradicional para uma comunicação que se pretende amigável e relativamente informal.

O nosso compromisso é o de continuar a trabalhar o processo comunicacional assente na ideia de “Criar empresa, criar cultura, criar Marca”.



*SATISFAÇÃO*

EFICIÊNCIA

MODERNIDADE

*CONFIANÇA*

TRANSPARÊNCIA

VALOR



## 02. ÉTICA EMPRESARIAL

### 2.1. Princípios de Gestão Ética

A Ética Empresarial é assumida pela IP como um princípio basilar de gestão, cuja prossecução valoriza e dignifica as empresas do Grupo IP e o universo dos seus colaboradores e *stakeholders*.

Nesse sentido, são fomentadas e promovidas todas as iniciativas que contribuam para o reforço de uma cultura de respeito e cumprimento das leis, dos regulamentos internos e dos princípios e boas práticas empresariais, incorporando os processos de sustentabilidade no seu modelo de governo.

A prossecução de elevados padrões de ética, de rigor e de transparência, que norteia toda a atividade da IP, tem uma expressão prática e materializa-se em diversas áreas de atuação.

Apresentam-se em seguida, os traços que mais caracterizam as diferentes áreas.

#### PRÁTICAS LABORAIS

**Bem-estar dos colaboradores** e promoção do desenvolvimento pessoal e profissional das pessoas na organização.

**Valorização das pessoas** através de formação profissional, oportunidades de desenvolvimento do potencial e de crescimento, envolvimento em projetos transversais ou missões de dimensão internacional e acesso a atividades de coordenação ou cargos dirigentes da organização.

**Não discriminação** com base na origem étnica ou social, género, orientação sexual, idade, credo, estado civil, deficiência, orientação política, opinião, naturalidade ou associação sindical.



## PRESTAÇÃO TRANSPARENTE DE RESULTADOS

Informação financeira e de *governance*, igualmente disponível no *website* da IP e do Setor Empresarial do Estado.

Reporte de informação às entidades governamentais e oficiais.

## PRESTAÇÃO TRANSPARENTE DE SERVIÇOS

O Diretório da Rede, publicado anualmente, enuncia de forma transparente e não discriminatória, as condições de acesso à rede ferroviária, descreve os serviços que presta e divulga os princípios de tarifação e o tarifário, em cumprimento das disposições do Decreto-Lei n.º 217/2015 e do Decreto-Lei n.º 270/2003, republicado pelo Decreto-Lei n.º 151/2014 (na parte mantida em vigor pelo Decreto-Lei n.º 217/2015).

## SERVIÇO RESPONSÁVEL AO CLIENTE

Através dos portais:

- do Cliente;
- de Licenciamento;
- de Portagens;
- de Fornecedores;
- de Informação sobre Trânsito.

Plataforma Eletrónica de Contratação Pública.

*Call Center*.

Centro de Atendimento ao Cliente (CAC).

Campanhas de Informação.

Seminários, conferências e *workshops*.

## RESPONSABILIDADE SOCIAL

### IP Parceira da Associação de Responsabilidade Social GRACE

A IP concluiu ser fundamental tornar-se parceira de uma organização dedicada à partilha das melhores práticas de Responsabilidade Social e políticas de sustentabilidade, associando-se ao GRACE - Grupo de Reflexão e Apoio à Cidadania Empresarial, para fomentar a participação da empresa no contexto social atual e o desenvolvimento de iniciativas sobre responsabilidade social, com impactes visíveis e concretos, em articulação com outros *stakeholders*.

### Envolvimento interno

- Casa do Pessoal da IP.

### Empresa solidária

A IP apoia atividades específicas, de caráter social, cultural e desportivo.

Promove campanhas de recolha de bens para instituições, recolha de sangue e medula óssea e a doação de equipamentos informáticos e de material de escritório a instituições sem fins lucrativos.

### Parcerias com Stakeholders

Com o objetivo de promover o seu património e a ligação das comunidades ao caminho de-ferro e à rodovia, a IP estabelece parcerias, com diversos *stakeholders*, relacionadas com projetos de caráter humanitário, social e cultural.

### Programa Cultural "olá de novo"

Neste âmbito em julho de 2015 cria-se o Programa Cultural "olá de novo" com a chancela IP e apresenta, de forma estruturada, todas as iniciativas culturais com as quais a empresa tem colaborado. A expressão "olá de novo" foi utilizada nos painéis informativos da rede de alta prestação da Grande Lisboa e do Grande Porto, os primeiros que a empresa colocou nas suas estradas, como uma das formas de evidenciar o seu estilo de comunicação com o cliente.

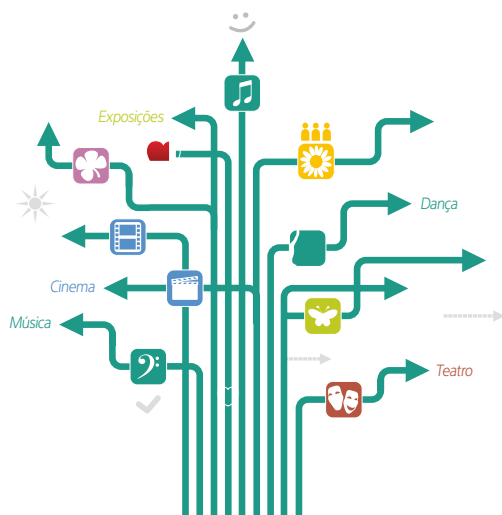
### Surpreender e fazer as pessoas sorrir é o mote.

Os espaços não convencionais são cada vez mais procurados para a realização de iniciativas que abrangem diversas áreas artísticas. Através da cedência temporária dos nossos espaços, promovemos e apoiamos a cultura.

O Programa tem como principais objetivos:

- Atrair novos públicos para os espaços ferroviários;
- Criar um relacionamento de proximidade com o público em geral;
- Incrementar a notoriedade da marca Infraestruturas de Portugal e a sua assunção como marca com características emocionais;
- Dinamizar os nossos espaços e potenciá-los, gerando novas oportunidades de negócio;
- Proporcionar aos colaboradores momentos de entretenimento e lazer, possibilitando a ida a alguns dos espetáculos associados, ao mesmo tempo que dá a conhecer internamente o trabalho que a empresa desenvolve ao nível das parcerias de índole cultural.

Pretendemos que os nossos espaços ferroviários sejam locais de encontro e de festa, vividos, abertos à cultura e à sociedade.



**olá de novo**  
**CULTURA EM ESPAÇOS FERROVIÁRIOS**

*Arte que nos move*



## 2.2. Código e Políticas de Gestão

Código / Políticas de Gestão	Relevância
Código de Ética	<p>O regime jurídico do setor público empresarial estipula que as empresas que o integram devem adotar ou aderir "(...) a um código de ética que contemple exigentes comportamentos éticos e deontológicos, procedendo à sua divulgação por todos os seus colaboradores, clientes, fornecedores e pelo público em geral".</p> <p>Neste particular e sem prejuízo da coexistência, em 2015, dos Códigos de Ética das empresas das quais resultou a IP, no decurso do 2.º semestre de 2015 deu-se início ao processo de elaboração de um novo Código de Ética para o Grupo IP, prevendo-se que a respetiva aprovação e divulgação ocorra até ao final do 1.º trimestre de 2016.</p>
Política de Comunicação de Irregularidades	<p>Em linha com as recomendações do Instituto Português de <i>Corporate Governance</i>, no decurso do 2.º semestre de 2015 foi iniciada a elaboração da Política de Comunicação de Irregularidades do Grupo IP, e respetivo Procedimento, os quais foram aprovados e divulgados em fevereiro de 2016.</p> <p>Da implementação da referida política resulta, designadamente, a disponibilização, aos interessados, de um canal direto, idóneo e confidencial, para a comunicação de situações passíveis de consubstanciar irregularidades ao quadro normativo aplicável.</p>
Capital Humano	<p>A política de recursos humanos da IP visa, essencialmente, o desenvolvimento do seu capital humano e a promoção do <i>commitment</i> dos colaboradores com a missão da empresa, de forma a alinhar expectativas de parte a parte e criar um contexto em que as pessoas surgem como o principal fator de vantagem competitiva.</p> <p>Neste sentido, a empresa já está a desenvolver mecanismos de harmonização e conciliação de práticas que, respeitando os enquadramentos devidos a cada situação, proporcionem um sentimento de pertença e potenciem sinergias, capazes de oferecer valor acrescentado a todos os seus <i>stakeholders</i>.</p> <p>O trabalho de harmonização e de desenvolvimento de competências será objeto de grande aprofundamento, constituindo um dos grandes desígnios da atuação da empresa no domínio do capital humano.</p>

Código / Políticas de Gestão	Relevância
Qualidade	Atua como um dos pilares importantes para a melhoria de desempenho e criação de soluções inovadoras, capazes de alavancarem os níveis de satisfação das entidades intervenientes.
Segurança, Higiene e Saúde no Trabalho	A SHST constitui uma preocupação permanente quer das entidades patronais quer dos trabalhadores. Reconhecendo-se a impossibilidade da eliminação total dos riscos, as atividades de prevenção são o meio mais eficaz para a redução da sinistralidade laboral.
Ambiente	A temática ambiental está presente em toda a cadeia de valor da empresa, assegurando o cumprimento do normativo legal em vigor na área do ambiente, garantindo a sustentabilidade ambiental do empreendimento rodoferroviário, onde a eficiência é fator-chave.
Segurança Ferroviária e Rodoviária	<p>A Segurança é um dos pilares da empresa, a par da sustentabilidade e eficiência, sendo uma área estrutural e transversal que acompanha a toda a cadeia de valor da empresa.</p> <p>A segurança rodoferroviária tem como principal missão desenvolver e consolidar uma cultura de segurança na empresa, assegurando a aplicação das políticas de segurança em toda a cadeia de valor, como instrumento fundamental para a redução da sinistralidade e melhoria das condições de circulação, com retorno inequívoco a nível social e económico.</p>
Gestão do Risco	<p>Assumindo-se a gestão do risco empresarial como um instrumento determinante para criação e preservação de valor e, como tal, intrinsecamente associada à sustentabilidade do negócio, a IP definiu, em linha com as recomendações nacionais e internacionais e com os objetivos de negócio, uma estratégia corporativa de gestão dos riscos para o Grupo.</p> <p>Nesse sentido, encontra-se em implementação o Processo de Gestão do Risco do Grupo IP, que comporta, nas suas diferentes fases, a identificação, a análise, a avaliação, o tratamento e a monitorização dos principais riscos relativamente aos quais a organização se encontra exposta.</p>
Compliance	Tende presente a necessidade em responder a um conjunto alargado de deveres de informação perante entidades externas, decorrentes do quadro normativo aplicável às atividades das empresas do Grupo IP, foi implementado um sistema que permite a identificação e monitorização do cumprimento dos referidos deveres.

## 2.3. Gestão do Risco e Oportunidades

Em 2015, o processo de gestão do risco decorreu num contexto organizacional atípico, fruto do processo de fusão, pelo que se afigura adequada a caracterização deste processo com base na seguinte divisão temporal:

- a. De 1/1/2015 a 1/6/2015: período no decurso do qual coexistiram, em separado, os modelos de gestão do risco da REFER e da EP;
- b. A partir de 1/6/2015: data a partir da qual foi iniciada a implementação do processo de gestão do risco do Grupo IP.

### 2.3.1. GESTÃO DO RISCO NA REFER E NA EP

Na REFER e até ao dia 1 junho de 2015, o processo de gestão do risco era intrínseco ao Sistema de Gestão Integrado (SGI) o qual, por seu turno, preconizava uma estratégia corporativa de gestão integrada e transversal dos principais (macro) processos do Grupo REFER.

No mapa de riscos da REFER, com um total de 153 riscos, foram identificados 47 (30,7%) riscos potencialmente associados a fenómenos de corrupção e infrações conexas.

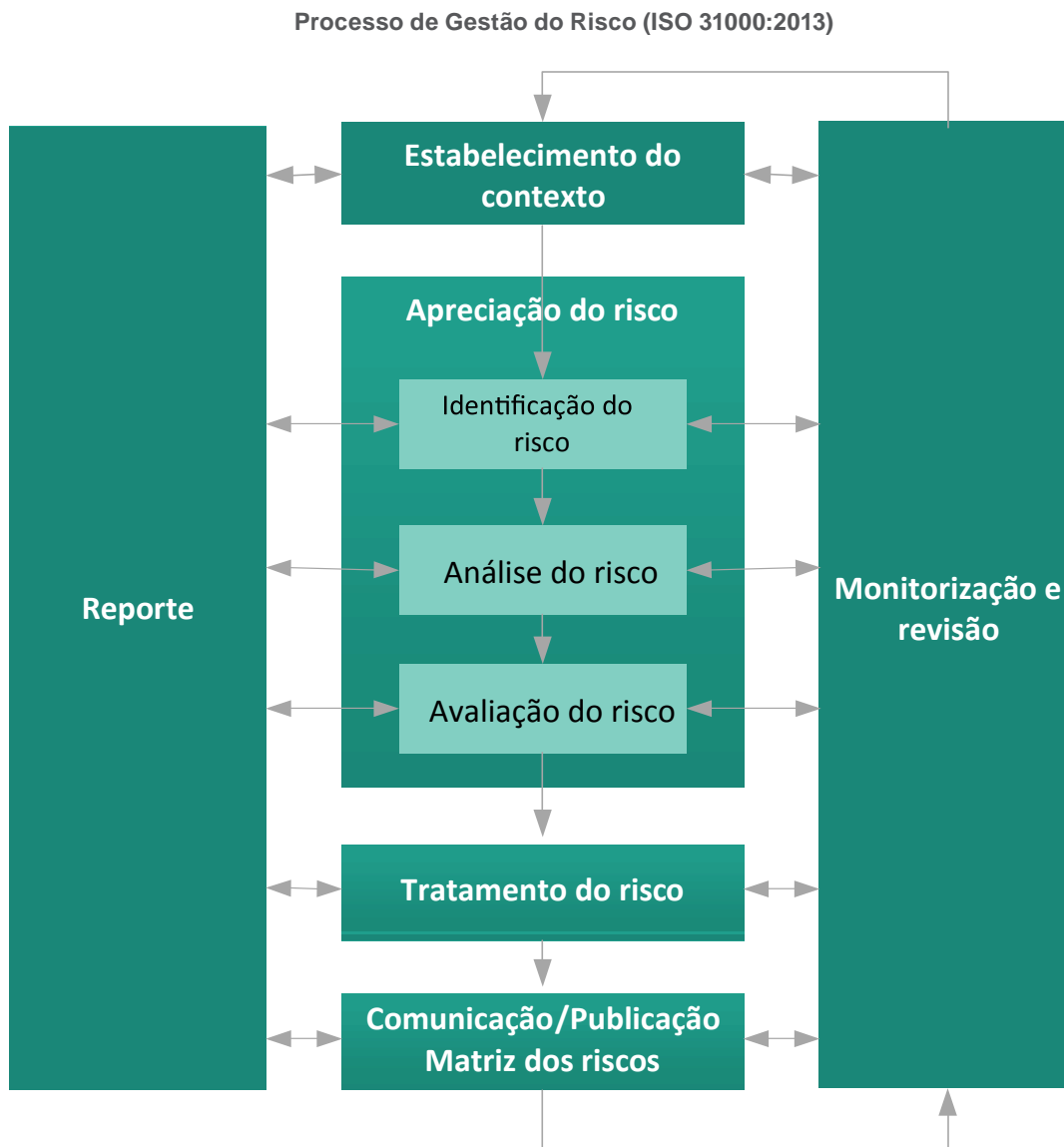
Na EP, o modelo de gestão do risco envolveu o universo dos riscos conexos com os objetivos e principais atividades das diversas unidades orgânicas. O mapa de riscos da EP, com um total de 277 riscos identificados, dos quais 26 riscos (9,4%) podem ser enquadrados como riscos decorrentes de uma eventual exposição à corrupção e infrações conexas.

### 2.3.2. GESTÃO DO RISCO NO GRUPO IP

A partir de 1 de junho 2015, a IP iniciou a implementação e dinamização da gestão do risco e a monitorizar o cumprimento das obrigações decorrentes do quadro normativo aplicável à atividade das empresas do Grupo IP.

O processo de gestão do risco do Grupo IP beneficiou do *know-how* resultante dos processos de gestão de riscos desenvolvidos na EP e na REFER, foi definido em linha com os objetivos de negócio do Grupo IP, e teve por base uma estratégia corporativa de gestão dos riscos integrada e transversal a todo o Grupo suportada na NP ISO 31000:2013.

O processo de gestão do risco do Grupo IP compreende as fases que se encontram ilustradas na figura seguinte:

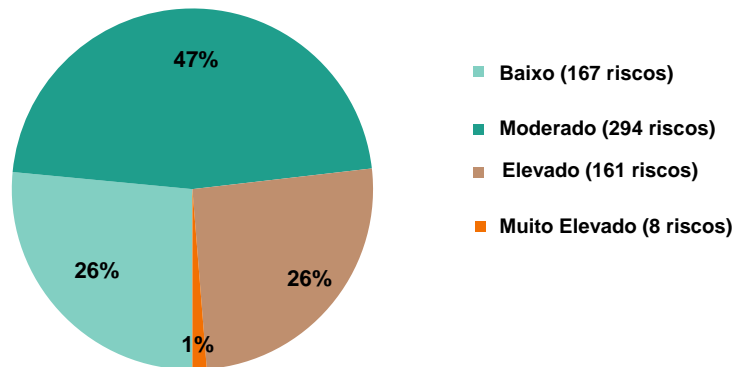


A IP, em articulação com os responsáveis das várias unidades orgânicas, promoveu a realização de inúmeras sessões com vista à identificação, análise, avaliação e tratamento dos riscos com potencial de impacto na concretização dos objetivos e atividades do Grupo IP, considerando igualmente as oportunidades emergentes do risco.

Tratando-se de um processo dinâmico, o modelo de gestão do risco do Grupo IP prevê igualmente que, no âmbito da melhoria contínua, se proceda, periódica e sistematicamente, à verificação da atualidade (i) do contexto, (ii) da apreciação, (iii) das medidas de tratamento propostas e implementadas, sob pena de revisão e atualização dos referidos conceitos/dados.

Tendo por base o trabalho realizado, constata-se que o mapa global dos riscos do Grupo IP engloba um total de 630 riscos, com a seguinte distribuição do nível de risco:

### Distribuição do Nível de Risco no Grupo IP



No que respeita especificamente aos riscos, direta e indiretamente, relacionados com fenómenos de corrupção e infrações conexas, foi identificado um total de 175 riscos o que representa 27,8% do total dos riscos já mapeados para o Grupo IP.

No âmbito do combate à corrupção identificam-se no ano de 2015 as seguintes políticas e procedimentos implementados no Grupo IP:

:

- Criação da estrutura orgânica do Grupo IP e aprovação do Manual de Organização com definição da missão e atribuições de cada Direção/Departamento/Gestão de Unidade/Função de responsabilidade;
- Definição de processos de negócio e respetivos procedimentos, com definição de responsabilidades e funções específicas;
- Aprovação de Delegação de Competências (com subdelegação de poderes), que compreende as competências e autorizações aplicadas às várias Direções/ Departamentos/ Funções de responsabilidade, de acordo com as suas atribuições e conteúdos funcionais;
- Revisão do Código de Ética do Grupo IP, em fase de aprovação, que vem formalizar normas de conduta pessoal e profissional aplicadas a todos os colaboradores, assumindo o Grupo IP um compromisso perante os valores éticos numa ótica de rigor, transparência e integridade;
- Revisão da Política de Comunicação de Irregularidades;
- Definição de Boas Práticas através da criação das fichas de “*Best Practices*” e sua implementação, designadamente, no processo de contratação, supervisão e aprovação de normativos internos e integração sistemas logístico financeiros.

As políticas e procedimentos referidos integram o sistema de controlo interno implementado no Grupo IP.

Sublinha-se ainda a harmonização de práticas e procedimentos em resultado da fusão entre a REFER e a EP, tendo-se preparado a revisão do Estatuto de Auditoria Interna e a elaboração do Manual de Auditoria Interna, que compreende, designadamente, princípios, enquadramento e gestão da função de auditoria interna e das suas ações.

Por último, importa referir que, no decurso de 2015, não foram identificadas situações de corrupção no Grupo IP.





## 03. ESTRATÉGIA E COMPROMISSOS

### 3.1. Sistema de Gestão e Controlo de Atividade

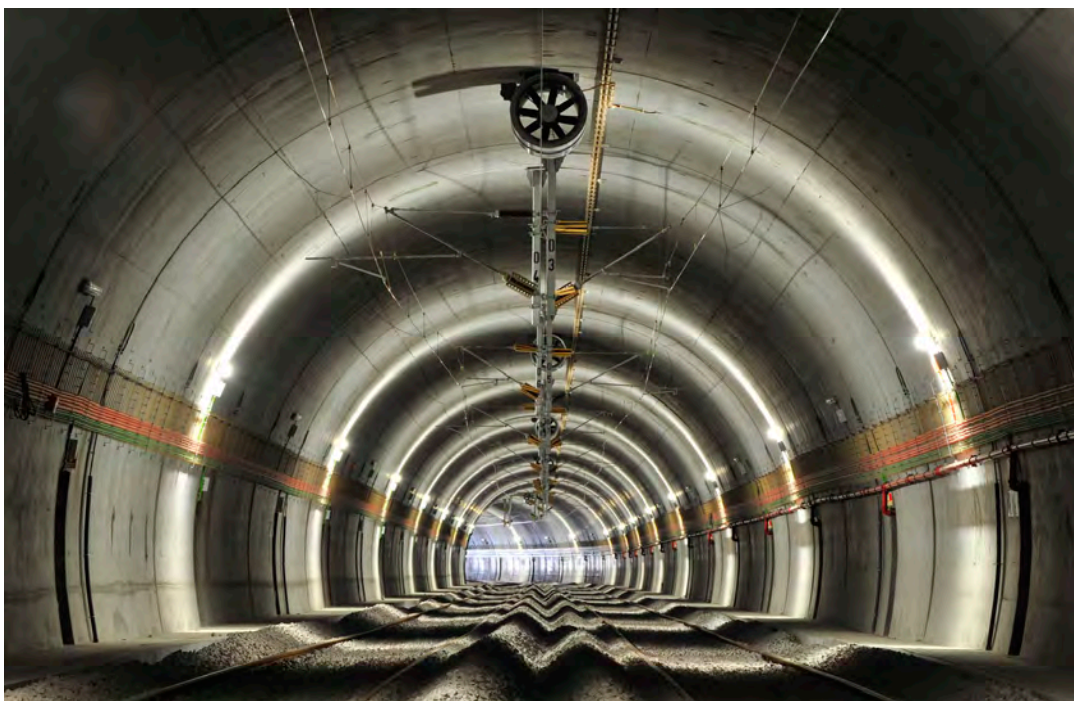
Encontra-se em fase adiantada de implementação no Grupo IP um processo de planeamento e controlo de gestão que tem, na sua génese, os seguintes objetivos:

- Assegurar o planeamento das atividades com integração de objetivos quantitativos, numa ótica anual e plurianual, garantindo o seu alinhamento com o Plano de Negócios da empresa;
- Acompanhar e controlar os indicadores relevantes para cumprimento dos objetivos da empresa;
- Assegurar a existência de um adequado modelo de reporte de desempenho, que garanta uma visão integrada e de topo da atividade da empresa, proporcionando a oportuna tomada de decisões de gestão;
- Reforçar a motivação da organização em torno de uma mesma visão estratégica, possibilitando a orientação da atuação das áreas de forma coerente e em linha com as prioridades definidas;
- Promover e valorizar a eficiência empresarial, através de critérios claros e objetivos.

#### Visão Estratégica

O Plano Estratégico do Grupo IP foi desenvolvido tendo por base os grandes objetivos da fusão, que passam pelo desenvolvimento integrado da rede rodoferroviária, pelo incremento das receitas (*core* e não *core*) e pela captura de sinergias internas e externas (escala e *know how*), sempre numa perspetiva de assegurar uma gestão sustentável das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias nacionais. Neste enquadramento, o Plano Estratégico traça o caminho para posicionar a IP como uma empresa gestora de mobilidade multimodal, potenciando o *asset management*, as sinergias e as novas receitas para garantir uma prestação de serviço sustentável, segura e eficiente.

Para o efeito foram definidos cinco eixos estratégicos que se pretendem ver convertidos em impactos quantitativos e para o desenvolvimento de cada um destes eixos foram definidos programas de ação.



#### Mobilidade sustentável

Maximizar receita core e utilização da capacidade instalada, otimizando o custo-benefício do serviço prestado

- Promoção de um modelo remuneratório sustentável, adequado aos serviços de mobilidade prestados pela empresa e que permita consolidar o plano de investimentos rodoferroviários;
- Planeamento integrado e racional da rede;
- Desenvolvimento da gestão de mobilidade multimodal.

#### Eficiência TOTEX das infraestruturas

Maximizar a eficiência de OPEX e CAPEX nas infraestruturas rodoviárias e ferroviárias

- Otimização do custo do ciclo de vida dos ativos;
- Otimização da execução do PETI3+.

#### Sinergias de estrutura

Capturar sinergias internas, sinergias externas e benefícios de co-localização regional

- Estabilização da nova organização e do capital humano;
- Evolução do modelo de *procurement* e *smart sourcing*;
- Integração dos sistemas de gestão, processos e sistemas de informação.

#### Lucros complementares

Aumentar as receitas, lucros e *cash flows* complementares

- Reforço do enfoque comercial;
- Potenciação de serviços de Acessibilidade, Telemática e ITS;
- Monetização dos ativos e serviços de fibra ótica, canal técnico rodoviário e *data centers*;
- Valorização e exploração comercial de ativos imobiliários.

#### Autonomia financeira

Alcançar capacidade de financiamento autónomo e valorizar os ativos e a empresa

- Capacidade de financiamento e valorização.

## 3.2. Princípios e Orientações Estratégicas

A IP assume-se como motor de uma estratégia co-modal, que identificando oportunidades e adaptando recursos, lhe permita potenciar vantagens.

O Plano Estratégico dos Transportes - PETI 3+ - Horizonte 2014-2020 - constitui, desde abril de 2014, o instrumento de definição dos princípios orientadores para o setor das Infraestruturas e Transportes no horizonte temporal 2014-2020. Este plano surgiu alinhado com as principais estratégias já inscritas no Plano Estratégico dos Transportes — Mobilidade Sustentável – 2011-2015 (aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros 45/2011, de 10 de novembro), mas também do Grupo de Trabalho com a missão de produzir as recomendações ao Governo relativamente ao investimento em Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado (GTIEVA) designado pelo Despacho n.º 11215-A/2013, de 29 de agosto de 2013 da Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

O PETI3+ definiu um conjunto de reformas estruturais a empreender pelas empresas que integram o perímetro de consolidação orçamental do Estado no setor das Infraestruturas e Transportes, bem como, o conjunto de investimentos em infraestruturas de transportes a concretizar até ao fim da presente década.

Na linha da orientação essencial definida pelo PETI 3+, a IP desenvolveu a sua ação com vista a contribuir para:

- A definição de uma estratégia integrada para os investimentos nas redes de infraestruturas de transporte rodoviário e ferroviário, que promova a coesão social e territorial, assegurando a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens numa lógica de *co-modalidade* e evidenciando a aposta num conjunto relevante de investimentos na rede ferroviária;
- A implementação do modelo proposto para a gestão da rede rodoviária e ferroviária, através de uma única empresa - a Infraestruturas de Portugal S.A.;
- O foco estratégico da IP é, e será, orientado à prossecução de atividades que se enquadrem nas políticas e estratégias de investimento público definidas pela sua tutela, com vista à eficiente gestão de ativos, ou outras, que permitam o desenvolvimento e/ou a melhoria do nível de serviço do sistema, através da intervenção ao nível das infraestruturas existentes ou da criação de novas ligações, bem como, desenvolver e executar as ações de investimento previamente aprovadas.

Estas ações deverão contribuir para o reforço do valor da “rede” no âmbito da mobilidade e acessibilidade enquanto parte do sistema de infraestruturas de transportes nacional, mas também a nível europeu, através da integração na Rede Transeuropeia de Transportes, potenciando o alargamento dos hinterlands de outras infraestruturas de transportes, como é o caso dos portos nacionais e permitindo alcançar vantagens competitivas ao nível das cadeias logísticas multimodais.

Ainda de acordo com o PETI 3+ e na lógica da fusão, a IP desenvolve a sua atividade para substanciar aqueles que foram definidos como os objetivos principais da fusão, a saber: a visão integrada da gestão das duas infraestruturas, melhorando o planeamento e organização das redes, viabilizando ainda a rentabilização de recursos; a redução dos encargos de funcionamento por via de sinergias importantes ao nível operacional; e, potenciar as receitas não “core” de modo a garantir que a empresa diminui a sua dependência do Estado para financiar a sua operação, aliviando o seu peso no Orçamento do Estado e gerando a confiança das entidades financiadoras.

### 3.3. Objetivos de Gestão da Empresa

#### Objetivos de 2015

Devidamente enquadrados no processo de planeamento e controlo de gestão, os objetivos de gestão definidos para o ano de 2015 foram estabelecidos em consonância com os cinco eixos estratégicos do Grupo IP, estando as respetivas metas em linha com o previsto nos Planos de Atividades e Orçamentos das empresas que deram origem à IP.

Os objetivos de gestão do Grupo IP integram um conjunto de 36 indicadores corporativos que, no seu conjunto, abarcam transversalmente a atividade do Grupo e permitem controlar, ao longo do ano e no âmbito do Sistema de Controlo de Gestão, a *performance* da empresa.

Seis destes indicadores são denominados “Indicadores do Acionista” e constituem os indicadores de mais alto nível, cujo resultado é absolutamente fundamental para se atingir os objetivos financeiros e operacionais da empresa, correspondendo ainda às metas que a empresa se compromete a atingir perante o seu Acionista.

Complementarmente aos 36 indicadores corporativos, foram ainda estabelecidos entre quatro a sete indicadores por Direção ou Empresa Participada, através dos quais se assegura o alinhamento da organização e seus colaboradores com os objetivos estratégicos do Grupo.

Apresentam-se os resultados alcançados nos seis indicadores do Acionista para 2015:

Eixo Estratégico	Indicador	Fórmula de cálculo	Meta 2015	Resultado 2015
	Receitas core (M€) ( <i>cash</i> )	Ótica: <i>Cash</i> / Âmbito: IP Inclui: $\sum$ Serviços Ferroviários (Diretório de Rede) + $\sum$ Portagens + $\sum$ IC + $\sum$ CSR + $\sum$ Outros Core (concessões)	1.185M€	1.102M€
Mobilidade Sustentável	Grau de cumprimento dos níveis serviço rodoviários	Corresponde a: Desvio ponderado do resultado dos indicadores (Índice de Segurança + Qualidade da Infraestrutura) face à meta prevista.	100%	n.d.
	Grau de cumprimento dos níveis serviço ferroviários	Corresponde a: Desvio ponderado do resultado dos indicadores (Índice de Segurança + Qualidade da Infraestrutura + Fiabilidade da Infraestrutura + Nível de Utilização) face à meta prevista.	100%	112%



Eixo Estratégico	Indicador	Fórmula de cálculo	Meta 2015	Resultado 2015
Sinergias de Estrutura	<i>Cost to Income (%)</i>	Ótica: <i>Cash</i> / Âmbito: IP Inclui: $\sum$ Pagamentos operacionais (não inclui IRC) / $\sum$ recebimentos operacionais	44%	31%
Lucros Complementares	Receitas não core (M€) ( <i>cash</i> )	Ótica: <i>Cash</i> / Âmbito: Grupo IP Inclui: $\sum$ receitas não core IP + $\sum$ receitas das participadas (extra-grupo)	54,2M€	47,4M€
Autonomia Financeir	<i>Cash Flow Total</i> (M€)	Ótica: <i>Cash</i> / Âmbito: IP Inclui: $\sum$ Receitas - $\sum$ Despesas - $\sum$ Passivos financeiros	1.043M€	-807,7M€

### A.Receitas Core (Cash) (M€)

O total de receitas *core* foi de 1.102M€, menos 83M€ que a meta estabelecida. Tal se deveu, principalmente à não concretização das três novas concessões previstas em orçamento (A23, Terminais Ferroviários e Linha de Cascais), cujo valor estimado era de 100M€.

Refira-se que o processo de Concessão da A23 foi desenvolvido integralmente, só não foi lançado o concurso público por falta de autorização do concedente.

As receitas de portagens atingiram um valor total de 318,9M€, mais 9% (26M€) do que a meta estabelecida. Mesmo com a exclusão da receita da A23, que não estava prevista em orçamento uma vez que a receita passou para a concessionária, a execução de 2015 ficou 4% acima do valor previsto em orçamento.

A receita total com os serviços prestados no âmbito do Diretório de Rede foi de 98,9M€ e o valor recebido do Estado relativo às indemnizações compensatórias foi de 35,4M€.

### B.Grau de Cumprimento dos Níveis de Serviço Rodoviários

Este indicador é obtido em função dos indicadores: **Índice de Segurança Rodoviária (ISR)** e **Qualidade da Infraestrutura Rodoviária (QIR)**.

Na presente data não é possível apresentar o resultado final deste indicador, visto a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, ANSR, ainda não ter publicado os valores globais de 2015.

Não obstante, apresenta-se a evolução de dois dos três indicadores que compõem o ISR, no período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de outubro, bem como, o resultado final da QIR.

## I. Índice de Segurança Rodoviária (ISR)

- O n.º de vítimas mortais foi de 151, representado um decréscimo de 8%, face ao período homólogo de 2014;
- O Índice de gravidade dentro das localidades foi de 15.283, verificando-se uma melhoria de 14%, face ao período homólogo de 2014;

## II. Qualidade de Infraestrutura Rodoviária (QIR)

A QIR é composta por dois parâmetros técnicos, o Estado de Conservação das Obras de Arte e Índice de Conservação dos Pavimentos.

- O Estado de Conservação de Obras de Arte foi de 1,70 (escala de 0 a 5, em que 5 representa mau estado de conservação), verificando-se uma ligeira melhoria face ao resultado de 1,72, em 2014.
- O Índice de Qualidade dos Pavimentos foi de 2,83 (escala de 0 a 5, em que 5 representa ótimo estado do pavimento), verificando-se uma pequena redução em relação ao valor de 2,86 obtido em 2014.

## C. Grau de cumprimento dos Níveis de Serviço Ferroviários

Em 2015, o Grau de Cumprimento dos Níveis de Serviço Ferroviários foi determinado com base no cumprimento das metas para os seguintes indicadores: Índice de Segurança Ferroviária (ISF), Qualidade da Infraestrutura Ferroviária (QIF), Fiabilidade da Infraestrutura Ferroviária (FIF) e Nível de Utilização da Rede Ferroviária (NUR).

### I. Índice de Segurança Ferroviária (ISF)

Registaram-se 0,644 Acidentes Significativos por Milhão de Comboios-km (AS/MCK), o que representa uma melhoria significativa face à meta. Tal se deveu à redução do n.º de acidentes significativos de 24 em 2015, contra 50 registados em 2014.

### II. Qualidade da Infraestrutura Ferroviária (QIF)

O valor deste indicador foi de 93,6%, representando uma ligeira melhoria face à meta de 93,3%.

### III. Fiabilidade da Infraestrutura Ferroviária (FIF)

O indicador atingiu um valor global de 91%, suportado nos resultados parciais de 93% para passageiros e 81% para mercadorias, o que representa 1 p.p. acima da meta de 90%.

### IV. Nível da Utilização Ferroviária:

A utilização da infraestrutura ferroviária aumentou 109.951 ck (+ 0,3 % face a 2014), tendo sido atingido o objetivo de +0,03%.

O resultado deste indicador foi de 112%, salientando-se o comportamento muito positivo do Índice de Segurança Ferroviária.

### D. Cost to Income (%)

O objetivo era de 44%, em função do orçamento definido para a EP e REFER e foi largamente atingido, com o resultado de 31%. Tal se deveu ao decréscimo de cerca de 30% dos pagamentos operacionais (-147,1M€) face ao previsto em orçamento.

O comportamento das várias componentes dos Custos Operacionais em 2015 foi o seguinte:

- - 26% de gastos em conservação periódica;
- - 15% de gastos conservação corrente e segurança rodoviária;
- - 33% de gastos na exploração ferroviária;
- - 60% nos custos de cobrança de portagens (devido ao encontro de contas efetuado em 2015, relativo ao período 2013/2015, previsto no processo de renegociação dos contratos de prestação de serviços de cobrança de portagens);
- -1% em gastos com pessoal;
- As receitas operacionais (excluindo as receitas com as novas concessões) ficaram em linha com o valor previsto (+1%).

#### **E. Receitas Não Core (M€)**

A receita não *core* do grupo IP somou 47,4M€, ou seja, o resultado ficou 6,8M€ abaixo da meta estabelecida. Este desvio é justificado sobretudo pelos resultados do negócio internacional, quer no âmbito da IP Engenharia (-3,4M€), quer da IP Telecom (-1,0M€).

Na rentabilização dos ativos imobiliários, incluindo alienações, verificaram-se recebimentos totais de 18,5M€, o que representa um desvio de -0,5M€ face ao valor previsto em orçamento.

Os recebimentos relativos ao Canal Técnico Rodoviário e aos Licenciamentos foram, respetivamente, de 2,3M€ e de 2,2M€, ficando também abaixo dos valores previstos em orçamento para o ano de 2015, e que em ambos os casos era de 2,6M€.

Referência por último, para as áreas de serviço e o ressarcimento de danos ao património, cujos resultados ficaram em linha com o previsto, e que foram respetivamente de 2,2M€ e de 3,0M€.

#### **F. Cash Flow Total (M€):**

O *cash flow* total, em 2015 do grupo IP foi de -814M€, que representa um desvio positivo de 229M€ face à meta estabelecida de -1.043M€, pelo que o objetivo foi alcançado.

Para o resultado positivo deste indicador tiveram forte influência os seguintes fatores:

- Redução dos pagamentos de exploração (conservação rodoviária e conservação ferroviária) em 126M€;
- Redução dos pagamentos de Investimento (PETI3+ e PP) em 89M€;
- Redução dos pagamentos das PPP's em 35M€;
- Redução dos encargos financeiros em 119M€, devido ao não pagamento de juros de empréstimos do Estado que iam ser liquidados por Dotação de capital (conversão de créditos);
- No sentido inverso, e do lado da receita, verificou-se uma diminuição da receita total (extra-grupo) em 100M€ face à meta definida, que se deveu à não concretização das concessões da A 23, Terminais Ferroviários e Linha de Cascais.

Importa referir que no cálculo deste indicador não se considerou o recebimento de 156M€ de Fundos Comunitários da AE Transmontana.

Em síntese e numa análise global aos seis Indicadores do Acionista, conclui-se que:

- O desvio verificado do lado das receitas, essencialmente justificado pela não concretização de três novas concessões previstas em orçamento, foi amplamente compensado pela significativa redução dos pagamentos de exploração e de investimento, o que permitiu que os indicadores *Cash Flow* total e *Cost to Income* fossem claramente superados;
- A superação da meta definida para os Níveis de Serviço Ferroviários, com particular destaque na redução expressiva dos acidentes significativos;
- O estado global da qualidade da rede rodoviária se mantém em linha com o previsto e com os resultados de 2014.

### Objetivos Estratégicos e Metas para 2016

Os objetivos de gestão definidos para o ano de 2016 foram estabelecidos em consonância com os cinco eixos estratégicos do grupo IP, estando as respetivas metas em linha com o previsto no orçamento de 2016.

As metas propostas para 2016 são as seguintes:

Eixo Estratégico	Indicador	Fórmula de cálculo	Resultado 2015	Meta 2016
Mobilidade Sustentável	Receitas <i>core</i> (M€) ( <i>cash</i> )	Ótica: <i>Cash</i> / Âmbito: IP Inclui: $\sum$ Serviços Ferroviários (Diretório de Rede) + $\sum$ Portagens + $\sum$ IC + $\sum$ CSR + $\sum$ Outros <i>Core</i> (concessões)	1.102M€	1.234M€
	Grau de cumprimento dos níveis serviço rodoviários	Corresponde a: Desvio ponderado do resultado dos indicadores (Índice de Segurança + Qualidade da Infraestrutura) face à meta prevista.	101%	100%.
	Grau de cumprimento dos níveis serviço ferroviários	Corresponde a: Desvio ponderado do resultado dos indicadores (Índice de Segurança + Qualidade da Infraestrutura + Fiabilidade da Infraestrutura + Nível de Utilização) face à meta prevista.	112%	100%

Eixo Estratégico	Indicador	Fórmula de cálculo	Resultado 2016	Meta 2016
Eficiência TOTEX das Infraestruturas	Indicador agregado Plano de Intervenções na Rede (PETI3+ e Plano de Proximidade)	$A*0,25+B*0,25+C*0,25+D*0,25$ (A) N.º de obras desenvolvidas e previstas no Plano / N.º de obras previstas no plano. (B) N.º total de obras desenvolvidas / N.º de obras previstas no plano. (C) Prazo total planeado das atividades desenvolvidas previstas no plano / Prazo total real das atividades desenvolvidas que estavam previstas no plano. (D) Custo total planeado das atividades desenvolvidas previstas no plano / Custo total real das atividades desenvolvidas que estavam previstas no plano.	78%	85%
Sinergias de Estrutura Complementares	<i>Cost to Income (%)</i>	Ótica: <i>Cash</i> / Âmbito: IP Inclui: $\sum$ Pagamentos operacionais (não inclui IRC) / $\sum$ recebimentos operacionais	31%	41%
Autonomia Financeira	<i>Cash Flow Total (M€)</i>	Ótica: <i>Cash</i> / Âmbito: IP Inclui: $\sum$ Receitas - $\sum$ Despesas - $\sum$ Passivos financeiros	-807,7M€	-1.098,5M€



### 3.4. Áreas Relevantes do Negócio

#### ASSET MANAGEMENT

A Política de Gestão de Ativos assenta no conhecimento do estado da infraestrutura e num modelo otimizado de custo, risco e desempenho para a obtenção de valor dos ativos. A Gestão de Ativos atravessa toda a cadeia de valor, desde a seleção de investimentos até à monitorização do estado da infraestrutura e sua adequação para a exploração.

Um dos desafios que se coloca à IP refere-se à procura de ganhos de rendimento, definição de objetivos exigentes e implementação de uma cultura de prestação de serviços, com desenvolvimento de modelos de negócios que permitam colocar à disposição de outros gestores de redes rodoviárias e ferroviárias, nacionais ou internacionais, toda a capacidade existente, *know-how* e credibilidade adquiridos na realização da sua atividade, ímpar a nível nacional e internacional. Neste âmbito está a valorização das competências distintivas internas e entre elas o aproveitamento e rentabilização da competência crítica de Inspeção e Diagnóstico de Estruturas Especiais mais especificamente na vertente das obras de arte.

Nesta fase, ainda inicial, de desenvolvimento deste negócio, foram realizadas em 2015, para entidades externas, 17 Inspeções Principais no âmbito rodoviário e 4 no ferroviário.

O Plano de Gestão de Ativos é um plano integrador das componentes de Manutenção e Renovação, com potencial para a incorporação de Investimentos de Modernização. A filosofia da gestão de ativos pretendida, com referencial assente na ISO 55 000, tem como principal objetivo dotar a empresa de uma ferramenta que permita uma visão estruturada e de abrangência temporal suficiente, para potenciar a antecipação das ações que terão de ser planeadas sobre a infraestrutura, tendo em especial atenção o custo do ciclo de vida dos ativos (*LCC – Life Cycle Cost*).

Ao longo de 2015 elaborou-se o Plano de Gestão de Ativos da infraestrutura para o período 2016-35, composto por um Plano Operacional de Manutenção para desenvolvimento no Curto Prazo (3 anos) e um Plano de Manutenção de Longo Prazo (17 anos).

#### RODOVIA

Durante 2015, um dos desafios da IP foi a harmonização da operacionalização do novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), que entrou em vigor a 26 de julho, e de todo um novo regime jurídico que alterou, por completo, a atuação da empresa quer como Administração Rodoviária, quer como gestora das infraestruturas.

Sob o ponto de vista do negócio das infraestruturas rodoviárias, o EERRN visa potenciar a exploração da infraestrutura como um ativo pelos diversos agentes económicos, criando condições que permitam a rentabilização do Domínio Público Rodoviário (DPR), permitindo tantas utilizações privativas quanto o admitem a defesa da segurança rodoviária, do bom ordenamento do território e da paisagem. Pretende-se, desta forma, contribuir de forma mais eficiente e equilibrada para a sustentabilidade e desenvolvimento do setor rodoviário nacional e, conseqüentemente, para uma melhor relação entre a administração rodoviária e os múltiplos agentes económicos que utilizam as infraestruturas rodoviárias.

Em termos de receita de **licenciamento**, verificou-se um crescimento de cerca de 5%. Destaque para o desenvolvimento de um conjunto de 6 processos importantes que representam o montante de 750k€, num valor global de 1,4M€ realizado em taxas de licenciamentos. Estas operações dizem respeito a licenciamento de acessos industriais.

No que se refere à atividade de gestão das subconcessões de áreas de serviço, 2015 manteve-se sem alterações de relevo face a 2014, 1,9M€, tendo em conta a tipologia contratual e a manutenção dos seis contratos de subconcessão de áreas de serviço sob gestão da IP.

Relativamente ao Canal Técnico Rodoviário, registou-se um aumento significativo do volume de negócios (+54%) relativamente ao ano transato, resultado de uma atividade comercial mais intensa e enfoque no acompanhamento e regularização de montantes em dívida, bem como de uma maior atividade do mercado de comunicações.

Verificou-se um crescimento da oferta de novos produtos e serviços, com o desenvolvimento de novas atividades, nomeadamente assessorias de gestão de contratos de PPP ao Governo Regional da Madeira, inspeção de obras de arte, estudos e projetos, prestação de serviços operacionais a empresas e autarquias, fiscalização de obras, aluguer de equipamentos, direitos de imagem do património arquitetónico e de engenharia da IP e venda de informação e conteúdos diversos. O Portefólio de Produtos e Serviços da IP permitiu rentabilizar de forma uniformizada, os ativos da empresa, potenciando as sinergias decorrentes da fusão.

Foram realizados 3 eventos comerciais direcionados ao mercado das autarquias, que permitiu posicionar a IP como agente de apoio e consultoria ao mercado, com especial enfoque nas atividades oriundas dos Centros de Competência criados (Obras de Arte, Gestão de Vias e PPP).

Ao longo do ano de 2015 desenvolveram-se diversas parcerias com clientes que solicitaram o uso das infraestruturas rodoferroviárias para realização de eventos desportivos. A IP associou a sua imagem e prestou serviços a provas de prestígio, das quais se destacam a 25º Grande Prémio de Ciclismo do Jornal de Notícias, 29º Baja Portalegre 500, 77ª Volta a Portugal Liberty Seguros, Vodafone Rally de Portugal 2015, Banco Bic Rally de Portugal Histórico, EDP X Meia Maratona do Douro Vinhateiro, Escalada à Ponte 25 de Abril.

## FERROVIA

Os **Serviços Ferroviários** prestados pela IP subdividem-se em três tipos:

- **Serviços essenciais** - incluem todas as prestações necessárias ao efetivo exercício do direito de acesso à infraestrutura:
  - a. O pacote mínimo de acesso:
    1. O tratamento dos pedidos de capacidade da infraestrutura;
    2. O direito de utilização da capacidade concedida;
    3. A utilização de vias, agulhas e entroncamentos;
    4. O comando e controlo da circulação do comboio, incluindo regulação, sinalização, expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre a sua circulação ou movimentos de manobra, com exceção das informações de natureza comercial;
    5. Informações necessárias à operacionalização ou funcionamento do serviço para o qual a capacidade foi concedida, com exclusão das informações de natureza comercial.
  - b. O acesso por via-férrea às instalações de serviços e ao fornecimento de serviços;
  - c. A utilização das infraestruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia elétrica para tração;
  - d. A prestação de socorro ferroviário em caso de perturbação da circulação resultante de falha técnica ou acidente, desenvolvido.

- **Serviços adicionais** - Serviços que podem ser prestados pela IP, nomeadamente:
  - a. Disponibilização de energia elétrica para tração;
  - b. Manobras (encontram-se excluídas do âmbito deste serviço adicional, as manobras abrangidas pelos Serviços Essenciais);
  - c. Estacionamento de material circulante;
  - d. Contratos especiais relativos a transportes excecionais.
  
- **Serviços auxiliares** - Serviços que a IP pode prestar nas instalações identificadas, nomeadamente:
  - a. Fornecimento de informações de natureza comercial;
  - b. Disponibilização de instalações operacionais em estações;
  - c. Disponibilização de espaços para instalação de equipamentos em áreas comuns das estações;
  - d. Fornecimento de mão-de-obra para atividades operacionais dos Operadores, nomeadamente abastecimento de gasóleo;
  - e. Disponibilização de acesso a serviços de telecomunicações;
  - f. Instrução de processos de autorização de circulação na Rede Ferroviária Nacional;
  - g. Realização de estudos de capacidade ou de viabilidade de cenários de oferta.

Os **Terminais Ferroviários de Mercadorias** permitem a criação de condições para a formação e dinamização de tráfegos ferroviários, quer através da concessão a terceiros de espaços do Domínio Público Ferroviário, quer pela gestão operacional direta nos casos de Leixões e da Bobadela, facilitando a realização de operações intermodais e estimulando assim a realização de comboios de mercadorias na Rede Ferroviária Nacional.

Foram celebrados 3 Contratos de Assessoria com a Região Autónoma da Madeira (RAM):

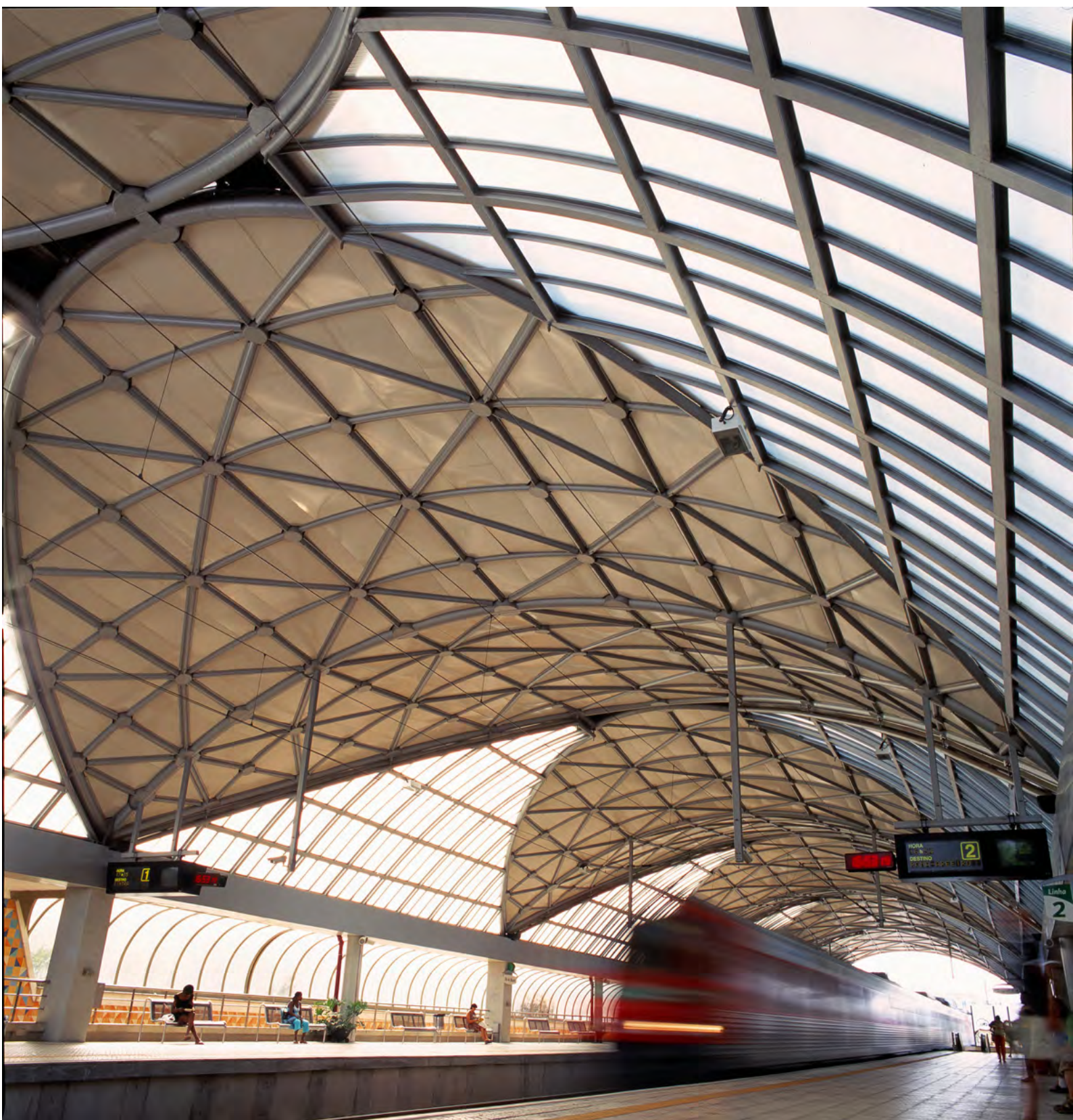
- **Serviços de Assessoria - Apoio na Renegociação dos Contratos PPP da RAM**  
Apoio e acompanhamento das matérias de natureza técnica decorrentes da renegociação dos dois contratos de PPP do sector rodoviário celebrados na RAM.
- **Serviços de Assessoria - Gestão de Contratos de PPP da RAM**  
Apoio na gestão de várias matérias, técnicas, jurídicas e financeiras.
- **Serviços de Assessoria – Montagem de Contratos de Conservação Corrente por Privados**  
Apoio na gestão de várias matérias, técnicas, jurídicas e financeiras, do sistema de conservação corrente por contrato com parceiros privados.

#### **Serviços de Consultoria e de Engenharia Rodoferroviária**

Desenvolvimento da esfera internacional através da oferta de um leque alargado de soluções de engenharia de infraestruturas rodoferroviárias, potenciado por uma visão integrada em matéria de gestão de infraestruturas e de mobilidade.



GESTÃO DA MATERIALIDADE



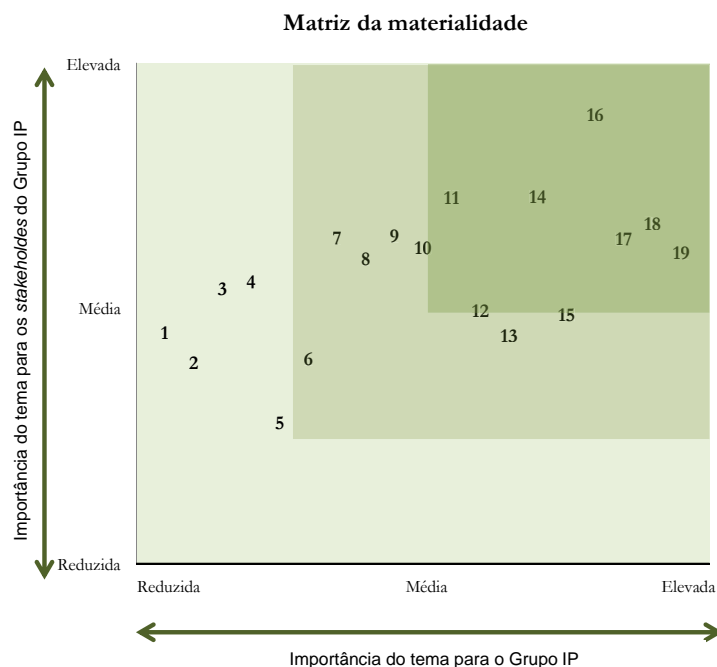
## 04. GESTÃO DA MATERIALIDADE

### 4.1. Identificação e Gestão da Materialidade

A matriz da materialidade foi preparada de acordo com os princípios da GRI para a definição de conteúdos e dos aspetos materiais e limites, que estão na base de identificação dos tópicos cujos impactos económicos, sociais e ambientais se consideram relevantes para o negócio da empresa e para os seus *stakeholders*. Uma vez que a fusão foi consagrada no dia 1 de junho de 2015, não houve um levantamento exaustivo de todos os temas, ficando para 2016 o afinamento desse processo.

#### TEMAS RELEVANTES

Os aspetos da segurança rodoviária e ferroviária, os custos ambientais, a qualidade dos produtos e serviços e a responsabilidade social, como os materialmente mais relevantes. Cada um destes temas situa-se dentro dos limites da organização e tem o devido desenvolvimento ao longo do relatório. Os dados apresentados dizem respeito às atividades da empresa, havendo um esforço para que os temas da sustentabilidade sejam partilhados com os nossos parceiros de negócio, pese embora o facto de não podermos relatar dados sobre a atividade de entidades sobre as quais não temos controlo direto.



- ✓ **Prioridade Elevada**
- 10 Indicadores Económico-Financeiros
- 11 Gestão Ambiental
- 12 Sensibilização Ambiental
- 14 Custos Ambientais
- 16 Segurança Rodoviária e Ferroviária
- 17 Desenvolvimento do Capital Humano
- 18 Qualidade dos Produtos e Serviços
- 19 Responsabilidade Social
- ✓ **Prioridade Média**
- 6 Relacionamento com as Partes Interessadas
- 7 Serviços Prestados ao Cliente
- 8 Criação e Distribuição de Valor na Sociedade
- 9 Impacto na Economia do País
- 13 Preservação da Biodiversidade
- 15 Avaliação de Impactos Ambientais
- ✓ **Prioridade Reduzida**
- 1 Governo da Sociedade
- 2 Gestão do Risco
- 3 Ética e Conduta
- 4 Visão Estratégica de Sustentabilidade
- 5 Gestão da Cadeia de Fornecedores

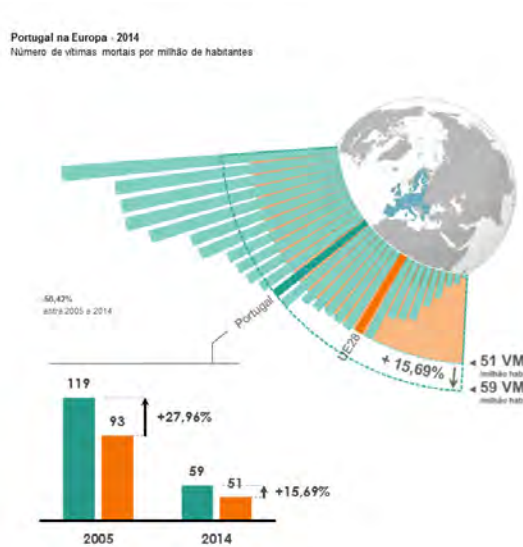


## SEGURANÇA RODOVIÁRIA E FERROVIÁRIA

A Segurança Rodoferroviária é um dos principais vetores de atuação da IP, de modo a oferecer aos seus clientes uma infraestrutura segura e com boas condições de circulação.

### Segurança Rodoviária

*Nota: Os dados de sinistralidade apresentados referem-se ao ano de 2014, uma vez que a ANSR, até à data de publicação do Relatório, ainda não divulgou os dados referentes a 2015.*

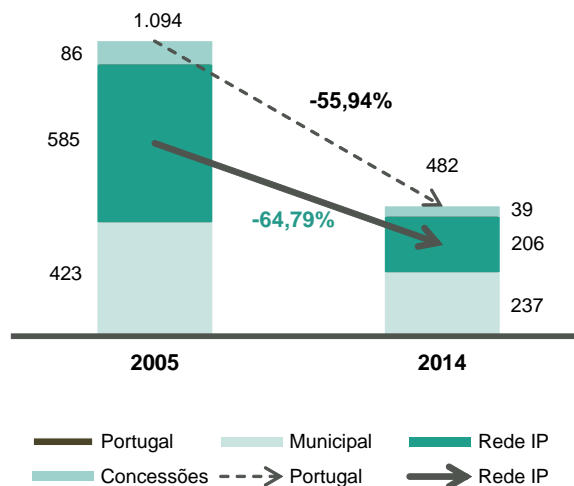


Portugal tem vindo a assinalar uma evolução muito relevante na redução da sinistralidade rodoviária.

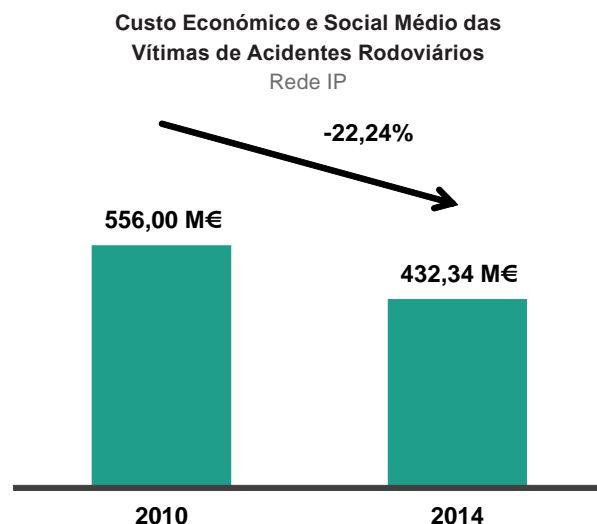
Enquanto em 1995 se registavam mais do dobro do número de vítimas mortais por habitantes em relação à média da união europeia, passados cerca de 20 anos, esse indicador reduziu-se em 78%, embora esteja ainda 16% acima da média da união europeia.

A rede sob gestão da IP tem contribuído significativamente para essa redução, em particular na última década, com reduções de 65% no número de vítimas mortais, comparativamente à redução de 56% verificada no país.

### Evolução de Vítimas Mortais

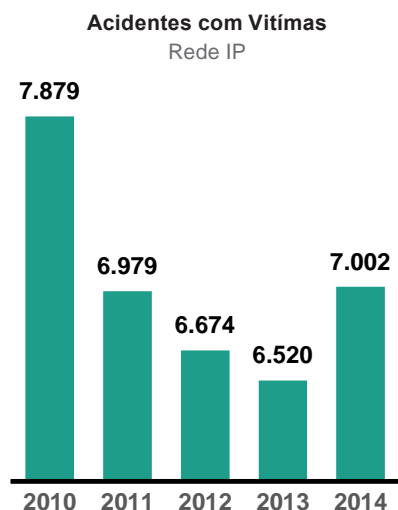


A tendência positiva observada no número de vítimas, é igualmente visível na redução do custo económico e social médio resultante dos acidentes rodoviários, que na rede IP se traduziu em cerca de 23% entre 2010 e 2014



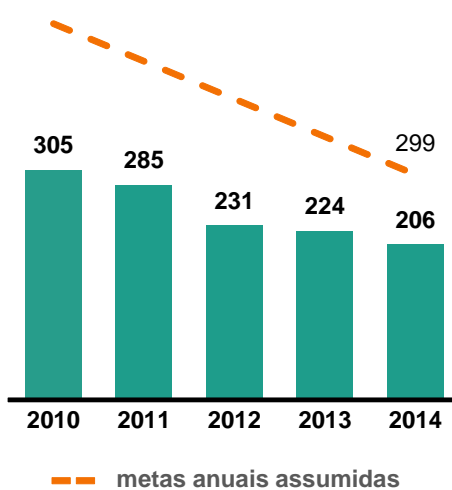
Em 2014 e de acordo com o Relatório Anual do Observatório de Segurança Rodoviária da ANSR, registaram-se em Portugal 30.604 acidentes com vítimas, verificando-se um acréscimo de 265 acidentes relativamente a 2013, em que ocorreram 30.339.

De acordo com a mesma fonte, dos 30.604 acidentes registados em 2014 verifica-se que 7.002 ocorreram na Rede IP (22,88%). Comparativamente com o ano anterior (2013) e dos 30.339 acidentes registados, 6.520 ocorreram na rede IP (21,49%), ou seja, o acréscimo global do número de acidentes verificado em 2014 (+0,87%), foi acompanhado por um acréscimo do número de acidentes na rede IP (+7,39%).



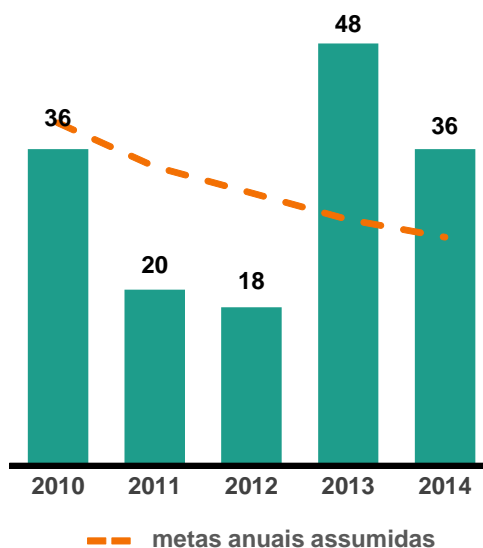
Relativamente à sinistralidade mais grave, com o registo de vítimas mortais e feridos graves, na rede IP, verifica-se um decréscimo no número de Vítimas Mortais (-18), de 224 para 206 vítimas (-8,04%) e um aumento do número de Feridos Graves (+21), de 630 para 651 vítimas (+3,33%), que também está em linha com a tendência Nacional. No entanto, as metas estabelecidas para as vítimas mortais têm vindo a ser cumpridas pela IP.

#### Evolução das vítimas mortais Rede IP



No que respeita ao número de Pontos Negros (PN) na rede IP verifica-se a diminuição deste indicador relativamente ao ano anterior, passando de 48 em 2013 para 36 em 2014 (-25,00%). Também a gravidade das vítimas ocorridas nos PN reduziu em 2014, face a 2013: menos 50,00% no número de vítimas mortais – de 6 para 3 - e menos 33,3% no número de feridos graves – de 15 para 10.

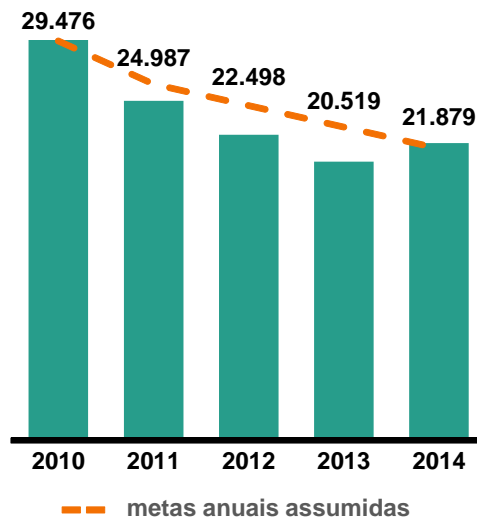
#### Evolução dos Pontos Negros Rede IP



O Indicador de gravidade dentro das localidades tem igualmente sofrido uma evolução positiva e sido inferior às metas anuais assumidas pela empresa desde 2010. No entanto, verifica-se em 2014 um acréscimo em 6,63% face ao valor registado em 2013, contrariando a tendência positiva registada nos últimos anos.

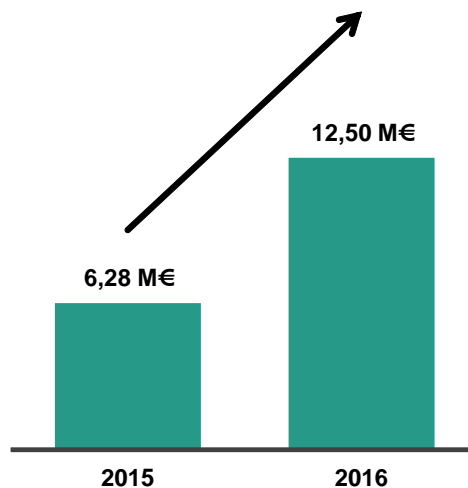
Quando comparado com a meta assumida pela IP, este indicador está ainda 1,88% acima da meta definida para 2014.

**Evolução do Indicador de Gravidade  
dentro de Localidades**  
Rede IP



Assim, tem-se verificado um cumprimento da IP, de forma sustentada, das metas impostas quer no seu contrato de concessão com o Estado Português, quer com os restantes planos de segurança rodoviária (PNRP - Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, ENSR e objetivo EU2020) contribuindo assim de forma bastante positiva para o desígnio nacional definido na ENSR – “ninguém deve morrer ou ficar permanentemente incapacitado na sequência de um acidente rodoviário em Portugal”.

**Plano de Segurança Rodoviária**  
Investimento Anual



Convictos que parte desse sucesso se deve à atuação da IP na infraestrutura rodoviária, a continuação da aposta na melhoria das condições de circulação e segurança rodoviária e no combate à sinistralidade continuam a ser um dos seus vetores de atuação da empresa, nomeadamente na renovação e melhoria da sinalização vertical e marcação rodoviária, tendo como objetivo principal a manutenção constante dos seus ativos.

O investimento previsto para o plano de segurança rodoviário para 2016 será assim o dobro do valor executado em 2015.

Com a formalização do Centro de Prevenção ao Acidente (CPAc) em 2014, cujo objetivo principal era a análise das causas dos acidentes e a sua relação com a infraestrutura, foi possível assegurar uma atuação na segurança rodoviária de forma mais eficiente, sustentável e preventiva, com a deslocação dos Inspetores de Segurança Rodoviária ao local dos acidentes graves (com vítimas mortais e/ou feridos graves) após a ocorrência dos mesmos.

De igual modo, a realização de inspeções de segurança a troços da rede IP e locais pontuais (PN, zonas de acumulação de acidentes ou outras), que vêm a ser realizadas de forma continuada desde 2011, pretendem identificar problemas de segurança rodoviária relacionados com a infraestrutura e propor as medidas corretivas com melhor custo-benefício.

Tipo de inspeções	Unid.	2011	2012	2013	2014	2015
Programadas à rede	km	320	250	450	345	122
Pontos Negros (PN)	N.º	30	20	18	44	34
Zonas Acumulação de Acidente	N.º	43	42		23	14
Monitorização intervenções	N.º				21	9
Inspeções a local de acidente	N.º				10	66



## Rede de Alta Prestação do Norte

A Rede de Alta Prestação do Norte, em especial a Rede de Autoestradas do Grande Porto apresentou ao longo dos últimos anos, antes de 2014, uma taxa de sinistralidade elevada, principalmente no lanço da A 20 entre a Ponte do Freixo e o Nó de Francos.

A IP tem vindo a empenhar-se na diminuição da sinistralidade, com a implementação e manutenção de Medidas de Baixo Custo, nomeadamente:

- Intervenção de melhoria das condições de aderência (granalhagem do pavimento);
- Manutenção dos sinais de limitação de velocidade dotados de três focos led;
- Colocação de Sinalização dinâmica - Baias Direcionais equipadas com led's;
- Substituição das guardas rígidas pré-fabricadas em betão armado (New-Jersey's) por guardas rígidas em betão armado betonadas *in situ* no separador central;
- Colocação de marcadores de vidro temperado de calote esférica no eixo da via, em zonas sem iluminação ou com iluminação insuficiente.

## Rede Subconcessionária

Foram identificados no relatório anual da ANSR - Sinistralidade Rodoviária - Ano de 2014, dois PN, na rede subconcessionária, um na A19 / IC2, subconcessão Litoral Oeste e o outro no IC 4, subconcessão Algarve Litoral.

No decorrer de 2015 foram estudados os respetivos Planos de Ação, tendo já sido implementado na A 19 / IC 2 as seguintes medidas:

- Instalação de um sistema composto por chevrons luminosos, que serão acionados por radar quando os veículos excederem a velocidade regulamentar, a montante da localização do PN;
- Implementação de sistema com 3 focos de led's nos sinais ref.<sup>a</sup> C13 que serão acionados por radar quando os veículos excederem a velocidade regulamentar, a montante da localização do PN;
- Intervenção no pavimento com recurso ao processo de granalhagem;
- Alterações/adaptações da sinalização implementada, no sentido de reduzir a velocidade de circulação de 80km/h.

Face ao PN ocorrido na subconcessão Litoral Oeste e nos termos do mecanismo de penalização previsto no respetivo contrato, foi aplicada à subconcessionária uma penalidade de 130.740€, por Sinistralidade.

## Segurança Ferroviária

A atividade desenvolvida na empresa no âmbito da Segurança da Exploração Ferroviária é suportada pela aprovação do Sistema de Gestão de Segurança (Declaração de Aprovação do Sistema de Gestão de Segurança n.º 01/2012), de acordo com o artigo 66-G do Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de junho, consubstanciada:

- Na aplicação da Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade;
- Na aplicação do Regulamento (UE) n.º 1078/2012 da Comissão, de 16 de novembro de 2012, que estabelece um Método Comum de Segurança para a atividade de monitorização a aplicar pela IP, subsequentemente à obtenção da Autorização de Segurança "Parte A" n.º PT 21 2012 0001 e "Parte B" n.º PT 22 2012 0001, válida até 31 de agosto de 2017, que permite exercer a atividade de gestão da infraestrutura ferroviária, com vista à gestão eficaz da segurança do sistema ferroviário durante as atividades de exploração e manutenção e, quando necessário, ao melhoramento do sistema de gestão.

No domínio da segurança da exploração ferroviária, e indo ao encontro da missão da IP, como entidade gestora de uma infraestrutura ferroviária fiável e segura, destacam-se as seguintes atividades:

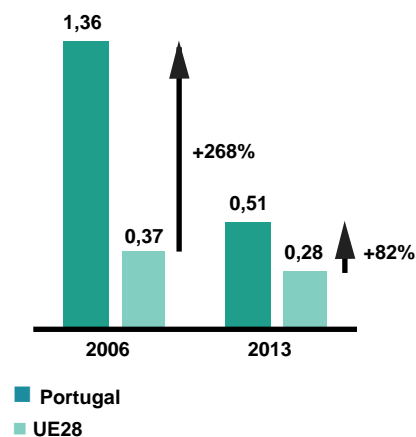
- Dinamização e desenvolvimento das políticas da segurança ferroviária como instrumento para a melhoria do desempenho das atividades de gestão da infraestrutura, promovendo um relacionamento próximo com os clientes internos ao Grupo e com as entidades externas à IP;
- Criação e divulgação de indicadores na valência da segurança ferroviária, com periodicidade diária e bimestral, promovendo a análise e o acompanhamento dos desvios, com o objetivo de atuar nas causas e assim manter sob controlo os adequados níveis de segurança das infraestruturas e das operações ferroviárias;
- Dinamização, coordenação e monitorização dos processos inerentes às investigações a acidentes e incidentes ferroviários;
- Elaboração de procedimentos e normativos de suporte às atividades críticas do ponto de vista da segurança ferroviária;
- Produção de pareceres de carácter regulamentar, técnico, normativo e relativos à segurança ferroviária (intervenção de terceiros na proximidade do caminho-de-ferro e condições técnicas para documentos de procedimentos de contratação);
- Suporte às atividades desenvolvidas pela Autoridade de Segurança da Exploração no âmbito da tramitação dos processos de Autorização Especial de Circulação;
- Aplicação do método comum de segurança para a determinação e a avaliação dos riscos e realização de inspeções (pedonais, a bordo de comboios e de veículos afetos à manutenção, verificação da execução de trabalhos em vias interditas e acompanhamento do controlo comando da circulação) e auditorias aos processos inerentes à segurança ferroviária, por forma a identificar situações de risco e respetivas medidas mitigadoras, atendendo ao objetivo da minimização de incidentes/acidentes;
- Gestão e monitorização do Sistema de Gestão de Manutenção de Vagões (certificação válida até 2019, sujeita a supervisão anual);
- Dinamização de processos de Autorização de Entrada em Serviço, salvaguardando as condições técnicas e procedimentais inerentes à conceção, construção, colocação em serviço, readaptação, renovação, operação e manutenção dos elementos que constituem o sistema ferroviário;
- Dinamização e coordenação da certificação de segurança relativa a material circulante (circulação em via aberta à exploração e em vias interditas à circulação) e produção dos documentos de circulação de veículos, garantindo a coerência nos processos e a compatibilidade entre os vários componentes da infraestrutura ferroviária.

Na sequência do bom desenvolvimento das atividades de segurança ferroviária pela IP e com o bom contributo dos operadores ferroviários, Portugal assinalou uma evolução muito relevante quando comparado com os restantes membros da UE28.

Em 2006 a taxa de sinistralidade ferroviária, medida em vítimas mortais por milhão de comboio quilómetro, era quase quatro vezes superior à média da UE28.

Em 2013 (dados mais recentes) Portugal melhorou o desempenho em termos de sinistralidade.

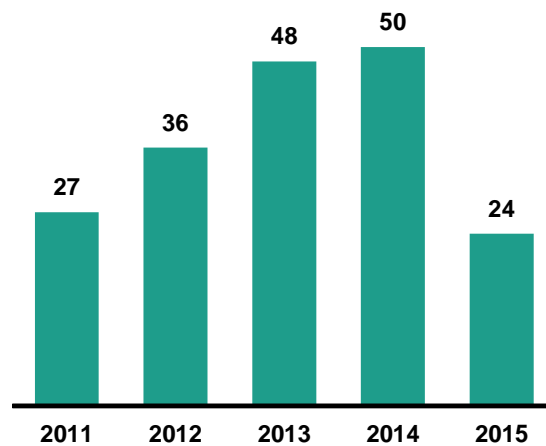
**Portugal na Europa – 2006/2013**  
Número de vítimas mortais por milhão de comboio km



Também relativamente aos Indicadores de Segurança, em 2015, Portugal registou um bom desempenho relativamente a 2014, com redução do número de Acidentes Significativos na ordem dos 50%.

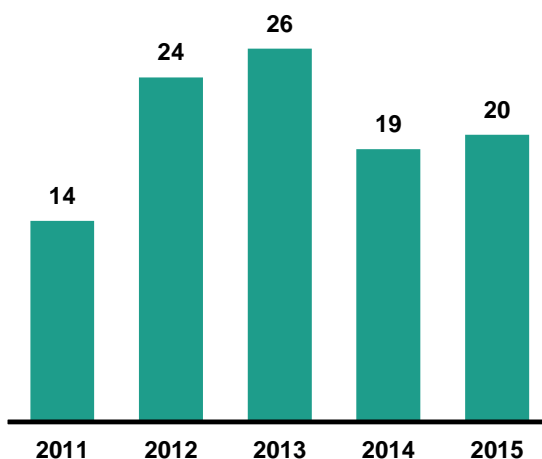
No que respeita a causas, regista-se que a grande maioria dos Acidentes Significativos de devem a fatores externos ao sistema ferroviário, devido e incúria de estranhos e intrusão.

**Evolução dos Acidentes Significativos**



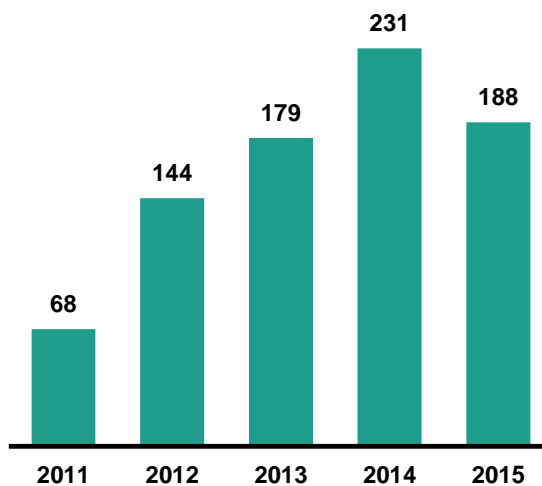
Relativamente às consequências dos Acidentes Significativos, verifica-se que as 20 vítimas mortais registadas não resultam de causas relacionadas com a infraestrutura, verificando-se que 71% das vítimas são pessoas não autorizadas que invadem o espaço ferroviário e 29% são pessoas que não respeitaram as regras de atravessamento em Passagens de Nível (PN).

#### Evolução de vítimas mortais



Em termos de Precusores de Acidente, regista-se no exercício de 2015 uma redução de “carris partidos” e “deformações na via” na ordem dos 17% e 11%, respetivamente.

#### Evolução de precusores de acidentes



A IP continua a ter como um dos seus principais objetivos a segurança ferroviária, nomeadamente através da promoção de uma atitude pessoal proativa com enfoque nas temáticas da segurança ferroviária e a adequação de comportamentos focados na segurança em geral.

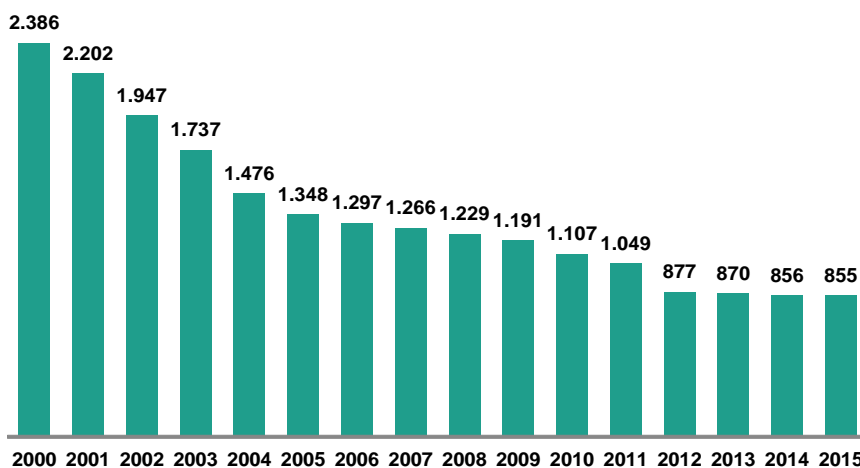
Espera-se induzir uma crescente consciência coletiva face às sensíveis matérias da segurança e muito em particular na sua vertente ferroviária, com impacto direto e positivo no desempenho das atividades da empresa.

Nesta perspetiva conjunta de segurança, a realização das atividades pretendeu fomentar o desenvolvimento do conhecimento na vertente da segurança ferroviária, promovendo o reforço de colaboração com as diversas especialidades técnicas ferroviárias.

## Passagens de Nível

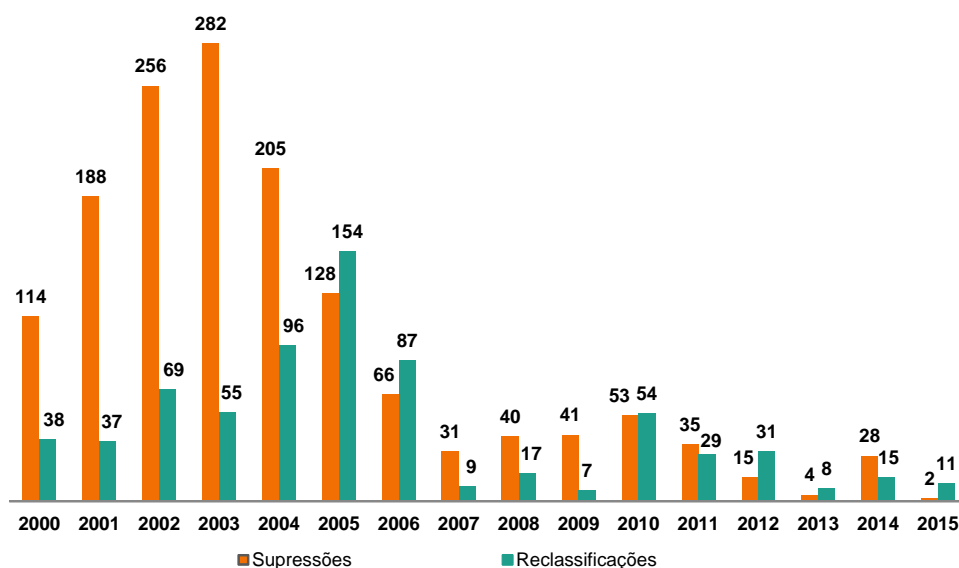
Em concretização do Plano de Supressão e Reclassificação de Passagens de Nível (PN) para 2015 - Plano este a que os gestores das redes rodoviária e ferroviária estão obrigados nos termos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro, foram executadas 13 ações (2 supressões e 11 reclassificações), das quais 3 automatizações.

**Evolução do total de Passagens de Nível**



No final de 2015 existiam 855 PN no universo das linhas com exploração ferroviária (IET50). Salienta-se que 461 destas PN (54%) dispõem de proteção ativa, conseguida através do guarnecimento humano ou por existência de sinalização automática.

**Evolução de supressão e reclassificação de Passagens de Nível**





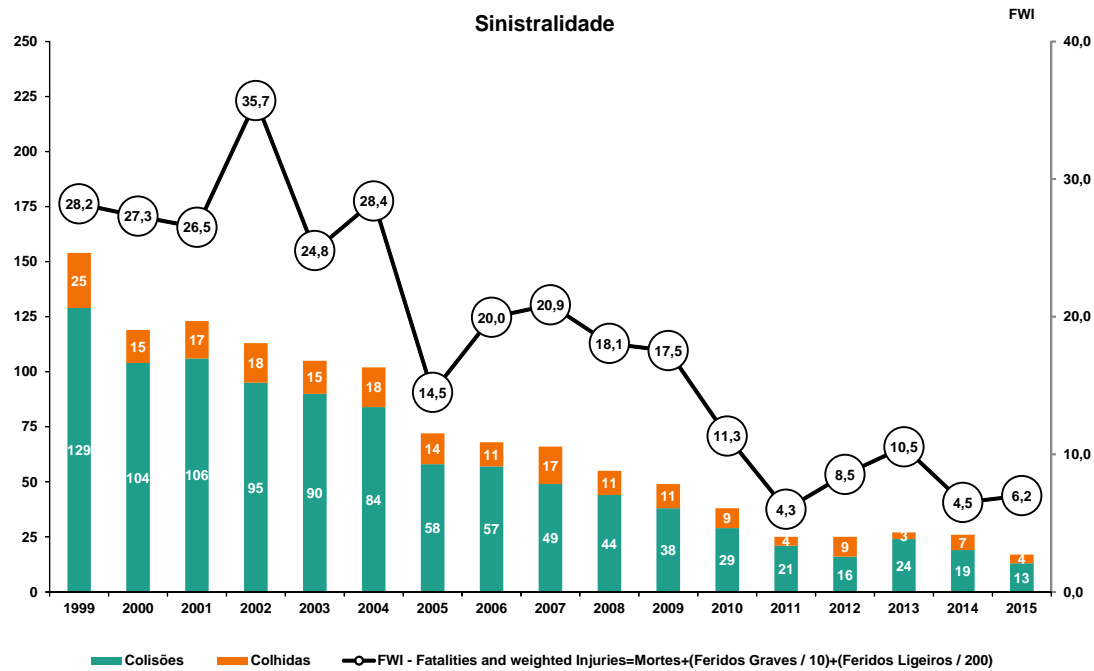
A consequente densidade média de PN era no final de 2015 de 0,336 PN/km.

PN por Tipologia	Quantidade
<b>PN Públicas</b>	<b>773</b>
Automáticas (Rodoviárias):	381
Automatizadas com duplas meias barreiras	4
Automatizadas com meias barreiras	367
Automatizadas sem obstáculo	10
Com Guarda	44
Sem Guarda	212
Tipo D	176
5ª Categoria	36
Peões	136
Automáticas	27
Não Automáticas	109
<b>PN Particulares</b>	<b>82</b>
Automáticas	8
Não Automáticas	74
<b>Total de PN</b>	<b>855</b>

Dos 17 acidentes registados em 2015, 59% ocorreram em PN dotadas de proteção ativa, o que demonstra, por um lado, um claro desrespeito pela sinalização em presença, e por outro, que a eficácia que advém da introdução de medidas de reforço da segurança depende sobretudo do comportamento e coresponsabilização dos cidadãos utilizadores das PN.

Tendo em consideração estas evidências, a IP continuará, a par com as ações no terreno, a apostar na campanha de comunicação e sensibilização “Pare Escute Olhe” e no seu envolvimento em iniciativas de carácter institucional e formativo como o “Dia Internacional para a Segurança em Passagens de Nível”, que se celebrará, em 2016, no dia 11 de junho.

Para os próximos anos, a IP mantém igualmente o compromisso de dar continuidade ao seu plano de ações visando a redução da sinistralidade nos atravessamentos ao caminho-de-ferro, tendo como objetivo para 2020 a diminuição de mais 40% dos acidentes em PN, por referência a 2013, isto é, menos de 17 acidentes anuais.



## Safety – Emergência

### Planeamento da Gestão de Emergência

#### a. Planos/Procedimentos de Emergência Externos

No seguimento da estratégia definida para 2015, objetivando a dinamização da estratégia de gestão da emergência e articulação com os intervenientes em situação de emergência (entidades públicas de socorro) na infraestrutura rododiferroviária, foram elaborados/revistos diversos planos/procedimentos de emergência.

Plano/Procedimento Elaborados	Entidade
Plano Prévio de Intervenção para a Linha do Algarve	CDOS de Faro
PMEPC de Albufeira	CMPC de Albufeira
PMEPC de Palmela	CMPC de Palmela
Instrução Especifica_01 Évora	CDOS de Évora
IES PN Pereira do Campo	CDOS de Coimbra

### b. Planos/Procedimentos de Emergência Internos

Em 2015 foi homologado pelo IMT, a Instrução de Exploração Técnica n.º 96 – Plano de Emergência Geral para a Rede Ferroviária Nacional, que representou o final de um trabalho de reformulação do planeamento de emergência para o Setor Ferroviário.

Este Plano tem como objeto identificar as atribuições, definir as normas e procedimentos de atuação em situações de emergência, garantindo a eficiente articulação entre o GI, as Empresas de Transporte Ferroviário, os Concessionários do Domínio Público Ferroviário, Forças de Segurança e os Serviços de Emergência (SE).

No âmbito referente a segurança contra incêndios em edifícios foi dado seguimento ao trabalho desenvolvido com a Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC), tendo sido desenvolvidos os seguintes Planos de Segurança:

#### Simulacros

A IP detém a responsabilidade de garantir a segurança do sistema ferroviário, tendo para isso definido o planeamento de emergência associado à sua atividade. Nesse sentido, e de forma a promover um planeamento articulado com as empresas de transporte ferroviário no que respeita ao teste aos procedimentos comuns de emergência instituídos, foi definido o Plano Anual de Simulacros para 2015, com abrangência a todo o território nacional, tendo sido realizados:

- 6 Simulacros de acidente ferroviário;
- 3 Exercícios de evacuação.



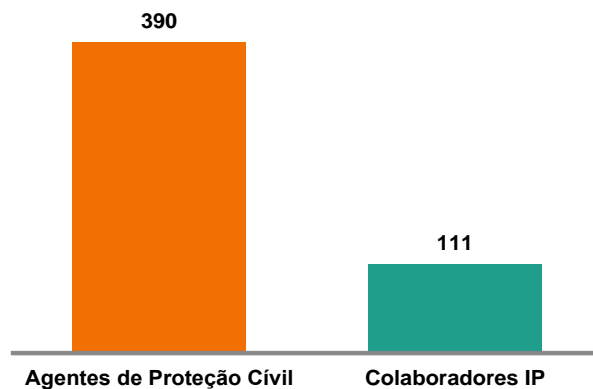
### Simulacros/Exercícios de Evacuação

Para que os Agentes de Proteção Civil envolvidos nestes simulacros adotem os procedimentos corretos no que respeita às operações de socorro em ambiente ferroviário, identificando os riscos associados à infraestrutura ferroviária, tais como, atropelamento ferroviário e eletrocussão em zonas com catenária, são promovidas ações de formação sob o tema “Organização, Gestão e Resposta à Emergência na Ferrovia”. Em 2015, a IP formou um total de 390 operacionais.

### Segurança Contra Incêndio em Edifícios

Neste âmbito, e na sequência da elaboração dos Planos de Segurança e constituição de Equipas de Emergência, foram promovidos testes aos procedimentos operacionais de emergência definidos. Em 2015, a IP formou um total de 111 colaboradores.

**Formação**



### Programa Desfibrilhação Automática Externa – DAE

O Instituto Nacional de Emergência Médica, I.P., aprovou em 2009 o Programa Nacional de Desfibrilhação Automática Externa (DAE), que resulta da assunção de um compromisso de salvar vidas e melhorar a cadeia de sobrevivência em Portugal com base na implementação de uma rede DAE à escala nacional. Dando cumprimento à legislação, a empresa efetuou, durante 2014, o processo de candidatura ao Programa DAE junto do INEM, tendo obtido a certificação do Programa, que regula a prática de atos de desfibrilhação automática externa por não médicos e estabelece a obrigatoriedade da sua implementação em espaços públicos com um fluxo médio diário superior a 10.000 passageiros.

Iniciado o Programa DAE IP, com a sua implementação nas estações de Cais do Sodré e Porto - São Bento. Em 2015 implementou-se o programa nas estações do Rossio, Aqualva - Cacém, Santa Apolónia e Porto - Campanhã.

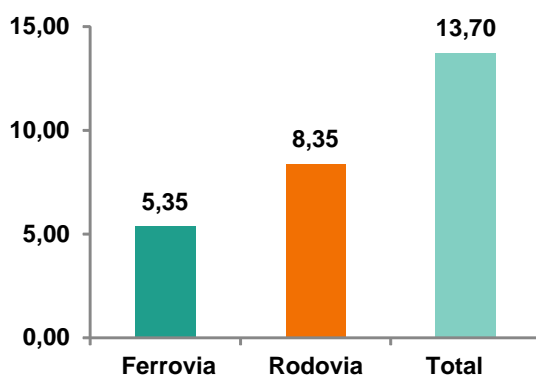
**Implementação do Programa DAE IP**



## CUSTOS AMBIENTAIS

As atividades de gestão ambiental desenvolvidas em 2015, onde se aplicaram as melhores práticas ambientais, integraram na fase de projeto a elaboração dos necessários estudos ambientais e na fase de obra a implementação das medidas identificadas para reduzir ou mesmo anular os impactes identificados na fase de projeto. Os resultados mostram uma otimização dos gastos ambientais, apresentando-se no gráfico seguinte os valores gastos em obra, pela relevância destes face aos de projeto.

Gastos Ambientais em 2015



Desta forma, continuamos a contribuir para a preservação do ambiente e da biodiversidade, orientando o crescimento da empresa para resultados ambientalmente sustentáveis.

## QUALIDADE DOS PRODUTOS E SERVIÇOS

### Inspeções Ferroviárias e Rodoviárias

Ao nível das inspeções rodoferroviárias, merecem destaque:

- Inspeção de pavimentos, para o controlo dos parâmetros exigidos pelo Plano de Controlo de Qualidade da empresa, com equipamento SCRIM. Os parâmetros obtidos com este equipamento, coeficiente de atrito transversal e textura do pavimento, permitem medir a aderência dos pavimentos, contribuindo para o aumento da segurança rodoviária;
- Realização anual de auscultação ultrassónica a todo o carril instalado nas linhas gerais da Rede Ferroviária Nacional em exploração. Esta inspeção anual é assegurada em 3 vertentes:
  - Inspeção em contínuo com recurso a veículos pesados;
  - Inspeção em contínuo com recurso a equipamentos portáteis;
  - Inspeção pontual de confirmação e caracterização/classificação de defeitos, com recurso a equipamentos portáteis;
- Inspeção de Geometria de Soldaduras Aluminotérmicas com régua digital "SECNET" para avaliação da geometria da soldadura, e equipamentos de auscultação ultrassónica para verificação da sanidade interna.



### Fiscalização e Monitorização da Rede de Alta Prestação

A Rede de Alta Prestação da IP tem cerca de 400 km e está dividida em 6 regiões: Região Norte, Centro, Lisboa e Vale do Tejo, Sul, Grande Lisboa e Grande Porto:

Região Norte	Região Centro
A3/IP1 - Valença (Sul) - fronteira (inclui Ponte de Valença)	A24/IP3 - Viseu (Norte) - Fail (IP5)
Variante à EN14 - Circular de Braga	IP3 - Figueira da Foz – Início da A14 - A1 - Trouxemil - Variante a Faíl
Variante à EN14 - Variante de Famalicão	EN109 - Ponte da Figueira da Foz e acessos
Variante à EN101 - Braga – Prado	A35/IC12 - Santa Comba Dão - Canas de Senhorim (inclui Variante a Carregal do Sal)
A4 – Nó Geraldês – ligação ao IP4	Região Sul
Região de Lisboa e Vale do Tejo	A22/IP1 - Ponte do Guadiana e Acessos
A23/IP6 - Torres Novas (A1) - Abrantes	
IC10 - Santarém (A1) - Almeirim (IC13) (inclui a Ponte Salgueiro Maia)	
IP6 - Peniche - A8	
Região Grande Porto	Região Grande Lisboa
A1/IC2 - Nó de Sto. Ovídio – Coimbrões	IC16/A16 – Rotunda de Benfica – Belas
A1/IC1 - Coimbrões – Ponte da Arrábida (Norte)	IC2/A30 - Lisboa - Santa Iria da Azóia
A28/IC1 - Ponte da Arrábida (Norte) – Sendim (A4)	IC17 (CRIL) - Algés – Sacavém
A20/IP1 - Carvalhos – Nó da VCI	IC19/A37 - Buraca – Sintra
A20/IC23 – Nó da VCI – Nó de Francos	IC22/A40 - Olival de Basto (IC17) – Montemor (IC18)
A44/IC23 – Coimbrões – Ponte do Freixo	IP7 - Eixo Rodoviário Norte/Sul
A43/IC29 – Ponte do Freixo – Gondomar	A21 – Venda do Pinheiro (A8) - Ericeira
N14 – Ameal – Nó do Chantre	IC15/A5 - Viaduto Duarte Pacheco
	N117 - A5 - IC19

Em alguns troços destas vias, o Tráfego Médio Diário Anual (TMDA), excede os 100.000 veículos tornando-as das mais congestionadas do país. Esta rede privilegia a acessibilidade e a mobilidade entre os grandes centros urbanos, tais como as Áreas Metropolitanas da Grande Lisboa e do Grande Porto.

A gestão e operação desta rede faz parte das obrigações contratuais da empresa, e consistem num conjunto de ações que visam a proximidade com o cliente, garantindo a vigilância das condições de circulação, nomeadamente no que respeita à sua fiscalização e à prevenção de acidentes, e à assistência ao cliente no que concerne ao auxílio sanitário e mecânico, quer por acionamento de meios externos de socorro e assistência, quer por meios internos.

A operação e manutenção das Regiões Norte, Centro, Lisboa e Vale do Tejo e Sul são asseguradas pelas estruturas regionais da IP, num modelo de gestão de recursos partilhada. Nos casos da Rede de Autoestradas da Grande Lisboa (RAEGL) está implementado um modelo de administração direta e no Grande Porto (RAEGP) por empreitada, os quais asseguram a operação das vias em regime de 24h/dia, 365 dias/ano.

Decorrente do modelo operação implementado na RAEGL e na RAEGP, os Oficiais de Inspeção e Apoio (OIA) através das Unidade Móvel de Inspeção e Apoio (UMIA), devidamente equipadas, prestam um serviço de apoio, assistência e vigilância no terreno, nomeadamente:

- a. Monitorização global das vias de Alta Prestação;
- b. Sinalização das viaturas em caso de imobilização na via por acidente ou avaria;
- c. Prestação de informações e indicações;
- d. Sinalização e remoção de obstáculos na via potenciadores de causarem situações de insegurança rodoviária;
- e. Pequenas atividades de conservação que visem a melhoria das condições de circulação;
- f. Atividades de policiamento da rede;
- g. Identificação e quantificação de danos ao património rodoviário;
- h. Identificação e quantificação de outros danos desconhecidos.

Estas UMIA são apoiadas remotamente por uma Central de Tráfego que controla a informação telemática da rede, bem como os equipamentos de controlo e gestão dos túneis existentes.

A partir do 2.º semestre de 2013, foi integrado na rede EP o lanço já em serviço da A 4 -Concessão do Túnel do Marão, entre o Nó de Geraldês (Amarante) e a Ligação ao IP 4, numa extensão aproximada de 4 km. Em termos de Operação deste lanço, foi assegurada a continuidade da prestação de serviços de Assistência Rodoviária e procedeu-se à integração plena do Sistema de Controlo e Gestão do Tráfego e do Atendimento ao Cliente, no Centro de Tráfego da IP.

### **Rede de Autoestradas da Grande Lisboa (RAEGL)**

A RAEGL incorpora as vias com perfil de autoestrada localizadas na área geográfica da Grande Lisboa, que totalizam 92 km de extensão em dupla faixa de rodagem e quatro túneis, dois deles com cumprimento superior a 500 m (Túnel de Benfica e Túnel do Grilo).

No intuito da diminuição da sinistralidade, realizaram-se uma série de trabalhos, nomeadamente intervenção ao nível das condições de aderência (granalhagem do pavimento) no IP 7 e IC 19.

### **Rede de Autoestradas do Grande Porto (RAEGP)**

A RAEGP tem uma extensão aproximada de 94 km, os quais englobam 46 km de ramos de acesso, e inclui ainda 163 Obras de Arte, das quais se destacam as duas pontes sobre o rio Douro, Ponte da Arrábida e Ponte do Freixo.

## Rede Subconcessionada

Encontram-se em execução sete contratos de subconcessão, totalizando aproximadamente 1.738 km, dos quais, cerca de 1.600 encontram-se abertos ao tráfego.

As subconcessões do Algarve Litoral e Baixo Alentejo, cujos trabalhos de obra de construção/requalificação, em cerca de 368 km, foram reiniciados em novembro de 2014 e março de 2015 respetivamente, foram as que apresentaram a maior atividade de obra em 2015, apresentando no final de 2015, percentagens de realização de 72,04% e 90,19%, respetivamente.

Nas restantes subconcessões com um total de cerca de 1.028 km e já totalmente em exploração, foram aumentadas as atividades de controlo e acompanhamento/monitorização das obrigações estabelecidas contratualmente.

A este respeito importa referir que os contratos estabelecem mecanismos com vista à penalização das subconcessionárias, tanto na aplicação de multas contratuais como na redução da remuneração anual por via de deduções por indisponibilidade da via, em caso de incumprimento das suas obrigações, nomeadamente da qualidade do serviço contratado e demais obrigações estabelecidas contratualmente.

Nesse sentido, em 2015 foram colocados em prática os procedimentos de controlo, que passam por inspeções às vias e pela análise dos vários reportes das subconcessionárias.

No âmbito do acompanhamento da execução de trabalhos e controlo do serviço contratualizado foram realizadas, em 2015 as seguintes inspeções/visitas às subconcessões:

	Inspeções / Vistorias GC		Avistamentos
	N.º dias	km inspecionados (2 sentidos)	UMIA
Douro Interior	19	2.420	3
AE Transmontana	19	1.730	0
Baixo Alentejo	19	1.657	77
Baixo Tejo	11	662	1
Algarve Litoral	13	953	43
Litoral Oeste	9	910	12
Pinhal Interior	41	1.913	51
<b>Total</b>	<b>131</b>	<b>20.490</b>	<b>187</b>

Para além das normais intervenções de conservação corrente, efetuou-se um considerável volume de obra ao nível intervenções do pavimento, designadamente em cerca de 19 km da subconcessão Douro Interior e no reforço e melhoria das condições superficiais na subconcessão Pinhal Interior (14.000 m<sup>2</sup> fresagem da camada superficial e reposição).

Ao nível de sinalização horizontal procedeu-se a várias intervenções designadamente à repintura de 17,4 km, incluindo nós de ligação, na subconcessão Baixo Tejo, 86 km na subconcessão Litoral Oeste e 230 km na subconcessão Douro Interior.

Também ocorreram intervenções ao nível da estabilidade de taludes no IC 9, integrado na subconcessão Litoral Oeste e de diversos taludes sobretudo na A13 e A13-1 que integram a Subconcessão do Pinhal Interior, tendo ainda ocorrido intervenções de vulto em outros taludes da restante rede que integra a subconcessão.

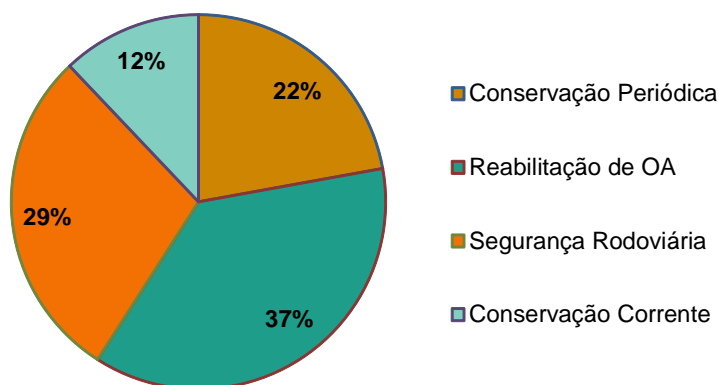
Na subconcessão AE Transmontana foi construída e colocada em serviço a Área de Serviço de Vila Real localizada ao km 101+200 da A 4.

#### Outras Empreitadas Rodoviárias

No decorrer de 2015, a IP foi responsável pela gestão de 149 contratos de empreitada, com as seguintes topologias, tendo-se registado 88 obras concluídas e 61 em curso durante 2016.

Tipo de Intervenção	Obras em Curso	Obras Concluídas	Totais
Conservação Periódica	8	25	33
Reabilitação de OA	16	39	55
Segurança Rodoviária	19	24	43
Conservação Corrente	18	0	18
<b>Total</b>	<b>61</b>	<b>88</b>	<b>149</b>

Obras em Curso 2015



## Gestão da Conservação Corrente

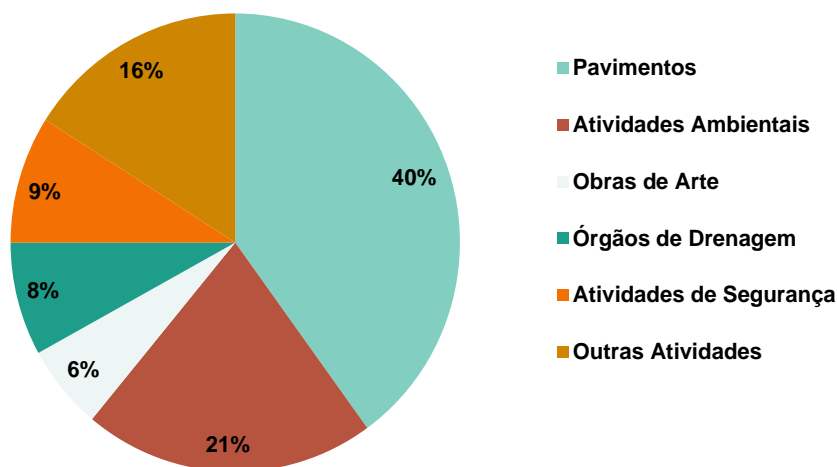
### Execução Anual dos Contratos de Conservação Corrente

A conservação corrente da rede de estradas nacionais sob administração direta da IP está ancorada, essencialmente, em 18 Contratos Distritais Plurianuais, intervindo na estrada e zona adjacente com o objetivo de manter as condições de conforto de circulação e segurança, evitando a degradação das infraestruturas e das condições de serviço.

A execução destes contratos no primeiro semestre de 2015 atingiu um desvio de -25% face ao planeado. Durante o 2.º semestre este desvio foi progressivamente reduzindo, concluindo-se o ano com uma execução que atingiu 94% do planeado.

Ao nível dos trabalhos executados no âmbito dos CCC, importa destacar as intervenções realizadas em matéria da Conservação dos Pavimentos, tal como se observa no gráfico seguinte:

**Contratos de Conservação Corrente 2013/2016**  
**Execução 2015 (% do investimento total)**



Em 2015 foram emanadas pelas equipas de gestão da Conservação Corrente cerca de 50 mil Ordens de Execução, cada uma com a definição inequívoca da tipologia de trabalhos a executar, respetiva quantidade e localização.

### Execução Global dos Contratos de Conservação Corrente

Os CCC em curso tiveram início em 2014 e terminam em 2017 e são de âmbito distrital.

Em termos globais, os 18 contratos têm um valor de 105M€ e, desde a sua consignação até final de 2015, foram executados trabalhos na rede rodoviária no valor de 48M€ o que representa cerca de 46% do investimento total para o triénio.

Cada distrito tem necessidades e condições climatéricas distintas o que se traduz em diferentes níveis de evolução na execução dos contratos.

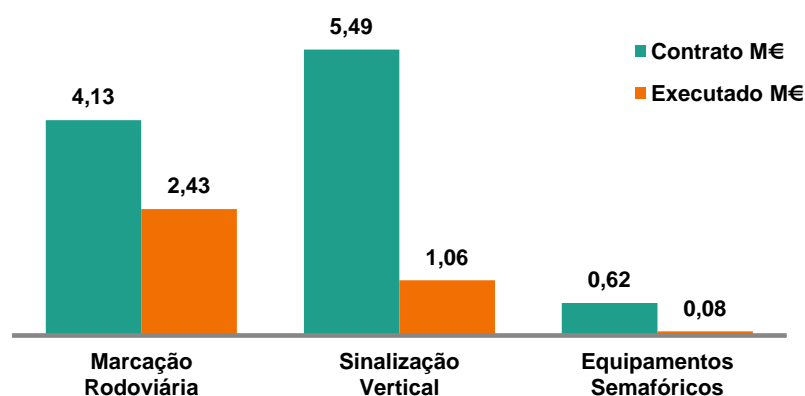
### Gestão dos Contratos de Segurança Rodoviária

Foram consignados 3 tipos de contratos de Segurança Rodoviária:

- Sinalização Vertical;
- Marcação Rodoviária;
- Equipamentos Semafóricos.

Trata-se de contratos por lotes, um por cada Centro Operacional, com duração de 6 meses a 1 ano. A generalidade dos Contratos de Segurança Rodoviária consignados em 2015 teve baixa execução durante o ano, em resultado de fatores distintos para cada uma das tipologias, mas dos quais se destaca a fase inicial de levantamento de necessidades que se traduziu numa baixa execução financeira nos primeiros meses dos contratos.

**Contratos de Segurança Rodoviária**



#### Marcação Rodoviária

Estes contratos têm o valor global de 4,13M€ (6 Centros Operacionais) e a duração de 180 dias. Tiveram início em junho de 2015 e no final do ano encontravam-se com uma execução financeira de 60%.

O atraso nos trabalhos ficou a dever-se sobretudo às condições climatéricas que impediram a normal execução durante o 2.º trimestre do prazo. Retomados os trabalhos no início de 2016 estima-se a conclusão dos trabalhos previstos durante a 1.º trimestre de 2016.

#### Sinalização Vertical

Estes contratos têm o valor global de 5,49M€ (6 Centros Operacionais) e a duração de 365 dias. Tiveram início entre junho e setembro de 2015 e no final do ano encontravam-se com uma execução financeira de 20%.

O atraso nos trabalhos ficou a dever-se sobretudo a uma fase de levantamento de necessidades que se prolongou para lá do previsto, para além de retardamentos por parte dos adjudicatários o que levou à intervenção dos gestores de contrato e teve como resposta o reforço das equipas.

#### Equipamentos Semafóricos

Estes contratos têm o valor global de 0,62M€ (6 Centros Operacionais) e a duração de 365 dias. Tiveram início em setembro de 2015 e no final do ano encontravam-se com uma execução financeira de 13%.



Estes contratos têm duas tipologias de trabalhos, uma que decorre da substituição de componentes em caso de avaria e que tem um reduzido peso financeiro e outra que resulta de um processo de modernização progressiva dos equipamentos com substituição por componentes mais modernos e com maior eficiência energética.

O atraso na execução ficou a dever-se sobretudo a uma fase inicial de identificação dos equipamentos a modernizar que se prolongou para lá do previsto.

### Inspeção e Apoio ao Utilizador da Via

A atividade de Fiscalização da Rede desenvolve-se na operação, ao garantir as melhores condições de circulação e segurança aos clientes utilizadores das nossas estradas e, na exploração, através da relação de negócios com os clientes interessados na utilização privativa dos bens que constituem o domínio público rodoviário.

Considerada atividade estratégica, a Fiscalização da Rede, exercida através das suas **Unidades Móveis de Inspeção e Apoio (UMIA)**, constitui um canal de contato privilegiado e de proximidade entre os clientes e a nossa empresa.

Em 2015, as UMIA ao percorrer mais de 1.700.000 km, geraram cerca de 82.000 mil ocorrências, geridas por 9 RFR – Responsáveis pela Fiscalização da Rede, integrados nas Unidades de Fiscalização de Rede que constituem os 6 Centros Operacionais (CO), geograficamente distribuídos pelo país.

O posicionamento dos CO, ao assegurar a coordenação dos meios necessários (38 viaturas caracterizadas e 41 Oficiais de Inspeção e Apoio - OIA), numa ótica de gestão integrada, tem sido determinante para a demonstração das capacidades da empresa, em assegurar o patrulhamento e fiscalização dos mais de 800.000 km de rede de estrada. Estas ações resultaram num registo superior a 13.000 situações de assistência aos utilizadores das nossas vias, permitiu dar resposta a mais de 2.700 solicitações dos nossos clientes, a detetar 10.412 situações de infração, bem como a efetuar pré-instrução a mais de 2.700 processos relacionados danos provocados ao património rodoviário, tendo em vista o necessário ressarcimento.

A atividade não programável em termos de intervenções de conservação é assegurada em *outsourcing* através de contratos de conservação ou com meios próprios através das designadas **Brigadas de Intervenção**.

O modelo atual prevê que estas brigadas se constituam numa estrutura de 3 colaboradores por equipa (1 responsável e 2 operários) e 1 a 2 equipas por distrito de acordo com a respetiva rede, contemplando a atual estrutura da IP um total de 30 Brigadas.

As intervenções das Brigadas pode ser de dois tipos – urgente, e corrente ou preventivo - cada um englobando um vasto conjunto de tarefas, como sejam tratamento de degradações em pavimentos, limpeza e reparação de equipamentos, ceifa de ervas e controlo de vegetação ou atividades de sinalização.

### Centro de Limpeza de Neve

O Centro de Limpeza de Neve, sediado na Serra da Estrela, funciona em escalas de 6 dias/semana com 4 dias em simultâneo e possui como equipamento 5 Limpa Neves com espalhador de sal acoplado, 2 Rotativas Fresias, 1 Giratória, 1 Retroescavadora e 3 Viaturas ligeiras de apoio, consumindo em média 25.750 litros de gásóleo/ano e 1000 ton/ano de sal-gema.

A estratégia de atuação baseia-se na cota altimétrica a partir da qual se verifica a queda de neve, sendo dividida em 4 fases de atuação - Fase de prevenção, queda de neve acima dos 1.500 m, queda de neve acima dos 1.200 m e queda de neve a cota inferior aos 1.200 m.

### Serviço de Telemática e ITS

O investimento efetuado no desenvolvimento e melhoria das infraestruturas de Telemática e ITS geram impactos operacionais e sociais positivos, relacionados com a qualidade do serviço prestado ao cliente/utilizador, tanto, na vertente rodoviária como ferroviária.

A prestação de informação sonora e visual ao público nas estações ferroviárias, é um dos aspetos de particular importância para a IP. Durante 2015 foram realizadas diversas intervenções, quer de realização de novas instalações, quer de melhoria dos sistemas em serviço, nomeadamente:

- Instalação de um novo sistema na estação do Entroncamento;
- Instalação de novos painéis informativos na estação de Gare Oriente;
- Substituição de painéis informativos em estações da linha de Cintura.

Sendo uma das preocupações da empresa a manutenção e recuperação de equipamento histórico, foi realizada a reabilitação dos relógios de torre nas estações ferroviárias de São Bento e Coimbra Cidade.

Ao nível da segurança percebida pelo público nas estações, foi dada continuidade à instalação de **sistemas de videovigilância**, nas estações de Santarém, Caxarias, Fátima e Pombal.

Foram instalados novos cabos de fibra ótica nas linhas do Sul (Campolide – Coina), na linha de Sines, na linha de Guimarães, na linha de Cascais (Cais do Sodré – Alcântara) e ramal de Braga para a melhoria das comunicações de exploração.

Para aumentar a segurança da operação ferroviária, foram iniciados os projetos de instalação do novo sistema de comunicações móveis de exploração ferroviária baseadas no sistema digital GSM-R na linha do Algarve, comunicações entre os comboios e os Centros de Comando Operacional (CCO), sistema normalizado em toda a Europa para garantir as condições de interoperabilidade da rede europeia.

Foram realizados melhoramentos nos sistemas de Telemática dos túneis da CRIL, nomeadamente a colocação em serviço das barreiras de controlo de acesso aos túneis.

Para garantir maior disponibilidade no funcionamento dos Sistema de ITS de suporte à Gestão de Tráfego na rede de acessos ao maciço central da Serra da Estrela, foram realizadas intervenções de reformulação técnica de alguns componentes do sistema, nomeadamente: painéis informativos de mensagens variáveis, estações meteorológicas e rede de comunicações de suporte à operação.

### TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES E INFORMAÇÕES

A IP tem procurado melhorar continuamente a sua relação com os clientes, disponibilizando-lhes linhas de atendimento que apostam na proximidade e na facilidade do contato com a empresa.

Nesse sentido, a IP dispõe de pontos de atendimento presenciais em 17 distritos do país, os distritos de Lisboa e Setúbal encontram-se na sede em Almada. Foram atendidos presencialmente cerca de 6.400 clientes, tendo os distritos de Lisboa, Leiria e Viana do Castelo, registado a maior afluência.

Existem duas linhas de atendimento telefónico com horários de funcionamento distintos, bem como funções distintas. O n.º corporativo, 212 879 000, encontra-se disponível todos os dias úteis das 9:00 às 18:00 horas, exceto às sextas-feiras, até às 17:30.

O 707 500 501 oferece três opções:

Opção 1 – Reclamações, disponível todos os dias das 09:00 às 23:00 horas;

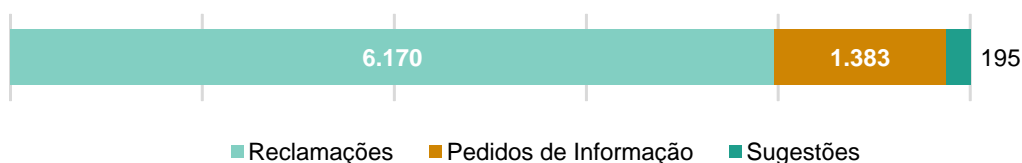
Opção 2 – Informação de Trânsito e Assistência, disponível 24/7;

Opção 3 – Portagens. Esclarecimento de dúvidas sobre as portagens com cobrança eletrónica, bem como apoio aos clientes do *Easytoll*, sistema de pagamento de portagens para clientes com veículos de matrícula estrangeira, disponível 24/7.

O atendimento digital é promovido pelo *website* institucional, através do Fale Connosco, área onde são disponibilizados diferentes formulários que procuram responder às necessidades de contato dos clientes, quer sejam reclamações, pedidos de informação ou sugestões. Esses mesmos formulários podem igualmente ser acedidos a partir do Portal Cliente em que, após registo, os próprios clientes poderão acompanhar os seus processos e saber o ponto de situação dos mesmos.

Registaram-se 7.748 processos vs. 5.791 em 2014. Este aumento deveu-se não só à fusão da rodovia e ferrovia, mas também a alterações nos critérios e nas tipologias de registo. Apesar deste aumento, foi possível diminuir os tempos médios de resposta de 17 dias úteis, em 2014, para 12 dias úteis, em 2015, muito pelo esforço que todos os serviços da empresa empreenderam bem como pelo resultado de ações de melhoria contínua nos processos e procedimentos.

#### Tipologias dos Processos



Em relação aos Livros de Reclamação existentes nos diferentes pontos de atendimento, foram registadas nove reclamações.

Destaque ainda para as diferentes campanhas levadas a cabo quer nos portais **www.estradas.pt** e **www.portugaltolls.com** e redes sociais, que têm como objetivo o envolvimento cada vez maior dos clientes com a empresa. Estas campanhas são orientadas para os diferentes segmentos e procuram informar e/ou sensibilizar para questões do âmbito do tráfego: boletins de trânsito, radares da PSP, campanhas da GNR e factos interessantes sempre ligados à estrada e à segurança de pessoas e bens.

Merecem também destaque:

- Melhoria do serviço prestado no Portal de Licenciamento, com maior rapidez de resposta e apoio ao cliente, a um cada vez maior número de clientes que já atinge 900, dos quais 250 registados em 2015;
- Criação da entidade IP no Sistema de Informação do Regime Jurídico da Urbanização e Edificação (SIRJUE), e estreito contato com a Associação Nacional de Municípios e associados para difusão da informação e esclarecimentos necessários;
- Ampliação dos procedimentos de controlo e monitorização dos processos de negócio;
- Estabilização do processo de negócio de gestão de danos ao património rodoviário, em estreita articulação com as forças policiais, GNR e PSP.

## SERVIÇOS NAS AUTOESTRADAS COM PORTAGENS ELETRÓNICAS

No que se refere à oferta de produtos e serviços disponibilizados aos clientes das autoestradas com portagens eletrónicas, a IP continua a desenvolver soluções inovadoras, capazes de ir ao encontro das reais necessidades do mercado, e que possam, a curto ou médio prazo, e numa ótica de custo-benefício, potenciar a receita de portagens, pilar da sustentabilidade financeira da empresa.

Neste enquadramento destaca-se a participação da IP no consórcio europeu que tem a seu cargo o desenvolvimento do projeto, OPTIMUM – *Multi-source Big Data Fusion Driven Proactivity for Intelligent Mobility*, financiado no âmbito do Horizonte 2020 - Programa-Quadro Comunitário de Investigação e Inovação da União Europeia, e que visa explorar soluções que possam vir a combater o congestionamento das redes de transportes, promovendo a interoperabilidade, conectividade e eficiência dos sistemas europeus de transporte. O projeto foi iniciado em 2015 e, em particular, inclui o estudo de um caso piloto que tem como objetivo a exploração de um modelo dinâmico de taxas de portagem, especialmente definido para o transporte de mercadorias, que, incorporando múltiplas variáveis e baseado em condições reais, permita alcançar ganhos de eficiência para os operadores logísticos, bem como para o gestor da infraestrutura rodoviária.

Ainda neste âmbito, manteve-se a aposta na prestação de um serviço de qualidade no que respeita ao **Easytoll**, nomeadamente através da realização de mais ações de comunicação específicas e direcionadas ao público-alvo, bem como reforçando os meios operacionais nos períodos de maior afluência de tráfego.

## INOVAÇÃO

### Candidaturas e Projetos de IDI

Em 2015 foram apresentadas e aprovadas várias candidaturas a programas nacionais e internacionais de financiamento às atividades de inovação, nomeadamente:

- **H2020** – Foram aprovadas as candidaturas **Optimum** (Novo Modelo de Cálculo de Preço Dinâmico de Portagens) e **Infralert** (Ciclo de Gestão de Conservação de Infraestruturas), efetuadas em 2014, representando uma comparticipação para a empresa no valor de 427.125€. Em 2015, foram ainda apresentadas 9 outras candidaturas ao H2020;
- **CEF** – Em 2015 foram apresentadas e aprovadas, as candidaturas de **ITS, Scoop, Medtis2 e EIP++** pelo programa europeu CEF, representando uma comparticipação comunitária de 149 000€;
- **SIFIDE** – Foram aprovadas 3 candidaturas (**SGPAV; SIGEmpresarial; Estabilização de Talude na A 21**) apresentadas em 2014, representando um benefício fiscal para a empresa de 383.591,74€. Foram ainda apresentadas 8 novas candidaturas ao SIFIDE;
- **LIFE (Lines)** – Foi aprovada a candidatura apresentada em 2014, para monitorizar e mitigar os efeitos negativos das infraestruturas na fauna, representando um cofinanciamento de cerca de 893.000€.

Ainda no que se refere aos projetos de Investigação, Desenvolvimento e Inovação (IDI) com financiamento comunitário, em 2015 tiveram continuidade os projetos **MAXBE** (Estratégias de manutenção de caixas de eixos de veículos ferroviários), **Capacity4Rail** (Definir vetores de desenvolvimento para ferrovia nos próximos 30-50 anos), **ECOSSIAN** (Prevenção de ciberataques a infraestruturas críticas europeias de transportes), **RNE** (Interoperabilidade nos corredores europeus de mercadorias), **Normativo do 3.º Carril** (Normativo referente a infraestruturas ferroviárias com 3 carris), e **PEDDIR** (Equipamento de pesagem dinâmica e avaliação do estado dos rodados dos comboios). Destes, os projetos MAXBE e RNE tiveram a sua conclusão.

### Preparação do Plano de Inovação

Em 2015 foi preparado o Plano de Inovação da IP, o qual irá alicerçar ainda mais a IDI enquanto cultura presente, constante e sistematizada na empresa.

Das várias atividades desenvolvidas, com contributos das várias Unidades do Grupo, destaque:

1. Definição de uma Visão e Missão para a IP no contexto da temática IDI e identificar os aspetos essenciais – vertentes estratégicas - sobre cada uma das quais será estabelecida uma Linha de Orientação;
2. Estruturação da estratégia de Inovação da IP, dando continuidade à Agenda Estratégica de Investigação e Inovação do grupo REFER e a Estratégia de IDI e Plano de Ação da EP;
3. Identificação e estruturação de todas as ações e iniciativas de IDI, que enquadradas em cada uma das Linhas de Orientação Estratégicas resultam no Plano de Inovação.

Assim, a Visão e Missão da Inovação na IP são as seguintes:

**Visão** - A Inovação é um agente dinamizador de melhoria dos serviços da IP, criando novas soluções e produtos que incrementem a eficácia e originem novos negócios.

**Missão** - Desenvolver e promover atividades de Investigação, Desenvolvimento e Inovação, em áreas científicas e técnicas prioritárias, privilegiando o estabelecimento de parcerias e procurando beneficiar dos apoios disponíveis a nível nacional e internacional.

Adicionalmente, o Plano de Inovação define **cinco Áreas Científicas e Técnicas prioritárias – Mobilidade, Asset Management, ITS, Segurança e Operações - e sete Iniciativas de Ação - Gestão de Interfaces, Gestão de Ideias, Gestão de Projetos IDI, Cultura de IDI, Fomento do Empreendedorismo, Otimização de Parcerias, Estratégia de Comunicação IDI** - que suportarão os projetos IDI de âmbito estratégico e complementar da empresa.

## 4.2. Relacionamento com os *Stakeholders*

Os *stakeholders* assumem um papel crucial para o sucesso da atividade da empresa, daí que, a manutenção de um contato permanente com os mesmos, seja determinante.

A comunicação e o envolvimento com os *stakeholders* são feitos sob três formas: inquéritos direcionados, encontros de responsáveis e canais de diálogo sistemático.

No final de 2014 iniciou-se um processo de consulta a *stakeholders* sob os temas da sustentabilidade, indo ao encontro das expectativas das várias partes interessadas.

Este processo visa avaliar da perceção e conhecimento que os *stakeholders* têm sobre os aspetos relevantes em matéria de sustentabilidade da empresa, recolher contributos que permitam um melhor alinhamento com os resultados dessas consultas e introduzir os ajustamentos que se revelem adequados.

Os quadros abaixo descrevem quais os temas relevantes e a forma de relacionamento que a IP assume com os seus *stakeholders*.

### Acionista

O que esperam da IP	O que mais valorizam	A resposta da IP	Meios de relacionamento
Sustentabilidade financeira	Aumento dos lucros	Indicadores económicos e financeiros	Assembleia Geral
Cumprimento das orientações políticas e legais	Transparência na comunicação dos resultados	Conduta ética e transparente	Contrato de concessão Relatórios Semestrais e Anuais



## Colaboradores

O que esperam da IP	O que mais valorizam	A resposta da IP	Meios de relacionamento
Remuneração justa	Reconhecimento Política de remuneração	Implementação do sistema de avaliação de desempenho	Inquéritos de clima organizacional
Conciliação da vida pessoal e profissional	Benefícios sociais e carreira	Plano anual de formação	Inquérito ao cliente interno
Formação e desenvolvimento de competências	Equipamentos sociais da empresa (infantário, cantina,...)	Desenvolvimento de competências	Contato pessoal, telefónico
Igualdade de oportunidades	Formação	Desenvolvimento da organização	Intranet
Modernização o otimização de processos e procedimentos	Não discriminação salarial em função do género	Harmonização de práticas	Reuniões com ORT
Segurança e saúde no trabalho	Aumento da eficácia e eficiência das atividades que executam		
Motivação, progressão na carreira e novos desafios	Boas condições de trabalho, designadamente de instalações		

### Comunidade Técnica e Científica

O que esperam da IP	O que mais valorizam	A resposta da IP	Meios de relacionamento
Colaboração no desenvolvimento tecnológico e científico nos domínios ferroviários e rodoviários	Parcerias de cooperação	Desenvolvimento de parcerias e protocolos	Protocolos
Participação ativa na atividade de Normalização do setor	Participação ativa em Comissões Técnicas de Normalização	Bom relacionamento e partilha de informação	<i>Website</i>
Disponibilização de todos os elementos que permitam a adequada análise técnica	Partilha de conhecimento	Participação em Comissões Técnicas na atividade de Normalização	Redes sociais
Procedimentos de consultoria	Facilidades de acesso a realizações da IP	Relação proactiva com universidades, institutos e demais comunidades científicas	<i>Newsletters</i>
Participação em estudos e experimentações no património ferroviário e rodoviário da IP	Capacidade de inovação	Programa de formação especializada de quadros	Meios de comunicação

## Clientes

O que esperam da IP	O que mais valorizam	A resposta da IP	Meios de relacionamento
Qualidade e diversidade da oferta dos serviços	Segurança, rapidez, eficiência e conforto na circulação	Prestação de serviços com conforto, qualidade e de forma responsável	Inquéritos de satisfação <i>Website</i>
Disponibilização do domínio público ferroviário e rodoviário para uso privativo	Simplificação e celeridade das decisões de pedidos de licenciamento/autorização	Controlo de qualidade das infraestruturas e investimento na conservação da rede	Redes sociais Aplicações móveis
Cobrança da receita	Serviço de cobrança de portagens eficaz	Agilização de procedimentos	Email institucional Relatórios
Proximidade	Níveis de serviços de acordo com o nível da infraestrutura	Novos serviços	Unidades Móveis de Inspeção e Apoio
Excelência no atendimento	Credibilidade e rapidez na entrega de informação		Centros de Atendimento ao Cliente
Soluções adequadas às necessidades	Criação de produtos e serviços inteligentes, adequados ao perfil do utilizador		

## Fornecedores

O que esperam da IP	O que mais valorizam	A resposta da IP	Meios de relacionamento
Lançamento de procedimentos de aquisição de bens e serviços	Elevado volume de negócios	Sistema interno de contratação	Reuniões e Relatórios
Clareza do contrato e da relação contratual	Critérios adequados de seleção e avaliação	Realização do Plano de Investimentos	Contrato Portal do Fornecedor
Cumprimento do contrato	Definição objetiva do resultado esperado	Implementação de recomendações	Plataforma eletrónica de compras públicas
Cooperação, imparcialidade e rigor	Pagamento atempado	Avaliação da prestação de serviços	Contrato
Pagamento dentro dos prazos e libertação de garantias atempada	Libertação de garantias atempadamente	Gestão de contratos respeitadora da lei e do contrato	Plataforma eletrónica de compras públicas

### Entidades Reguladoras e Fiscalizadoras

O que esperam da IP	O que mais valorizam	A resposta da IP	Meios de relacionamento
Cumprimento das regras, rácios e indicadores	Cumprimento da legislação e dos procedimentos em vigor	Atuação em conformidade com os pressupostos	Institucional Relatórios
Cumprimento do Contrato de Concessão	Transparência Reporte de informação correta e atempada	Implementação de sistemas de controlo interno  Programa de SHST	Contatos diretos Correio (físico ou eletrónico)
Cumprimento da legislação e dos procedimentos em vigor		Implementação, divulgação e cumprimento das estratégias	
Reporte de informação correta e atempada		Colaboração no encontro de soluções em questões técnicas, legais e outras	

### Entidades Governamentais e Oficiais

O que esperam da IP	O que mais valorizam	A resposta da IP	Meios de relacionamento
Proseguimento das atividades segundo as orientações e estratégias	Objetividade e alinhamento com as estratégias definidas pelo concedente	Cumprimento e divulgação das estratégias	Institucional Relatórios
Disponibilização atempada dos indicadores	Reporte de informação correta e atempada	Indicadores de negócio	Portais diversos e contactos diretos
Cumprimentos de obrigações legais e contratuais		Resultados de planeamento e de execução de atividades	Presença em eventos
		Colaboradores / Setores de atividade certificados	Plataforma SIGO e SIRIEF Aplicação SOR

### Entidades Financeiras

O que esperam da IP	O que mais valorizam	A resposta da IP	Meios de relacionamento
<p>Reporte de informação correta e pagamento atempado</p> <p>Disponibilidade para dialogar questões respeitantes a concessões</p> <p>Cooperação institucional</p> <p>Cumprimento das obrigações legais</p> <p>Manutenção de níveis de solvabilidade adequados ao cumprimento dos compromissos assumidos</p>	<p>Pagamento atempado</p> <p>Disponibilidade e clareza no diálogo</p> <p>Desenvolvimento das atividades com eficiência</p> <p>Comunicação de resultados</p> <p>Participação/ representação da empresa em eventos temáticos</p>	<p>Reporte de informação correta e pagamento atempado</p> <p>Total abertura</p> <p>Conduta ética e transparente</p>	<p>Encontros regulares em função dos temas em discussão</p> <p>Relatório e contas</p> <p>Contacto direto</p>

### Concessionárias

O que esperam da IP	O que mais valorizam	A resposta da IP	Meios de relacionamento
<p>Cumprimento dos contratos de concessão</p> <p>Disponibilidade para discutir possíveis alterações aos contratos de concessão</p>	<p>Resolução dos seus problemas</p>	<p>Colaborante, dentro do exigível pelos contratos</p> <p>Controlo das obrigações contratuais</p>	<p>Contrato de concessão</p> <p>Relatórios</p> <p>Encontros regulares</p>

## Parceiros

O que esperam da IP	O que mais valorizam	A resposta da IP	Meios de relacionamento
Desenvolvimento de novos produtos ou serviços em conjunto	Elevados padrões éticos Experiência e dimensão da empresa	Integração em projetos de inovação e de propostas comerciais	Contatos entre empresas
Rapidez na resposta	Valor institucional da IP	Formalização de protocolos de colaboração	Protocolos
Disponibilização de serviços especializados de gestão de conservação de vias e de obras de arte	Informação acessível de diagnóstico do estado de conservação das infraestruturas e modelos de gestão	Disponibilização de locais para áreas de serviço com elevado potencial de negócio	Documentos de propostas comerciais e de candidaturas a projetos de financiamentos
Apresentação de orientações estratégicas de negócio	Locais para áreas de serviço em vias com elevado volume de tráfego	Produto comercial baseado na utilização de meios de inspeção e na experiência em gestão da rede	Reuniões
Oferta de locais para instalação de áreas de serviço, com elevado potencial de negócio	Clareza e celeridade de atuação	Integração em projetos e em propostas comerciais	Protocolos de agrupamento
Participação conjunta em ações a desenvolver na RRN ou estradas desclassificadas	<i>Know-how</i> , experiência e capacidade de inovação		Correio (físico ou eletrónico)
Resolução dos problemas que identificam na RRN e que comunicam à empresa			
Bom estado de conservação da RRN			
Colaboração na resolução dos problemas identificados pelos municípios			
Desenvolvimento de novos produtos ou serviços em conjunto			



**Comunidade**

O que esperam da IP	O que mais valorizam	A resposta da IP	Meios de relacionamento
Qualidade da oferta dos serviços  Envolvimento e respeito pelos seus interesses e necessidades  Objetividade e transparência	Partilha de informação  Segurança, rapidez e eficiência  Compromisso ambiental	Conduta transparente  Estabelecimento de canais de comunicação  Prestar serviços de qualidade e de proximidade  Desenvolvimento de novos serviços	<i>Website</i>  Redes sociais  Meios de comunicação diversos  Reuniões  Ações de esclarecimento e sensibilização  Inquéritos de satisfação

**Comunicação Social**

O que esperam da IP	O que mais valorizam	A resposta da IP	Meios de relacionamento
Esclarecimentos e informação sobre a atividade e a forma de atuação da empresa	Disponibilidade imediata, contacto direto e resposta rápida	Informação objetiva, esclarecedora e imediata, em prol da boa imagem da empresa	Contato direto  <i>Email</i>  <i>Website</i>  <i>Média sociais</i>  Comunicados

### Operadores Ferroviários

O que esperam da IP	O que mais valorizam	A resposta da IP	Meios de relacionamento
Qualidade da oferta dos serviços	Eficiência e eficácia nas respostas às solicitações	A resposta da IP Conduta transparente	Diretório da Rede
Envolvimento e respeito pelos seus interesses e necessidades	Apoio nos objetivos de negócio	Estabelecimento de canais de comunicação	Aplicações informáticas Meios de comunicação diversos
Equidade e transparência		Prestar serviços de qualidade e de proximidade	Reuniões Inquéritos de satisfação
Fornecimento de informação		Desenvolvimento de novos serviços	

### Operadores dos Sistemas de Cobrança de Portagens

O que esperam da IP	O que mais valorizam	A resposta da IP	Meios de relacionamento
Cumprimento dos contratos de prestação de serviços (CPS)	Resolução dos seus problemas	Colaborante, dentro do exigível pelos contratos	Relatórios Fluxos de informação
Disponibilidade para discutir possíveis alterações aos CPS		Controlo das obrigações contratuais	Contatos diretos Correio (físico ou eletrónico) Reuniões

## GESTÃO DA CADEIA DE FORNECEDORES

Na cadeia de fornecedores da empresa, o principal destaque vai para as empresas de obras públicas, as quais são entendidas como parceiros na concretização das empreitadas necessárias à modernização e manutenção da infraestrutura e equipamentos da rede rodoferroviária nacional.

Antes e após a fusão, as peças de suporte à contratação pública foram sendo atualizadas e uniformizadas, designadamente os programas de procedimento, cadernos de encargos, cartas convite, entre outros, por forma a acompanhar as alterações legislativas, bem como a adequarem-se às finalidades das duas empresas.

Para cumprimento da legislação aplicável à contratação pública adotaram-se, atendendo às necessidades a satisfazer, diversos procedimentos pré-contratuais, nomeadamente o Concurso Público, o Concurso Público com Prévia Qualificação, o Ajuste Direto em Regime Geral (Critério do Valor e o Material), e o Ajuste Direto em Regime Simplificado.

Neste contexto, seguindo os princípios que enformam a contratação pública e assumindo o rigor e a transparência nos procedimentos de contratação, bem como as melhores condições de aquisição, a empresa tem recorrido aos seguintes procedimentos em promoção de uma maior concorrência e abertura de mercado:

- Ao Concurso Público (Nacional ou internacional) como procedimento de contratação preferencial, limitando-se os Ajustes Diretos para procedimentos de contratação específicos, quer em termos do objeto a contratar, quer em termos do enquadramento (setor) em que os mesmos se verificam;
- À contratação eletrónica, utilizando preferencialmente a plataforma de contratação *AnoGov*;
- A mecanismos informáticos (aplicações – *eContratos* e Gestão de Fornecedores) para controlar os limites de contratação previstos no artigo 113.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), relativamente aos Ajustes Diretos escolhidos pelo critério do valor.

Nos quadros seguintes, é apresentada a distribuição dos processos em 2014 nas duas empresas e em 2015 para o Grupo IP.

### Distribuição por Tipo de Procedimento em 2014 (não inclui Regime Simplificado)

Tipo de Aquisição	Quantidade	Valor (M€)
<b>Total EP</b>	<b>1.815</b>	<b>311,58</b>
Aquisição de Bens e Serviços	1.636	20,85
Concessão de Obras Públicas	2	2,01
Empreitadas	119	286,76
Projetos	58	1,95

Tipo de Aquisição	Quantidade	Valor (M€)
<b>Total Grupo REFER</b>	<b>1.238</b>	<b>180,2</b>
<b>REFER</b>	<b>1.055</b>	<b>173,92</b>
Aquisição de Bens	107	23,87
Empreitadas	269	140
Prestação de Serviços	679	10,05
<b>REFER TELECOM</b>	<b>86</b>	<b>1,01</b>
Aquisição de Bens	51	0,5
Empreitadas	5	0,1
Prestação de Serviços	30	0,4
<b>REFER ENGENHARIA</b>	<b>73</b>	<b>3,8</b>
Aquisição de Bens	5	0,06
Empreitadas	-	-
Prestação de Serviços	68	3,75
<b>REFER PATRIMÓNIO</b>	<b>24</b>	<b>1,46</b>
Aquisição de Bens	-	-
Empreitadas	-	-
Prestação de Serviços	24	1,46

Tipo de Aquisição	Quantidade	Valor (M€)
<b>Grupo IP</b>	<b>873</b>	<b>276,89</b>
<b>IP</b>	<b>647</b>	<b>258,95</b>
Aquisição de Bens	106	58,88
Empreitadas	181	100,37
Prestação de Serviços	360	99,7
<b>IP TELECOM</b>	<b>106</b>	<b>2,4</b>
Aquisição de Bens	40	0,77
Empreitadas	8	0,37
Prestação de Serviços	58	1,26
<b>IP ENGENHARIA</b>	<b>70</b>	<b>5,32</b>
Aquisição de Bens	1	0,05
Empreitadas	-	-
Prestação de Serviços (inclui protocolo serviços partilhados ano 2015)	69	5,28
<b>IP PATRIMÓNIO</b>	<b>50</b>	<b>10,21</b>
Aquisição de Bens	1	0,0096
Empreitadas	-	-
Prestação de Serviços (inclui contrato concessão com a IP)	49	10,2

Analisando a distribuição do valor contratual das adjudicações relativos a bens e materiais em 2015, destaca-se o peso de materiais técnicos ferroviários (via, sinalização, catenária), relacionados com o *Core Business* da empresa na área ferroviária. O valor destes materiais representa mais de 95% do montante global de bens a adquirir. Dada a ausência de investimento nesta área entre os anos 2012 e 2014, verificou-se um aumento significativo da contratação de material de via em 2015 face a 2014.

#### Distribuição da Contratação por Tipo de Material – Top 5

Tipologia de material	2014		2015	
	N.º Processos	Valor (M€)	N.º Processos	Valor (M€)
Material de Via	56	3,76	29	55,67
Material de Sinalização	61	6,51	8	0,83
Telecomunicações Ferroviárias	22	3,39	8	0,42
Material de Catenária	84	1,16	7	0,30
Serviços de Telecomunicações	19	1,37	4	0,19



**PRINCIPAIS PARCERIAS ESTRATÉGICAS DA IP COM ENTIDADES NACIONAIS E INTERNACIONAIS**

Organização	Meio de participação	Objetivo
ACP Automóvel Club de Portugal	Acordo de patrocínio	Concretizar a responsabilidade da IP em matéria de prevenção rodoviária, em associação a um parceiro credível e de relevância nacional no setor
Administração do Porto de Lisboa, CM do Barreiro, Baía do Tejo	Protocolo	Arco Ribeirinho Sul / Terminal de Contentores no Barreiro / ALITA
ADMTS Associação para o Desenvolvimento da Mobilidade e Transportes Sustentáveis	Associado	Impulsionar o desenvolvimento, a aplicação e a difusão da utilização de soluções tecnologicamente avançadas para os transportes
AIMOB Agência Independente da Mobilidade	Protocolo	Programas de desenvolvimento, estratégias eficientes
AIPCR/PIARC Associação Mundial de Estradas	Membro governamental	Partilha de informação no mundo da estrada, do transporte rodoviário e das práticas num contexto de transporte integrado e sustentável
	Associado	Participação em comités técnicos de várias temáticas associadas às infraestruturas rodoviárias
AMTC Associação Museu dos Transportes e Comunicação	Sócio fundador	Parceria no desenvolvimento de formas de interesse do público quanto às questões dos transportes e das comunicações
ANPC Autoridade Nacional de Proteção Civil	Grupo de trabalho	Identificação das infraestruturas críticas nacionais

Organização	Meio de participação	Objetivo
ANSR Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária	Protocolo	Partilha de informação relativa à rede de estradas e sinistralidade
ANTRAM Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias	Reuniões técnicas de trabalho	Agilização de processos de otimização de modelos de portagens
APA Agência Portuguesa do Ambiente	Membros de comissões técnicas	Comissão Técnica 150 – Gestão Ambiental
APAE Associação Portuguesa dos Avaliadores de Engenharia	Sócio n.º 1	Apoio, promoção, regulamen- tação e representação da atividade das avaliações de engenharia a nível nacional e suas relações com o exterior
APAI Associação Portuguesa de Avaliação de Impactes	Membro coletivo	Partilha das melhores práticas de avaliação de impactes ambientais e sociais comuns à IP
APCAP Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens	Reuniões técnicas de trabalho	Agilização de processos de otimização de modelos de portagens
APEMIP Associação dos Profissionais e Empresas de Mediação Imobiliária de Portugal	Protocolo de colaboração	Disponibilização de informação sobre imóveis para as em- presas de mediação
APNCF Associação Portuguesa de Normalização para os Caminhos-de-ferro	Associado	Coordenação das atividades de normalização no domínio das aplicações ferroviárias
APPC Associação Portuguesa de Projetistas e Consultores	Sócio	Associação empresarial, sem fins lucrativos, formada por um grupo de 140 empresas do Setor de Consultoria e Projeto
APOCEEP Associação Portuguesa - Centro Europeu das Empresas com Participação Pública/ Interesse Económico Geral	Sócio	Associação de empresas que prestam serviços de interesse económico geral

Organização	Meio de participação	Objetivo
ASCP Associação Portuguesa para a Segurança e Conservação de Pontes	Sócio fundador	Promoção de cooperação técnica e científica e contri- buição para a divulgação e o desenvolvimento do setor da segurança e conservação de pontes  Representação portuguesa na IABMAS- Internacional Association for Bridges Maintenance and Safety
Associação Partilha Constante	Parceria	Responsabilidade social, tratando-se de uma ONG  Contribuição para o desenvol- vimento sustentável e para a criação de sociedades mais inclusivas
CCIAP Câmara de Comércio e Indústria Árabe-Portuguesa	Associado	<i>Networking</i> empresarial, divulgação de oportunidades de negócios e promoção comercial do Grupo IP nos mercados de atuação
CCIPA Câmara de Comércio e Indústria Portugal Angola	Associado	<i>Networking</i> empresarial, divulgação de oportunidades de negócios e promoção comercial do Grupo IP nos mercados de atuação
Câmara de Comércio, Indústria, Serviços e Turismo Portugal - Cuba AICEP Portugal Global	Associado	<i>Networking</i> empresarial, divulgação de oportunidades de negócios e promoção comercial do Grupo IP nos mercados de atuação
CCPM Câmara de Comércio Portugal Moçambique	Associado	<i>Networking</i> empresarial, divulgação de oportunidades de negócios e promoção comercial do Grupo IP nos mercados de atuação

Organização	Meio de participação	Objetivo
Casa de Pessoal	Protocolo de colaboração	Promover o desenvolvimento de atividades que favoreçam o desenvolvimento pessoal, cultural e social dos trabalhadores associados da Casa de Pessoal, bem como proporcionar serviços ou apoios de natureza social em seu benefício ou do respetivo agregado familiar, mediante contribuição por parte da empresa para o financiamento dessas atividades. Insere-se no âmbito da ação social complementar e da política de sustentabilidade e responsabilidade social da empresa
CEABN Centro Ecologia Aplicada Baeta Neves/ ISA - Instituto Superior de Agronomia	Protocolo	Projeto-piloto de requalificação ambiental e estrutural de talude de autoestrada, com recurso a técnicas implícitas às obras de Engenharia Natural
IPCG Instituto Português de Corporate Governance	Associado	Investigação e divulgação dos princípios de Corporate Governance
Comissões Técnicas (CT155)	Participação nas atividades das subcomissões	Contributos para a Normalização Europeia
Concessionárias	Protocolos	Partilha de redes de comunicações.
CPGT Comissão Portuguesa de Geotecnia de Transportes	Membro participante	Participar na atividade de elaboração de procedimentos e guias técnicos das diferentes áreas abrangidas pela CPGT.
CRP Centro Rodoviário Português	Associado	Partilha de informação técnica do sector rodoviário português e promoção de contatos técnicos entre interlocutores relacionados com a operacionalidade e a dimensão socioeconómica do setor

Organização	Meio de participação	Objetivo
DGT Direção Geral do Território	Protocolo	Partilha de informação geográfica entre entidades e colaboração e fixação de preços
ENSR – Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária	Grupos de trabalho	Desenvolvimento de projetos na área da segurança rodoviária
ESPAP - Entidade de Serviços Partilhados da Administração Pública, I.P.	Adesão Voluntária ao Sistema Nacional de Compras Públicas	Racionalizar e reduzir a despesa/ganhos de eficiência operacional quer no processo jurídico-legal quer na gestão do processo aquisitivo
ESRI - Portugal	Protocolo	Redução de custos com formação em SIG
Ecopilhas Sociedade Gestora de Resíduos de Pilhas e Acumuladores	Parceria	Colaboração na recolha seletiva de pilhas e acumuladores usados que depois são recolhidos pela Ecopilhas
FCT	Protocolo	Manual de Manutenção de Pontes Históricas de alvenaria de pedra
FEUP Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto	Protocolo / prestação serviço	Sistema de monitorização e ensaio de carga da Ponte Metálica do Pinhão sobre o Rio Douro
Floresta Unida	Protocolo de colaboração	Parceria relevante em matéria de responsabilidade social e ambiental, representando uma efetiva compensação em matéria de redução das emissões de CO2
GPBE Grupo Português de Betão Estrutural	Membro coletivo	Participação em conferências e encontros e acesso a informação especializada no domínio do betão estrutural

Organização	Meio de participação	Objetivo
Grupo de Trabalho sobre a aplicação de misturas betuminosas com borracha (MBB) em pavimentos rodoviários	Membro participante	Acompanhar e contribuir para o Relatório de aplicação de misturas betuminosas com borracha (MBB) em pavimentos rodoviários
GNR Guarda Nacional Republicana	Protocolo de colaboração	Agilização de procedimentos de transmissão de informação sobre danos ao património rodoviário sob a administração da IP
IBERLINX Associação para a conservação do lince ibérico e desenvolvimento dos seus territórios	Membro fundador	Projeto de importância nacional em termos de preservação da biodiversidade (lince ibérico)
IFAP Instituto de Financiamento da Agricultura e Pescas	Protocolo	Partilha de informação geográfica entre entidades
IAM – The institute of Asset Management	Membro corporativo	Parceiro estratégico que permite o incremento da atividade da IP, com o acesso a boas práticas, globalmente reconhecidas, no âmbito da Gestão de Ativos
IPAI - Instituto Português de Auditores Internos	Associado	Promoção da classe dos profissionais de Auditoria Interna, segundo o lema aprovado do Institute of Internal Auditors, IIA
IPQ - Instituto Português da Qualidade	Membro participante	- Participar ativamente na atividade de normalização - Adequar os documentos normativos internos às Normas respetivas
ISPA Instituto Superior de Agronomia	Protocolo	Desenvolver técnicas de Inovação na contenção de taludes
IST Instituto Superior Técnico	Protocolo	Desenvolvimento científico e tecnológico, proporcionando soluções inovadoras e melhores práticas de engenharia rodoviária e ferroviária na IP



Organização	Meio de participação	Objetivo
IT - Rede Portuguesa de Desenvolvimento do Território	Membro fundador	Identificar oportunidades e criar programas de desenvolvimento da mobilidade
LCPC	Em estudo / programa de desenvolvimento	Certificação do SGOA
Liga dos Bombeiros Portugueses	Protocolo de cooperação	Reposição de condições de segurança e circulação rodoviária em estradas sob jurisdição da IP
LNEC Laboratório Nacional de Engenharia Civil	Protocolo	Realização de estudos e análises e de ensaios e monitorizações de elevada complexidade científica
LNEC Laboratório Nacional de Engenharia Civil	Protocolo / Prestação de Serviço	<p>Observação e monitorização a longo prazo das obras de arte</p> <p>Auditoria ao SGOA através da realização de inspeções paralelas de validação</p> <p>Realização de Inspeções e de Especificações Técnicas a Obras de Arte Especiais</p> <p>Coordenação e Elaboração de Guias de Diagnóstico para a realização de inspeções principais</p>
LNEC Laboratório Nacional de Engenharia Civil	Contatos com vista a futuro protocolo	Consultadoria e formação na área da segurança rodoviária
Municípios	Protocolo de colaboração	Presença em Comissões Municipais de Acompanhamento
Organização	Meio de participação	Objetivo
P.e. Mobilidade, Trânsito e Transportes	Parcerias de atuação na RRRN ou em estradas desclassificadas	Representação da IP, com a partilha de melhores práticas no contexto rodoviário nacional
OPPP Portugal Observatório das PPP em Portugal	Associado	Desenvolvimento de trabalhos sistematizados sobre a temática das PPP em Portugal

Organização	Meio de participação	Objetivo
PRP Prevenção Rodoviária Portuguesa	Protocolo	Iniciativas de prevenção e segurança rodoviária
PSP Polícia de Segurança Pública	Protocolo de colaboração	Agilização de procedimentos de transmissão de informação sobre danos ao património rodoviário sob a administração da IP
PTPC Plataforma Tecnológica Portuguesa da Construção	Membro do Grupo de Trabalho "Lean na Construção"	Promoção da discussão e consolidação de conceitos Lean na Construção, assim como a divulgação das respetivas abordagens e práticas, contribuindo para consciencialização dos intervenientes da fileira da construção nas novas oportunidades de promoverem eficiência nas suas atividades e negócios
Sindicato dos Trabalhadores da Construção, Madeiras, Mármore, Pedreiras, Cerâmica e Materiais de Construção de Portugal	Protocolo	Ações de sensibilização sobre Segurança no Túnel do Marão
Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil	Protocolo de colaboração	Cooperação em ações de sensibilização aos trabalhadores no Empreendimento do Marão
Zetacorr	Prestação de Serviços	Ponte internacional sobre o rio Minho entre Vila Nova de Cerveira e Goyan
Universidade do Porto - InBIO/ CIBIO	Protocolo	Cátedra IP Biodiversidade
Universidade do Minho PIEP Innovation in Polymer Engineering	Parceria	Desenvolvimento de processo tecnológico tendo como base um novo material para a aplicação em travessas de caminho-de-ferro.

Organização	Meio de participação	Objetivo
Universidade de Évora	Parceria	Desenvolvimento do projeto LIFE-LINES - Rede de Infraestruturas Lineares com Soluções Ecológicas
UIC União Internacional dos caminhos-de-ferro		Associação profissional que representa o setor ferroviário promovendo o transporte ferroviário

### 4.3. Cadeia de Valor

O negócio da IP assenta numa cadeia de valor que gera os serviços oferecidos à comunidade: serviço rodoviário e serviço ferroviário, entre outros complementares ou associados.

O Mapa de Processos reflete a atividade do Grupo IP tendo em vista ir ao encontro da missão de cada uma das suas empresas e às necessidades e expectativas dos stakeholders, traduzindo a arquitetura de 1.º nível do sistema de gestão de processos / sistema de gestão empresarial dividindo-se em três grandes grupos:

1. Processos core / cadeia de valor (da IP e do seu negócio rodoferroviário);
2. Processos de suporte (geridos pela IP e que servem todas as empresas do Grupo);
3. Processos específicos do negócio de cada empresa Participada.

O relacionamento entre a organização e os stakeholders (colaboradores, clientes, fornecedores, autarquias, regulador, etc.) é garantido quer pelos mecanismos existentes de comunicação quer no âmbito da gestão dos vários processos que culmina num conjunto de resultados (produtos, serviços, informações, etc.) que vão ao encontro das necessidades dos clientes e beneficiários da atividade da IP.

Há processos ou procedimentos específicos para acautelar a relação com determinados stakeholders, quando esta tem complexidade ou dimensão que o justifique. Por exemplo, para tratamento de reclamações, sugestões e pedidos de informação (no âmbito do processo de gestão comercial) ou para relacionamento com o Tribunal de Contas (no âmbito do Investimento), etc.





## 05. DIMENSÃO SOCIAL

### 5.1. A Nossa Equipa

Em dezembro de 2015, o Grupo IP contava com 3.819 colaboradores, o que traduz uma redução de 106 efetivos (-2,7%) face a 2014 com o somatório das duas empresas, REFER e EP. Esta evolução, para além de traduzir o saldo líquido entre entradas (2) e saídas (102), reflete a variação do quadro de pessoal do Grupo IP cujo vínculo à empresa se encontra suspenso, em virtude de se encontrarem cedidos a outras entidades, sendo nelas diretamente remunerados.

A IP conta ainda com um conjunto de empresas participadas, estando a atual organização do Grupo IP assente numa lógica de especialização de um conjunto de atribuições nessas empresas. Isto implicou, necessariamente, a distribuição das competências, de modo a adequá-las ao perfil de atividades de cada empresa e a permitir a obtenção dos resultados desejados.

#### Evolução do Efetivo do Grupo IP

	Unid.	2014		2015
		Grupo REFER	EP	Grupo IP
Total de Colaboradores	N.º	2.903	1.022	3.819





A distribuição do seu efetivo por tipo de contrato e carreira é a que se segue.

#### Efetivo do Grupo IP

Caraterização	Género	Mandatos Conselhos de Administração	Dirigente	Técnicos Superiores	Informáticos	Educadoras de Infância	Assistente Técnico, Técnico Nível Intermédio e Pessoal Administrativo	Assistente Operacional, Operários e Pessoal Auxiliar	Total
Total de Pessoas ao Serviço	F	2	74	401	5	5	301	123	911
	M	7	130	533	22	0	1.072	1.153	2.917
	T	9	204	934	27	5	1.373	1.276	3.828
Contrato Permanente	F		74	396	5	5	300	123	903
	M		128	531	22	0	1.057	1.149	2.887
	T		202	927	27	5	1.357	1.272	3.790
Contrato a termo certo	F			4			1	0	5
	M			2			15	4	21
	T			6			16	4	26
Contrato a termo incerto	F			1					1
	M								0
	T			1					1
Outro tipo de contrato	F	2							2
	M	7	2						9
	T	9	2						11

### Entradas e Saídas por Escalão Etário e Género

Movimento	< 30 anos		Entre 30 e 50 anos		> 50 anos		Totais	
	F	M	F	M	F	M		
Regresso								2
Admissões					1	1	2	
Saídas por Mútuo Acordo	1		4	4	22	38	69	102
Saídas por Iniciativa do Trabalhador	0		3	6		1	10	
Saídas por Caducidade de Contrato			1	11	0	0	12	
Saídas por Outros Motivos			0	1	2	8	11	

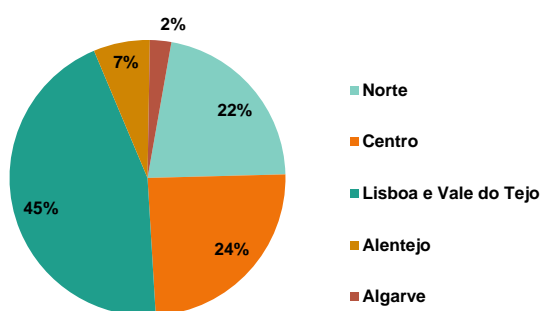
Em 2015 ocorreram 102 saídas do Grupo IP, das quais 69 tiveram origem em Rescisões por Mútuo Acordo (RMA) e 10 saídas por iniciativa dos próprios colaboradores.

Em resultado da fusão, houve necessidade de nova distribuição dos colaboradores pelas diferentes equipas, gerando significativas movimentações geográficas, principalmente na zona da Grande Lisboa, com a mudança da sede da IP para o *campus* de Almada, a sede da REFER era em Santa Apolónia, Lisboa. As restantes empresas participadas mantiveram-se em Lisboa, com exceção da IP Património que também mudou para Almada.

Ciente das dificuldades acrescidas que tal situação implicava para alguns colaboradores, a empresa implementou medidas de facilitação de acesso ao transporte público que opera na travessia do Tejo.

A IP mantém a cobertura de todo o território nacional continental, reforçando a sua presença em todos os distritos. O Alentejo e Algarve são as zonas com menor concentração de colaboradores, o que resulta de menos necessidade de serviços locais, mas cuja reposição de algumas valências está nas preocupações da empresa.

**Distribuição Territorial dos Colaboradores da IP**



Nos índices de rotatividade, sobressai a elevada Taxa de Cobertura (33,3%) entre entradas e saídas em 2014 na REFER. Esta situação assumiu um carácter pontual, cuja origem foi a transferência de atividades dos Terminais de Mercadorias – e dos 23 trabalhadores a eles afetos – da CP Carga para a REFER.

#### Índices de Rotatividade

Índices de Rotatividade	Unid.	2014		2015
		REFER	EP	IP
Índice de Rotação de Pessoal (efetivo final / (efetivo inicial + entradas + saídas)	N.º	0,95	0,89	0,95
Taxa de Cobertura (entradas / saídas*100)	%	31,9	4,7	2,0
Taxa de Mobilidade Total (entradas + saídas + mobil.int. / efetivo final*100)	%	3,3	13,4	2,7

### Taxa de Rotação por Género

	Unid.	F	M
Taxa de Rotação por Género * ((entradas + saídas / 2) / efetivo final por género*100)	%	1,9	1,2

### Estrutura Etária e de Antiguidade

A antiguidade média dos colaboradores do Grupo IP é de 21 anos e a idade média situa-se nos 48 anos de idade, que corresponde sensivelmente ao mesmo valor evidenciado pela REFER no final de 2014. A fusão com a EP, cujo efetivo era, em média, um ano mais jovem que o da REFER, possibilitou a anulação do impacto da passagem de um ano.

Através das tabelas seguintes, é possível avaliar a distribuição por faixa etária das diversas categorias e funções do efetivo do Grupo.

#### Estrutura Etária (Conselhos de Administração)

Cargo	Género	< 30 anos	Entre 30 e 50 anos	> 50 anos	Total N.º	%
Mandato CA	F		2		2	22
	M		1	6	7	78
	Total escalão etário	3	6	9		
	%		33,3	66,7		

#### Estrutura Etária (Dirigentes)

Cargo	Género	< 30 anos	Entre 30 e 50 anos	> 50 anos	Total N.º	%
Mandato CA	F		59	19	78	34,2
	M		99	51	150	65,8
	Total escalão etário		158	70	228	
	%		69,3	30,7		

**Estrutura Etária (Colaboradores)**

Carreira	Género	< 30 anos	Entre 30 e 50 anos	> 50 anos	Total N.º	%	Total Carreira
Técnicos Superiores	F	2	326	69	397	43,6	910
	M	3	346	164	513	56,4	
Informáticos	F		3	2	5	18,5	27
	M		21	1	22	81,5	
Educadoras de Infância	F		2	3	5	100	5
	M						
Assistente Técnico,	F	2	172	127	301	21,9	1.373
Técnico Nível Intermediário e	M	2	605	465	1.072	78,1	
Pessoal Administrativo							
Assistente Operacional, Operários e Pessoal Auxiliar	F		6	117	123	9,6	1.276
	M	2	507	644	1.153	90,4	
Total Escalão Etário		11	1.988	1.592	3.591		3.591
%		0,7	55,4	44,3			

## 5.2. Diversidade e Igualdade de Oportunidades

Historicamente o setor ferroviário sempre foi marcado pelo elevado peso da população masculina nos seus quadros. Este facto deve-se sobretudo à natureza da atividade desenvolvida nas áreas operacionais, onde estava concentrada a maioria dos colaboradores do Grupo REFER, marcada pela elevada exigência física e exposição a condições de risco.

Já na rodovia, o desequilíbrio entre o peso dos dois géneros era menor: cerca de 56% de população masculina, face a 44% de população feminina, no final de 2014. Consequentemente, após a fusão, em 2015 a IP tem uma distribuição entre géneros de 76% (homens) / 24% (mulheres).

### Distribuição por Género

	2014				2015	
	Grupo REFER	%	EP	%	Grupo IP	%
<b>Dirigentes (não inclui membros do CA)</b>						
F	49	29,5	45	42,1	78	34,2
M	117	70,5	62	57,9	130	65,8
<b>Sub-Total</b>	<b>166</b>		<b>107</b>		<b>204</b>	
<b>Colaboradores (inclui dirigentes)</b>						
F	494	17,0	448	43,8	909	23,8
M	2.409	83,0	574	56,2	2.910	76,2
<b>Total</b>	<b>2.903</b>		<b>1.022</b>		<b>3.819</b>	



Adicionalmente verifica-se que não existem desvios significativos no que diz respeito às diferenças de Vencimentos Base (VB) entre Homens / Mulheres, salvo na carreira de Assistentes Operacionais, Operários e Pessoal Auxiliar.

#### Leque Salarial

Leque Salarial por Cargo / Carreira e Género		2014				2015	
		Grupo REFER		EP		Grupo IP	
		Salário Médio (€)	Leque Salarial	Salário Médio (€)	Leque Salarial	Salário Médio (€)	Leque Salarial
Dirigente	F	3.166,38		3.201,36	0,90	3.336,49	
	M	3.319,75	0,95	3.554,45		3.553,70	0,94
Técnicos Superiores	F	2.255,27		1.985,62	0,95	2.165,95	
	M	2.315,77	0,97	2.098,07		2.345,16	0,92
Informáticos	F	-		2.208,97	1,03	2.208,97	
	M	-		2.148,70		2.160,68	1,02
Educadoras de Infância	F	-		2.213,27		2.014,02	
	M	-		-		-	
Assist. Técnico, Técn. Nível Interm e Pess. Administ.	F	1.073,33		1.078,81	1,06	1.079,33	
	M	1.113,97	0,96	1.020,26		1.100,47	0,98
Assist. Operacional, Operários e Pess. Auxiliar	F	555,05		741,75	0,82	563,41	
	M	799,53	0,69	907,10		812,53	0,69

## Parentalidade

O equilíbrio entre o tempo de trabalho e o tempo consagrado à família é explicitado através de indicadores como aqueles que estão ligados à parentalidade, nomeadamente as Taxas de Retorno ao Trabalho e de Retenção dos trabalhadores que gozaram licença de parentalidade num dado período:

### Retorno ao Trabalho e Taxas de Retenção após a Licença Parental, por Género

	Unid.	Género	2014		2015
			Grupo REFER	EP	Grupo IP
a) N.º colaboradores com direito a licença parental (durante o ano)	N.º	F	26	10	21
		M	82	19	76
b) N.º colaboradores que voltaram ao serviço após licença parental (ainda durante o ano)	N.º	F	21	10	16
		M	61	15	67
c) N.º colaboradores que voltaram ao serviço após licença parental (gozada durante o próprio ano) e continuam a trabalhar 12 meses após o regresso ao trabalho	N.º	F	1	18	10
		M	1	23	22
d) Taxa de retorno ao trabalho dos colaboradores após licença parental  d) = b) / a)	%	F	81	100	76
		M	74	79	88
e) Taxa de retenção 12 meses após o gozo da licença parental  ( e ) = c ) ( n ) / b ) ( n - 1 )	%	F			32
		M			29

Os quadros seguintes evidenciam os colaboradores estrangeiros e portadores de deficiência ao serviço do Grupo IP.

#### N.º de Colaboradores não Nacionais

	2014		2015
	Grupo REFER	EP	Grupo IP
De países da União Europeia	4	1	5
De países de Língua oficial portuguesa	5	2	5

#### N.º de Colaboradores Portadores de Deficiência

	2014		2015
	Grupo REFER	EP	Grupo IP
Colaboradores portadores de deficiência	40	23	68

Os programas de estágio profissional, que reduziram em 2015 pelo impacto e normal perturbação de processos causados pela fusão, serão retomados com a maior brevidade, até porque a IP tem, neste âmbito, um papel importante junto da comunidade académica como “escola prática” de engenharia aplicada à rodovia e à ferrovia, sendo de realçar que nesta última há especialidades únicas nesta empresa, como sejam, por exemplo, a catenária e a infraestrutura ferroviária relativa à via (carril).

### 5.3. Formação e Educação

A Academia IP garante o cumprimento da sua missão promovendo o desenvolvimento de competências consideradas críticas para o negócio, com uma forte aposta na formação interna a partir dos seus formadores, com inegáveis competências técnicas nas áreas core da IP, e com base no levantamento de necessidades de formação que envolve toda a estrutura do grupo em alinhamento com os objetivos organizacionais.

A oferta formativa interna é assegurada por uma bolsa de 428 colaboradores com conhecimentos relevantes e potencial para ministrar formação, dos quais 182 partilharam esse potencial na formação interna ministrada em 2015. A formação interna nas áreas de Engenharia e Técnicas Ferroviária e Rodoviária está certificada pela DGERT desde 2014.

Em 2015 com um investimento de 185.484,00€ foram envolvidos 2.699 participantes, num total de 8.694 horas de formação com um índice de satisfação global de 3,4 numa escala de 1 a 4.

Sob o mote *Cross Training* foram promovidas, entre outubro e dezembro de 2015, várias ações sobre as áreas core da ferrovia e da rodovia. Estas sessões caracterizaram-se pela partilha de experiência de vários oradores, promovendo o conhecimento das atividades técnicas e mais operacionais aos vários colaboradores.

Conscientes da mais-valia das iniciativas de criação e partilha de conhecimento realizadas com universidades e instituições científicas, desde 2014 que apostamos em programas de formação executiva em parceria com o ISEG e com o INDEG ambos na área da gestão e liderança.

#### Totais de Atividade Formativa

	Unid.	2014		2015
		Grupo REFER	EP	Grupo IP
N.º de Trabalhadores	N.º	2.903	1.022	3.835
N.º de Participantes	N.º	2.258	983	2.699
N.º de Participações	N.º	7.212	3.945	8.397
Taxa de Participação Global	%	78%	96%	71%
Ações	N.º	1.250	387	1.084
Volume	H	86.468	29.164	91.357
Custos	m€	251.690	142.983	185.484

O volume de formação por Colaborador situou-se nas 23,9 horas e com uma taxa de cobertura de 71%. A diminuição da atividade formativa deve-se, em grande parte, ao cancelamento intencional, por ambas as empresas, de programas de formação durante o 1.º semestre de 2015. Apesar do incremento muito significativo da atividade de formação no 2.º semestre, decorrente da necessidade de promover o conhecimento rodoferroviário e facilitar a integração de colaboradores de ambas as empresas, não se verificou um aumento significativo da atividade formativa entre 2014 e 2015.

#### Horas de Formação por Colaborador (N.º Total de Horas / N.º Total de Colaboradores)

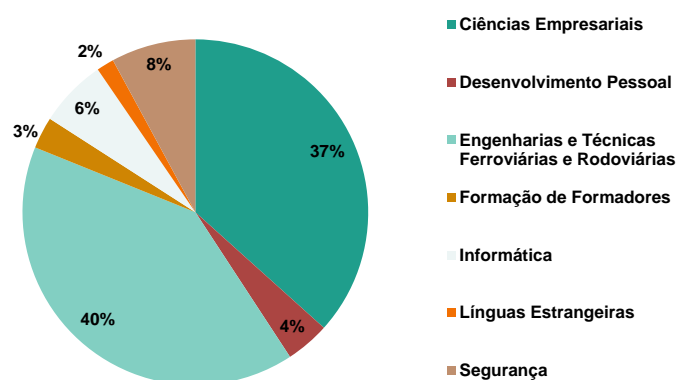
	2014		2015
	Grupo REFER	EP	Grupo IP
Horas por colaborador	29,7	28,5	23,7

#### Quadro Comparativo da Atividade Formativa entre 2014 e 2015

Ano		Formação	Unid.	Interna	Externa	Total
2014	Grupo REFER	Ações	N.º	1.032	218	<b>1.250</b>
		Volume de Formação	H	58.053	28.415	<b>86.468</b>
		Participações	N.º	5.535	1.677	<b>7.212</b>
	EP	Ações	N.º	185	202	<b>387</b>
		Volume de Formação	H	15.005	14.159	<b>29.164</b>
		Participações	N.º	3.427	518	<b>3.945</b>
2015	Grupo IP	Ações	N.º	756	328	<b>1.084</b>
		Volume de Formação	H	50.884	40.473	<b>91.357</b>
		Participações	N.º	5.182	3.215	<b>8.397</b>

A formação em engenharia e técnicas rodoviárias e ferroviárias continua a representar o maior investimento suportado maioritariamente por meios internos. Seguindo-se as ciências empresariais onde se destacam os programas de formação executiva em parceria com universidades, representando cerca de 10.000 horas de formação.

### Volume de Formação por Áreas de Formação



O objetivo de promover o desenvolvimento do *know-how* do grupo e das competências chave dos colaboradores não se esgota nas iniciativas da empresa, podendo beneficiar com as iniciativas individuais dos colaboradores no sentido da valorização das suas próprias habilitações e competências.

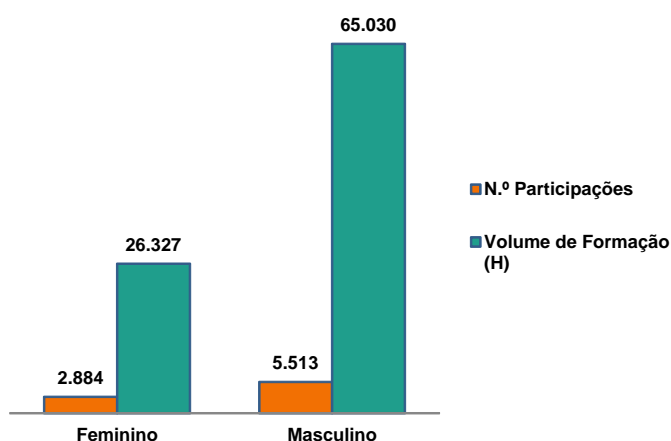
Reconhecendo este facto, tanto no âmbito da Responsabilidade Social como no âmbito do reconhecimento do esforço e mérito de cada trabalhador é concedido apoio à frequência de formação aos trabalhadores que o requeiram. A abrangência desta iniciativa é ilustrada no quadro seguinte.

### Formação Pós-Graduada (formações Iniciadas em cada ano)

	Unid.	2014		2015
		Grupo REFER	EP	Grupo IP
Participações em Pós-Graduações e Cursos de Especialização	N.º	6	36	2
Participações em Mestrados, Doutoramentos e MBA	N.º	7	16	5
Valor das comparticipações	m€	10.518,75	52.540,00	3.701,07

Apesar do maior número de participações ser do género masculino bem como o maior volume de formação, se a analisarmos face ao efetivo da IP, a distribuição da formação global ministrada por género está caracterizada numa média de 29 horas de formação ao efetivo feminino e de 22 horas ao efetivo masculino.

#### Distribuição por género



A formação por género e carreira teve a seguinte distribuição.

#### Volume de Formação por Género e Grupo Profissional (Horas)

	Masculino	Feminino
Dirigente	1.557	1.139
Quadros Superiores	25.203	19.946
Assistente Técnico, Técnico Intermédio e Pessoal Administrativo	13.210	4.766
Assistente Operacional, Operários e Pessoal Auxiliar	24.791	290
Educadoras de Infância	-	19
Informáticos	154	7
Estagiários	115	161



Com instalações devidamente equipadas, dispersas pelo território nacional e a realização de formação em contexto de trabalho a atividade formativa não denota desvio nas participações por região de origem estando a par da distribuição geográfica do efetivo.

#### Número de Participações por Região de Origem

	2014		2015
	Grupo REFER	EP	Grupo IP
Norte	1.684	700	1.765
Centro	1.453	873	1.571
Lisboa e Vale do Tejo	3.773	1.911	4.402
Sul	302	461	945

#### Volume de Formação por Grupo Profissional

	2014		2015
	Grupo REFER	EP	Grupo IP
Dirigentes	875	434	2.696
Quadros Médios e Superiores	1.785	1.977	45.149
Assistente Técnico, Técnico intermédio e Pessoal Administrativo	2.635	826	17.976
Assistente Operacional, Operários e Pessoal Auxiliar	1.823	473	25.081
Informáticos	5		455

#### Número de Participações por Tipo de Contrato

	2014		2015
	Grupo REFER	EP	Grupo IP
Contrato Permanente	7.102	3.488	8.367
Contrato a Termo Certo	10	204	57
Outros	100	63	259

## 5.4. Gestão de Competências

Com a criação da IP houve a inerente necessidade de repensar, integrar e harmonizar processos. A área de desenvolvimento de capital humano é uma das áreas que coloca grandes desafios neste domínio, dada a estreita relação que se estabelece com cada colaborador quanto à monitorização de competências e adequabilidade das mesmas às funções exercidas, assim como à medição de níveis de desempenho e implementação das inerentes medidas de desenvolvimento de potencial e/ou de mitigação de *gaps*.

As empresas antecessoras à IP detinham ambas larga experiência em matéria de desenvolvimento de competências e sistemas de gestão e avaliação de desempenho, pelo que a IP traçou uma estratégia de continuidade, procurando manter e integrar os sistemas e procedimentos que já existiam.

Assim, a IP aposta num sistema que prevê uma avaliação de desempenho assente numa gestão e avaliação de objetivos e de competências, tendo em vista o desenvolvimento e otimização do desempenho individual, coletivo e organizacional.

Na vertente *Objetivos*, o sistema incide sobre o desempenho individual, através da definição de objetivos específicos para cada um dos colaboradores, mas também do desempenho coletivo traduzido numa avaliação de objetivos de direção e empresa, com periodicidade semestral.

Na vertente *Competências*, o sistema contempla a avaliação anual das mesmas nas suas três dimensões essenciais, isto é, competências técnicas (orientadas para as funções), comportamentais (orientadas para as relações interpessoais) e de negócio (de gestão orientadas para as necessidades específicas da atividade da IP), o que deverá permitir aferir potencial.

Para este efeito estão a ser desenhados os principais perfis funcionais do Grupo IP, em estreita articulação com as várias empresas do grupo e respetivos órgãos, os quais devem agregar e racionalizar a informação disponível, de modo a destacar o que é crítico para cada função, facilitando o desenvolvimento de planos individuais de formação e o recrutamento interno.

O sistema assentará numa aplicação de suporte, que deverá gerir todos os fluxos de informação e agilizar procedimentos, o que é muito relevante numa organização com a dimensão do Grupo IP, dada a dispersão geográfica e natural afastamento de alguns postos de trabalho.

Este sistema visa constituir uma imprescindível ferramenta de gestão de pessoas e criar um contexto em que a meritocracia seja medida de forma objetiva e transparente.

O sistema de gestão de desempenho será o primeiro instrumento a ser implementado de um conjunto de ações que se perspetivam para o próximo triénio e que visam maximizar os níveis de desenvolvimento pessoal e profissional na organização, como sejam: modelação de planos de sucessão; identificação e crescimento de jovens colaboradores de “alto potencial”; programas de liderança; recrutamento interno para integração de colaboradores que entretanto tenham obtido maiores qualificações; programas de reposição de competências críticas alinhados com os programas em curso de ajustamento do efetivo.

## 5.5. Segurança e Saúde no Trabalho

No seguimento da estratégia definida para 2015, no âmbito da segurança e condições no trabalho, e com o objetivo de prevenir os riscos profissionais e promover da Segurança dos Trabalhadores foram desenvolvidas as seguintes atividades técnicas de segurança:

- Análise de riscos das atividades desenvolvidas internamente e definição das respetivas medidas de prevenção;
- Integração em grupos de trabalho com vista à elaboração de documentos normativos e regulamentares ferroviários;
- Realização de Ações de Informação e Formação no âmbito da Segurança do Trabalho;
- Cooperação com a Unidade Organizacional responsável pela formação, no que se refere às ações de formações do âmbito da segurança do trabalho, realizadas por Entidades Externas;
- Desenvolvimento de Planos de Prevenção de Riscos Profissionais;
- Análise das causas dos Acidentes de Trabalho e elaboração dos respetivos relatórios;
- Realização das participações obrigatórias ao organismo competente para a promoção da segurança e da saúde no trabalho do ministério competente para a área laboral (Autoridade para as Condições de Trabalho);
- Recolha e análise dos elementos estatísticos relativos à segurança do trabalho;
- Uniformização de procedimentos e formulários para apoio ao desenvolvimento das atividades do âmbito da segurança do trabalho;
- Desenvolvimento de ações de avaliação com o objetivo de verificação da implementação das medidas de segurança necessárias à realização das atividades em condições de segurança, nomeadamente através da realização de inspeções e auditorias;
- Definição das características técnicas dos Equipamentos de Proteção Individual, em função das atividades desenvolvidas e promoção da sua aquisição e fardamento;
- Desenvolvimento das ações de desinfestação das instalações IP.

Das atividades acima descritas e da necessidade de uniformização de documentação e procedimentos, da EP e REFER, destaca-se:

- O desenvolvimento do Procedimento da Atividade de Coordenação de Segurança (desenvolvido pela Segurança e Condições no Trabalho e pela Coordenação de Segurança);
- O desenvolvimento do Catálogo de EPI e de vestuário de Alta Visibilidade para a IP.

No que se refere às ações de formação no âmbito da Segurança no Trabalho, destacam-se, em 2015, as seguintes ações:

Ação de Formação	N.º de Formandos
Aplicação de fitofarmacêuticos	66
Utilização e manutenção de motosserras e motorroçadoras	55
Técnicas de trabalhos em altura	85
Gestão da Segurança em Empreendimentos de âmbito Construtivo	125
Segurança ferroviária para técnicos e especialistas	96
Segurança ferroviária para chefias intermédias	12
Donos de obra (RGS XII)	60

Para avaliação do desempenho das atividades técnicas de segurança desenvolvidas, foi definido como indicador o Índice de Incidência, enquanto Índice de Sinistralidade que expressa, de forma absoluta, a sinistralidade laboral na IP.

O Índice de Incidência, conforme estabelecido pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) é obtido através da relação do número de acidentes de trabalho, ocorridos no local de trabalho, e o número médio de trabalhadores

Para avaliação da tendência do Índice de Incidência em 2015, foram tidos como referência os valores homólogos de 2014, no contexto da EP e da REFER e o valor acumulado resultante das duas empresas.

#### Índice de Incidência - Valores de Referência – Ano de 2014

	2014		
	REFER	EP	Acumulado
N.º Médio de trabalhadores	2.513	1.051	3.564
N.º de Acidentes de trabalho	112	32	144
Índice de incidência	44,57	30,45	40,40

#### Índice de Incidência nas Empresas Participadas - Valores de Referência – Ano de 2014

	IP Património	IP Telecom	IP Engenharia
Índice de incidência	0	39,38	6,23

#### Valores Globais da Sinistralidade Laboral na IP, por Tipo de Acidente - Valores de 2015

	IP
N.º de Acidentes de trabalho, no local de trabalho	139
N.º de acidentes de trabalho, <i>in itinere</i>	15
N.º Total de acidentes de trabalho	154

**Valores Globais da Sinistralidade Laboral nas Empresas Participadas, por Tipo de Acidente**  
**Valores de 2015**

	IP Património	IP Telecom	IP Engenharia
N.º de Acidentes de trabalho	1	3	4
N.º de dias perdidos na sequência de acidentes de trabalho		40	172

**Sinistralidade Laboral na IP e nas Empresas Participadas, por Género - Valores de 2015**  
**Valores de 2015**

	N.º de Acidentes de Trabalho (AT)			
	IP Património	IP Telecom	IP Engenharia	IP
Homens	0	3	3	125
Mulheres	1	0	1	14

**N.º de Acidentes de Trabalho e N.º de Dias Perdidos, na IP, por Género - Valores de 2015**

	N.º de AT		N.º de Dias Perdidos	
	H	M	H	M
Inferior a 1 dia de baixa	37	5		
1 a 3 dias de baixa	6	2	10	3
4 a 30 dias de baixa	50	2	709	29
Superior a 30 dias de baixa	32	5	2.486	365
<b>Total</b>	<b>125</b>	<b>14</b>	<b>3.205</b>	<b>397</b>

Nota: Os valores apresentados excluem os valores relativos aos Acidentes *In Itinere*.

**N.º de Acidentes de Trabalho e N.º de Dias Perdidos, na IPP, por Género - Valores de 2015**

	Total	Inferior a 1 dia de baixa	1 a 3 dias de baixa	4 a 30 dias de baixa	Superior a 30 dias de baixa
N.º de AT Homens					
N.º de Dias Perdidos Homens					
N.º de AT Mulheres	1	1			
N.º de Dias Perdidos Mulheres					

Nota: Os valores apresentados excluem os valores relativos aos Acidentes *In Itinere*.

**N.º de Acidentes de Trabalho e N.º de Dias Perdidos, na IPT, por Género - Valores de 2015**

	Total	Inferior a 1 dia de baixa	1 a 3 dias de baixa	4 a 30 dias de baixa	Superior a 30 dias de baixa
N.º de AT Homens	3	1		2	
N.º de Dias Perdidos Homens	40	-		40	
N.º de AT Mulheres					
N.º de Dias Perdidos Mulheres					

Nota: Os valores apresentados excluem os valores relativos aos Acidentes *In Itinere*.

**N.º de Acidentes de Trabalho e N.º de Dias Perdidos, na IPE, por Género - Valores de 2015**

	Total	Inferior a 1 dia de baixa	1 a 3 dias de baixa	4 a 30 dias de baixa	Superior a 30 dias de baixa
N.º de AT Homens	3	1	1		1
N.º de Dias Perdidos Homens	89		6		83
N.º de AT Mulheres	1				1
N.º de Dias Perdidos Mulheres	83				83

Nota: Os valores apresentados excluem os valores relativos aos Acidentes *In Itinere*.



#### Índice de Gravidade na IP - Valores de 2015

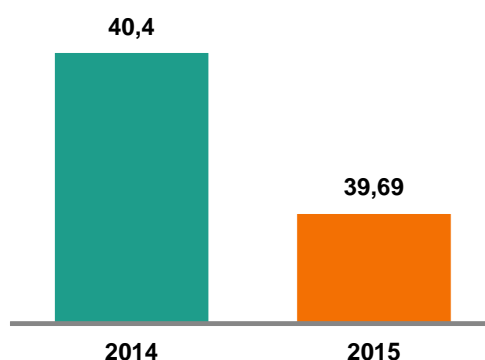
	IP
N.º de Dias Perdidos (Número total de dias de Baixa)	3.602
Índice de Gravidade	535,73

#### Índice de Incidência - Valores de 2015

	2015		
	1.º Semestre	2.º Semestre	Anual
N.º Médio de trabalhadores	3.479,33	3.524,33	3.501,83
N.º de Acidentes de Trabalho	77	62	139
Índice de Incidência	22,13	17,59	39,69

Comparando o valor dos Índices de Incidência, constata-se que houve uma redução do valor de 2015, relativamente a 2014, uma vez que houve redução do número de acidentes.

#### Evolução do Índice de Incidência



Comparando ainda com os últimos dados do Gabinete de Estratégia e Planeamento (GEP) do Ministério da Solidariedade Social (MSSS)

#### Índice de Incidência - Valores de Referência Nacionais

	Índice de Incidência (por 1.000 trabalhadores)
Total Nacional	52,02
Setor Construção	91,84

Verifica-se que, tanto em 2014 como em 2015 os Índices de Incidência são inferiores relativamente aos valores de referência nacionais, quer no que se refere aos valores totais nacionais, quer no que se refere ao setor da construção.

Durante o ano de 2015, as principais causas que deram origem aos acidentes de trabalho, foram:

1.º	Quedas ao mesmo nível
2.º	Manuseamento de objetos

Estas causas são inerentes às atividades desenvolvidas na IP, como seja a realização de trabalhos em zonas com piso irregular (balastro), escadas e realização de atividades exigentes do ponto de vista físico (nas categorias operacionais).

Destaca-se porém que:

- do total de AT mais de 1/3 ocorrem em equipas não operacionais;
- dos 139 AT – 52 (cerca de 40%) correspondem a quedas ao mesmo nível, sendo a maior causa de acidentes, com a seguinte divisão:
  - 24 em equipas não operacionais;
  - 28 em equipas operacionais.
  -

**Como consequência dos Acidentes de Trabalho em 2015, registaram-se as seguintes lesões:**

1.º	Contusão
2.º	Entorse

**Quanto às regiões do corpo mais atingidas, na sequência dos Acidentes de Trabalho em 2015, evidenciam-se:**

1.º	Membros Inferiores
2.º	Coluna

Foi registado apenas um acidente de trabalho grave e que mereceu a comunicação obrigatória à Autoridade para as Condições de Trabalho. O acidente em referência deu-se durante o manuseamento de um equipamento de trabalho (pórtico de via ligeiro) e deu origem ao entalamento e esmagamento da extremidade do dedo médio da mão direita do trabalhador.

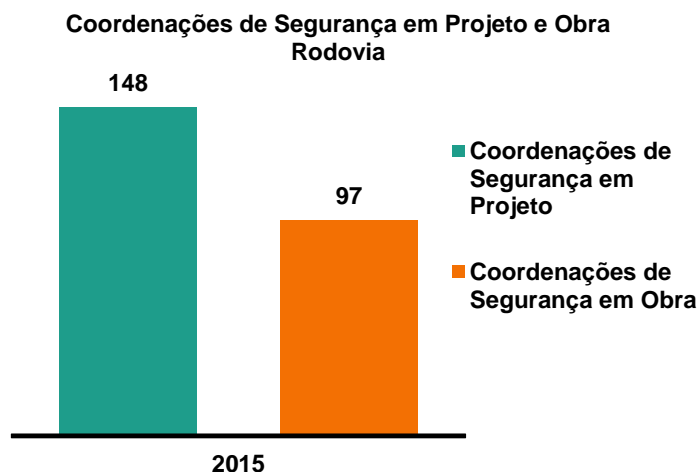
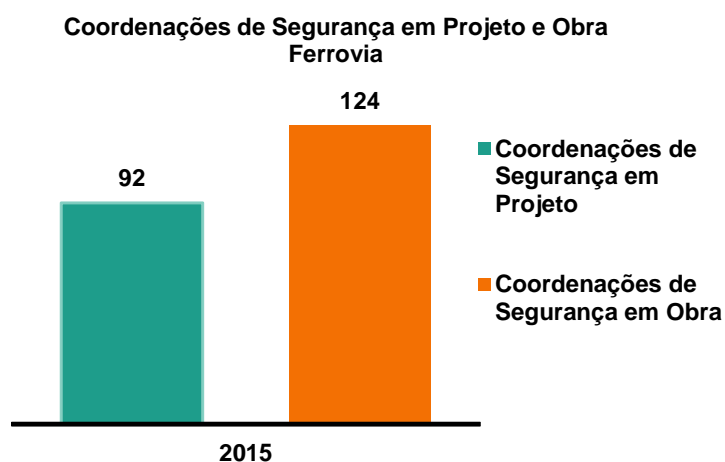
Para 2016, no âmbito da segurança do trabalho, definiu-se como objetivo a manutenção de tendência de diminuição do Índice de Incidência, relativamente a 2015. Para o cumprimento deste objetivo, para além das atividades técnicas de segurança do trabalho que têm vindo a ser desenvolvidas, prevê-se o desenvolvimento de projetos e campanhas no sentido de cimentar e desenvolver uma cultura de segurança na organização, em articulação com a Campanha promovida pela Autoridade para as Condições de Trabalho para 2015.

Com especial destaque, regista-se a avaliação dos riscos psicossociais, que se pretende iniciar no primeiro trimestre de 2016, no sentido de identificar e avaliar os principais fatores de risco, com vista à definição de medidas que contribuam para a sua prevenção e mitigação.

Esta prioridade tem subjacente o facto de se considerar que os riscos psicossociais assumem cada vez maior expressão no contexto laboral, na medida em que o conceito de bem-estar e de saúde, não se resume apenas à ausência de dor ou de doença, mas sim a um estado de bem-estar físico, mental, emocional e social.

### Coordenação de Segurança em Projeto e em Obra

No âmbito das obrigações decorrentes do quadro legal para a promoção da segurança e saúde no trabalho com as entidades externas adjudicatárias de obras públicas e prestações de serviços, consagrado no Decreto-Lei n.º 273/2003 de 29 de outubro, foram desenvolvidas em 2015 pelo grupo IP, as seguintes atividades de Coordenação de Segurança em Projeto e em Obra:



## 5.6. DIÁLOGO SOCIAL

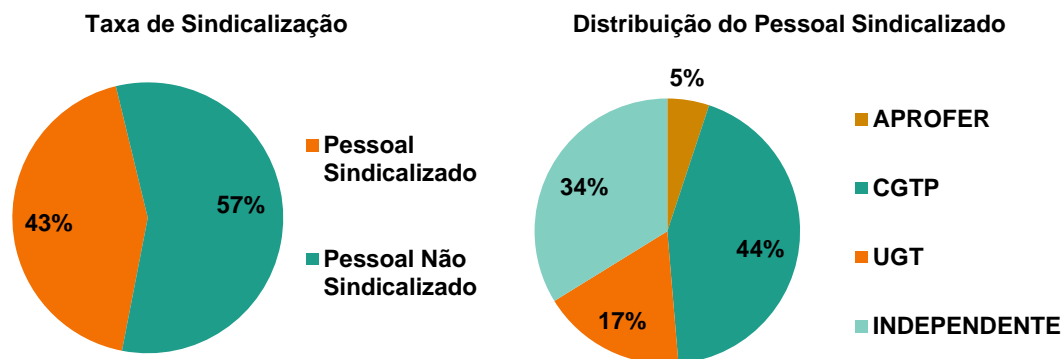
### Sindicalização

A IP mantém uma taxa de sindicalização bastante elevada, sendo que as organizações representativas dos trabalhadores desempenham um papel bastante ativo na mediação de questões entre os seus associados e a empresa.

As matérias controversas são trazidas ao conhecimento do ENS quer por forma escrita, quer de forma mais informal (telefonicamente), sendo todas objeto de adequado tratamento. Sempre que tal se mostra necessário, são realizadas reuniões, para que as diversas questões possam ser debatidas presencialmente, visando chegar mais facilmente a plataformas de entendimento.

Através da taxa de sindicalização é possível aferir a relevância que os sindicatos detêm neste setor, principalmente no setor ferroviário. Em 2015, havia 1.613 colaboradores sindicalizados, que representam 45% do universo dos trabalhadores da IP. Embora o seu peso tenha vindo a diminuir ao longo dos anos, continuam a ter uma importância substancial.

Os colaboradores são representados por 28 organismos sindicais, dos quais 20 estão ligados ao setor ferroviário, 6 ao setor rodoviário e 1 à construção, que se distribuem conforme se mostra no gráfico infra; as federações sindicais CGTP e UGT abrangem mais de 60% do pessoal sindicalizado.



### Paz Social

Apesar da elevada percentagem de trabalhadores sindicalizados e do elevado número de organizações sindicais que os representam, a IP mantém um bom relacionamento com todas as Organizações Representativas dos Trabalhadores (ORT) e com a Comissão de Trabalhadores.

Em 2016, a IP continuará a trabalhar na manutenção e melhoria contínua do diálogo e clima de paz social na empresa com as ORT, privilegiando a adoção de soluções consensuais.

No âmbito das condições das instalações sociais, prosseguiu-se com o levantamento, já iniciado em finais de 2013, das condições nas instalações sociais em toda a rede ferroviária e rodoviária.

## Benefícios Sociais

### Área da Saúde

A IP é uma empresa com uma assinalável dispersão geográfica dos seus colaboradores, com um tipo de atividade operacional com relevante desgaste físico. Neste sentido, o seguro de saúde tem um importante papel, possibilitando acesso a cuidados de saúde em qualquer ponto do país.

- **Seguro de Saúde** – Possui uma cobertura de 90% das despesas de saúde de qualquer especialidade médica. Para além disso, todas as consultas realizadas fora da rede convencionada (qualquer médico, clínica ou hospital) beneficiam também de uma comparticipação de 50%. Sublinha-se que também os familiares poderão beneficiar deste seguro, ficando neste caso o prémio do agregado familiar a cargo do trabalhador.
- **Seguro de Acidentes Pessoais** - Cobre qualquer tipo de riscos profissionais e extra profissionais de invalidez permanente ou morte, com indemnização de quinze mil euros para estes casos.

### Área da Educação

Neste âmbito, a empresa pretende apoiar os seus trabalhadores na fase de pré-escolaridade dos seus filhos, dada a relativa escassez de oferta da rede pública nesta área, bem como incentivar as boas classificações durante todo o ensino secundário e superior.

- **Infantário** – A IP dispõe de uma infraestrutura própria (Infantário “Ninho”), preferencialmente vocacionada para os filhos de colaboradores, mas que aceita igualmente inscrições vindas do exterior, como forma de potenciar a capacidade instalada para servir a comunidade. Atualmente acolhe 50 crianças.
- **Subsídio de Pré-Escolaridade** - Atribuído mensalmente a filhos e equiparados dos trabalhadores, dos 4 meses aos 6 anos, e que frequentam creches, jardim-de-infância ou amas reconhecidas pela segurança social. O valor/criança destes subsídios varia entre os 30€ e 90€. O valor global anual deste subsídio foi de 180.000€.
- **Bolsa de Estudo** - Atribuída aos filhos e equiparados dos trabalhadores que consigam obter uma média igual ou superiores a 14 valores entre o 9.º ano de escolaridade e o final do ensino superior. Em 2015 não foi pago qualquer montante, visto estar agendada para 2016 uma revisão dos critérios de atribuição de bolsas, quer em termos de intervalos de médias, quer em termos do montante de cada bolsa.

Como complemento destes apoios sociais à escolaridade, a IP concede passes de estudante aos filhos dos trabalhadores que deles necessitem. Em 2015 foram atribuídos cerca de 270 passes escolares.

### Área de Cultura e Lazer

Neste domínio, a empresa, em articulação com a Casa de Pessoal, promove regularmente iniciativas que permitem aproximar os seus colaboradores (ou filhos), mantendo o espírito de grupo, e também proporciona o acesso facilitado a serviços úteis sem que daí decorram custos para a empresa.

- **Festa de Natal** – Encontro entre todos os colaboradores da IP e as suas famílias no circo.
  - **Campos de Férias IP** – Proporciona-se aos filhos dos colaboradores, dos 6 aos 16 anos, a possibilidade de usufruírem de colónias de férias na páscoa e verão. Este benefício é suportado por ambas as partes através de uma modalidade de copagamento, sendo que nos casos dos trabalhadores com menores recursos a empresa assume um encargo superior.
-

- **Descontos e Parcerias** – Protocolos estabelecidos com diversas entidades dos mais distintos setores como combustíveis, telecomunicações, hotelaria, produtos bancários, ginásios, farmácias, teatros entre outros, sem custos para a empresa, e que permitem o acesso a produtos e serviços com descontos e/ou facilidades.
- **Ginásio nas instalações da sede**, com aulas de várias modalidades.
- **Consultas de clínica geral** a preços reduzidos e de psicologia e nutrição extensíveis aos agregados familiares.
- **Atividades culturais** (coro, idas ao teatro), desportivas (futsal, corrida) e lúdicas extensíveis às famílias dos colaboradores.

#### Iniciativas de Apoio a Associações do Setor Ferroviário

A IP apoia algumas atividades específicas, de caráter social, cultural e desportivo, levadas a cabo por entidades de cariz ferroviário. Em 2015, foram concedidos apoios no montante de 4.000€ à SANGFER - Grupo Ferroviário de Dadores Sangue.

Em 2016, pretende-se aumentar o número de parcerias, e da respetiva qualidade, por forma a proporcionar a todos os trabalhadores o maior número possível de benefícios, nas mais variadas áreas.

#### Concessões de Viagem

Os colaboradores ao serviço da IP, oriundos da ferrovia, mantiveram o direito a viajar através de transporte ferroviário, sem custos, nas suas viagens de serviço e no percurso de casa/trabalho. Trata-se de um benefício de extrema relevância no âmbito da atividade profissional dos colaboradores, uma vez que aquela exige deslocações frequentes por toda a rede ferroviária. Esta é a componente que tem maior peso na estrutura de custos sociais da organização, com um valor de aproximadamente 2,225M€ em 2015.



06

## DIMENSÃO AMBIENTAL





## 06. DIMENSÃO AMBIENTAL

### 6.1. Na Defesa Do Meio Ambiente

No universo rodoferroviário sempre orientados para a sustentabilidade ambiental.

No novo contexto rodoferroviário, a temática ambiental está presente em toda a cadeia de valor da empresa, garantindo-se a sustentabilidade ambiental dos empreendimentos rodoferroviários e procurando a mobilidade sustentável.

A interiorização da vertente ambiente nas práticas internas está instituída, carecendo, após o processo de fusão, de alguns ajustes em termos de procedimentos e de monitorização de indicadores. No entanto, o cumprimento do normativo legal em vigor na área está assegurado, bem como uma atuação integrada onde a eficiência assume a liderança.

Neste sentido, procura-se contribuir para um melhor desempenho e competitividade no mercado, interiorizando a variável ambiente no quotidiano da IP. As práticas instituídas constituem um suporte para a inovação de processos, numa perspetiva integrada, desde o projeto, à construção, à operação e à manutenção.

É neste contexto que se desenvolve a atividade da empresa, para a qual foram delineados objetivos de gestão que permitem evidenciar a concretização de diversas ações e metas a atingir.

Compromisso	Objetivo	Estado (cumprido / não cumprido / em curso)
Sensibilizar e educar os colaboradores e principais stakeholders para a preservação do ambiente	Participar e divulgar ações de educação ambiental	Cumprido
Contribuir para a redução da pegada de carbono e promover a biodiversidade	Promover plantação de floresta autóctone, através do projeto Floresta Unida	Em curso
	Gerir o património arbóreo rodoviário	
Contribuir para a preservação das espécies	Reduzir a mortalidade da fauna	Em curso
	Adotar práticas que incrementem a biodiversidade	
Minimizar o impacte ambiental e nas comunidades locais decorrente das obras executadas	Adotar práticas que minimizem os impactes ambientais e sociais	Em curso
Melhorar a qualidade ambiental na envolvente das estradas	Atuar ao nível da implementação de medidas de valorização paisagística e patrimonial e de minimização do ruído	Em curso

As ações de monitorização ambiental desenvolvidas em 2015 na fase de exploração das suas infraestruturas demonstram o compromisso com a defesa do ambiente:

Ações de Monitorização Ambiental em 2015	
Fase de construção	
Reforço e Reabilitação das Fundações da Ponte Internacional de Valença	Paisagem
Empreitada para Eletrificação do Troço Caíde / Marco, da Linha do Douro	Arqueologia
Empreitada para Eletrificação do Ramal do Porto de Aveiro	Arqueologia
Fase de exploração	
Variante de Alcácer	Monitorização fauna
Terminal de Mercadorias da Bobadela – Separadores de Hidrocarbonetos	Águas residuais
Reforço e Reabilitação das Infraestruturas da Ponte do Zêzere 1.º, ao PK 157+701 da Linha da Beira Baixa	Águas superficiais
IC 17 – CRIL – Sublanço Buraca Pontinha	Qualidade do ar

## 6.2. Desempenho

### 6.2.1. MATERIAIS, ENERGIA E ÁGUA

Perfis	Indicadores Ambientais	2014	2015
<b>Materiais</b>			
EN1	Materiais não renováveis		
EN1	Misturas Betuminosas (m <sup>3</sup> )*	48.241,24	133.737,70
EN1	Fresagem (m <sup>3</sup> )*	27.574,63	29.202,17
EN1	Betão (m <sup>3</sup> )*	11.298,67	23.643,45
EN1	Ferro / Aço (Ton)*	1.553,99	18.135,00
EN1	Materiais renováveis		
EN1	Solos e Agregados (m <sup>3</sup> ) *	70.492,49	263.001,80
EN1	Brita / Rachão (m <sup>3</sup> ) *	12.398,62	83.051,69
EN2	Materiais Reciclados (m <sup>3</sup> )		
EN2	Mistura de RCD*	1.878,80	6,00
EN2	Betão*	225,55	10,40
EN2	Betuminoso Fresado*	25.185,20	9.357,70
EN2	Alvenaria*	6,33	10,00
EN2	Materiais Reutilizados (m <sup>3</sup> )		
EN2	Solos*	126 725,70	228.433,68
EN2	Betão*	902,65	15,00
EN2	Terra vegetal*	267,00	6,00
EN2	Madeira*	4,08	100,00
EN2	Pedra*	814,00	76,15
<b>Energia</b>			
EN3	Consumos de combustível (litros)	1.507.547,00	1.690.990,00
EN3	Consumo de gás (GJ)	3.413,00	4.507,00
EN4	Consumo eletricidade (KWh)	67.313.611,00	69.606.456,00
EN4	Consumo energético total (GJ)	301.672,00	317.825,73
<b>Água</b>			
EN8	Consumo de água (m <sup>3</sup> )	216.808,00	220.220,00

\*Dados relativos à componente rodoviária.

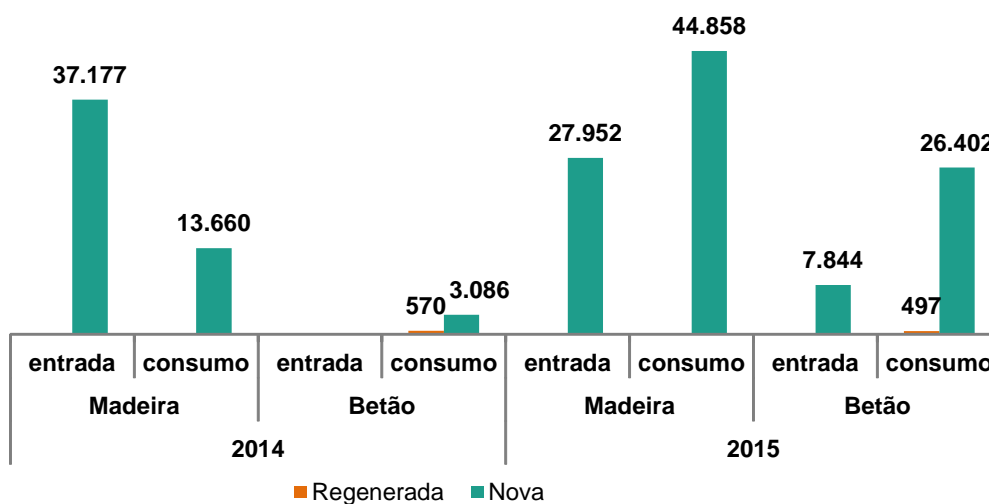
A percentagem de materiais utilizados provenientes da valorização (reciclagem e reutilização) é de 92% em relação ao número total de resíduos produzidos nas obras rodoviárias. Foram intervencionados 331.863,82 m<sup>2</sup>, sendo que por cada m<sup>2</sup> obra rodoviária, a IP produz 0,78 m<sup>3</sup> de resíduos.

Na ferrovia foram contabilizadas as seguintes reaplicações de materiais de via para uso diferente do original:

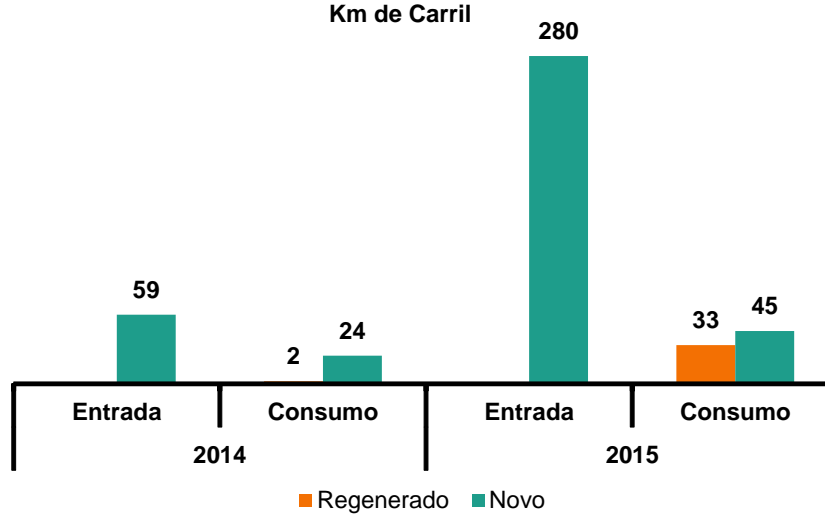
Reaplicação de materiais de via para uso diferente do original		
Material	2014	2015
Carril (m)	473,55	1.185,9
Para-choques (unidade)	0	1
Material de ligação e fixação (unidade)	0	1678
Travessas betão bibloco (unidade)	327	127
Material lenhoso (ton)	0	4,988
Mobiliário (unidade)	0	268
Contentores (unidade)	0	4
Poste telefónico (unidade)	3	1
Material lenhoso (m <sup>3</sup> )	0	2
Painéis acústicos (ton)	0	12,12
Equipamento de movimentação (unidade)	0	1
Atenuadores de impacto (unidade)	0	2
Mesas de comando (unidade)	0	2
Fixação (unidade)	774	0
Travessas lote B (unidade)	40	0
Postes de Catenária (unidade)	5	0
Balastro (m <sup>3</sup> )	500	0

O consumo de travessas, carril e produto de deservagem é apresentado nos gráficos seguintes:

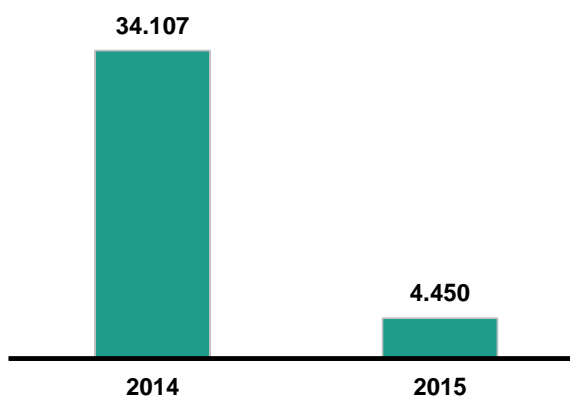
**Número de Travessas**



**Km de Carril**



**kg de Produto de Deservagem**



### 6.2.2 DIMINUIÇÃO DO CONSUMO DE ENERGIA

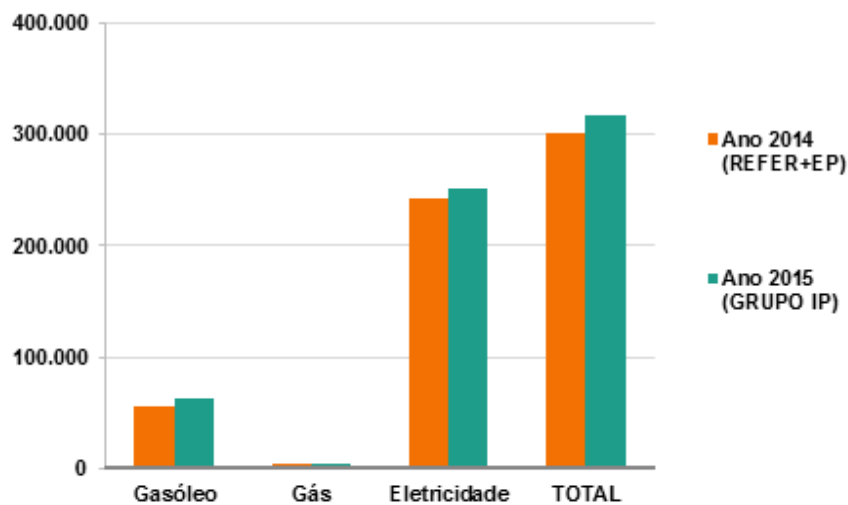
Dando continuidade aos programas de eficiência energética existentes na EP e na REFER, iniciaram-se no quarto trimestre de 2015, os trabalhos para se delinear o Plano de Eficiência Energética da IP.

No ano de 2015, quer na exploração ferroviária, quer na exploração rodoviária foram implementadas medidas de redução de consumos de energia, destacando-se as seguintes:

- Substituição de luminárias na rede rodoviária por lâmpadas LED, tendo sido apurada a substituição de 2.590 equipamentos;
- Instalação de optimizadores de potência de energia no Terminal de Mercadorias de Bobadela;
- Substituição da iluminação existente nos átrios da Estação de Santa Apolónia, por iluminação LED.

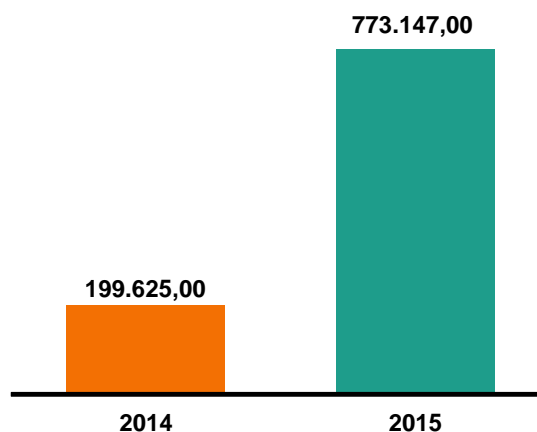
No entanto, face ao ano de 2014 constata-se um aumento dos consumos para a generalidade das fontes energética, tendo a intensidade carbónica do Grupo IP, no ano de 2015, sido de 98 KgCO<sub>2</sub>/GJ.

**Evolução dos Tipos de Consumos Energéticos**



O Grupo IP potencia as suas instalações e edifícios para aproveitamento de energia solar fotovoltaica tendo sido obtida uma produção de eletricidade no ano de 2015 de 773.147,00 kWh, verificando-se um aumento em 8.8% da capacidade instalada face a 2014.

### Evolução da Produção de Eletricidade Renovável (kWh)



#### 6.2.3. BIODIVERSIDADE

A IP tem sob sua jurisdição cerca de 3.600 km de rede ferroviária (com e sem exploração) e cerca de 14.000 km de rede rodoviária, estando cerca de 12% e 17% desta rede, respetivamente, dentro de áreas protegidas.

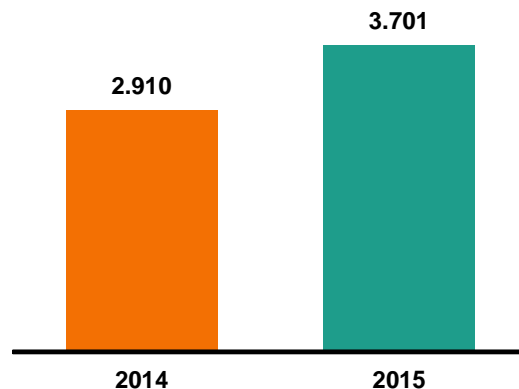
Em 2015, das 153 empreitadas rodoviárias desenvolvidas com Acompanhamento Ambiental, 9 localizaram-se em áreas protegidas ou com elevado índice de biodiversidade e das 164 empreitadas ferroviárias apenas 1 se desenvolveu nestas zonas.

Reconhecendo a necessidade de monitorizar os impactes na fauna, a IP tem desde 2010, implementado um sistema de registo dos atropelamentos da fauna em toda a extensão da sua rede rodoviária.

Em 2015 foram registados 3.701 atropelamentos, dos quais 2.437 animais silvestres o que corresponde a um aumento substancial face a 2014. Este valor justifica-se pelo esforço de amostragem efetuado no distrito de Évora, em virtude do trabalho realizado pela Universidade de Évora (UE). Ao abrigo do Projeto LIFE-LINES, que a IP desenvolve em conjunto com a Universidade de Évora entre outros parceiros, a equipa de investigadores da Universidade tem vindo a realizar um trabalho de monitorização dos atropelamentos bastante mais aprofundado e frequente, tendo reportado os resultados à IP, que os integrou na sua base de dados. Ao todo, a UE reportou 818 registos de animais atropelados em 2015, cujo número corresponde aproximadamente ao acréscimo de registos existentes na base de dados da IP neste ano relativamente ao ano anterior.



### Evolução da Mortalidade da Fauna em Rodovias



Em função da constatação da dimensão deste impacte na fauna, a IP reforçou a implementação de medidas de minimização mais eficientes, nomeadamente no âmbito do Projeto LIFE-LINES, estando a desenvolver alguns projetos-piloto de medidas inovadoras.

Não se conhecendo esta realidade na rede ferroviária, em 2016 pretende-se iniciar o levantamento da situação para inferir sobre a necessidade de implementação de um sistema de registos semelhante ao da rodovia.

Os resultados obtidos no âmbito da Cátedra IP Biodiversidade, consolidados ao longo de 2014, e prolongados os trabalhos para 2015 até 2017, tem vindo a atestar que há uma realidade distinta no caminho-de-ferro, quando comparada com outras infraestruturas lineares. Confirma ainda que há muito pouco conhecimento específico aplicado ao comboio.

Os protocolos com parceiros é outra das estratégias usadas pela IP. Entre estes é de referir o protocolo com a Floresta Unida. Em 2015 a IP participou em mais uma plantação de árvores na serra da Lousã envolvendo também ações de proteção e recuperação de habitats, com proteção de 45.000 árvores, controlo de 15000 plantas invasoras e de matos.

Também de destacar a participação da IP na Associação IBERLINX, em que, em parceria com o Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas - ICNF, e no âmbito do projeto LIFE IBERLINCE, a IP candidatou-se a beneficiário associado do projeto. No âmbito deste projeto tem desenvolvido atividades para o sucesso da reintrodução do Lince Ibérico no habitat natural, designadamente ações de ceifa e corte de vegetação nos taludes, bem como a implantação de sinalética específica e monitorização das estradas na zona de reintrodução.

Em 2016 prevê-se dar continuidade ao compromisso Business & Biodiversity (B&B) com os trabalhos no âmbito da Cátedra IP Biodiversidade, bem como com outros que a empresa considere relevantes desenvolver no âmbito deste compromisso.

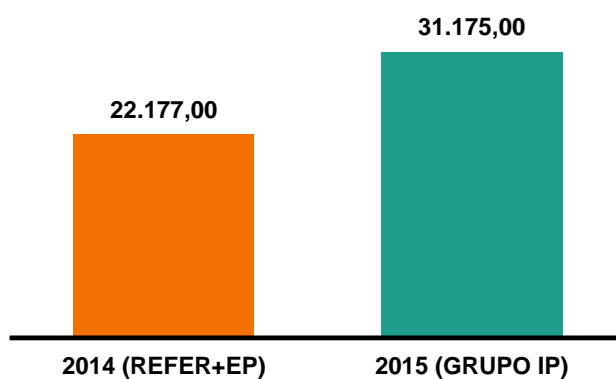
#### 6.2.4. EMISSÃO DE RESÍDUOS

Perfis	Indicadores Ambientais	2014	2015
<b>Emissões e Resíduos</b>			
EN 15	Emissões Diretas (gasóleo, gás) (tonCO <sub>2</sub> eq)	4.138,00	4.933,00
EN 16	Emissões Indiretas (eletricidade) (tonCO <sub>2</sub> eq)	18.039,00	26.242,00
EN 18	Intensidade Carbónica da Organização (Kg CO <sub>2</sub> eq/GJ)	74,00	98,00

Como emissões diretas foram contabilizadas as emissões de gases com efeito de estufa geradas pela queima de combustíveis fósseis da frota automóvel do Grupo IP e ainda dos consumos de gás. Como emissões indiretas foram apuradas as resultantes do consumo de eletricidade em edifícios, instalações e equipamentos.

À semelhança de anos anteriores verifica-se ainda que no ano de 2015 as emissões indiretas continuam a ter maior peso na atividade do Grupo IP. Para o aumento do valor das emissões de gases face ao ano de 2014 contribuiu o maior consumo de energia e ainda o facto do mix energético da eletricidade consumida ter sido superior em emissões, face ao ano anterior.

**Evolução das Emissões de Gases com Efeito de Estufa  
(TonCO<sub>2</sub>eq)**



### 6.2.5. EFLUENTES E RESÍDUOS

No ano de 2015 foi contabilizada a seguinte produção de resíduos na IP resultante da exploração das suas instalações e infraestruturas:

Ano de 2015	Toneladas
Total de Resíduos Produzidos	1.886,5
Total de Resíduos para Valorização	1.859,1
Total de Resíduos para Eliminação	27,4

Ano de 2015	Toneladas
Total Resíduos Perigosos	186,3
Total Resíduos Não Perigosos	1.682,9

No âmbito dos contratos de conservação corrente rodoviária estimou-se ainda que foram recolhidos no ano de 2015 cerca de 425 toneladas de resíduos de limpeza de estradas.

Não se registaram derrames significativos de substâncias perigosas no ano de 2015. A descarga de águas residuais nas instalações da IP é efetuada sobretudo nas redes municipais, pese embora a mesma coexista por vezes com ligações a fossas sépticas.

Com base no consumo anual de água de 2015 estima-se que deste valor, 176.176,00 m<sup>3</sup> tenham sido rejeitados na rede de drenagem pública.

### 6.3. INVESTIMENTOS EM ASPECTOS AMBIENTAIS

No âmbito da execução de empreitadas a cargo da IP, a adoção de medidas de minimização dos impactes ambientais em 2015 ocorreu em obras rodoviárias e traduziu-se em 0,30 M€.

Mitigação Impactes Ambientais (M€)	2014	2015
Barreiras Acústicas	0,33	0,00
Integração Paisagística	0,11	0,30
<b>Total</b>	<b>0,44</b>	<b>0,30</b>

Em 2015 os gastos com proteção ambiental na rodovia representaram cerca de 2,75% do total despendido em obras de construção e conservação, num montante global de 8,35 M€.

<b>Gastos em Aspetos Ambientais (M€)</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Barreiras Acústicas	0,33	0,00
Integração Paisagística	0,11	0,30
Atividades Ambientais na conservação corrente	6,93	7,20
Gestão do Património Cultural da Obra	0,10	0,05
Gestão Ambiental da Obra	0,27	0,80
<b>Total</b>	<b>7,74</b>	<b>8,35</b>
<b>Investimento em Aspetos Ambientais (M€)</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Barreiras Acústicas	0,96	0,00
Integração Paisagística	0,11	0,52
Atividades Ambientais na conservação corrente	6,90	6,99
Gestão do património cultural da obra	0,61	0,72
Gestão ambiental da obra	3,03	1,13
<b>Total</b>	<b>11,61</b>	<b>9,36</b>

Na ferrovia os gastos com atividades ambientais estão essencialmente associados a prestações de serviço de manutenção e em 2015 ascenderam a 5,3 M€.

Constituindo um desafio para a empresa a gestão do património ferroviário desativado, em 2015 deu-se continuidade ao projeto das ecopistas, integrado na Rede Nacional de Ecopistas, com relevante impacto do ponto de vista ambiental e social nas regiões onde se desenvolve.

Em 2015, na ex-Linha de Guimarães entrou em funcionamento o troço urbano Maia, numa extensão de 1,2 km.

Também no âmbito de reabilitação de património foi efetuada a reabilitação de um miradouro EN 333, no concelho de Águeda.

## 6.4. COMPLIANCE

O esforço desenvolvido de interligação das obrigações ambientais com as atividades levadas a cabo no âmbito de todo o ciclo de vida das infraestruturas rodoferroviárias permitiu que, em 2015, não houvesse encargos com desconformidades ambientais.

No âmbito do serviço ao cliente foram analisadas queixas, reclamações e / ou sugestões sendo as eventuais medidas tomadas numa ótica de melhoria contínua.

Em 2015 foram tratadas 395 solicitações no domínio do ambiente que deram origem a atuações de monitorização e / ou correção das situações reportadas.

Em 2015 foram auditados 14 contratos de prestações de serviços de manutenção.

Dando sequência ao disposto na legislação do ruído, a IP desenvolveu os Mapas Estratégicos de Ruído (MER) da 1.ª fase das grandes infraestruturas de transporte (GIT) rodoviárias e ferroviárias, e alguns dos seguintes Planos de Ação (PA), o que lhe permite conhecer o desafio que tem em matéria do ruído. Com base neste diagnóstico está a estruturar o seu Plano de Ação, introduzindo critérios de sustentabilidade económica, social e ambiental na sua prossecução.

### População Exposta ao Ruído Rodoferroviário

	Extensão (km)	População Exposta ao Ruído (n.º pessoas)	
		Lden [dB(A)]	Ln [dB(A)]
Ferrovia	121,8	27.806	32.192
Rodovia	553	56.900	29.500
<b>Total</b>	<b>674,8</b>	<b>84.706</b>	<b>61.692</b>

## 6.5. SENSIBILIZAÇÃO

Com uma implantação dos seus ativos rodoviários e ferroviários tão expressiva em todo o território, é vital para a empresa procurar o equilíbrio entre a vertente ambiental e social das suas infraestruturas, direcionado para o progresso sustentável.

Neste contexto a IP continua a perseguir as iniciativas que permitem a sensibilização da sociedade em geral, começando pela comunidade interna da IP, assegurando uma dinâmica mais sustentável na gestão das infraestruturas rodoferroviárias.

### Partilha de Competências

Em 2015, neste domínio, promoveu-se a divulgação e partilha das competências em diversos fóruns, sendo de destacar a realização de ação de formação, em parceria com a APAI, Associação Portuguesa de Avaliação de Impactes, sobre Gestão Ambiental em Obra, realizado dias 28 e 29 de

outubro de 2015 em Lisboa.

De salientar também a candidatura ao *Green Projects Awards* de 2015 com o projeto da A 21, Nó da Malveira – Estabilização de Talude de Escavação, tendo sido finalista na categoria Produto ou Serviço.

### Estradas Património

Neste projeto, em 2015, procurou-se, com parceiros externos, desenvolver um projeto-piloto na Beira Interior, no sentido de dinamizar uma região em risco de desertificação, potenciando os seus recursos naturais e infraestruturas, no sentido de criar polos de atração e fixação de população, impulsionando a economia local.

Em parceria com a Asociación Española de la Carretera, Junta de Extremadura e AEI Cluster del Turismo de Extremadura, apresentou-se a candidatura *SLOW WAYS ESTRADAS TURÍSTICAS EM ESPANHA E PORTUGAL*, ao Interreg Sudoe. Este projeto tem como objetivo a melhoria da proteção e valorização do património natural e cultural comum a Espanha e Portugal numa lógica de desenvolvimento sustentável.

### Outras iniciativas

Em 2015 a IP tornou-se parceiro e Beneficiário Associado do Projeto *LIFE-LINES* Rede de Infraestruturas Lineares com Soluções Ecológicas, promovido pela Universidade de Évora entre outros parceiros. Os objetivos deste Projeto consistem em:

- Ensaiar, avaliar e divulgar práticas que visem a minimização dos efeitos negativos das infraestruturas de transporte / energia na fauna.
- Criação de corredores verdes ao longo destas infraestruturas que incrementem a conectividade e a conservação da biodiversidade local / regional.

Em março de 2015 a IP aderiu ao projeto “beba água da torneira”, promovido pelos SMAS de Almada e assinou o compromisso de utilizar a água da rede de abastecimento público de Almada para beber. .

---



INDICADORES GRI





## 07. INDICADORES GRI

Conteúdos Gerais	
Estratégia e Análise	
G4-1	Declaração do Presidente do Conselho de Administração sobre a relevância da sustentabilidade para a organização e a sua estratégia de sustentabilidade.
Perfil Organizacional	
G4-3	Nome da organização.
G4-4	Principais produtos e serviços.
G4-5	Localização da sede da organização.
G4-6	Número de países nos quais a organização opera e nome dos países nos quais as suas principais operações estão localizadas ou que são especialmente relevantes para os tópicos de sustentabilidade abordados no relatório.
G4-7	Tipo e natureza legal de propriedade.
G4-8	Mercados em que a organização atua.
G4-9	Dimensão da organização.
G4-10	a. Número total de colaboradores por tipo de contrato de trabalho e género; b. Relate a força de trabalho total por região e género.
G4-11	Percentagem do total de colaboradores abrangidos por acordos de contratação coletiva.
G4-12	Cadeia de fornecedores da organização.
G4-13	Alterações significativas ocorridas no decorrer do período coberto pelo relatório em relação à dimensão, estrutura, participação acionista ou cadeia de fornecedores da organização.
G4-14	Abordagem ao princípio da precaução.
G4-15	Cartas, princípios ou outras iniciativas desenvolvidas externamente de carácter económico, ambiental e social que a organização subscreve ou endossa.
G4-16	Participação em associações e organizações nacionais ou internacionais de defesa.
Aspetos Materiais Identificados e Limites	
G4-17	Totalidade das entidades incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas.
G4-18	Processo adotado para definir o conteúdo do relatório e os limites dos aspetos.
G4-19	Aspetos materiais identificados no processo de definição do conteúdo do relatório.
G4-20	Limite de cada aspeto material dentro da organização.
G4-21	Limite de cada aspeto material fora da organização.

G4-22	Reformulações de informações fornecidas em relatórios anteriores e as razões para tais reformulações.
G4-23	Alterações significativas em relação a períodos cobertos por relatórios anteriores quanto ao âmbito e ao limite dos aspetos.
<b>Envolvimento dos Stakeholders</b>	
G4-24	Lista de grupos de <i>stakeholders</i> da organização.
G4-25.	Base para identificação e seleção de stakeholders.
G4-26	Abordagem adotada para envolvimento com <i>stakeholders</i> , inclusive a frequência do envolvimento por tipo e por grupo.
G4-27	Principais questões e preocupações apontadas pelos stakeholders como resultado do processo de envolvimento e as medidas adotadas pela organização no tratamento das mesmas.
<b>Perfil do Relatório</b>	
G4-28	Período coberto pelo relatório.
G4-29	Data do relatório anterior mais recente.
G4-30	Ciclo de emissão de relatórios.
G4-31	Contatos para questões sobre o relatório ou os seus conteúdos.
G4-32	Opção “de acordo” escolhida pela organização e sumário do conteúdo da GRI para a opção escolhida.
G4-33	Política e práticas correntes adotadas pela organização para submeter o relatório a uma verificação externa.
<b>Governance</b>	
G4-34	Estrutura de governação da organização, incluindo comissões subordinadas ao órgão de governação hierarquicamente mais elevado.
<b>Ética e Integridade</b>	
G4-56	Valores, princípios, padrões e normas de comportamento da organização.
<b>Indicadores de Desempenho Económico</b>	
<b>Desempenho económico</b>	
G4-EC1	Valor económico direto gerado e distribuído.
G4-EC2	Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades para as atividades da organização decorrentes de mudanças climáticas.
G4-EC4	Assistência financeira recebida do governo.
<b>Impactes económicos indiretos</b>	
G4-EC7	Desenvolvimento e impacte de investimentos em infraestruturas e serviços oferecidos.
G4-EC8	Impactes económicos indiretos significativos.
<b>Práticas de compras</b>	
G4-EC9	Percentagem de gastos com fornecedores locais em unidades operacionais importantes.

Indicadores de Desempenho Ambiental	
<b>Materiais</b>	
Formas de Gestão	
G4-EN1	Materiais utilizados, por peso ou por volume.
G4-EN2	Materiais utilizados provenientes de reciclagem.
<b>Energia</b>	
Formas de Gestão	
G4-EN3	Consumo de energia dentro da organização.
G4-EN4	Consumo de energia fora da organização.
G4-EN5	Intensidade energética.
G4-EN6	Redução do consumo de energia.
G4-EN7	Redução nos requisitos de energia com produtos e serviços.
<b>Água</b>	
Formas de Gestão	
G4-EN8	Total de captações de água, discriminado por fonte.
G4-EN9	Fontes hídricas significativamente afetadas pelo consumo de água.
G4-10	Percentagem e volume de água reciclada e reutilizada.
<b>Emissões</b>	
G4-EN15	Emissões directas de Gases de efeito de estufa (GEE) - Âmbito 1.
G4-EN16	Emissões indirectas de GEE - Âmbito 2.
G4-EN17	Outras emissões indirectas de GEE - Âmbito 3.
G4-EN18	Intensidade de emissões de GEE.
G4-EN19	Redução de emissões de GEE.
<b>Resíduos</b>	
Formas de Gestão	
G4-EN23	Peso total de resíduos produzidos, discriminado por tipo e por método de tratamento.
G4-EN24	Número e volume total de derrames significativos no ano.
G4-25	Peso de resíduos transportados considerados perigosos.
G4-26	Descrição dos impactes causados nos recursos hídricos pelo consumo de água.
<b>Indicadores de Desempenho Social – Práticas Laborais</b>	
<b>Emprego</b>	
G4-LA1	Número total e taxa de novas contratações e rotatividade de colaboradores por faixa etária, género e região.
G4-LA2	Benefícios para colaboradores, a tempo integral, que não são atribuídos a colaboradores temporários ou a tempo parcial.
G4-LA3	Taxa de retorno e de retenção após licença parental discriminada por género.

Saúde e Segurança no Trabalho	
G4-LA6	Tipos e taxas de lesões, doenças ocupacionais, dias perdidos, absentismo e número de óbitos relacionados com o trabalho.
Formação e Educação	
Formas de Gestão	
G4-LA9	Média de horas de formação anual por colaborador, discriminado por género e categoria profissional.
G4-LA10	Programas de gestão de competências e aprendizagem contínua que contribuam para a empregabilidade dos colaboradores.
G4-LA11	Percentagem de colaboradores que recebem regularmente análise de desempenho e desenvolvimento de carreira.
Diversidade e Igualdade de Oportunidades	
G4-LA12	Composição dos grupos de colaboradores por categoria profissional, género, faixa etária, minorias e outros indicadores de diversidade.
Igualdade de remuneração homem mulher	
G4-LA13	Proporção de remunerações entre homem e mulher.
Indicadores de Desempenho Social – Sociedade	
Comunidades Locais	
Formas de Gestão	
G4-SO1	Operações com programas de envolvimento das comunidades locais.
G4-SO2	Operações com impactes negativos significativos nas comunidades locais.
Combate à Corrupção	
G4-SO3	Número total e percentual de operações submetidas a avaliações de riscos relacionados à corrupção e os riscos significativos identificados.
G4-SO4	Comunicação e formação em políticas e procedimentos de combate à corrupção.
G4-SO5	Casos confirmados de corrupção e medidas tomadas.
Indicadores de Desempenho Social – Responsabilidade pelo Produto	
Saúde e segurança do cliente	
Formas de Gestão	
Saúde e segurança do cliente	
G4-PR5	Resultados de pesquisas de satisfação do Cliente.
Conformidade	
G4-PR9	Valor monetário de multas significativas aplicadas por não conformidade com leis e regulamentos relativos ao fornecimento e uso de produtos e serviços.

Almada, 19 maio de 2016

O Conselho de Administração Executivo,

Presidente - António Manuel Palma Ramalho

Vice - Presidente - José Saturnino Sul Serrano Gordo

Vice - Presidente - José Luís Ribeiro dos Santos

Vogal - Alberto Manuel de Almeida Diogo

Vogal - Vanda Cristina Loureiro Soares Nogueira

Vogal - Adriano Rafael de Sousa Moreira

Vogal - José Carlos de Abreu e Couto Osório

---



#### **Infraestruturas de Portugal, SA**

Campus do Pragal · Praça da Portagem  
2809-013 ALMADA · Portugal

Tel. +(351) 212 879 000

e-mail [ip@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:ip@infraestruturasdeportugal.pt)

Capital Social 3 495 375 000,00 €

NIF 503 933 813

[www.infraestruturasdeportugal.pt](http://www.infraestruturasdeportugal.pt)

#### **IP Engenharia, SA**

Rua José da Costa Pedreira, 11  
1750-130 LISBOA · Portugal

Tel. +(351) 217 511 700

Fax +(351) 217 540 600

e-mail [info@ipengenharia.pt](mailto:info@ipengenharia.pt)

Capital Social 1 500 000,00 €

NIF 500 440 131

[www.ipengenharia.pt](http://www.ipengenharia.pt)

#### **IP Património, SA**

Campus do Pragal  
Praça da Portagem  
2809-013 ALMADA · Portugal

Tel. +(351) 212 879 656

e-mail [geral@ippatrimonio.pt](mailto:geral@ippatrimonio.pt)

Capital Social 15 000 000,00 €

NIF 502 613 092

[www.ippatrimonio.pt](http://www.ippatrimonio.pt)

#### **IP Telecom, SA**

Rua Passeio do Báltico, 4  
1990-036 LISBOA · Portugal

Tel. +(351) 211 024 000

e-mail [info@iptelecom.pt](mailto:info@iptelecom.pt)

Capital Social 10 000 000,00 €

NIF 505 065 630

[www.iptelecom.pt](http://www.iptelecom.pt)

#### **GIL Gare Intermodal de Lisboa, SA**

Palácio Coimbra · Rua de Santa Apolónia, 53  
1100-468 LISBOA

Tel. +(351) 212 879 000

e-mail [gil@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:gil@infraestruturasdeportugal.pt)

Capital Social 1 952 160,00 €

NIF 503 299 120