

RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE DO GRUPO IP 2023



Infraestruturas
de Portugal

1. Sobre o Relatório

4-5



IN

2. Mensagem do Presidente

6-11



5. A nossa Estratégia de Sustentabilidade

5.1 Os Principais Desafios do Setor
5.2 Uma Abordagem de Sustentabilidade alinhada com os ODS

30-37



3. Quem Somos

3.1 O Grupo IP
3.2 Missão, Visão e Valores
3.3 Como nos Organizamos
3.4 As Nossas Redes
3.5 As Nossas Pessoas

12-25

4. Principais Distinções em 2023

26-29



7. Desempenho na Dimensão social

7.1 Eixo de Intervenção 5
- Mobilidade e Acessibilidade
7.2 Eixo de Intervenção 6
- Segurança
7.3 Eixo de Intervenção 7
- Capital Humano e Talento
7.4 Eixo de Intervenção 8
- Responsabilidade Social e Stakeholders

60-95

6. Desempenho na Dimensão ambiente

6.1 Eixo de intervenção 1
- Eficiência energética, transição e descarbonização
6.2 Eixo de intervenção 2
- Resiliência às Alterações Climáticas
6.3 Eixo de intervenção 3
- Economia Circular
6.4 Eixo de intervenção 4
- Proteção do ambiente e ecossistemas

38-59

D



8. Desempenho na Dimensão de Governança

- 8.1 Eixo de Intervenção 9
 - Ética e Compliance
- 8.2 Eixo de Intervenção 10
 - Cibersegurança
- 8.3 Eixo de Intervenção 11
 - Inovação: motor de desenvolvimento
- 8.4 Eixo de Intervenção 12
 - Finanças Sustentáveis

96-111



9. Outros Desempenhos

- 9.1 Gestão Ambiental
- 9.2 Investimentos Em Aspectos Ambientais
- 9.3 Consumo De Combustíveis Fósseis
- 9.4 Consumos De Água

112-117

10. Desafios para 2024

118-121

Glossário

122-123



ANEXO 1

- TABELA GRI

124-135

ANEXO 2

- DESTAQUES DE 2023

136-161

ANEXO 3

- RISCOS CLIMÁTICOS

162-163

ÍCE

Sobre o Relatório



1. SOBRE O RELATÓRIO

A Infraestruturas de Portugal S.A. (adiante designada IP) publica, este ano, o seu Relatório de Sustentabilidade de forma autónoma, através do qual dá público testemunho do desempenho das empresas do Grupo IP nos domínios ambiental, social e de governança (Environmental, Social and Governance – ESG), transmitindo de forma clara e objetiva os resultados e os indicadores mais relevantes da sua atividade.

O Relatório de Sustentabilidade de 2023 contempla a abordagem estratégica do Grupo IP à sustentabilidade, o respetivo alinhamento com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas, o desempenho da atividade por dimensão ESG e os principais desafios e compromissos assumidos com um desenvolvimento sustentável do negócio da empresa e da sua cadeia de valor.

O presente relatório foi preparado de acordo com as normas de reporte de sustentabilidade da *Global Reporting Initiative* (GRI *Standards*, versão 2021), dando, igualmente, cumprimento aos requisitos legais decorrentes das obrigações de divulgação de informações não financeiras e sobre diversidade, preconizadas no Decreto-Lei nº 89/2017.

O reconhecimento da importância dos temas relacionados com a sustentabilidade levou a que, na mais recente reestruturação da orgânica do Grupo IP, efetivada em 2023, fosse criada a Direção de Sustentabilidade e Inovação (DSN), responsável pela abordagem estratégica da sustentabilidade no Grupo IP e pela sua materialização, em articulação com as várias unidades orgânicas da empresa.

Estrutura

Este relatório está estruturado em 9 partes:

- A **Mensagem do Presidente**;
- **Quem somos**, na qual apresentamos o Grupo IP, a sua missão, visão e valores, assim como a organização e os principais ativos, quer ao nível das redes, quer do capital humano;
- **Principais distinções do ano 2023**, destacando as principais distinções em matéria de sustentabilidade durante o ano de 2023;
- **A Nossa Estratégica de Sustentabilidade**, identificando os principais desafios que se colocam ao sistema de mobilidade e transportes e, em particular, à gestão das infraestruturas rodó e ferroviárias e a abordagem estratégica do Grupo IP à sustentabilidade para fazer face a esses desafios. A abordagem estratégica à sustentabilidade parte de 3 desígnios estratégicos, que se materializam através de 12 eixos de intervenção traduzidos, por sua vez, num conjunto de programas e ações que contribuem para o desempenho

da empresa nas 3 dimensões ESG – ambiente, social e governança – e para alcançar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e as metas estabelecidas para 2030;

- O **Desempenho na Dimensão Ambiente**, descrevendo o desempenho do Grupo IP em 2023, em cada um dos eixos de intervenção associados a esta dimensão;
- O **Desempenho na Dimensão Social**, descrevendo o desempenho do Grupo IP em 2023, em cada um dos eixos de intervenção associados a esta dimensão;
- O **Desempenho na Dimensão de Governança**, descrevendo o desempenho do Grupo IP em 2023, em cada um dos eixos de intervenção associados a esta dimensão;
- **Outros Desempenhos**, complementares aos descritos em cada uma das dimensões anteriores;
- **Principais Desafios para o ano 2024**, identificando os principais desafios e oportunidades em termos de sustentabilidade para melhorar o desempenho de sustentabilidade do Grupo IP.

Como anexos ao Relatório é apresentada a sistematização do alinhamento do reporte de sustentabilidade de 2023 do Grupo IP com a Tabela GRI e informação mais detalhada sobre os principais destaques de 2023 e a avaliação de riscos climáticos.

Ciclo de publicação e período coberto pelo relatório

A informação reportada neste relatório refere-se ao período entre 1 de janeiro de 2023 e 31 de dezembro de 2023, coincidindo com o período coberto pelo relatório e contas da IP, SA.

Data de publicação

30 de abril de 2024

Um Agradecimento

Desejamos expressar um agradecimento especial a todos os colaboradores que contribuíram com informações para a elaboração do presente relatório de sustentabilidade, reconhecendo o esforço conjunto e partilhado de diferentes áreas que compõem a estrutura organizacional da IP.

Opinião e Contactos

No Grupo IP valorizamos a opinião e contributos de todos os nossos *stakeholders*. Qualquer sugestão ou pedido de esclarecimento sobre este documento pode ser enviado para dsn@infraestruturasdeportugal.pt.

Linguagem Inclusiva

Em virtude da extensão do texto, prescindimos da utilização de linguagem inclusiva de género. Esta opção é apenas motivada pela facilidade de leitura, não comprometendo a nossa convicção e a nossa prática de combate a todas as formas sexistas de comunicação.

Mensagem do Presidente

2. MENSAGEM DO PRESIDENTE

Este é o primeiro ano do Relatório de Sustentabilidade com este formato e composição. Mais do que um passo em frente nas métricas de avaliação de impacto, de mensuração de atividades, de transparência nos objetivos estabelecidos e obtidos, este Relatório de Sustentabilidade constitui uma demonstração do nosso compromisso estruturado e coletivo com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e, nesse contexto, constitui particularmente uma demonstração da consciência e responsabilidade coletiva de que, sem o contributo da IP, alguns dos objetivos de sustentabilidade ambiental do país serão difíceis de alcançar.

Sempre que se alteram processos, metodologias, tipologias de documentos de reporte, o esforço associado por parte dos intervenientes é elevado, uma vez que tem de ser acumulado a uma carga de trabalho já elevada. Foi isso que aconteceu com a preparação deste Relatório de Sustentabilidade. Assim, a primeira palavra desta mensagem tem necessária e justamente de ser dirigida a todas as equipas que para ele contribuíram. Uma palavra, em especial, para agradecer o trabalho, esforço, empenho, persistência e horas de trabalho da Direção de Sustentabilidade e Inovação e, particularmente, da sua Diretora!

Vivemos anos marcados por uma trajetória de profunda transformação aos mais diversos níveis, e o setor da mobilidade e transportes, pelas suas particularidades e efeitos, e em particular pela sua importância para a conectividade, competitividade, coesão, e globalmente, para o bem-estar das populações, não constitui exceção.

A par deste contexto, onde os desafios se acumulam, e após dois anos fortemente marcados pela pandemia de COVID-19 bastante disruptiva ao nível de comportamentos e de cadeia logística, aliados ao ambiente de tensão e de guerra na Europa e no Médio Oriente, com repercussões, económicas e não só, em Portugal e no mundo, é reforçada a necessidade de respostas estruturais para a sociedade e para as empresas.

No tocante especificamente às transformações do sistema de mobilidade, temos assistido à gradual automação do transporte em si, à alteração dos métodos construtivos e das operações logísticas, que aliados a um aumento da sensorização e da conectividade, da digitalização e desmaterialização de procedimentos e com recurso à inteligência artificial, continuarão a introduzir grandes alterações, e até disrupções, no sistema de mobilidade e na gestão das infraestruturas, tal como hoje os conhecemos. Todas estas tendências, associadas às alterações sociais e demográficas verificadas, desde o trabalho remoto ao envelhecimento da

população, constituirão grandes desafios para organizações como a IP.

A IP, como empresa gestora de infraestruturas de transporte e com um papel central na mobilidade nacional, necessita de ter o futuro muito presente, quer em termos dos seus investimentos quer da sua atividade comercial, necessitando de garantir que os seus projetos e planos, independentemente da incerteza associada a algumas destas transformações do sistema de mobilidade e transportes, continuarão a garantir valores básicos e fundamentais de sustentabilidade como a descarbonização, circularidade, acessibilidade, segurança, ética, inclusão e resiliência. E neste contexto, consistência estratégica e estabilidade no planeamento, apesar das dificuldades, seja no domínio dos materiais, dos preços, de mão de obra ou de resposta com qualidade e prazo do mercado, constituem vetores essenciais.

No Grupo IP, o ano de 2023, foi marcado por um ajustamento da organização interna, que se entendeu como um instrumento essencial para a prossecução da missão das empresas estando sujeita a uma melhoria contínua que promova o seu contributo para os resultados pretendidos. A solução de mudança implementada teve como objetivos melhorar as interfaces entre processos de suporte e da cadeia de valor, como é o caso do planeamento e da gestão orçamental, e reforçar a visibilidade e orientação para desígnios particularmente incontornáveis na prossecução da missão da IP como é o caso da sustentabilidade corporativa, tendo sido criada para esse efeito a Direção de Sustentabilidade e Inovação (DSN), que integra a visão da empresa para os três pilares ESG – Ambiente, Social e Governança.

Sendo a sustentabilidade um dos valores fundamentais que alicerça a atividade do Grupo IP, procuramos integrar os princípios do desenvolvimento sustentável nas nossas operações e decisões estratégicas. A empresa desenvolve a sua atividade em estreita colaboração com os *stakeholders* e parceiros de negócio, avaliando tanto o desempenho financeiro, quanto o não financeiro, sempre ciente que o sucesso deste desempenho se revela, também, no modo como ela impacta junto do acionista, dos colaboradores, clientes, fornecedores, comunidades e meio ambiente, entre outros.

O nosso foco está em promover o desenvolvimento dos territórios em que atuamos, criando proximidade entre as comunidades locais, investindo em iniciativas que contribuam para uma mobilidade sustentável e um serviço se-

guro e eficiente, adotado as melhores práticas de prestação de contas e de reporte de informação de gestão e uma conduta ética nos negócios.

A estratégia de sustentabilidade da IP abrange os três pilares ESG e encontra-se alinhada com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), tendo sido identificados aqueles que são considerados prioritários para o Grupo IP, por se relacionarem diretamente com a nossa atividade *core*, e com os seus impactos principais.

Com a identificação dos ODS prioritários e a definição das respetivas metas, a atingir até 2030, evidencia-se de forma clara o compromisso e alinhamento do Grupo IP com a sustentabilidade e, em concreto, com as prioridades e aspirações do desenvolvimento sustentável global para 2030.

Relativamente à sustentabilidade ambiental, o Grupo IP, prosseguiu, em 2023, o investimento na descarbonização e circularidade da sua atividade e do setor dos transportes, indo ao encontro dos objetivos estabelecidos pela Comissão Europeia, no *Green Deal* e na Estratégia para a Mobilidade Inteligente e Sustentável.

Neste contexto, entre outras ações desenvolvidas em 2023, destacam-se a aposta na expansão e modernização da ferrovia e a promoção da vantagem ambiental deste modo de transporte, através, por exemplo, dos projetos de eletrificação em curso da Rede Ferroviária Nacional (RFN), integrados no programa de investimento Ferrovia 2020 e da conclusão das peças do procedimento do concurso público internacional para a primeira parceria público-privada (PPP1) da Linha de Alta Velocidade (LAV) Porto-Lisboa, integrado no Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI2030), lançado a 12 de janeiro de 2024. Este projeto não é apenas transformacional para o futuro da ferrovia e para um reforço da adesão das populações ao modo ferroviário, como constitui o elemento agregador de uma transformação da mobilidade que será abrangente para o país. O projeto da LAV Porto-Lisboa permitirá implementar um serviço de elevada qualidade, caracterizado por reduções de tempo de percurso significativas, alargadas a uma vasta extensão do território português e por um salto disruptivo em termos de frequência de serviços no eixo Porto-Lisboa. Consequentemente este projeto terá potencial para captar passageiros aos modos rodoviário e aéreo, contribuindo para o desígnio nacional da redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE).

No contexto da transição energética e descarbonização, resiliência e circularidade, importa também salientar a preparação do concurso para realização de projeto piloto de produção fotovoltaica para autoconsumo de energia de tração na RFN, a conclusão da 1ª fase do Plano de Resiliência das Infraestruturas às Alterações Climáticas (PRIAC) e o desenvolvimento de projetos inovadores que incorporam princípios de “eco-conceção”, como é o caso da pavimentação do troço do IC2 (EN1), entre o nó da Asseiceira, no concelho de Rio Maior, e a zona urbana de Freiras, no concelho de Alcobaça, baseada na reutilização de 30% do pavimento danificado do troço intervencionado, e a instalação de barreiras acústicas inovadoras na nova ligação ferroviária entre Évora e Évora Norte, constituída por painéis de betão-borracha resultante do processo de reciclagem de pneus em fim de vida útil.

O ano de 2023 foi, igualmente, marcado por um acréscimo significativo de execução por parte da IP de projetos PRR, todos eles focados nos objetivos de +economia, +mobilidade, +segurança, +sustentabilidade. Em 2023, a carga de projetos PRR sob responsabilidade da IP foi também aumentada com o acréscimo de um projeto de sinalização ferroviária que será essencial para a articulação da linha de Alta Velocidade com a Linha do Norte.

Destaca-se ainda, em 2023, a aprovação da candidatura das metas de redução carbónica da IP até 2030, pelo *SBTi* (*Science Based Targets Initiative*), o que traduziu o culminar de um trabalho exaustivo de análise de todos os processos de negócio da cadeia de valor da Empresa, que contribuem de forma mais ou menos direta para as emissões de GEE.

Estas ações, entre outras, contribuem para materializar o alinhamento da estratégia de sustentabilidade do Grupo IP com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, em particular, com o ODS 7 – Energias Renováveis e Acessíveis, o ODS 9 – Infraestruturas, Indústria e Inovação, o ODS 12 – Produção e Consumo Sustentáveis e o ODS 13 – Ação Climática.

No pilar da sustentabilidade social, o Grupo IP desenvolveu em 2023, um conjunto de parcerias e iniciativas de responsabilidade social, enquadradas em 6 dimensões - ambiente, qualidade de vida, mobilidade, segurança, inovação e ética, *compliance* e cibersegurança -, que traduzem o compromisso da empresa em prosseguir uma atuação responsável, focada na segurança dos seus clientes e colaboradores, na promoção de uma mobilidade inovadora e sustentável e na melhoria das acessi-



Miguel Jorge de Campos Cruz - Presidente do Conselho de Administração Executivo

bilidades rodoviária e ferroviária, contribuindo para a redução da sinistralidade, coesão territorial e promoção de um equilíbrio no acesso a oportunidades económicas, sociais e culturais em todo o território nacional.

Entre as principais ações realizadas em 2023, destacam-se ainda a aprovação do programa de Voluntariado Corporativo do Grupo IP - "IP Solidária", em que a empresa assume um compromisso de maior intervenção social e espírito solidário, através da participação ativa dos seus trabalhadores em iniciativas de voluntariado social, um conjunto alargado de parcerias, colaborações e campanhas, no âmbito da diversidade e inclusão, igualdade de género, segurança e cultura, para além da interação com os principais *stakeholders* externos, com a realização de inquéritos de satisfação aos clientes utilizadores das infraestruturas da IP, nomeadamente da ferrovia, como são os operadores ferroviários e os clientes individuais.

Ainda no âmbito deste pilar da sustentabilidade, importa salientar que o capital humano constitui um dos ativos mais importantes do Grupo IP. A elevada especialização dos trabalhadores da IP, alicerçada em muitos anos de experiência, é um ativo fundamental para a gestão da infraestrutura rodoferroviária, incluindo a gestão da circulação.

Para este efeito, no ano de 2023, a Academia IP disponibilizou aos nossos colaboradores, um total superior a 169 600 horas de formação, em várias áreas do conhecimento, maioritariamente nas áreas profissionais associadas ao negócios e à atividade core do Grupo IP, designadamente na área das engenharias, gestão, ética e transparência, tecnologias e transformação digital, operações, segurança e cibersegurança, assim como promoveu iniciativas no sentido de integrar os novos colaboradores da IP na empresa e nas equipas, designadamente através do programa de acolhimento e integração "Somos IP 2023".

Ao nível do pilar da governança, garantimos continuamente a implementação de melhores práticas de governança corporativa e temos sempre em vista os interesses dos nossos *stakeholders*.

Promovemos uma cultura assente nos melhores princípios éticos e de *compliance*, tendo o ano de 2023 sido marcado pelo reforço das atividades de gestão de riscos e oportunidades, implementadas desde 2015, pela 2ª revisão do Código de Ética, o qual foi também objeto de homologação pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT),

pela revisão global das políticas/procedimentos e dos canais de denúncia de irregularidades, pela publicação da Declaração de Política Antifraude, como instrumento de reforço das práticas de transparência e promoção de uma cultura de ética associada aos investimentos, nomeadamente aos integrados no Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), e finalmente, na ótica da aposta da empresa na inovação, a revisão e atualização do Programa dos 50 Desafios de IDI (Investigação, Desenvolvimento e Inovação) da IP.

Em termos do reconhecimento externo de práticas sustentáveis adotadas pela IP, de referir as distinções recebidas em 2023, nomeadamente, no prestigiado prémio da Associação Portuguesa de Ética Empresarial (APEE) de "Reconhecimento de Práticas em Responsabilidade Social e Sustentabilidade", em que foram distinguidas 5 iniciativas de sustentabilidade da empresa, 2 no Eixo II - Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e 3 no Eixo I - Responsabilidade Social, e no "Prémio Sustentabilidade no Ambiente Construído" do *BUILT Co-LAB*, em que foi distinguida com o 1º prémio da categoria Circularidade, com o projeto de incorporação de resíduos de borracha reciclada, reagida e ativada (RAR) nas misturas betuminosas aplicadas na pavimentação de estradas.

Na projeção de um futuro próximo, perspetiva-se que a IP em 2024 abrace vários desafios, destacando-se a operacionalização de várias iniciativas e programas relacionados com a transição energética e sustentabilidade da IP, tais como o compromisso *Business Ambition 1,5º*, as metas dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável prioritários da IP, os programas *ECOAP* e *REPower IP*, o lançamento da PPP2 do projeto da Linha de Alta Velocidade Porto-Lisboa, a concretização dos investimentos do Plano de Recuperação e Resiliência, o lançamento do concurso do projeto de autoprodução de energia renovável (solar) para tração, o desenvolvimento da 2ª fase do Plano de Resiliência das Infraestruturas às Alterações Climáticas, a adaptação das práticas de contratação para assegurar o cumprimento dos requisitos da RCM 132/2023: Critérios ecológicos aplicáveis à celebração de contratos por parte das entidades da administração direta e indireta do Estado, o desenvolvimento do Estudo Estratégico de Financiamento e Gestão da RRN, o lançamento do 1º Inquérito de Satisfação dos Clientes Rodoviários, a implementação do programa de voluntariado "IP Solidária" e a concretização da Dupla Materialidade da IP e da classificação das suas atividades de acordo com a Taxonomia Verde,

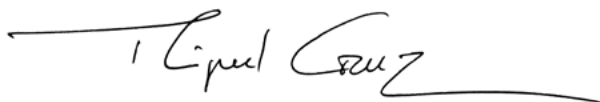
de forma a dar cumprimento às novas exigências de Relato de Sustentabilidade Corporativo, impostas pela nova Diretiva CSRD (Diretiva 2022/2464).

Através do seu compromisso com a sustentabilidade, o Grupo IP junta-se a todos os atores que a nível nacional e internacional se propõem fazer face à degradação ambiental e às alterações climáticas, contribuindo para a manutenção de uma sociedade mais justa, equitativa e sustentável.

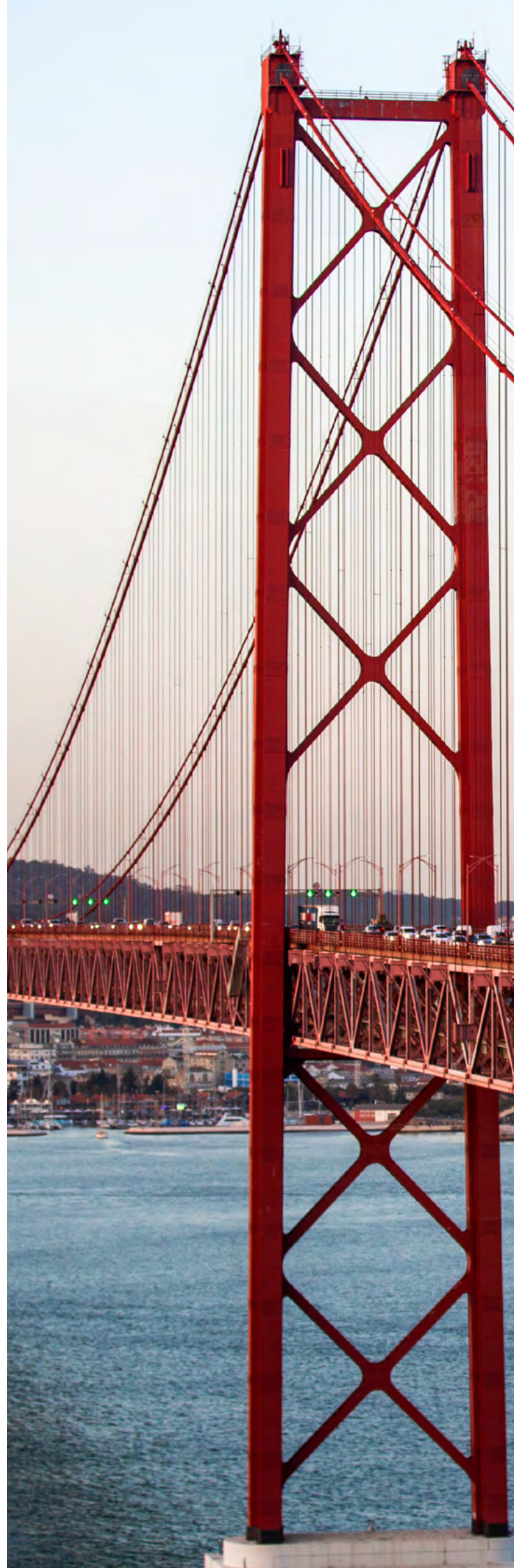
Somos uma empresa de culturas diversas e de sucessivas gerações, que muito contribuíram e vão continuar a contribuir, para o desenvolvimento sustentável das acessibilidades e da aproximação entre as comunidades.

Por fim, em nome do Conselho de Administração Executivo, gostaria de manifestar a nossa gratidão perante a equipa do Grupo IP, os homens e as mulheres sem os quais não teria sido possível alcançar as nossas conquistas, continuar a acreditar que é possível abraçar com sucesso os novos desafios que se vêm impondo ao sistema de mobilidade e transportes, e garantir a prestação de um serviço público de referência, com um foco transversal na sustentabilidade.

Ligamos destinos, ligados à sustentabilidade e à inovação!



Miguel Cruz
Presidente do Conselho de Administração Executivo



Quem Somos



3. QUEM SOMOS

3.1 O GRUPO IP

A Infraestruturas de Portugal (IP) é a maior empresa portuguesa de gestão de infraestruturas de transportes, que tem como grande objetivo a prestação de um serviço de mobilidade multimodal seguro, eficiente e sustentável.

A Infraestruturas de Portugal é uma Sociedade Anónima de capitais exclusivamente públicos, resultante da fusão entre a Rede Ferroviária Nacional – REFER, EPE (REFER) e a EP - Estradas de Portugal, SA (EP), consagrada a 1 de junho de 2015, na sequência da publicação do Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio.

No dia 1 de junho de 2015 nasceu uma grande empresa, a Infraestruturas de Portugal, e com ela emergiu um novo paradigma de negócio e de relação com o cliente nos setores da acessibilidade rodoviária e ferroviária. Somos, portanto, uma organização muito nova.

De onde nos vem, então, o saber e a experiência acumulados?

Uma longa história caracteriza ambas as empresas: a da REFER, podemos remontá-la à fundação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses em 1860 e a da EP ao estabelecimento da Junta Autónoma de Estradas em 1927, sucedendo à Administração Geral de Estradas e Turismo, criada em 1920.

Ao longo das muitas décadas que passaram, cada uma destas Empresas desenvolveu o seu sentimento de pertença construído em torno da ideia de “repositório de know-how de engenharia”, rodoviária e ferroviária.

Agora, temos a ambição de “refundar” as nossas raízes e de construir uma identidade única, positiva e distintiva.

Uma cultura que tem passado, que tem memória, mas que também é radicalmente “outra”, reunindo todas as condições para ser, simultaneamente, mais resiliente e mais dinâmica do que quando estávamos separados.

Do ponto de vista da relação com o acionista Estado, incumbe à IP a gestão de infraestruturas de transporte, nos termos do CCR- Contrato de Concessão Geral da Rede Rodoviária Nacional (RRN) e do Contrato Programa para a Gestão da Rede Ferroviária Nacional (RFN), tendo por objeto a:

Concessão, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo o comando e controlo da circulação ferroviária.

Estão também incluídas no objeto da empresa as:

Atividades de exploração do domínio público ferroviário (DPF) e rodoviário (DPR) do Estado, e do seu património autónomo.

Entre essas atividades, destacam-se 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 ou entre estas e os veículos, as estações, os terminais e outras instalações ferroviárias.

De referir também que dada a necessidade de substituir o atual sistema de cabos submarinos entre Portugal Continental, a Região Autónoma dos Açores e a Região Autónoma da Madeira, em operação desde 1999, o denominado Anel CAM, o Governo decidiu promover a implementação de um novo Anel CAM de ligação entre o Continente e as Regiões Autónomas garantindo desta forma a continuidade e coesão territorial, também na vertente digital, aumentando a sua capacidade e redundância e diminuindo significativamente os preços das interligações.

Nesse sentido, através do Decreto-Lei n.º 63/2022, de 26 de setembro, a missão da IP estendeu-se igualmente à:

Concessão, projeto, construção, exploração, operação e manutenção, em regime de concessão, com faculdade de subconcessão, do sistema de cabos submarinos de comunicações eletrónicas entre o território de Portugal continental e os arquipélagos dos Açores e Madeira.

A IP foi assim mandatada para implementar o projeto do novo Anel CAM até ao final do ano 2026, garantindo a execução do investimento de cerca de 154,4 milhões de euros, cofinanciado por fundos comunitários do Programa CEF Digital.

O financiamento da RRN é feito, para além das taxas de portagem cobradas nas vias portajadas e de outros rendimentos de exploração da concessão, pela contribuição do serviço rodoviário (CSR) criada pela Lei n.º 55/2007, e o financiamento da RFN é feito através das receitas tarifárias cobradas aos operadores ferroviários, dos excedentes resultantes de atividades complementares associadas à exploração da infraestrutura ferroviária e das indemnizações compensatórias que permitam cobrir os gastos decorrentes do cumprimento das obrigações de serviço público que não possam estar cobertos pelas receitas referidas.

A Infraestruturas de Portugal tem atualmente participação no capital social de 3 empresas: IP Engenharia (IPE), IP Património (IPP) e IP Telecom (IPT).

As empresas participadas visam constituir centros de lucro, tendo em vista otimizar as receitas não core do Grupo IP, rentabilizando a capacidade excedentária dos ativos não utilizados nas atividades principais.

A **IP Engenharia** tem por missão elaborar estudos e projetos de engenharia de transportes, gerir, coordenar e fiscalizar empreitadas nesse âmbito e dinamizar o negócio internacional do Grupo IP.

A IPE constitui assim uma empresa que presta serviços especializados de engenharia ferroviária, vocacionada para a coordenação, elaboração e revisão de estudos e projetos e gestão, coordenação e fiscalização de obras, essencialmente no contexto dos investimentos sob a responsabilidade da Infraestruturas de Portugal.

A IPE tem também uma estratégia de abordagem ao mercado internacional, com foco no bom relacionamento institucional do Grupo com as entidades públicas gestoras de infraestruturas rodoviárias e ferroviárias dos países de expressão portuguesa, assente na partilha de conhecimento e de experiência através da disponibilização de serviços integrados de assistência técnica e formação. Neste contexto, estabelece várias Parcerias, Protocolos e Ações de Cooperação com Países de Língua Portuguesa (PALOP).

A **IP Património** é a empresa responsável pela gestão e rentabilização do património imobiliário, com vasta experiência na exploração comercial da rede de estações e interfaces de transporte, garantindo a sua eficiente utilização, valorização, requalificação e preservação.

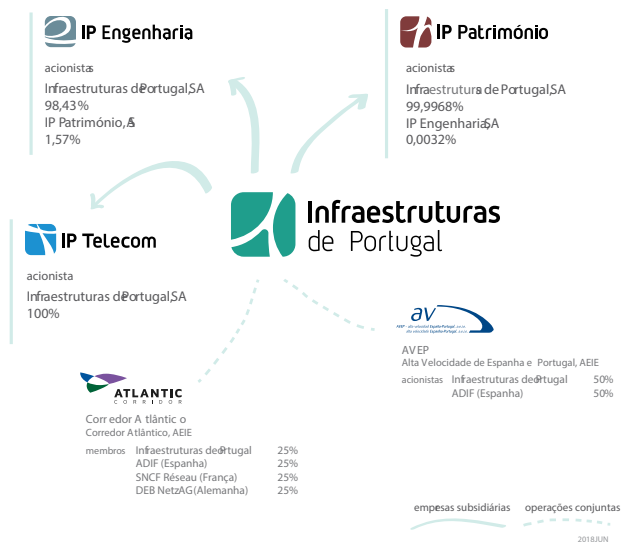
Alguns dos segmentos de negócio onde a IPP atua são parques de estacionamento, espaços comerciais em estações, escritórios, restaurantes, alojamentos e hotéis em edifícios e terrenos da IP, rede de ecopistas, entre outros.

Finalmente, no âmbito do Grupo IP, compete à **IP Telecom** assegurar a gestão eficaz da infraestrutura de telecomunicações, assente em fibra ótica instalada ao longo da RFN e no Canal Técnico Rodoviário, e assegurar o fornecimento e a prestação de serviços de Sistemas e Tecnologias de Informação e Comunicações, baseado em soluções inovadoras com foco nas tecnologias *Cloud* e Segurança e que garante a estabilidade e segurança de comunicações críticas.

A IP Telecom tem assumido um posicionamento estratégico no mercado empresarial e no setor da administração pública, enquanto operador de comunicações de retalho (*Wholesale*) de fibras óticas e de gestão de canal técnico rodoviário para operadores nacionais e internacionais, atividade complementada com a operação no mercado *Cloud* Empresarial e de *Datacenters*.

A IP Telecom é também responsável pela operação do ANEL CAM durante os próximos 25 anos.

A IP tem ainda participação no capital social do Corredor Atlântico (AEIE) e da AVEP – Alta Velocidade Espanha/Portugal, entidades formadas com empresas europeias congêneres da IP e que têm por objetivo, respetivamente, fomentar a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias e a realização de estudos relativos a corredores ferroviários internacionais.

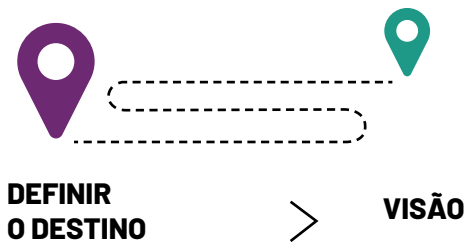


O Grupo IP incorpora assim o saber técnico necessário ao bom desempenho da infraestrutura rodoferrviária nas vertentes de conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacional, incluindo-se, nesta última o comando e o controlo da circulação.

3.2 MISSÃO, VISÃO E VALORES

Num quadro de maior alcance, a Missão da IP, tal como a compreendemos e desempenhamos, é:

Contribuir para o bem-estar dos portugueses, num tema que é central para o seu quotidiano - a mobilidade que a vida moderna impõe e exige, na base de uma relação de segurança e proximidade com a comunidade - e sempre sem perder de vista a sustentabilidade da Empresa, enquanto garantia fundamental do nosso futuro!



Posicionar a Infraestruturas de Portugal como gestora de mobilidade multimodal, potenciando o *asset management* e garantindo a **prestação de um serviço seguro, eficiente e sustentável, valorizado pela rentabilização de ativos complementares.**



Ética

Atuação com respeito pelos princípios éticos, nomeadamente de transparência, boa-fé, e honestidade.

Segurança

Atuação com respeito pela vida das pessoas e a sua integridade física, atributo que mais marca o nosso serviço.

Sustentabilidade

Atuação orientada para a sustentabilidade económica, social e ambiental.

O Grupo IP assume vários compromissos com os seus colaboradores e com a sociedade em matéria de gestão, de segurança, de ética e de responsabilidade social.

Ao contribuir para o desenvolvimento e gestão do transporte rodoviário e ferroviário em Portugal, o Grupo reconhece a sua responsabilidade na geração de valor para a comunidade e está empenhado em conduzir a sua atividade de forma segura, ética e sustentável.

Relativamente à segurança, importa salientar que a IP, enquanto entidade responsável pela gestão das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, foca permanentemente a sua atuação na redução da sinistralidade e na mitigação de riscos, tornando as Redes rodoviária e ferroviária cada vez mais seguras.

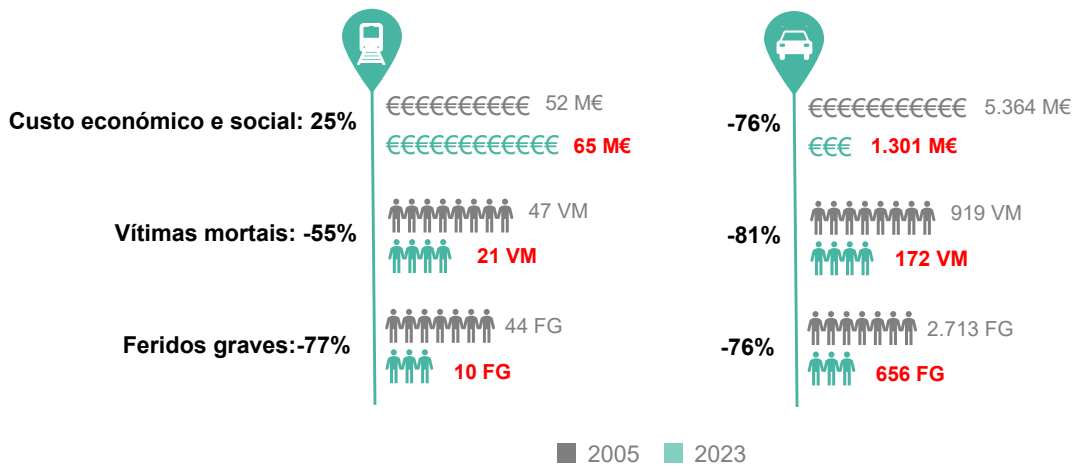
Neste contexto, a IP aposta numa abordagem integrada da segurança, abrangendo as dimensões rodoviária e ferroviária, e com foco na segurança dos trabalhadores, utilizadores e entidades envolvidas na conceção, manutenção e operação das infraestruturas sob sua responsabilidade.

O esforço da IP, nunca esquecendo o trabalho com génese nas empresas antecessoras, tem tido um papel crucial nas últimas décadas em Portugal, nos notáveis avanços alcançados na redução de acidentes rodoviários e ferroviários.

É importante salientar que na rodovia, esses resultados foram alcançados num contexto de aumento significativo do tráfego nas estradas.

No âmbito da sinistralidade ferroviária, os resultados estão associados ao conjunto dos Acidentes Significativos (AS) contabilizados em toda a RFN, independentemente da responsabilidade direta da IP e resultam maioritariamente de fatores externos ao sistema ferroviário, principalmente devido à intrusão de terceiros nas áreas ferroviárias. Isso evidencia a necessidade da empresa ter abordagens proativas para lidar com desafios externos e reforçar ainda mais as medidas de segurança.

A comparação da evolução da sinistralidade e dos custos económicos e sociais, por ano, nas redes ferroviária (anos 2005 e 2023) e rodoviária (anos 2000 e 2023), são apresentadas em seguida.



Fonte: Relatório Anual de Segurança Ferroviária 2022, IMT/ERA

Nota: Dado que não estão ainda disponíveis os dados de 2023 pelo IMT/ERA considera-se os valores económicos do relatório comunicação dos ICS de 2022.

• Valor da prevenção de 1 ferido grave (**) 437 664,13€

• Valor da prevenção de 1 morto (**) 2.881.628,13 €

Preços de 2023

Fonte: Impacto económico e social da sinistralidade rodoviária em Portugal, ISEG/CEGE 2021

A IP tem assim como objetivo constante, a promoção de uma cultura de segurança cada vez mais consolidada, que vá muito além do estrito cumprimento das regras. Este é um percurso que a empresa tem vindo a realizar coletivamente, envolvendo toda a estrutura, e que pretende culminar na promoção de comportamentos seguros, tornando-os intrínsecos à identidade e marca da IP.

3.3 COMO NOS ORGANIZAMOS

A Infraestruturas de Portugal reveste a natureza de empresa pública sob a 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.

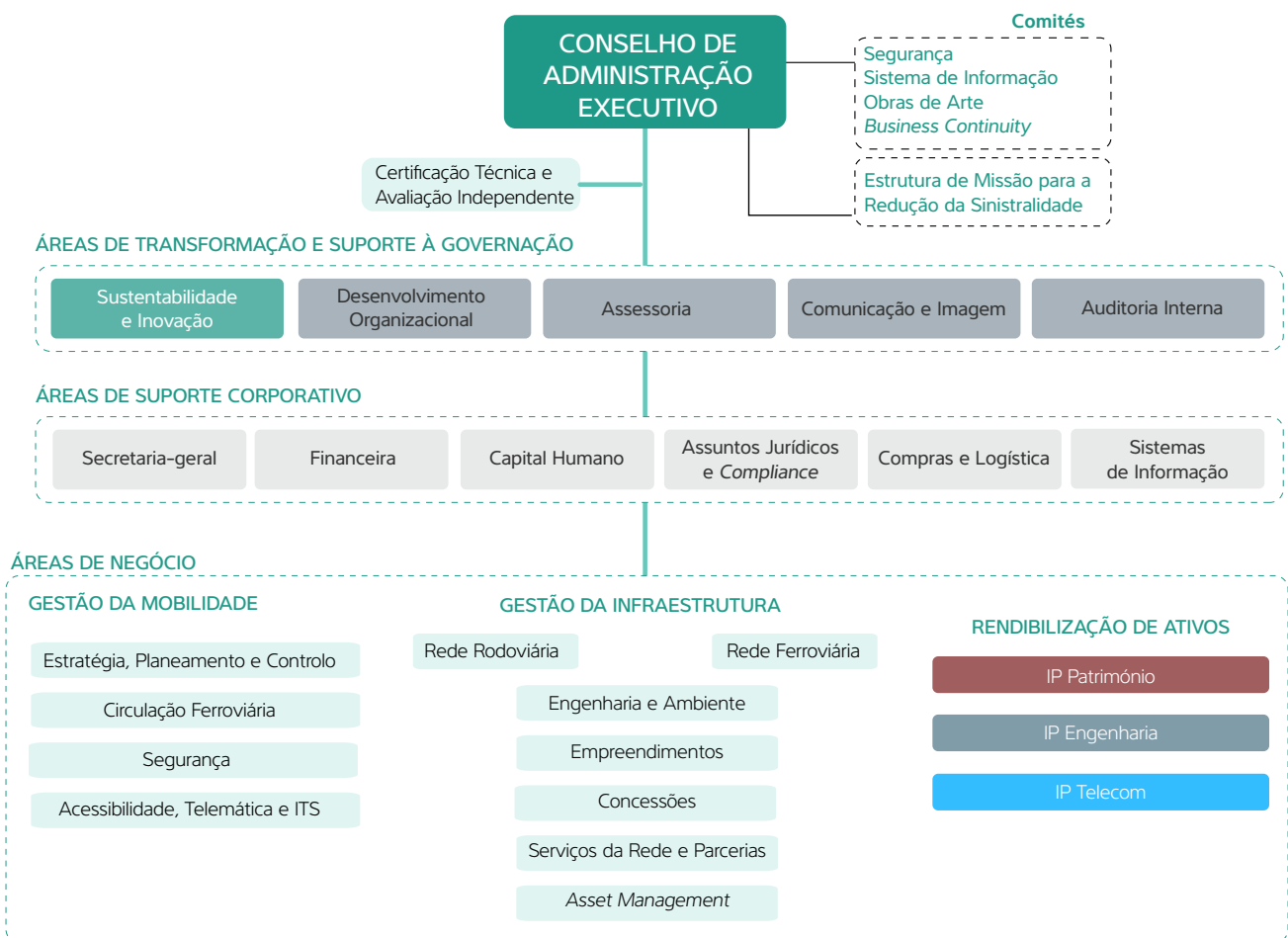
Para dar resposta à missão, visão e valores anteriormente indicados, e após 8 anos de consolidação da fusão entre as empresas, durante o ano de 2023 foram consolidados ajustes na estrutura organizacional para potenciar a geração/criação de valor face aos novos contextos e às necessidades e expectativas dos stakeholders, através de uma maior eficiência entre as diversas áreas e empresas do Grupo IP.

Assim, a macroestrutura do Grupo IP é constituída por:

- Unidade de Certificação Técnica e Avaliação Independente (CTA): responsável pela coordenação do Organismo Designado DeBo e do Organismo de Avaliação AsBo;
- Áreas de Transformação e Suporte à Governação;
- Áreas de Suporte Corporativo;
- Áreas de Negócio: Gestão da Mobilidade; Gestão da Infraestrutura; Rendibilização de Ativos (Participadas).

No organograma da IP estão ainda representadas entidades complementares à estrutura, de missão mais focalizada, não permanentes ou de natureza transitória:

- Comitês - instrumentos de ligação e de gestão de interfaces, ao nível da gestão de topo, com representação do Conselho de Administração Executivo (CAE) e das Direções, que reúnem periodicamente;
- Estrutura de Missão para a Redução da Sinistralidade - equipa dedicada que integra elementos (interlocutores) de algumas das Direções envolvidas no seu objeto, com duração definida.



A governação das empresas participadas do Grupo IP

As empresas Participadas visam otimizar as receitas não core do Grupo IP, rentabilizando a capacidade excedentária dos ativos não utilizada nas atividades principais e os ativos não core.

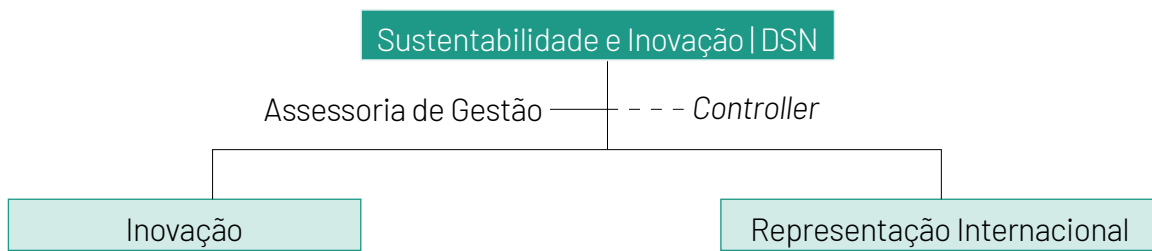
Os Conselhos de Administração (CA) das Participadas são constituídos por um elemento do CAE da IP, que preside ao CA, e por dois outros elementos com funções executivas.

O Suporte Corporativo da IP serve também a atividade das Participadas, que se focalizam nas respetivas atividades core, sem contemplarem essas valências nos seus modelos orgânicos.

A Direção de Sustentabilidade e Inovação

Os ajustes organizacionais efetuados em 2023 tiveram como objetivo gerar ganhos adicionais de eficácia da estrutura organizacional e de dar um maior foco em matérias que, na atual conjuntura, exigiam maior relevo.

Nesse contexto foi criada a nova unidade Direção de Sustentabilidade e Inovação (DSN), enquadrada nas Áreas de Transformação e Suporte à Governação, e que tem como missão coordenar a ação do Grupo IP para a sustentabilidade e inovação, assegurando a representação internacional, enquanto foco de identificação e a promoção de boas práticas.



3.4 AS NOSSAS REDES

3.4.1 REDE FERROVIÁRIA

As linhas e ramais da rede ferroviária nacional (RFN) têm uma extensão total de 3 600 km em que cerca de 70% se encontra em exploração e cerca de 30% está atualmente sem exploração.

	2023	
Rede ferroviária atualmente em exploração	2.527 km	Rede eletrificada (71% do total da rede ferroviária em exploração)
Via única	1.916 km	563 estações e apeadeiros ao serviço
Via dupla	563 km	292 serviço exclusivo de passageiros
Via múltipla	48 km	12 serviço exclusivo de mercadorias
		245 serviço misto



As características da RFN, as condições gerais de acesso/utilização, e outros serviços conexos com a atividade ferroviária prestados pela IP aos operadores ferroviários, estão disponíveis num documento publicado anualmente e denominado **Diretório da Rede**. Neste documento são também divulgados os princípios de tarifação e respetivo tarifário, apresentando a metodologia aplicada.

Contrato Programa Ferroviário

A gestão e exploração da RFN pela IP está enquadrada no Contrato Programa Ferroviário (CPF) celebrado com o Estado em 11 de março de 2016 (Decreto-Lei n.º 217/2015).

O Contrato Programa tem uma duração de 5 anos, e inclui as obrigações do Estado no financiamento da gestão das infraestruturas ferroviárias e as obrigações da IP em cumprir objetivos de desempenho direcionados para os utilizadores, na forma de indicadores e critérios de qualidade, abrangendo elementos como as prestações dos comboios, a capacidade da rede, a gestão de ativos, os volumes de atividade, os níveis de segurança e a proteção do ambiente.

Desde o 1.º semestre de 2021 que o Contrato Programa se encontra a ser prorrogado semestralmente, por períodos de 6 meses, através de Adendas determinadas por Resoluções do Conselho de Ministros, constituindo a última a data de término no dia 30 de junho de 2022.

Estas Adendas decorrem do facto de ainda não ter sido celebrado novo Contrato Programa, de horizonte plurianual.

3.4.2 REDE RODOVIÁRIA

A extensão total da rede rodoviária nacional (RRN) em exploração pela IP é atualmente de 14 860 km, dos quais 13 833 km em gestão direta e 1 027 km subconcessionados.

2023
17 521 km
Rede Rodoviária Nacional
80% da extensão prevista
Plano Rodoviário Nacional
(última revisão ocorreu em 1998)
13 833 km
Rede sob gestão direta da IP
463 km
IP (Itinerários Principais)
1 807 km
IC (Itinerários Complementares)
4 673 km
EN (Estradas Nacionais)
3 352 km
ER (Estradas Regionais)
3 538 km
ED (Estradas Desclassificadas)
118 km
Estradas transferidas para os Municípios



Contrato de Concessão Rodoviário

Em termos de gestão da rede, a mesma está repartida por 15 Contratos de Concessão: o Contrato de Concessão Rodoviário (CCR) celebrado com o Estado, o qual, por sua vez, integra 7 Contratos de Subconcessão, e outros 14 contratos de Concessão que o Estado tem celebrado com outras concessionárias.

Em 2007, o Estado celebrou com a ex-EP, SA (agora IP), um contrato de concessão¹, cujas bases foram aprovadas através do Decreto-Lei n.º 380/2007, e posteriormente alteradas pela Lei n.º 13/2008, pelo Decreto-Lei n.º 110/2009, e pelo Decreto-Lei n.º 44-A/2010.



Uma das alterações mais importantes está relacionada com a introdução do conceito de disponibilidade, que consiste na verificação da qualidade do serviço prestado aos utentes e na aferição dos níveis de sinistralidade rodoviária e dos níveis de externalidades por elas geradas, traduzidos em indicadores de desempenho.

Os níveis de serviço a cumprir pelas diferentes secções de estrada da RRN, que estão previstos no Contrato de Concessão e em conformidade com o preconizado no Plano Rodoviário Nacional 2000, são: Nível B para a Rede Fundamental e Nível C para a Rede Complementar.

Parcerias Público Privadas

A atividade da IP inclui vias atualmente geridas em regime de Parcerias Público-Privadas (PPP).

Ainda de acordo com os termos do Contrato de Concessão estabelecido, a IP é responsável contratualmente pela realização dos pagamentos que incumbem ao Estado e a receber os montantes a arrecadar por este, na qualidade de concedente, ao abrigo dos contratos de Concessão do Estado.

Renegociação dos Contratos de Concessão e Subconcessão

A renegociação dos Contratos de Concessão e Subconcessão relativos à totalidade dos contratos de concessão do Estado, foi concluída no decorrer do ano de 2015, com a assinatura de nove contratos correspondentes às concessões rodoviárias Norte, Costa de Prata, Beira Litoral/Beira Alta, Grande Porto, Grande Lisboa, Interior Norte, Beira Interior, Algarve e Norte Litoral.

Face às vicissitudes inerentes ao contrato de subconcessão do Algarve Litoral, encontram-se por concluir cerca de 82 km de obra nova / requalificação e cerca de 26 km de obra está suspensa.

Neste contexto, a rede viária dos 7 contratos de subconcessão em vigor, totaliza uma extensão de aproximadamente 1 027 km, encontrando-se em serviço (obra concluída) cerca de 911 km.

3.4.3

REDE TRANSEUROPEIA DE TRANSPORTES

Parte da RRN e RFN encontra-se integrada na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), que visa contribuir para o reforço da coesão social, económica e territorial da União e para a criação de um espaço único europeu dos transportes. eficiente e sustentável, que proporcione mais benefícios aos seus utilizadores e que apoie o crescimento inclusivo.

A RTE-T engloba 2 níveis de redes europeias a desenvolver de forma gradual: a Rede Global a concluir até ao final de 2050 e a Rede Principal, integrada no Corredor Atlântico, a concluir até ao final de 2030 e que compreende as partes da rede global consideradas mais importantes para atingir os objetivos de desenvolvimento da RTE-T.

Cerca de 1 800 km da RFN integram a rede global, sendo que destes, cerca de 900 km integram a rede principal. Relativamente à RRN, cerca de 800 km integram a rede principal.

¹O Contrato de Concessão Rodoviária da IP com o Estado Português, foi celebrado em 2007 e publicado na mesma data através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 174-A/2007

3.4.4

REDE DE TELECOMUNICAÇÕES

Por via da IP Telecom, o Grupo IP assegura ainda o fornecimento e a prestação de serviços de Sistemas e Tecnologias de Informação e Comunicações, baseado em soluções inovadoras com foco nas tecnologias *Cloud* e Segurança e na principal infraestrutura nacional de telecomunicações.

A IPT faz uso de um ativo único no mercado, que são as infraestruturas de fibra ótica em todo o país, em grande medida instaladas ao longo da RFN, e que suporta as Redes de Alto Débito disponibilizadas a clientes, à qual se agrega mais um ativo de elevado potencial - o canal técnico rodoviário -, dando origem a uma "malha" de cobertura nacional única.

A rede de telecomunicações da IPT tem assim uma abrangência nacional, inclui milhares de km de cabos de fibra ótica e 3 centros de processamento de dados de última geração e interligados nas fibras de alto débito, que asseguram uma operação em regime 24/7.

A extensa infraestrutura da IPT permite-lhe assim ter uma grande capacidade de prestar serviços TIC ao mercado empresarial privado e à administração pública.

3.4.5

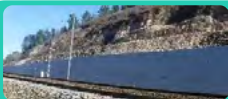
PRINCIPAIS ATIVOS DAS REDES IP

As redes ferroviária e rodoviária da IP integram um muito extenso conjunto de ativos, que são geridos pela empresa, de acordo com rigorosos critérios de sustentabilidade, que visam a respetiva otimização do ciclo de vida e a disponibilização de uma infraestrutura com elevados níveis de segurança e qualidade.

Os principais ativos das 3 Redes da IP apresentam-se de seguida.

Rede Ferroviária Nacional (RFN)

Na rede ferroviária destacam-se a infraestrutura e a plataforma de via-férrea, a superestrutura de via-férrea, as obras de arte, os sistemas de sinalização e segurança de exploração e a catenária e energia de tração.



Infraestrutura e Plataforma de Via-férrea

- Obras de Contenção (113)



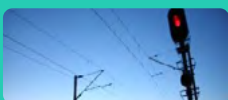
Superestrutura de Via-férrea

- Via (3 161 km lineares de via)
- Aparelhos de Via (2 9819)



Obras de Arte

- Pontes (1943)
- Túneis (79)



Sistemas de Sinalização e Segurança de Exploração

- Encravamento e Equipamento Exterior (70 equipamentos)
- Sistema ATP (50 equipamentos)



Catenária e Energia de Tração

- Catenária (2 511 km lineares de catenária)
- Subestações (29) e Postos de Catenária (459)

Rede Rodoviária Nacional (RRN)

Na rede rodoviária destacam-se os pavimentos, as obras de arte, as marcas rodoviárias e as obras de contenção.



Pavimentos
(14 416 km de vias, correspondentes a 13 905 km de rede)



Obras de Arte
(5 856 das quais 16 são túneis)



Marcas Rodoviárias
(13 861 km de vias)



Obras de Contenção
(82 ativos)

Rede de Telecomunicações (RT)

A rede de telecomunicações da IPT integra também um extenso conjunto de ativos.

A infraestrutura da IPT engloba uma rede de abrangência nacional com mais de 6 900 km de cabos de fibra ótica, em grande medida instaladas ao longo da RFN e no Canal Técnico Rodoviário, suportados por 7 centros regionais de intervenção (Tunes, Barreiro, Lisboa, Entroncamento, Castelo Branco, Porto e Régua), 3 centros de processamento de dados (*Data Centers*) próprios, localizados em Lisboa, Porto e Viseu.

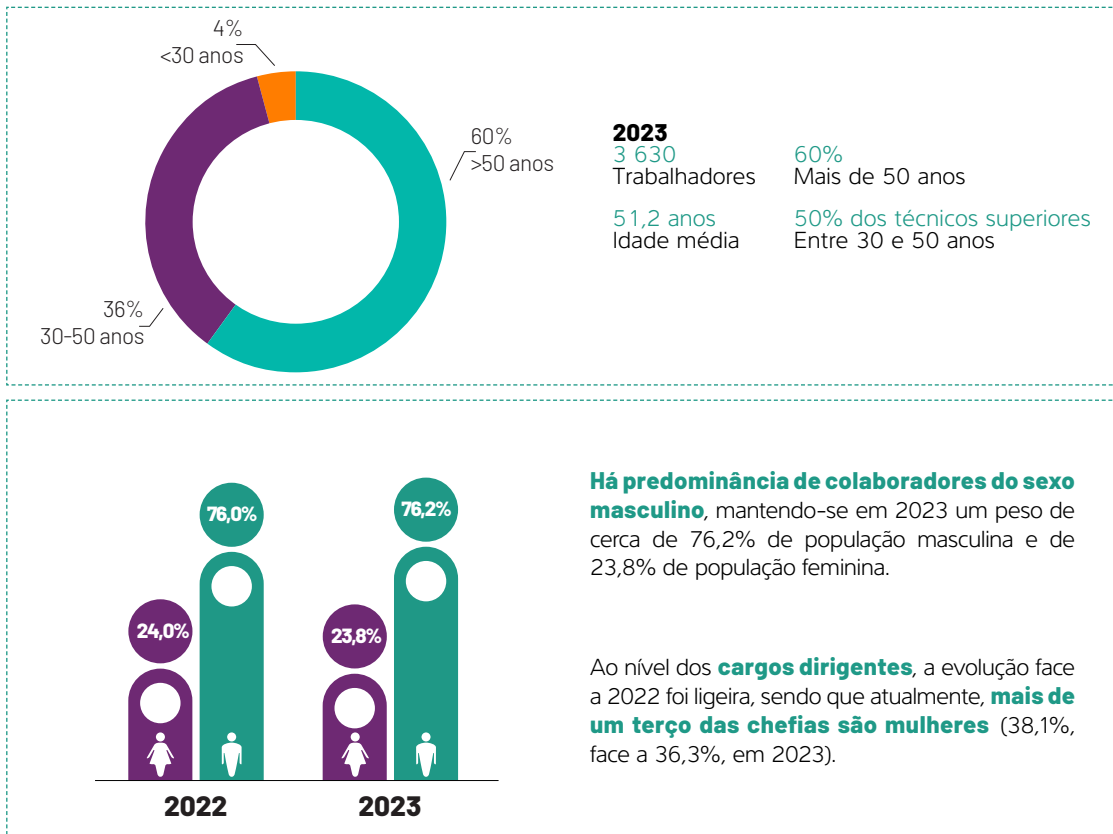
ATIVOS DA RT	
Rede de Fibra Ótica (km)	6.975
Data Centers	3
Canal Técnico Rodoviário (km)	4.782
Total de salas de equipamentos e telecomunicações	1.099

3.5 AS NOSSAS PESSOAS

Em 31 dezembro de 2023 o Grupo IP contava com **3 630 trabalhadores**, traduzindo-se numa redução de 17 efetivos (-0,47%) face ao número que se verificava em dezembro de 2022.

A evolução da **antiguidade** dos colaboradores manteve-se também constante, com valores de cerca de **23 anos** e o peso da **formação superior** nos quadros da empresa aumentou ligeiramente, para **38,2%** (37,5%, em 2022).

Neste ano, a IP deu continuidade ao recrutamento externo de novos quadros, tendo este esforço resultado em **163 entradas concretizadas**.



No Grupo IP mantém-se a coexistência de 3 regimes laborais diferentes, apesar dos colaboradores abrangidos por acordos de negociação coletiva serem atualmente 3 295, correspondendo a 90,8% do total de colaboradores.

Assim, os 3 regimes que existem são:

- Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) – enquadra os colaboradores do Grupo IP com contrato individual de trabalho que aderiram ao ACT.
- Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas – enquadra os colaboradores com vínculo de origem à “função pública”, oriundos da extinta Junta Autónoma de Estradas (JAE) que precedeu a empresa EP (com um peso de cerca de 9,7% do efetivo);
- Outros – enquadra os colaboradores do Grupo IP com contrato individual de trabalho que não aderiram ao ACT, trabalhadores cedidos de outras empresas e cedências de interesse público (com um peso de cerca de 0,2% do efetivo).

No quadro abaixo pode observar-se a distribuição do efetivo da IP por tipo de contrato e por género.

CARATERIZAÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS	GÉNERO	TOTAL
Contrato Permanente	F	851
	M	2 740
	Total	3 591
Contrato a termo certo	F	1
	M	1
	Total	2
Contrato a termo incerto	F	11
	M	25
	Total	36
Outro tipo de contrato	F	3
	M	5
	Total	8

A IP tem feito uma forte aposta em termos de desenvolvimento de talento e de carreira dos seus colaboradores, possuindo um conjunto de iniciativas e programas nestas temáticas, incluindo uma estratégia de desenvolvimento de uma cultura de aprendizagem, de partilha e disseminação do conhecimento, em particular o conhecimento técnico específico da atividade rodoferroviária e de inovação, a par do reforço da cultura interna de segurança.

No ano de 2023, sempre com três atitudes em mente - flexibilidade, adaptação e resiliência, a IP ministrou mais de 169 600 horas de formação a um total de 3 313 colaboradores, em várias áreas de conhecimento e distribuídas por diversas categorias profissionais.



Principais Distinções em 2023

4. PRINCIPAIS DISTINÇÕES EM 2023

• IP vence na 1ª Edição do Prémio Sustentabilidade no Ambiente Construído



A IP foi premiada, na categoria Circularidade, pelo desenvolvimento do projeto de incorporação de resíduos de borracha reciclada de pneus usados nas misturas betuminosas aplicadas na pavimentação de estradas.

O Prémio Sustentabilidade no Ambiente Construído é uma iniciativa da *BUILT CoLAB*, que valoriza as práticas de inovação na construção, contributo essencial para os desafios de futuro em termos de sustentabilidade ambiental, social e económica. Nesta 1ª edição, relativa a 2022, o Prémio abrangeu duas categorias: "Sustentabilidade" e "Circularidade". **A IP foi distinguida com o 1º Prémio na categoria de Circularidade, pelo projeto intitulado "Ligantes betuminosos modificados com borracha reagida e ativada (RAR)"**

• IP e IPP distinguidas pela APEE no "Reconhecimento de Práticas em Responsabilidade Social e Sustentabilidade"

A IP e a IPP foram distinguidas, a 17 de outubro de 2023, no âmbito do "Reconhecimento de Práticas em Responsabilidade Social e Sustentabilidade", numa cerimónia organizada pela APEE – Associação Portuguesa de Ética Empresarial, que decorreu no Palácio Alverca, designado de Casa do Alentejo, em Lisboa. Os prestigiados Prémios são um reconhecimento do trabalho das equipas da IP e da IPP nas questões sociais e de sustentabilidade, quer pela atividade da Empresa, enquanto organismo público, com responsabilidades acrescidas neste âmbito, mas também pelas características e impacto da atividade na sociedade. **Foram distinguidas 5 iniciativas de sustentabilidade no Eixo II - Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e no Eixo I - Responsabilidade Social:**



- Programa de Eletrificação da RFN
- Rede de Ecopistas de Portugal
- Programa de Sustentabilidade e Eficiência – SEE
- Programa de Monitorização da Mortalidade de Fauna na RRN
- Medida +PAI

• Aprovação das metas climáticas da IP pelo Science Based Targets Initiative (SBTi)



A IP tem apostado numa estratégia de descarbonização assente em várias iniciativas, onde se inclui a sua adesão ao compromisso climático mundial **Business Ambition** for 1.5° C, criado pelas Nações Unidas (*UN-Global Compact*), *World Wild Fund for Nature* (WWF), *World Resources Institute* (WRI), *CDP – Disclosure Insight Action* e o *Science Based Targets Initiative* (SBTi). A adesão foi sinalizada pela IP através da **assinatura de uma Carta de Compromisso**, tendo a IP desde então vindo a materializar todos os passos subsequentes desta iniciativa, culminando com a submissão das metas climáticas de redução das emissões de GEE associadas à sua atividade, as quais foram aprovadas no final de 2023.

• Renovação do compromisso do Grupo IP com a Plataforma Portuguesa para a Integridade



A IP enquanto signatária da PPI - Plataforma Portuguesa para a Integridade, esteve representada por Alexandra Barbosa, Vogal do Conselho de Administração, que renovou o compromisso do Grupo IP no desenvolvimento de medidas anticorrupção e na implementação de políticas que estimulem o estabelecimento de sistemas de boa governação.

• IP acreditada como Organismo Designado (DeBo)

No dia 30 de junho foi concluída a acreditação do Organismo Designado (DeBo) da IP, segundo a norma NP EN ISO/IEC 17065:2014 – “Avaliação da conformidade: requisitos para organismos de certificação de produtos, processos e serviços”.



• Presidente da IP eleito Vice-Presidente da Associação EIM



O Presidente da IP, Miguel Cruz, foi eleito Vice-Presidente da Associação European Rail Infrastructure Managers (EIM). Fundada em 2002 na sequência da liberalização do mercado ferroviário da União Europeia (UE). A EIM tem como objetivo promover os interesses de todos os gestores de infraestruturas ferroviárias na UE e no Espaço Económico Europeu (EEE).

No anexo 2 ao presente Relatório, encontram-se descritos outros dos principais destaques da atividade da IP durante o ano de 2023.



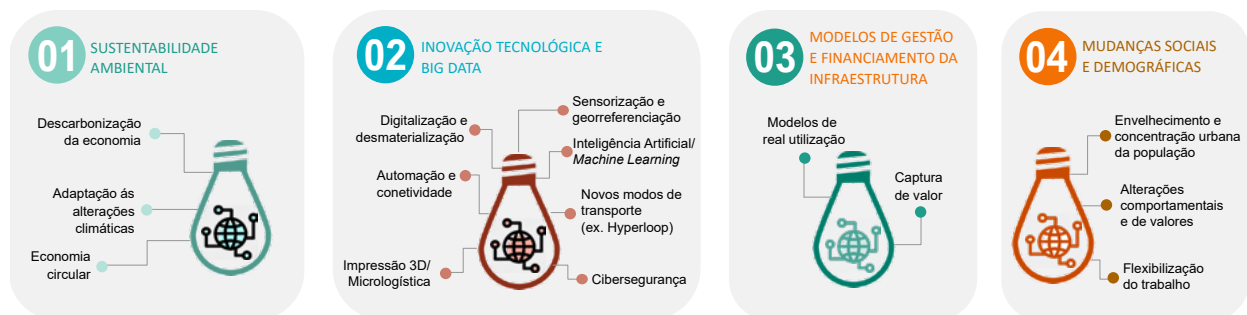
A nossa Estratégia de Sustentabilidade

5. A NOSSA ESTRATÉGIA DE SUSTENTABILIDADE

5.1 OS PRINCIPAIS DESAFIOS DO SETOR

A mobilidade de pessoas e de mercadorias tem vindo a alterar-se substancialmente, mas o século XXI será ainda mais profícuo em evoluções e revoluções.

Sistematizando as grandes tendências com implicações no sistema de mobilidade e transportes, apontamos para 4 grupos: sustentabilidade ambiental, inovação tecnológica e respetiva geração de dados, novos modelos de gestão e financiamento e alterações demográficas e sociais.



No contexto global do futuro dos sistemas de mobilidade e das infraestruturas de transporte, é imperioso que seja atingida uma maior **sustentabilidade ambiental**, por via da descarbonização, da economia circular, de alterações comportamentais e das necessidades de deslocação, assim como de alterações dos modelos de crescimento económico e da resiliência das infraestruturas, designadamente, às alterações climáticas.

Neste contexto a Europa propôs em 2019 uma estratégia de crescimento que pretende a transformação da UE numa economia sustentável, descarbonizada, moderna, eficiente no aproveitamento dos recursos e competitiva – o **Pacto Ecológico Europeu (Green Deal)**.



O *Green Deal* redefine o compromisso da Comissão de enfrentar os desafios climáticos e ambientais, tendo como objetivo reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) em pelo menos 55%, em comparação com os níveis de 1990, até 2030, conforme acordado na Lei do Clima da UE. Para conseguir alcançar os objetivos climáticos a que se propõe, a Comissão Europeia define, no *Green Deal*, várias linhas de ação, incluindo acelerar a transição para uma mobilidade sustentável e inteligente.

Considerando que os transportes são responsáveis por um quarto das emissões de GEE na UE, valores que continuam a aumentar, a Comissão determinou que para alcançar a neutralidade climática, será necessária uma redução de 90% das emissões dos transportes até 2050.

É com base nas premissas do *Green Deal* e nos problemas nele identificados, que em dezembro de 2020 foi publicada a **Estratégia Europeia de Mobilidade Sustentável e Inteligente**, que estabelece um roteiro para pôr os transportes europeus firmemente na senda de um futuro sustentável e inteligente, definindo vários marcos para nortear o caminho do sistema de transportes europeu e alcançar os objetivos de mobilidade sustentável, inteligente e resiliente, alguns com impacto direto no transporte ferroviário de longa distância e de AV, nomeadamente os seguintes marcos:



- Até 2030: o tráfego ferroviário de alta velocidade deverá ter duplicado e as viagens em transporte coletivo programadas na EU, para distâncias inferiores a 500km, devem ser neutras em carbono; e
- Até 2050: o tráfego ferroviário de alta velocidade deverá ter triplicado e a Rede Global prevista na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), equipada para transportes sustentáveis e inteligentes com conectividade de alta velocidade, deverá estar operacional

Em alinhamento com o modelo global de desenvolvimento sustentável preconizado para a Europa, a **política para a mobilidade sustentável e descarbonizada**, incentiva a escolha de opções de mobilidade e de transportes mais sustentáveis, de forma que seja possível alcançar-se um continente neutro em emissões de carbono, em 2050, entretanto antecipada para 2045.

Em Portugal, com o mesmo objetivo de descarbonização da economia, aprovou-se também o Roteiro de Neutralidade Carbónica 2050 (RCM nº 107/2019), que pretende que a economia nacional seja neutra em termos do seu balanço de carbono até 2050 (entretanto também antecipada para 2045, por via da Lei de Bases do Clima (Lei nº 28/2021)).

Na prossecução deste desígnio, a **descarbonização** dos transportes através da transição acelerada para a **mobilidade elétrica** baseada em energias renováveis está já em marcha, com um grande investimento na eletrificação dos transportes, incluindo o alargamento e flexibilização do carregamento das baterias dos veículos elétricos rodoviários e na performance das próprias baterias.



No contexto da **produção da energia renovável**, as infraestruturas de transporte lineares podem ter um papel relevante ao serem utilizadas para além da sua vocação primordial de vias de comunicação. A área dos taludes ao longo das vias e os próprios pavimentos podem, no limite, ser potenciados para produzir energia. Também no campo de abastecimento de energia, as infraestruturas rodoviárias podem ter um papel potenciador da mobilidade elétrica. Se um veículo elétrico puder carregar enquanto circula é conseguido um ganho de tempo e de autonomia, aumentando o seu potencial. Quer seja por condução, com catenária ou através de um carril colocado no pavimento, quer seja, por indução magnética sem fios, estas estradas fornecem energia elétrica aos veículos durante a circulação. Existem já vários projetos de Estradas Elétricas implementados em todo o mundo.

Mas para que seja assegurada uma maior sustentabilidade do setor, as tendências apontam para que a transição energética tenha de ser acompanhada de **alterações dos modelos de crescimento económico**, que incorporem outras dimensões de desempenho, para além do Produto Interno Bruto, assim como de **alterações de comportamento**, que transformem os desafios globais em desafios individuais, através da adoção de opções de transporte mais sustentáveis e da **alteração das necessidades de deslocação**, reduzindo viagens, através do planeamento urbano das cidades mais focado nas relações de proximidade entre diferentes atividades e anulando viagens, através da flexibilização do trabalho e da desmaterialização do posto de trabalho (por exemplo teletrabalho).



É também primordial tornar as **infraestruturas de transporte mais robustas e resilientes às alterações climáticas** e aos eventos extremos, antes, durante e após esses eventos naturais, para minimizar os danos e para garantir uma acessibilidade mínima em caso de catástrofe.

A incorporação da **economia circular** no sistema de mobilidade e transportes é igualmente uma tendência, através da minimização do consumo de recursos e da produção de resíduos, aumentando o período de vida útil dos produtos.

Assistir-se-á também à **automação do transporte** em si mesmo, dos **métodos construtivos** e das **operações logísticas**, que aliados a um aumento da **sensorização e conectividade** de todos os sistemas, com produção de uma enorme quantidade de dados, que tornarão possível grandes transformações quer ao nível da mobilidade em geral quer das cadeias logísticas.

A **sensorização dos veículos e das infraestruturas permitirá que tudo seja monitorizado a todo o momento**, desde as condições climáticas locais, ao estado de conservação da infraestrutura, às condições de tráfego, à ocorrência de incidentes/acidentes, à existência de obstáculos, etc.

A **gestão dessa informação, com recurso à inteligência artificial**, permitirá por um lado, uma **gestão da mobilidade em tempo real e centralizada, mais segura e inteligente** e, com maior capacidade e flexibilidade, e por outro, uma **monitorização e gestão mais eficiente e direcionada aos ativos das próprias infraestruturas**, conferindo-lhe novas potencialidades em termos de conservação e manutenção.

A **Inteligência Artificial traz também desafios éticos e sociais**, que terão de ser acomodados pelos gestores das infraestruturas. Por exemplo, no apuramento de responsabilidades, no caso de um acidente com um veículo autónomo e conectado (responsabilidade de quem o programou, de quem ia no carro ou de quem disponibiliza a infraestrutura).

Por outro lado, será essencial assegurar que toda a rede de transportes tenha **cobertura de rede e capacidade para suportar as telecomunicações e a troca de dados**, suportando comunicações 5G e as outras gerações que venham a existir, para que seja possível um funcionamento integrado do sistema de mobilidade.

A digitalização e a conectividade na mobilidade levantam ainda questões muito relevantes de **cibersegurança**, pelo que é fundamental que todos os sistemas de suporte às infraestruturas sejam redundantes, vigilantes e incorporem medidas de backup em caso de ataques cibernéticos.

O desenvolvimento tecnológico incremental associado por exemplo à **impressão 3D** continuará a alterar os padrões e os fluxos de mercadorias que hoje conhecemos, apresentando oportunidades ao nível dos métodos construtivos, dos próprios projetos das infraestruturas e dos processos de manutenção e conservação das mesmas.

Os próprios **modelos de gestão e financiamento das infraestruturas de transporte** têm também mudado muito, sendo que existem várias linhas de investigação científica sobre o valor gerado pelas infraestruturas e as possíveis formas de captação desse valor para os gestores das infraestruturas.

Em particular na IP, por um lado, os 15 anos do Contrato de Concessão da RRN celebrado com o Estado traduzem-se num natural desalinhamento face às tendências do sistema de mobilidade e transportes e da gestão das infraestruturas. A redução da **Contribuição de Serviço Rodoviário (CSR)** resultante da crescente eletrificação da mobilidade, as tendências demográficas que apontam para a diminuição da população e, conseqüentemente, para a potencial diminuição do número de veículos em circulação na RRN destacam-se como fatores críticos. Adicionalmente, o aumento do investimento necessário para cumprir com os **níveis de segurança** impostos pela legislação nacional e europeia, para assegurar as necessidades tecnológicas e a resiliência da infraestrutura

rodoviária às alterações climáticas e a pressão pública para eliminar portagens representam também desafios significativos. Por outro lado, a existência de uma rede rodoviária consolidada, a elevada maturidade do setor público na gestão de concessões, a primeira geração de concessões estar progressivamente a terminar, a capacidade disponível da rede e a crescente consciência pública relativamente aos impactos sociais e ambientais, conduzem à oportunidade de **redesenhar a estratégia de financiamento da RRN**, o que constitui, em si, um dos grandes **desafios para a sustentabilidade financeira da IP**.

Finalmente, as pessoas e a forma como se organizam estão também a alterar-se, consubstanciando **alterações sociais e demográficas relevantes** e que terão naturalmente conseqüências nos atuais padrões de mobilidade e nos sistemas de transportes do futuro. O **envelhecimento populacional** a que se assiste, a concentração em grandes zonas urbanas, o aumento da economia de partilha e a **desmaterialização dos processos e dos locais de trabalho**, exigirão respostas multimodais e em tempo-real às novas necessidades de mobilidade da sociedade futura.

Será assim exigido um **sistema de mobilidade mais integrado, inteligente, flexível e apoiado em vários modos**, onde cada modo de transporte deverá ser o mais sustentável e eficiente possível em emissões por cada quilómetro percorrido. As interfaces de transportes assumirão um papel cada vez mais relevante – tanto fisicamente como digitalmente, sendo que a tendência será para dispormos de interfaces mais simples, com menos barreiras e muito mais fáceis de utilizar.

Se muitas destas tendências trazem oportunidades à IP, em termos da gestão e manutenção das suas infraestruturas, por outro, trazem riscos associados ao envelhecimento dos seus trabalhadores, perda de recursos associada às respetivas reformas e desaparecimento de algumas funções, pelo que a IP terá de se focar na atualização e requalificação dos seus trabalhadores, assegurar a retenção do conhecimento, ao mesmo tempo que se renova captando novos perfis e competências na área dos recursos humanos, assegurando uma transição justa e que não deixa ninguém para trás.

A Infraestruturas de Portugal, como prestador crítico de serviços de mobilidade, acompanha estas tendências e **integra projetos e experiências de inovação**, com o objetivo de clarificar o seu papel e das suas infraestruturas no futuro da mobilidade, ensaiando e antevendo os possíveis cenários para a sua sustentabilidade e rentabilização de ativos, para além de acompanhar e participar nas alterações legislativas e regulatórias, que serão essenciais para perceber o funcionamento e gestão das infraestruturas de transporte e que poderão condicionar fortemente o planeamento e a sua estratégia de médio e longo prazo.

5.2 UMA ABORDAGEM DE SUSTENTABILIDADE ALINHADA COM OS ODS

A IP pretende posicionar-se como gestora de mobilidade multimodal, potenciando o asset management e garantindo a prestação de um serviço seguro, eficiente e sustentável, valorizado pela rendibilização de ativos complementares.

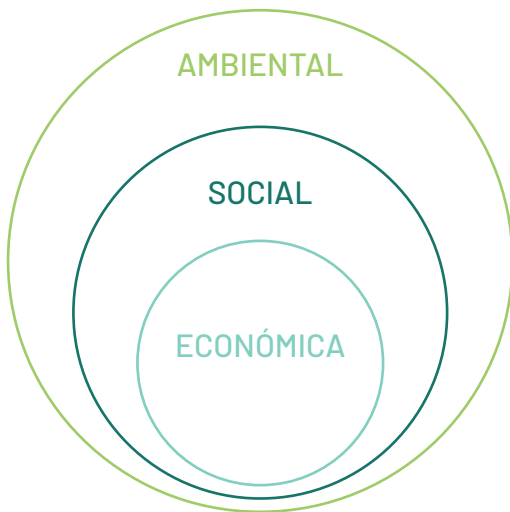
Esta visão alinha-se com a abordagem estratégica da IP para a sustentabilidade através de 3 desígnios estratégicos:

- **Organização preparada para o futuro**, investindo na inovação, na qualificação dos recursos humanos existentes e na retenção de novos talentos, garantindo que as transições a realizar integram princípios de responsabilidade social e que assegurem o alinhamento da cadeia de valor da atividade da IP com princípios éticos e responsáveis;
- **Mobilidade sustentável**, apostando numa mobilidade menos intensa em carbono e mais ajustada às alterações sociais/comportamentais e demográficas que se perspetivam, mais acessível e inclusiva e apoiada em infraestruturas igualmente menos intensas em carbono;
- **Infraestruturas inteligentes, seguras e resilientes**, digitalizando e sensorizando as infraestruturas, recorrendo a Inteligência Artificial para otimizar a tomada de decisões e tornar a gestão de ativos mais preditiva e eficiente, melhorando a segurança e capacitando adequadamente as infraestruturas para serem resilientes às alterações climáticas e aos eventos extremos, durante todo o ciclo de catástrofe.



Abordagem Estratégica

Abordagem holística, integrando critérios de sustentabilidade ao longo do ciclo de vida das infraestruturas, no caminho crítico da prosperidade.



Na perspetiva da **sustentabilidade**, os ativos ambientais e sociais condicionam o crescimento económico.

3 desígnios estratégicos, materializados através de **12 eixos de intervenção** alinhados com os **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável** e suportados nos **3 pilares ESG** – Ambiente, Social e Governança.

Os desígnios estratégicos da IP materializam-se através de 12 eixos de intervenção que se traduzem, por sua vez, num conjunto de programas e ações que contribuem para o desempenho da empresa nas 3 dimensões ESG – ambiente, social e governança – e para alcançar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e as metas estabelecidas para 2030.

Abordagem Estratégica da Sustentabilidade



A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, adotada por todos os Estados-Membros das Nações Unidas em 2015, definiu as prioridades e aspirações do desenvolvimento sustentável global para 2030, e procura mobilizar esforços globais à volta de um conjunto de objetivos e metas comuns.

Os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) representam um apelo urgente à ação de todos os países, relativamente a áreas que afetam a qualidade de vida de todos os cidadãos do mundo e daqueles que ainda estão para vir, e estruturam-se em torno de 5 Princípios: Planeta, Pessoas, Prosperidade, Paz e Parcerias.



Os ODS reconhecem que a erradicação da pobreza e outras privações devem ser acompanhadas de estratégias que melhorem a saúde e a educação, reduzam a desigualdade e estimulem o crescimento económico – ao mesmo tempo que combatem as alterações climáticas e preservam os ecossistemas.

Através da nossa estratégia de sustentabilidade, assumimos o compromisso com a Agenda 2030 das Nações Unidas e contribuimos para cerca de 14 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

Reconhecendo que as empresas devem ter um forte envolvimento na concretização da Agenda 2030, pois é nas suas cadeias de valor que ocorrem os principais impactes, a IP identificou, ancorados no seu negócio e em alinhamento com os seus eixos de intervenção, os seus Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável prioritários. Assim contribuindo para um conjunto alargado de ODS, aqueles que são considerados prioritários da IP, ou seja, associados aos impactes mais relevantes da sua atividade core, são os seguintes:

 <p>7 ENERGIAS RENOVÁVEIS</p>	<p>Garantir o acesso a fontes de energia fiáveis, sustentáveis e modernas para todos</p>
 <p>12 PRODUÇÃO E CONSUMO SUSTENTÁVEIS</p>	<p>Garantir padrões de consumo e de produção sustentáveis</p>
 <p>9 INOVAÇÃO E INFRAESTRUTURAS</p>	<p>Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação</p>
 <p>13 COMBATER AS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS</p>	<p>Adotar medidas urgentes para combater as ações climáticas e os seus impactos</p>

O desempenho do Grupo IP, em termos de sustentabilidade, tem sido reportado de acordo com os princípios orientadores da Iniciativa de Reporte Global (GRI - *Global Reporting Initiative, Standards 2021*), encontrando-se a IP nesta fase a preparar o seu reporte de sustentabilidade para fazer face aos desafios impostos pela Diretiva 2022/2464, de 14 de dezembro, sobre o **Reporte Corporativo de Sustentabilidade** das empresas (CISE/CSRD), em conformidade com as normas europeias de relato de sustentabilidade (ESRS) do *European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG)*.

Pretendendo materializar os 3 desígnios estratégicos, definiram-se 12 eixos de intervenção, 4 por cada dimensão ESG, tendo em consideração as atividades da IP, os seus impactes potenciais na economia, no meio ambiente e nas pessoas, os produtos e serviços que oferece, as relações de negócios, os seus stakeholders, o seu capital humano e o contexto de sustentabilidade de todas as entidades que ela tem influência ou onde tem participação.

No âmbito da **dimensão ambiente**, os eixos de intervenção encontram-se alinhados com objetivos de promoção de transição energética, de mitigação e adaptação às alterações climáticas, de incorporação de princípios de economia circular na atividade da IP e de preservação da biodiversidade e dos ecossistemas.

Relativamente à **dimensão social**, os eixos de intervenção consideram os colaboradores, os serviços de mobilidade/ acessibilidade que prestamos, as comunidades impactadas pela atividade da IP e os utilizadores finais das nossas infraestruturas e serviços.

Na dimensão de **governança**, os eixos de intervenção pretendem traduzir em que medida a governança contribui para o desenvolvimento sustentável da empresa, permitindo enfrentar os desafios de futuro de forma mais eficiente. Nessa medida, estes eixos procuram refletir a governança da IP ao nível da conduta empresarial, em termos de ética, transparência e prevenção da corrupção, assim como ao nível da cultura de inovação aplicada ao desenvolvimento das atividades e processos, da proteção das informações e da infraestrutura (cibersegurança) e do desempenho financeiro.

Em termos do desempenho desta dimensão, a IP assegura que desenvolve as suas atividades em conformidade com a lei, adotando práticas de gestão eficientes e alinhadas com princípios éticos e responsáveis, promovendo a inovação nas atividades e processos, procurando um bom desempenho financeiro e assumindo transparência na divulgação de informações, o que lhe permite enfrentar o futuro de forma mais sustentável e resiliente.

Seguidamente descrevem-se os eixos de intervenção da IP, por dimensão ESG, concretizando alguns dos programas e iniciativas em curso, o respetivo contributo em termos de ODS, as metas para 2030 e o desempenho em 2023.



Desempenho na Dimensão Ambiente

6. DESEMPENHO NA DIMENSÃO AMBIENTE

6.1 EIXO DE INTERVENÇÃO 1 – EFICIÊNCIA ENERGÉTICA, TRANSIÇÃO E DESCARBONIZAÇÃO

Eixo 1: Eficiência energética, transição e descarbonização

- Mobilidade elétrica: renovação da frota e postos de carregamento
- *Mix* energético contratado com maior incorporação de renováveis
- Autoprodução de energia renovável (solar) para tração
- Instalação de sistemas solares fotovoltaicos para autoconsumo (edifícios e estações)
- Programa de sustentabilidade e eficiência – SEE
- Programa REPower IP
- Programa de eletrificação da RFN
- Promoção da mobilidade ativa através do Plano Nacional de Ecopistas
- Operacionalização do Programa 1.5°C - cumprimento das metas de descarbonização aprovadas pela SBTi

Dimensão Ambiente



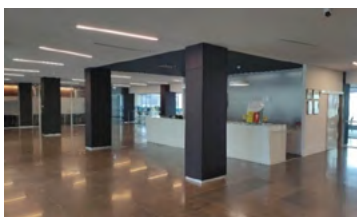
Metas 2030

- 100% do consumo de energia proveniente de energia renovável
- 15% do consumo de energia (excluindo tração) proveniente de autoprodução de energia renovável
- Redução média de 20% do consumo de energia elétrica nas principais estações ferroviárias
- 97% da RFN eletrificada
- Redução de 46,2% de emissões de GEE, nos âmbitos 1, 2 e 3

A IP tem vindo a apostar em assegurar a **transição energética e a descarbonização das suas atividades**, por via do investimento em sistemas que permitam o aumento da penetração de energias renováveis na matriz energética global consumida na empresa, quer através da expansão das soluções de autoprodução e autoconsumo de energia com origem em fontes renováveis, quer também no desenvolvimento de soluções de autoprodução para abastecimento da energia de tração. Em termos de **eficiência energética**, a IP tem prosseguido com a implementação de uma estratégia de redução de consumos e de intensidade energética, prevendo-se que as medidas implementadas em 2023 vão permitir uma poupança anual significativa, estimada em 1 502 345 kWh. Entre essas medidas de eficiência energética, destacam-se as seguintes:



- A **substituição de lâmpadas ou luminárias** por novas de tecnologia LED em diversas estações e edifícios da IP. A este nível, realça-se a empreitada iniciada no ano de 2023 na Estação ferroviária do Oriente, onde irá ser substituída toda a iluminação existente, por iluminação LED, mais eficiente.



- A **modernização de sistemas de iluminação dos escritórios**, destacando-se a grande renovação em curso no campus da IP, no Pragal.
- A **reconversão de sistemas de climatização, por equipamentos mais eficientes** (*chillers*) e centralizados, destacando-se a instalação de um novo equipamento no campus do Pragal, nomeadamente no seu Edifício 2.

- **A modernização de equipamentos eletromecânicos em estações**, destacando-se a substituição de elevadores hidráulicos por novos elevadores elétricos, mais eficientes.
- A realização de **ações de sensibilização e prevenção para o uso eficiente da energia**.

Relativamente à **frota automóvel da IP**, não obstante a renovação de parte da frota da IP para veículos elétricos ou híbridos, que se tem vindo a verificar desde 2019, e que permitiu à IP ter em 2023, 90 veículos com menor pegada carbónica, o consumo de combustíveis fósseis por parte da frota – cerca de 800 viaturas – ainda contribui de forma relevante para as emissões de GEE.

Número de Veículos de Baixo Carbono	2023	2025*
Veículos Elétricos (BEV)	45	95
Veículos Híbridos plug-in (HPEV)	7	34
Veículos Híbridos não plug-in	38	318
Total de Veículos Frota IP de Baixo Carbono	90	447

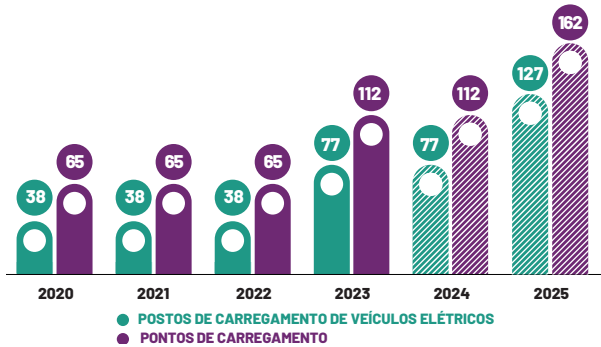
* Estimativa relativa a meta estratégica sujeita a aprovação das Tutelas

Uma vez que a renovação da frota é evolutiva, a IP poderá ainda vir a beneficiar das melhorias tecnológicas ao nível da autonomia dos veículos e das baterias, que se esperam nos próximos anos, reduzindo-se ainda mais os atuais constrangimentos que se apresentam, para o desenvolvimento de algumas das suas atividades, relacionadas fundamentalmente com a referida autonomia dos veículos de baixo carbono.



A par da renovação da frota, a IP tem promovido a transição energética da mobilidade, também através da **instalação de carregadores de veículos elétricos (VE)**, em várias instalações, em todo o país.

Em 2023, foram instalados 47 novos pontos de carregamento de VE, estando previsto um reforço muito significativo do número de postos de carregamento (PCVE) e do nº de pontos de carregamento (PC), em 2025.



No que respeita a **projetos de autoprodução de energia solar**, a IP tem, em 2023, instalada uma potência de cerca de 700kWp (pico) – 22 unidades – em parceria com promotores privados, com venda de energia à rede e, de cerca de **300kWp – 9 unidades – para autoconsumo**, pretendendo vir a dispor a médio prazo (até 2030), de cerca de 4 000kWp para autoconsumo. Os investimentos nestas centrais de autoprodução são realizados por promotores privados, em que a IP concessiona coberturas de edifícios e estações e os ganhos obtidos com a venda de energia à Rede Pública são repartidos entre IP-promotor, ou realizados diretamente pela IP, para autoconsumo.

No contexto da produção para autoconsumo, a IP tem instaladas diversas unidades solares que produzem energia renovável para autoconsumo, tais como sistemas solares fotovoltaicos em edifícios e estações da IP e em parques de estacionamento. Neste último caso, com a particularidade de estarem integradas em sistemas *Carport* e dotados de postos de carregamento de veículos elétricos. Estes sistemas têm a vantagem de proporcionar em simultâneo sombreamento, produção de energia e carregamento elétrico de viaturas.



Esta iniciativa de produção de energia renovável em Edifícios e Instalações da IP visa ainda dar cumprimento aos regula-

mentos e às metas nacionais de descarbonização, atualmente em vigor, como por exemplo ao Regulamento ECO.AP 2030, aprovado pela Resolução de Conselhos de Ministros n.º 104/2020, de 24 novembro, que aprova o Programa de Eficiência de Recursos para a Administração Pública, para o período até 2030.

A IP terá assim até ao ano de 2030, que contribuir para o cumprimento das seguintes metas:

- Reduzir em 40% os consumos de energia primária;
- Contribuir para que 10% do consumo de energia seja assegurado por soluções de autoconsumo com origem em fontes de energia renovável;
- Reduzir em 20% o consumo de água;
- Reduzir materiais em 20%;
- Alcançar 5% de taxa de renovação energética e hídrica dos edifícios.



A IP já submeteu o seu o Plano ECO.AP 2030 junto da Agência Portuguesa do Ambiente (APA) e da Direção Geral

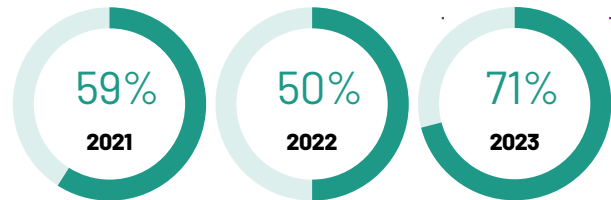
de Energia e Geologia (DGEG), que inclui a operacionalização de várias medidas que já estão a ser implementadas em todo o Grupo IP.

Relativamente ao **projeto de autoprodução de energia renovável (solar) para tração**, importa salientar, que a Rede Ferroviária Nacional (RFN) é muito dependente de energia, consumindo globalmente 300GWh/ano em energia de tração. Com a construção de novas linhas férreas elétricas e com a eletrificação de troços existentes, o consumo de energia continuará a aumentar. Neste contexto, e face às novas obrigações legais em termos do consumo de energia de tração para o transporte ferroviário (DL 84/2022, de 9 de dezembro), a IP entendeu ser prioritário a procura de soluções que permitissem reduzir a dependência de energia fóssil e também da contratação energética externa com selo de energia verde.

Nesse contexto, durante 2023, a IP promoveu o desenvolvimento de um **projeto piloto de autoprodução de energia fotovoltaica para tração**, a localizar junto à subestação do Entroncamento, que se encontra atualmente em fase de lançamento de concurso. Prevê-se que esta central fotovoltaica a construir, tenha uma potência máxima de produção de 5MWp, o que permitirá uma produção de 7,7GWh/ano de energia renovável para uso na tração ferroviária, correspondendo a uma redução anual de emissões estimada em 1 863 tonCO₂.

Em 2023, a IP manteve o seu **modelo de aquisição de energia a fornecedores externos**, de forma a **incrementar a quota de energia renovável no total de energia**

consumida pela empresa e pelos utentes das suas infraestruturas.



O peso da energia de origem renovável no *mix* energético contratado aumentou de 50%, em 2022, para 71%, em 2023.

Esse modelo de contratação passa por fixar uma percentagem mínima de energia renovável, com exigência sempre que possível, dos respetivos Certificados de Garantia de Origem, permitindo assim o aumento da penetração de energias renováveis na energia fornecida pelos comercializadores



O **Programa de Sustentabilidade e Eficiência (Programa SEE)** contempla um conjunto de processos para a melhoria do desempenho energético da empresa, com vista à redução do consumo e intensidade energética, bem como à racionalização dos custos com energia e das emissões com gases do efeito

de estufa (GEE).

Este programa compreende a execução de diversas ações que abrangem desde a realização de análises e diagnósticos aos consumos energéticos do Grupo IP, a realização de auditorias energéticas a instalações e/ou equipamentos, a Certificação Energética de Edifícios, assim como a implementação de um conjunto alargado de medidas de eficiência energética. Para além da dimensão energia, o SEE também comporta as dimensões água, paisagem, mobilidade e resíduos.

O **Plano REPowerIP** que tem como objetivo dar resposta às medidas previstas na Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 82/2022, de 27 de setembro, que estabelece o Plano de Poupança de Energia 2022-2023 para Portugal, através da definição de um conjunto de medidas obrigatórias para a redução do consumo energético e hídrico, designadamente para as empresas da Administração Pública central, nas quais se inclui a IP.

Esta RCM decorre das orientações determinadas pela Comissão Europeia, que, em resposta às dificuldades e às perturbações do mercado mundial da energia, estabeleceu o plano REPower EU, que visa acelerar a transição energética e a adaptação da indústria e infraestruturas a diferentes fontes e fornecedores de energia, reduzindo assim a dependência face a combustíveis fósseis.

Com o objetivo de dar cumprimento às determinações estabelecidas, a IP elaborou o seu plano de ação, designado de plano *REPowerIP 2022/2023*, que pretende dar resposta às medidas previstas na RCM n.º 82/2022, em termos da redução dos consumos de energia e de água, por via da adoção de medidas de curto prazo e de âmbito mais abrangente, mas também com o forte envolvimento dos nossos(as) colaboradores/as.

Os investimentos previstos de **eletrificação de RFN**, que atingirá um valor de 88% da rede com a conclusão do programa *Ferrovias 2020*, será um contributo fundamental da IP para a descarbonização. A eletrificação abrange os troços Nine-Valença da Linha do Minho, Caíde-Marco de Canaveses-Réguas da Linha do Douro, Meleças-Caldas da Rainha da Linha do Oeste, Covilhã-Guarda da Linha da Beira Baixa, Elvas-Fronteira da Linha do Leste, Variante de Évora e Évora Norte-Linha do Leste da Linha de Évora e, Faro-Vila Real de Santo António e Tunes-Lagos da Linha do Algarve, estimando-se uma redução anual de emissões de GEE de cerca de 152 ktCO₂eq, por via quer da substituição do material circulante (diesel para elétrico), quer da transferência modal da rodovia para a ferrovia promovida pela modernização e melhoria do sistema ferroviário.

A este valor acrescerá a redução de emissões conseguida com **a eletrificação de mais 9% da RFN prevista no PNI2030**, ainda não estimadas com rigor, face à menor maturidade dos respetivos projetos.



A **promoção da mobilidade ativa**, através da implementação do **Plano Nacional de Ecopistas**, possibilita a reutilização e adaptação dos canais ferroviários desativados, transformando-os em rotas de passeio não motorizado que promovem o desenvolvimento do turismo sustentável e a qualidade ambiental. A recuperação dos canais desativados em Ecopistas é dinamizada pela IP Património e é concretizada por via da sua subconcessão a Municípios e Comunidades Intermunicipais que promovem o respetivo investimento e manutenção.

Em resultado desta dinamização, já estão executadas e em plena utilização, 15 ecopistas, que perfazem atualmente uma extensão total de 465 km. Estão também previstas 9 ecopistas novas, que adicionarão mais 300 km a esta rede ciclável.

A operacionalização e cumprimento das **Metas científicas aprovadas pelo Science Based Targets Initiative (SBTi), em 2023**, no enquadramento do Programa *Business Ambition 1,5°C*, que implica a adoção de medidas de descarbonização da atividade da IP, incluindo, para além das já referidas, reduzir a pegada carbónica nas aquisições de produtos, ma-

teriais e serviços a fornecedores de modo a cumprir as suas metas de descarbonização até 2030:

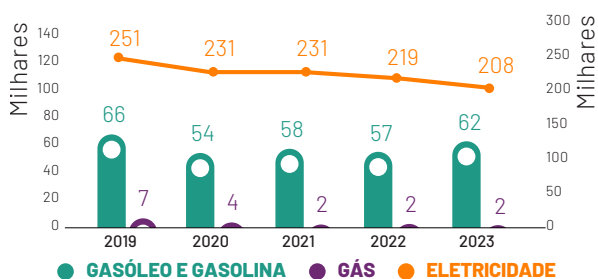


- Emissões de âmbito 1 - Redução em 46%, face ao ano de 2019, o que equivale na IP a uma redução anual de 2 185 tonCO₂e;
- Emissões de âmbito 2 - Redução em 46%, face ao ano de 2019, o que equivale a uma redução anual de 14 036 tonCO₂e;
- Emissões de âmbito 3 - Redução em 46%, face ao ano de 2019, o que equivale a uma redução anual de 71 473 tonCO₂e.

A IP aderiu, em 2018, ao compromisso climático mundial *Business Ambition for 1.5°C*, criado pela Nações Unidas (*UN-Global Compact*), *World Wide Fund for Nature (WWF)*, *World Resources Institute (WRI)*, *CDP - Disclosure Insight Action* e a *Science Based Targets Initiative (SBTi)*.

Como resultado dos vários programas e iniciativas anteriormente descritos, apresenta-se seguidamente a evolução do Grupo IP, em termos de consumos de energia e de emissões de GEE.

Evolução dos consumos energéticos (GJ) no Grupo IP



NOTA: energia elétrica excluindo a energia de tração

O **consumo total de energia na IP, em 2023, foi da ordem de 270 846 GJ**, excluindo no caso do consumo de eletricidade, os valores consumidos pela energia de tração ferroviária.

Pode constatar-se que os consumos de eletricidade e de combustível continuam a ser os que apresentam maior expressão na organização, em contraste com os consumos de gás, que assumem pouca relevância face às restantes fontes.

Na empresa, os consumos de combustível estão associados maioritariamente aos consumos pela frota automóvel da IP. O aumento verificado do consumo de combustível coincidiu com um aumento de quilómetros que foram percorridos pela frota IP em 2023.

Por outro lado, a redução substancial do consumo de gás, na ordem dos 51%, face ao ano de 2022, foi sobretudo resultado da modernização dos sistemas de climatização em curso na IP.

Em 2023, e em termos de **consumo de eletricidade**, excluindo os relativos à energia de tração, foi de **207 721 GJ**, o que corresponde a uma **redução de 5% face ao ano de 2022** (218 724 GJ), fruto das iniciativas levadas a cabo em matéria de eficiência energética que serão apresentadas seguidamente

Seguidamente apresenta-se a evolução global dos consumos de energia elétrica (em kWh e GJ) no período 2019-2023, particularizando-se em 2023, os valores dos consumos da energia de tração.

Ano	Consumo (kWh)	Consumo (GJ)	Consumo Tração (kWh)*	Consumo Tração (GJ)*
2019	69 606 456	250 583	nd	nd
2020	64 109 943	230 796	nd	nd
2021	64 279 681	231 407	nd	nd
2022	60 756 570	218 724	nd	nd
2023	57 700 392	207 721	67 229 360	242 026

* consumo de energia de tração refaturado pela IP a terceiros
nd - informação não disponível

A evolução dos consumos, distribuída por unidades de consumo principais, sem considerar a "unidade" da energia de tração, no período 2019-2023, é apresentada de seguida.

Consumos (kWh) por unidades de consumo energético	2019	2020	2021	2022	2023
Terminais Logísticos	1 438 154	nq	nq	797 523	653 872
Data Centers	2 995 624	nq	nq	1 277 975	1 316 915
Estações e Complexos	29 207 731	nq	nq	21 978 030	21 797 531
Comércio, Serviços e Habitação	24 352 403	nq	nq	23 421 805	18 465 188
Vias & Obras de Arte	10 176 818	nq	nq	11 199 716	11 016 882
Sinalização e Telecomando	1 435 726	nq	nq	2 081 521	4 450 004
Total	69 606 456	nq	nq	60 756 570	57 700 392

nq - valores não quantificados

Apesar das iniciativas de eficiência energética que a IP tem vindo a adotar, a redução global dos consumos não tem sido significativa.

De facto, é de realçar que nos últimos anos na IP, a redução de consumos global de energia elétrica é especialmente complexa, uma vez que a IP atravessa um período de expansão e modernização da sua rede rodó e ferroviária, com o conseqüente aumento do número de equipamentos instalados nas redes, ao nível por exemplo da iluminação, sinalização e telecomando, e que correspondem a um maior número de pontos de consumo.



Em 2023, as emissões de GEE associadas às atividades da IP totalizaram **9 272 toneladas de CO2 equivalente**.

Emissões (ton CO2e)	2019	2022	2023
Âmbito 1	4 752	4 282	4 427
Âmbito 2*	30 514	14 683	4 845
TOTAL	35 266	18 965	9 272

Como emissões diretas (âmbito 1) foram contabilizadas as emissões GEE geradas pela queima de combustíveis fósseis da frota automóvel do Grupo IP e ainda dos consumos de gás. Como emissões indiretas (âmbito 2) foram apuradas as resultantes do consumo de eletricidade em edifícios, instalações e equipamentos.

As emissões de GEE da IP, têm vindo a reduzir-se desde 2019, verificando-se em 2023 uma redução na ordem dos 26% face a esse ano de referência, fruto das iniciativas levadas a cabo pela empresa ao nível dos seus consumos e fontes energéticas.



Em 2023, as emissões de âmbito 1 correspondem a 48% e as de âmbito 2 a 52%. De realçar que as emissões de âmbito 2, no ano de 2023, reduziram-se substancialmente em comparação com os anos anteriores, já que uma parte significativa do consumo de eletricidade da IP foi proveniente de um fornecedor que disponibilizou energia 100% “verde”, ou seja, proveniente de fontes totalmente renováveis, atestada pela respetiva declaração do sistema de Garantias de Origem.

A IP pretende manter nos próximos anos esta tendência, ou seja, pretende continuar a privilegiar fornecedores que disponibilizem energia 100% verde.

6.2

EIXO DE INTERVENÇÃO 2 – RESILIÊNCIA ÀS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

Eixo 2: Resiliência às Alterações Climáticas

- Estudos de Avaliação da Adaptação às Alterações Climáticas e Resiliência a Catástrofes Climáticas
- Plano de Resiliência das Infraestruturas às alterações climáticas (PRIAC) – rodovia, ferrovia e telecomunicações

Dimensão Ambiente



Metas 2030

- **Integração** das conclusões da análise de **risco e de vulnerabilidade às AC no projeto**

As alterações climáticas e os eventos meteorológicos extremos exigem que as infraestruturas genericamente, e as infraestruturas de transportes especificamente, sejam mais robustas e resilientes, de forma a poder ser minimizada a interrupção dos serviços, no caso da ocorrência desses eventos extremos.

Neste sentido, a IP tem vindo a desenvolver diversos Estudos de Avaliação da Adaptação às Alterações Climáticas e Resiliência a Catástrofes Climáticas (AAAC) para várias linhas / itinerários ferroviários, nomeadamente:

- Linha do Minho (2019);
- Linha de Cascais (2019);
- Linha de Vendas Novas (2019);
- Acesso ao Porto de Setúbal-Praias do Sado (2019);
- Corredor Internacional Sul (2022);
- Novo eixo Porto-Vigo (2022);
- Linha do Alentejo (2022);
- Ramal de Alfarelos (2022);
- Linha do Oeste (2022);
- Novo eixo da LAV Porto-Lisboa (2022);
- Linha do Douro (2023);
- Linha de Leixões (2023); e também para o
- Sistema de Mobilidade do Mondego (2019).

Os estudos de AAAC desenvolvidos pela IP para algumas das suas infraestruturas, têm a finalidade de identificar e avaliar as vulnerabilidades e os riscos associados às alterações climáticas e propor medidas de adaptação, sendo também um elemento indispensável na obtenção de financiamento comunitário.

Com um objetivo mais global, a IP iniciou o desenvolvimento dum estudo mais abrangente designado por **Plano de Resiliência das Infraestruturas às Alterações Climáticas (PRIAC)**.

Este Plano visa identificar e planear medidas e ações que garantam **a resiliência das redes rodoviária, ferroviária e de telecomunicações, sob gestão da IP, às alterações climáticas (AC) e a eventos climáticos extremos**, numa perspetiva de gestão adaptativa, ao longo do tempo, antecipando e minimizando potenciais riscos climáticos, e concorrendo, por esta via, para a segurança, fiabilidade, sustentabilidade e plena capacidade de gestão e exploração das infraestruturas geridas pela IP.

Os objetivos da primeira fase do PRIAC, concluída em 2023, visaram a análise e identificação dos perigos climáticos e as previsões dos fatores climáticos em Portugal, de forma a ser possível aferir as vulnerabilidades futuras (probabilidade), a quantificação da severidade (impactes) e avaliação do risco a que as infraestruturas estão expostas, atualmente e nos horizontes 2050 e 2100, de acordo com os cenários climáticos futuros RCP4.5 e RCP8.5 (RCP = *Representative Concentration Pathway*).

Os perigos climáticos analisados foram: precipitação intensa, calor excessivo, incêndios rurais, inundações fluviais, inundações marítimas e galgamentos costeiros, Instabilidade de vertentes e ventos intensos.

Após a avaliação da probabilidade e da severidade de cada perigo climático, o nível de importância de cada risco potencial é estimado combinando estes dois argumentos, Exposição. (Probabilidade) X Severidade (Impactos). Assim para cada perigo climáticos, os troços da RFN e RRN são classificados em Risco Extremo, Elevado, Médio, Baixo e Negligenciável.



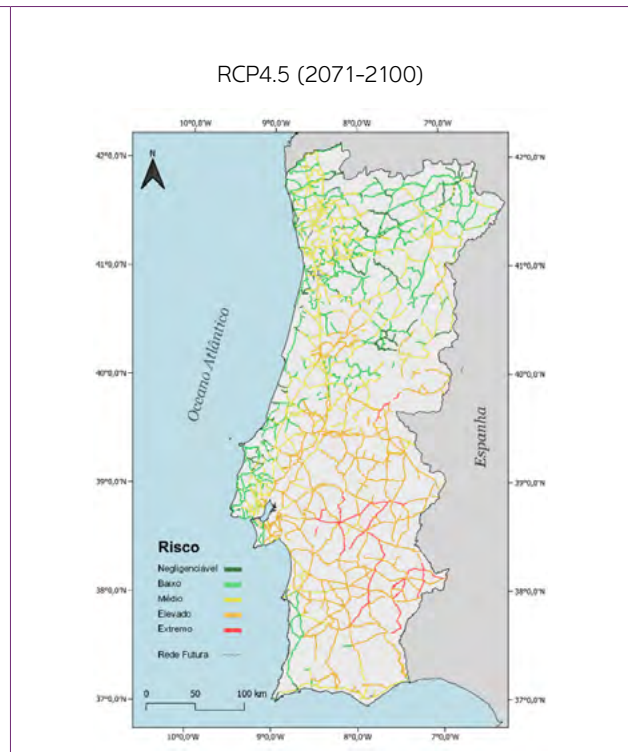
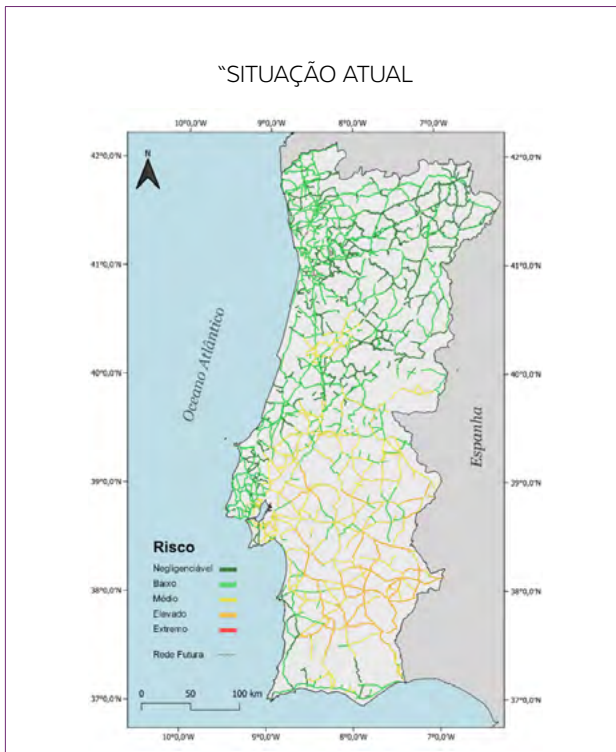
Os resultados são produzidos em ambiente SIG e apresentados, para cada rede, em mapas de risco, por perigo climático, nos cenários climáticos e horizontes temporais objeto de análise.

De acordo com o Painel Intergovernamental sobre Alterações Climáticas (IPCC), o RCP 4.5 representa um cenário moderado de crescimento das emissões poluentes, atingindo o pico por volta de 2040 e diminuindo ligeiramente em seguida. O RCP 8.5 é um cenário com uma previsão de crescimento elevado das emissões, em que estas continuam a aumentar ao longo de todo o século XXI.

Consumos (kWh) por unidades de consumo energético	2023	
	RCP 4.5 (2071-2100)	Rede Futura (em projeto)
Extensão da RRN com avaliação de risco climático	16 943	149
Extensão da RFN com avaliação de risco climático	2 715	1 806
Extensão da Rede de Telecomunicações * com avaliação de risco climático	9 621	n/a

* A Rede Telemática é a soma de 4 conjuntos, dois dos quais são linhas e os outros dois são pontos: Condutas do Canal Técnico Rodoviário (linhas); Condutas do Domínio Público Ferroviário (linhas); Estruturas do CTR (pontos) e estruturas do DPF (pontos). No quadro, para a contabilização da extensão foi considerada apenas a rede de linhas.

Seguidamente, a título de exemplo, apresenta-se os mapas de risco da RRN para os cenários atual, cenário RCP 4.5 e cenário RCP 8.5, para o perigo climático "calor excessivo".



Cenário atual

Risco **elevado** ao longo de **1168 km (7%)**, nos distritos de Santarém, Portalegre, Setúbal, Évora e Beja

Risco **médio** em **4246 km (25%)**, nos distritos de Faro, Beja, Évora, Setúbal, Portalegre, Castelo Branco, Santarém, Lisboa, Coimbra e Viseu

Risco **baixo** ou **negligenciável** em 11529 km (**68% da rede** rodoviária em exploração)

Não existem vias em risco **extremo**

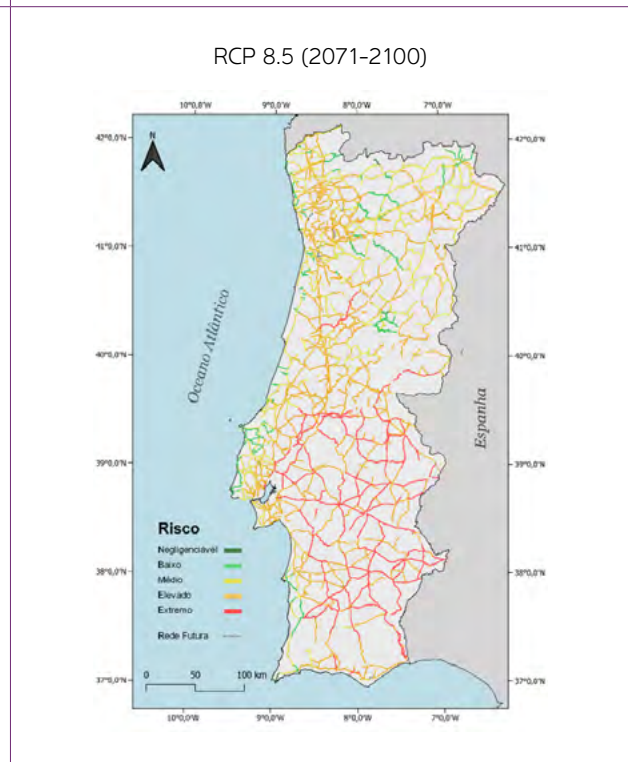
Cenários RCP 4.5 e 8.5 (2071-2100):

Aumento significativo do risco

Risco **extremo** em **662 km (4%)** e **2960 km (17%)** de rodovia

Risco **elevado** em **5108 km (30%)** e **8521 km (50%)** de rodovia

Distritos mais afetados (em ambos os cenários e horizontes): Santarém, Portalegre, Setúbal, Évora, Beja e Faro



Em Anexo são apresentados os resultados da avaliação de risco da RRN e RFN, para cada perigo climático e horizontes temporais analisados.

A segunda fase do PRIAC, a operacionalizar em 2024, tem como objetivo analisar os impactos das AC nas infraestruturas, propor medidas de adaptação para que estas fiquem mais resilientes, minimizando os danos nas infraestruturas e as interrupções nos serviços prestados, promover o planeamento de investimentos de curto, médio e longo prazo (numa perspetiva de gestão adaptativa), identificar fontes de financiamento, desenvolver medidas que promovam o aumento do ciclo de vida das infraestruturas, integrar a cultura da adaptação às alterações climáticas na gestão da IP e definir um modelo de *governance*.

Com o PRIAC pretende-se ainda reforçar o envolvimento da IP na temática da adaptação às alterações climáticas, através dos instrumentos de gestão da IP, quer ao nível estratégico, quer ao nível operacional.

Além de constituir um documento que acompanhará as candidaturas a financiamento comunitário, o PRIAC contribui ainda para o desenvolvimento de medidas que promovam o aumento do ciclo de vida das infraestruturas, por via da sua resiliência e que contribuam para a economia circular, em linha com os objetivos nacionais e europeus para a descarbonização.

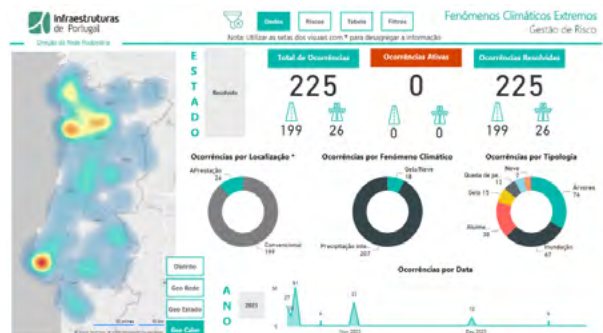
No sentido de minimizar as interrupções na operação da rede rodoviária, como consequência dos eventos climáticos extremos, unidades orgânicas da IP como por ex. a DRR e a DRF, estão envolvidas em grupos de trabalho com vista ao desenvolvimento de medidas, para garantir que as infraestruturas existentes, bem como os novos projetos de construção ou modernização das infraestruturas rodo e ferroviárias, incluam requisitos para garantir a resiliência das infraestruturas face às alterações climáticas e aos eventos climáticos extremos.

De destacar a este respeito que, face ao impacto das intempéries ocorridas por ex. na rede rodoviária, entre os meses de dezembro de 2022 e janeiro e fevereiro de 2023, foi necessário à IP fazer um reforço financeiro em termos dos contratos de conservação corrente, num valor superior a 19,3 M€, de modo a reparar os avultados danos causados na rede viária.



Uma vez que estas ocorrências têm vindo a ser cada vez mais frequentes, deu-se início em outubro de **2023**, à **sistematização da monitorização dos danos e das limitações que estes eventos provocam na rede rodoviária**.

Através das avaliações de risco que foram efetuadas, identificaram-se potenciais vulnerabilidades que permitiram implementar medidas direcionadas para mitigar esses riscos, garantindo a funcionalidade contínua e a maior resiliência da infraestrutura.



A gestão dos incidentes, tais como os resultantes dos eventos climáticos extremos, é centralizada no Centro de Controlo de Tráfego (CCT) da Infraestruturas de Portugal, que recolhe informações através de equipamentos de telemática (câmaras CCTV, postos SOS, etc.), de fontes internas ou de fontes externas como as forças policiais, serviços de proteção civil, bombeiros e utilizadores da estrada.

Sempre que necessário, são ativadas medidas de assistência ao utilizador, coordenando operações com outros recursos operacionais, incluindo bombeiros, polícia e proteção civil.

Com base nos avisos meteorológicos do Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA), e caso ocorram interrupções e danos na rede rodoviária, resultantes de fenómenos climáticos, são registadas as interrupções existentes e efetuada a ponderação de diversos riscos, nomeadamente os impactos financeiro, legal, reputacional e na vida humana.


Os dados registados desde o início desta monitorização de danos na infraestrutura rodoviária, permitiram classificar a maioria dos impactos no nível 1, numa escala de 1 (muito baixo) a 5 (muito alto).

6.3 EIXO DE INTERVENÇÃO 3 – ECONOMIA CIRCULAR

Eixo 3: Economia circular

- Programa de reutilização e valorização de resíduos
 - Reutilização de travessas e carril retirados da RFN em ações de conservação
 - Valorização de resíduos ferrosos
 - Reutilização de materiais, decorrentes de demolição seletiva de edificado, junto das entidades públicas
- Incorporação de materiais reciclados ou que incorporem materiais reciclados em obra
- Soluções inovadoras de pavimentação com reaproveitamento de utilização de resíduos de lajes de betão pré-existent (RCD) – IC2 (EN1)
- Soluções inovadoras de barreiras acústicas compostas por betão poroso e incorporação de resíduos de borracha, proveniente de pneus usados – troço Évora-Évora Norte do corredor internacional sul,

Dimensão Ambiente



Metas 2030

- **10 % de materiais reciclados** ou que **incorporem materiais reciclados**, relativamente à quantidade total de matérias-primas usadas em cada **obra**



9. INDÚSTRIA, INFRACONSTRUÇÃO E ENERGIA



12. PRODUTOS CONSUMÍVEIS RESPONSÁVEIS



13. AÇÃO CLIMÁTICA

Com o objetivo principal de otimizar o consumo de recursos, a IP tem apostado numa estratégia para incrementar os princípios de circularidade de materiais nas suas empreitadas, abrangendo todo o ciclo de vida dos projetos, quer por via da adoção de métodos construtivos mais eficientes quer pelas exigências relativas aos materiais utilizados e aos resíduos produzidos.

Nos **Cadernos de Encargos das suas empreitadas rodo e ferroviárias** ao abrigo do Código dos Contratos Públicos (CCP), exige a apresentação e implementação de um **Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (RCD)**, a par do cumprimento do artº 28 do DL nº 102-D/2020, onde se exige a utilização de pelo menos 10 % de materiais reciclados ou que incorporem materiais reciclados, relativamente à quantidade total de matérias-primas usadas em cada obra.

De forma a assegurar o cumprimento da exigência do n.º 5, do artº 28º e o rastreamento destas obrigações regulamentares, a IP dispõe duma aplicação corporativa DESCO, onde fica registada toda a informação sobre os materiais, que é posteriormente rebatida na conta final de cada empreitada.

Na tabela seguinte apresenta-se o **desempenho da IP em 2023, em termos da inclusão de materiais reciclados** ou que incorporem materiais reciclados, nas empreitadas das redes rodo e ferroviárias.

Desempenho	2023
Número de contratos de empreitada/aquisição com inclusão de cláusulas específicas de economia circular	47
Quantidade de material reciclado incluído nas empreitadas (ton)	1 038 490
Quantidade de material reciclado incluído nas empreitadas/quantidade de matérias-primas incluídas nas empreitadas (media)	10%

No mesmo sentido, os **Cadernos de Encargos** incluem também a obrigação do empreiteiro prever a reutilização de materiais ou componentes retirados e a valorização na própria obra de resíduos resultantes de obras ou demolições de edificações ou de derrocadas (abreviadamente “resíduos de construção e demolição - RCD”), minimizando assim a quantidade de resíduos a encaminhar para destino final, também de acordo com as exigências do mesmo diploma legal.

No âmbito do **Programa de reutilização e valorização de resíduos**, as ações de conservação da rede ferroviária promovem, sempre que possível, a reutilização de materiais de via, que se encontram em adequado estado de conservação, e provenientes doutras linhas ferroviárias.

A título de exemplo do que foi referido anteriormente, apresentam-se de seguida os consumos, utilização e reaplicação de alguns dos principais materiais de via – carril, travessas, fixações, separadores de betão, etc., -, nalgumas atividades de conservação da infraestrutura ferroviária, nos anos de 2022 e 2023.

Ano	Carril		
	Entrada Total (ton)	Saída Novo (km)	Saída Usado (km)
2022	25 868,5	23 668,7	29 961
2023	7 135,5	14 947,5	1 584

Ano	Travessas (unidades)				
	Madeira		Betão (mono e bibloco)		
	Entrada	Saída	Entrada	Saída Novo	Saída Usado
2022	28 144	32 885	223 926	296 683	4 721
2023	75 390	20 372	139 612	185 617	3 719

Reutilização de Materiais Usados (preparado pela DCL no Complexo Logístico do Entroncamento)		
Materiais (unidade)	2022	2023
Carril reutilizado 1 (ton)	1.618	86
Carril utilizado/produzido 2 (ton)	993	56
Travessas reutilizadas 3 (nº)	4 721	3 719
Travessas utilizadas/produzidas 4 (nº)	4 741	2 287
Resíduos de materiais ferrosos valorizados 5 (ton)	3 710	23 481
Materiais ferrosos produzidos/utilizados 6 (ton)	23 499	12 384

1 Total Carril usado preparado pela DCL para reutilização e enviado para Obras
 2 Total Carril usado preparado pela DCL para reutilização
 3 Total de travessas de betão bibloco usadas preparadas pela DCL para reutilização e enviadas para Obras
 4 Total de travessas de betão bibloco usadas preparadas pela DCL para posterior reutilização
 5 Resíduos ferrosos valorizados economicamente através de procedimento de venda (alienação)
 6 Materiais usados ferrosos retirados das obras e entregues na DCL (Complexo Logístico do Entroncamento)

Alguns dos materiais retirados de vias ferroviárias tiveram também reaplicação, mas com usos diferenciados do original.

Reaplicação de Materiais de Via (uso diferente do original)			
Material	Unidade	Quantidade Total	
		2022	2023
Carril *	m	1 665	1 285
Travessas de madeira usadas	Unidade	6 402	3 923
Travessas bibloco de betão usadas	Unidade	390	677
Material de ligação e fixação	Unidade	1 248	900
Separadores de betão	Unidade	50	132
Balastro usado	m ³	6	5
Perfis	Unidade	0	16

* no caso do carril, pode ter sido utilizado fora da RFN, em ramais particulares ou pedreiras

Como exemplo de práticas de circularidade adotadas pela IP nas suas empreitadas, destacam-se no ano de 2023 as seguintes:

• Utilização de resíduos em obra na empreitada de modernização da Linha do Oeste

Utilização de resíduos em Obra, com a aplicação (até à data) de 3 das Regras Gerais da APA, nomeadamente, as definidas para resíduos de betão, RCD mistos e resíduos de balastro, aprovadas e publicadas ao abrigo do Regime Geral de Gestão de Resíduos, no estrito cumprimento legal e das condições estabelecidas.

Troço Mira Sintra-Meleças - Torres Vedras		
	Utilização de resíduo de balastro inerte para execução do Caminho paralelo 26.1 – quantidade aplicada 1000 m3	
Troço Torres Vedras - Caldas da Rainha		
	Utilização de balastro inerte, levantado da Linha I Outeiro, como enrocamento em fundação do cais de passageiros	

- A reutilização de materiais, decorrentes de demolição seletiva de edificado

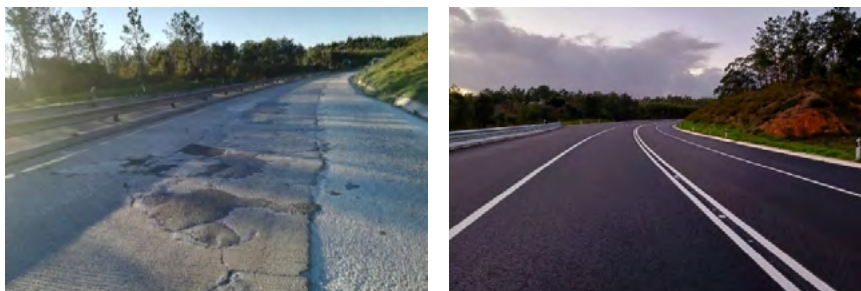
Através da adoção de metodologias de verificação prévia do edificado e do estabelecimento das fases sequenciais dos trabalhos de demolição, obtiveram-se materiais que preservaram a sua integridade física, sendo devidamente segregados e conservados.

Foram promovidos posteriormente contactos com os Municípios e Juntas de Freguesia permitindo a reutilização dos materiais, numa lógica de banco de materiais e incluindo uma vertente relevante de responsabilidade social. Esta premissa manter-se-á presente até à conclusão da empreitada encontrando-se já prevista a entrega de vigas de madeira e lajetas de drenagens a Juntas de Freguesia / Municípios.

- Circularidade nos Municípios abrangidos pela execução da empreitada - materiais reutilizados

Utilização de acessórios para rede de esgotos, em PVC, para a Junta de Freguesia da Roliça, com a finalidade de reparação de espaços da freguesia com utilização coletiva. Telhas de cerâmica de cobertura e estrutura de madeira do telhado (barrotes e ripas de madeiras) para a União de Freguesias de Campelos e Outeiro da Cabeça, com objetivos sociais.

- Projeto de repavimentação do IC2(EN1) - Beneficiação entre Asseiceira (65+200) e Freires (85+500)



Este projeto consistiu numa solução inovadora e circular de reabilitação estrutural do pavimento rodoviário com a incorporação de resíduos de construção e demolição (RCD) provenientes das lajes de betão pré-existent.

Na reabilitação estrutural do pavimento rodoviário desta via, foram incorporados resíduos de construção e demolição (RCD) provenientes das lajes de betão pré-existent (da ordem de 1.107ton/km). Esta solução foi aplicada numa extensão de 12 km do IC2 (EN1), que é uma estrada de elevado tráfego de pesados, situação que nunca tinha sido testada em Portugal.

Esta solução circular, de incorporação de reciclados de lajes de betão existentes na reabilitação do pavimento, permitiu por um lado, a redução da necessidade de incorporação de agregados novos na reabilitação do mesmo e, por outro, a redução da produção de resíduos na empreitada que teriam de ser levados a vazadouro.

• **Projeto de barreiras acústicas inovadoras com incorporação de borra-cha reciclada (ELT - end of life tyres)**



Este projeto surgiu no âmbito da participação da IP no programa *Next Lap 2.0*, o qual consiste num programa de aceleração de inovação na área de economia circular e que tem como objetivo encontrar novas soluções para os subprodutos do processo de reciclagem do pneu em fim de vida (aço, granulado de borracha e fibras têxtil), dando-lhes uma nova vida.

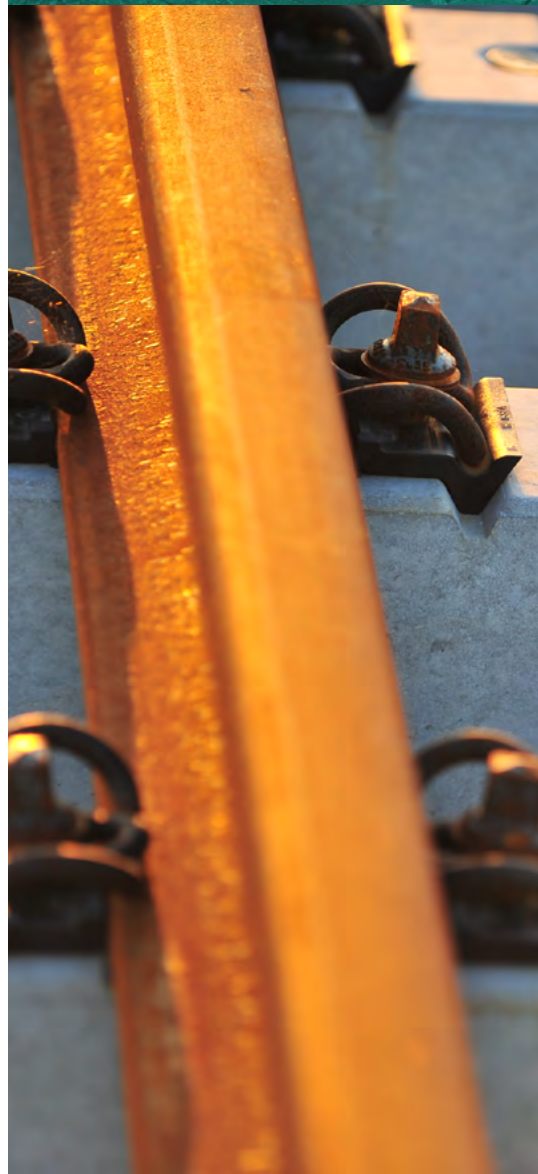
Nesta iniciativa a IP apoiou o desenvolvimento e a instalação de um demonstrador de barreira acústica inovadora, constituída por painéis de betão-borracha reciclada *ELT*, como alternativa à instalação de tradicionais barreiras acústicas de betão.

Esta barreira tem uma extensão total de 123ml e uma altura de 3m e está instalada na nova ligação ferroviária entre Évora e Évora Norte – pk 117. Espera-se um desempenho acústico adequado às necessidades do local onde estão instaladas, sendo que o desempenho acústico real da barreira betão-borracha será monitorizado em 2024, aquando da abertura ao tráfego ferroviário desta nova ligação.

• **A beneficiação do pavimento da EN10 – Marateca (km 59+125) / Pegões (km 72+487)**

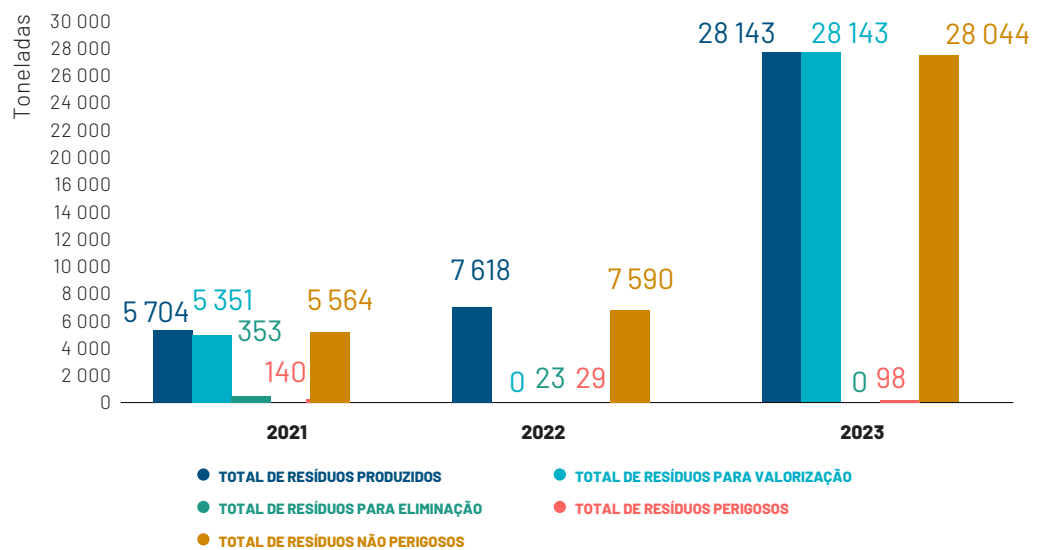
Esta empreitada teve por objetivo a melhoria das condições de circulação, segurança e conforto dos utentes, mantendo o bom estado de funcionamento, conservação e segurança da via.

Tendo presente o estado de conservação desta estrada e a necessidade de fazer uma intervenção de reabilitação, foram estabelecidas soluções de reforço estrutural do pavimento existente, associados a soluções de melhoria e conservação do sistema de drenagem existente, bem como dos equipamentos de sinalização e segurança.



Os trabalhos executados pretenderam a minimização dos impactes ambientais negativos, designadamente relativos a ruído e resíduos. Assim, foram aplicadas misturas betuminosas descontinuas e rugosas, e, de forma a minimizar o impacto causado pela necessidade de encaminhamento para vazadouro dos resíduos do pavimento, foram **adotadas misturas betuminosas com incorporação de 20% de material reciclado (fresado) provenientes da camada de desgaste do pavimento existente**. A incorporação de material reciclado numa percentagem de 20% na camada de mistura betuminosa de AC20 resultou na utilização de cerca de 1900ton de material reciclado de misturas betuminosas previamente certificadas.

Em termos globais, a evolução da gestão de resíduos (toneladas) resultantes das atividades da IP, no período 2021-2023, é a que a seguir se apresenta.



Em 2023, verificou-se um aumento significativo na produção de resíduos, face ao ano 2022, fruto do aumento da atividade da IP, com todos os seus investimentos em curso. Contudo, para a totalidade das frações de resíduos produzidos foi assegurada a sua valorização.

Não se registaram derrames significativos de substâncias perigosas no ano de 2023.

Nas tabelas seguintes apresenta-se a gestão de resíduos da IP, em 2023, desagregados por rede ferroviária, rodoviária e edificado.

2023	RRN (ton)	RFN (ton)	Edifícios (ton)	Total (ton)
Total de resíduos produzidos	27 667,33	340,68	134,748	28 142,76
Total de resíduos para valorização	27 667,33	340,68	134,748	28 142,76
Total de resíduos para eliminação	0,000	0,00	0,000	0,00
Total de resíduos perigosos	95,53	0,41	2,411	98,35
Total de resíduos não perigosos	27 571,80	340,63	132,337	28 044,77

6.4 EIXO DE INTERVENÇÃO 4 – PROTEÇÃO DO AMBIENTE E ECOSISTEMAS

Eixo 4: Proteção do ambiente e ecossistemas

- Permeabilidade das infraestruturas em segurança
- Programa de monitorização de mortalidade de fauna
- Projeto LYNXCONNECT de recuperação da espécie lince-ibérico
 - Ações de sensibilização e comunicação sobre a responsabilidade coletiva de conservar a espécie
 - Detecção de linces-ibéricos nas estradas nacionais e alerta junto dos utilizadores da aplicação mobil WAZE
- Incorporação de requisitos específicos de minimização de atropelamentos de fauna nos projetos de beneficiação ou de construção de estradas ou obras de arte
- Plano de Gestão e Controlo de Plantas Invasoras
- Defesa da floresta
- Replantação de árvores
- Planos de ação de gestão do ruído (PAGR)
- Medidas de minimização para a redução do ruído (pavimentos, modernização da ferrovia e do material circulante, barreiras acústicas)

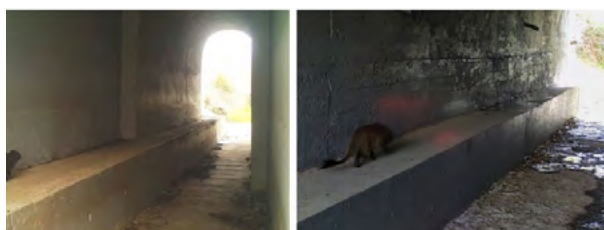
Dimensão Ambiente



No eixo de intervenção 4 - Proteção do ambiente e ecossistemas – a IP tem promovido, entre outros programas e iniciativas, medidas para aumentar a permeabilidade das suas infraestruturas em segurança, a monitorização de mortalidade de fauna nas estradas, a gestão e controlo de plantas invasoras, a compensação por abate de árvores protegidas e medidas de minimização de ruído.

Consciente do conflito que as infraestruturas lineares – rodovia e ferrovia – podem ter com os ecossistemas, nomeadamente, em termos da fragmentação de habitats e da interferência com a mobilidade da fauna, que pode resultar em mortalidade por atropelamento, a IP tem vindo a desenvolver um conjunto de iniciativas para **aumentar a permeabilidade das suas infraestruturas em segurança**.

Algumas dessas iniciativas passam pela inclusão de passagens para a fauna, através da criação de estruturas próprias ou da adaptação de passagens hidráulicas (PH), passagens agrícolas (PA) ou passagens superiores (PS), com criação de corredores laterais de passagem a seco.



Até dezembro de 2023 e no relativo à RRN, **existiam 42 passagens para a fauna já concluídas**, 31 em fase de obra, 68 em projeto e 32 previstas (com projeto em fase inicial ou ainda sem projeto). Para a RFN não há dados disponíveis.

Em termos de vedação ou outro tipo de estruturas para minimização da mortalidade da fauna, estão colocadas na rede rodoviária vários tipos:

- rede complementar em "L" (acoplada à vedação e enterrada), para animais de diferentes portes e/ou hábitos escavadores – 47,0 km concluída, 47,9 km em fase de obra, 114,2 km em fase de projeto e 43,4 km previstos (com projeto em fase inicial);
- vedação mais alta (maior ou igual a 1,7 m de altura) para aumentar a sua eficiência para cervídeos e lince – 18,1 km concluída, 41,6 km em fase de obra, 83,9 km em fase de projeto e 33,4 km previstos;
- barreiras de encaminhamento de anfíbios para PH - 0,36 km concluídas;
- barreiras para elevar o voo de aves e morcegos - 0,19 km concluídas, 1,9 km em fase de obra e 3,4 km em fase de projeto;
- rede sobre taludes para dissuasão da pre-



sença de coelhos e outras espécies que escavam tocas - 1,3 km concluídas;

- escapatórias em rampa nas vedações, para a fauna que entra na via conseguir sair (nº de unidades) - 34 em fase de projeto e 16 previstas.

Em termos de dispositivos para minimizar a mortalidade da fauna na RRN, destaca-se, em 2023, a instalação de:



- 6 unidades de bandas cromáticas para redução da velocidade (zonas de atropelamentos de linces);
- 2 unidades de sistemas eletrónicos para controlo de velocidade (zonas de atropelamentos de linces);

- 1,2 km concluídos com refletos para vida selvagem;
- sinalização rodoviária para minimizar a mortalidade de fauna na rodovia (6 verticais para redução de velocidade, em troços de ocorrência de linces; 6 verticais de alerta de anfíbios (sinal A19d) e 18 de alerta de lince ibérico A19c).

Para além destas medidas, procede-se regularmente a ações de ceifa dos taludes para aumentar a visibilidade e evitar a presença de pequenos animais que atraem predadores para as vias.

Para a RFN não há dados disponíveis.

A aplicação destas medidas visa em particular as áreas de maior sensibilidade ecológica, onde se concentram os maiores valores de atropelamentos de fauna, priorizando os troços com espécies sensíveis, com o objetivo de diminuir o impacto nestas espécies.

Até ao momento, os resultados têm sido muito positivos, demonstrando a eficácia destas medidas, em especial no que respeita aos passadiços para fauna em passagens hidráulicas, as vedações altas e com rede em L, as barreiras para encaminhamento dos anfíbios para as passagens hidráulicas e as barreiras para as espécies voadoras.

Com o objetivo de monitorizar e minimizar os impactos das infraestruturas rodoviárias na fauna, a IP **implementou o Programa de Monitorização da Mortalidade da Fauna**, nas estradas sob a sua jurisdição, o qual se encontra a decorrer desde 2010.

O Programa determina o registo de todos os avistamentos de cadáveres de animais, durante os percursos regulares de inspeções das estradas, numa base de dados georreferenciada.

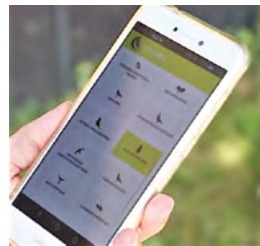
Regularmente é realizada formação específica para quem efetua esta monitorização, visando a sua capacitação para identificação dos animais e para preenchimento do registo informático dos avistamentos, tendo sido recentemente produzido um novo Manual de Identificação de Fauna mais informativo e detalhado para auxiliar nesta tarefa.



Para além dos dados recolhidos pelas equipas da IP, estão ainda integrados na base de dados, os registos efetuados pela Universidade de Évora, ao abrigo da parceria

estabelecida no âmbito do Projeto *LIFE LINES* - Rede de Infraestruturas Lineares com Soluções Ecológicas, e os dados registados pelos utilizadores da aplicação móvel *LIFE LINES*.

Esta aplicação foi desenvolvida pela IP em colaboração com a Universidade de Évora no âmbito do mesmo Projeto, a qual permitiu a recolha de dados de mortalidade (georreferenciados e fotografados) e que esteve disponível gratuitamente ao público, através do *Google Play* entre 30 de julho de 2019 e final de 2022.



Os dados disponíveis na IP e resultantes da aplicação *LIFE LINES* (após a sua validação por especialistas) bem como os de outras entidades (Concessionárias e Subconcessionárias, Universidades, GNR, etc.) e investigadores, foram reunidos numa base de dados nacional desenvolvida no

âmbito do referido Projeto, com o objetivo de servir de suporte a estudos de impacto e planeamento ambiental relativos à construção de novas estradas, ou beneficiação das existentes, e à definição de medidas de correção e minimização dos riscos de atropelamento e do efeito barreira ao movimento dos animais.

Os dados existentes são analisados, para identificação de zonas críticas e hotspots, permitindo dar resposta às solicitações internas (e.g. zonas de acidentes recorrentes devido a colisões com animais de médio/grande porte, estudos ambientais, Plano de Proximidade) e externas (e.g. Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF), Secretaria de Estado das Infraestruturas (SEI), Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), Gestor do Cliente, colaboração com projetos técnico-científicos), e propor medidas de minimização.

No ano de 2023, foram analisados pela IP, todos os dados de atropelamentos registados e provenientes das fontes referidas. Os resultados são apresentados no relatório-síntese anual disponível para consulta no site da IP.

De forma resumida, refere-se que, em 2023 foram registados 1 539 atropelamentos de animais nas vias sob gestão direta da IP, um decréscimo de 28% relativamente ao ano anterior (2022).

Destes 1 539 animais, cerca de 68% são animais silvestres,

sendo os restantes 32% animais domésticos. Os mamíferos constituem o grupo mais registado, principalmente os domésticos e os carnívoros selvagens.

Salienta-se ainda, que a IP é parceira e beneficiária do Projeto comunitário **LYNXCONNECT**, que pretende continuar os trabalhos iniciados no Projeto anterior, o *Life IBERLINCE*: Recuperação da distribuição histórica do Lince Ibérico em Espanha e Portugal (2011-2018).

Este projeto, do qual a IP também foi parceira e beneficiária, contribuiu para os processos de recuperação desta espécie, de modo que este felino selvagem deixe de ser um dos mais ameaçados do mundo. Efetivamente, o lince-ibérico, até 2015, constou na Lista Vermelha da União Internacional para a Conservação da Natureza (UICN) com o estatuto de espécie “Criticamente em Perigo”, encontrando-se desde essa data “Em Perigo” de extinção.

Em Portugal, esta melhoria do seu estatuto de ameaça para “Em Perigo” só ocorreu em 2023.

O sequente **Projeto LYNXCONNECT** permitirá consolidar e prosseguir os objetivos da reintrodução e da presença do lince, como espécie de topo e fator promotor de equilíbrio e valorização dos ecossistemas mediterrânicos.

Neste âmbito, estão agora a iniciar-se as reuniões para planeamento das ações de conservação a realizar, tendo já sido implementadas **medidas de sensibilização do público com a Campanha “Linces Notáveis: Histórias Verdicas de Determinação e Liberdade”** em 22 estações ferroviárias, de norte a sul do país, de 29 de novembro a 20 de dezembro de 2023.



Tratou-se de uma ação de sensibilização sobre a responsabilidade coletiva de conservar as populações de lince-ibérico, tendo a Campanha sido divulgada nos canais digitais de comunicação da IP, do ICNF, do Projeto **LYNXCONNECT** e do Automóvel Clube de Portugal (ACP).

Os protagonistas desta Campanha são cinco lince-ibéricos, com nome próprio e existência real – a Nossa, a Lagunilla, o Luso, o Lítio e o Noctulo – cujas histórias se cruzam no Vale

do Guadiana. Através de uma comunicação “humanizada”, deu-se a conhecer a biografia destes cinco lince dotados de personalidade e características distintas.

Importa ainda referir que, no âmbito deste projeto, **A IP, em parceria com o ICFN e com o Waze, está a desenvolver um projeto de deteção de lince-ibéricos junto das estradas nacionais, e posterior alerta junto dos utilizadores da aplicação móvel Waze**. Esta nova solução permite a implementação de um novo sistema de monitorização espacial da população de lince-ibérico em Portugal, sofisticada e rigorosa, com dados transmitidos em tempo real.

Os resultados do Programa de Monitorização de Mortalidade de Fauna são tidos em consideração na **definição de requisitos específicos a incluir nos projetos de beneficiação de estradas ou Obras de arte**, bem como nos projetos de novas estradas de forma a ponderar a necessidade de incluir ou de construção de estradas ou obras de arte.

A necessidade de ter uma atuação eficaz na **Gestão e Controlo de Plantas Invasoras** nas infraestruturas geridas pela IP, devido aos aspetos negativos que estas acarretam, tanto em termos de biodiversidade e de impactes na vida humana, como no que se refere aos problemas causados às próprias infraestruturas (danos e custos de manutenção) e ao serviço prestado (uniformização e ocultação da paisagem ao longo das vias), tornou imperioso definir critérios para uma atuação eficaz com vista à minimização do problema.

Assim, indo ao encontro do definido na Estratégia Nacional para o Controlo de Plantas Invasoras das Infraestruturas de Portugal, dando cumprimento aos diplomas nacionais e europeus relacionados com esta temática, e em resposta às frequentes exigências das Declarações de Impacte Ambiental (DIA) e/ou Decisão sobre a Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (DECAPE), publicadas no âmbito dos Processos de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), foi definido o modelo a considerar na elaboração do **Plano de Gestão e Controlo de Plantas Invasoras (PGCPI)**, de modo a orientar a atuação da empresa nesta matéria.

Foi ainda criada uma **Instrução Técnica para Gestão e Controlo de Plantas Invasoras**, onde são salientados os princípios a considerar na definição do GPCPI.

Na revisão destes documentos, a IP contou com a colaboração da comunidade científica, através Centro de Ecologia Funcional do Departamento de Ciências da Vida da Universidade de Coimbra, do Instituto Politécnico de Coimbra e da Escola Superior Agrária.

Ao nível da execução no terreno, destaca-se as **plantações realizadas no ano de 2023 nos distritos de Évora e Faro**, no âmbito dos contratos de conservação corrente de **733 e 300 exemplares respetivamente**, na sua maioria árvores e arbustos, mas também algumas herbáceas.

Os locais foram escolhidos de modo a dar resposta às necessi-

dades dos utentes, como é o caso das situações de estacionamento, para proporcionar melhor desfrute do espaço, realçando a importância de criar sombra para o verão. Também houve a preocupação em aproveitar a existência de terrenos maiores, remanescentes, sob gestão da IP, onde se pudesse, de forma notória, aumentar a biodiversidade, muitas vezes ausente dos terrenos agrícolas e agroflorestais confinantes, e contrabalançar a perda de muitas das árvores abatidas por necessidade, para o bom funcionamento da rede da IP.

No distrito de Évora:



- EN114 – 3 parques de merendas; árvores de sombra para uma gare e várias situações pontuais na zona onde permanecem troços da antiga estrada desativada pela A6.

- Cruzamento da EN114-4 com a ER370 na Valeira – renaturalização do espaço do antigo nó com espécies autóctones e aumento da biodiversidade no parque de merendas.

- EN18 / IP2 – recuperação paisagística dos aterros criados com a demolição de duas casas de cantoneiros, Alagoa e Louseiro.

No distrito de Faro:

- Integração paisagística de nós do IC27.
- Renaturalização do terreno junto ao espaço do antigo controlo de fronteira, perto de Castro Marim.

Reconhecendo a importância da **defesa da floresta** e consequentemente da implementação de ações de prevenção de incêndios ao longo das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, a IP tem contribuído para a definição das Faixas de Gestão de Combustíveis afetas à sua rede, reportando às Comissões Municipais de Defesa da Floresta contra Incêndios (CMDFCI), as quais integra (por imposição legal), as ações que realiza neste âmbito. Os trabalhos a executar nas Faixas de Gestão de Combustível estão devidamente especificados e enquadrados nos contratos de conservação/manutenção da rede, ou através de contratos específicos para gestão da vegetação.

Durante o ano de 2023 ocorreram diversas intervenções nesta temática, totalizando um investimento de 13,93 M€, dos quais 7,7 M€ são relativos a trabalhos de gestão de vegetação em faixas de gestão de combustível, numa área de cerca de 9 900 hectares.

No âmbito do desenvolvimento dos projetos das suas infraestruturas rodo e ferroviárias, necessita de estabelecer um conjunto de medidas, dirigidas essencialmente, a prevenir ou compensar impactes no contexto da conservação da natureza, nomeadamente quando é necessário recorrer ao corte autorizado de árvores com interesse conservacionista, tais como sobreiros, azinheiras etc.

Em 2023, a IP replantou um total de 1 033 árvores, para compensação de cortes de exemplares, associados a intervenções na rede rodoviária nacional.

No que respeita o **Ruído**, a operação das redes rodo e ferroviárias da IP geram ruído para a vizinhança das infraestruturas, podendo ter reflexos no conforto e qualidade de vida dos habitantes nas imediações da infraestrutura.

Nesse sentido, o controlo/minimização do ruído constitui um desafio para a IP, na medida em que lhe cabe a internalização do impacto e consequente custo de minimização, para cumprimento da legislação em vigor (artigo 11.º do Regulamento Geral do Ruído (RGR)).

Neste contexto, a IP tem vindo a desenvolver um conjunto de ações relativas ao ambiente sonoro, as quais, abrangendo vários domínios, têm um objetivo comum, ou seja, reduzir ou, quando possível, evitar o ruído ambiente na envolvente das infraestruturas de transporte sob sua gestão.

A adoção de medidas de minimização para a redução do ruído são frequentemente a solução para este tema, e passam principalmente pela redução na fonte (pavimentos com características de redução sonora, modernização de linhas de caminho-de-ferro e do material circulante) e, uma vez esgotadas estas soluções, através da adoção de medidas no meio de propagação, tais como implementação de barreiras acústicas.

No ano de 2023, destacam-se abaixo as principais iniciativas levadas a cabo pela IP em termos da gestão do ruído ambiental produzido nas suas empreitadas.

• Implementação de Barreiras Acústicas temporárias amovíveis na empreitada de Modernização da Linha do Oeste



Na premissa de cumprimento da Medida da Decisão sobre a Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (DECAPE), foram adquiridas Barreiras Acústicas temporárias amovíveis,

tendo tido uma ampla utilização, que ultrapassou o determinado em DECAPE, e que tem como principal objetivo fomentar a proteção do descanso dos residentes, em conjunto com as restantes medidas definidas para o efeito. Consta-se, no entanto, que a atenuação dos níveis sonoros pela instalação das barreiras acústicas amovíveis depende de um conjunto de fatores que terão de coexistir (tipologia de atividades, distância da barreira acústica às fontes de ruído, condições climáticas, área útil disponível, topografia do terreno e localização do recetor sensível face às fontes de ruído).

Nesta empreitada foi realizada a monitorização de ruído (setembro de 2023) associada à execução de maciço de catenária junto ao PK 64+940 da Linha do Oeste, tendo sido verificado uma atenuação em 14 dB(A) proporcionada pela utilização das barreiras acústicas, sendo o valor médio obtido com recurso a barreiras acústicas de 59 dB(A) e o valor médio obtido sem recurso a barreiras acústicas de 73 dB(A).

• **12 Empreitadas que integraram medidas de redução do ruído**, através da melhoria da superestrutura de via, da possibilidade de utilização de material circulante elétrico, em regra menos ruidoso do que o diesel e da instalação de barreiras acústicas:

- Linha da Beira Alta: Modernização de Via, entre Pampilhosa e Vilar Formoso;
- Linha da Matinha: Beneficiação da Superestrutura de Via, entre pk 0,630 e pk 0,943;
- Linha de Cascais: Modernização de Via e Catenária;
- Linha de Évora: Ligação Ferroviária entre Évora e Évora Norte – Variante de Évora;
- Linha de Sines: Modernização de Via;
- Linha do Algarve: Eletrificação, entre Lagos e Vila Real de Santo António;
- Linha do Douro: Renovação da Superestrutura de Via, entre pk 151,335 e pk 163,100;
- Linha do Minho: Tratamento da Plataforma e Substituição de Superestrutura de Via, entre pk 40,800 e pk 41,600;
- Linha do Norte: Renovação Integral de Via, entre Espinho e Gaia;
- Linha do Oeste: Modernização de Via, entre Meleças e Caldas da Rainha;
- Linha do Oeste: Transformação de Travessa de Madeira/Travessa de Betão Bi-bloco e Barra Curta/Barra Longa Soldada, entre pk 207,300 e pk 209,100;
- Linha do Sul: Modernização de Via, entre Ermidas e Grândola Norte.

• **Soluções inovadoras de minimização de ruído**

- Conclusão do projeto *Lownoiseпад* (*Low cost noise control by optimised rail pad*), promovido pela Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), que permitiu analisar as palmilhas de carril em uso corrente na RFN, nomeada-

mente, a sua rigidez, com o intuito de otimizar o parâmetro *TDR* (*track decay rate*), determinado segundo pela EN 15461:2008+A1:2010, e reduzir o ruído de rolamento com origem na circulação ferroviária.



Os resultados do projeto demonstram que a substituição das palmilhas, operação de custo significativamente mais baixo, quando comparado com outras medidas de minimização, contribui para a redução do número de pessoas expostas a níveis elevados de ruído.

Como consequência prática dos resultados do projeto *Lownoiseпад*, o normativo interno da IP relativo a materiais de via foi modificado, passando a incluir requisitos adicionais para as palmilhas a aplicar na via-férrea, assegurando que as mesmas contribuam para a redução do ruído emitido.

Perspetiva-se a utilização de palmilhas equiparáveis às do projeto *Lownoiseпад* no empreendimento “Linha do Minho – Contumil-Ermesinde – Via Quádrupla”.

- Conclusão da colaboração no **projeto Inbrail (*Innovative Noise Barriers for Railways*)**, desenvolvido pelo consórcio composto por Mota-Engil Engenharia e Construção, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra e Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, tendo sido alcançado o objetivo de experimentar, em condições reais, na Linha de Sintra, uma barreira acústica de baixa altura.

Também neste projeto, os resultados abrem a expectativa de passar a estar disponível uma solução adicional de minimização do ruído ferroviário que, nos locais compatíveis, permita reduzir o número de pessoas expostas a níveis elevados de ruído, com um impacto visual e social inferior, quando comparado com outras barreiras acústicas convencionais. Perspetiva-se a transferência das barreiras experimentais para outro local da RFN, com o intuito de proteger recetores sensíveis, atualmente sujeitos a níveis elevados de ruído, e de permitir ensaios adicionais ao desempenho acústico e não acústico das referidas barreiras.

- Conclusão do **programa NextLap 2.0** (*Acceleration Program for innovative ideas that use end-of-life tyres or tyre materials*), promovido pela Valorpneu, Genan e Beta-I, que permitiu **instalar uma barreira acústica** em que o revestimento absorvente, do lado da via-férrea, é composto por betão poroso com incorporação de resíduos de borracha, proveniente de pneus usados.

O painel acústico assegura, pelo menos, o mesmo desempenho acústico que o painel tradicional constituído apenas por betão poroso, aferido pelo índice único de classificação da absorção sonora ($DL\alpha$) obtido de acordo com as normas EN 16272-1:2012 e EN 16272-3-1:2012, assegurando a redução

do número de pessoas expostas a níveis elevados de ruído e, em simultâneo, contribuindo para redução de resíduos de borracha de pneus usado e para a economia circular.

A IP dispõe de **Planos de Ação de Gestão de Ruído (PAGR)** para as suas redes rodo e ferroviárias, correspondentes à exigência sobre as Grandes Infraestruturas de Transporte (GIT) ou seja, as linhas de caminho de ferro com mais de 30 000 comboios/ano e vias rodoviárias com mais de 3 milhões de veículos/ano.

Esta abordagem tem como objetivo reduzir a população exposta a níveis elevados de ruído ambiente, estando em linha com a diretiva europeia relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente.

Os PAGR pretendem identificar as medidas a adotar prioritariamente (num prazo de 5 anos) sempre que se detetem, zonas ou recetores sensíveis onde os indicadores Lden e Ln ultrapassam os valores limite fixados no Regulamento Geral de Ruído.

Ao nível da minimização do ruído ambiental, a RFN possui atualmente uma extensão de mais de 75 km de via ferroviária com medidas de minimização implementadas, isto é, com barreiras acústicas, enquanto a RRN possui mais de 196 km de vias rodoviárias com barreiras acústicas, considerando o ano de 2023.

Neste contexto, a IP continua a preparar a implementação no terreno das medidas previstas nos **Planos de Ação da Rede Ferroviária Nacional**, correspondentes às GIT Ferroviárias ou seja, as linhas de caminho de ferro com mais de 30 000 comboios/ano, designadamente, desenvolvimento das especificações técnicas aplicáveis à conceção/execução de barreiras acústicas, a autonomizar em normativo interno IP, a definição dos critérios de execução de esmerilagem com fins acústicos (em curso) e o prosseguimento de contactos com fabricantes de atenuadores sintonizados de vibração do carril (*rail dampers*) com vista à realização de um programa piloto de avaliação do seu desempenho.



Do mesmo modo, a IP continua a implementar medidas de redução de ruído definidas nos vários Planos de Ação elaborados para as vias rodoviárias sob sua jurisdição, destacando-se neste domínio, por exemplo, as barreiras acústicas recentemente instaladas na proximidade de populações residentes na envolvente da A23.



Desempenho na Dimensão Social



7. DESEMPENHO NA DIMENSÃO SOCIAL

7.1 EIXO DE INTERVENÇÃO 5- MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

Eixo 5: Mobilidade e acessibilidade

- Programa Ferrovia 2020
- Programa de Eletrificação da RFN
- Plano Nacional de Investimentos 2030 (PNI2030)
- Projeto da LAV Porto-Lisboa
- Plano de Recuperação e Resiliência (PRR)
- Plano Ferroviário Nacional (PFN)
- Programa de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE)
- Sistema de Mobilidade do Mondego
- Mobilidade Elétrica

Dimensão Social



Metas 2030

- Conclusão ferrovia 2020
- 97% RFN eletrificada
- Lançamento do concurso do projeto LAV Porto-Lisboa (3 concessões, 2 fases)
- Conclusão da fase 2 do projeto LAV Porto-Lisboa
- Conclusão do PRR
- Frota constituída por 477 veículos de baixo carbono (até 2025)
- 127 postos de carregamento de veículos elétricos/162 pontos de carregamento (até 2025)

No eixo de **intervenção 5 – Mobilidade e acessibilidade** – a IP tem em curso um conjunto de programas de investimento focados na melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade dos utilizadores das suas infraestruturas e serviços e na promoção de uma mobilidade mais sustentável

Os principais investimentos da IP nas suas infraestruturas assentam nos seguintes 4 programas de investimento nacionais: Programa de investimentos Ferrovia 2020, Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030), Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) e acresce ainda a realização de outros Investimentos Ferroviários, que visam assegurar as condições de segurança e a melhoria dos níveis de fiabilidade e qualidade de serviço prestado aos clientes e Investimentos em Estruturas de Apoio à Gestão (IEAG).

Em 2023, o valor de investimento da IP na sua rede rodovia e ferroviária, que inclui os Investimentos de Apoio à Gestão, foi de 620,6 M€, com uma distribuição de 550,4 M€ para a ferrovia e de 61,1 M€ para a rodovia. Esta execução representa um aumento de 31% face à execução verificada em 2022, que foi de 473,1 M€.

Estes valores de investimento, não incluem os encargos assumidos com as Parcerias Público Privadas da rede rodoviária.

O **Programa Ferrovia 2020**, através do qual mais de 1.000 km de ferrovia em Portugal estão a ser objeto de obras de melhoria destinadas a aumentar a eficácia e a competitividade do transporte ferroviário, a melhorar as ligações ferroviárias internacionais, as ligações aos portos nacionais e a reforçar a interoperabilidade ferroviária. Este programa, para o qual o investimento total é de cerca de 2,1 mil milhões de euros, a concluir até 2025, foca-se principalmente no aumento da competitividade do transporte de mercadorias e da sua interoperabilidade.

A execução financeira do Ferrovia 2020 no ano de 2023 foi de 466,2 M€, o que representa cerca de 65% do valor previsto em orçamento para 2023.

O **Programa Nacional de investimentos 2030 (PNI 2030)**, define os investimentos estratégicos para o País na presente década, estando articulado com os objetivos estratégicos definidos para o Portugal 2030. Incide sobre 4 setores – transportes e mobilidade, ambiente, energia e regadio –, prevendo um valor global de investimento de 43 000 M€, dos quais 12 490 M€ são destinados à ferrovia (16 programas e projetos com um valor total de 10 510 M€) e rodovia (8 programas e projetos com um valor total de 1 980 M€).

Este programa inclui um conjunto de projetos ferroviários que darão continuidade às melhorias proporcionadas pelo programa “Ferrovia 2020” e contribuirão para alcançar 3 objetivos estratégicos: coesão; competitividade e inovação; e sustentabilidade e ação climática.

Contrariamente ao Ferrovia 2020 que dava mais enfoque ao investimento na melhoria dos serviços ferroviários de mercadorias e ligações internacionais, o PNI2030 pretende priorizar a mobilidade ferroviária de passageiros, o eixo estruturante nacional e a distribuição, podendo afirmar-se que este programa complementa o Ferrovia 2020 dando um salto disruptivo.

No **ano de 2023** a execução do PNI2030 centrou-se essencialmente na componente ferroviária, e maioritariamente no desenvolvimento de estudos e projetos relacionados com projeto da Nova Linha de Alta Velocidade Porto – Lisboa, designadamente o respetivo **licenciamento ambiental dos troços Porto (Campanhã) – Aveiro (Oiã) e Aveiro (Oiã) – Coimbra e a conclusão das peças de procedimento do concurso internacional para a primeira concessão deste projeto** (Porto (Campanhã) – Aveiro (Oiã)).

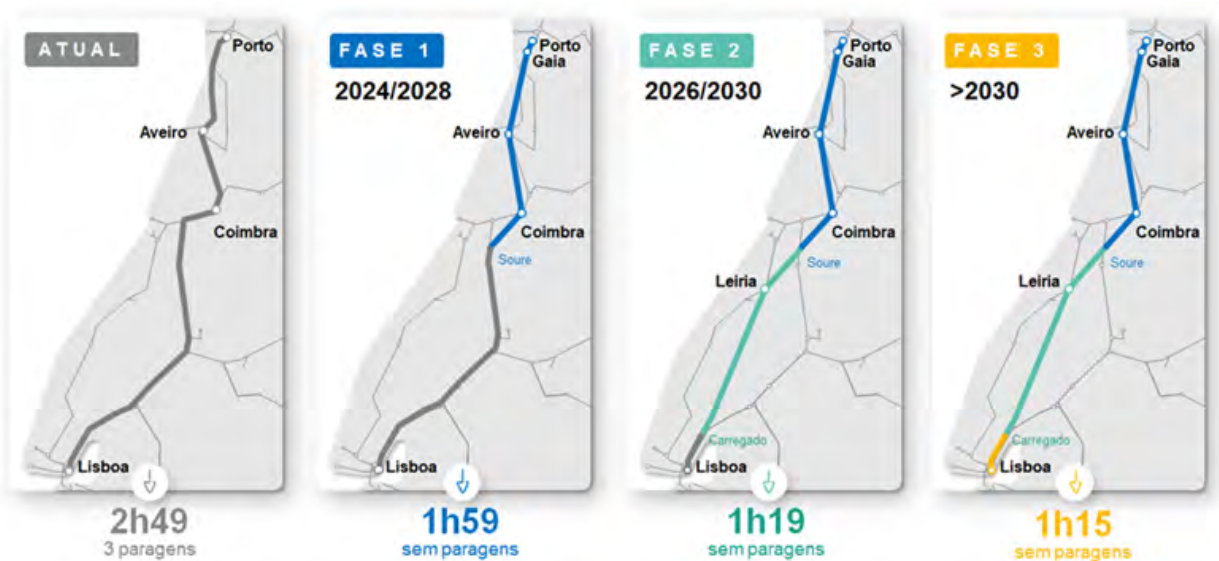
Assim, em 2023, foram executados no PNI2030, 20 M€ em projetos ferroviários (25% do valor previsto em orçamento),

0,4 M€ em projetos rodoviários (9% do valor previsto em orçamento).

O **Projeto da Linha de Alta Velocidade (LAV) Porto-Lisboa** integra o PNI2030 e constitui-se como um projeto fundamental para alcançar os objetivos estratégicos declarados no Programa.

A LAV Porto-Lisboa, com uma extensão total de 295 km, vai ser construída em via dupla, para tráfego exclusivo de passageiros, em bitola ibérica (1668 mm), utilizando travessas polivalentes para facilitar a sua futura migração para bitola europeia, e servirá 6 estações. Uma nova estação subterrânea será construída em Vila Nova de Gaia, as outras cinco estações, nomeadamente Porto/Campanhã, Aveiro, Coimbra-B, Leiria e Lisboa/Oriente, são estações já existentes que serão adaptadas para receber os novos serviços de alta velocidade (AV), juntamente com os outros tráfegos já existentes de longa distância, regionais e suburbanos.

A opção pela bitola ibérica, entre outras vantagens, facilita o desenvolvimento faseado do projeto, prevendo-se a sua realização em três fases, sempre articuladas com a rede ferroviária convencional.



Os principais objetivos estratégicos que se traduzirão em benefícios subjacentes ao projeto da LAV Porto-Lisboa são:

- **Aumentar a competitividade do sistema ferroviário**, através da implementação de um transporte ferroviário coletivo de alta velocidade, para passageiros, com um serviço de elevada qualidade, caracterizado por reduções de tempo de percurso significativas, alargadas a uma vasta extensão do território português, e por um salto disruptivo em termos de frequência de serviços de transporte ferroviário no eixo Porto-Lisboa.
 - **Aumentar a capacidade ferroviária**, dando resposta aos problemas de disponibilidade hoje sentidos na rede ferroviária nacional e na Linha do Norte, em particular. Com a transferência do serviço de longo curso para uma infraestrutura dedicada, liberta-se capacidade para os restantes serviços, permitindo assim melhorar também as frequências dos serviços suburbanos e regionais, e responder de forma mais adequada aos pedidos de capacidade dos operadores de mercadorias.
 - **Melhorar a acessibilidade e conectividade do território**, através da articulação entre as novas linhas AV e a rede convencional, potenciando a articulação do serviço AV com os serviços ferroviários convencionais nas atuais estações ferroviárias, designadamente nas estações de Lisboa (Oriente), Leiria, Coimbra, Aveiro e Porto/Campanhã, maximizando assim os benefícios e a utilidade da Linha AV.
- A construção da LAV Porto-Lisboa em bitola ibérica permite obter benefícios de conectividade e interoperabilidade desta nova linha com a RFN convencional, colocando a nova infraestrutura, direta ou indiretamente, à disposição de uma extensa área territorial, que se estende muito para além do eixo principal onde a mesma se inserirá. Por esta via, torna-se também possível retirar partido das estações atuais, potenciando uma maior aproximação aos núcleos urbanos assim como o estabelecimento de um maior número de interfaces dos serviços AV com outros serviços ferroviários ou com outros modos de transporte.
- **Contribuir para a descarbonização do setor dos transportes**, através da captação de procura aos modos de transporte rodoviário e aéreo. A elevada procura pelos modos rodoviário e aéreo nas viagens de longo curso em Portugal é, atualmente, desadequada face aos objetivos estratégicos nacionais e europeus. A utilização do transporte individual é claramente excessiva e a existência de oferta no domínio aéreo num trajeto da ordem dos 300km de distância é inaceitável segundo diversos critérios, nomeadamente quanto aos desígnios de descarbonização fixados na Estratégia Europeia de Mobilidade Sustentável ou no Pacto Ecológico Europeu. A transferência modal da rodovia para a ferrovia, promovida pelo projeto, contribuirá para uma redução das emissões de CO₂ equivalente estimada em cerca de 3,5 e 5,4 milhões de toneladas, até 2050 e 2060.
 - **Aumentar a resiliência do sistema ferroviário**, através da criação de uma alternativa ferroviária à linha do Norte, já hoje no limite da capacidade em vários troços. A construção da LAV

criará alguma redundância ao principal eixo do sistema de transporte ferroviário nacional. Com efeito, em situações em que ocorram incidentes ou perturbações na circulação da Linha do Norte, o facto de se dispor de itinerários alternativos irá permitir reduzir os impactos na exploração comercial, minimizando o risco de disrupções significativas na exploração, tal como hoje acontece quando se registam incidentes na Linha do Norte.

O **Plano de Recuperação e Resiliência (PRR)** foi aprovado pela Comissão Europeia em 2021 e assenta em três grandes dimensões: Resiliência, Transição Climática e Transição Digital. Assume-se como um dos instrumentos de financiamento, de aplicação nacional, com um período de execução até 2026. A IP participou com o Governo no desenvolvimento de um rigoroso processo de seleção de projetos que otimizam a capitalização de fundos disponíveis para alavancar a Componente Infraestruturas, que visa a coesão territorial e a melhoria das condições para a atração e fixação de investimentos em territórios de menor densidade populacional, potenciando o aumento da competitividade económica pela melhoria das condições de mobilidade e de acessibilidades.

Para este efeito, contribuem os investimentos da IP em *Missing Links* (conclusão de ligações em falta), aumento de capacidade da rede rodoviária, ligações transfronteiriças e áreas de acolhimento empresarial (AAE) – Acessibilidades Rodoviárias.

O PRR regista um progresso positivo, apresentando, no final do ano de 2023, um investimento executado total de 48,7 M€, correspondendo a 62% de execução.

O **Plano Ferroviário Nacional (PFN)** prevê uma nova estrutura de serviços ferroviários ao mesmo tempo que prevê uma densificação da rede melhorando a sua cobertura. Trata-se do instrumento que irá definir a rede ferroviária que assegura as comunicações de interesse nacional e internacional em Portugal, pretendendo conferir estabilidade ao planeamento da rede ferroviária para um horizonte de médio e longo prazo. Saliente-se que segundo o IMD World Competitiveness Ranking 2023, a estabilidade e previsibilidade dos ciclos de investimento em infraestruturas e respetivo financiamento é considerado como um elemento essencial para garantir a competitividade da economia dos países.

O PFN contribuirá para tornar o sistema ferroviário mais competitivo, afirmando-se como um modo de transporte de elevada capacidade e sustentabilidade ambiental e social.

O **Programa de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE)**, apresentado pelo governo em 2017, tem como objetivo reforçar a competitividade das empresas através da melhoria das ligações rodoviárias entre áreas empresariais já consolidadas e a rede viária existente.

Um dos aspetos visados por este Programa, passa por assegurar melhores condições de acesso às vias de grande capacidade, para os “motores” da Economia, constituídos pelas

pequenas e médias empresas, objetivo a concretizar pela IP. O investimento é, maioritariamente, realizado com recurso ao orçamento da IP, parcialmente, suportado por cada Município envolvido, nomeadamente, no que respeita às expropriações necessárias à sua concretização e parte da obra.

Este Programa abrange 8 projetos na região Norte, 2 na região Centro e 2 na região Alentejo e, em 2023, teve uma execução financeira 8,3 M€.

O projeto **Sistema de Mobilidade do Mondego (SMM)**, que tem por objetivo a criação de uma ligação de transporte público entre Coimbra e os concelhos limítrofes (Miranda do Corvo e Lousã), através de um sistema de “Metrobus”, que consiste na implementação de um serviço tipo BRT (*Bus Rapid Transit*) com tração elétrica no antigo ramal Ferroviário da Lousã e na Área Urbana de Coimbra.

A extensão total do percurso é de 43 Km, ligando Serpins, Lousã e Miranda do Corvo a Coimbra, servindo a estação de Coimbra B e a zona dos Hospitais. O SMM tem como principal objetivo promover a mobilidade sustentável, através da implementação de um serviço de mobilidade atrativo e competitivo, operado por autocarros elétricos, conduzindo à transferência modal para um modo de transporte energeticamente mais eficiente e com menores emissões, alinhando-se, desse modo, com os objetivos de descarbonização do setor dos transportes.

O SMM teve em 2023 uma execução financeira de 38,7 M€.

Para além dos investimentos associados aos programas de investimento referidos anteriormente, estão a ser concretizados **outros investimentos de âmbito ferroviário e rodoviário**, visando assegurar as condições de segurança e a melhoria dos níveis de fiabilidade e qualidade de serviço prestado aos clientes.

Em 2023, foram realizadas várias intervenções de renovação e reabilitação da infraestrutura ferroviária, de adequação aos normativos e regulamentos existentes e de reforço dos níveis de serviço, correspondendo a uma execução financeira de 64,2 M€. Neste valor está incluído o empreendimento Sistema de Mobilidade de Mondego (financiado pelo POSEUR), cujo montante executado em 2023, como já referido, foi de 38,7 M€. No âmbito Rodoviário o montante realizado foi de cerca de 1,8 M€.

Em 2023 foram realizados vários **Investimentos em Estruturas de Apoio à Gestão**, como investimentos em edifícios e na aquisição de máquinas, equipamentos e material rodoferroviário.

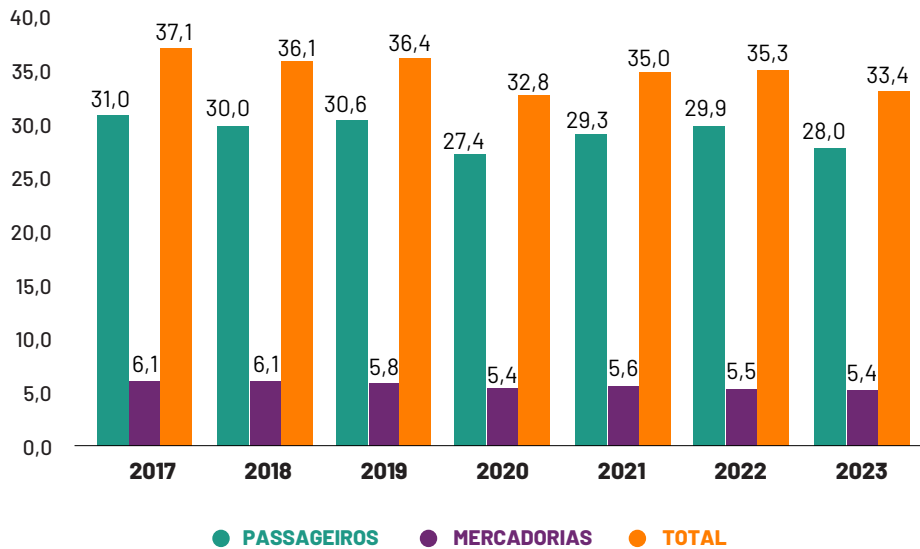
O valor total dos investimentos em EAG foi, em 2023, de 9 M€ (62% do valor previsto em orçamento). Destacam-se os investimentos em edifícios, da ordem de 4,5 M€, onde se incluem as obras do *Campus* do Pragal.

O valor dos principais investimentos da IP em Acessibilidade, Telemática e ITS, para suporte das suas redes rodo e ferroviária e concluídos em 2023, totalizaram mais de 44 M€, sendo investimentos em ITS e Acessibilidades (IA), Telemática de Transportes (TT), Redes de Comunicação (RC) e Coordenação Técnica e Regulamentação (CT).

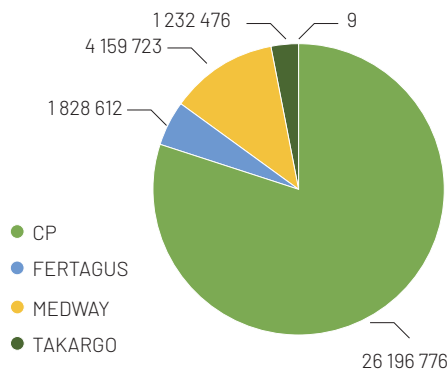
Relativamente à **utilização da RFN e RRN**, apresentam-se seguidamente alguns indicadores.

Em 2023, realizaram-se pelos operadores ferroviários um total de cerca de **33,4 milhões de comboios quilómetro (CK)**, sendo 83,8% (28,0 milhões CK) relativos a tráfego de passageiros e 16,2% (5,4 milhões CK) a tráfego de mercadorias.

Evolução dos CK (milhões) que circularam na RFN no período 2017-2023



Pode constatar-se que, em 2023 e face ao ano anterior, os CK globais desceram ligeiramente, em cerca de -5,4%, com repartição de -6,4% nos passageiros e -1,8% nas mercadorias.



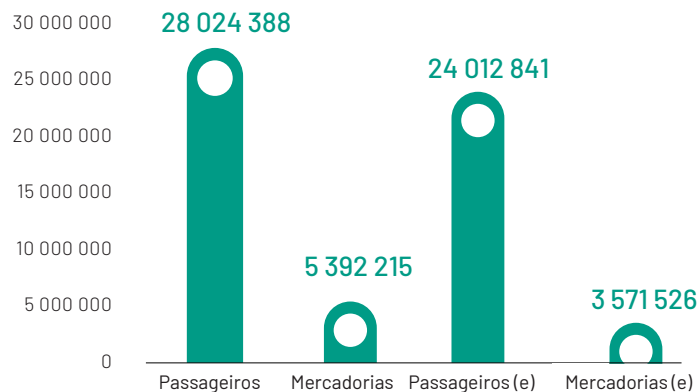
Atualmente, os operadores ferroviários a circular na RFN são no segmento de passageiros, a CP e a Fertagus, e no segmento de mercadorias, a Medway, a Takargo, a Captrain, a Transfesa e a Renfe Mercancias.

Em 2023, a **CP** continua a ser o operador que mais impacto tem na atividade da IP, representando **mais de 78% da quota de mercado**, seguida da Medway com cerca de 12,5%.

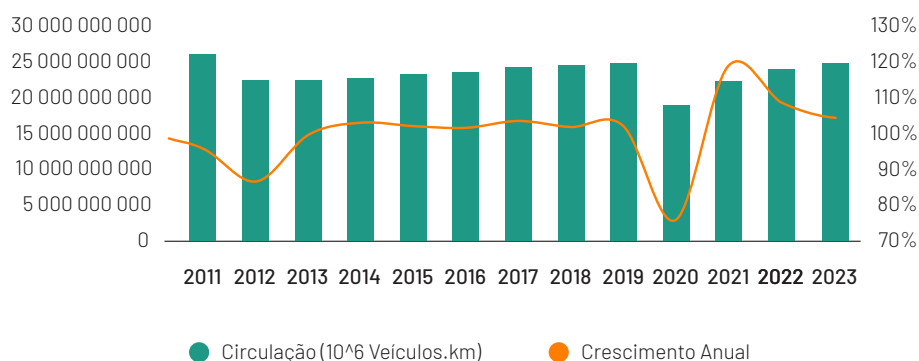
Também em 2023 e no que se refere à circulação de comboios elétricos (CKe) na RFN, verificou-se um valor significativo de **27 584 367,5 CKe**, face ao já referido valor global de circulação de comboios quilómetro (33,4 milhões de CK), repartidos em 24 012 841,3 CKe no tráfego de passageiros e em 3 571 526,2 CKe

no tráfego de mercadorias.

CK passageiros e mercadorias, 2023



Relativamente à **operação rodoviária**, em 2023, registou-se um crescimento anual de 3% da circulação na rede rodoviária concessionada à IP, atingindo os 24 707 977 247 veículo.km, o que é justificado pela tendência de retoma da normalidade já verificada ao longo dos anos de 2021 e 2022, depois das fortes limitações à circulação verificadas no ano de 2020, devidas à pandemia provocada pela COVID-19.



CONTRATO PROGRAMA FERROVIÁRIO

As obrigações da IP, previstas no Contrato Programa Ferroviário (CPF), incluem alguns indicadores do nível de serviço prestado aos utilizadores, que têm metas anuais estabelecidas e que se apresentam de seguida.

Em relação ao ano de 2023, a performance da IP está espelhada na tabela seguinte, sendo que para 2023, não foram estabelecidas metas para os indicadores do CPF.

Indicador	Meta Anual	Resultado
	2023	2023
Margens Suplementares (min)	ND	96,0
Pontualidade Ferroviária (%)	ND	83,3
Disponibilidade da Rede (%)	ND	71,3
Níveis de Segurança (AS/MCK)	ND	1,07

CONTRATO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIO

Os níveis de serviço a cumprir pelas diferentes secções de estrada da rede estão previstos no Contrato de Concessão Rodoviário (CCR), em conformidade com o preconizado no Plano Rodoviário Nacional 2000: Nível B para a Rede Fundamental e Nível C para a Rede Complementar.

A performance da IP no ano de 2022, relativamente aos níveis de serviço exigidos no CCR, está indicada seguidamente.

Tipo	Cumprimento				Não Cumprimento		Extensão Total (km)
	Sem Restrições (km)	Com Restrições (km)	Total (km)	%	Valor (km)	%	
IP	506,3	93,7	599,9	100,0	0,0	0,0	599,9
EDIP	256,9	2,2	259,2	100,0	0,0	0,0	259,2
IC	953,9	49,0	1003,0	100,0	0,0	0,0	1003,0
EDIC	1059,8	72,3	1132,1	100,0	0,0	0,0	1132,1
EN/ER	7 840,2	425,3	8 265,5	99,4	53,3	0,6	8 318,7
TOTAL	1 0617,1	642,5	11 259,6	99,5	53,3	0,5	11 312,9

O contrato de concessão rodoviária da IP com o Estado Português, celebrado em 2007 e publicado na mesma data pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 174-A/2007, entretanto revisto pelo Decreto-Lei n.º 110/2009, prevê que as secções de estrada da RRN cumpram níveis de serviço em conformidade com o preconizado no PRN 2000: Nível B para a Rede Fundamental e Nível C para a Rede Complementar
 * EDIP - Estradas Desclassificadas a Assegurar. Corredores IP
 ** EDIC - Estradas Desclassificadas a Assegurar Corredores IC

Analisando os resultados apurados em 2022, foi possível concluir que o grau de cumprimento dos níveis de serviço do CCR foi de 99,5%.

Para 2023 ainda não estão disponíveis os resultados dos indicadores do Contrato de Concessão Rodoviária.

7.2 EIXO DE INTERVENÇÃO 6 - SEGURANÇA

Eixo 6: Segurança

- Sistema de gestão de segurança ferroviária da IP
- Desenvolvimento de políticas de segurança ferroviária
- Inspeções de segurança na RRN e RFN
- Plano de supressão e reclassificação de passagens de nível (PN)
- Plano de redução de sinistralidade em passagens de nível (PN)
- Plano de segurança rodoviária
- Plano de conservação e reparação da RRN
- Planeamento de gestão de emergência
- *Security*

Dimensão Social

3

VIDA SAÍDA

Redução do número de acidentes em PN para um valor inferior a 10.

9

INDÚSTRIA, INOVAÇÃO E INFRAESTRUTURAS

Redução 50% do número de mortos e feridos graves nas estradas

O **eixo de intervenção 6 - Segurança** – é assumido pela IP como primordial, na medida em que a segurança é entendida como um valor essencial para todos aqueles que utilizam as redes rodoviária e ferroviária nacionais. A IP entende e trata a Segurança, de forma integrada e orientada pela mesma Política, nas vertentes rodoviária e ferroviária, com enfoque nos trabalhadores, utilizadores e entidades com que se relacione no âmbito da conceção, manutenção e exploração das infraestruturas que gere.

O trabalho desenvolvido por todos, na IP, e nas empresas antecessoras, contribuiu de forma inequívoca para os elevados progressos obtidos na redução da sinistralidade rodoviária e ferroviária, nas últimas décadas, em Portugal.

A Coordenação de Segurança da IP desenvolve a sua atividade quer no âmbito ferroviário quer rodoviário, garantindo o acompanhamento de todos os processos na perspetiva da segurança (cadernos de encargos, projetos, execução das empreitadas, etc.).

Durante o ano de 2023, foram efetuados pareceres / análises a um total de 1 053 cadernos de encargo de projetos, sendo 596 referentes à Ferrovia, 293 à Rodovia e 164 noutros âmbitos, nomeadamente, contratos de construção civil e telecomunicações.

Em termos de Coordenação de Segurança em Projeto, foram seguidos 134 projetos, 66 na Ferrovia, 62 na rodovia e 6 de outros âmbitos.

A nível da Coordenação de Segurança em Obra, foram geridos um total 818 contratos, sendo 371 na Ferrovia, 406 na Rodovia e 41 noutros âmbitos.

Foram ainda seguidos no âmbito da Supervisão de Coordenações Externas, um total de 103 empreitadas, dividindo-se em 61 na Ferrovia, 32 na rodovia e 10 de outros âmbitos

A materialização dos vários planos e atividades de prevenção da sinistralidade rodoviária permitem apontar para um **objetivo de redução de 50% do número de mortos e feridos graves nas estradas até 2030**, estando alinhado, com a missão da Carta Europeia de Segurança Rodoviária (ERSC). No caso da ferrovia, o plano de supressão e reclassificação de

PN, a par de outras ações de comunicação e prevenção, apontam para um **objetivo de reduzir o número de acidentes em PN para um valor inferior a 10, até 2030.**

No contexto da segurança ferroviária, importa referir que a gestão da infraestrutura ferroviária pela IP está vinculada à obtenção e manutenção de uma Autorização de Segurança emitida pelo IMT.

A atual Autorização de Segurança, com o número de identificação UE: PT21 2023 0002, é válida de 01-06-2023 a 31-05-2028, e confirma a aceitação do Sistema de Gestão de Segurança da IP, em conformidade com a Diretiva 2016/798 e o Decreto-Lei n.º 85/2020, e inclui os procedimentos e disposições adotados para dar cumprimento aos requisitos necessários à segurança na conceção e construção de infraestruturas, a manutenção de infraestruturas, o planeamento do tráfego, a gestão e o controlo do tráfego.

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 que são obrigatórias assegurar.



Seguidamente apresenta-se o desempenho da IP em termos de Segurança Rodoviária e Ferroviária.

7.2.1

SEGURANÇA FERROVIÁRIA

Relativamente ao **desempenho da segurança ferroviária**, a análise divide-se em 3 tópicos: indicadores de segurança; segurança em passagens de nível; ações de inspeção, conservação e segurança da rede ferroviária.

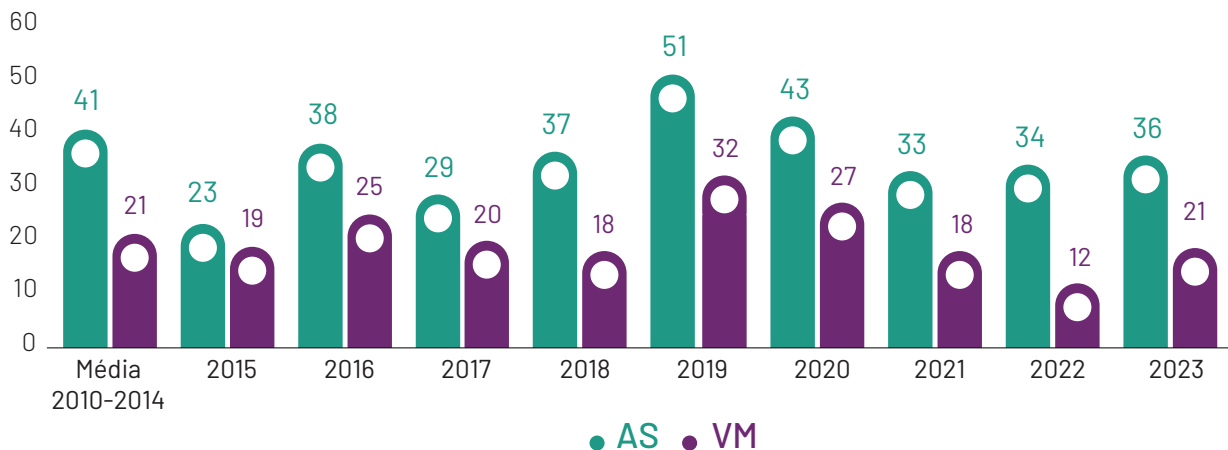
• Indicadores de Segurança Ferroviária

A IP monitoriza e avalia anualmente 4 indicadores principais:

- número de Acidentes Significativos² – número de acidentes significativos (AS) ocorridos nas linhas ferroviárias em cada ano;
- índice de Acidentes Significativos - número de acidentes significativos por milhão de comboio quilómetro (AS/Mck);
- consequências dos Acidentes Significativos – número de vítimas mortais (VM) registadas;
- número de Precusores de Acidente³ – número de eventos que não são acidentes (ex. deformação da via).

A IP faz uma forte aposta na segurança ferroviária, para atingir o objetivo de ter um Sistema Ferroviário cada vez mais Seguro, nomeadamente através da promoção de uma atitude proativa com enfoque nas temáticas da segurança ferroviária e na adequação de comportamentos seguros.

A evolução do número de Acidentes Significativos (AS) e do número de Vítimas Mortais (VM) registados na RFN, entre 2010 e 2023, é apresentada no gráfico seguinte.



No ano de **2023 registaram-se 36 acidentes significativos** (+2 AS que no ano anterior). Por comparação com a média de AS dos 5 anos anteriores, verifica-se uma **redução de 9%** (Média a 5 anos: 40 AS).

No que respeita às causas dos acidentes, e em linha com o que se tem vindo a verificar, a grande maioria dos AS, cerca de 81%, devem-se a fatores externos ao sistema ferroviário, cujo controlo é difícil à IP. A maioria das causas de acidentes está associada à intrusão no espaço ferroviário (18 acidentes com pessoas e 13 acidentes em passagens de nível), apesar dos sistemas e medidas implementadas.

² Acidente Significativo (AS) - Qualquer acidente que implique, pelo menos, um veículo ferroviário em movimento e provoque a morte ou ferimentos graves em, pelo menos, uma pessoa ou danos significativos ao material, à infraestrutura, a outras instalações, ao ambiente, ou interrupções prolongadas da circulação. Excluem-se os acidentes ocorridos em oficinas, armazéns e parques de material circulante.

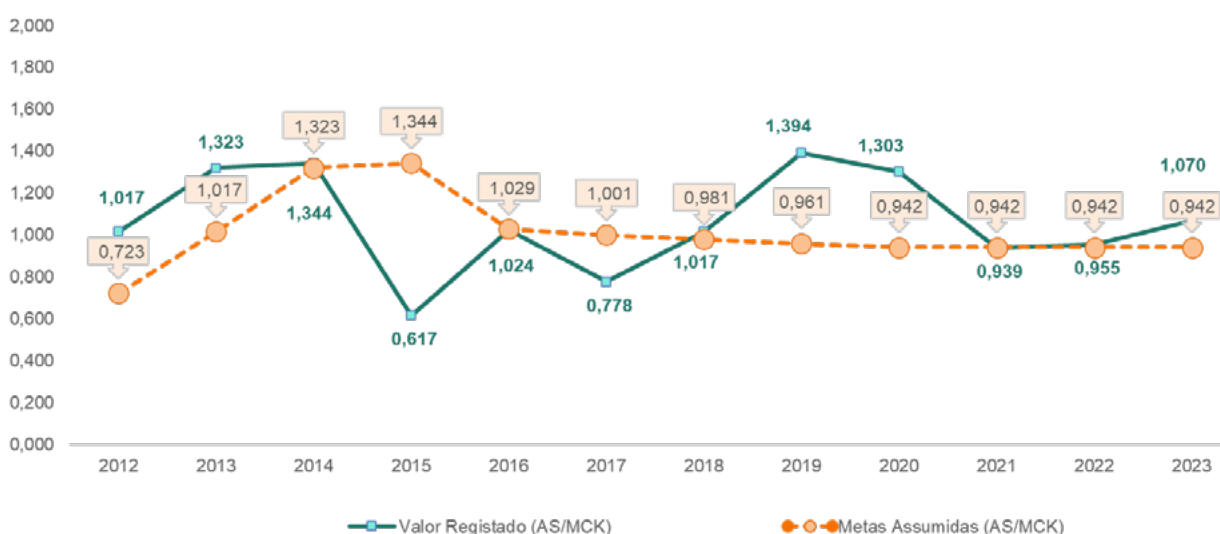
³ Precursor de acidentes (PA) - Ocorrências devidamente identificadas como comprometedoras da segurança e sobre as quais devem ser tomadas medidas quanto à sua mitigação através da(s) empresa(s) na(s) qual(is) cai essa responsabilidade.

Relativamente às consequências dos Acidentes Significativos ocorridos, verifica-se que das vítimas mortais (VM) registadas em 2023:

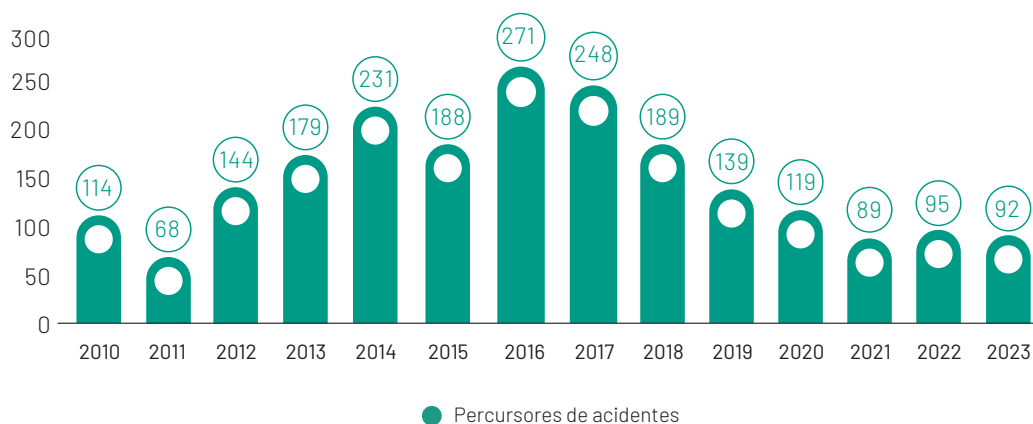
- 62% (13) das vítimas são pessoas não autorizadas que invadem o espaço ferroviário, e
- 38% (8) são pessoas que não respeitaram as regras de segurança para atravessamento de PN.

Em termos do Índice de Acidentes Significativos (número de acidentes significativos por milhão de comboio quilómetro) em 2023, resultou no valor de **1,070 AS/Mck**, valor que se encontra desfavoravelmente abaixo da meta fixada para 2023 (0,942 AS/Mck) no Contrato Programa Ferroviários estabelecido entre a IP e o Estado.

No gráfico abaixo apresenta-se a evolução do indicador de segurança ferroviária - número de acidentes significativos por milhão de comboio quilómetro – e respetiva comparação entre os valores registados e as metas fixadas no Contrato Programa, no período de 2012 a 2023.



Em termos dos Precursores de Acidente, que são eventos que não são acidentes, a evolução dos valores obtidos, no período 2010-2023, é apresentada no gráfico seguinte, onde se pode verificar um decréscimo consistente dos precursores de acidente a partir de 2016.



De facto, apesar de se registar em **2023 uma ligeira redução de 3% face ao ano de 2022**, fazendo-se uma comparação do valor registado em 2023 com a média dos últimos 5 anos, verifica-se uma redução mais significativa, na ordem dos 27%.

A IP tem como um dos seus objetivos a segurança ferroviária, nomeadamente, através da promoção de uma atitude pessoal proativa, com enfoque no tema da segurança ferroviária e adequação de comportamentos seguros.

Pretende-se manter em 2024 o reforço e implementação das boas práticas e a adoção dos mecanismos necessários para promover e identificar novas abordagens e novas parcerias que contribuirão, na sua parte de responsabilidade, para um Sistema Ferroviário cada vez mais Seguro.

• **Passagens de nível**

Os acidentes em passagens de nível representam na Europa 30% do número total de mortes no transporte ferroviário. Entre as causas principais para a ocorrência destes acidentes estão a desvalorização do risco, a distração e a falta de atenção às indicações dos sinais, quer no atravessamento pedonal quer rodoviário.

O Plano de Supressão e Reclassificação de Passagens de Nível (PSRPN), nos termos do art.º 2.º do Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro, define obrigação para os gestores das redes rodoviária e ferroviária, de adotar medidas de segurança ferroviária ao nível das PN, dado serem uma das componentes mais perturbadoras do sistema de exploração ferroviário, e constituir pontos de conflito geradores de permanente insegurança.

Neste contexto, e de forma a reduzir a sinistralidade e tornar mais seguras as Passagens de Nível da RFN, a IP tem efetuado estudos e intervenções progressivas em várias PN, da

seguinte tipologia:

- Inspeção, classificação ou reclassificação das PN existentes;
- Reconversão de PN tradicionais para PN automatizadas;
- Separação dos tráfegos rodoviário e pedonal nas PN;
- Projetos de desnivelamento de PN.

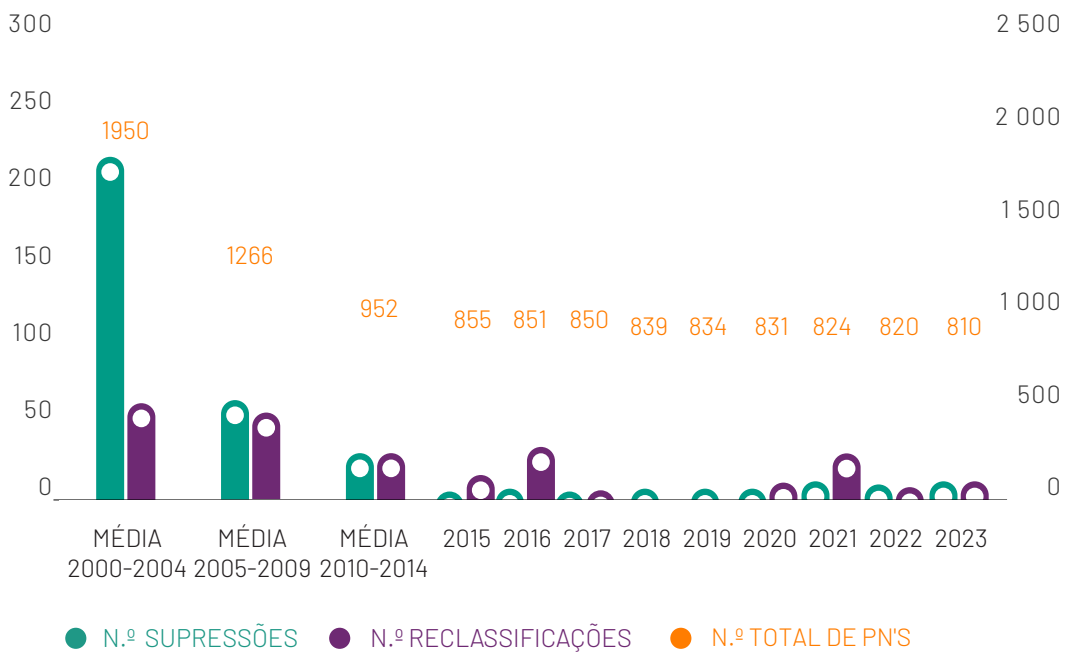
Para reforçar a segurança das PN e uma vez que muitos dos acidentes registados dependem sobretudo do comportamento e corresponsabilização dos utilizadores das PN, tem também vindo também a apostar na realização de campanhas de comunicação e sensibilização para os riscos associados às PN e sobre as boas práticas no seu atravessamento.

Nos termos do cumprimento do PSRPN, em 2023, foram assim concretizadas 11 supressões e 11 reclassificações, com o investimento associado a estar incluído nas empreitadas de modernização das Linhas do Minho, Norte e Oeste, bem como da nova ligação ferroviária entre Évora e Elvas.

No final de 2023 existiam 810 PN no universo das linhas com exploração ferroviária, das quais 481 (59%) dispõem de proteção ativa, conseguida através do guarnecimento humano ou por existência de sinalização automática.

A consequente densidade média de PN em 2023 era de 0,32 PN/km.

A evolução do número de PN e das ações (Supressões, Reclassificações) desenvolvidas nos últimos anos apresenta-se de seguida:



NOTA: A quantidade de PN em 2023 inclui uma PN temporária de apoio a obras

No âmbito da inspeção e caracterização de PN na RFN, em 2023, foram abrangidas 164 PN, que incluíram a avaliação da utilização e dos fatores de risco associados.

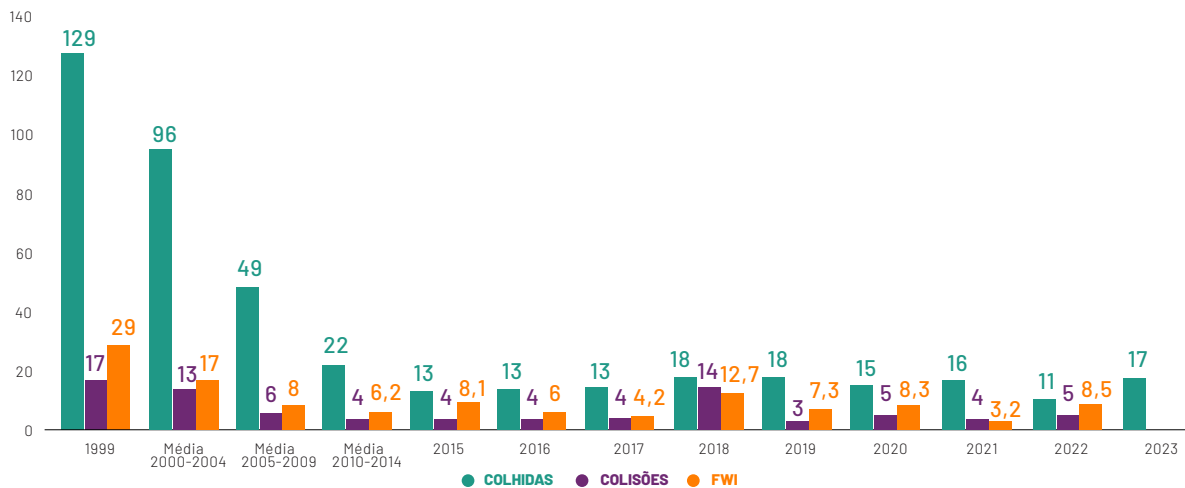
No âmbito da mitigação do risco em PN, foram realizados os seguintes estudos e/ou intervenções em 2023:

- Intervenção viária, para mitigação dos riscos de contornamento das meias barreiras, falha de paragem ou bloqueio em PN, em articulação com os respetivos GIR, em 3 PN;
- Separação dos tráfegos, ou melhoria das condições do atravessamento pedonal, em 4 PN automatizadas;
- Regularização e reforço da sinalização avançada de aproximação a PN, em articulação com os GIR, em várias PN da RFN;

- Concluiu-se ainda a análise do risco para as 74 PN Particulares da RFN, de que resultou a necessidade de prever uma solução de proteção ativa em 40 das 66 PN Particulares passivas, tendo em conta a deficiente visibilidade destas PN.

Procedeu-se ainda, durante o ano de 2023, à definição das soluções de passagens desniveladas alternativas a PN, tanto nas linhas e troços de linha previstos interencionar, como para PN que, situando-se fora desses troços, se enquadram pelas suas características e, ou, sinistralidade, no artigo 2º do DL 568/99, tendo em vista a consequente elaboração dos respetivos projetos.

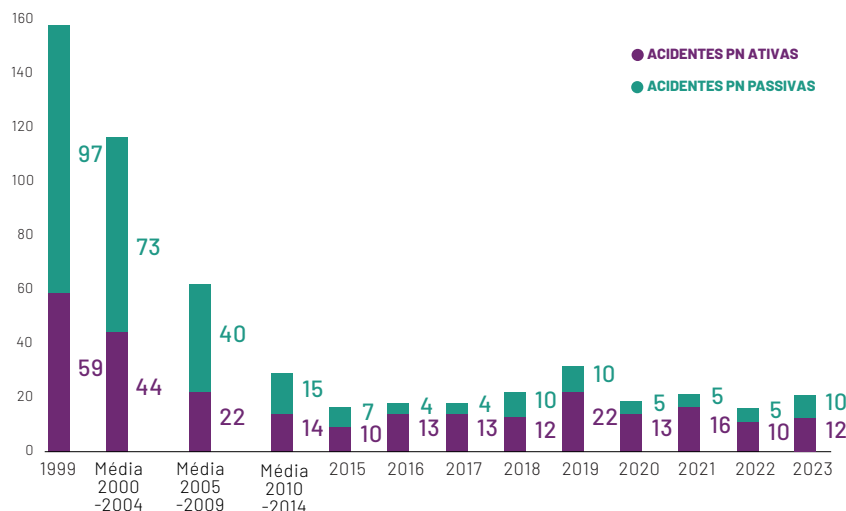
A evolução da sinistralidade em PN nos últimos anos, no intervalo 1999-2023, apresenta-se de seguida.



FWI - Fatalities and Weighted Injuries = Mortes+(Feridas Graves / 10)+(Feridas Ligeiras / 200)

Entre 1999 e 2015, verificou-se um decréscimo da sinistralidade em PN superior a 85%, em número de acidentes e vítimas mortais, resultante da política de supressão e melhoria das condições de segurança nas PN que foi sendo concretizada. **Os últimos anos demonstram uma estabilização nos valores de sinistralidade.**

A evolução da sinistralidade verificada em PN ativas e PN passivas, ao longo do tempo, no intervalo 1999-2023, apresenta-se de seguida.



Dos acidentes registados nos últimos cinco anos, observa-se que cerca de dois terços ocorreram em PN dotadas de proteção ativa, o que denota, por um lado, o desrespeito pela sinalização em presença e, por outro, de que a eficácia que advém da introdução de medidas de reforço da segurança depende sobretudo do comportamento e corresponsabilização dos utilizadores das PN.

Tendo em consideração estas evidências, a IP continuará, a par das ações no terreno com intervenções nas vias de acesso às PN, a apostar na campanha de comunicação e sensibilização para os riscos associados às PN e boas práticas no seu atravessamento.

• Inspeções, Conservação e Reparação da RFN

Uma das atividades fundamentais desenvolvidas pela IP em termos de segurança ferroviária são a realização das Inspeções de Segurança, que permitem identificar inconformidades e situações de risco, e propor, as respetivas medidas mitigadoras e de melhoria.

Seguidamente apresenta-se o número de inspeções realizadas e a respetiva extensão da rede ferroviária, por tipologia de inspeção de segurança ferroviária, nos últimos 5 anos – 2019 a 2023:

Evolução das Inspeções de Segurança Ferroviária					
Tipo de inspeções	2019	2020	2021	2022	2023
Pedonal (nº/km)	21/109	10/54	22/148	23/123	14/82
Comboio (nº/km)	11/693	2/39	3/284	4/348	8/680
Regulamentar (nº/km)	4/8	11/240	04/19	24/180	30/322

A atividade desenvolvida no ano de 2023, deu continuidade ao reforço das inspeções embarcadas em comboio, as quais se inserem na tipologia de inspeção regulamentar.

Para assegurar a manutenção da RFN, no sentido do cumprimento dos níveis de serviço previstos, incluindo os níveis de segurança, a IP dispõe de vários contratos de prestação de serviços de manutenção. A maioria destes contratos são plurianuais e contemplam intervenções nas vertentes de Manutenção Preventiva Sistemática, Manutenção Preventiva Condicionada e Manutenção Corretiva.

Os gastos totais em 2023, nestas atividades foram de 21,8 M€, representando um aumento face aos gastos verificados em 2022.

7.2.2

SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Relativamente ao **desempenho da segurança rodoviária**, a análise divide-se em 3 tópicos: estratégia de segurança rodoviária; indicadores de segurança e ações de inspeção, conservação e segurança da rede ferroviária.

• Estratégia de Segurança Rodoviária

A estratégia de segurança rodoviária da IP está em linha com a proposta do Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária 2020 (PENSE2020), bem como com as boas práticas dos países mais evoluídos em matéria de segurança rodoviária, como é o caso da Suécia, e tem como imperativo ético que “ninguém deve morrer ou ficar permanentemente incapacitado na sequência de um acidente rodoviário em Portugal”. Esta abordagem está assente no conceito de estrada tolerante.

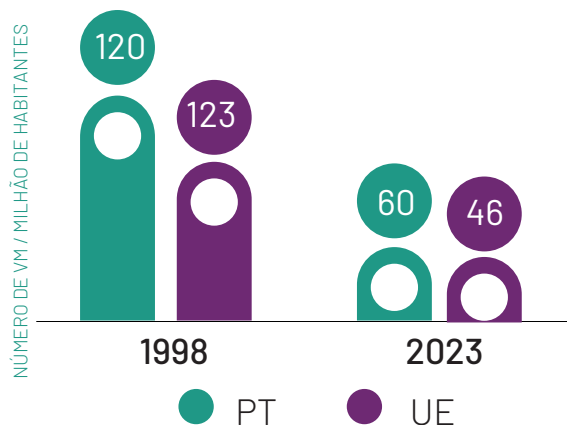
Uma vez que é reconhecido que os utilizadores do sistema de transporte rodoviário irão sempre cometer erros e que estes poderão originar acidentes rodoviários, a infraestrutura rodoviária deve, por um lado, prevenir e antecipar os erros do condutor, e por outro, minimizar o erro e as consequências que possam vir a ocorrer.

Em linha com esta abordagem, o Plano de Segurança Rodoviária (PSR) da IP, pretende prevenir a ocorrência de erros do condutor e mitigar a ocorrência desses erros, assumindo cinco objetivos estratégicos – ação preventiva, redução de zonas de potencial conflito, tratamento de zonas de elevada concentração de acidentes, medidas de acalmia de tráfego e tratamento da área adjacente à faixa de rodagem.



• Indicadores de Segurança Rodoviária

Nas últimas décadas, Portugal tem vindo a registar uma evolução muito relevante na redução da sinistralidade rodoviária. Enquanto em 1998, em Portugal, o número de vítimas mortais por milhão de habitantes era 71% superior à média da União Europeia, passados 25 anos esse indicador reduziu-se significativamente, embora esteja ainda 30% acima da média da União Europeia.

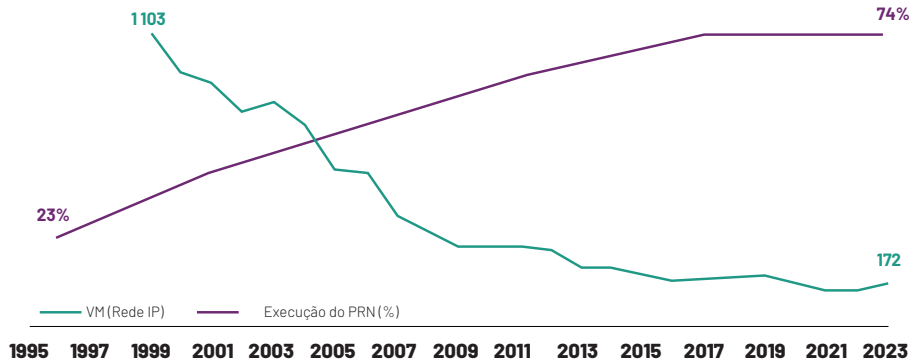


Nota: A Comissão Europeia ainda não divulgou dados definitivos para o ano de 2023

Um dos fatores que mais contribuiu para estes resultados foi o forte investimento executado, nos últimos 25 anos na RRN, nomeadamente, em vias com maior qualidade e segurança, como as autoestradas, que permitiram o incremento na execução do Plano Rodoviário Nacional (PRN), que em 1995 rondava os 23%, e atualmente atinge mais de 75%.

Esses investimentos na RRN tiveram um benefício económico e social significativo para a sociedade, ao permitir poupar milhares de vidas e os respetivos custos económicos e sociais.

A evolução do número de vítimas mortais (VM) registados na rede rodoviária da IP e a respetiva relação com a execução do PRN é apresentada de seguida.



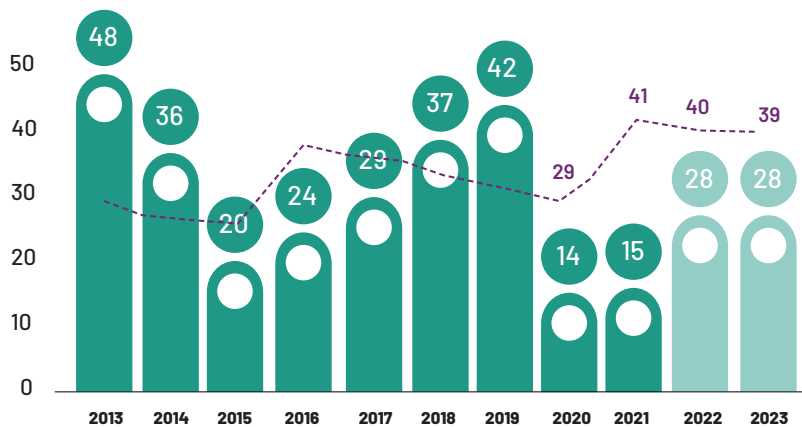
Não obstante a redução muito relevante verificada nas últimas décadas, da observação da figura, pode concluir-se que os indicadores de sinistralidade rodoviária revelaram um abrandamento na evolução anual, nos últimos 3-4 anos.

De destacar ainda que, enquanto Portugal reduziu o número de vítimas mortais em cerca de 75%, a rede rodoviária sob gestão da IP conseguiu atingir reduções superiores, na ordem dos 85%.

O Contrato de Concessão da RRN estabelecido com o Estado define objetivos de redução de sinistralidade especificando três indicadores:

- número de pontos negros (PN),
- índice de gravidade dentro de localidades (o grau de satisfação de 2023 é apurado em finais de 2024), e
- número de vítimas mortais (VM).

No gráfico abaixo apresenta-se a evolução dos Pontos Negros (PN)* na rede sob gestão da IP, no período de 2011-2023.



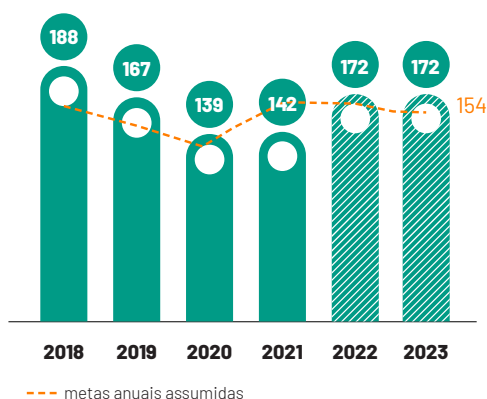
* Número de pontos negros registados na rede IP incluindo rede IP sub-concessionada e excluindo estradas desclassificadas não entregues

De referir que os dados de alguns dos indicadores apresentados, relativos a 2022 e 2023, não estão ainda disponíveis ou devem ser considerados como provisórios, uma vez que, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) ainda não terminou o seu processo de validação dos dados de sinistralidade rodoviária registados em Portugal, referentes a esses anos. Salienta-se, no entanto que, as metas assumidas, foram revistas e aprovadas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT).

Assim, não é possível indicar com rigor o número de pontos negros registados na rede IP, no ano de 2023, uma vez que a ANSR ainda não disponibilizou qualquer lista de PN de 2023 (provisória ou definitiva).

Apenas se refere que, a IP tem como meta estabelecida para a rede rodoviária sob sua gestão, para o ano de 2023, o valor máximo de 39 pontos negros.

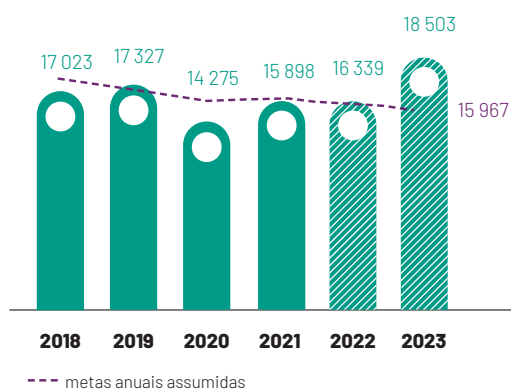
A evolução dos valores de vítimas mortais (VM)** na rede da IP, no período 2018-2023, é apresentada no gráfico abaixo.



** Número de vítimas mortais registadas na rede IP incluindo rede IP sub-concessionada e excluindo estradas desclassificadas não entregues

Relativamente à sinistralidade mais grave, de acordo com o registo provisório de 2023 de vítimas mortais (VM)** e feridos graves (FG) na rede IP, verifica-se um valor igual ao registado em 2022 (+0 VM). Quando comparado com a meta estabelecida para 2023, o valor do número de VM está acima em 12,3% (+18 VM).

Relativamente ao número de feridos graves, verifica-se um aumento de 60 FG, quando comparado com o ano anterior, passando de 596 FG para 656 FG (+10,1%).

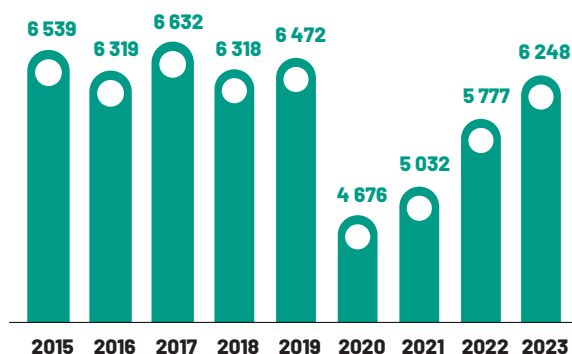


*** Indicador de gravidade registada dentro de localidade na rede IP incluindo rede IP sub-concessionada e excluindo estradas desclassificadas não entregues

IG = Número de óbitos / Acidentes de viação*100

A evolução do Indicador de gravidade dentro de localidades (IG DL)*** também no período 2018-2023, sendo os valores de 2022 e 2023 provisórios, permite concluir que os valores relativos ao Indicador de gravidade dentro de localidades registaram um aumento de 13,2% face ao ano de 2022, ficando 15,9% acima da meta definida para 2023.

A evolução do número de acidentes com vítimas (AcV), no período 2015-2023, apresenta-se em seguida.



Da observação do gráfico, pode concluir-se que o número de acidentes com vítimas, no período 2010 – 2023, registados na rede IP, incluindo rede IP sub-concessionada e excluindo estradas desclassificadas não entregues, tem vindo a registar do ponto de vista global, uma ligeira redução.

• Inspeções, Conservação e Reparação da RRN

Uma das atividades fundamentais da IP, para assegurar as melhores condições de segurança rodoviária, são as Inspeções de Segurança Rodoviária, efetuadas por equipas de inspetores e com uma abrangência nacional, que permitem identificar desconformidades e problemas de segurança rodoviária relacionados com a infraestrutura e propor as medidas corretivas com melhor custo-benefício.

As atividades de inspeção de segurança são de várias tipologias, tais como inspeções à Rede, a Pontos Negros, a Zonas de Acumulação de Acidentes, etc., sendo que as que foram realizadas no período 2019-2023, são apresentadas na tabela seguinte. De referir que, em 2022, só há informação disponível de inspeções a pontos negros e locais de acidente, e em 2023, a locais de acidente.

	2019	2020	2021	2022	2023
Programadas à rede (km)	114	25,3	44,4		
Pontos Negros (n.º)	39	42	18	15	
Zonas Acum. de Acidente (n.º)	20	23	46		
Monitorização interv. (n.º)	9	6			
Insp. a local de acidente (n.º)	71	125	153	201	208

De referir que desde 2014, as equipas de inspeção da unidade de segurança rodoviária da IP já inspecionaram e analisaram 998 acidentes graves (com registo de vítimas mortais e/ou feridos graves) ocorridos na rede sob sua gestão.

A partir de 2020, a IP assegura que qualquer acidente com vítima mortal registado na sua rede é inspecionado, resultando num relatório de inspeção, o qual identifica eventuais não conformidades e perigos existentes na infraestrutura rodoviária, do ponto de vista da segurança rodoviária, bem como a indicação de medidas de atuação para as mitigar e/ou eliminar.

A conservação corrente da infraestrutura rodoviária visa assegurar a manutenção, reparação e reposição, em adequadas condições de funcionalidade, de todos os componentes da estrada, de modo a assegurar condições de conforto e segurança da circulação aos utentes, evitando deste modo a degradação da infraestrutura e das suas condições de serviço.

Em 2023, os gastos totais com a conservação, reparação e segurança rodoviária foram de 48,59 M€ para a rede convencional (RCV) e 12,54 M€ para a rede de alta prestação (RAP).

O valor total dos trabalhos de reparação e conservação da Ponte 25 de Abril, realizados em 2023, foi de cerca de 1,23 M€, num investimento global previsto de 13,23 M€.

A conservação periódica da infraestrutura, corresponde ao reconhecimento do acréscimo de responsabilidade da IP dos gastos necessários à manutenção do nível de serviço das vias e obras de arte que lhe é imposto pelo seu Contrato de Concessão. Os montantes gastos em conservação periódica, em 2023, foram de 53,18 M€.

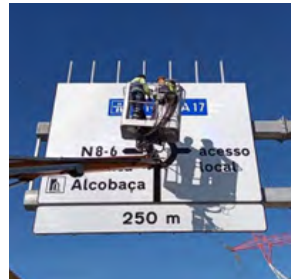
As atividades de segurança rodoviária, têm também suporte no Plano de Segurança Rodoviária que, para além de intervenções autónomas já descritas, compreendem também intervenções no âmbito da sinalização vertical e horizontal, semáforos e colocação de novas barreiras de segurança, entre outros.

Durante o ano de 2023 foi consignada a empreitada de Equipamentos de Sinalização e Segurança (ESS) 2022-2025, que abrange 18 distritos, e que tem como objetivo introduzir maior regularidade e continuidade nas intervenções de sinalização e segurança, contribuindo para melhorar as condições de segurança da RRN, repondo de modo programado as condições iniciais de qualidade destes equipamentos. Esta empreitada tem um valor de 25,54 M€.

Os contratos de EES agruparam-se principalmente em 3 tipos de equipamentos: Sinalização Vertical, Marcação Rodoviária e Sistemas de Retenção. Estes equipamentos desempenham um papel fundamental na garantia da segurança rodoviária, contribuindo para a orientação dos condutores, a organização do tráfego e a proteção dos utentes da estrada.

Relativamente à execução destes contratos verificou-se que,

desde o mês da consignação dos mesmos (maio de 2023) e até ao final de 2023, foi executado um montante 3,48 M€, sendo que quase 60% deste valor foi relativo às atividades de marcação rodoviária.



No âmbito da segurança, a IP realiza diversas iniciativas focadas na gestão da emergência. Em 2023, destacam-se as seguintes:

- Ações de formação em Segurança e Emergência:
 - 8 ações de formação ministradas pela Entidade Responsável pela Manutenção (EMR) a entidades externas;
 - 4 ações de formação ministradas pela Entidade Responsável pela Manutenção (EMR) a entidades internas.
- Desenvolvimento de Boletim de informação à empresa, sobre condições meteorológicas adversas – Recomendações de segurança e procedimentos;
- Ações de avaliação / inspeção a instalações e edifícios;
- Iniciativas de Agentes de Segurança de túneis rodoviários;
- Análise e tratamento de ocorrências;
- Representação da IP junto das Entidades de Emergência Proteção Civil e Serviços Municipais de Proteção Civil;
- Atividades no âmbito do Programa Nacional de Desfibrilhação da IP (PDAE IP);
- Elaboração de documentação específica e emissão de pareceres técnicos;
- Simulacros ferroviários e rodoviários com entidades externas;
- Simulacros internos.

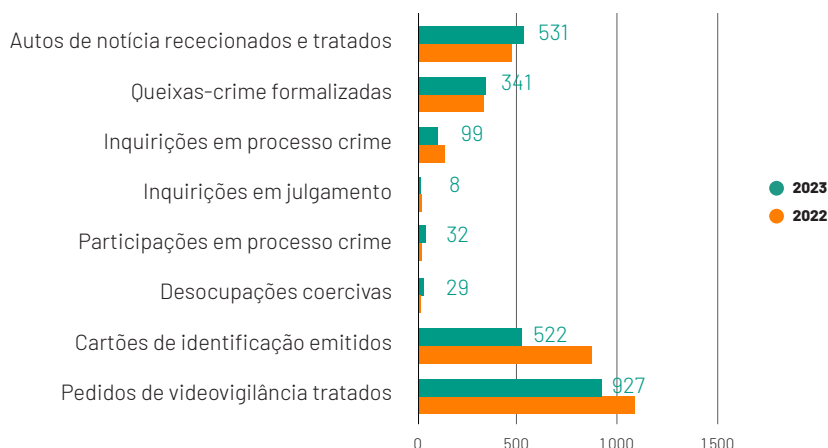
7.2.3

SECURITY

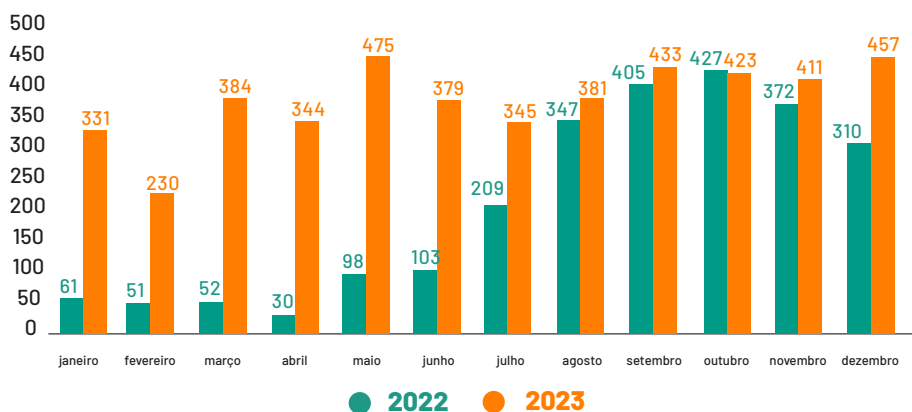
A *Security* na IP é desenvolvida essencialmente pela Central de Segurança, Técnicos de Exploração e Infraestruturas e, pela ação de Outros Colaboradores da empresa, particularmente os associados a postos de portaria e receção.

Parte considerável do trabalho desenvolvido nesta área, tem por base os Autos de Notícia, afetos ao Domínio Público Ferroviário (DPF), que, após análise, são tratados ou reencaminhados, bem como outras comunicações de ocorrências não afetas ao DPF e que provêm de todas as outras Direções do Grupo IP.

Durante o ano de 2023, foram rececionados e tratados um total de 466 Autos de Notícia, tendo sido formalizadas 321 queixas-crime e 17 participações ao IMT por contraordenação.



Na ação desenvolvida pela Central de Segurança e pelos vigilantes nas estações ferroviárias, de destacar a evolução significativa no apoio ao embarque e desembarque de pessoas de mobilidade condicionada (PMC) que, anteriormente, tinha pouca expressão e que, durante o ano 2023, cresceu consideravelmente. Trata-se de um serviço disponibilizado pelos operadores CP e Fertagus aos passageiros, com a colaboração dos vigilantes das estações ao serviço da IP. No gráfico seguinte apresenta-se o número de apoio ao embarque e desembarque de pessoas de mobilidade condicionada, 2022 e 2023, destacando-se o valor significativamente mais alto no 1º semestre do ano de 2023.



7.3

EIXO DE INTERVENÇÃO 7 - CAPITAL HUMANO E TALENTO

Eixo 7: Capital Humano e Talento

- Programa emForma (formação)
- Programa ReConhecer (reconhecimento e feedback)
- Programa de *Onboarding* (acolhimento de novos colaboradores)
- Sistema de gestão de desempenho e de conhecimento organizacional
- Sistema de gestão da conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal
- Programa de assistência a colaboradores
- Benefícios sociais (seguro de saúde, seguro de acidentes pessoais, bolsas de estudo, infantários, subsídio de pré-escolaridade)

Dimensão Social



O **eixo de intervenção 7 – Capital Humano e Talento** - foca-se na prossecução de uma política de capacitação e gestão do desempenho dos seus colaboradores, garantindo a proteção e promoção da saúde e bem-estar físico e mental de todos os colaboradores.

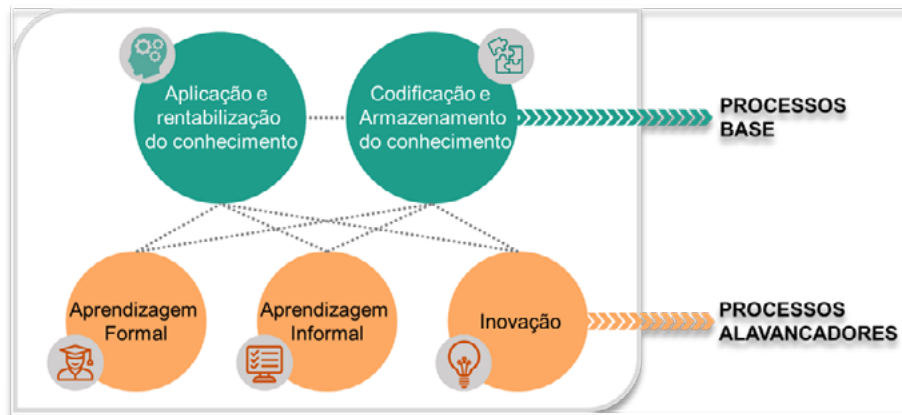
Importa salientar que um dos grandes desafios deste século, que constitui também um dos grandes desafios para o Grupo IP, coloca-se ao nível deste eixo de intervenção e está relacionado com envelhecimento da população. A IP tem cerca de 38% do seu efetivo com 56 anos ou mais, perspetivando-se a sua saída da empresa nos próximos 10 anos. Paralelamente a mudança de requisitos associada à digitalização e desmaterialização de procedimentos e ferramentas de trabalho impõe a necessidade de adquirir novas competências. Neste contexto, a IP tem de garantir não só a requalificação dos seus colaboradores e assegurar a retenção do conhecimento, com a saída dos mais velhos, como simultaneamente tem de criar estratégias de retenção de novos colaboradores.

Neste contexto, destacam-se algumas iniciativas de gestão de talento e desenvolvimento de carreira e conhecimento promovidas pela IP:

- **Identificação das competências críticas dentro de cada Direção**, no sentido de identificar necessidades de formação e desenvolvimento, motivações e expectativas de desenvolvimento profissional, de modo que a IP possa tentar promover a capacitação das equipas e ir ao encontro dessas necessidades e expectativas, mantendo os colaboradores motivados e comprometidos com a IP.
- **Programa emForma**, que consiste numa plataforma para a gestão do desenvolvimento dos colaboradores, onde reside a oferta formativa disponível, são identificadas as necessidades de desenvolvimento individuais e de equipa e é regista-

da toda a formação realizada. A oferta de formação tem sido diversificada e abrangente, incluindo a aquisição de novas competências, como por exemplo, em modelos digitais de construção (BIM) e em cibersegurança;

- **Programa ReConhecer**, que foi lançado em 2023 e pretende estimular as práticas de reconhecimento na IP, através de incentivos aos colaboradores para estarem atentos uns aos outros e darem um feedback positivo sempre que observam comportamentos alinhados com os valores da empresa.
- **Programa de Onboarding**, que consiste num programa de acolhimento de novos colaboradores e retenção de talento, que tem como finalidade facilitar o conhecimento do Grupo IP aos novos colaboradores, estabelecerem redes de contacto entre os novos colaboradores, criar relações fortes, que lhes permitam uma maior facilidade de relacionamento com as diferentes estruturas.
- A **gestão do conhecimento organizacional na IP** compreende todas as competências, experiências e saberes profissionais que os seus colaboradores possuem para resolver problemas no contexto de trabalho. A gestão do conhecimento organizacional na IP assenta em dois processos base, a aplicação e rentabilização do conhecimento e sua codificação e armazenamento, e em três processos alavancadores, a aprendizagem formal, a aprendizagem informal e a inovação.



Na IP a disponibilização e partilha do conhecimento organizacional são realizadas na intranet, onde se encontram, nomeadamente: processos, normativos (manuais, procedimentos e instruções técnicas), notícias, boas práticas, etc. Acresce a informação depositada nos cadastros técnicos, centros de documentação e outros acervos documentais que no seu conjunto constituem as bases de dados e diretórios de conhecimento da IP.

Em termos dos processos alavancadores, a aprendizagem formal visa a capacitação e o desenvolvimento de competências individuais. É um processo planeado, monitorizado e avaliado de forma estruturada e sistemática, podendo decorrer interna ou externamente à IP.

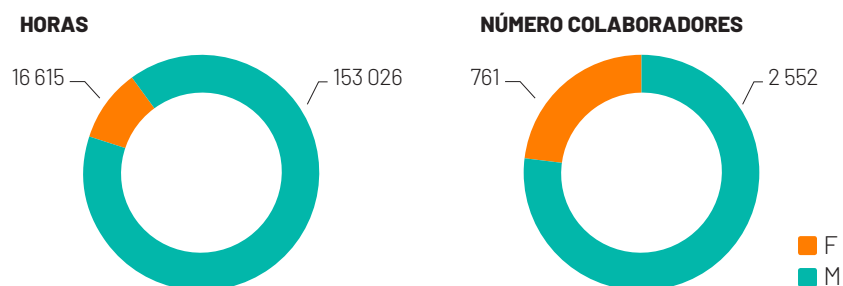
A aprendizagem informal visa igualmente a capacitação e o desenvolvimento de competências, mas é um processo muito mais vasto, emergente, dinâmico e fundamentalmente colaborativo. Inclui a participação em equipas de trabalho e projetos, práticas de “*lessons learned*”, a troca de informação entre colegas, contactos com *stakeholders* externos nacionais e internacionais, clientes e fornecedores, auto-aprendizagem, mobilidade funcional, etc.

Por fim, o terceiro processo alavancador é a inovação e visa a adaptação da organização às mudanças externas através da implementação de novas soluções tecnológicas e novas formas de gestão e de organização dos processos e sistemas de trabalho.

No âmbito da **gestão do talento**, a Academia IP promove a capacitação dos colaboradores e o seu desenvolvimento profissional, dinamizando a aquisição de conhecimento e competências num conjunto de áreas temáticas diferentes.

Em 2023, a atividade de Formação envolveu 3 313 colaboradores e representou mais de 169 600 horas de formação, em várias áreas do conhecimento, com uma distribuição de 16 615 horas ministradas a colaboradoras mulheres e 153 026 horas a colaboradores homens.

Atividade de formação em 2023

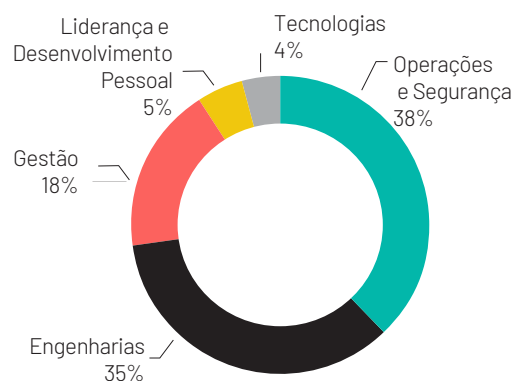


Em 2023, o número de horas de formação ministradas aos colaboradores da IP, distribuídos por categorias profissionais e por género, estão apresentados na tabela seguinte.

Género / Categorias Profissionais	Volume de Formação (horas)	Nº de colaboradores abrangidos
F	16 615	761
Assist Operacionais, Operários e Pess Auxiliar	3.116	47
Assist Técnicos, Téc Nivel Inter e Pess Administrativo	1.824	193
Dirigentes	2.086	84
Técnicos Superiores	9.494	425
Estagiários	67	9
Conselho de Administração	27	3
M	153.026	2.552
Assist Operacionais, Operários e Pess Auxiliar	81.022	832
Assist Técnicos, Téc Nivel Inter e Pess Administrativo	51.850	1.018
Dirigentes	3.751	139
Técnicos Superiores	16.391	558
Estagiários	11	4
Conselho de Administração	2	1
Total Geral	169.641	3.313

A distribuição da formação por áreas de conhecimento principais – Engenharias, Liderança e Desenvolvimento Pessoal, Tecnologias, Gestão, Operações e Segurança, realizada em 2023, foi a que a seguir se apresenta.

Formação em 2023 por áreas de conhecimento



Área das Engenharias

Na área das engenharias, foram ministrados sobretudo 2 tipos de formação:

- **Formação contínua**, em geral, para pessoal operacional, técnicos superiores e chefias intermédias nas áreas da Engenharia Rodoferroviária. Aqui se inclui toda a formação de atualização e desenvolvimento do conhecimento técnico interno, incluindo-se igualmente os eventos em Portugal e no exterior.
- **Programas de Formação Inicial** (formação estruturada em sala, teórico prática e em con-

texto de trabalho), e de reciclagem para os trabalhadores operacionais no âmbito das especialidades rodo e ferroviárias.

De destacar também nesta área temática, a 3ª edição da Pós-Graduação em Engenharia Ferroviária do ISEL, que envolveu no ano letivo de 2023-2024, 20 colaboradores.

No total, a formação na área das Engenharias envolveu 1 613 colaboradores da IP e representou 59 820 horas de formação.

Área das Operações e Segurança Ferroviária

Tendo em vista o reforço da cultura de segurança na IP, a empresa desenvolveu o seu **Sistema de Gestão de Competências de Segurança (SGCS)**, em resposta ao Regulamento Delegado 2018/762 e à Diretiva (EU) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho.

O SGCS da IP visa garantir que os trabalhadores que realizam atividades consideradas críticas e relevantes no âmbito da segurança do sistema ferroviário, têm as competências adequadas para o desempenho das suas funções, podendo assim contribuir de forma efetiva para a concretização dos objetivos de segurança a que a IP se propõe.

Este sistema integra o **Sistema de Gestão de Segurança da IP (SGS-IP)**.

Numa perspetiva de melhoria contínua, em 2023, foram revistos os dossiers de **Função Crítica** que estabelecem, entre outros, o enquadramento funcional e responsabilidades dos titulares das funções, o perfil de competências, a formação inicial, de reciclagem e complementar bem como o acompanhamento e monitorização do desempenho dos colaboradores no exercício das funções. Foram ainda identificadas as funções relevantes operacionais, que serão alvo de tratamento similar em 2024.

A Academia IP tem uma participação permanente no grupo de trabalho responsável pelo Sistema de Gestão de Competências de Segurança, pelo que dinamiza as respetivas ações de formação.

Neste contexto, a atividade formativa nesta área teve um incremento ao nível das ações relacionadas com a IET77⁴, decorrentes da entrada em vigor do novo documento, a 15 de junho de 2023, tendo sido criada uma ação de formação específica com os conteúdos alterados.

No que diz respeito à **formação em Comando e Controlo da Circulação**, que abrange 5 das 7 funções críticas, verificou-se um ligeiro crescimento no volume total de formação, face ao aumento do volume de formação ministrado aos trabalhadores dos **Centros de Comando Ferroviário** e a realização de Programas de formação inicial para **Operador de Comando Ferroviário**, para **Quadros de Zona** e ainda 2 ações de formação inicial para **Operadores de Circulação**.

Estas ações de formação inicial abrangeram 69 formandos, num total de 18 300 horas.

Área das Certificações em Segurança Ferroviária

Com a formalização dos procedimentos de qualificação para o exercício de funções no âmbito da IET77, IFTE⁵ e Dono de Obra, através de Instruções Técnicas específicas, GR.IT.003, GR.IT.004 e GR.IT.005, a **verificação das qualificações dos trabalhadores externos** foram feitas através de provas específicas da responsabilidade da IP, a **1744 trabalhadores externos** pertencentes a empreiteiros e prestadores de serviço que atuam na IE ferroviária e que carecem das competências e qualificações necessárias para o fazer.

Área da Segurança

Na área da **Segurança do Trabalho**, sem descurar as ações genéricas de sensibilização, foi ministrada formação com uma forte componente de índole prática, com vista a assegurar conhecimentos relativos a procedimentos e técnicas de segurança no trabalho (dirigidas essencialmente a um público alvo operacional).

No total, em 2023, a área da segurança no trabalho envolveu 708 colaboradores da IP e representou 5 490 horas de formação.

No que diz respeito à **Segurança de Pessoas e Bens**, foi mantida a oferta de cursos de suporte básico de vida, combate a incêndios e procedimentos de evacuação de emergência.

A formação na área da segurança de pessoas e bens, em 2023, envolveu 670 colaboradores da IP e representou 505 horas de formação.

Na área da **Segurança Rodoviária**, em 2023, foram realizadas 7 sessões formativas para dar a conhecer aos técnicos, os princípios de atuação do sistema transporte rodoviário seguro, formas de recolha de informação e medidas a implementar, nomeadamente inspeções de segurança rodoviária (legislação, Inspeções versus auditorias e metodologia).

Em 2023, a área da formação em segurança rodoviária envolveu 103 colaboradores da IP e representou 1 733 horas de formação.

Com vista ao reforço da cultura de segurança na IP, a Academia IP disponibilizou ainda cursos assíncronos transversais de sensibilização para as melhores práticas e promoção de comportamentos seguros tanto na ferrovia como rodovia. De entre esta oferta, de destacar 2 cursos e-learning, desenvolvidos internamente, em **Conceitos Gerais de Gestão da Emergência** e **Conceitos Gerais de Segurança no Trabalho**.

Os cursos, ambos com duração estimada de 1 hora, têm por objetivo dar a conhecer a atividade e procedimentos de Se-

⁴ Instrução de Exploração Técnica n77

⁵ IFTE - Instalações fixas para tração elétrica

gurança no Trabalho e a Gestão da Emergência na IP, **alertando para os principais riscos e medidas a ter em conta na segurança de pessoas e infraestruturas.**

Dadas a relevância e transversalidade das matérias, os cursos estão essencialmente vocacionados para um público de trabalhadores recém-admitidos e com perfis diferenciados, mas constituem igualmente uma oportunidade para todos os trabalhadores IP reverem conceitos e consolidarem regras e procedimentos em matéria de Segurança, de forma acessível.

Área da Cibersegurança

Em 2023, a Academia promoveu quatro iniciativas formativas no âmbito da **Cibersegurança**, abrangendo os temas de *Phishing*, *Malware*, Palavras-passe e Resposta a Incidentes Cibernéticos.

Estas iniciativas consistiram em ações online de curta duração, com o objetivo de sensibilizar para boas práticas sobre o tema. Foram abrangidos 1 686 colaboradores, num total de 888 horas.

Área do Desenvolvimento Pessoal

Nesta área de formação, em 2023, desenvolveu-se sobretudo a componente do desenvolvimento das competências pessoais dos colaboradores da IP, concebida internamente ou contratada externamente, mas sempre em função de cada realidade e alicerçada numa forte componente prática e experiencial.

Iniciou-se a **revisão do portefólio de formação em Competências Não Técnicas para operacionais**, definidas como as capacidades de relacionamento interpessoal (por exemplo, trabalho de equipa, liderança e comunicação), cognitivas (por exemplo, atenção, tomada de decisão, prontidão psicológica e organização e gestão da atividade) e de autorregulação (por exemplo, gestão do stress e gestão da fadiga) necessárias para um desempenho profissional seguro e eficaz, nomeadamente, no que diz respeito as **Funções Críticas** e com relevância para a segurança.

Por seu lado, a formação na área de Liderança e Desenvolvimento Pessoal, em 2023, envolveu 721 colaboradores e representou 8 606 horas de formação, incluindo-se aqui igualmente as iniciativas no âmbito da Ética e Transparência, que, pela sua relevância se destacam a seguir.

Área da Ética e Transparência

Enquanto empresa pública, em 2023, a IP investiu em ações específicas nas áreas de:

- **Ética:** as ações de formação nesta temática, envolveram 68 colaboradores da IP e representaram um total de 10 horas de formação.
- **Prevenção da corrupção:** de destacar uma conferência destinada exclusivamente aos colaboradores do Grupo IP dada pelo reputado especialista, Prof. António Maia, mem-

bro do Conselho de Prevenção da Corrupção e investigador criminal da Polícia Judiciária. Contaram-se, ainda, diversas iniciativas ligadas à prevenção da corrupção, designadamente outras conferências e uma ação sobre o papel da auditoria na prevenção dos riscos da corrupção.

As ações de formação nesta temática, envolveram 63 colaboradores da IP e representaram um total de 12,5 horas de formação.

- **Inclusão, diversidade e responsabilidade social:** a formação ministrada incluiu ações sobre a teoria e a prática da diversidade e da inclusão, o tema do voluntariado e a presença na Semana da Responsabilidade Social organizada pela APEE - Associação de Ética Empresarial, que conta com grande diversidade de outras empresas e organizações.

A formação nesta temática, envolveu 34 colaboradores da IP e representou um total de 35,5 horas de formação.

- **ODS e ESG:** formação em Objetivos de Desenvolvimento Sustentável ligados à estratégia ESG - *Environmental, Social and Governance*, bem como aos Relatórios de Sustentabilidade.

As ações de formação nesta temática, envolveram 34 colaboradores da IP e representaram um total de 27 horas de formação.

- **Conciliação:** formação no sistema de gestão de conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal, no âmbito das mais recentes alterações à norma NP 4552:2022, com vista ao processo de certificação em curso na IP.

No total, foram asseguradas 4 h de formação, abrangendo 19 colaboradores.

Apoio à Formação proposta pelos Colaboradores

A IP apoiou em 2023, referentes ao ano letivo de 2022-2023, 11 iniciativas no âmbito da formação por iniciativa dos colaboradores, no **total de 6 758 €** para formação avançada nas áreas da gestão, engenharia e tecnologias, entre outras.

Em 2023-2024 foram aprovadas mais 9 iniciativas, das quais 5 são extensões relativas a pedidos dos anos anteriores, num **valor total de 3 980 €**.

Programa de Acolhimento e Integração "Somos IP 2023"

Nos últimos anos, a IP tem feito um esforço muito significativo na renovação da sua estrutura de capital humano, sendo essencial a efetiva e rápida integração dos novos colaboradores.

Neste âmbito, o programa de acolhimento e integração "Somos IP 2023", que conta com sessões de apresentação dos novos colaboradores ao CAE, sessões de apresentação das Direções, dos Gestores de Desempenho entre outras iniciativas.

O Programa "Somos IP" envolveu quase 2 centenas de novos colaboradores e representou 1 415 horas de formação.

Digitalização aplicada ao negócio / Transformação Digital

Na área da transformação digital, em 2023, realizaram-se 8 ações de formação, 1 no âmbito da Geotecnia, 1 na Inspeção e 6 em aplicações do negócio.

As ações de formação nesta temática, envolveram 91 colaboradores da IP e representaram um total de 2 249 horas de formação.

Na temática da transformação digital, de destacar a 1ª edição do **curso de BIM**, organizado em parceria com a Universidade do Minho, que envolveu 27 Técnicos do Grupo IP. O BIM⁶ é um conceito inovador que assenta numa metodologia colaborativa de partilha de informação entre todos/as os/as intervenientes, durante as diversas fases do ciclo de vida de um ativo. Materializa-se usualmente num modelo digital tridimensional, acessível através de software, que contém dados sobre as suas características geométricas, propriedades e atributos. Daí advêm várias vantagens para as fases de conceção, projeto, construção e operação, em que são criados desafios nas formas de relação entre intervenientes e nas trocas de informação.

No âmbito da **Geotecnia**, realizou-se 1 curso direcionado aos Sistemas de Monitorização Automática no âmbito da gestão de riscos geotécnicos e promoveu-se a participação de 2 Técnicos no “12ª *International Workshop on Advanced Ground Penetrating Radar*”

No âmbito das **aplicações do negócio**, realizaram-se cursos em *GIS.Mobile*, *Mobile Mapping*, Utilização de dados de satélite para gestão das Redes Rodoferroviárias, e ainda *Digital Twin & Digital Building Logbooks* e *Robot Structural Analysis*.

Área da Digitalização da Formação

Em 2023, a IP continuou a apostar na **capacitação de gestores de formação e formadores** no planeamento e desenho de experiências de aprendizagem em ambientes digitais.

Foram adaptados módulos de formação presencial para e-learning e conceberam-se novos:

- 2 cursos na área da Segurança (Conceitos Gerais de Segurança no Trabalho e Conceitos gerais de Gestão da Emergência)
- 1 curso na área da Segurança Ferroviária com as alterações à IET77 que promove a aplicação das novas orientações nos contextos de trabalho
- 2 cursos sobre a folha eletrónica com o passo-a-passo relativamente aos procedimentos necessários para o preenchimento e validação de presenças, ausências e abonos variáveis
- 4 microlearnings na área da Cibersegurança e ainda 1 curso de Gestão de tickets no Easyvista, plataforma da IPT.

⁶ BIM - Building Information Modeling

Estes são recursos versáteis, a utilizar em diferentes contextos de formação (*e-learning*, presencial e *blended*) que proporcionam uma abordagem flexível e adaptável e contribuem para melhorar a qualidade das estratégias pedagógicas e a sua adaptação a estilos e preferências de aprendizagem de um público mais jovem. Com este projeto promoveu-se igualmente a capacitação dos formadores que colaboraram com a IP, no desenho de formação para ambientes digitais através de sessões colaborativas de trabalho.

Ao nível da **promoção da saúde, segurança e bem-estar**, a IP tem à disposição dos seus trabalhadores um conjunto de medidas, programas e iniciativas que pretendem materializar esse objetivo, destacando-se como exemplos, o programa de conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal, a parentalidade, o plano de benefícios sociais, o programa de assistência a trabalhadores e a melhoria das condições de trabalho.

Ao longo do ano de 2023 manteve-se em vigor **Sistema de Gestão da Conciliação entre a Vida Profissional, Familiar e Pessoal**, sistema este, desenvolvido no cumprimento dos requisitos da norma NP 4552:2016.

Neste enquadramento, a **IP possui e mantém uma cultura de conciliação trabalho, família e vida pessoal, que tem expressão em várias práticas que se mantêm disponíveis para os colaboradores**, e das quais, destacamos as listadas abaixo.

- **Mobilidade interna**, que permite a aproximação de colaboradores à zona de residência, com deslocalização do posto de trabalho face ao local onde a respetiva equipa a que pertencem se encontra sediada.

No que respeita aos processos de mobilidade geográfica e funcional, em 2023, ocorreram 20 situações de mobilidade entre diferentes direções, 6 dos quais a pedido expresso do trabalhador.

Também mantendo a atenção aos pedidos dos trabalhadores, de assinalar no ano de 2023, 16 processos de alteração geográfica de local de trabalho, maioritariamente com o objetivo de aproximação das respetivas zonas de residência.

- **Creche/infantário da empresa** nas instalações da sede da IP, permitindo uma melhor conciliação familiar de colaboradores com filhos pequenos.
- **Apoio à frequência do ensino pré-escolar**, de atribuição de **bolsas de mérito escolar**, e de organização de **atividades para os descendentes dos colaboradores**.
- **Incremento de uma parentalidade positiva e partilhada**:
 - 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.

Em 2023 gozaram licença parental 47 colaboradores do sexo feminino e 18 colaboradores do sexo masculino.

- Medida “+ Pai” – com atribuição de um bónus de dois dias por cada período de 30 dias consecutivos gozados pelo pai no âmbito da licença parental inicial, para além dos 15 dias obrigatórios que este tem direito a gozar, até ao máximo de quatro dias de bónus.

De realçar que esta iniciativa foi premiada no âmbito do “Reconhecimento de Práticas em Responsabilidade Social e Sustentabilidade” da Associação Portuguesa de Ética Empresarial (APEE) no Eixo I – Responsabilidade Social.

- Brochura “Direitos e Deveres” – com a sistematização e divulgação ao público IP de informação legal (Código do Trabalho) sobre os direitos e deveres em matéria de parentalidade.
- Cartão “Parabéns Pais” – trata-se de um cartão em suporte papel, remetido para o domicílio do/a colaborador/a, que parabeniza a família pelo nascimento do seu bebé.
- Acolhimento do/a colaborador/a após o gozo da licença parental – com o objetivo de sensibilizar e vincular a chefia direta do/a colaborador/a para a necessidade de planear o seu acolhimento e de transmitir conteúdos informados e adaptados à especificidade da situação de regresso ao trabalho.

• Adaptabilidade de horário de trabalho:

- Horários Flexíveis
- Dispensa mensal até metade do período normal de trabalho para créditos de tempo equivalente
- Teletrabalho

A empresa tem em vigor, desde outubro de 2022, o regime de Teletrabalho, tendo por base o Regulamento Interno de

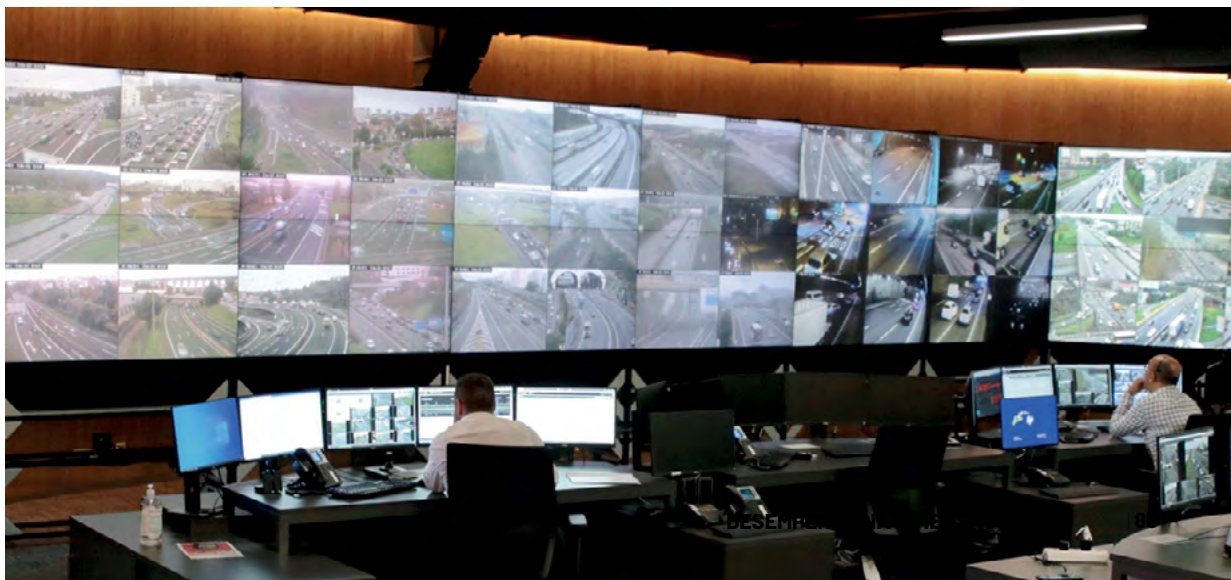
Teletrabalho. Esta medida marca uma nova fase na organização do trabalho na Empresa, que constitui um contributo essencial para a conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal dos nossos trabalhadores e trabalhadoras. A aplicação do Regulamento Interno de Teletrabalho na Empresa considera o equilíbrio das necessidades individuais e coletivas, constituindo um regime que privilegia a alternância entre trabalho presencial e não presencial, continuando a assegurar a proximidade entre colegas e equipas, a partilha do conhecimento, a eficiência e a eficácia dos processos de trabalho e a otimização das cadeias de valor.

No ano de 2023, cerca de 965 trabalhadores da IP mantiveram-se em regime de Teletrabalho.

• **Serviços nas instalações da sede da empresa**, onde se concentra quase 25% dos trabalhadores do Grupo IP, facilitadores das rotinas diárias, destacando-se entre outras:

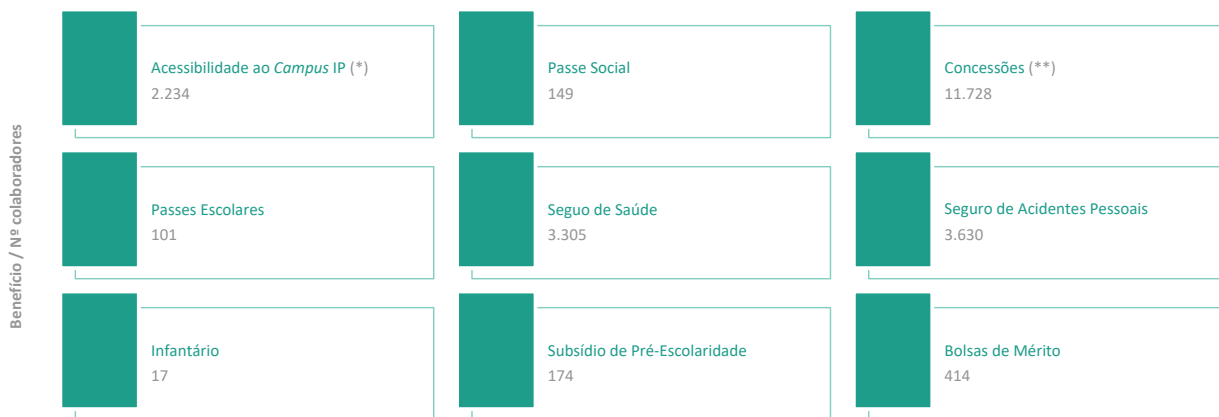
- Refeitório e bar;
- Reforço de acessibilidades (autocarros dedicados para acesso a estações de ferroviárias e espaços comerciais);
- Ginásio;
- Serviços diversos (lavandaria/engomadoria, sapateiro, manicure, venda de produtos hortícolas/biológicos, pai-deiro, farmácia, etc.);
- Médico de Clínica Geral (disponível duas vezes por semana para indisposições pontuais ou prescrição de receituário, mediante consulta de avaliação com historial de medicação habitual).

Durante o ano de 2023, a IP atualizou o **plano de benefícios sociais** que tem vigorado na empresa nos últimos anos, e que visa proporcionar aos seus trabalhadores um conjunto de apoios complementares à remuneração, em áreas sociais importantes como a saúde, educação, cultura e desporto.



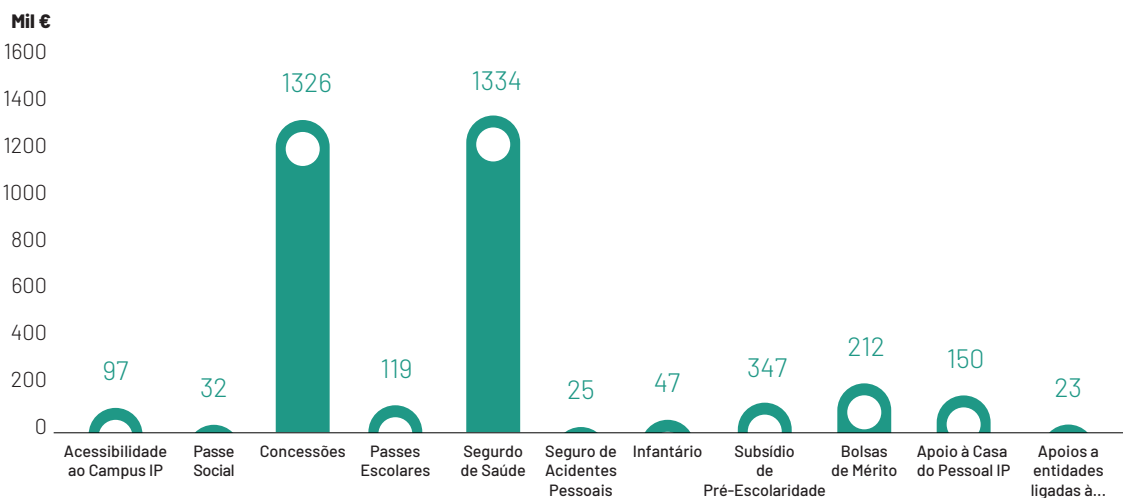
A abrangência do plano dos benefícios sociais em 2023 e o respetivo investimento da empresa, é a apresentado a seguir.

Benefícios sociais



No ano de 2023, a IP investiu em benefícios sociais para os seus colaboradores um valor na ordem de 4 M€.

O número de colaboradores com maior expressão abrangidos por este conjunto de benefícios sociais foi de 3 305 com Seguro de Saúde, 3 630 com Seguro de Acidentes de Trabalho, 588 com subsídios de Apoio à Educação, 2 484 com apoios em Transportes (sem contabilizar ex. trabalhadores e familiares), e 17 com filhos a frequentar o infantário O Ninho.



Como uma medida relevante para os colaboradores da IP, manteve-se disponível no ano de 2023, o **Programa de Assistência a Trabalhadores (PAT)**, que consiste no aconselhamento e acompanhamento realizado por técnicos especializados, no sentido de poder dar uma resposta orientada, estruturada e consolidada, a questões de cariz psicológico e emocional com que os/as trabalhadores/as possam ter dificuldades em lidar, contribuindo para ajudar a ultrapassá-las e a devolver-lhes maior tranquilidade e restabelecer o bem-estar.

Ainda na temática da prevenção de doenças, foi colocada à disposição dos trabalhadores com idade inferior a 60 anos, a **vacinação contra a gripe sazonal** que decorreu entre outubro e novembro de 2023, contribuindo para o reforço na proteção contra esta doença.

Como forma de prevenção dos fatores de risco para os trabalhadores e para os utilizadores das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, a IP mantém a exigência e o máximo zelo e atenção de todos, no respeito escrupuloso das regras e **normas específicas de segurança e saúde no trabalho**.

Neste contexto, em 2023, foi aprovado o **Regulamento Interno de Prevenção e Controlo do Álcool e de Outras Substâncias Psicoativas em Meio Laboral**. Complementarmente ao regulamento, foram efetuadas com regularidade, ações de controlo do consumo de álcool e de substâncias psicoativas.

Ainda neste âmbito, e com o objetivo que cada trabalhador assimile a informação necessária, consciencializando-se da relevância deste tema, foi desenvolvida uma campanha de comunicação e sensibilização sob o tema “Trabalho e Álcool... uma Ligação Perigosa”.

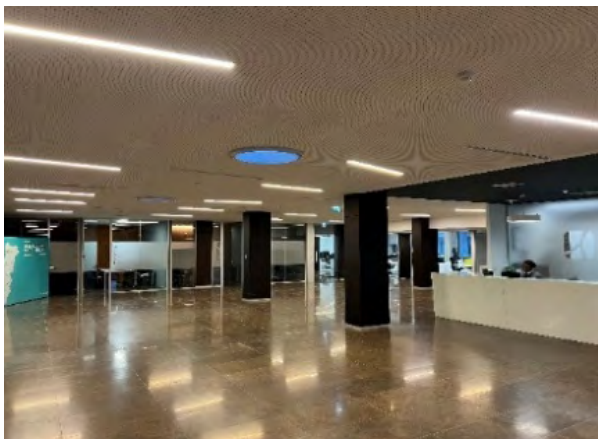
Foram ainda dinamizadas em 2023, na página no Portal interno, conteúdos revelantes no âmbito da **saúde e bem-estar físico e mental**, sobre os temas de:

- Alergias;
- Vagas de calor;
- Cuidado com a Gripe;
- Vacinação Gripe Sazonal.

Foram também realizados webinars sobre a prevenção da alcoolemia e sobre a vigilância da saúde, nomeadamente relacionada com a *Legionella*.

Em termos das **condições do espaço de trabalho**, de referir iniciativa de remodelação do piso 4 do Edifício 2 do Campus do Pragal, que incluiu também o sistema geral de ventilação (AVAC) da totalidade do edifício, iniciou-se em 2022 e terminou em 2023, e **pretendeu melhorar as condições de trabalho dos colaboradores da IP**.

Esta iniciativa veio permitir o **acolhimento de 724 colaboradores, nos pisos 1 a 4 deste Edifício**, correspondendo a um incremento de 64 % face à situação anterior. A remodelação efetuada visou melhorar o espaço de trabalho, dotando-o de funções e ambientes que melhor se ajustam às necessidades atuais e que pretendem fomentar uma cultura de proximidade e partilha de informação entre as várias unidades orgânicas da IP.



7.4 EIXO DE INTERVENÇÃO 8- RESPONSABILIDADE SOCIAL E STAKEHOLDERS

Eixo 8: Responsabilidade Social e Stakeholders

- Programas de apoio no âmbito da responsabilidade social (associações e entidades de caráter ambiental, social, cultural e desportivo)
- Programa de Voluntariado Corporativo
- Plano de Igualdade (ações de promoção de igualdade de género)
- Compromisso com a Carta Portuguesa para a Diversidade e com o GRACE
- Compromisso com o Fórum Empresas para a Igualdade de Género (IGEN)
- Campanhas Solidárias
- Prestação de serviço de interesse público, em nome do Acionista
- Avaliação do nível de satisfação dos *stakeholders* (passageiros, operadores ferroviários, clientes, municípios)
- Ações de cooperação com Países de Língua Oficial Portuguesa (PALOP)

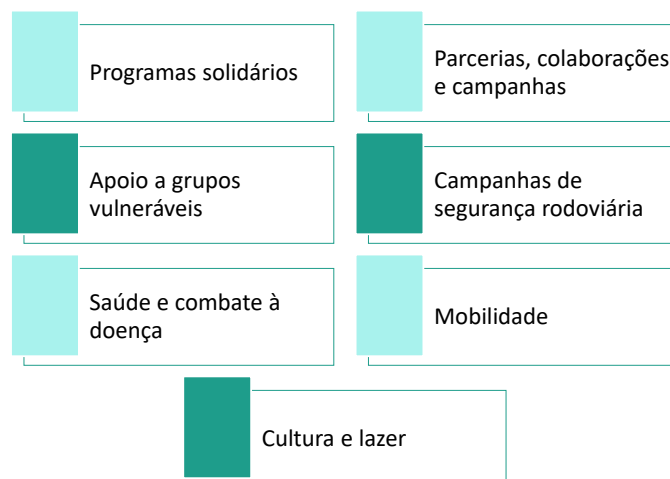
Dimensão Social



O eixo de intervenção 8 – Responsabilidade Social e Stakeholders – assenta na prossecução de uma **política de responsabilidade social**, não só nas áreas de negócio da empresa, mas também no seu relacionamento externo.

O Grupo IP encontra-se comprometido com as políticas de sustentabilidade, nas suas dimensões social, económica, cultural e ambiental, e com as **melhores práticas de Responsabilidade Social, não só nas suas áreas de negócio, mas também no seu relacionamento externo**. Os objetivos e os compromissos que regem a atuação sustentável da empresa na sociedade, tendo em conta o interesse público inerente à nossa atividade encontram-se estabelecidos na **Declaração de Política de Responsabilidade Social do Grupo IP**, de 15 de julho de 2016.

A atuação do Grupo IP nesta temática dirige-se quer ao público interno – *stakeholders* internos –, quer ao público externo – *stakeholders* externos – e assenta num conjunto de parcerias, apoios e iniciativas relacionadas com 7 tipo de atuações:



Programa IP Solidária

O Programa IP Solidária, apoiou 2 movimentos sociais:

- Movimento solidário *GivingTuesday*;
- P Solidária: "Missão Natal AMI" ensina colaboradores/as da IP e CP a transformar t-shirts em sacos reutilizáveis.

Apoio a Grupos Vulneráveis

No apoio a Grupos Vulneráveis, foram desenvolvidas 9 iniciativas principais em 2023:

- IP associa-se às Campanhas do Banco Alimentar | "Alimente a Esperança" e "É bom saber que ainda há desejos que podemos tornar realidade";
- Voluntários IP ajudam a "Ukrainian Refugees UAPT", em Guiões;
- IP solidária com o povo da Síria e da Turquia;
- IP associa-se às Campanhas da Helpo "Triângulo das Bermudas ou São Tomé e Príncipe?" e "Apadrinhe uma criança e marque a vida de muitos mais";
- IP associa-se ao Festival do Dia da Independência "Connect for Ukraine";
- "Station Christmas Aid" na Estação de Roma-Areeiro;
- Arca de Natal na Estação de São Bento;
- IP apoia a 11ª Edição do Passeio Solidário Seixal - Terena;
- Consigne 0,5% do IRS. A sua doação tem a força da mudança!

Saúde e Combate à Doença

Em termos de Saúde e Combate à Doença, foram desenvolvidas 3 iniciativas:

- IP associa-se à Campanha "Semana da Mama 2023";
- IP associa-se à campanha de alerta para a Fibrose Pulmonar;
- IP apoia a Campanha 'Desafio Vegetariano'.

Parcerias, Colaborações e Campanhas

Em termos de Parcerias, Colaborações e Campanhas, foram desenvolvidas 15 iniciativas:

- Mês Europeu da Diversidade | IP participa no "STEM LABS: Laboratórios de Engenharia e Tecnologia";
- IP no Dia Internacional das Mulheres e Reparigas na Ciência;
- IP parceira da 7ª Edição do Programa Engenheiras Por Um Dia | Dia Internacional das Reparigas;
- Dia Nacional da Sustentabilidade;
- IP assinalou o Dia Mundial da Árvore;
- Hora do Planeta | IP desligou as luzes em Pontes e Estações;
- IP parceira da Campanha "Todos pelo IPO". Participe nesta causal;
- Lince Ibérico "Chegam" às Estações Ferroviárias;
- IP apoia as Campanhas do IAC "40 anos a defender e promover os Direitos da Criança" e "A Linha que procura reencontros";

- Exposição 'REGENER'ART' nas Estações Ferroviárias do Rossio e de Roma-Areeiro;
- IP é signatária da Plataforma Portuguesa para a Integridade;
- IP junta-se à campanha "Portugal Chama Por Si. Por Todos";
- Nas Passagens de Nível Não Arrisque a Sua Vida;
- Dia Internacional para a Segurança em Passagens de Nível;
- Peregrinação Segura a Fátima 2023.

Campanhas de Segurança Rodoviária

Em termos de Campanhas de Segurança Rodoviária, foram desenvolvidas pela IP em 2023, 6 iniciativas:

- Campanha "Viajar sem Pressa";
- Campanha "Dar Prioridade À Vida";
- Campanha "Os radares salvam vidas";
- Campanha No Natal e Ano Novo "O melhor presente é estar presente";
- Na Semana Europeia da Mobilidade, reforçamos o apelo a "Zero Mortos na Estrada";
- IP na Semana Europeia da Mobilidade | Segurança Rodoviária para Motociclistas.

Mobilidade

Em termos da dimensão Mobilidade, foram desenvolvidas 2 iniciativas principais pela IP:

- Jornada Mundial da Juventude | Plano de Contingência IP;
- IP na Semana Europeia da Mobilidade | Investimentos na Ferrovia decisivos para Mobilidade Sustentável.

Cultura e Lazer

Em termos de iniciativas de Cultura e Lazer, foram desenvolvidas pela IP no ano de 2023, 20 ações:

- Nova FCSH oferece livros aos passageiros nas Estações Entrecampos, Sta Apolónia, Sete Rios e Évora;
- "Património azulejar ferroviário" na Biblioteca Palácio Galveias;
- IP assinala o Dia Nacional do Azulejo com sessão de lançamento da Rota dos Azulejos;
- Dia Internacional dos Monumentos e Sítios: "Património e Mudança";
- 3ª Edição do Concurso Nacional de Desenho sobre o Transporte Ferroviário "A minha Viagem de Comboio";
- Entrega de prémios da 3ª Edição do Concurso Nacional de Desenho sobre o Transporte Ferroviário;
- Lançamento da 4ª edição do Concurso Nacional de Desenho sobre o Transporte Ferroviário;
- Exposição "Olhares de Abril" na Estação de S. Bento, no Porto;
- 3ª Edição do Festival Forró Douro na Estação de S. Bento, no Porto;
- Dia Mundial da Dança na Estação de São Bento;
- IP nas Jornadas Europeias do Património 2023;
- IP parceira da Exposição "Estação Ferroviária de Mora"

- IP apoia 34ª Edição do Amadora BD;
- Exposição “25 de Abril – Presente e Futuro” na Estação de S. Bento, no Porto;
- IP associa-se à iniciativa “Música para a alma”;
- Salão Piolho nas Estações de São Bento e de Santa Apolónia;
- Rota Autoria com azulejos de Leopoldo Battistini;
- IP parceira do II Simpósio de Escultura do Entroncamento - Internacional 2023;
- 167 anos do Caminho de Ferro;
- Espetáculos de Blues & Swing na Estação do Cais do Sodré.

No âmbito da estratégia de responsabilidade social, importa salientar o **Programa de Voluntariado Corporativo do Grupo IP** - “IP Solidária” - que **materializa ações de voluntariado enquanto exercício de cidadania ativa que produz um efeito transformador na sociedade, tornando-a mais resiliente e próspera**, sendo este um dos compromissos da IP nas ações a desenvolver junto das comunidades e atuando de acordo com a sua **Declaração de Política de Responsabilidade Social e do Código de Ética**.

O Programa de Voluntariado Corporativo do Grupo IP foi aprovado em 2023 e será lançado em 2024, no qual a empresa assume um compromisso de ter maior intervenção social e espírito solidário, através da participação ativa dos seus trabalhadores em iniciativas de voluntariado social, em plena sintonia com os valores do Grupo.

Para este efeito, foi aprovado o **Regulamento do Voluntariado Corporativo**, que irá regular a prática, as atividades e as condições da adoção do voluntariado nas empresas do Grupo IP, concedendo aos colaboradores e colaboradoras a disponibilização de horas laborais, para que possam participar em iniciativas e parcerias úteis à sociedade civil e que dão, simultaneamente, a conhecer a quem as pratica, um novo olhar sobre a solidariedade social, a proteção e defesa do meio ambiente e da biodiversidade, entre outras.

O sucesso das **Campanhas Solidárias IP 2017/2018**, a favor das vítimas dos incêndios do Verão de 2017 em Pedrogão Grande, Mira e Oliveira do Hospital, e mais recentemente a favor da **“Ukrainian Refugees UAPT”** (HELP UA.PT), que decorreu em Guifões em 2023, são uma evidência destes impactos, decorrentes da partilha de vontades individuais apoiados pela empresa e reconhecidas pelas entidades delas beneficiárias.

Alinhado com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e com os valores corporativos da empresa, o **Voluntariado Corporativo** é “um exercício cívico de corresponsabilidade em prol de interesses comuns da sociedade, segundo valores de solidariedade e compromisso”⁷.

De referir igualmente, o compromisso do Grupo IP em matéria de igualdade de género, materializado através do **Plano para a Igualdade**, o qual representa o compromisso do Grupo IP e tem como objetivo garantir a equidade e não discriminação, promovendo uma cultura de igualdade no local de trabalho, favorecendo práticas de gestão e de trabalho consonantes com a mesma e promovendo a conciliação entre a vida pessoal, familiar e profissional dos trabalhadores/as.

A IP integra ainda o **Fórum Organizações para a Igualdade (IGEN)**, promovido pela Comissão para a Igualdade no Trabalho e no Emprego (CITE) e pelas organizações aderentes, comprometendo-se anualmente a desenvolver ações de promoção da igualdade de género com metas quantitativas.

Complementarmente, a IP assegura o compromisso que tem com a **Carta Portuguesa para a Diversidade e com o GRACE**, no sentido de contribuir para uma sociedade mais responsável e integrativa, através do desenvolvimento de iniciativas do foro da responsabilidade social, com impactos visíveis e concretos, em articulação com outros stakeholders.

Por outro lado, a **resposta do Grupo IP aos requisitos e necessidades dos seus stakeholders externos é assegurada por diversos mecanismos e, canais de comunicação e relacionamento disponíveis na Organização**. Os principais grupos de *stakeholders* externos da IP são o Acionista Estado, os utilizadores das suas infraestruturas, no caso da RRN os particulares e os coletivos e as Concessionárias, e no caso da RFN, os operadores ferroviários e os clientes do serviço ferroviário.

A relação com o Estado é enquadrada pelo Contrato Programa Ferroviário e Contrato de Concessão Rodoviário, que estabelecem um conjunto de objetivos de desempenho relacionados com os níveis de serviço prestado aos utilizadores e, com a eficiência financeira da empresa.

A *performance* da IP em termos dos indicadores ferroviários previstos no CPF está espelhada na tabela seguinte, sendo que para 2023, não foram estabelecidas metas para estes indicadores.

⁷ Guia do Voluntariado Corporativo em Instituições de Economia Social, Grace 2016

Indicadores CPF	Resultado 2023
Margens Suplementares (min)	96,0
Pontualidade Ferroviária (%)	83,3
Satisfação dos Clientes Ferroviários (%)	59,9
Disponibilidade da Rede (%)	71,3
Gestão de Ativos Ferroviários (%)	65,2
Volumes de Atividade (CK)	33 416 683,0
Níveis de Segurança (AS/MCK)	1,07
Proteção do Ambiente (%)	0,2
Rendimentos Ferroviários (€)	84 047 916,3
Outros Rendimentos (€)	27 814 743,9
Gastos de Manutenção (€)	96 326 480,3
Gastos com outros FSE's (€)	52 376 196,0
Gastos com o Pessoal (€)	91 300 598,9

NOTA: Não foram fixadas metas para 2023, face à inexistência (em vigor) do Contrato Programa Ferroviário

No âmbito do grau de cumprimento dos níveis de serviço exigidos no CCR, os resultados obtidos pela IP em 2022, resultaram num nível de cumprimento de 99,5%.

Para 2023 ainda não estão disponíveis os valores dos indicadores do Contrato de Concessão Rodoviário.

O outro desempenho a reportar ao Acionista é medido por 7 indicadores: Receitas core (cash), Cash Flow Total, Indicador Agregado Investimentos Estratégicos, Indicador Agregado Plano de Intervenções na Rede (exceto Investimentos Estratégicos), Grau de cumprimento dos níveis serviço rodoviários, Grau de cumprimento dos níveis serviço ferroviários e Receita não core.

De referir ainda nos grupos dos *stakeholders* externos da IP, o Regulador, quer rodoviário quer ferroviário (AMT, IMT e ANSR), as entidades públicas e institutos que implementam políticas públicas (ex. APA), as entidades locais (ex. Municípios e CCDR), os fornecedores da IP (ex. sub-concessionárias, operadoras dos sistemas de cobrança de portagens, empresas de projeto, de construção e de conservação e manutenção, consultores vários e fornecedores de utilidades), utilizadores das infraestruturas e a sociedade em geral.

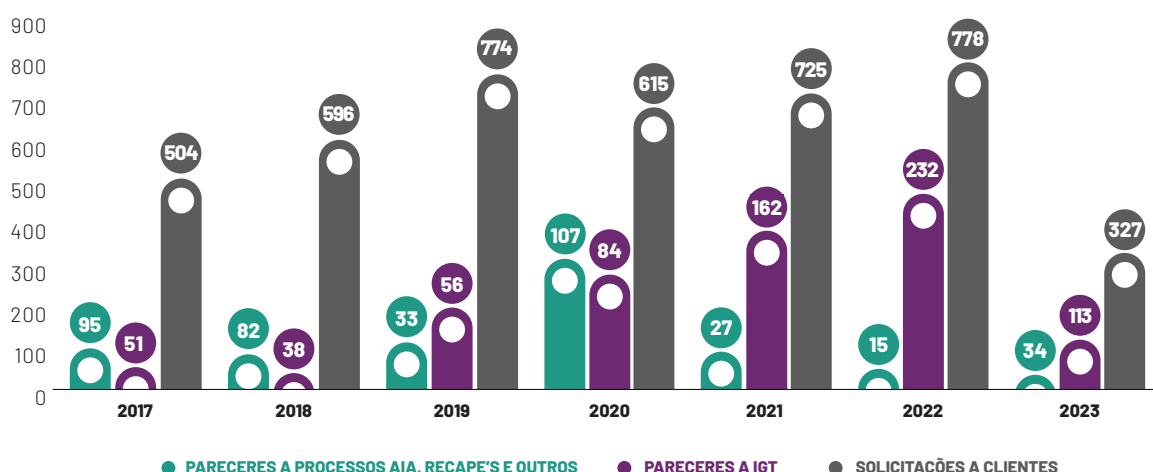
No âmbito das interações com os vários *stakeholders* externos, foram desenvolvidas atividades a vários níveis, das quais se destaca, pela crescente expressão que tem vindo a assumir, o número de **solicitações e respostas a Clientes**, sobre matérias ambientais, com realce para a gestão da arborização e do ruído ambiental gerado nas infraestruturas.

Além destas, identifica-se igualmente a participação em **processos relativos a Instrumentos de Gestão Territorial (IGT)** com os Municípios, e em procedimentos promovidos pelas Autoridades de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), no âmbito do regime jurídico de AIA, relativas a **emissão de Pareceres, de processos de AIA de projetos e de Relatórios de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE)**.

No ano de 2023, o volume de solicitações de cariz ambiental e de ordenamento do território por *stakeholders* externos ascendeu no global a 474 pedidos, verificando-se uma redução expressiva destas solicitações, face ao ano de 2022, em especial no caso das relacionadas com Clientes.

Na tabela seguinte apresenta-se o resumo da evolução do número de interações da IP com estes *stakeholders* externos, ao longo do período 2019-2023.

Interações da IP com *stakeholders* externos (APA, Municípios e Clientes)



Para avaliar a **satisfação dos clientes ferroviários**, a IP realiza 3 tipos de inquéritos de satisfação, que abrangem quer os operadores ferroviários quer os demais utilizadores da rede ferroviária em exploração.

No que se refere à avaliação da **satisfação dos Operadores Ferroviários**, a IP realiza inquéritos com periodicidade bienal, que são analisados no ano seguinte à sua realização.

Neste inquérito foram consultados os operadores ferroviários a operar na rede ferroviária nacional: CP, Fertagus, Medway e Takargo. Note-se que, sendo a Comsa um operador licenciado em Portugal, que opera através duma parceria com a Takargo, o seu grau de satisfação com os serviços foi transmitido através do operador Takargo.

O modelo do inquérito de satisfação aos operadores estrutura-se em 2 partes e pretende avaliar 12 indicadores/temas de satisfação.

- Parte A: pretende caracterizar o cliente, de acordo com o segmento da atividade e cobertura geográfica; e
- Parte B: pretende avaliar os serviços prestados pela IP, que por sua vez, se estrutura em 3 grupos de análise de temas/indicadores.

O **Grupo I – Infraestrutura**, engloba o tema - Configuração da Infraestrutura, enquanto o **Grupo II – Operação**, engloba 7 temas - Gestão da Capacidade, Gestão da Circulação, Gestão das Perturbações, Gestão da Manutenção, Gestão da Segurança Ferroviária, Gestão das Estações de Passageiros e Gestão dos Terminais de Mercadorias.

O **Grupo III – Relação com o Cliente**, abrange 4 temas - Principais Ferramentas TI, Informação de Acesso, Tarifação e Faturação e Orientação da IP para o Cliente.

Os 12 temas/indicadores, desdobram-se ainda em subtemas, sendo avaliados numa escala de 1 a 7. Para efeitos de análise dos dados obtidos, procede-se à conversão da escala de avaliação para valores percentuais.

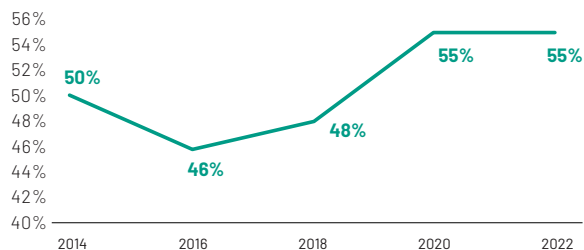
No que diz respeito ao tratamento dos dados obtidos, todos os operadores ferroviários são valorizados de forma equitativa, pese embora tenham pesos diferentes, quer em termos de utilização (CKs) e cobertura da RFN, quer em termos de faturação.

De referir que dada a periodicidade de realização destes inquéritos, durante o ano de 2023, foi feito o apuramento do resultado global da satisfação dos clientes operadores, referente ao período de 2021/2022.

A evolução da avaliação global da IP pelos operadores ferroviários, no período 2014-2022, apresenta-se de seguida.

A avaliação global da IP mais recente situou-se nos 55% (2022), mantendo-se o valor obtido no inquérito anterior (2020).

Avaliação global da IP pelos operadores ferroviários



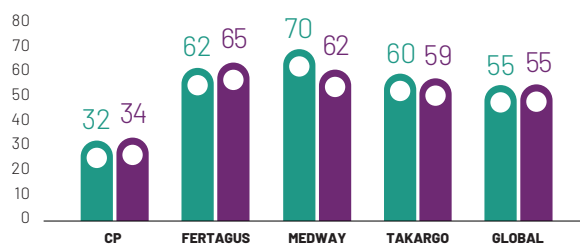
No inquérito de 2022, os 3 subtemas com melhor avaliação foram: “Website” (79%) e “eViriato” (75%), ambos no tema 9 e “Qualidade da Regulamentação” (75%), no tema 10.

Os subtemas “Valores das tarifas”, “Limpeza das estações”, “Segurança das estações” e “Informação ao Público” obtiveram níveis de satisfação muito baixos.

A “Informação ao Público” continua a ser o subtema com uma avaliação muito baixa (36%), embora revele um acréscimo, em relação ao inquérito de 2020 (14% para 36%).

No gráfico abaixo, apresentam-se os índices de satisfação de cada um dos operadores ferroviários (realizado em 2022), em comparação com os valores (%) obtidos no inquérito anterior (realizado em 2020).

Comparação da satisfação dos operadores (2020 vs 2022)



A IP responde às questões identificadas pelos operadores ferroviários nos inquéritos de satisfação realizados, como temas a necessitar de melhoria, através de um **Plano de Ação**.

No que se refere à avaliação da **satisfação dos Clientes**, a IP realiza 2 tipos de inquéritos: **Satisfação de Clientes - Gestor de Cliente** e **Satisfação de Clientes Ferroviários**.

Na Satisfação de Clientes - Gestor de Cliente, o inquérito é da exclusiva responsabilidade da IP, o público abrangido são todos os Clientes com endereço eletrónico, que interagem através da plataforma Gestor de Cliente e a periodicidade de realização é anual.

Neste inquérito, os indicadores considerados são “**Preenchimento do formulário**”, “**Esclarecimentos ao longo do processo**”, “**Rapidez na resposta**” e “**Qualidade da resposta**”, a escala de pontuação é de 0-10 e a metodologia de ponderação é a média dos 4 indicadores.

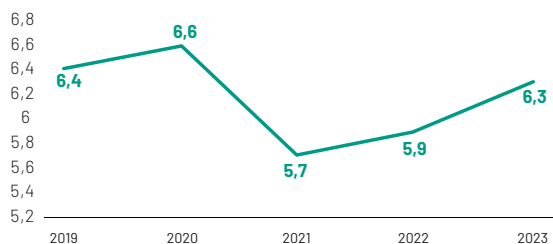
Em 2023, foram obtidas 1 683 respostas e o resultado foi de 6,3.

O indicador melhor classificado foi o “Preenchimento do formulário” com um resultado de 6,6 e o indicador pior classificado foi o “Esclarecimentos ao longo do processo”, com um resultado de 5,9.

A evolução dos resultados do inquérito Satisfação de Clientes - Gestor de Cliente, no período 2019 - 2023, é apresentada no gráfico seguinte.

O resultado obtido em 2023 foi de 6,3, acima do valor obtido no inquérito anterior, de 5,9 (2022).

Evolução da Satisfação de Clientes - Gestor de Cliente



A significativa diminuição do resultado em 2021 poderá explicar-se pelo crescente número de processos com um tempo de resposta muito acima do *service-level agreement* (SLA) definido (30 dias úteis para os processos gerais e 45 dias úteis para os danos a terceiros) e, do crescente número de processos em *backlog*.

No seguimento destes resultados, foram implementadas várias medidas internas para a recuperação do *backlog* existente nessa data, o que permitiu alavancar os resultados de 2022 e 2023.

Na **Satisfação de Clientes Ferroviários**, o inquérito é de responsabilidade conjunta entre IP e CP, o público abrangido são todos os clientes da IP e da CP, e a periodicidade de realização foi bienal, até 2021. No período entre 2023 / 2025, a periodicidade deste inquérito é/será anual.

Neste inquérito, os indicadores considerados são “**Satisfação Global**”, “**NPS (Net Promoter Score)**”, “**Fatores de Imagem**”, bem como atributos de “**Serviço**” que incluem

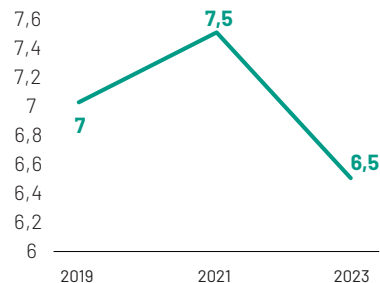
Acessibilidade, Conforto, Segurança, Informação e Atendimento, e a escala de pontuação é também de 0-10.

Em 2023, foram efetuadas 5 051 entrevistas pessoais e o resultado final do inquérito foi de 6,5. O atributo melhor classificado foi “Acessos à estação”, com um valor de 7,0, enquanto o atributo pior classificado foi “Lojas e Serviços disponibilizados na estação”, com um valor de 6,2.

A evolução da avaliação de Satisfação dos Clientes Ferroviários, apresenta-se de seguida.

O resultado obtido em 2023 foi de 6,5, abaixo do valor obtido no inquérito anterior, de 7,5 (2021).

Evolução da Satisfação de Clientes Ferroviários



Os resultados obtidos em 2023 foram genericamente inferiores aos dois últimos inquéritos realizados (2021 e 2019). Para compreender a degradação da satisfação dos clientes, terá de ser levada em conta a forte contestação do setor ferroviário, que decorreu em 2023, e que originou a paralisação de muitos serviços ferroviários, bem como as diversas obras a decorrer na infraestrutura ferroviária, que causaram um impacto significativo no serviço oferecido, como por exemplo, na linha de Cascais.

Para responder às questões identificadas pelos clientes ferroviários nos inquéritos de satisfação realizados, como temas a necessitar de melhoria, será elaborado um Plano de Ação.

Por último, importa destacar a **atividade de cooperação do Grupo IP com os Países de Língua Oficial Portuguesa (PALOP)**, através da disponibilização de serviços integrados de assistência técnica e formação que apoiam o desenvolvimento sustentável e socioeconómico desses países, por via da atividade da IPE.

As **Parcerias, Protocolos e Ações de Cooperação** com PALOP realizados durante o ano de 2023, foram:

- Protocolo de Assistência Técnica com o Ministério da Indústria e do Comércio (Moçambique);
- Protocolo de Assistência Técnica com a Agência Para a Promoção de Investimento e Exportações (Moçambique);

- Protocolo de Assistência Técnica com o Ministério das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos (Moçambique):
- Memorando de Cooperação entre a IP Engenharia e a INFRA, S.A. (Brasil).



A IP, por seu lado, também desenvolve atividades de cooperação setorial, com outros países.

Em 2023, foram recebidos na IP as delegações do Ministério dos Transportes e o gestor de infraestruturas do Brasil e uma delegação da Estónia, com interesse nos sistemas de gestão e controlo do tráfego ferroviário da IP.



Desempenho na Dimensão de Governança

8. DESEMPENHO NA DIMENSÃO DE GOVERNANÇA

8.1 EIXO DE INTERVENÇÃO 9 – ÉTICA E COMPLIANCE

Eixo 9: Ética e Compliance

- Código de ética
- Política para a prevenção e assédio no trabalho
- Declaração de política antifraude
- Ações de formação na área da ética, transparência e corrupção
- Política de Proteção de dados
- Sistema de Gestão de Privacidade
- Gestão de riscos e oportunidades

Dimensão Governança



O **eixo de intervenção 9 – Ética e Compliance** – traduz o empenho do Grupo IP em nortear a atividade da empresa com padrões de gestão responsável e integridade empresarial, estabelecendo compromissos com:

- o interesse público, a legalidade, a transparência e a eficiência; e
- contra atos de corrupção e infrações conexas.

Neste contexto, o Grupo IP tem disponíveis vários instrumentos para a prevenção e tratamento de eventuais ocorrências nestas temáticas, entre os quais, se realça:

- O **Código de Ética**, que entrou em vigor em março de 2016, e que tem por objetivo primordial dar a conhecer os princípios do Grupo IP aos respetivos colaboradores e stakeholders e definir um conjunto de regras de conduta que conformem e valorizem o comportamento dos colaboradores no desempenho da sua atividade profissional.
- A política para **Prevenção e Combate ao Assédio no Trabalho**, de abril de 2018, que tem por objeto a identificação de comportamentos suscetíveis de configurar assédio no trabalho e a definição de medidas de prevenção e de combate aos mesmos.
- A **Declaração de Política Antifraude**, de julho 2022, que configura uma ferramenta importante no reforço das práticas

de transparência da IP e na promoção de uma cultura de ética, envolvendo os seus colaboradores e também os seus stakeholders mais relevantes.

- A **Política de Comunicação de Irregularidades**, de fevereiro de 2016, que estabelece o regime geral de proteção de denunciante de infrações. Esta Política traduz o compromisso das empresas do Grupo IP na adoção das melhores práticas recomendadas pelo Código de Governo das Sociedades do Instituto Português de *Corporate Governance*, com a disponibilização de um canal direto, idóneo e com a garantia da confidencialidade de todo o processo, para comunicar quaisquer situações detetadas que:
 - O cumprimento de princípios legais, regulamentares, deontológicos, éticos, bem como normativos e orientações internas;
 - A integridade da informação financeira e as práticas contabilísticas aplicadas nas empresas do Grupo IP;
 - O património das empresas do Grupo IP;
 - A imagem das empresas do Grupo IP ou das boas práticas de gestão (incluindo domínios como conflito de in-
- Constituem infrações a que se refere o artigo 2.º da Lei n.º 93/2021 ou sobre as quais exista fundada suspeita de que violem ou prejudiquem:

teresses, desperdício de fundos, má gestão e abuso de autoridade, entre outros).

Qualquer irregularidade detetada, deve ser apresentada através da **plataforma de Comunicação de Irregularidades (canal de denúncias)**, criada especificamente para este efeito, e que substituiu o correio eletrónico para denúncias, em uso até novembro de 2022.

Esta plataforma assegura a confidencialidade da identidade dos envolvidos na denúncia, o princípio da presunção da inocência, prevenção de eventuais riscos de represálias e a confidencialidade das matérias objeto da denúncia.

Permite ainda gerir e centralizar numa única plataforma todas as denúncias que venham a ser apresentadas, com garantias acrescidas em segurança da informação proporcionadas por uma ferramenta especificamente concebida para este efeito a qual poderá ser acedida quer através da intranet quer através dos websites das empresas do Grupo IP.

Em termos de iniciativas de promoção da ética, transparência e integridade empresarial, levadas a cabo em 2023, pode referir-se, entre outras, **2ª revisão do Código de Ética, a qual foi também objeto de homologação pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)**.

A 2ª revisão do Código contou com uma alargada participação dos colaboradores da IP e com a auscultação do conjunto de *stakeholders* cuja intervenção, neste domínio, se considera pertinente: ex-Conselho da Prevenção da Corrupção (atual MENAC - Mecanismo Nacional Anticorrupção), Conselho Geral e de Supervisão da IP, Comissão de Trabalhadores e Encarregada de Proteção de Dados das Empresas do Grupo IP.

Na sequência da entrada em vigor da Lei n.º 93/2021, procedeu-se ainda em 2022, à revisão global das políticas/procedimentos e dos canais de denúncia já em vigor nas empresas do Grupo IP e alterou-se esse canal de denúncias, garantindo-se o cabal cumprimento dos requisitos legalmente definidos.

Em cumprimento das obrigações decorrentes do **Regime Geral de Prevenção da Corrupção (RGPC)**, em maio de 2023 foram designados o Responsável pelo Cumprimento Normativo e o Responsável pela Execução, controlo e revisão do plano de prevenção de riscos de corrupção e infrações conexas, em cumprimento das obrigações decorrentes RGPC.

Neste âmbito, em 2023, procedeu-se à:

- Atualização do Mapa dos Riscos, incluindo os riscos de corrupção e infrações conexas, e monitorização dos controlos;
- Elaboração e divulgação do Relatório de Execução do Plano de Gestão dos Riscos de Corrupção e Infrações Conexas do Grupo IP, para 2023, disponível para consulta na intranet e websites das empresas do Grupo IP.

No sentido da mitigação e prevenção da fraude organizacional, foram assegurados em 2023:

- A monitorização anual do reporte do registo de ofertas;
- O relatório anual sobre as comunicações de irregularidades recebidas nas empresas do Grupo IP;
- A assinatura da declaração de inexistência de conflito de interesses pelos gestores dos contratos, membros do júri e peritos que participam nos procedimentos pré-contrauais e dos colaboradores da Direção de Auditoria Interna.

No que respeita às ações relacionadas com os investimentos integrados no Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) foram aprovados, em 2022, a **Declaração de Política Antifraude** como instrumento de reforço das práticas de transparência e promoção de uma cultura de ética, e em 2023, o **Procedimento de Gestão do Risco de Fraude**, o qual define a metodologia a aplicar na gestão dos riscos de fraude e irregularidades conexas, tais como corrupção ou conflito de interesses, nos projetos/contratos a executar no âmbito do PRR.

Ainda neste âmbito salienta-se que, em 2023, foram elaborados e aprovados o Mapa dos Riscos de Fraude e o Plano de Ação para a Mitigação dos Riscos de nível significativo e crítico, o qual é monitorizado anualmente durante o período de execução do PRR, sendo elaborado o respetivo relatório que reporta os resultados obtidos.

Ao longo de 2023 prosseguiu-se com o curso *e-learning* criado pela Academia IP, sobre o Código de Ética das empresas do Grupo IP e com a integração do tema da Ética nas atividades de receção aos novos colaboradores do Grupo IP, designadamente através da resposta ao questionário online etiquiz e na app “Somos IP”.

Foram ministradas 10h de formação em Ética, abrangendo 68 colaboradores e 12,5h na temática Prevenção da corrupção, abrangendo 34 colaboradores.

Ainda no âmbito das ações de comunicação, sensibilização e formação sobre o Código de Ética, realizou-se também em 2023, a conferência “Ética e Integridade na Gestão Pública” e assinalou-se o dia internacional contra a corrupção.

O Grupo IP está comprometido com as questões de privacidade e de proteção dos dados pessoais, aplicáveis a toda a sua cadeia de valor.

A IP tem uma **Política de Proteção de Dados Pessoais**, de maio de 2018, que está enquadrada nos compromissos de proteção de dados pessoais assumidos pelas empresas do Grupo IP, e se insere no **Sistema de Gestão de Privacidade (SGPD) do Grupo IP**. O objetivo desta Política é o de estabelecer orientações transversais às empresas do Grupo IP com vista à adoção de padrões de segurança e de proteção de dados pessoais.

Por seu lado, **Sistema de Gestão da Privacidade**, implementado na IP em janeiro de 2019, que assegura a *compliance* da Organização com os requisitos que decorrem do **Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD)**, garantindo a adoção de medidas técnicas e organizativas adequadas que contribuam para o alinhamento das empresas que integram o Grupo IP com as melhores práticas internacionais em matéria de privacidade proteção de dados.

A implementação do RGPD iniciou-se em 2018, com um plano de ação definido, na sequência da realização de *assessment* e *gap analysis*.

A gestão dos **Riscos e Oportunidades no Grupo IP**, que é uma abordagem integrada, transversal e contínua, ou seja, é regulada por princípios, metodologias e procedimentos de controlo e reporte definidos de modo centralizado, e em coordenação com as diversas unidades orgânicas / empresas, considerando a especificidade de cada área de “negócio”.

A operacionalização do processo para tratar os riscos e as oportunidades, que tem como enquadramento os princípios e a metodologia enunciada na norma NP ISO 31000:2019 – Gestão do risco, está formalizada em procedimentos específicos aplicáveis transversalmente a todas as UOs e empresas participadas do Grupo IP, que incluem a matriz de responsabilidades dos intervenientes, a definição da metodologia a aplicar e a respetiva caracterização das atividades nas diferentes fases do processo.

O reconhecimento, monitorização e o controlo dessas ocorrências, ao ser considerado na estratégia da empresa, contribui para reforçar a resiliência da organização perante as ameaças que expõem a sua vulnerabilidade e, simultaneamente, potenciar as oportunidades identificadas no contexto da atividade, em benefício da eficiência da organização e da otimização dos objetivos de negócio.

A atuação da empresa na prevenção e controlo das ameaças, que se materializam em **riscos de Regulação e Compliance, Financeiros, Operacionais, Tecnológicos, Reputacionais e de Negócio**, acompanha a implementação de instrumentos que reforçam o sistema de controlo interno, no que respeita à identificação, mitigação e controlo das situações em níveis aceites pela empresa e em cumprimento da fiabilidade, transparência e segurança dos processos e sistemas que suportam a atividade.

Em 2023, tiveram continuidade e reforço as atividades de gestão de riscos implementadas desde 2015, destacando-se as seguintes:

Atualização do Mapa dos Riscos do Grupo IP;

Monitorização contínua da implementação dos controlos dos riscos da organização;

Elaboração e divulgação do Relatório de Execução do Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas do

Grupo IP (disponível para consulta no sítio da Infraestruturas de Portugal, SA);

Avaliação intercalar dos riscos de níveis Elevado e Muito Elevado identificados no Plano do Grupo IP 2022-2023.

As avaliações efetuadas têm os seguintes objetivos: validação do nível do risco, considerando eventuais alterações de contexto com impacto nos riscos identificados e monitorização da implementação dos controlos constantes dos Planos de Ação.

Em resultado da última revisão efetuada ao plano de gestão dos riscos da empresa, no âmbito da execução dos investimentos sob a responsabilidade do Grupo IP, importa destacar as exigências (prazo, qualidade e custo) que se impõem no cumprimento dos programas de intervenção e de manutenção/conservação das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias cumulativamente à execução plena dos planos de investimento (PRR, Ferrovia 2020 e PNI 2030), muito desafiante no que respeita ao prazo, volume de ações e condições da sua execução.

Aos constrangimentos impostos pelas condições atuais de mercado impactado pela conjuntura económica e social internacional que se repercute, designadamente, na subida dos preços das matérias-primas e na limitação na seleção e contratação da prestação de serviços, acresce a dificuldade na alocação dos recursos humanos e materiais internos adequados para atender aos objetivos definidos.

No pressuposto de garantir uma gestão equilibrada dos recursos disponíveis e por forma a mitigar o impacto consequente da limitação ou mesmo insuficiência de recursos, financeiros materiais e humanos em determinadas áreas, tem vindo a ser implementado um conjunto de ações como seja, a substituição e/ou reforço das equipas, o planeamento das atividades orientado às prioridades emergentes dos atuais compromissos, a continuidade da modernização e desenvolvimento das aplicações e sistemas de suporte à atividade e de equipamentos para potenciar a operacionalidade das infraestruturas rododiferroviárias, considerando também o efeito das alterações climáticas na sua condição e manutenção, e o reforço da segurança e resiliência no contexto da cibersegurança.

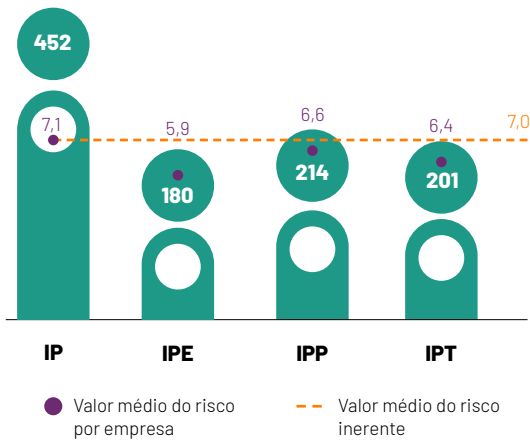
No que respeita ao **controlo e mitigação dos riscos de gestão, incluindo os de corrupção e infrações conexas**, prosseguem as ações para manter e monitorizar o sistema de controlo interno através, nomeadamente, da interação com a auditoria interna, na identificação de fragilidades nos processos internos e identificação das consequentes ações corretivas, e com o *Compliance* que, no âmbito do cumprimento normativo, promove a divulgação, comunicação, formação e sensibilização para as matérias conexas com a Ética, Conflito de Interesses, a Proteção de Dados Pessoais, o Branqueamento de Capitais e Financiamento do Terrorismo, o Canal de Denúncias, a Declaração de Política Antifraude, Política de Comunicação de Irregularidades, a Cibersegurança e a Gestão do Risco, entre outras ações.

Importa também reforçar que na generalidade dos riscos analisados a vulnerabilidade a eventos externos, seja no âmbito da regulação e *Compliance*, por imposição do acionista ou exposição a fatores naturais extremos, agrava a incerteza na gestão dos riscos e é um fator condicionante na mitigação dos mesmos, apesar da crescente implementação das ações em contínuo no seu tratamento.

Em resultado da análise efetuada, confirma-se que o Grupo IP se encontra exposto a 486 riscos dos quais 7 são novas ameaças, face aos riscos identificados no ano anterior.

O número total dos riscos com potencial de impacto nas empresas apresenta-se em seguida.

Número total dos riscos IP, IPE, IPP e IPT



No gráfico acima é apresentado o número total dos riscos com potencial de impacto em cada uma das empresas do Grupo IP, ou seja:

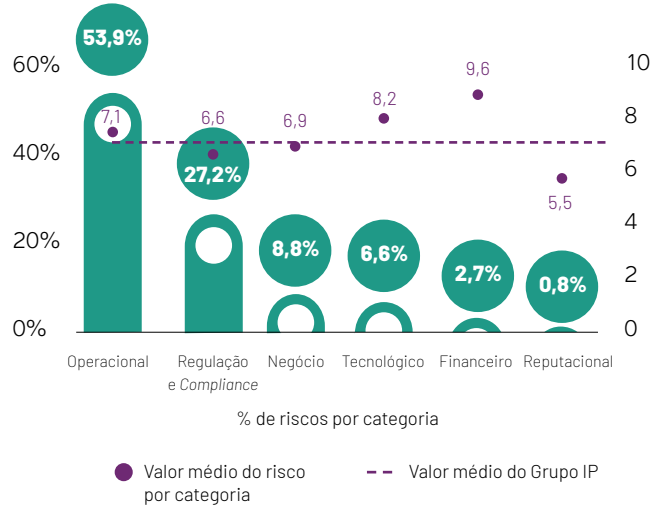
- A IP é potencialmente impactada por 452 dos 486 riscos;
- A IPE é potencialmente impactada por 180 dos 486 riscos;
- A IPP é potencialmente impactada por 214 dos 486 riscos, e
- A IPT é potencialmente impactada por 201 dos 486 riscos.

Realça-se que os riscos podem impactar simultaneamente em mais de uma das empresas do Grupo IP.

Considerando a tipologia dos riscos que caracterizam a atividade, confirma-se a predominância dos riscos de categoria “Operacional”, no universo global dos riscos do Grupo IP, em que se verificou um ligeiro decréscimo no nível médio do risco assim como na categoria “Reputacional”. Inversamente, nas restantes categorias, o nível do risco aumentou comparativamente ao período homólogo.

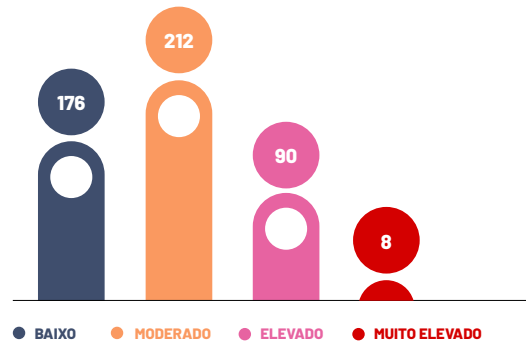
O número total dos riscos por categoria e os índices médios (valor médio do risco por categoria e valor médio do risco do Grupo IP), apresentam-se de seguida.

Número total dos riscos por categoria



Da análise aos 486 riscos identificados, que considera o efeito dos controlos implementados no controlo e mitigação dos riscos, verifica-se que o nível médio atual do Grupo IP é de 7,1, ou seja, há uma concentração de riscos de nível moderado, com a distribuição global representada na figura seguinte.

Distribuição global dos riscos da IP



A variação do nível do risco verificou-se em 17% dos riscos identificados sendo que em 6% se traduziu num aumento do nível do risco, com predominância das categorias operacional (53%) e de Regulação e *Compliance* (27%).

Atendendo aos riscos identificados estabeleceu-se um conjunto de controlos a implementar em 2023 para:

- Continuidade no desenvolvimento e melhoria de aplicações e procedimentos para maior eficiência no desempenho dos processos e cumprimento da *Compliance* das atividades;

- Desenvolvimento e melhoria nos sistemas e infraestruturas tecnológicas, e
- Reforço de recursos humanos para colmatar as necessidades de rejuvenescimento e reforço das equipas.

Nos planos de ação inscritos no atual mapa global do Grupo IP **estão previstos 379 controlos** que dão continuidade e reforçam a mitigação dos riscos, designadamente no que respeita à continuidade das ações de monitorização e intervenção nas infraestruturas, a implementação das ações do plano tecnológico e desenvolvimento das aplicações e sistemas de suporte à atividade e, ainda o reforço de recursos humanos e da formação.

A monitorização da implementação destes controlos será efetuada no decorrer do ano 2024, entre o órgão “Gestor do Risco” e o respetivo “Dono do Risco”, sendo o respetivo resultado reportado às partes interessadas.

A **natureza das Oportunidades na IP** deriva particularmente do contexto externo, designadamente:

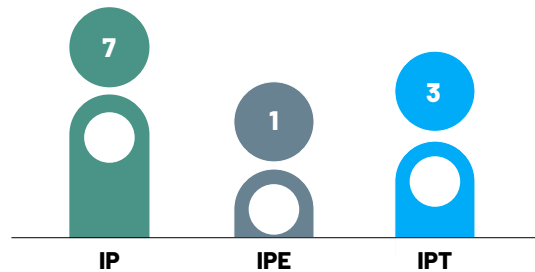
- O aproveitamento dos incentivos que decorrem de vários programas de investimento (PNI 2030 / PRR / Plano Ferroviário);
- O incentivo à inovação tecnológica;
- Disponibilidade de fundos comunitários; e,
- Continuidade do processo de recrutamento.

Estão atualmente identificadas 11 oportunidades para tratamento no Grupo IP.

As **oportunidades em tratamento no Grupo IP** são as identificadas em sede de elaboração do Plano de Atividades

e Orçamento (PAO) da IP e das empresas participadas e têm a seguinte distribuição:

Distribuição das Oportunidades por empresa



Nas empresas participadas as oportunidades identificam-se com a especificidade do negócio:

- Na IPT são as que incentivam o processo comercial e consolidação no mercado tecnológico;
- Para a IPE estão orientadas ao relacionamento com os clientes no mercado internacional e de melhoria das sinergias com a IP.

Para o tratamento destas oportunidades estão identificados 15 controlos cuja implementação é monitorizada semestralmente pela “Gestão do Risco” em colaboração com o “Dono da Oportunidade” e o órgão de apoio de gestão transversal, interno a cada empresa. O resultado é reportado às partes interessadas.



8.2 EIXO DE INTERVENÇÃO 10 – CIBERSEGURANÇA

Eixo 10: Cibersegurança

- Plano estratégico de cibersegurança
- Promoção de uma cultura de cibersegurança e de gestão de risco

Dimensão Governança



O Grupo IP tem como parte da sua missão garantir o bom desempenho da infraestrutura rododiferroviária, privilegiando para tal a segurança da informação e a tecnologia aplicada aos vários equipamentos, sistemas e materiais instalados.

Neste contexto, é preocupação do Grupo IP dotar o seu ecossistema de meios, recursos e competências para a preservação, a operacionalidade e a segurança das infraestruturas tecnológicas, garantindo a proteção da informação, a minimização do risco de perda de dados e a qualidade dos recursos para a prestação contínua dos serviços.

Assim, o **eixo de intervenção 10 – cibersegurança** – materializa-se através do **Plano Estratégico de Cibersegurança (PEC)**, que assenta na visão de garantir a segurança da informação necessária à operacionalidade do Grupo IP e ao serviço prestado a utilizadores da sua infraestrutura, clientes e restantes *stakeholders* contra quaisquer ameaças ou vulnerabilidades do ciberespaço, através da tecnologia, adoção de melhores práticas processuais e comportamentais e cooperação com entidades externas.

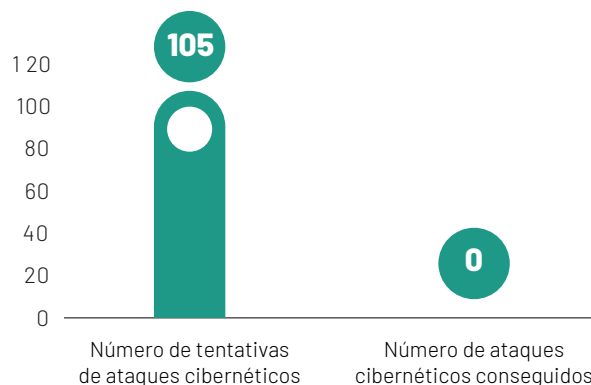
O PEC do Grupo IP define 5 diretrizes principais:

- **Ativos:** Identificar a informação, os ativos e os sistemas do Grupo IP críticos do ponto de vista de cibersegurança;
- **Cultura:** Sensibilizar para a cibersegurança e gerir o risco cibernético;
- **Tecnologia:** Adotar os melhores recursos de cibersegurança no mercado;
- **Metodologia:** Desenvolver uma abordagem organizacional à cibersegurança; e
- **Ecossistema:** Desenvolver o ecossistema do Grupo IP tornando-o mais ciberseguro.

Neste enquadramento a IP dispõe de um conjunto de medidas e de boas práticas no âmbito da segurança da informa-

ção, que pretendem garantir o uso seguro das tecnologias, nomeadamente, das que estão ligadas aos serviços críticos disponibilizados aos diferentes *stakeholders*.

Em termos de indicadores de cibersegurança, de referir que em 2023, ocorreram 105 tentativas de ataques cibernéticos a diversos sistemas da IP, sendo que nenhum desses ataques foi bem-sucedido.



A empresa manteve a forte aposta na cibersegurança, sendo que alguns dos principais investimentos realizados pela IP, com uma forte componente de cibersegurança, totalizaram mais de 1,76 M€.

Durante o ano de 2023 e dado que a cibersegurança se constitui numa área estratégica para a empresa, foram ministradas 888 horas de formação específica, abrangendo 1 686 colaboradores.

Neste âmbito, a Academia IP promoveu quatro iniciativas formativas nos temas *Phishing*, *Malware*, *Palavras-passe* e *Resposta a Incidentes Cibernéticos*.

8.3

EIXO DE INTERVENÇÃO 11 – INOVAÇÃO: MOTOR DE DESENVOLVIMENTO

Eixo 11: Inovação: motor de desenvolvimento

- Programa dos 50 Desafios
- Ações de promoção de cultura de inovação – *Think Tank* de Inovação
- Participação em projetos de inovação
- Protocolos e parcerias com *stakeholders* do ecossistema de IDI

Dimensão Governança



O **eixo de intervenção 11 – Inovação: motor do desenvolvimento** – assenta no princípio de que as atividades de Investigação, Desenvolvimento e Inovação (IDI) são fundamentais na melhoria da qualidade do serviço público prestado aos utilizadores das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, são consideradas estratégicas para potenciar a eficácia interna do Grupo IP, e ainda cruciais para elevar o nível de conhecimento e capacitar os colaboradores.

As linhas de orientação do papel da Inovação na empresa, estão definidas no **Plano de Inovação da IP**, documento estratégico de gestão de inovação do Grupo IP, que tem guiado as atividades de IDI, desde o seu lançamento em 2016, permitindo incorporar na empresa um elevado valor, decorrente do conhecimento obtido nas várias ações que se têm realizado, das quais se destacam as seguintes:

- A participação em cerca de **40 projetos de IDI** com financiamento comunitário, envolvendo cerca de 350 parceiros (220 internacionais e 130 nacionais), 110 colaboradores da IP e 12 Direções;
- **Parcerias** com várias entidades, para a realização de ensaios, testes e pilotos de novas tecnologias, soluções e produtos nas infraestruturas sob jurisdição da empresa;
- A elaboração do **Programa de Parcerias dos 50 Desafios de Inovação do Grupo IP**, que pretende que a comunidade académica, científica e tecnológica possa investigar e desenvolver novas soluções para os desafios de inovação do Grupo IP;
- O lançamento do fórum de reflexão, **Think Tank de Inovação na IP**, contando já com a realização de 7 sessões, que

estimula o desenvolvimento de uma cultura de inovação na empresa;

- Realização de **estudos sobre as principais tendências com implicações no sistema de mobilidade e transportes**, incluindo a participação em conferências e a publicação de artigos;
- Lançamento do **Observatório da mobilidade e transportes**.

Durante 2023, a empresa participou em 7 projetos de IDI, cofinanciados por vários programas europeus nas mais diversas áreas (e.g. conectividade e telecomunicações, gestão de ativos, segurança rodoviária, energia, ambiente e resiliência).

Foram ainda concluídos, em 2023, 5 outros projetos de IDI.

Estes projetos, de variadas áreas, envolveram cerca de 44 colaboradores do Grupo IP, o que traduz bem a aposta da IP na inovação. A participação do Grupo IP nestes projetos permitiu a construção de uma extensa rede, superior a uma centena de parceiros de IDI.

Em 2023 foi também aprovada a candidatura do projeto *Rail-4Cities*, financiado através do Horizonte Europa, que conta com a participação da IP e da IP Património, e que visa transformar as estações ferroviárias em polos de desenvolvimento sustentável das cidades.

Projetos de IDI em curso e projetos concluídos



Dos 7 projetos de IDI em curso:

- O **FCH2Rail** tem como objetivo desenvolver, construir, testar, demonstrar e homologar um sistema de alimentação híbrido de célula de combustível escalável, modular e polivalente (FCHPP) aplicável a diferentes aplicações ferroviárias (unidades múltiplas, locomotivas e locomotivas de manobras) também adequadas para a adaptação de comboios elétricos e a diesel existentes, para chegar ao TRL7.
- O **CRoads | Cooperative Streets** tem 4 objetivos principais: i) segurança rodoviária, nomeadamente redução de acidentes e incidentes; ii) promoção da coesão territorial, fazendo a ligação entre grandes áreas urbanas e metropolitanas ao longo da rede Core nacional e iv) promoção da descarbonização, promovendo o uso do transporte público e de soluções de "mobilidade como um serviço" (MaaS).
- O **PTQCI** tem como objetivo a integração e combinação das tecnologias *Software Defined Networks (SDN)* e *Quantum Key Distribution (QKD)* "em cima" das redes óticas existentes para construir uma arquitetura de controlo de rede altamente segura, escalável e resiliente para redes de serviços operacionais avançadas e desenvolver máquinas cifradoras nacionais.
- O **Radius** tem como objetivo desenvolver uma tecnologia de drones para apoiar a monitorização do estado dos equipamentos de sinalização críticos para a segurança ferroviária e criar caminho para atividades de inspeção e manutenção sem intervenção humana.
- O **Road Safety** tem 2 objetivos: i) melhoria da segurança da

infraestrutura rodoviária da rede transeuropeia de transporte e das regiões urbanas de Lisboa e Porto, através de investimentos na melhoria dos equipamentos de segurança, como por exemplo sinalização, marcações rodoviárias, guardas de segurança, guias sonoras, entre outros, prevendo-se ainda financiar os investimentos tecnológicos para a implementação do sistema 112 eCall e ii) desenvolvimento de um sistema/plataforma que permitirá realizar não só o diagnóstico da sinistralidade na rede rodoviária, com deteção e ordenamento de trechos de estradas ou ligações rodoviárias de maior risco, suscetíveis de grande melhoria por intervenção, mas também perspetivar os benefícios esperados de projetos de intervenção em locais específicos e avaliar os efeitos efetivamente obtidos, permitindo criar condições para apoiar a IP na otimização dos seus investimentos em intervenções de segurança rodoviária, tendo em vista minimizar os seus custos e maximizar o respetivo impacto ao nível da redução da sinistralidade.

- O **Nexus**, tem como objetivo a criação da plataforma "Nexus Open Data Collaboration", que irá "constituir-se como um instrumento de promoção do processo de inovação associado a este setor" e onde serão disponibilizados "os dados gerados pela atividade portuária e logística".

finalmente,

- O **Rail4Cities** tem 3 objetivos principais: i) Estabelecer as estações ferroviárias como centros urbanos vitais que estimulem o desenvolvimento sustentável das cidades, bem como infraestruturas "circulares" e resilientes, ii) Desenvol-

ver um modelo europeu, metodologia e ferramenta para a implementação efetiva e sustentável destes conceitos nas estações ferroviárias e iii) Ativação do ecossistema e promoção dos resultados alcançados através de sinergias dos investimentos.

Os projetos concluídos relacionavam-se com:

- **RoboShot@FRC** – desenvolver uma nova geração de cabeça de projeção, suportada num braço robótico, capaz de aplicar BRF (betão reforçado com fibras) em túneis respeitando, de forma automatizada, as exigências do projeto de estabilidade;
- **5GRail** – verificar o primeiro conjunto de especificações e normas do FRMCS através do desenvolvimento e teste de protótipos do ecossistema *Future Railway Mobile Communications System (FRMCS)*;
- **In2Track3** – integrado no programa *Shif2Rail*, que visou o desenvolver e demonstrar tecnologia aplicável aos ativos das classes Via-férrea, Aparelhos de mudança de via, Pontes e Túneis;
- **RevConstruction** – atuar no início da cadeia de valor, desenvolvendo ferramentas e uma plataforma que vão uniformizar e sistematizar um conjunto de regras que são indispensáveis para se atingir o nível de digitalização pretendido nas distintas especialidades do setor projeto, concurso, construção e exploração; e
- **Ferrovias 4.0** – desenvolver diferentes componentes, ferramentas e sistemas, a ser testados em material circulante e infraestruturas reais, que estejam orientados para a sustentabilidade económica e ecológica do sistema ferroviário, para a redução de custos operacionais e de manutenção; para sistemas de informação fiáveis de apoio à tomada de decisão na gestão de ativos e para a criação de sistemas de segurança capazes de monitorizar a infraestrutura e desencadear alertas e medidas de proteção/intervenção.

Em 2023 realizaram-se o 6º *Think Tank* de Inovação – “Como é que o BIM pode impactar na atividade da IP?” – e o 7º *Think Tank* – “Quais as oportunidades e riscos da Inteligência Artificial para a IP?”.

Think Thanks decorridos em 2023



Em 28 de junho teve lugar a primeira sessão do 6º *Think Tank* de Inovação dedicado ao tema “Como é que o BIM pode impactar na atividade da IP?” enquanto no dia 5 de julho, decorreu a segunda sessão. A primeira sessão contou com 4 oradores externos, da Univ. do Minho, Armando Rito, Metropolitano de Lisboa e Teixeira Duarte, e 2 oradores internos da DEA e DAM. Na segunda sessão foi realizado um debate interno entre os Embaixadores de Inovação da IP que pretendeu responder a 2 questões: “Tendo em conta as vantagens e potencialidades do BIM, que obstáculos identifica na sua implementação na IP?” e “Quais as ações que recomenda que sejam adotadas pela IP para acautelar obstáculos?”



Em 21 de novembro teve lugar o 7º *Think Tank* de Inovação dedicado ao tema “Quais as oportunidades e riscos da Inteligência Artificial para a IP?” A parte da manhã contou com 2 oradores externos do INESC id do IST, da Google Cloud – Portugal, 6 oradores internos da DSN,DRF, DEM, DSI, DAT e DAJ. Na parte da tarde decorreu um workshop interno, com 4 grupos de trabalho para procurar responder à questão “Imaginem que o vosso Grupo de Trabalho é o próximo Conselho de Administração, com base nos riscos e oportunidades identificados durante a manhã, que ações prioritárias implementaríamos na IP?”

No que toca ao **SIFIDE – programa nacional de financiamento às atividades de Investigação e Desenvolvimento**, e que se refere a financiar projetos de inovação desenvolvidos no ano transato, são de destacar as seguintes atividades, em 2023:

- Submissão de 20 candidaturas do Grupo IP referentes a atividades ID realizadas em 2022;
- Aprovação de 30 candidaturas do Grupo IP referentes a atividades ID realizadas em 2021 correspondendo a um crédito fiscal de 166 381 €.

Programa SIFIDE



Em 2023, foi também dada continuidade ao Programa dos 50 Desafios de IDI da IP, com o lançamento de uma Nova Edição do Programa.

O novo Programa atualizou os 50 Desafios de Inovação da IP, que pretende encontrar soluções inovadoras que possam endereçar as necessidades da empresa, em colaboração com as comunidades científica, tecnológica e empresarial.

Programa dos 50 Desafios de IDI da IP

- ✔ **OBJETIVO**
 Encontrar soluções para as necessidades de IDI do Grupo IP que possam ser supridas pela colaboração com a comunidade académica, científica, tecnológica e empresarial.
- ✔ **ÂMBITO**
 Estas necessidades de IDI podem ir ao encontro das já hoje sentidas pelo Grupo IP na sua atividade ou de desafios que se antevejam, face às tendências de evolução da mobilidade e da sociedade.
- ✔ **MATERIALIZAÇÃO**
 Estabelecimento de protocolos de cooperação com as diversas comunidades para a concretização de projetos de IDI, quer no âmbito de teses de investigação, quer de parcerias de inovação que possam beneficiar de apoios comunitários disponíveis.

50 DESAFIOS DE INOVAÇÃO DA IP 2023

Além das parcerias referidas, foi celebrado um Acordo de Colaboração com a Faculdade de Engenharia da Universidade Lusófona para o desenvolvimento de um caso prático, denominado "Caracterização dinâmica da Ponte Edgar Cardoso recorrendo a um telemóvel".

Ainda com desenvolvimento de atividades no ano de 2023, de destacar a participação da IP em 2 demonstradores de inovação na área de proteção do ruído.

- **Projeto INBRAIL**, coordenado pela Mota Engil, no âmbito do qual foram instaladas barreiras acústicas inovadoras na Linha de Sintra;
- **NextLap 2**, programa de aceleração de inovação promovido pela Beta-i, Valorpneu e Genan, no âmbito do qual foram desenvolvidas barreiras acústica de betão e borracha de pneus usados, instaladas na ligação ferroviária entre Évora e Évora Norte.

À semelhança dos anos anteriores, em dezembro de 2023, realizou-se o **Inquérito sobre a eficácia da inovação**, para perceber e acompanhar a perceção e a avaliação dos colaboradores da IP sobre a atividade da Direção de Sustentabilidade e Inovação (DSN).

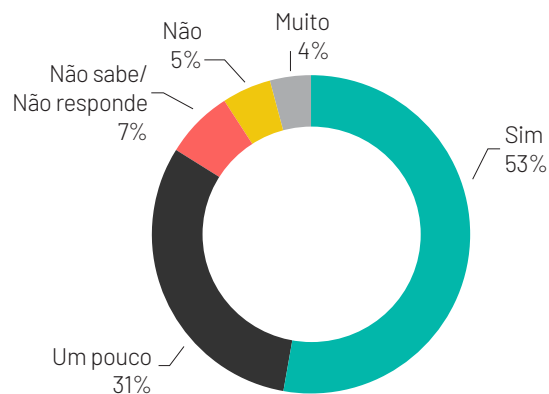
O inquérito foi respondido por 20 % dos colaboradores da IP - 728 respostas (mais 216, do que em 2022), das várias Direções e empresas participadas.

Os resultados mantiveram-se semelhantes aos obtidos nos anos anteriores, com ligeiras alterações, tendo melhorado a perceção de que a IP tem vindo a adotar progressivamente uma cultura de inovação:

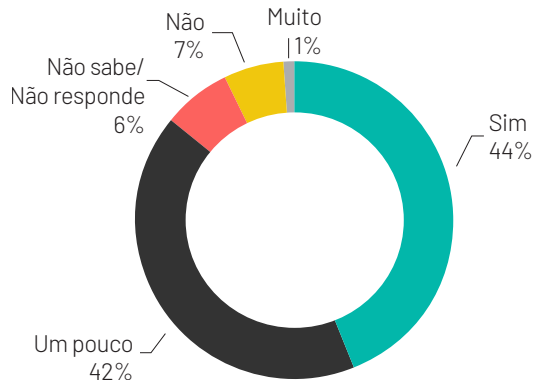
57% dos inquiridos considera que a IP acompanha as evoluções tecnológicas e as tendências de futuro.

45% considera que estas evoluções e tendências são incorporadas nas atividades da IP.

Acompanhamento das tendências de futuro



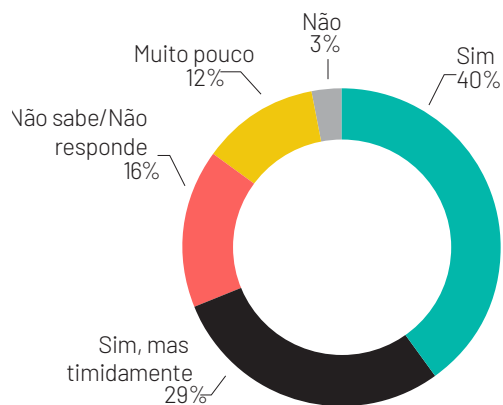
Incorporação das tendências na IP



O Programa 50 Desafios de Inovação da IP foi considerado como um instrumento bom ou razoável para a inovação da IP, por 60 % dos inquiridos, tendo ainda sido considerado importante a participação da IP em projetos de inovação, por 95 % dos inquiridos.

69% dos inquiridos considera que a IP tem vindo a adotar, mesmo que timidamente, uma cultura de inovação e 39% considera que a DSN tem sido relevante para a dinamização da inovação na IP.

Cultura de Inovação

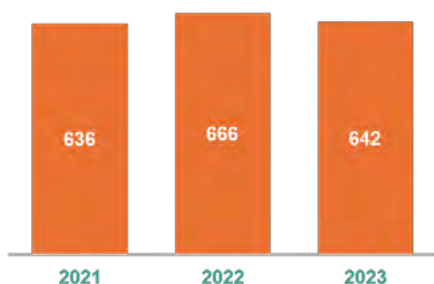


8.4 EIXO DE INTERVENÇÃO 12 – FINANÇAS SUSTENTÁVEIS

No ano de 2023, a IP, enquanto gestora duma infraestrutura multimodal e com o objetivo de potenciar a sua gestão de ativos, designadamente de prestação de um serviço seguro, eficiente e sustentável, tem como referência no plano operacional, **o facto de atingir, em termos de rendimentos operacionais, o montante de cerca de 1 350 M€**, registando um crescimento de mais de 52 M€ face ao ano 2022.

Não obstante **o valor da CSR em 2023, no montante de 642 M€**, ser inferior em 24 M€, quando comparado com o realizado em 2022 (-4%), verificou-se, no entanto, uma evolução positiva do tráfego rodoviário, ligeiramente acima ao da época pré-covid, tendo sido determinante para o aumento dos rendimentos operacionais do Grupo IP, em cerca de 28 M€ (+9%) face a 2022, alcançando o montante de 322 M€.

CONSIGNAÇÃO DO SERVIÇO RODOVIÁRIO (CSR) [MILHÕES DE EUROS]



Os **Contratos de Construção também contribuíram para o aumento dos rendimentos operacionais da empresa**.

Esta rubrica representa os rendimentos da IP com a sua atividade de construção da RRN, de acordo com o definido no CCR, incluindo a totalidade das atividades de construção da IP por via direta ou subconcessão.

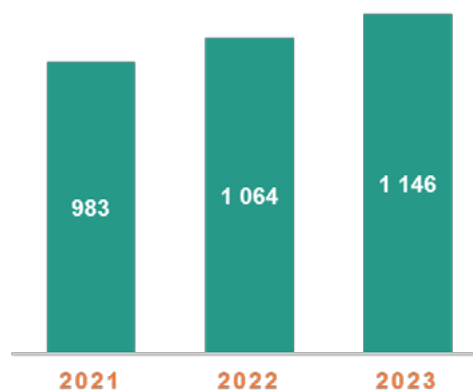
Em 2023 foram apurados 72 M€, com atividades de construção, o que corresponde a mais 21 M€ face ao período homólogo do ano anterior.

Ainda de salientar que, em 2023, o valor das indemnizações compensatórias foi de cerca de 65 M€, o que corresponde a um aumento de 10 M€ ao verificado em 2022.

O valor para 2023 foi apresentado na RCM n.º 3/2024, em

que Estado atribuiu este rendimento à Infraestruturas de Portugal, pelo cumprimento das obrigações de serviço público de gestão da infraestrutura ferroviária.

Gastos Operacionais (milhões de euros)



Quanto aos gastos operacionais, verificou-se, em 2023, um aumento de 83 M€, face ao ano anterior.

As rubricas **Custo das Mercadorias Vendidas e das Matérias Consumidas (CMVMC) e Provisões registaram um aumento de 42 M€ e 44 M€**, respetivamente.

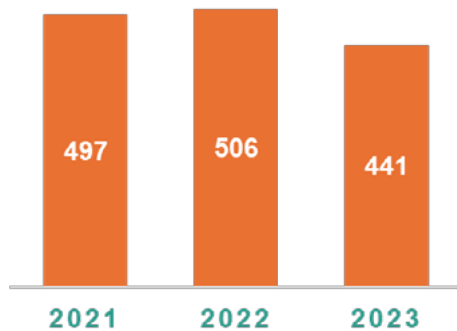
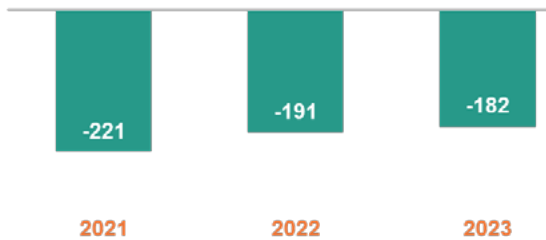
A conjugação do aumento dos Rendimentos Operacionais e dos Gastos Operacionais, permite à IP, registar um Resultado Operacional positivo de 206 M€.

Todavia, inferior em 29 M€ face ao período homólogo de 2022 (235 M€).

Em termos de EBITDA a IP apresenta 441 M€, significa 65 M€ abaixo do apresentado em 2022.

Relativamente ao Resultado Financeiro é de referir que a 31 de dezembro de 2023, o valor ascendeu a **-182 M€ traduzindo um desagravamento de 9 M€ face a 2022**.

Já no que respeita à Gestão Financeira, no final de 2023, a dívida financeira da IP fixou-se em 3 857 M€, mantendo-se a **trajetória decrescente alinhada com a política de financiamento da empresa**.

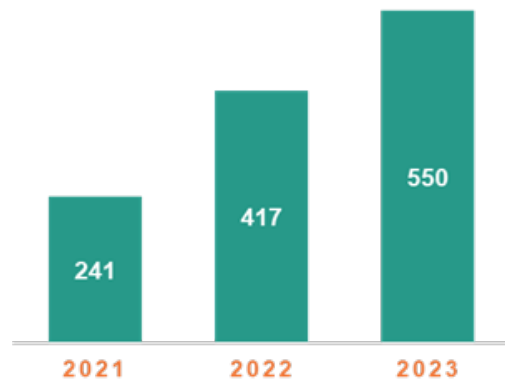
EBITDA (milhões de euros)**Resultado Financeiro (milhões de euros)**

Assim, **assistiu-se a uma redução da dívida no montante de 159 M€**, que resultou, exclusivamente, do pagamento das amortizações de capital previstas nos planos de reembolso dos empréstimos contraídos junto do BEI.

De destacar em 2023, o prosseguimento do ambicioso programa de investimentos da IP, com um **valor total realizado no ano, de 621 M€**, dos quais 89% (550 M€) destinados à requalificação e modernização da Rede Ferroviária Nacional, sendo que, no âmbito do Programa de Investimentos Ferroviária 2020 realizaram-se 466 M€ e no âmbito do Programa Nacional de Investimentos 2030 o montante realizado foi de 20 M€.

Há ainda a referir, 39 M€ em Sistema Mobilidade do Mondego (SMM) e os restantes 26 M€ em outros investimentos ferroviários.

O conjunto dos investimentos ferroviários tem uma forte componente de cofinanciamento europeu, pelo que, a par com o ainda, atual ciclo de fundos comunitários (2014-2020), foi assinado, em julho de 2023, o Acordo de Parceria – Portugal 2030, entre o Governo Português e a Comissão Europeia, para o período 2021-2027, e que integra os programas de gestão partilhada, aos quais acresce o programa de investimento rodoviário de gestão direta *Connecting Europe Facility* (CEF).

Investimento Ferroviário (milhões de euros)

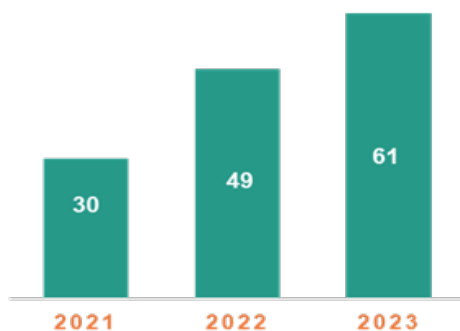
Durante o ano de 2023, no que diz respeito à aprovação de novo Financiamento Comunitário associado a projetos de investimento, o evento mais relevante ocorrido no âmbito do período de programação 2021-2027 corresponde ao **Programa CEF Digital, tendo sido aprovada a candidatura referente ao Projeto "Atlantic CAM"**.

É de salientar que, em 2023, a **IP recebeu o montante global de 208 M€ dos fundos comunitários** atribuídos, para desenvolvimento das infraestruturas ferroviárias incluindo SMM.

Acrescentar ainda nesta matéria que, a IP, recebeu durante o ano de 2023, 12 M€ relativo à candidatura referente ao Projeto "Atlantic CAM".

No setor rodoviário o investimento total realizado, para 2023, foi de 61 M€, centrado maioritariamente nos investimentos enquadrados no Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) (49 M€), que se encontram integralmente cobertos por financiamento europeu.

Investimento Rodoviário (milhões de euros)



Se, no que diz respeito à infraestrutura ferroviária, o plano de investimentos é fundamental para se promover uma rede mais moderna e eficiente, do lado da infraestrutura rodoviária, e não obstante o aumento do investimento por via do PRR, o grande enfoque continuou a ser **a manutenção e conservação eficiente da rede existente**, cujo valor realizado, em 2023, atingiu o montante total de 145 M€, 14% acima do realizado em 2022 e 4% a mais do previsto no orçamento.

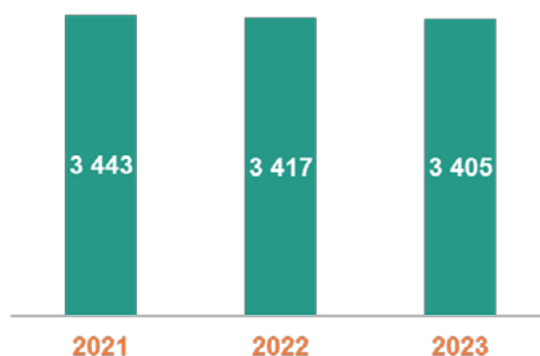
No âmbito da manutenção da infraestrutura ferroviária em 2023 realizaram-se gastos totais de 85 M€, valor superior em 6% face 2022.

Relativamente ao investimento com Parcerias Público Privadas Rodoviárias (PPP), o encargo em 2023 foi de 1 139 M€ (IVA excluído), menos 44 M€ (-4%) comparativamente com o ano de 2022.

A IP conta, no final de dezembro de 2023, com 3 405 colaboradores a cargo.

No que respeita aos Gastos Com Pessoal, o valor realizado em 2023, 141 M€, representa um aumento de 9 M€ face ao valor de 2022.

Efetivo na IP (a 31 de dezembro 2023)



A 31 de dezembro de 2023, o capital social da empresa totalizava 12 586 670 000 €.



Outros Desempenhos

9. OUTROS DESEMPENHOS

9.1 GESTÃO AMBIENTAL

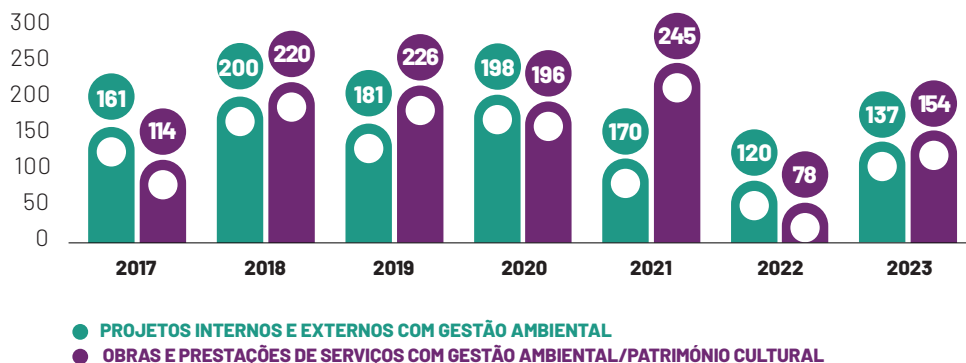
No que concerne a gestão das atividades ambientais das redes rodo e ferroviárias em operação, salienta-se a atenção dada à gestão da arborização nas vias, em conciliação com a segurança rododotferroviária e com a segurança das propriedades confinantes.

No ano de 2023, foi dado seguimento aos requisitos previstos em matéria de Defesa da Floresta Contra Incêndio (DFCI), quer em termos de contributos para a revisão de Planos Municipais (PMDFCI), quer no apoio às áreas operacionais da empresa, aquando da realização dos trabalhos em faixas de gestão de combustível junto às redes rodoviária e rododotferroviária.

As atividades de gestão ambiental e do património cultural, em projeto, obra e manutenção das redes assumem uma componente muito relevante na IP.

No gráfico seguinte apresenta-se a evolução da gestão ambiental e do património cultural na rede rodoviária, no período 2017-2023.

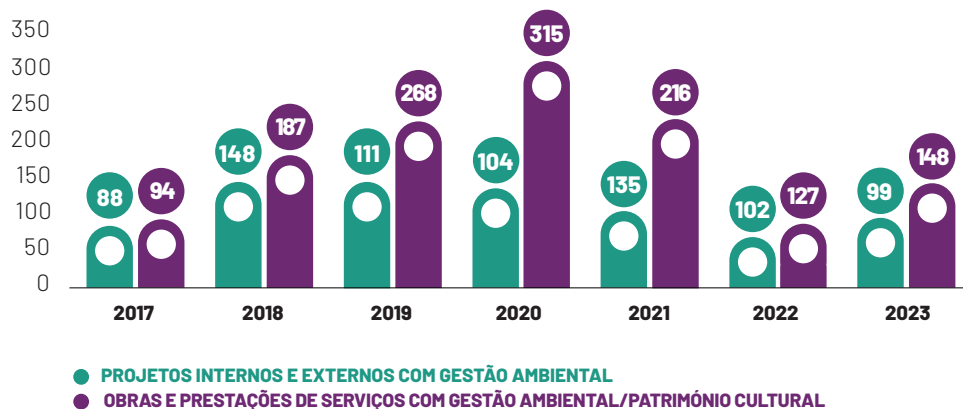
Rede Rodoviária



No ano de 2023, na vertente rodoviária, destaca-se um aumento face a 2022 do número de projetos com gestão ambiental, desenvolvidos internamente e com recurso a contratação externa e a uma diminuição do número de obras e prestações de serviços de manutenção com gestão ambiental e/ou gestão do património cultural.

No gráfico seguinte apresenta-se a evolução da gestão ambiental e do património cultural, mas para o caso da rede ferroviária, também no período 2017-2023.

Rede Ferroviária



Na vertente ferroviária, em 2023, verificou-se o contrário da rede rodoviária, observando-se um aumento do número de obras e prestações de serviços com gestão ambiental/património cultural, e em contrapartida, uma ligeira diminuição do nº de projetos com gestão ambiental.

9.2 INVESTIMENTOS EM ASPETOS AMBIENTAIS

Na tabela seguinte apresenta-se a evolução dos investimentos da IP em atividades ambientais, no período 2019-2023.

Investimentos da IP em Atividades Ambientais (M€)	2019	2020	2021	2022	2023
Barreiras acústicas	n.q	n.q	0,14	—	0,03
Integração paisagística	n.q	n.q	0,33	1,21	0,98
Atividades ambientais na conservação corrente rodoviária	17,04	13,50	8,25	5,31	7,10
Gestão do património cultural da obra	n.q	0,35	0,86	0,7	0,60
Gestão ambiental da obra	n.q	0,34	1,00	2,27	2,10
Total de Investimento	17	14	2,5	9,5	10,8

No ano de 2023, o investimento total da IP em atividades ambientais ascendeu a 10,8 M€, distribuído pelas seguintes categorias: barreiras acústicas, integração paisagística, atividades ambientais na conservação corrente das redes, gestão do património cultural e gestão ambiental de obra.

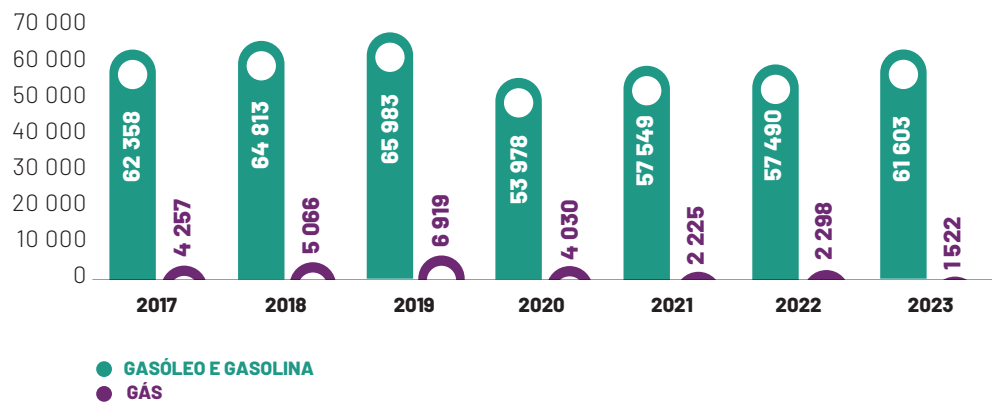
9.3 CONSUMO DE COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS

Na tabela seguinte apresenta-se a evolução dos consumos de combustíveis fósseis na IP em, no período 2017-2023.

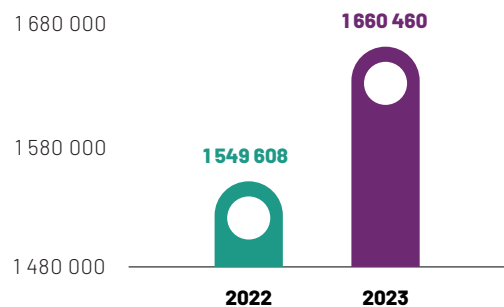
Em 2023 foram consumidos de 61.603 GJ em combustíveis – gasóleo e gasolina – correspondentes a 1 660 460 litros e de 1 522 GJ em gás.

Os consumos de gasóleo e gasolina (GJ) mostram uma tendência crescente, aproximando-se dos valores pré-pandemia, enquanto os consumos de gás mostram uma tendência decrescente.

O consumo de gás no ano de 2023 foi de 1.522 GJ, tendo-se verificado uma redução substancial, na ordem dos 51%, face ao ano de 2022, fruto sobretudo da modernização de sistemas de climatização, que estão em curso na IP.



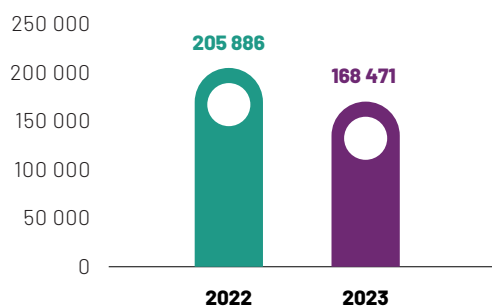
O consumo de combustível (litros) na IP está associado maioritariamente à frota automóvel da IP, tendo-se verificado um aumento de 7% (1 660 460 l) face ao ano de 2022, coincidindo também com o aumento de km percorridos pela frota.



9.4 CONSUMOS DE ÁGUA

Nos edifícios e instalações afetos à IP, a origem da água é essencialmente da rede pública.

Na tabela seguinte apresentam-se os consumos de água (m³) na IP nos anos de 2022 e 2023. No ano de 2023 foi contabilizado um consumo total de água de 168.471 m³, menos 18% do que o registado no ano de 2022.



Para melhorar a eficiência hídrica, a IP atuou essencialmente a 2 níveis: na reparação de roturas em redes de águas e na modernização de equipamentos hidráulicos.

Em 2023, foram resolvidas 23 roturas de água. Na resolução destas situações foram melhoradas as redes de abastecimento, condutas, sistemas de rega e substituição de equipamentos (torneiras e autoclismos).

As intervenções com maior alcance realizaram-se nas seguintes instalações:

- Complexo de Lisboa Santa Apolónia, ao nível da rede interna de abastecimento de água;
- Estação do Pinhal Novo – reparação de roturas;
- Campus do Pragal / Campanha de deteção e saneamento de fugas de água no campus do Pragal e seccionamento de troços para monitorização de consumos, com o objetivo de reduzir o número de fugas e aumentar a eficiência hídrica.

Foram ainda desenvolvidas medidas de sensibilização e prevenção para o uso eficiente da água, das quais se destacam:

- Lavagem de plataformas/pavimentos – utilização de máquinas de alta pressão com agulhetas em detrimento de mangueira livre;
- Plano de lavagens adequado ao tipo de uso do pavimento;
- Colocação de dísticos com objetivo de aumentar consciên-

cialização dos utilizadores para a poupança da água no âmbito do programa Repower IP;

- Regulação manual de débito das torneiras de coluna equipadas com torneiras de corte.



Desafios para 2024

10. DESAFIOS PARA 2024

Em 2024 a Infraestruturas de Portugal pretende prosseguir e reforçar os seus vetores de Sustentabilidade, propondo-se a dar continuidade a:

1. Operacionalizar o **BUSINESS AMBITION 1.5°C**
2. Rever as **METAS DOS ODS** prioritários
3. Adjudicação do **PROJETO DE AUTOPRODUÇÃO DE ENERGIA RENOVÁVEL PARA TRAÇÃO**
4. Desenvolver a **2ª FASE DO PRIAC** – Medidas de Adaptação
5. Classificação das atividades de acordo com a **TAXONOMIA VERDE**
6. Reporte de sustentabilidade acordo com a **DIRETIVA CSRD**
7. Inquéritos aos stakeholders para **DUPLA MATERIALIDADE**
8. Modelo de **GOVERNANÇA DA SUSTENTABILIDADE**
9. **INQUÉRITO** aos clientes rodoviários
10. Integração dos critérios associados às **COMPRAS ECOLÓGICAS**
11. Continuidade na implementação do **ECO AP**
12. Continuidade na implementação do **REPOWER IP**
13. Continuidade do **PROGRAMA IP SOLIDÁRIA**
14. Estudo estratégico do **FINANCIAMENTO E GESTÃO DA RRN**
15. Continuidade do **FERROVIA 2020**
16. Planos de **AÇÃO DE RUÍDO**
17. Lançamento e Adjudicação da PPP1 e Lançamento da PPP2 da **LAV PORTO-LISBOA**
18. Continuidade na implementação do **PRR**
19. Integração de **CRITÉRIOS ESG** na análise de investimento
20. Reforçar a **ECONOMIA CIRCULAR**



Almada, 23 de abril de 2024

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO

Presidente

Miguel Jorge de Campos Cruz
(Documento Assinado Digitalmente)

Vice-Presidente

Carlos Alberto João Fernandes
(Documento Assinado Digitalmente)

Vice-Presidente

Maria Amália Freire de Almeida
(Documento Assinado Digitalmente)

Vogal

Alexandra Sofia Vieira Nogueira Barbosa
(Documento Assinado Digitalmente)

Vogal

Gina Maria dos Santos Pimentel
(Documento Assinado Digitalmente)

GLOSSÁRIO

AAAC – Estudos de Avaliação da Adaptação às Alterações Climáticas e Resiliência a Catástrofes Climáticas

AAE – Áreas de Acolhimento Empresarial

AC – Alterações Climáticas

ACP – Automóvel Clube de Portugal

ACT – Acordo Coletivo de Trabalho

AEIE – Corredor Atlântico: originalmente denominado como Corredor de Mercadorias n.º 4, é constituído por troços da infraestrutura ferroviária existente e planeada entre Portugal, Espanha, França e Alemanha. Este agrupamento tem como objetivo fomentar a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias

AIA – Avaliação de Impacte Ambiental

AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

Anel CAM – Sistema de cabos submarinos entre Portugal Continental, a Região Autónoma dos Açores e a Região Autónoma da Madeira

ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

APA – Agência Portuguesa do Ambiente

APEE – Associação Portuguesa de Ética Empresarial

AS – Acidente Significativo: qualquer acidente que implique, pelo menos, um veículo ferroviário em movimento e provoque a morte ou ferimentos graves em, pelo menos, uma pessoa ou danos significativos ao material, à infraestrutura, a outras instalações, ao ambiente, ou interrupções prolongadas da circulação

AVAC – Sistema de Ventilação

AVEP – Alta Velocidade Espanha/Portugal: agrupamento que tem como objetivo a realização de estudos relativos a corredores ferroviários internacionais

BIM – *Building Information Modeling*

BRT – *Bus Rapid Transit*

BUILT CoLAB – Laboratório Colaborativo para o Ambiente Construído do Futuro

CA – Conselho de Administração

CAE – Conselho de Administração Executivo

CCDR – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional

CCP – Código dos Contratos Públicos

CCR – Contrato de Concessão Geral da Rede Rodoviária Nacional

CCT – Centro de Controlo de Tráfego

CDP – *Disclosure Insight Action*

CEF Digital – Mecanismo Interligar a Europa: programa europeu de financiamento para promover o crescimento, o emprego, a inclusão e a competitividade através da interconexão eficiente de transportes, energia e redes digitais dentro e entre os Estados-Membros

CK – Comboio.Km

CMDFCI – Comissões Municipais de Defesa da Floresta Contra Incêndios

CMVMC – Custo das Mercadorias Vendidas e das Matérias Consumidas

CPF – Contrato Programa para a Gestão da Rede Ferroviária Nacional

CSR – Contribuição de Serviço Rodoviário

CT – Coordenação Técnica e Regulamentação

CTA – Unidade de Certificação Técnica e Avaliação Independente

DECAPE – Decisão sobre a Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

DFCI – Defesa da Floresta Contra Incêndio

DGEG – Direção Geral de Energia e Geologia

DIA – Declarações de Impacte Ambiental

Diretiva CSRD: Diretiva (UE) 2022/2464 relativa ao reporte de sustentabilidade corporativo

DPF – Domínio Público Ferroviário

DPR – Domínio Público Rodoviário

DSN – Direção de Sustentabilidade e Inovação

Dupla Materialidade: abordagem de avaliação da Materialidade de Impacto (impacto da empresa no planeta e na sociedade) e da Materialidade Financeira (impacto do planeta e da sociedade na empresa)

EBITDA – *Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization*

Eco.AP – Programa de Eficiência de Recursos na Administração Pública

EEE – Espaço Económico Europeu

EIM – *European Rail Infrastructure Managers*: Gestores de Infraestruturas Ferroviárias Europeus

ELT – *End of Life Tyres*

EN1 – Estrada Nacional 1

EP – Estradas de Portugal, SA

ER370 – Estrada regional 370

ERSC – Carta Europeia de Segurança Rodoviária

ESG – Ambiente, Social e Governança

ESRS: Normas Europeias para a Elaboração de Relatórios de Sustentabilidade

ESS – Equipamentos de Sinalização e Segurança

Estratégia para a mobilidade sustentável e inteligente: Comunicação da Comissão Europeia COM (2020) 789

EU – União Europeia

GEE – Gases com Efeito de Estufa

GIT – Gestão Integrada de Transportes

GNR – Guarda Nacional Republicana

Green Deal – Pacto Ecológico Europeu: pacote de iniciativas europeias que têm como objetivo último alcançar a neutralidade carbónica até 2050

GRI – *Global Reporting Initiative*

IA – ITS e Acessibilidades

IC2 – Itinerário Complementar 2

ICNF – Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas

IDI – Investigação, Desenvolvimento e Inovação

IEAG – Investimentos em Estruturas de Apoio à Gestão

IET 77 – Instrução de Exploração Técnica n77

IFTE – Instalações fixas para tração elétrica

IGEN – Fórum Organizações para a Igualdade

IGT – Instrumentos de Gestão Territorial

IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes

IP – Infraestruturas de Portugal S.A.

IP Solidária – Programa de Voluntariado Corporativo do Grupo IP

IPCC – Painel Intergovernamental sobre Alterações Climáticas

IPE – IP Engenharia

IPMA – Instituto Português do Mar e da Atmosfera

IPP – IP Património

IPT – IP Telecom

ITS – *Intelligent Transport Systems*

JAE – Junta Autónoma de Estradas

LAV – Linha de Alta Velocidade

ODS – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

Organismo de Avaliação AsBo: termo referente à acreditação de organismos para realizar avaliações independentes, da adequação da aplicação do processo de gestão dos riscos à segurança do sistema ferroviário

Organismo Designado DeBo: termo referente à acreditação de organismos responsáveis pela avaliação da conformidade de sistemas ferroviários segundo normas específicas

PA – Passagens Agrícolas

PA – Precursores de Acidente

PALOP – Países de Língua Oficial Portuguesa

PC – Pontos de Carregamento

PCVE – Postos de Carregamento de Veículos Elétricos

PDAE IP – Programa Nacional de Desfibrilhação da IP

PENSE 2020 – Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária 2020

PFN – Plano Ferroviário Nacional

PGCPI – Plano de Gestão e Controlo de Plantas Invasoras

PH – Passagens Hidráulicas

PMDFCI – Planos Municipais Defesa da Floresta Contra Incêndio

PN – Passagens de Nível (ferroviário)

PN – Pontos Negros (rodoviário)

PNI2030 – Programa Nacional de Investimentos 2030: programa que define os investimentos estratégicos para o País na presente década, estando articulado com os objetivos estratégicos definidos para o Portugal 2030

POSEUR – Programa Operacional de Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos

PPI – Plataforma Portuguesa para a Integridade

PPP – Parceria Público-Privada

PRIAC – Plano de Resiliência das Infraestruturas às Alterações Climáticas

PRN – Plano Rodoviário Nacional

PRR – Plano de Recuperação e Resiliência: instrumento financeiro da União Europeia criado para apoiar os Estados-membros na recuperação pós-pandemia, fomentando reformas e investimentos alinhados com as transições verde e digital.

PS – Passagens Superiores

PSR – Plano de Segurança Rodoviária

PSRPN – Plano de Supressão e Reclassificação de Passagens de Nível

PVAE – Programa de Valorização das Áreas Empresariais

RAP – Rede de Alta Prestação

RAR – Borracha reciclada, reagida e ativada

RC – Redes de Comunicação

RCD – Resíduos de Construção e Demolição

RCP – *Representative Concentration Pathway*

RCV – Rede Convencional

RECAPE – Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

REFER – REFER, EPE

REPower IP: plano que tem como objetivo dar resposta às medidas previstas na RCM n.º 82/2022, que estabelece o Plano de Poupança de Energia 2022-2023 para Portugal

REPowerEU: programa europeu de eliminação progressiva da dependência da UE em relação às importações de gás, petróleo e carvão russo

RFN – Rede Ferroviária Nacional

RGR – Regulamento Geral do Ruído

RNC2050 – Roteiro de Neutralidade Carbónica 2050 (RCM n.º 107/2019)

RRN – Rede Rodoviária Nacional

RTE-T – Rede Transeuropeia de Transportes

SBTi – *Science Based Targets Initiative*

SEE – Programa de Sustentabilidade e Eficiência

SEI – Secretaria de Estado das Infraestruturas

SGS-IP – Sistema de Gestão de Segurança da IP

SIFIDE – Sistema de Incentivos Fiscais à Investigação e Desenvolvimento Empresarial

SLA – *Service-Level Agreement*

SMM – Sistema de Mobilidade do Mondego

Somos IP 2023 – Programa de Acolhimento e Integração de Novos Colaboradores

Taxonomia Verde da UE: sistema de classificação que estabelece uma lista de atividades económicas ambientalmente sustentáveis, com o objetivo de orientar o investimento em projetos e atividades que contribuam para a neutralidade climática

TDR – Track Decay Rate

TIC – Tecnologias de Informação e Comunicação

TT – Telemática de Transportes

UIC – *Union Internationale des Chemins de Fer*

UICN – Lista Vermelha da União Internacional para a Conservação da Natureza

UN – *Global Compact* (Pacto Global das Nações Unidas)

VE – Veículos Elétricos

VM – Vítimas Mortais

WRI – *World Resources Institute*

WWF – *World Wide Fund for Nature*

ANEXO 1 – TABELA GRI

Declaração de Uso	O Grupo IP reportou com referência às Normas GRI para o período de 1 de janeiro a 31 de dezembro de 2023.
GRI I Utilizada	Fundação 2021
Norma(s) Setorial GRI aplicável	Não Aplicável

CONTEÚDOS GERAIS	LOCALIZAÇÃO
GRI 2: INTRODUÇÃO	
Referente à norma publicada em 2021	
A ORGANIZAÇÃO E AS SUAS PRÁTICAS DE RELATO	
2-1 Perfil Organizacional	
Nome legal da organização: IP - Infraestruturas de Portugal, S.A.	Pág. 13
Sede: Praça da Portagem	
Países onde opera: Mais informação em Relatório de Sustentabilidade 2023:	
Capítulo 3. Quem somos	
2-2 Entidades incluídas no reporte de sustentabilidade da organização	
Este relatório inclui as atividades da IP e das suas Participadas, nomeadamente: IPE; IPP e IPT.	
2-3 Período do relatório, frequência e pontos de contacto	
Este Relatório refere-se às atividades realizadas entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2023 e tem periodicidade anual.	
Pedidos de informação sobre o relatório devem ser enviados para: dsn@infraestruturasdeportugal.pt	
2-4 Reformulações de informações	
Em 2023 não houve reformulação relevante da informação considerada na elaboração do relatório de 2022.	
2-5 Verificação externa	
Sem verificação externa.	
ATIVIDADES E TRABALHADORES	
2-6 Atividades, cadeias de valor e outras relações negociais	
Setores de atividades em que atua:	Pág. 13; 18
Capítulo 3. Quem somos; Capítulo 3.4 As nossas redes	
Cadeia de valor e outras relações negociais:	
Relatório de Governo Societário 2023 capítulo IV Participações sociais e Obrigações Detidas; capítulo VI-B Controlo Interno e Gestão de Riscos capítulo VIII – Transações com Partes Relacionadas e Outras	
2.7 Colaboradores	

CONTEÚDOS GERAIS				LOCALIZAÇÃO
Colaboradores e colaboradoras permanentes por género e região				
DISTRITO	F	M	TOTAL	
Aveiro	38	107	145	
Beja	6	52	58	
Braga	8	27	35	
Bragança	2	20	22	
Castelo Branco	6	33	39	
Coimbra	42	233	275	
Évora	15	39	54	
Faro	14	79	93	
Guarda	11	55	66	
Leiria	10	67	77	
Lisboa	160	693	853	
Portalegre	5	30	35	
Porto	78	393	471	
Santarém	33	266	299	
Setúbal	419	519	938	
Viana do Castelo	5	47	52	
Vila Real	6	70	76	
Viseu	5	37	42	
Total	863	2767	3630	
Campus do Pragal	412	412	824	
Colaboradores e colaboradoras estagiários				
	GÉNERO	2022	2023	
Estagiários	F	9	4	
	M	25	3	
Total		34	7	
Colaboradores e colaboradoras estagiários				
	GÉNERO	2022	2023	
Temporários	F	3	21	
	M	13	51	
Total		16	72	
<p>Capítulo 3.5 As nossas pessoas Relatório do Governo Societário 2023 capítulo IX. – Análise de sustentabilidade da empresa nos domínios económico, social e ambiental – política de recursos humanos.</p>				Pág. 22
2-8 Trabalhadores que não são colaboradores				
<p>As atividades do Grupo IP são quase na totalidade exercidas por colaboradores internos, não sendo recolhida informação relativa a colaboradores que não sejam empregados, cujo número é considerado residual</p>				
GOVERNO				
2-9 Estrutura de governo e composição				
<p>3.3 Como nos organizamos Relatório do Governo Societário 2023 capítulo V. Órgãos Sociais e Comissões</p>				Pág. 16
2-10 Nomeação e seleção do órgão de governo hierarquicamente mais elevado				

CONTEÚDOS GERAIS	LOCALIZAÇÃO
Em Assembleia Geral, de 26 de agosto de 2022, foram eleitos os membros do Conselho de Administração da Empresa para o triénio 2022-2024.	
Mais informação em Relatório de Governo Societário 2023 Capítulo V - Órgãos Sociais e Comissões/Administração e supervisão	
2-11 Presidência do órgão de governo hierarquicamente mais elevado	
Presidente do Conselho de Administração Executivo, Miguel Jorge de Campos Cruz, eleito para o mandato 2022-2024 em AG 26 de agostos de 2022	
Mais informação em Relatório de Governo Societário 2023 Capítulo V - Órgãos Sociais e Comissões/Administração e supervisão	
2-12 Papel do órgão de governo hierarquicamente mais elevado na supervisão da gestão de impactes	
Mensagem do Presidente; Capítulo 7.4. Eixo de Intervenção 8 - Responsabilidade Social e Stakeholders	Pág.7; 88
Mais informação em Relatório de Governo Societário 2023 capítulo V. Órgãos Sociais e Comissões/Administração e supervisão; VI Organização Interna - Controlo interno e prevenção de riscos	
2-13 Atribuição de responsabilidade da gestão de impactes	
Mais informação em Relatório de Governo Societário 2023 capítulo V. Órgãos Sociais e Comissões/Administração e supervisão / Poderes delegados; VI Organização Interna - Controlo interno e prevenção de riscos	
2-14 Papel do órgão de governo hierarquicamente mais elevado no relato de sustentabilidade	
O CAE é o órgão de topo responsável por analisar e aprovar as informações relatadas, incluindo os temas materiais do Grupo IP;	
Em 2023 foi criada a nova unidade Direção de Sustentabilidade e Inovação (DSN), enquadrada nas Áreas de Transformação e Suporte à Governação, e que tem como missão coordenar a ação do Grupo IP para a sustentabilidade e inovação, assegurando a representação internacional, enquanto foco de identificação e a promoção de boas práticas.	
2-15 Conflitos de interesse	
Em cumprimento do disposto no art.º 447º do Código das Sociedades Comerciais, os membros dos órgãos de administração e de fiscalização da IP não são titulares, direta ou indiretamente, de quaisquer participações sociais e/ou de obrigações da Sociedade, nem detêm quaisquer participações em quaisquer outras sociedades relativamente às quais a IP se encontre em relação de domínio ou de grupo.	
Mais informação no Relatório de Governo Societário 2023 capítulo V. Órgãos Sociais e Comissões capítulo VI. Organização Interna.	
2-16 Comunicação de preocupações críticas	
O Grupo IP tem definida uma Política de Comunicação de Irregularidades, com a disponibilização de um canal direto, idóneo e com a garantia da confidencialidade de todo o processo, para comunicar quaisquer situações detetadas, ou sobre as quais exista fundada suspeita de que violem ou prejudiquem: <ul style="list-style-type: none"> • Princípios legais, regulamentares, deontológicos, éticos, bem como normativos e orientações internas; • A integridade da informação financeira, das práticas contabilísticas; • O património das empresas do Grupo IP; • A imagem das empresas do Grupo IP ou das boas práticas de gestão, incluindo domínios como conflito de interesses, desperdício de fundos, má gestão e abuso de autoridade. 	
Este tema está mais desenvolvido no Capítulo 8.1 - Eixo de intervenção 9: Ética e Compliance e no Relatório de Governo Societário 2023 capítulo VI. Organização Interna	
2-17 Conhecimento coletivo do órgão de governo hierarquicamente mais elevado	
Mensagem do Presidente; Capítulo 5. A nossa estratégia de sustentabilidade	Pág..7; 31
2-18 Avaliação de desempenho do órgão de governo hierarquicamente mais elevado	
O CAE é o mais alto órgão de governo da IP sendo os administradores executivos da IP anualmente avaliados pelo acionista único, em sede de Assembleia Geral.	
Mais informação no Relatório de Governo Societário 2023 capítulo V. Órgãos Sociais e Comissões	
2-19 Políticas de remuneração	
Relatório de Governo Societário 2023 capítulo VII. Remunerações	
2-20 Processos que determinam a remuneração	
Relatório de Governo Societário 2023 capítulo VII. REMUNERAÇÕES	

CONTEÚDOS GERAIS			LOCALIZAÇÃO
2-21 Rácio de compensação anual			
	2022	2023	
Rácio de compensação anual	3,11	3,04	
2-22 Declaração sobre a estratégia de desenvolvimento sustentável			
Mensagem do Presidente; Capítulo 5. A nossa estratégia de sustentabilidade			Pág.7; 31
2-23 Compromissos relacionados com políticas			
O modelo de gestão do Grupo IP tem por base uma gestão rigorosa dos seus ativos, tendo em vista a criação de valor para os stakeholders, desenvolvendo-se em torno da estratégia e do propósito da organização e da análise dos contextos interno e externo, sendo a monitorização e controlo da atividade do Grupo IP caracterizados por diversos instrumentos de gestão.			
O Grupo IP detém um conjunto de procedimentos e normativos internos, como são os casos do Manual Interno de Contratação, que regulamenta toda a atividade de contratação da empresa e das empresas participadas, o Código de Ética, aplicável a todas as empresas do Grupo e ao universo dos seus trabalhadores, o Plano para a Igualdade de Género, Plano de Prevenção de Riscos de Gestão, incluindo os riscos de corrupção e infrações conexas, a Política de Proteção de Dados Pessoais, a Política de Gestão de Ativos, a Política de Segurança, a Política para a Prevenção e Combate ao Assédio no Trabalho, entre outros documentos disponíveis no site da empresa.			
Mais informação no Capítulo 7.4. Eixo de Intervenção 8: Responsabilidade Social e Stakeholders; Capítulo 8.1. Eixo de Intervenção 9 – Ética e Compliance; Relatório de Governo Societário VI Organização Interna/Controlo interno e prevenção de riscos			Pág. 88; 97
2-24 Incorporação de compromissos			
Mensagem do Presidente; Capítulo 5. A nossa estratégia de sustentabilidade; Capítulo 10. Desafios para 2024			Pág. 7; 31;119
Mais informação deste tema no Relatório de Governo Societário 2023 capítulo V Órgãos sociais e Comissões e VIII Transações com Partes Relacionadas e Outras.			
2-25 Processos para remediar impactes negativos			
Capítulo 6.4. Eixo de Intervenção 4 - Proteção do Ambiente e Ecossistemas;			Pág. 54
Capítulo 7.3 – Eixo de Intervenção 7 – Capital Humano e Talento			Pág. 79
2-26 Mecanismos para procurar aconselhamento e levantar questões			
Capítulo 7.4 Eixo de Intervenção 8 – Responsabilidade Social e Stakeholders			Pág. 88
2-28 Participação em associações			
A IP está associada, como membro, ou em parceria, a diversas associações e entidades públicas e privadas, com as quais mantém protocolos e iniciativas conjuntas na área de intervenção do Grupo.			
A IP participa no Acordo de Associadas PSAT- Associação para a Promoção da Segurança de Ativos Técnicos em conjunto com a EDP - Distribuição de Energia, S.A., PT - Comunicações S.A., EDP - Renováveis Portugal, S.A., EPAL- Empresa Pública de Águas Livres, S.A. e REN - Redes Energéticas Nacionais, S.GPS, S.A.			
Participa igualmente no IT - Instituto do Território, Rede Portuguesa para o Desenvolvimento do Território.			
A IP é também membro da Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado			
A IP tem uma participação de 2,5% no Capital Social da Metro Mondego, S.A.			
A IP é Associada Fundadora, em conjunto com a CP, com o Metropolitano de Lisboa, com o IAPMEI com o Metro do Porto, com a PFP - Associação da Plataforma Ferroviária Portuguesa e Universidade do Porto, da Associação Centro de Competências Ferroviário (CCF). Desde março de 2022 a IP inscreveu-se como sócia da Associação Espanhola de Parques e Jardins Públicos (AEPJP).			
A IP participa em várias associações internacionais, entre as quais se destacam UIC, EIM, PIARC e CEDR. .			
2-29 Abordagem ao envolvimento das partes interessadas			
Capítulo 4. Principais Distinções em 2023; Anexo 2 - Destaques 2023; Capítulo 6. Desempenho na Dimensão Ambiente; Capítulo 7 – Desempenho na Dimensão Social; Capítulo 8 – Desempenho na Dimensão Governança			Pág. 27; 39; 61;97
2-30 Acordos de negociação coletiva			
	2022	2023	
Número de colaboradores com acordos de negociação coletiva	3 286	3 295	
Percentagem de colaboradores com acordo de negociação coletiva	90,10%	90,8%	

CONTEÚDOS GERAIS	LOCALIZAÇÃO
3-1 Processo de definição da materialidade	
Capítulo 5.2 Uma abordagem de Sustentabilidade alinhada com os ODS	Pág. 34
3-2 Lista de tópicos materiais	
Os tópicos mais relevantes:	
6.1 Eixo de intervenção 1 - Eficiência energética, transição e descarbonização	Pág. 39
6.2 Eixo de intervenção 2 - Resiliência às Alterações Climáticas	Pág. 45
6.3 Eixo de intervenção 3 - Economia Circular	Pág. 49
6.4 Eixo de intervenção 4 - Proteção do ambiente e ecossistemas	Pág. 54
7.1 Eixo de Intervenção 5: Mobilidade e Acessibilidade	Pág. 61
7.2 Eixo de Intervenção 6: Segurança	Pág. 67
7.3 Eixo de Intervenção 7: Capital Humano e Talento	Pág. 79
7.4 Eixo de Intervenção 8: Responsabilidade Social e <i>Stakeholders</i>	Pág. 88
8.1 Eixo de Intervenção 9 - Ética e <i>Compliance</i>	Pág. 97
8.2 Eixo de Intervenção 10 - Cibersegurança	Pág. 102
8.3 Eixo de Intervenção 11 - Inovação: motor de desenvolvimento	Pág. 103
8.4 Eixo de Intervenção 12 - Finanças Sustentáveis	Pág. 108
3-3 Gestão dos tópicos materiais	
Capítulos:	
6.1 Eixo de intervenção 1 - Eficiência energética, transição e descarbonização	Pág. 39
6.2 Eixo de intervenção 2 - Resiliência às Alterações Climáticas	Pág. 45
6.3 Eixo de intervenção 3 - Economia Circular	Pág. 49
6.4 Eixo de intervenção 4 - Proteção do ambiente e ecossistemas	Pág. 54
7.1 Eixo de Intervenção 5: Mobilidade e Acessibilidade	Pág. 61
7.2 Eixo de Intervenção 6: Segurança	Pág. 67
7.3 Eixo de Intervenção 7: Capital Humano e Talento	Pág. 79
7.4 Eixo de Intervenção 8: Responsabilidade Social e <i>Stakeholders</i>	Pág. 88
8.1 Eixo de Intervenção 9 - Ética e <i>Compliance</i>	Pág. 97
8.2 Eixo de Intervenção 10 - Cibersegurança	Pág. 102
8.3 Eixo de Intervenção 11 - Inovação: motor de desenvolvimento	Pág. 103
8.4 Eixo de Intervenção 12 - Finanças Sustentáveis	Pág. 108
DESEMPENHO ECONÓMICO	
201-1 Valor económico direto gerado e distribuído	
Mais informação em <i>Relatório e Contas 2023</i>	
201-2 Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades decorrentes de alterações climáticas	

CONTEÚDOS GERAIS				LOCALIZAÇÃO
Capítulo 6.2 Eixo de Intervenção 2 – Resiliência às Alterações Climáticas.				Pág. 45
201-3 Obrigações com planos de benefícios definidos e outros planos de reforma				
Não aplicável				
201-4 Apoios financeiros recebidos do governo				
Relatório e Contas 2023.				
O Estado é o único acionista da IP.				
202-1 Rácio entre o salário mais baixo por género – comparado com o salário mínimo local				
		2022	2023	
Grupo IP	F	1,01	1,00	
	M	1,01	1,07	
203-1 Investimentos em infraestruturas e serviços assegurados				
Capítulo 3.4 As nossas redes; Capítulo 7.1 Eixo de Intervenção – Mobilidade e Acessibilidade				Pág. 18; 61
Mais informação em Relatório e Contas 2023				
203-2 Impactes económicos indiretos significativos				
Capítulo 5 A nossa estratégia de sustentabilidade;				Pág. 31
Capítulo 7.1 Eixo de Intervenção – Mobilidade e Acessibilidade				Pág. 61
204-1 Proporção de despesas com fornecedores locais				
Relatório de Governo Societário 2023 – VIII. Transações com Partes Relacionadas e Outras				
205-1 Operações submetidas a avaliação de riscos de corrupção				
Relatório Anual de Prevenção da Corrupção Relatório de Governo Societário 2023 – VI. Organização Interna				
205-2 Comunicação e formação em políticas e procedimentos de combate à corrupção				
Mais informação disponível em Relatório Anual de Prevenção da Corrupção; Relatório de Governo Societário 2023 VI. Organização Interna				
205-3 Casos confirmados de corrupção e medidas tomadas				
Mais informação em Relatório Anual de Prevenção da Corrupção Relatório de Governo Societário 2023 – VI. Organização Interna				
206-1 Ações judiciais por concorrência desleal, práticas de antitrust e monopólio				
Não aplicável				
207-4 Relato por país				
Não Aplicável				
DESEMPENHO AMBIENTAL				
301-1 Consumo total de materiais usados por peso ou volume				
Capítulo 6.3 Eixo de Intervenção 3 – Economia Circular				Pág. 49
301-2 Utilização de materiais reciclados				
Capítulo 6.3 Eixo de Intervenção 3 – Economia Circular				Pág. 49
302-1 Consumo de energia dentro da organização				

CONTEÚDOS GERAIS	LOCALIZAÇÃO
Capítulo 6.1 Eixo de Intervenção 1 - Eficiência Energética, Transição e Descarbonização	Pág. 43
302-4 Redução do consumo de energia	
Capítulo 6.1 Eixo de Intervenção 1 - Eficiência Energética, Transição e Descarbonização	Pág. 43
303-1 Interações com a água como um recurso partilhado	
9.4 Consumos de água	Pág. 116
303-2 Gestão dos impactos relacionados com a descarga de água	
Não Aplicável	
303-3 Captação de Água	
Não Aplicável	
303-4 Efluentes	
Capítulo 6. Desempenho na Dimensão Ambiental	nd
303-5 Consumo da Água	
9.4 Consumos de água	Pág. 116
304-1 Instalações operacionais pertencentes, arrendadas, administradas, ou próximas de áreas protegidas, ou em áreas de alto índice de biodiversidade fora das áreas protegidas.	
Capítulo 6.4 Eixo de Intervenção 4 - Proteção do Ambiente e Ecossistemas	Pág. 54
304-2 Impactes significativos de atividades, produtos e serviços sobre a biodiversidade	
Capítulo 6.4 Eixo de Intervenção 4 - Proteção do Ambiente e Ecossistemas	Pág. 54
304-3 Habitats protegidos ou recuperados	
Capítulo 6.4 Eixo de Intervenção 4 - Proteção do Ambiente e Ecossistemas	Pág. 54
304-4 Espécies na Lista Vermelha da IUCN e na lista nacional de conservação das espécies, com habitats em áreas afetadas por operações	
Capítulo 6.4 Eixo de Intervenção 4 - Proteção do Ambiente e Ecossistemas	Pág. 55
305-1 Emissões diretas de GEE (Âmbito 1)	
Capítulo 6.1 Eixo de Intervenção 1 - Eficiência Energética, Transição e Descarbonização	Pág. 39
305-2 Emissões energéticas indiretas de GEE (Âmbito 2)	
Capítulo 6.1 Eixo de Intervenção 1 - Eficiência Energética, Transição e Descarbonização	Pág. 40
305-4 Intensidade de emissões de GEE	
Capítulo 6.1 Eixo de Intervenção 1 - Eficiência Energética, Transição e Descarbonização	Pág. 44
305-5 Redução de emissões de GEE	
Capítulo 6.1 Eixo de Intervenção 1 - Eficiência Energética, Transição e Descarbonização	Pág. 44
305-6 Emissões de substâncias que empobrecem a camada de ozono	
Capítulo 6.1 Eixo de Intervenção 1 - Eficiência Energética, Transição e Descarbonização	Pág. 42
305-7 Emissões de óxidos de nitrogénio (NOx), óxidos de enxofre (SOx) e outras emissões atmosféricas significativas	
Não disponível	
306-1 Geração de resíduos e impactes relacionados	

CONTEÚDOS GERAIS		LOCALIZAÇÃO													
Capítulo 6.3 Eixo de Intervenção 3 – Economia Circular		Pág. 49													
306-2 Gestão de impactes															
Capítulo 6.4 Eixo de Intervenção 4 – Proteção do Ambiente e Ecossistemas		Pág. 54													
306-3 Resíduos gerados															
Capítulo 6.3 Eixo de Intervenção 3 – Economia Circular		Pág. 49													
306-4 Resíduos não destinados a deposição final															
Capítulo 6.3 Eixo de Intervenção 3 – Economia Circular		Pág. 49													
306-5 Resíduos destinados a deposição final															
Capítulo 6.3 Eixo de Intervenção 3 – Economia Circular		Pág. 49													
308-1 Novos fornecedores selecionados com base em critérios ambientais															
Informação não disponível															
308-2 Impactes ambientais neg. na cadeia de fornecedores e ações															
Informação não disponível															
DESEMPENHO SOCIAL															
401-1 Contratação de novos colaboradores e rotatividade dos colaboradores															
Rotatividade															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>ÍNDICES DE ROTATIVIDADE</th> <th>2022</th> <th>2023</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Índice de Rotação de Pessoal Efetivo final / (Efetivo inicial + Entradas + Saídas)</td> <td>0,93</td> <td>0,91</td> </tr> <tr> <td>Taxa de Cobertura (Entradas / Saídas x 100)</td> <td>86,21%</td> <td>90,56%</td> </tr> <tr> <td>Taxa de Mobilidade Total (Entradas + Saídas) / Efetivo final x 100</td> <td>7,40%</td> <td>9,45%</td> </tr> </tbody> </table>		ÍNDICES DE ROTATIVIDADE	2022	2023	Índice de Rotação de Pessoal Efetivo final / (Efetivo inicial + Entradas + Saídas)	0,93	0,91	Taxa de Cobertura (Entradas / Saídas x 100)	86,21%	90,56%	Taxa de Mobilidade Total (Entradas + Saídas) / Efetivo final x 100	7,40%	9,45%		
ÍNDICES DE ROTATIVIDADE	2022	2023													
Índice de Rotação de Pessoal Efetivo final / (Efetivo inicial + Entradas + Saídas)	0,93	0,91													
Taxa de Cobertura (Entradas / Saídas x 100)	86,21%	90,56%													
Taxa de Mobilidade Total (Entradas + Saídas) / Efetivo final x 100	7,40%	9,45%													
401-2 Benefícios para colaboradores a tempo inteiro que não são atribuídos a colaboradores temporários ou a tempo parcial															
Todos os colaboradores usufruem do mesmo tipo de benefícios sociais															
401-3 Licença parental															
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:															
	UNID	GÉNERO	2022	2023											
a) N.º colaboradores com direito a licença parental durante o ano	N.º	F	17	18											
		M	51	47											
b) N.º colaboradores que voltaram ao serviço após licença parental, ainda durante o ano	N.º	F	9	11											
		M	43	44											
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	8	8											
		M	30	40											
Taxa de retorno ao trabalho dos colaboradores após licença parental (d) = b / a	N.º	F	53	61											
		M	84	94											
e) Taxa de retenção 12 meses após o gozo da licença parental (e) = c (n) / b (n-1)	N.º	F	89	89											
		M	88	93											

CONTEÚDOS GERAIS	LOCALIZAÇÃO												
<p>403-1 Sistema de Gestão de Segurança e Saúde no Trabalho</p> <p>A IP tem uma cultura segurança assente desde há décadas nas suas empresas antecessoras, principalmente suportada pelos regulamentos e regras que promovem as práticas mais seguras.</p> <p>No sentido da promoção da segurança no contexto do trabalho destacam-se as principais atividades promovidas e desenvolvidas no ano de 2023: Elaboração de 4 e revisão de 50 Fichas de Análise de Risco, que definem o conjunto das medidas preventivas e de proteção a ser implementadas para a garantia da execução dos trabalhos em segurança.</p> <p>Elaboração de informações de segurança periódicas, destinadas às equipas operacionais com o objetivo de desenvolvimento de competências técnicas e adoção de comportamentos seguros. As informações destinam-se a ser afixadas nos painéis que se encontram distribuídos em cerca de 95 instalações das equipas operacionais. Em 2023 foram divulgadas 14 publicações.</p> <p>Mais informação deste tema no Relatório do Governo Societário 2023 capítulo IX. – Análise de Sustentabilidade da Empresa nos Domínios Económico, Social e Ambiental</p>	Pág. 67												
<p>403-2 Identificação de perigos, avaliação de riscos e investigação de incidentes</p> <p>Capítulo 8.1 Eixo de Intervenção 9 – Ética e Compliance</p> <p>Mais informação deste tema no Relatório do Governo Societário 2023 capítulo IX. – Análise de Sustentabilidade da Empresa nos Domínios Económico, Social e Ambiental</p>	Pág. 97												
<p>403-3 Serviços de Saúde</p> <p>É importante referir que a IP é uma empresa com uma assinalável dispersão geográfica dos seus trabalhadores, surgindo com um papel relevante um benefício como o seguro de saúde, na medida em que possibilita um acesso facilitado a cuidados de saúde em qualquer ponto do país.</p> <p>Seguro de Saúde – O seguro de saúde proporciona o acesso a uma rede convencionada de cuidados de saúde muito abrangentes, com cobertura de 90% das despesas. As consultas realizadas fora da rede convencionada beneficiam também de participação, ficando esta limitada a 50%. O seguro prevê a possibilidade de inclusão de familiares do trabalhador, ficando nestes casos o prémio a cargo deste;</p> <p>Seguro de Acidentes Pessoais - Cobre qualquer tipo de riscos profissionais e extra- profissionais de invalidez permanente ou morte.</p> <p>Capítulo 7.3 Eixo de Intervenção 7 – Capital Humano e Talento</p> <p>Mais informação deste tema no Relatório do Governo Societário 2023 capítulo IX – Análise de Sustentabilidade da Empresa nos Domínios Económico, Social e Ambiental</p>	Pág. 79												
<p>403-4 Participação, Consulta e Comunicação aos Colaboradores sobre Segurança e Saúde no Trabalho</p> <p>No âmbito da formação em IET 77 o Presidente do CAE, gravou uma comunicação vídeo para ser divulgada no início de todas as ações de formação reforçando que a segurança é um direito e uma obrigação de toda a estrutura.</p> <p>Foram realizadas 42 visitas conjuntas às equipas no terreno. Nestas visitas as hierarquias e a Direção de Segurança acompanharam as equipas de trabalho IP, valorizando o empenho de todos para os comportamentos seguros.</p> <p>Realizou-se um encontro de toda a Equipa da DAM sob o tema segurança, ação muito alinhada com os princípios da cultura de segurança levando a que todos os elementos da sua estrutura discutissem o tema segurança novas abordagens e comportamentos seguros.</p> <p>Foi levada a cabo a campanha “somos segurança”. Esta campanha faz parte da sensibilização das equipas e suas hierarquias no sentido de garantir a interiorização da cultura de segurança como uma missão de todos.</p> <p>Capítulo 7.2 Eixo de Intervenção 6 - Segurança</p> <p>Mais informação deste tema no Relatório do governo Societário 2023 capítulo IX. – Análise de Sustentabilidade da Empresa nos Domínios Económico, Social e Ambiental</p>	Pág. 67												
<p>403-5 Formação dos trabalhadores em Segurança e Saúde no Trabalho</p> <p>Capítulo 7.3 Eixo de Intervenção 7 – Capital Humano e Talento</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>INICIATIVAS NA ÁREA DA SEGURANÇA</th> <th>VOLUME DE FORMAÇÃO (HORAS)</th> <th>N.º DE COLABORADORES ABRANGIDOS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Segurança e Saúde no Trabalho</td> <td>5.490</td> <td>708</td> </tr> <tr> <td>Segurança de Pessoas e Bens</td> <td>505</td> <td>670</td> </tr> <tr> <td>Segurança Rodoviária</td> <td>1.733</td> <td>103</td> </tr> </tbody> </table> <p>A Academia tem uma participação permanente no grupo de trabalho responsável pelo Sistema de Gestão de Competências de Segurança.</p> <p>A atividade formativa nesta área teve um incremento ao nível das ações relacionadas com a IET77, decorrentes da entrada em vigor do novo documento, a 15 de junho de 2023, tendo sido criada uma ação de formação específica com os conteúdos alterados.</p> <p>Mais informação deste tema no Relatório do Governo Societário 2023 capítulo IX. – Análise de Sustentabilidade da Empresa nos Domínios Económico, Social e Ambiental</p>	INICIATIVAS NA ÁREA DA SEGURANÇA	VOLUME DE FORMAÇÃO (HORAS)	N.º DE COLABORADORES ABRANGIDOS	Segurança e Saúde no Trabalho	5.490	708	Segurança de Pessoas e Bens	505	670	Segurança Rodoviária	1.733	103	Pág. 82
INICIATIVAS NA ÁREA DA SEGURANÇA	VOLUME DE FORMAÇÃO (HORAS)	N.º DE COLABORADORES ABRANGIDOS											
Segurança e Saúde no Trabalho	5.490	708											
Segurança de Pessoas e Bens	505	670											
Segurança Rodoviária	1.733	103											

CONTEÚDOS GERAIS	LOCALIZAÇÃO											
<p>403-6 Promoção da Saúde do Colaborador</p> <p>Faz parte da política de saúde ocupacional da empresa garantir a proteção e promoção da saúde e o bem-estar físico e mental de todos os trabalhadores, através de ambientes de trabalho saudáveis, neste âmbito destacamos as medidas com maior relevância que se concretizaram em 2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> • O recurso ao Programa de Assistência a Trabalhadores (PAT), que consiste no aconselhamento e acompanhamento por técnicos especializados com o objetivo de dar uma resposta orientada, estruturada e consolidada, a questões de cariz psicológico e emocional com que os/as trabalhadores/as possam ter dificuldades em lidar, contribuindo para ajudar a ultrapassá-las e a devolver-lhes maior tranquilidade e restabelecer o bem-estar. • O aconselhamento e apoio psicológico traduz-se, inicialmente, em 3 sessões (presencial ou online) sendo possível a continuidade com mais sessões, caso esta necessidade seja identificada pelo técnico responsável pelo processo terapêutico. • Este programa é voluntário e deve ser solicitado pelo próprio ou por terceiros (hierarquia, colega ou familiar) desde que com consentimento do mesmo, sendo garantida a confidencialidade total do processo. • Ainda na temática da prevenção, foi colocada à disposição dos trabalhadores com idade inferior a 60 anos a vacinação contra a gripe sazonal que decorreu entre outubro e novembro de 2023, com o objetivo de contribuir para o reforço na proteção contra esta doença. Ficaram de fora desta campanha os trabalhadores com idade igual ou superior a 60 anos, atendendo às orientações do SNS que determinou que a vacina contra a gripe sazonal era gratuita na época de 2023/2024. • O processo da vacinação considerou ainda o registo das vacinas na plataforma da VACINAS (nos termos da Norma da DGS 006/2021). • O impacto potencial de acidentes e incidentes de trabalho nas áreas que constituem o objeto da Empresa exige e justifica o máximo zelo e atenção de todos no respeito escrupuloso das regras e normas específicas de segurança e saúde no trabalho, como forma de prevenção dos fatores de risco para os trabalhadores e para os utilizadores das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias. Neste contexto, em 2023 foi aprovado o Regulamento Interno de Prevenção e Controlo do Alcool e de Outras Substâncias Psicoativas em Meio Laboral. Complementando o regulamento, são efetuadas com regularidade ações de controlo do consumo de álcool e de substâncias psicoativas, através de prestador de serviços devidamente habilitado para o efeito. • Ainda neste âmbito, e considerando que o consumo de álcool e de outras substâncias psicoativas é um fator que contribui decisivamente para o aumento dos riscos de acidentes laborais e de situações de incapacidade prematura ou de morte, com o objetivo que cada trabalhador assimile a informação necessária, consciencializando-se da relevância do regulamento e da absoluta necessidade do seu cumprimento, foi desenvolvida uma campanha de comunicação e sensibilização sob o tema "Trabalho e Alcool...uma ligação perigosa". <p>Mais informação deste tema no Relatório do Governo Societário 2023 capítulo IX. - Análise de Sustentabilidade da Empresa nos Domínios Económico, Social e Ambiental</p>												
<p>403-7 Prevenção e mitigação de impactes na Segurança e Saúde no Trabalho diretamente relacionados com relações comerciais</p> <p>Capítulo 7.2 Eixo de Intervenção 6 – Segurança</p>	Pág. 67											
<p>Capítulo 7.3 Eixo de Intervenção 7 – Capital Humano e Talento</p> <p>Com o objetivo de reforçar a cultura de segurança na IP destaca-se o desenvolvimento do Sistema de Gestão de Competências de Segurança - SGCS, em resposta ao Regulamento Delegado 2018/762, de 8 de março de 2018, e à Diretiva (EU) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho.</p>	Pág. 86											
<p>403-9 Acidentes de trabalho</p> <p>Durante o ano de 2023 foram registados no Grupo 87 acidentes de trabalho, 62 dos quais no local de trabalho que deram origem a 1920 dias ausência e 25 acidentes in itinere (trajeto casa-trabalho/ trabalho-casa) que deram origem a 1184 dias de ausência. Dos 62 acidentes no local de trabalho registados no grupo IP, 61 ocorreram na IP e 1 na IP Engenharia.</p> <p>Fazendo uma análise comparativa dos dados da sinistralidade de 2023, relativamente a 2022, registaram-se menos 8 acidentes no local de trabalho e os acidentes deram origem a menos 19 dias de ausência. De referir, contudo, que em 2023 foram descaracterizados pela seguradora, 10 acidentes de trabalho.</p> <p>Mais informação deste tema Relatório do Governo Societário 2023 capítulo IX. - Análise de Sustentabilidade da Empresa nos Domínios Económicos, Social e Ambiental</p>												
<p>403-10 Doenças ocupacionais</p> <p>Mais informação deste tema Relatório do Governo Societário 2023 capítulo IX. - Análise de Sustentabilidade da Empresa nos Domínios Económicos, Social e Ambiental</p>												
<p>404-1 Média anual de horas de formação anual por colaborador</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>FORMAÇÃO</th> <th>GÉNERO</th> <th>2022</th> <th>2023</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Total de Horas</td> <td>F</td> <td>17 691</td> <td>16 615</td> </tr> <tr> <td>M</td> <td>93 791</td> <td>153 026</td> </tr> </tbody> </table>	FORMAÇÃO	GÉNERO	2022	2023	Total de Horas	F	17 691	16 615	M	93 791	153 026	
FORMAÇÃO	GÉNERO	2022	2023									
Total de Horas	F	17 691	16 615									
	M	93 791	153 026									
<p>404-2 Programas para desenvolvimento de competências e gestão do fim da carreira</p> <p>Não existem programas para desenvolvimento de competências e gestão do fim da carreira.</p>												
<p>404-3 Percentagem de colaboradores que recebem regularmente análises de desempenho e desenvolvimento de carreira</p> <p>À semelhança do ano anterior, em 2023 consolidou-se o Sistema de Gestão do Desempenho - SGD, tendo a campanha desse ano decorrido dentro do calendário previsto. Reforçamos a importância para a IP e seus colaboradores, da existência de um sistema sólido e bem estruturado que sustente o desenvolvimento profissional e a evolução na carreira do conjunto dos seus colaboradores.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2022</th> <th>2023</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Colaboradores que recebem anualmente análises de desempenho e desenvolvimento de carreira</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>		2022	2023	Colaboradores que recebem anualmente análises de desempenho e desenvolvimento de carreira	100%	100%						
	2022	2023										
Colaboradores que recebem anualmente análises de desempenho e desenvolvimento de carreira	100%	100%										

CONTEÚDOS GERAIS					LOCALIZAÇÃO
405-1 Diversidade nos órgãos de governação e colaboradores					
	2022		2023		
	N.º	%	N.º	%	
Dirigentes					
F	82	36,3%	90	38,1%	
M	144	63,7%	146	61,9%	
	226		236		
Todos os colaboradores (não inclui CAE)					
F	876	24%	863	23,8%	
M	2.771	76%	2.767	76,2%	
	3.647		3.630		
405-2 Rácio do salário e remuneração entre homens e mulheres					
Rácio entre o salário mais baixo por género comparado com o salário mínimo nacional					
		2022	2023		
Grupo IP	F	1,01	1,00		
	M	1,01	1,07		
406-1 Incidentes discriminatórios e medidas corretivas tomadas					
Não foram registados incidentes no ano					
407-1 Operações e fornecedores em que a liberdade de associação e negociação coletiva possa estar em risco					
Não aplicável					
408-1 Operações e fornecedores em se verifique risco significativo de incidentes com trabalho infantil					
Não aplicável					
409-1 Operações e fornecedores em que se verifique risco significativo de incidentes com trabalho escravo ou forçado					
Não aplicável					
413-1 Operações com envolvimento da comunidade local, avaliações de impacte e programas de desenvolvimento					
Mais informação deste tema no Relatório do governo Societário 2023 capítulo IX. - Análise de Sustentabilidade nos Domínios Económicos, Social e Ambiental					
414-1 Novos fornecedores selecionados com base em critérios sociais					
Informação não disponível					
414-2 Impactes sociais negativos na cadeia de fornecedores e ações tomadas					
Informação não disponível					
415-1 Contribuições políticas					
Não aplicável					
417-1 Requisitos sobre a informação e rotulagem dos produtos e serviços					
Não aplicável					
417-2 Incidentes de não conformidade relativos à rotulagem dos produtos e serviços					
Não aplicável					



ANEXO 2 – DESTAQUES DE 2023

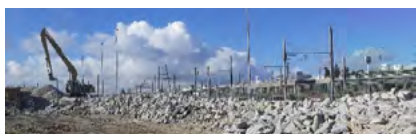
DIMENSÃO AMBIENTE

IP na IV Edição da *Energy and Climate Summit*



Realizou-se nos dias 26 e 27 de janeiro a IV Edição da *Energy and Climate Summit*, sob o tema da Mobilidade e Transporte Ferroviário, onde participaram Carlos Fernandes, Vice-Presidente do Conselho de Administração da IP, no painel “A Ferrovia na Coesão Territorial e no Desenvolvimento Económico”, e José Santinho Faisca, Diretor da DEA da IP, no painel “A Intermodalidade: Como ir de Ponto A ao Ponto B”. Este evento organizado pelo Projeto GUARDIÕES procura trazer a Portugal o conhecimento da ciência, os melhores exemplos e as melhores práticas dos que tomaram já a dianteira nesta transformação.

Parque Norte da Bobadela | Circularidade na construção



Concluída a empreitada Linha do Norte | Adaptação do Parque Norte do Complexo Logístico da Bobadela, que teve como objetivo dotar o Complexo Logístico da Bobadela de condições que permitam a operação de cargas e descargas associadas à atividade logística, garantindo que o espaço recebe o título alfandegário. A utilização de resíduos em obra, definida em projeto, foi potenciada pela IP, empreiteiro e projetista, através da aplicação das 5 Regras Gerais da APA para Resíduos de Construção e Demolição (RCD), aprovadas e publicadas ao abrigo do Regime Geral de Gestão de Resíduos.

Jornadas Técnicas de Inovação em Pavimentação



As 2as Jornadas Técnicas de Inovação em Pavimentação – Misturas Betuminosas com Borracha Reagida e Ativada (RAR), tiveram lugar no dia 18 de abril, no LNEC. Nestas 2as Jornadas Técnicas transmitiu-se a cultura de inovação da IP, que pretende contribuir de forma ativa e sustentável para a descarbonização das infraestruturas de transportes e para a promoção dos princípios de sustentabilidade na gestão das infraestruturas rodó e ferroviárias.

IP na apresentação da Plataforma TMOB-HUB



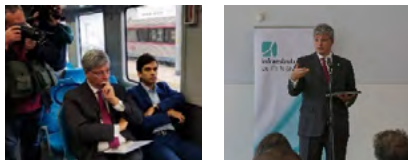
Decorreu no dia 30 de março a apresentação pública da nova plataforma de investigação criada pela Escola de Engenharia da Universidade do Minho, a TMOB-HUB - *Transportation And Mobility Research Hub*, no Campus de Azurém, em Guimarães. Miguel Cruz, Presidente da IP, integrou o painel de debate dedicado ao tema "O futuro da mobilidade em Portugal e no Mundo", destacando o trabalho que a IP tem vindo a realizar no reforço da resiliência e eficiência das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias nacionais, com um forte investimento no desenvolvimento de redes de transportes ambientalmente sustentáveis.

Linha do Douro | Lançado o concurso para a Eletrificação do troço entre Marco de Canaveses e Régua



A IP lançou o Concurso Público internacional para a execução da empreitada de eletrificação do troço da Linha do Douro entre Marco de Canaveses, no distrito do Porto, e Peso da Régua, no distrito de Vila Real. Com um preço base de 118 M€, a intervenção tem como principais objetivos dar continuidade ao investimento na modernização integral da Linha do Douro.

Apresentação dos trabalhos em curso na Linha do Algarve



A modernização da Linha do Algarve representa um investimento num serviço de transporte de passageiros mais rápido, seguro, eficiente e ambientalmente sustentável. A apresentação ficou a cargo de Miguel Cruz, Presidente da IP e decorreu no Auditório Municipal de Olhão. Na divulgação da Empreitada de Eletrificação da Linha do Algarve, estiveram ainda o Ministro das Infraestruturas, João Galamba, do Secretário de Estado das Infraestruturas, Frederico Francisco, e do Presidente da Câmara Municipal de Olhão, António Pina.

Abertura do Memorial de homenagem às vítimas dos incêndios florestais de 2017



Na sequência da tragédia provocada pelos incêndios florestais no verão de 2017, a IP assumiu a construção de um Memorial de Homenagem a todas as Vítimas, que se localiza junto à EN236-1, na zona de Pobrais, no concelho de Pedrógão Grande. O Memorial tem por base um projeto da autoria do Arquiteto Eduardo Souto Moura.

IP empenhada na preservação do Lince Ibérico



Foram instalados dois painéis informativos sobre a presença do Lince Ibérico no território confinante com o IC27. Assim, quem viaja nesta via entre os concelhos de Alcoutim e Castro Marim, encontra a informação ao km 31, no sentido norte-sul, e ao km 17 no sentido sul-norte, num troço de 14 km que atravessa uma nova área de dispersão do Lince Ibérico.

Seminário ECO.AP 2030 "Os Desafios da Administração Pública para a Eficiência de Recursos"



A IP participou, no dia 13 de dezembro, no Seminário ECO.AP 2030 "Os Desafios da Administração Pública para a Eficiência de Recursos", nas instalações da Agência Portuguesa do Ambiente (APA), em Alfragide.

IP assinalou o Dia Mundial da Árvore



A IP celebrou o Dia Mundial da Árvore, a 21 de março, na cidade de Braga, junto à estrada de acesso ao Bom Jesus do Monte (EN103-3), com a presença do Presidente da União de Freguesias de Nogueiró e Tenões, João Tinoco. No âmbito dos Programas de Sustentabilidade e Eficiência e de Responsabilidade Social do Grupo da Empresa, a IP convidou os utentes do Centro de Dia de Nogueiró e Tenões para participarem na plantação de 10 Carvalhos, contribuindo para a reflorestação urbana e para a valorização ambiental no cumprimento dos objetivos da Empresa.

Hora do Planeta | IP desligou as luzes em Pontes e Estações



A IP associou-se novamente ao maior movimento global em defesa da natureza. No dia 25 de março, foram desligadas as luzes decorativas na Ponte 25 de Abril, em Lisboa, na Ponte do Freixo e na Ponte da Arrábida, no Porto e em oito estações ferroviárias.

IP parceira da Campanha "Todos pelo IPO". Participe nesta causa!



A IP associou-se pelo 2º ano à Campanha "Todos pelo IPO", promovida pelo Electrão, no âmbito dos seus Programas de Sustentabilidade e Eficiência e de Responsabilidade Social. A IP aceitou o desafio e juntou-se a mais de 200 organizações públicas e privadas, com o objetivo de apoiar a missão do IPO de Lisboa que celebrou 100 anos de atividade.

Linces-Ibéricos "Chegam" às Estações Ferroviárias



A IP promoveu a Campanha "Linces Notáveis: Histórias Verdadeiras de Determinação e Liberdade", enquanto parceira do projeto ibérico LIFE LYNX-CONNECT, que foi divulgada em 22 estações ferroviárias, de norte a sul do país, de 29 de novembro a 20 de dezembro, para sensibilizar a população em geral para a responsabilidade coletiva de conservar as populações de lince-ibérico.

IP junta-se à campanha "Portugal Chama Por Si. Por Todos"



À semelhança de anos anteriores, a IP associou-se novamente à campanha nacional "Portugal chama. Por si. Por todos." contra os incêndios florestais, promovida pela Agência para a Gestão Integrada de Fogos Rurais (AGIF). A limpeza das bermas nas vias rodoviárias e ferroviárias é uma das ações enquadradas nas medidas preventivas dos fogos rurais que a IP desenvolve com vários parceiros, em colaboração com as entidades. Anualmente estas intervenções são realizadas numa área superior a 20 000 hectares. Foram colocadas mensagens nos Painéis de Mensagem Variável nas estradas sob jurisdição da IP, de norte a sul do país.

DIMENSÃO QUALIDADE DE VIDA

IP no 20º Aniversário do UN Global Compact Network Portugal



A IP esteve presente na Conferência "The Future of Business for a Sustainable World" da UN Global Compact Network Portugal (UNGCP) que aconteceu no dia 10 de outubro, na Gare Marítima de Alcântara, em Lisboa. O evento reuniu empresas participantes da UNGCP, membros das agências das Nações Unidas em Portugal, Organizações Sem Fins Lucrativos e outras entidades.

Movimento solidário GivingTuesday



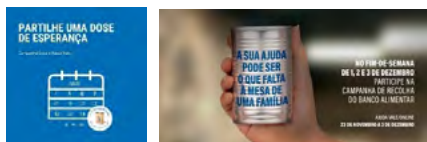
No contexto do Movimento *Giving Tuesday*, a IP e a CP uniram-se para ajudar as famílias portuguesas beneficiárias da AMI - Fundação de Assistência Médica Internacional, apoiando a Missão Natal AMI. A IP associou-se mais uma vez ao Movimento *Giving Tuesday*, sob o mote "Tu & Eu, Juntos Mudamos o Mundo", através da recolha conjunta de bens alimentares junto dos colaboradores.

IP Solidária: "Missão Natal AMI" ensina colaboradores/as da IP e CP a transformar t-shirts em sacos reutilizáveis



A 5 de dezembro, a IP e a CP - Comboios de Portugal promoveram um Workshop online com a AMI sob o tema "Aprenda a fazer um saco a partir de uma T-shirt", no âmbito da Campanha Solidária "Missão Natal AMI". Este dia foi ainda assinalado, por ser a data comemorativa do Dia Internacional do Voluntário e pela AMI - Assistência Médica Internacional celebrar o seu 39º aniversário.

IP associa-se às Campanhas do Banco Alimentar | “Alimente a Esperança” e “É bom saber que ainda há desejos que podemos tornar realidade”



A IP apoia permanentemente o Banco Alimentar Contra a Fome, através da cedência das suas instalações em Lisboa, Caldas da Rainha, Évora, Covilhã, e através da recolha de alimentos nos supermercados instalados nos espaços das Estações, com o apoio da IPP, nomeadamente na Estação de Sete Rios e em Stª Apolónia. "Juntos, vamos alimentar a esperança" foi o mote da Campanha que pretendeu sublinhar a importância da partilha por parte de cada pessoa, consoante a sua disponibilidade, para melhorar a vida de famílias com necessidades.

Voluntários IP ajudam a "Ukrainian Refugees UAPT", em Guifões



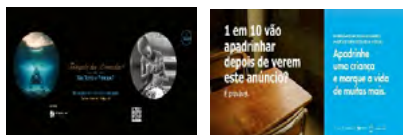
No dia 21 de julho, doámos mobiliário à "Ukrainian Refugees UAPT" (HELP UA.PT). Cerca de 30 voluntários/as da IP, da HELP UA.PT e da Serve The City Porto, mobilizaram-se para ajudar a reconstruir o Centro de Reabilitação "Fénix", o primeiro centro de tratamento de feridos de guerra da Ucrânia em Portugal, localizado em Ourém, através da doação de mobiliário que se encontrava no Complexo Empresarial de Guifões, património sob gestão da IP/IPP, no concelho de Matosinhos.

IP solidária com o povo da Síria e da Turquia



O sismo que ocorreu a 6 de fevereiro, seguido de várias réplicas, atingiu várias cidades na Síria e na Turquia, provocando uma situação humanitária muito preocupante, com milhares de vítimas mortais, feridos e desalojados. A IP respondeu ao pedido de assistência internacional, associando-se à iniciativa promovida pela Embaixada da Turquia na recolha de bens prementes para a população.

IP associa-se às Campanhas da Helpo "Triângulo das Bermudas ou São Tomé e Príncipe?" e "Apadrinhe uma criança e marque a vida de muitos mais"



A IP enquanto Empresa socialmente responsável apoiou a divulgação das campanhas da Helpo nas Estações, através da sua rede de mupis, promovendo a criação de valores sociais. A Helpo, Organização Não Governamental para o Desenvolvimento, lançou 2 campanhas "Triângulo das Bermudas ou São Tomé e Príncipe?" e "Apadrinhe uma criança e marque a vida de muitos mais", para sensibilizar para o apoio de todos à Educação das crianças e da Saúde Materno Infantil, em Portugal, Moçambique e São Tomé e Príncipe. Em Portugal, a Helpo integra duas lojas sociais, nomeadamente na Estação Ferroviária de Ermesinde.

IP associa-se ao Festival do Dia da Independência "Connect for Ukraine"



A "Ukrainian Refugees UAPT" (HELP UA.PT) promoveu no dia 26 de agosto o Festival solidário "Connect for Ukraine", no âmbito da comemoração do Dia da Independência da Ucrânia. O Festival contou com o apoio da Câmara Municipal de Lisboa, e com o apoio da IP na divulgação, através da sua rede de mupis nas estações ferroviárias da área metropolitana de Lisboa.

"Station Christmas Aid" na Estação de Roma-Areeiro



A Estação Ferroviária de Roma-Areeiro recebeu nos dias 16 e 17 de novembro a edição da "Station Christmas Aid". Um Mercado Solidário que contou com a participação de diversas organizações de cariz social com foco na promoção da igualdade, inclusão e sustentabilidade. A "Station Christmas Aid" dá continuidade a diversas iniciativas realizadas pela IPP para "dar vida às estações" e para divulgar o espólio ferroviário e o nosso património histórico-cultural, com visitas, exposições e outros eventos Station que se têm revelado um sucesso (Station Road, Station Markets, Motor Station, Station Gardens).

Arca de Natal na Estação de São Bento



O átrio da Estação de São Bento, espaço nobre e emblemático da cidade do Porto, acolheu uma vez mais o Mercado "Arca de Natal" em dezembro. Trata-se de uma iniciativa organizada pela Câmara Municipal do Porto em parceria com a IP, que teve como objetivo a exposição e venda de trabalhos elaborados pelos utentes das instituições sociais da cidade do Porto e que visou promover o estreitamento de relações entre os diversos serviços de Ação Social da cidade.

IP apoia a 11ª Edição do Passeio Solidário Seixal - Terena



A IP associou-se novamente a esta iniciativa, fomentando o bem-estar e os hábitos de vida saudável dos colaboradores. Um evento promovido pela Associação Desportiva, Cultural e Recreativa "Anjos em Movimento" - grupo musical 'Os Anjos'. Para garantir a segurança de todos ao longo do percurso, este Passeio foi acompanhado pelas UMIAS IP, GNR e PSP.

Consigne 0,5% do IRS. A sua doação tem a força da mudança!



A IP promoveu uma campanha de sensibilização "A sua doação tem a força da mudança", para reforçar a cidadania ativa que todos podemos desempenhar na sociedade face à situação económica e geopolítica que atravessamos, e que constitui um grande impacto nas entidades do setor social/ambiental/cultural que disponibilizam os apoios necessários aos mais vulneráveis.

IP associa-se à Campanha "Semana da Mama 2023"



No mês da Sensibilização para o Cancro da Mama, a Alameda da Universidade recebeu a campanha "Semana da Mama 2023", de 24 a 30 de outubro, em Lisboa. Uma iniciativa organizada pelo iMM-Laço Hub, e pelo Instituto de Medicina Molecular João Lobo Antunes (IMM), com o alto patrocínio de Sua Excelência, o Presidente da República, à qual a IP se associou com o objetivo de sensibilizar e alertar a sociedade civil para este tema, que se estima que possa afetar uma em cada oito mulheres, em Portugal.

IP associa-se à campanha de alerta para a Fibrose Pulmonar



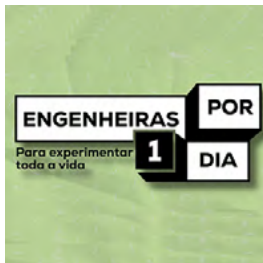
A IP divulgou a campanha, de forma a sensibilizar a população em geral para o diagnóstico precoce da Fibrose Pulmonar, no Dia Mundial de Sensibilização para a Fibrose Pulmonar.

IP apoia a Campanha 'Desafio Vegetariano'



A Associação Aliança Animal promoveu o "Desafio Vegetariano", para sensibilizar a população para a adoção de um comportamento alimentar mais saudável. Esta iniciativa contou com o apoio da IP, através da sua rede de mupis, em várias estações do país e entre muitas outras instituições e empresas.

IP no Dia Internacional das Mulheres e Raparigas na Ciência



O Dia Internacional das Mulheres e Raparigas na Ciência, celebrado a 11 de fevereiro, foi instituído pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 2015, como forma de incentivar e promover o acesso de todas as raparigas e mulheres à formação e educação na área das ciências. A IP associou-se novamente a esta data, através de um Projeto de Cooperação entre a Associação Coração Delta e o Programa Engenheiras Por Um Dia, do qual a IP é parceira, no âmbito da Política de Responsabilidade Social da Empresa, promovendo a área da engenharia e da tecnologia junto das raparigas. Este Projeto integrou um conjunto de ações, bem como doação de materiais da ferrovia que já não são utilizados na IP, mas que irão proporcionar a criação de um espaço tecnológico em Campo Maior, dedicado à história da ferrovia e do comboio na região.

IP parceira da 7ª Edição do Programa Engenheiras Por Um Dia | Dia Internacional das Raparigas



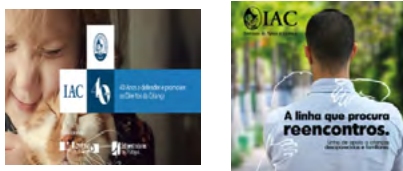
A 7ª edição do Programa Engenheiras Por Um Dia, iniciou a 11 de outubro, data em que se comemorou o Dia Internacional das Raparigas. A IP enquanto parceira, procura sensibilizar e promover a opção pelas engenharias e pelas tecnologias, junto das jovens estudantes dos ensinos básico e secundário, desconstruindo a ideia de que são áreas de domínio masculino, combatendo assim os estereótipos que tendem a condicionar as suas opções escolares e de carreira.

Dia Nacional da Sustentabilidade



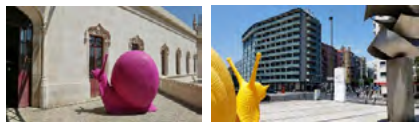
No Dia Nacional da Sustentabilidade, a IP associou-se a esta data de comemoração, através do seu compromisso com este desígnio e com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, para os quais somos mais influentes e relevantes. O Presidente do Conselho de Administração da IP, Miguel Cruz, é Embaixador em Portugal para os ODS das Nações Unidas/Global Compact Portugal, em particular para o ODS9 – Indústria, Inovação e Infraestruturas.

IP apoia as Campanhas do IAC “40 anos a defender e promover os Direitos da Criança” e “A Linha que procura reencontros”



A IP associou-se às campanhas do Instituto de Apoio à Criança, através da cedência de mupis nas Estações Ferroviárias, de norte a sul do país. Efetivamente, promover a defesa dos Direitos Humanos e em particular os Direitos das Crianças, é um dos temas que interessa relevar para uma sociedade mais justa e ao qual a IP dá a devida atenção no quadro da sua Política de Responsabilidade Social.

Exposição 'REGENER'ART' nas Estações Ferroviárias do Rossio e de Roma-Areeiro



No Dia Mundial do Meio Ambiente, 5 de junho, foi possível ver duas esculturas gigantes da exposição 'REGENER'ART' nas Estações Ferroviárias do Rossio e de Roma-Areeiro. Pela primeira vez em Portugal, esta exposição inédita do coletivo artístico *Cracking Art* apresentou 126 caracóis de vários tamanhos em diversos locais de Lisboa. Este evento contou com a curadoria e produção executiva da **State of the Art** (SOTA), com o apoio da IP.

Nova FCSH oferece livros aos passageiros nas Estações Entrecampos, Sta Apolónia, Sete Rios e Évora



As estações são espaços de encontro e de vivência, geradores de emoções, abertos à comunidade e à cultura. A associação da IP a esta iniciativa reforçou a contribuição da Empresa para o bem-estar social. A NOVA FCSH (Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade NOVA de Lisboa), em parceria com a CP – Comboios de Portugal e a IP, distribuiu livros gratuitamente nas estações ferroviárias de Évora, Entrecampos, Sete Rios e Santa Apolónia.

"Património azulejar ferroviário" na Biblioteca Palácio Galveias



No dia 21 de janeiro, foi realizada uma apresentação sobre o "Património azulejar ferroviário" na Biblioteca Palácio Galveias, em Lisboa. A IPP apresentou o Património azulejar ferroviário, destacando o espólio patente nas estações ferroviárias em Portugal, e o projeto em curso "Rotas dos Azulejos" – rotas Autoria e rotas Localização.

IP assinala o Dia Nacional do Azulejo com sessão de lançamento da Rota dos Azulejos



A IP/IPP e o Município de Palmela, assinalaram o Dia Nacional do Azulejo, com a sessão de lançamento da Rota dos Azulejos – travessia Ferroviária Norte-Sul aberto a toda a comunidade. O evento decorreu, a 6 de maio, no Auditório Municipal de Pinhal Novo – Rui Guerreiro. A sessão contou com a participação dos artistas criadores dos painéis azulejares daquela linha férrea. As comemorações integraram, ainda, uma visita guiada ao património azulejar do antigo edifício de passageiros da Estação de Pinhal Novo, hoje Museu – A Estação.

Dia Internacional dos Monumentos e Sítios: "Património e Mudança"



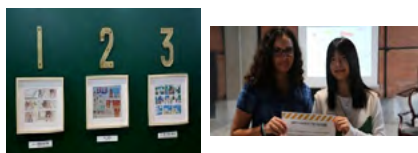
Celebrou-se a 18 de abril, o Dia Internacional dos Monumentos e Sítios (DIMS), sob o tema "Património e Mudança". A IP e a IPP assinalaram a data dando a conhecer os Cais Redescobertos na rede ferroviária. Para a abordagem ao tema DIMS, a IP e a IPP deram a conhecer um dos edifícios mais característicos da paisagem ferroviária nas estações – os cais cobertos, alvo de uma recente iniciativa no âmbito da preservação do património imobiliário ferroviário.

3ª Edição do Concurso Nacional de Desenho sobre o Transporte Ferroviário "A minha Viagem de Comboio"



Foi lançada a 3ª edição do Concurso Nacional de Desenho sobre o Transporte Ferroviário, sob o tema é "A minha Viagem de Comboio". O Concurso destinou-se a estudantes do 3º ciclo de todos os estabelecimentos de ensino em Portugal Continental, Madeira e Açores e teve como objetivo divulgar e promover o transporte ferroviário e o património histórico ferroviário junto dos mais jovens, estimulando a criatividade e galardoando aqueles que melhor qualidade artística apresentarem. Esta iniciativa é promovida pela Fundação Museu Nacional Ferroviário (FMNF), IP, CP - Comboios de Portugal E.P.E., em parceria com a Direção-Geral dos Estabelecimentos Escolares (DGEstE).

Entrega de prémios da 3ª Edição do Concurso Nacional de Desenho sobre o Transporte Ferroviário



"A minha viagem de comboio" foi o tema da 3ª Edição do Concurso Nacional de Desenho sobre o Transporte Ferroviário - uma iniciativa organizada pela IP, pela Fundação Museu Nacional Ferroviário e pela CP - Comboios de Portugal, em parceria com a Direção-Geral dos Estabelecimentos Escolares, que teve como objetivo promover o caminho de ferro junto das gerações mais jovens de todo o país. A cerimónia, que decorreu no Museu Nacional Ferroviário, contou com a presença de mais de 40 jovens.

Lançamento da 4ª edição do Concurso Nacional de Desenho sobre o Transporte Ferroviário



A 4ª Edição do Concurso Nacional de Desenho sobre o Transporte Ferroviário tem o tema "Caminhos Cruzados" e todos os estudantes do 1º e 2º ciclo dos estabelecimentos de ensino em Portugal Continental, Madeira e Açores podem participar. O Concurso Nacional de Desenho sobre o Caminho de Ferro é uma iniciativa conjunta da FMNF, da IP, da CP - Comboios de Portugal e da DGStE - Direção Geral dos Estabelecimentos Escolares.

Exposição "Olhares de Abril" na Estação de S. Bento, no Porto



O átrio da Estação foi o palco da Exposição "Olhares de Abril", organizada pelo Centro de Formação de Jornalistas, com o apoio institucional da Associação 25 de Abril, da Comissão Comemorativa dos 50 anos do 25 de Abril e da IP.

3ª Edição do Festival Forró Douro na Estação de S. Bento, no Porto



O Forró Douro, em parceria com a IP, promoveu um baile aberto no átrio da Estação de São Bento, no dia 28 de abril. O evento decorreu no âmbito da terceira edição deste Festival e promoveu a cultura e música brasileira, nomeadamente os estilos de dança popular do Forró e do Samba.

Dia Mundial da Dança na Estação de São Bento



No dia 29 de abril, celebrou-se o Dia Mundial da Dança, e a VO.U. Pirueta realizou um Workshop de dança na Estação de S. Bento, no Porto. A IP associou-se a esta iniciativa, promovendo a cultura nos espaços das Estações.

IP nas Jornadas Europeias do Património 2023



As Jornadas Europeias do Património realizaram-se de 22 a 24 de setembro sob o tema 'Património Vivo', promovidas pela Direção-Geral do Património Cultural, responsável pela gestão do património cultural em Portugal continental. A participação da IPP na edição de 2023 consistiu em várias ações, nomeadamente através da exibição do documentário 'Os Ferrovieiros de Cottinelli', (José Cottinelli Telmo, 1897-1948), com produção e realização do Museu Nacional Ferroviário (MNF) e da IPP.

IP parceira da Exposição "Estação Ferroviária de Mora"



O Museu Interativo do Megalitismo de Mora inaugurou no dia do seu aniversário, a 15 de setembro, a Exposição "Estação Ferroviária de Móra". Esta Exposição contou com o apoio da IP e da IPP, do Museu Nacional Ferroviário, da CP, da Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro, da Santa Casa da Misericórdia de Mora e da população do concelho de Mora.

IP apoia 34ª Edição do Amadora BD



A IP é, foi uma vez mais, parceira da 34ª edição do Amadora BD - Festival Internacional de Banda Desenhada, uma iniciativa promovida pelo município da Amadora. Apresentando-se como um Festival para todos, o Amadora BD apostou em 2023 em conteúdos generalistas que vão ao encontro de um público mais vasto e alargado, promovendo assim a sua missão de criar e educar novos leitores de banda desenhada.

Exposição "25 de Abril - Presente e Futuro" na Estação de S. Bento, no Porto



A Estação mais icónica do Porto, São Bento, recebeu a Exposição "25 de Abril - Presente e Futuro" de 13 a 29 de outubro. A Exposição apresentou 14 painéis que contavam a história dos movimentos de defesa dos trabalhadores no antes e pós-revolução. Os cartazes continham fotografias de fotojornalistas portugueses, como Eduardo Gageiro e Guilherme Silva, conhecidos pelo seu trabalho durante o período da ditadura.

IP associa-se à iniciativa "Música para a alma"



A Estação Ferroviária de Entrecampos recebeu no dia 29 de novembro, um piano para utilização pública, que ficará em permanência no espaço e poderá ser tocado pelos utilizadores da Estação. O objetivo desta iniciativa é promover a criatividade de forma livre e inspirar as milhares de pessoas que passam pela Estação de Entrecampos a partilhar o seu conhecimento, energia e vontade de fazer a diferença, à qual a IP se associa disponibilizando o espaço que será o palco para o piano e para as pessoas que queiram tocar.

Salão Piolho nas Estações de São Bento e de Santa Apolónia



Os cine-concertos chegaram ao Porto e a Lisboa com uma mostra do melhor cinema mudo nacional e internacional. Drama e comédia, em sessões sempre acompanhadas ao vivo por talentosos músicos que criaram para este evento sonoridades únicas. A 7ª edição do Salão Piolho, organizada pela Fundação INATEL, contou uma vez mais com o apoio da IP.

Rota Autoria com azulejos de Leopoldo Battistini



As “Rotas dos Azulejos” são um projeto da IPP que convida à descoberta do extenso património azulejar artístico, histórico e cultural de Portugal, patente em inúmeras estações da rede ferroviária nacional e em muitas das estradas sob gestão da IP. Nesta terceira Rota Autoria procurou-se enaltecer o património azulejar, através da obra de Leopoldo Battistini - ou sob a sua orientação - na Fábrica de Cerâmica Constância, nas Janelas Verdes, em Lisboa.

IP parceira do II Simpósio de Escultura do Entroncamento - Internacional 2023



O II Simpósio de Escultura do Entroncamento – Internacional 2023, iniciativa cultural de Arte Urbana, de 15 a 31 de outubro, nas oficinas do Museu Nacional Ferroviário – Residências Artísticas. O Município, no âmbito do Programa de Apoio às Artes no Entroncamento e do Protocolo de Geminação existente entre os Municípios do Entroncamento e de *Friedberg* (Alemanha), em parceria com a IP e a Fundação Museu Nacional Ferroviário, organizou o evento que contou com a participação de três escultores portugueses – João Duarte (coordenador), Ana Mena e Hugo Maciel e um escultor alemão – Sebastian Klöppel. A IP, enquanto parceira desta iniciativa, forneceu os materiais para a produção das esculturas em ferro, nomeadamente materiais usados da ferrovia e que já não têm qualquer utilização para a atividade da Empresa, promovendo assim a sua reutilização através da aplicação em esculturas, as quais irão ser instaladas em espaços públicos no concelho do Entroncamento.

167 anos do Caminho de Ferro



A 28 de outubro comemorou-se o aniversário do Caminho de Ferro. Em 2023, a IP relembrou o passado, explorando o presente e refletindo sobre o futuro da Ferrovia em Portugal. Em 167 anos, a Ferrovia alterou o panorama da mobilidade de pessoas e bens. Comboios, linhas, estações, pontes, túneis e viadutos mudaram a paisagem e a urbanidade, enriquecendo as pessoas com a descoberta de outros horizontes, de caminhos para novas oportunidades, tornando o longe mais perto.

Espectáculos de Blues & Swing na Estação do Cais do Sodré



A IP, ao longo do ano de 2023, em parceria com a escola de dança Blues Swing Lisboa, promoveu o convívio que se realizou na Estação Ferroviária do Cais do Sodré. Em 2023 as Milonga de Tango argentino regressaram às estações da IP. Esta iniciativa, de entrada livre, é promovida pelo Tango na Rua (TNR) e conta com o apoio da Infraestruturas de Portugal.

DIMENSÃO MOBILIDADE

Plano de Urbanização de Campanhã | Apresentação do Projeto da Nova Linha de Alta Velocidade Porto - Lisboa



O Plano de Urbanização de Campanhã, ancorado no projeto de Alta Velocidade, foi apresentado a 17 de janeiro, no Porto. Reconhecendo que a futura Estação de Campanhã terá um caráter multimodal agregando várias valências, e que se constituirá como o centro de um novo polo de atividade social e económica da cidade do Porto, a IP e o Município do Porto acordaram conjugar esforços na elaboração de um plano de urbanização que abrange a área da estação e respetiva zona envolvente num total de 155ha.

Apresentação Pública do Plano de Pormenor da Estação de Coimbra B | Apresentação do Projeto da Nova Linha de Alta Velocidade Porto - Lisboa



A futura estação terá um caráter multimodal agregando várias valências, e constituir-se-á como o centro de um novo polo de atividade social e económica da Cidade de Coimbra. No âmbito da Nova Linha de Alta Velocidade Porto - Lisboa, a Estação de Coimbra B será objeto de uma intervenção para integrar o novo serviço de alta velocidade e reforçar a sua centralidade, logo na Fase 1 - Porto - Soure da Linha de Alta Velocidade (LAV).

IPP na FITUR 2023 - Feira Internacional de Turismo de Madrid



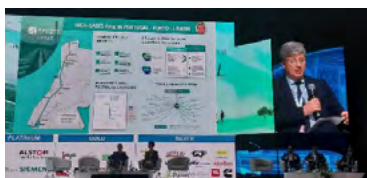
A IPP participou na Feira Internacional de Turismo de Madrid, a convite da Vias Verdes/Fundación de los Ferrocarriles Españoles, com o objetivo de consolidar as Ecopistas, como um ativo turístico estratégico de âmbito nacional e internacional, com forte vocação turística e de valorização do território, apostando na promoção das Ecopistas no turismo com bicicleta, estimulando o desenvolvimento de regiões que, habitualmente, não são destino para o denominado "turismo de massas".

PRR | Eliminação dos constrangimentos na EN229 entre Viseu e Sátão – Melhoria das acessibilidades à Zona Industrial do Mundão



A 14 de fevereiro foi consignada a empreitada para a requalificação da EN229 entre Viseu e Sátão. A assinatura do auto de consignação marcou o início da empreitada para a melhoria do traçado e alargamento da plataforma rodoviária no troço com cerca de 9,6 km da EN229, de ligação entre a Variante a Sátão e a rotunda de acesso ao Parque Industrial do Mundão em Viseu. Envolvendo um investimento de 3,4 M€, este projeto foi desenvolvido no âmbito do "Plano de Recuperação e Resiliência (PRR)", na vertente das Áreas de Acolhimento Empresarial (AAE) – Acessibilidades Rodoviárias, financiado pela União Europeia.

IP presente no High Speed Congress 2023



A IP apresentou o projeto da Nova Linha de Alta Velocidade Porto-Lisboa na 11ª edição do *High Speed Congress*, que decorreu no Palácio de Congressos da cidade marroquina de Marraquexe, de 7 a 10 de março. O evento organizado pela UIC, teve como co-organizador a *Organization National des Chemins de Fer* (ONCF). O Congresso teve como lema, "Alta Velocidade: A velocidade certa para o nosso Planeta", e contou com a participação de cerca de 1.500 profissionais e entusiastas da ferrovia de todo mundo.

Abertura da nova ligação do Parque Empresarial de Formariz à A3



Abriu ao tráfego, a 24 de março, a Variante à EN303, com uma extensão de cerca de 8,8 km, que assegura um acesso direto, mais seguro e rápido, entre o Parque Empresarial de Formariz e o Nó de Sapardos da A3. Envolvendo um investimento de 10,8 M€, a nova Variante compreende uma plataforma rodoviária de duas vias, integrando via de lentos em 60% do traçado. Com a abertura ao tráfego da nova ligação, foi concretizada a primeira fase do PVAE, cuja continuidade é assegurada ao abrigo do PRR, que prevê a concretização de 12 novos projetos de melhoria das acessibilidades rodoviárias às Áreas de Acolhimento Empresarial.

Modernização da Linha de Cascais



No cumprimento do estabelecido no plano de Modernização da Via e Catenária da Linha de Cascais, iniciaram no dia 2 de maio os trabalhos referentes à Fase 1, entre o Cais do Sodré e Algés. Esta empreitada de Modernização, com um investimento de 31,6 M€ contempla a migração do atual sistema de eletrificação de 1,5 kV em corrente contínua para 25 kV em corrente alternada, com a substituição integral da catenária existente entre as Estações de Cais do Sodré (inclusive) e Cascais (exclusive). Este investimento é desenvolvido no âmbito do projeto de Modernização da Linha de Cascais e é cofinanciado pelo POSEUR no âmbito do Portugal 2020.

A IP no Portugal Railway Summit 2023



O Portugal *Railway Summit* 2023, realizado nos dias 3 e 4 de maio no Museu Nacional Ferroviário, e promovido pela Plataforma Ferroviária Portuguesa, contou com a participação da IP. O Presidente do CAE da IP, Miguel Cruz, foi orador no Painel 1, 'Investimentos Nacionais - Oportunidades e Desafios', assinalando os objetivos nacionais, alinhados com os objetivos europeus para a década, com especial destaque para o Plano de Investimentos Ferrovia 2020.

Primeiro-Ministro visita obra de construção da nova Linha de Évora



O Primeiro-Ministro, António Costa, acompanhado pelo Ministro das Infraestruturas, João Galamba, o Secretário de Estado Adjunto do Primeiro-Ministro, António Mendonça Mendes, o Secretário de Estado das Infraestruturas, Frederico Francisco e o Vice-Presidente da IP, Carlos Fernandes, visitaram no dia 21 de junho a obra de construção da nova Linha de Évora, no troço Freixo-Alandroal. A empreitada em execução é desenvolvida no âmbito do programa de modernização e expansão da RFN, Ferrovia2020, cofinanciado pela União Europeia, e tem como objetivo a criação do Corredor Internacional Sul que ligará diretamente Sines à fronteira com Espanha em Elvas – Caia.

Início das obras da Ecopista do Ramal de Reguengos



Iniciaram os trabalhos de adaptação da plataforma de via do Ramal de Reguengos em Ecopista. A intervenção, da responsabilidade da CIMAC – Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central, decorrente do Contrato de subconcessão celebrado entre a CIM e a IPP, vai integrar este ramal na Grande Rota do Montado, num processo que inclui 9 dos 14 concelhos do Alentejo Central (Arraiolos, Borba, Estremoz, Évora, Montemor-o-Novo, Mora, Redondo, Reguengos de Monsaraz e Vila Viçosa), permitindo estabelecer um conjunto de rotas pedestres e cicláveis distribuídas por mais de 1.100 km de extensão pela região, para os quais a IP contribui com 182 km de antigos canais ferroviários desativados.

Concluída empreitada de beneficiação na Linha do Minho



Os trabalhos decorreram entre o km 40,800 e o km 41,600 da Linha do Minho, nos concelhos de Vila Nova de Famalicão e de Barcelos. A intervenção incidiu no tratamento da plataforma de via, bem como a substituição integral da sua superestrutura - carril e travessas -, bem como a reformulação dos diversos órgãos de drenagem e tratamento de taludes no troço.

IP recebe Delegação do Ministério dos Transportes do Brasil



No âmbito de uma cooperação ao nível das infraestruturas de transportes, realizou-se uma reunião técnica, na sede da IP, com uma delegação do Ministério dos Transportes do Brasil e a INFRA, tendo em vista a partilha de conhecimento entre o gestor de infraestruturas rodoviárias e ferroviárias de Portugal (IP) e do Brasil (INFRA), em matéria de boas práticas sobre concessões e subconcessões.

IP apresenta Projeto de Alta Velocidade no Dia Europeu sem Carros



Na Semana Europeia da Mobilidade, a IP apresentou o Projeto da Alta Velocidade no Workshop da PFP no Instituto Superior Técnico, no Dia Europeu Sem Carros. Carlos Fernandes, Vice-Presidente do Conselho de Administração da IP, apresentou o projeto da Nova Linha da Alta Velocidade Porto-Lisboa no primeiro painel “Investimentos na Ferrovia em Portugal: Desafio do Planeamento Sustentável” do Workshop da Plataforma Ferroviária Portuguesa (PFP).

Inauguração do último troço da Ecopista do Vouga



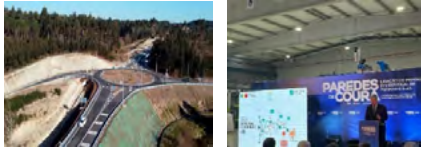
Foi inaugurado o troço da Ecopista do Vouga que liga os concelhos de Oliveira de Frades, São Pedro do Sul, Viseu e Vouzela, integrantes da Comunidade Intermunicipal (CIM) Viseu Dão Lafões, um Investimento de mais de 4 M€.

IP no Seminário “Mobilidade Mais”



O Presidente do Conselho de Administração da IP, Miguel Cruz, participou no Seminário “Mobilidade Mais” promovido pelas revistas Eurotransporte e e-MOBILIDADE+, no dia 19 de outubro, na Biblioteca Orlando Ribeiro, em Lisboa.

António Costa inaugura a nova ligação do Parque Empresarial de Formariz à A3



Foi inaugurada a Variante à EN303, com uma extensão de cerca de 8,8 quilómetros, que assegura o acesso direto, mais seguro e rápido, entre o Parque Empresarial de Formariz e o Nó de Sapardos da A3. A cerimónia presidida pelo Primeiro-Ministro, António Costa, contou com a presença do Ministro das Infraestruturas, João Galamba, do Secretário de Estado Adjunto do Primeiro-Ministro, António Mendonça Mendes, do Secretário de Estado do Mar, José Maria Costa, do Secretário de Estado das Infraestruturas, Frederico Francisco, do Presidente da Câmara Municipal de Paredes de Coura, Vítor Paulo Pereira e do Presidente da IP, Miguel Cruz.

PRR | Concluída a nova ligação à área Industrial de Fontiscos e reformulação do Nó de Ermida



A IP concluiu a empreitada para execução da ligação rodoviária à área Industrial de Fontiscos e a reformulação do Nó de Ermida, em Santo Tirso. Num investimento de cerca de 3,2 M€, esta intervenção foi a primeira obra a entrar em serviço no âmbito do PRR – Plano de Recuperação e Resiliência – Valorização de Áreas Empresariais, cofinanciado pela União Europeia.

PRR | Início da melhoria das acessibilidades à Zona Industrial de Campo Maior



A IP deu início à execução da empreitada de melhoria das acessibilidades à Zona Industrial de Campo Maior. A cerimónia de assinatura do Auto de Consignação decorreu nas instalações da IP e contou com a presença do Presidente da IP, Miguel Cruz, da Vice-Presidente da IP, Amália Almeida, do Presidente da Câmara Municipal de Campo Maior, Luís Fernando Martins Rosinha e da Empresa Adjudicatária. O investimento de 6,7 M€ enquadra-se no PRR – Plano de Recuperação e Resiliência.

PRR | IP lançou concurso para a construção da Variante a Olhão – EN125



Foi lançado o Concurso Público para a construção da Variante à EN125 em Olhão. Com um investimento previsto de 20 M€, esta é a vigésima intervenção lançada no âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) – Valorização de Áreas Empresariais, cofinanciado pela União Europeia.

IP participa no certame internacional “Rail Live 2023” | IP defende a aposta na ferrovia como meio de transporte sustentável para a mobilidade no Séc. XXI



Esta exposição e conferência ferroviária de referência em Espanha, reuniu em Madrid diversos intervenientes e principais interessados na promoção do caminho de ferro na Europa. O Presidente da IP, Miguel Cruz, fez uma intervenção no painel “Future Infrastructure Panel Discussion”, onde destacou as inequívocas vantagens.

PRR | Início das obras para construção da Ligação da Zona Industrial de Cabeça de Porca (Felgueiras) à A11



A IP deu início à empreitada de Ligação da Zona Industrial de Cabeça de Porca (Felgueiras) à A11, no âmbito do PRR – Plano de Recuperação e Resiliência, mais concretamente em Acessibilidades Rodoviárias a Áreas de Acolhimento Empresarial. Com um investimento de 12,5 M€, esta é obra faz parte das ligações viárias a implementar no âmbito do PRR, cujo objetivo principal é o de reforçar e melhorar as ligações às áreas empresariais já consolidadas e a rede viária existente.

PRR | IP e PRR assinam contrato para a Digitalização do Transporte Ferroviário



O Presidente da IP, Miguel Cruz, e o Presidente da Estrutura de Missão Recuperar Portugal, Fernando Alfaiate, procederam à assinatura do contrato de financiamento para a realização do investimento designado por “Digitalização do Transporte Ferroviário”, enquadrado na Componente C15 do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR).

PRR | IP avança com construção da Via do Tâmega em Celorico de Basto



Envolvendo um investimento de 11,7 M€, a obra compreende a construção de um novo lanço da designada Via do Tâmega, com uma extensão de 3,3 km, que será localizada a norte sendo esta uma variante à EN210, em Celorico de Basto, distrito de Braga.

PRR | Assinado contrato de requalificação do IP8



A IP contratou a empreitada “IP8 (EN259) entre Santa Margarida do Sado (no limite do distrito de Setúbal/Beja) e Ferreira do Alentejo (após a rotunda com a ER2)”, no valor de 30,85 milhões de euros. Com esta obra, desenvolvida no âmbito do PRR – Plano de Recuperação e Resiliência, financiado pela União Europeia – a IP cumpre todas as metas definidas no programa relativamente aos investimentos rodoviários.

Jornada Mundial da Juventude | Plano de Contingência IP



Portugal recebeu a Jornada Mundial da Juventude (JM2023) e a visita de Sua Santidade, o Papa Francisco, entre os dias 1 e 6 de agosto de 2023. Este evento religioso foi caracterizado pelo acolhimento de um grande número de peregrinos, o que obrigou a uma especial atenção naquilo que são as infraestruturas sob gestão da IP. A gestão de operações foi assegurada através do Centro de Comando Operacional de Lisboa (CCO ferrovia) e do Centro de Controlo de Tráfego (CCT rodovia) com o apoio dos respetivos operacionais, no terreno, e dos Oficiais de Ligação à Proteção Civil da Direção de Segurança, com assento nos Postos de Comando Operacionais.

IP na Semana Europeia da Mobilidade | Investimentos na Ferrovia decisivos para Mobilidade Sustentável



A modernização e a eletrificação da Rede Ferroviária Nacional e a expectativa de transferência modal de passageiros e bens para a ferrovia, com diminuição da circulação de veículos automóveis ligeiros e pesados, é uma aposta estratégica supranacional que contribuirá muito significativamente para a redução das emissões de CO² para a atmosfera (GEE - gases com efeito de estufa), perseguindo o objetivo global da neutralidade carbónica e de melhoria da saúde e do bem-estar das pessoas.

DIMENSÃO SEGURANÇA

PRR | Requalificação do IP8 - Santa Margarida do Sado e Ferreira do Alentejo



Publicação a 3 de março em Diário da República do Concurso Público, para a execução da empreitada de reabilitação integral e reforço das condições de circulação e segurança no corredor do IP8, entre Santa Margarida do Sado e Ferreira do Alentejo. Com um preço base de concurso de 38 M€, este é o maior investimento, lançado até ao momento, a executar pela IP no âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), um programa financiado pela União Europeia.

Conclusão da construção da rotunda na EN202



Foi concluída a 12 de maio a construção da rotunda na EN202, situada no distrito de Viana do Castelo, concelho Monção. A empreitada no valor de 749.854,86€, teve como objetivo a construção de uma rotunda, a melhoria das condições de acessibilidade, circulação e segurança da atual interseção de nível.

PRR | IP lança concurso para a reabilitação do IC2 entre Meirinhas e Pombal



Foi lançado o Concurso Público para a empreitada de requalificação do IC2 entre Meirinhas e Pombal, cuja intervenção tem como objetivo a melhoria das condições de circulação e segurança rodoviária nesta via. A obra insere-se no âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), designadamente no programa de investimentos de *Missing links* e Aumento de Capacidade da Rede, que consta do Plano Nacional de Investimentos 2023 (PNI2023). A empreitada, com um investimento de 22 M€, prevê a reabilitação total do pavimento, a construção de 9 rotundas e várias meias rotundas, facilitando e disciplinando os inúmeros acessos em condições de segurança desejáveis, contribuindo ainda para uma maior fluidez do tráfego.

Conclusão da Empreitada na EN1 e na EN3



A 20 de julho foi concluída a empreitada "EN1 ao km 45,300 (Ota), EN1 ao km 30,500 (Vala do Carregado) e EN3 entre o km 00,100 e o km 00,300 (Carregado) - Melhoria das condições de segurança". A intervenção incidiu na reformulação das interseções existentes na EN1(OTA), EN1 (Vala do Carregado) e EN3 (Carregado), tendo como objetivo a melhoria significativa das condições de circulação e da segurança rodoviária.

Empreitada de reabilitação da ER209 concluída



Foi concluída a empreitada na ER209 entre o km 20,100 e o km 27,810 nos concelhos de Valongo e Paredes, distrito do Porto. A intervenção teve como objetivo a melhoria das condições de circulação e segurança deste troço, através da reabilitação do pavimento e dos equipamentos de sinalização e segurança.

Reabilitação da Superestrutura de Via na Linha do Douro



A empreitada de beneficiação decorreu entre o km 151,335 e o km 163,100, da Linha do Douro (Ferradosa – Freixo de Numão), nos concelhos de São João da Pesqueira e Vila Nova de Foz Côa. A intervenção melhorou os níveis de segurança, qualidade, fiabilidade e disponibilidade da infraestrutura, bem como garantir o conforto e a comodidade dos passageiros.

IP na Conferência "A importância dos dados para a Segurança Rodoviária"



O tema da conferência foi "a importância dos dados" para o aumento da segurança e redução da sinistralidade rodoviária em Portugal. A Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP), enquanto representante nacional da Carta Europeia de Segurança Rodoviária, organizou a conferência "A Importância dos Dados para a Segurança Rodoviária", nas instalações da Associação Portuguesa de Seguradores (APS), em Lisboa.

Conclusão da obra de requalificação do IC2 entre Asseiceira e Freires



Foi concluída a empreitada "IC2/EN1 - Beneficiação entre Asseiceira (km 65,200) e Freires (km 85,500)", situadas nos concelhos de Rio Maior e Alcobaça, distritos de Santarém e Leiria. Esta obra traz melhorias significativas as condições de mobilidade e segurança rodoviária na Rede Viária da Região Centro.

IP na Conferência "Código da Construção - O Futuro"



Miguel Cruz, Presidente do Conselho de Administração da IP, integrou o Painel I sobre o "O papel do Código da Construção para a promoção das políticas públicas, a qualidade e segurança das obras" na Conferência que teve lugar no MAAT.

Mês Europeu da Diversidade | IP participa no "STEM LABS: Laboratórios de Engenharia e Tecnologia"



A IP associou-se ao Mês Europeu da Diversidade, que se celebrou em maio sob o tema "Construindo Pontes", participando no dia 4, na iniciativa "STEM LABS: Laboratórios de Engenharia e Tecnologia", no Centro Cultural de Viana do Castelo. Esta ação, incluída no Programa Engenheiras Por Um Dia, assinou ainda o "Girls in ICT Day". A IP marcou presença através da apresentação teórica e prática sobre a utilização dos Drones na Construção, Operação, Manutenção e Fiscalização da Rede Rodoviária.

Nas Passagens de Nível Não Arrisque a Sua Vida



A IP lança a segunda vaga da campanha de sensibilização, numa perspetiva de prevenção e alerta para os riscos de atravessamento de Passagens de Nível (PN). O desrespeito pelas regras de segurança e pela sinalização está na origem da grande maioria dos acidentes em PN. Ao longo dos últimos anos, a IP tem investido na melhoria e reforço das condições de segurança de atravessamento e procedido à supressão de centenas de Passagens de Nível em toda a Rede Ferroviária Nacional.

Dia Internacional para a Segurança em Passagens de Nível



No dia 15 de junho, assinalou-se o Dia Internacional para a Segurança em Passagens de Nível, promovida pela *International Union of Railways* (UIC). A IP apoia e participa no ILCAD desde a primeira edição, para contribuir para a adoção de comportamentos seguros no atravessamento da via-férrea. O compromisso da IP para a redução da sinistralidade nesta área resultou numa vasta ação, em articulação com as autarquias, para suprimir e reclassificar as Passagens de Nível em todo o país e introduzir soluções tecnológicas que reforcem as condições de segurança ativa.

Peregrinação Segura a Fátima 2023



No âmbito do combate à sinistralidade e assistência aos utentes nas estradas e no seguimento das comemorações da aparição de Nossa Senhora de Fátima, a IP realizou uma Campanha de sensibilização de apoio aos peregrinos. A Campanha, que decorreu nas estradas dos distritos de Coimbra, Leiria e Santarém, incluiu ações de sensibilização “direta” junto dos peregrinos e ações de comunicação envolvendo diversas entidades, no sentido de implementar medidas que previnam os acidentes rodoviários e em particular com peregrinos.

Campanha "Viajar sem Pressa"



A IP associou-se à Campanha de sensibilização da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), GNR e PSP, integrada no Plano Nacional de Fiscalização “Viajar sem Pressa”, que decorreu de 27 de abril a 3 de maio de 2023. Esta Campanha teve por objetivo alertar os condutores para os riscos da condução em excesso de velocidade, dado que esta é uma das principais causas dos acidentes nas estradas, sendo responsável por mais de 60% das infrações registadas.

Campanha “Dar Prioridade À Vida”



A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária lançou a Campanha de Segurança Rodoviária “DÊ PRIORIDADE À VIDA” com o objetivo de sensibilizar todos os condutores para serem um fator de segurança e darem prioridade à vida sempre que forem para a estrada, em todas as viagens.

Campanha “Os radares salvam vidas”



O evento realizado, a 16 de agosto, no Montijo junto à EN10, uma via sob gestão direta da IP, marcou o lançamento da Campanha “Os radares salvam vidas”, promovida pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), que teve como objetivo dar a conhecer os locais onde estão os novos radares do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) e por consequência levar os condutores à adoção de comportamentos mais seguros.

Campanha No Natal e Ano Novo “O melhor presente é estar presente”



A IP associou-se mais uma vez à campanha de Natal e Ano Novo “O melhor presente é estar presente”, promovida pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), com o objetivo de apelar a quem circula nas estradas e nas ruas que o façam em segurança, convocando-os a dar prioridade à vida na quadra festiva.

Na Semana Europeia da Mobilidade, reforçamos o apelo a “Zero Mortos na Estrada”



A IP participou na campanha de 2023 da ANCIA "Zero Mortos na Estrada Todos os Dias", com o lema "Direção Segura. Destino Certo", que decorreu durante a Semana Europeia da Mobilidade, com o objetivo principal de registar zero mortes em acidentes rodoviários, pelo menos num único dia. Insere-se no projeto europeu *ROADPOL Safety Days*, um projeto da rede europeia de forças policiais de trânsito que conta com o apoio da Comissão Europeia. O apelo do Presidente da IP, Miguel Cruz, por uma condução segura e responsável, junta-se ao dos outros representantes das entidades com maior responsabilidade no tema.

IP na Semana Europeia da Mobilidade | Segurança Rodoviária para Motociclistas



A IP associou-se à iniciativa anual do ROADPOL Safety Days, que decorreu durante a Semana Europeia da Mobilidade, com o objetivo de se "Repensar o comportamento nas estradas - Visão Zero". A IP pretendeu sensibilizar os motociclistas para a importância da adoção de uma condução responsável, respeitando as regras de trânsito e utilizando todos os equipamentos de segurança.

DIMENSÃO INOVAÇÃO

Conferência de arranque da Agenda NEXUS



A IP e a IPT fazem parte do consórcio da Agenda NEXUS, um dos projetos selecionados no âmbito das Agendas Mobilizadoras para a Inovação Empresarial do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), apresentado a 24 de janeiro. O principal objetivo é digitalizar e descarbonizar a cadeia logística associada ao corredor do Porto de Sines.

Roadshow de Inovação



O Roadshow de Inovação decorreu em 4 sessões, dia 21 de abril no Porto, dia 12 de maio em Évora, dia 19 de maio em Santarém e dia 27 de junho no Entroncamento, durante a comemoração do 8º aniversário da IP. Nas sessões do roadshow foram feitas 3 apresentações pelo Gabinete de Estudos e Inovação (EIN): "Macrotendências e Estudos", "Projetos de Investigação, Desenvolvimento e Inovação" e "50 Desafios de IDI da IP", a que se seguiu um debate.

A IP foi Innovation Partner do ITS European Congress 2023



A IP foi Innovation Partner exclusivo no ITS European Congress 2023, o maior evento de ITS - Intelligent Transport Systems a nível europeu sob o tema 'The game changer', que se realizou em Lisboa, de 22 a 24 de maio de 2023, no Centro de Congressos de Lisboa. A IP, marcou presença na área expositiva com os principais projetos de ITS em que está envolvida.

DIMENSÃO ÉTICA, COMPLIANCE e CIBERSEGURANÇA**Presidente da IP no lançamento do AI.Ethics – Transparência Algorítmica**

A Associação Portuguesa de Ética Empresarial (APEE) e a UNA Portugal – Associação Unidade das Nações, promoveram a sessão de lançamento do *AI.Ethics – Transparência Algorítmica*, no dia 3 de março, na Secretaria-Geral do Ministério do Ambiente. Em representação da IP esteve presente Miguel Cruz, Presidente do CAE da IP, com o tema "A Ética nas Atividades de Criação de Valor", que realçou a dimensão cada vez maior de dados produzidos por todos e a utilização de algoritmos na gestão desses mesmos dados por parte das Organizações.



ANEXO 3 – RISCOS CLIMÁTICOS

Resultados da extensão de rede RRN e RFN por risco climático e perigo climático:

Extensão de Rede (km)	2023		RCP 4.5 (2071-2100)		RCP 8.5 (2071-2100)	
	RRN	RFN	RRN	RFN	RRN	RFN
Precipitação Intensa (escala)						
Extremo (18-25)	0	0	43	0	43	0
Elevado (12-17)	1 782	0	2 105	0	2 019	0
Moderado (8-11)	6 808	253	8 072	317	7 090	276
Baixo (4-7)	6 337	1 545	5 337	1 809	6 234	1 607
Negligenciável (3)	2 015	917	1 386	589	1 557	832
Calor Excessivo (escala)						
Extremo (18-25)	0	0	662	0	2 960	0
Elevado (12-17)	1 168	0	5 108	0	8 521	42
Moderado (8-11)	4 246	0	6 036	652	4 283	1 145
Baixo (4-7)	7 810	1 126	4 234	1 298	1 139	1 167
Negligenciável (3)	3 718	1 589	903	764	40	360
Incêndios Rurais (escala)						
Extremo (18-25)	0	0	161	0	410	0
Elevado (12-17)	2 040	0	6 056	7	9 167	32
Moderado (8-11)	5 104	11	7 350	300	5 739	581
Baixo (4-7)	7 840	698	2 443	1 334	1 367	1 485
Negligenciável (3)	1 959	2 005	935	1 073	260	618

Extensão de Rede (km)	2023		RCP 4.5 (2080-2100)		RCP 8.5 (2080-2100)	
	RRN	RFN	RRN	RFN	RRN	RFN
Inundações Fluviais (escala)	RRN	RFN	RRN	RFN	RRN	RFN
Extremo (18-25)	325	29				
Elevado (12-17)	1 064	365				
Moderado (8-11)	2 947	517				
Baixo (4-7)	5 699	621				
Negligenciável (3)	6 907	1 182				
Extensão Total	16 943	2 715				
Inundações marítimas e galga-mentos costeiros	RRN	RFN	RRN	RFN	RRN	RFN
Extremo (18-25)	0	0	14	28	25	25
Elevado (12-17)	11	0	61	94	53	124
Moderado (8-11)	50	0	148	97	166	113
Baixo (4-7)	14	9	620	153	573	119
Negligenciável (3)	16 868	2 706	16 089	2 342	16 126	2 333
Instabilidade de Vertentes (escala)	RRN	RFN	RRN	RFN	RRN	RFN
Extremo (18-25)	55	0	55	0	55	0
Elevado (12-17)	491	12	551	22	470	12
Moderado (8-11)	3 622	94	3 524	93	3 587	91
Baixo (4-7)	8 628	467	8 686	441	8 702	454
Negligenciável (3)	4 147	2 142	4 126	2 159	4 129	2 159
Ventos Intensos (escala)	RRN	RFN	RRN	RFN	RRN	RFN
Extremo (18-25)	0	0				
Elevado (12-17)	0	0				
Moderado (8-11)	60	0				
Baixo (4-7)	2 077	268				
Negligenciável (3)	14 806	2 446				
Extensão Total	16 943	2.715	16 943	2 715	16 943	2 715

RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE DO GRUPO IP 2023



Infraestruturas
de Portugal

Infraestruturas de Portugal, S.A.

Campus do Pragal,
Praça da Portagem
2809-013
ALMADA – Portugal

Tel.: +(351) 2 12 879 000

e-mail: ip@infraestruturasdeportugal.pt

Capital Social: 13 077 465 000,00 €

NIF: 503 933 813

www.infraestruturasdeportugal.pt