

RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2016



Este relatório refere-se ao Grupo Infraestruturas de Portugal, S.A.
A estrutura deste relatório está orientada tendo em conta os dados de carácter económico, social e ambiental resultantes da atividade da empresa durante o ano de 2016.
Todos os relatórios do Grupo Infraestruturas de Portugal, S.A. encontram-se disponíveis em www.infraestruturasdeportugal.pt

Ficha Técnica

Propriedade Infraestruturas de Portugal, S.A.

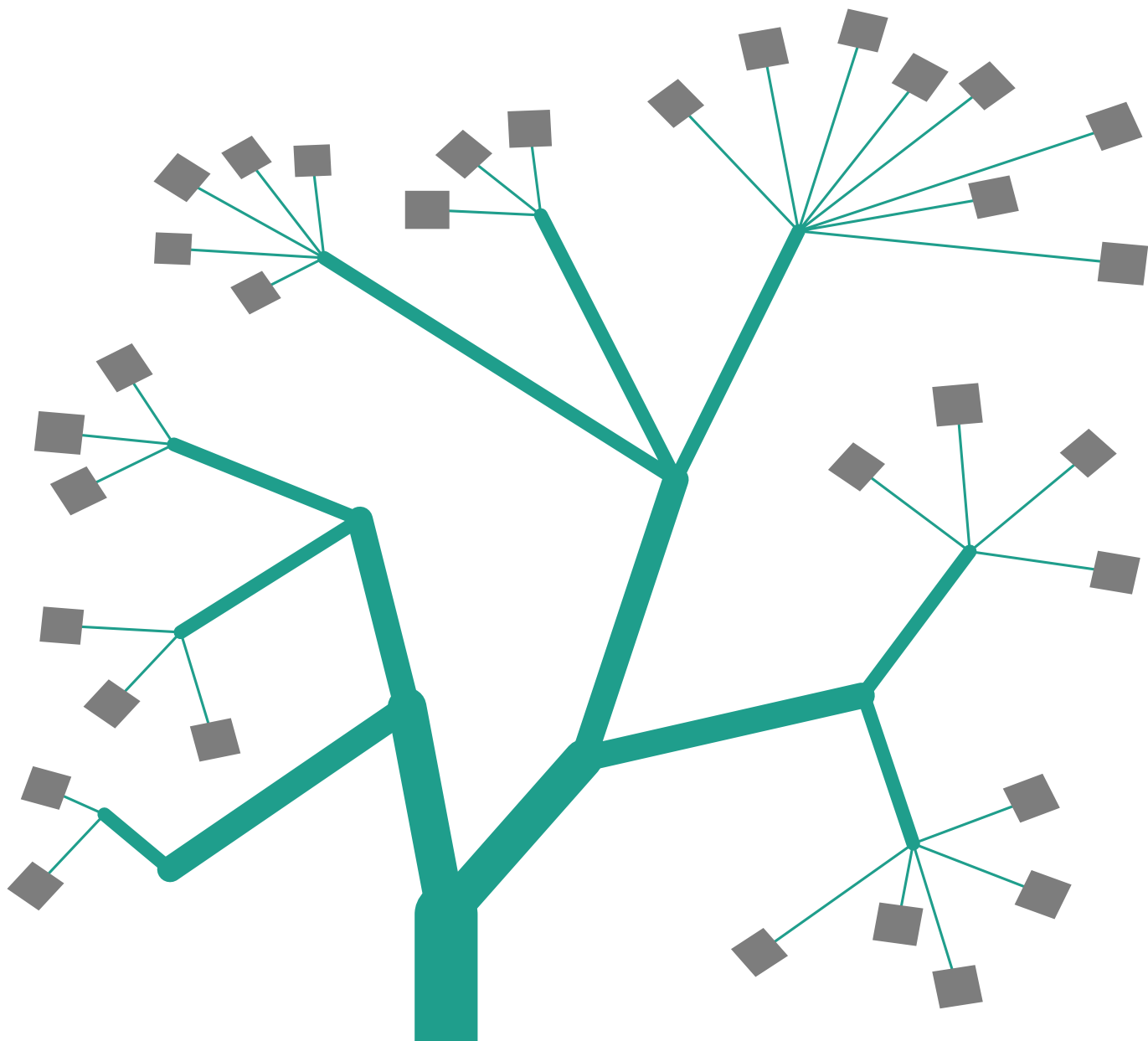
Editores IP | Direção de Comunicação, Imagem e *Stakeholders*

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

Fotografias Arquivo IP

ÍNDICE

I) SOBRE O RELATÓRIO	5
II) MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO	7
III) INDICADORES CHAVE	10
IV) PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS	16
V) DESTAQUES	26
VI) PRÉMIOS E RECONHECIMENTOS	36
01. PERFIL DA ORGANIZAÇÃO	38
1.1. IP: Empresa, Poderes do Acionista e Modelo de Governação	38
1.2. O Grupo IP	50
1.3. Estrutura do Grupo IP	52
02. ÉTICA EMPRESARIAL	55
2.1. Princípios de Gestão Ética	55
2.2. Código e Políticas de Gestão	64
2.3. Gestão do Risco e Oportunidades	67
03. ESTRATÉGIA E COMPROMISSOS	76
3.1. Sistema de Gestão e Controlo de Atividade	76
3.2. Princípios e Orientações Estratégicas	79
3.3. Objetivos de Gestão da Empresa	80
3.4. Áreas Relevantes do Negócio	82
04. GESTÃO DA MATERIALIDADE	88
4.1. Identificação e Gestão da Materialidade	88
4.2. Relacionamento com <i>Stakeholders</i>	125
4.3. Cadeia de Valor	148
05. DIMENSÃO SOCIAL	150
5.1. A Nossa Equipa	150
5.2. Diversidade e Igualdade de Oportunidades	156
5.3. Formação e Educação	158
5.4. Gestão de Competências	162
5.5. Segurança e Saúde no Trabalho	163
5.6. Diálogo Social	168
06. DIMENSÃO AMBIENTAL	172
6.1. Na Defesa do Meio Ambiente	172
6.2. Desempenho	174
6.2.1. Materiais	174
6.2.2. Diminuição do Consumo de Energia	175
6.2.3. Água	179
6.2.4. Biodiversidade	180
6.2.5. Emissões	180
6.2.6. Efluentes e Resíduos	181
6.3. Investimentos em Aspetos Ambientais	182
6.4. <i>Compliance</i>	182
07. INDICADORES GRI	184



RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2016

SOBRE O RELATÓRIO



I) SOBRE O RELATÓRIO

A Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) apresenta o segundo Relatório de Sustentabilidade.

O presente relatório diz respeito às atividades da cadeia de valor do Grupo IP, tendo sido elaborado de acordo com as diretrizes G4.0, da *Global Reporting Initiative*, “De Acordo – Essencial” e refere-se ao período abrangido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2016. Sempre que a informação reportada não incluir a totalidade das atividades do Grupo IP, o facto, será devidamente mencionado.

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

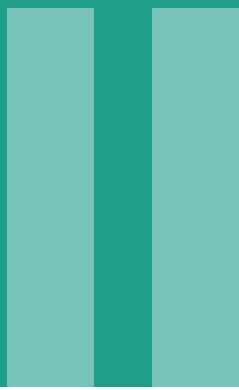
Os dados apresentados têm origem nos sistemas de informação da empresa e, como base, as Normas Internacionais de Contabilidade – IFRS, o sistema fiscal, a legislação do direito do trabalho e do ambiente, os princípios de conduta em vigor na empresa, e as diretrizes e indicadores da GRI.

A sustentabilidade no Grupo IP constitui uma opção estratégica transversal a todos os domínios de atuação da empresa. A sua integração no *core business* é refletida no modelo de governo adotado, em que o Conselho de Administração Executivo é o órgão máximo responsável pelo seu acompanhamento.



RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2016

MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO



II) MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO

CONFIANÇA, ESTABILIDADE E ORGULHO

Decorridos dois anos após a fusão, identificamos três vetores estratégicos para a melhoria do clima organizacional: as pessoas; a organização e, naturalmente, a sua estratégia; e a liderança.

QUANTO ÀS PESSOAS...

Não haja dúvida de que a empresa é o que os seus colaboradores dela fizeram. A eles se deve o legado de que tanto nos orgulhamos e deles depende o futuro que queremos construir.

Para isso, queremos pessoas motivadas, dedicadas, que se empenham diariamente em fazer melhor. O nosso compromisso é criar as condições para que tal aconteça. Trabalharemos para esbater as diferenças, criar proximidade, qualificar e valorizar. Sabemos que a conjuntura económica e o quadro legal do setor público, que naturalmente respeitaremos, impõem fortes limitações. Mas tal não nos demove de continuar a procurar novas soluções e a trabalhar no caminho traçado. Fazer com que todos sintam que a IP é uma boa empresa para trabalhar é o desígnio que nos move neste contexto.

QUANTO À ORGANIZAÇÃO...

A nossa missão é contribuir para o bem-estar dos utilizadores das infraestruturas rodoferroviárias, 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.

Temos como objetivo:

- Cuidar das infraestruturas sobre nossa jurisdição, conforme definido no Plano de Proximidade Rodoferroviário 2017-2021, o primeiro plano desenvolvido em conjunto para a rodovia e ferrovia;
- Modernizar e Construir novas infraestruturas ferroviárias conforme previsto no Plano Ferrovia 2020, o qual tem como objetivo principal fomentar o transporte de mercadorias, nacional e internacional, reposicionando Portugal como uma das portas de entrada, e de saída, de produtos da Europa.

E, em particular, salientamos o desenvolvimento:

- Do Corredor Internacional Norte, com a modernização das Linhas da Beira Alta e da Beira Baixa;
- Do Corredor Internacional Sul, com a construção e modernização da Linha do Alentejo;
- Do Eixo Atlântico, com a modernização das Linhas do Norte e do Minho;
- E ainda de um vasto conjunto de investimentos nos corredores complementares.

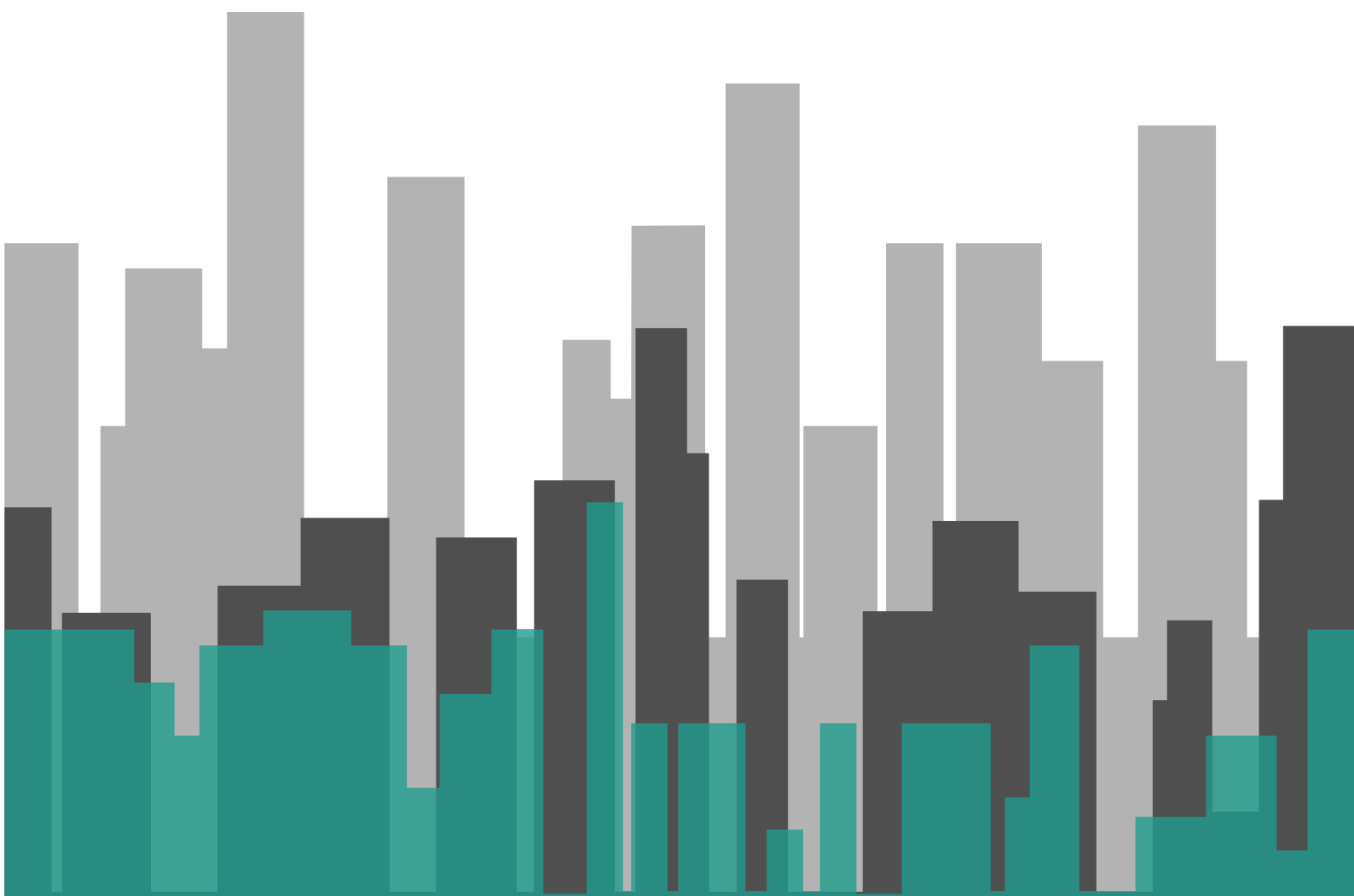
QUANTO À LIDERANÇA...

As lideranças fazem, e distinguem, a cultura de uma empresa. Porque de uma nova Organização se trata, estamos num processo de refundação identitária e a construção de uma nova cultura organizacional é inevitável.

Por tudo isto, uma palavra final de agradecimento pela dedicação e profissionalismo de todos os colaboradores, que são os verdadeiros responsáveis pela concretização das transformações referidas e são o garante da prestação de um serviço público de referência.

Este é o desígnio que nos move e que exige estabilidade e confiança na e da organização.

Um agradecimento extensível ao Acionista, Órgãos de Fiscalização e restantes *Stakeholders* pela colaboração e confiança demonstrada.



RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2016

INDICADORES CHAVE



III) INDICADORES CHAVE

DESEMPENHO DO CONTRATO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA

Indicadores	Objetivos	Meta 2016	Resultados 2016 ²	Meta 2017
Níveis de Serviço	Assegurar níveis de serviço	>95%	99,3%	>95%
Sinistralidade	Redução n.º de pontos negros (Rede IP)	37	29	35
	Redução Índice de Gravidade (IG ¹) dos acidentes nas travessias urbanas	19.631	17.070	18.890
	Redução do n.º de vítimas mortais	192	172	181

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

(2) Dados provisórios.

DESEMPENHO DO CONTRATO PROGRAMA FERROVIÁRIO

Indicadores	Meta 2016	Resultados 2016	Meta 2017
Margens suplementares	20 (min)	20 (min)	32 (min)
Pontualidade ferroviária	≥ 89,5%	91,0%	89,6%
Satisfação dos clientes ferroviários	≥ 52%	55,7%	53%
Disponibilidade da rede	≥ 88,1%	90,4%	88,6%
Gestão de ativos ferroviários	≥ 83%	82,2%	83%
Volumes de atividade ¹	≥ 37.217.256 ck	36.859.250 ck	37.254.473 ck
Níveis de segurança	≤ 1,021 AS/MCK	1,024 AS/MCK	1,001 AS/MCK
Proteção do ambiente	0%	0%	2%
Rendimentos ferroviários	100%	99,1%	100%
Outros rendimentos	≥ 16,6%	-18,6%	-1,4%
Gastos de manutenção	≤ 13,7%	2,2%	-3,6%
Gastos com outros FSE's	≤ 6,4%	5,2%	-6,9%
Gastos com o pessoal	≤ 4,4%	12,5%	-5,5%

(1) Reflete a totalidade de comboios que circulam na RFN, excluindo os da IP.

SERVIÇO FERROVIÁRIO

	Unidade	2015	2016
Extensão total de linhas (exploração, não exploração e concessionadas)	km	3626	3607 ¹
Total de linhas em exploração	km	2558	2558
Extensão total por tipo de vias (bitola ibérica e métrica)			
Bitola ibérica	km	2446	2446
Bitola métrica	km	112	112
Extensão eletrificada	km	1647	1647

(1) Linha do Tua – 19 km, conforme resolução do Conselho de Ministros n.º 47/2016.

OPERACIONAIS

Ferrovias	Unidade	2015	2016
km percorridos em comboio ¹	CK	37.288.361	37.111.221
Índice de pontualidade	%	90,75	0,91
Conservação da rede ²	M€	60	69,5
Custo por km conservação ²	€/km	23.529	27.217

(1) Reflete a totalidade de comboios que circulam na RFN, incluído os da IP.

(2) Os cálculos do ano 2016 foram apurados, tendo por base os ativos fixos.

Rodovia	Unidade	2015	2016
Investimento em expansão da rede ¹	M€	130,46	15,76
Km construídos	km	0	25,8
Conservação da rede ²	M€	16,95	14,48
Custo por km conservação ³	€/km	3.884	3.988
Inspeções de obras de arte:			
Principais	N.º	944	852
Subaquáticas	N.º	47	31
Rotina	N.º	2.997	2.488
Vistorias da arborização rodoviária	km	2.852	2.519
Inspeções de rotina a vias	km	7.281	7.409

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

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

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

FINANCEIROS

(M€)

	2015	2016
Receitas		
Rendimentos de exploração	1.464,28	1.322,75
Resultados de investimentos financeiros	120,06	115,65
Venda de ativos	4,18	0,33
Valor Económico Gerado	1.588,52	1.438,40
Gastos operacionais	944,93	966,11
Gastos com pessoal	126,97	136,98
Dividendos pagos	0	0
Juros	482,73	412,97
Pagamentos ao Estado		
IRC e derrama	16,9	-14,51
IMI	0,05	0,17
IVA	10,23	8,43
Imposto de selo	0,19	0,2
Valor económico distribuído	1.582,00	1.510,35
Valor económico acumulado	6,52	-71,95

PERFORMANCE AMBIENTAL

	Unidade	2015	2016
Consumo energético global	GJ	317.825,00	312.349,00*
Água consumida	m ³	220.220,00	243.691,00*
Emissões de gases com efeito de estufa	tonCO ² eq	31.174,00	22.791,00*
Peso total de resíduos produzidos	ton	1.869,00	11.376,00
Investimento em ambiente	M€	8.7	7.5
Consumo de combustível	l	1.690.990,00	1.685.525,54

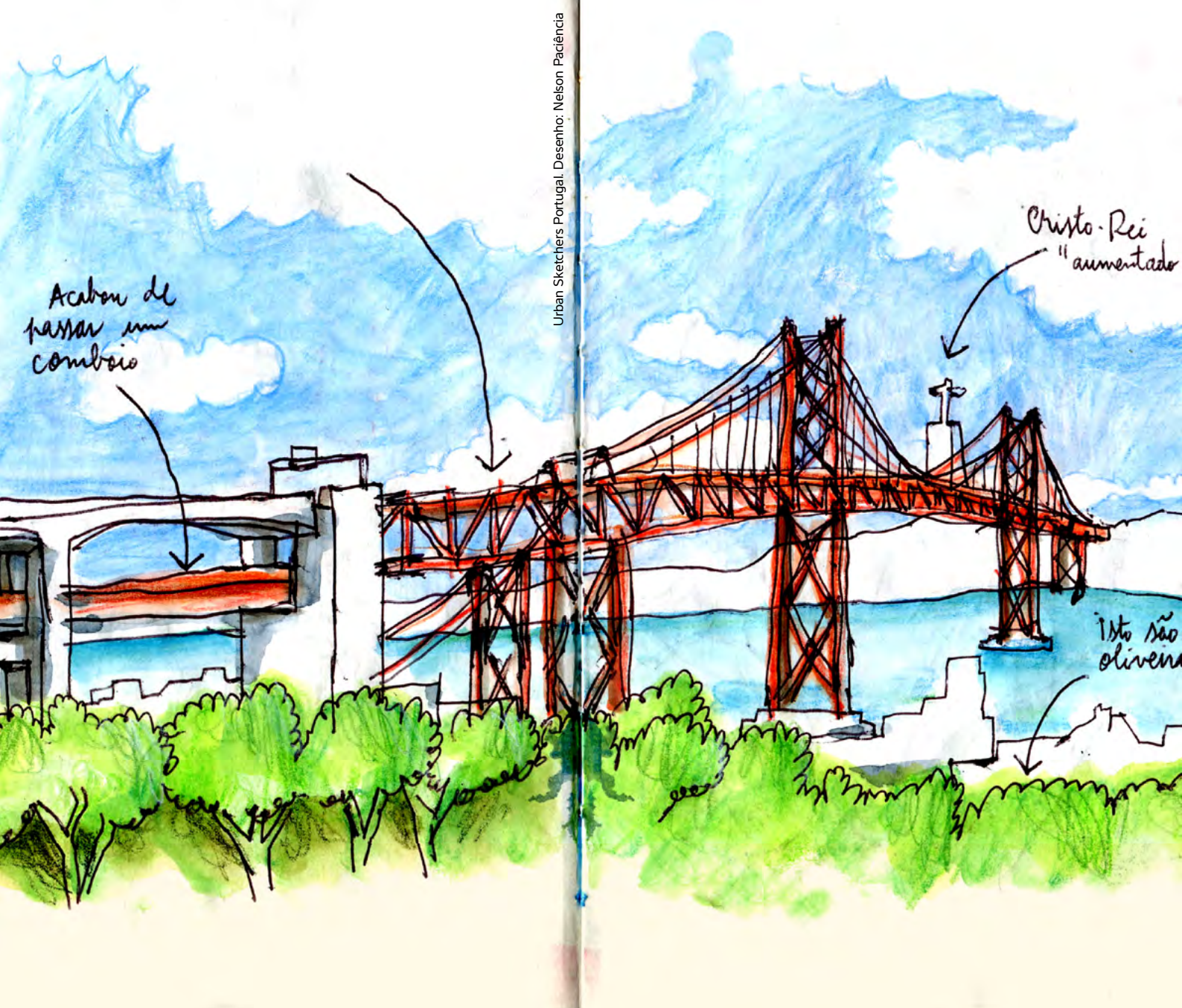
*Assumindo que a quantidade de combustível foi idêntica ao ano de 2015.



PERFORMANCE SOCIAL

	Unidade	Tipo contrato	Género	2015	2016
Emprego					
Total de colaboradores	N.º			3.819	3.732
Colaboradores por género	%		F	23,8	24,1
			M	76,2	75,9
Colaboradores por tipo de contrato	%	A termo		0,7	0,1
		Sem termo		99,3	99,9
Colaboradores por tipo de contrato (por género)	%	A termo	F	22,2	66,7
			M	77,8	33,3
		Sem termo	F	23,8	24,1
			M	76,2	75,9
Colaboradores por cargos de direção	%		F	34,2	36,7
			M	65,8	63,3
Evolução do nível etário médio	%			48,2	49,0
Evolução do nível de antiguidade	%			21,5	22,2
Evolução do índice de formação superior	%			33,3	33,4
Volume de formação (colaboradores)	H		F	26.327	31.711,55
			M	65.030	78.695,48
Volume de formação (externos)	H				3.002,48
Índice de satisfação global ¹	%			61,0	-
Taxa de absentismo	%			4,4	4,4
Total de colaboradores sindicalizados	N.º			1.648	1.599
Entradas	N.º			2	19
Saídas	N.º			102	106

(1) Inquérito de satisfação de colaboradores com periodicidade anual.



RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2016

PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS



IV) PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS

janeiro

- Linha da Beira Baixa - Conclusão de um conjunto de intervenções, na, especialidade de Via e Geotecnia, com o objetivo de aumentar os níveis de disponibilidade, segurança e qualidade da infraestrutura ferroviária, com um investimento conjunto de cerca de 3,2 milhões de euros.
- SC Baixo Alentejo / SC Algarve Litoral - Aprovação do relatório final da Comissão de Negociação (3º Relatório Final), através do despacho do Senhor Secretário de Estado das Infraestruturas, de 22 de janeiro de 2016, e do despacho do Senhor Secretário de Estado Adjunto, do Tesouro e das Finanças, de 29 de janeiro de 2016, depois de obtido parecer favorável por parte da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.
- Coordenação do Grupo Trabalho Técnico ERTMS, proposto pelo IMT que envolveu todos os parceiros ferroviários nacionais e que foi responsável pela definição da estratégia de migração Sistema Europeu Harmonizado de Sinalização e Controlo de Velocidade de Comboios (ERTMS).
- Extensão do Corredor Atlântico à Alemanha (Mannheim) - entrada formal em serviço em 1 de janeiro.
- IP Engenharia participa no 2º Fórum da União de Exportadores da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (UE-CPLP), realizado em Braga.

fevereiro

- Apresentação dos investimentos da IP – FERROVIA 2020 - Conferência de Imprensa com a presença do Ministro do Planeamento e das Infraestruturas,
 - Linha do Minho, troço entre Nine e Viana do Castelo - Lançamento da empreitada de eletrificação em 43,6 km, com o valor base de 21,5 milhões de euros.
 - 89% das pontes da rede rodoviária da IP classificadas com estado de conservação de bom ou muito bom.
 - Renovação do Contrato entre a IP e a Região Autónoma da Madeira (RAM) no valor de 100.000,00 €, que visa o apoio na gestão dos dois contratos de parcerias público-privadas do setor rodoviário celebrados naquela Região Autónoma.
 - Linha do Douro - Estação de Livração - Ensaio e colocação ao serviço de sinalização luminosa eletromecânica.
-

março

- Linha da Beira Baixa - Ponte do Zêzere - Conclusão da intervenção de reforço e reabilitação, representando um investimento na ordem dos 850 mil euros, tendo a gestão, coordenação e fiscalização dos trabalhos sido assegurada por meios internos da IP.
- Linha do Norte – troço Alfarelos e Pampilhosa - Consignação da empreitada de RIV (Renovação Integral de Via), numa extensão de 35 quilómetros e, com um investimento de 30,5 milhões de euros.
- Contrato programa da Rede Ferroviária Nacional (RFN): O Estado assinou com a IP um contrato que regula os termos e condições da prestação das obrigações de serviço público de gestão da rede ferroviária nacional.
- Contrato Programa para o Setor Ferroviário: Em 11 de março, celebrou-se, entre a IP e o Estado Português, o Contrato Programa, que define e regula os termos e condições da prestação pela IP das obrigações de serviço público de gestão da infraestrutura integrante da Rede Ferroviária Nacional, para o período compreendido entre 1 de janeiro de 2016 e 31 de dezembro de 2020, bem como das indemnizações compensatórias decorrentes a pagar pelo Estado Português (cláusula n.º 1 do Contrato Programa).
- IP recebeu visita de uma delegação da *Korea Rail Network Authority* (Coreia do Sul), no âmbito de uma ação de *benchmarking* sobre empreendimentos ferroviários.

abril

- Conclusão da empreitada de trabalhos de proteção anticorrosiva das pontes metálicas de Arzila e Mondego Velho, localizadas no concelho de Coimbra, que representou um investimento na ordem dos 530 mil euros.
 - Realização da Assembleia Geral da *RailNetEurope* (RNE), em Lisboa, com o contributo da IP na receção e organização deste evento, que contou com a presença de mais de 50 quadros internacionais entre a estrutura da RNE, representantes dos 35 gestores de infraestrutura e nove corredores internacionais de mercadorias.
 - SC Algarve Litoral - A IP e a RAL assinam Acordo de Alteração ao Acordo de Aditamento ao Contrato de Subconcessão que havia sido estabelecido a 5 agosto 2015.
 - SC Baixo Alentejo – A IP e a SPER assinam Acordo de Alteração ao Acordo de Aditamento ao Contrato de Subconcessão que havia sido estabelecido a 18 junho 2015.
 - Linha do Douro - Automatização de PN - Ensaio e colocação ao serviço de Passagem de Nível tipo C Particular *Fladgate*, ao PK 127.670, – Estação de Pinhão.
 - 8º Congresso Rodoviário Português - Participação da IP com a apresentação da comunicação “Contributo da IP para a Defesa da Floresta contra Incêndios”.
 - Realização da 1.ª Visita dos Clássicos de Lisboa à Estação do Rossio, que reuniu cerca de 150 pessoas, parte das quais tiveram oportunidade de realizar uma visita guiada à estação.
-

- Salão Motorclássico - Participação da IP.
- IP Telecom organiza um ciclo de eventos subordinado ao tema “*Cloud* dos Municípios e dos Municípes” com vista à apresentação das suas soluções *Cloud* específicas de resposta às necessidades das entidades municipais.
- IP e “*China Civil Engineering Construction*” (CCECC) assinam memorando de entendimento onde é estabelecida a base de cooperação para o desenvolvimento de infraestruturas de transportes sustentáveis na CPLP.

maio

- Inaugurado e aberto ao tráfego, a 7 de maio, o lanço A4 – Amarante/Vila Real, que inclui o Túnel do Marão, o maior túnel mineiro rodoviário da Península Ibérica.
- Conclusão da empreitada de substituição do tabuleiro na EN1/IC2 - Passagem Superior ao Caminho-de-Ferro, ao km 235,459 da Linha do Norte, no concelho da Mealhada, distrito de Aveiro, que representou um investimento total de cerca de 744 mil euros.
- ADFERSIT - Realização do Congresso subordinado ao tema “i9.transportes - Visão 20/30”, que teve lugar no Pavilhão de Portugal e contou com o CEO da IP como Presidente da Comissão Executiva do evento.
- Linha do Alentejo - Estações de Vila Nova da Baronia e de Cuba - Conclusão dos trabalhos de substituição de travessas de madeira por travessas de betão, que representou um investimento associado na ordem dos 550 mil euros.
- Congresso Mundial de Investigação Ferroviária WCRR 2016 - Apresentação de Paper sob o título: “*Development of Earthing & Bonding models for a 3 rails, two gauges, single line a.c. system*”.
- Participação no Grupo de Trabalho ERA CCS TSI – integrado na estrutura Agência Ferroviária Europeia, que tem por missão apoiar o trabalho da Agência na Especificação Técnica de Interoperabilidade referente ao Comando, Controlo e Sinalização, bem como nos assuntos ERTMS de modo geral. Destaca-se, neste âmbito, a publicação da nova versão da ETI CCS 2016/919.
- Automobilia - Participação com um stand onde estiveram expostos veículos históricos da IP.

junho

- 1.º aniversário da IP - Comemoração com a realização do 1.º *Open Day* da IP, no dia 3 de junho.
 - Abertura ao tráfego, a 1 de junho, do Nó de ligação da Variante a Faro à EN2, com cerimónia que contou com a presença do Ministro do Planeamento e das Infraestruturas.
-

- Consignação da empreitada de supressão da Passagem de Nível em Midões, km 45,771 da Linha do Minho, e construção da passagem inferior rodoviária e respetivos caminhos de acesso e de ligação, que representa um investimento superior a 800 mil euros.
- Conclusão da construção da nova travessia sobre o rio Trancão em Sacavém, concelho de Loures, num investimento superior a 2,5 milhões de euros.
- Conclusão da requalificação da EN10 entre Porto Alto e a Ponte Marechal Carmona sobre o rio Tejo, em Vila Franca de Xira, que teve início em novembro de 2015, e representou um investimento superior a 1,7 milhões de euros na melhoria das condições de segurança e circulação no troço, com cerca de 8 km.
- Inauguração da Variante do Troto na EN125. A nova variante representa um investimento de cerca de 7,7 milhões de euros e constitui uma importante alternativa à EN125 para o tráfego de atravessamento nesta zona do concelho de Loulé.
- SC Algarve Litoral - Entrada em serviço do Nó de ligação da EN125 – Variante a Faro à EN2.
- SC Algarve Litoral - Entrada em serviço da EN125 - Variante S. Lourenço / Troto.
- SC Algarve Litoral - Início de novo processo de negociação do contrato de subconcessão entre Comissão de Negociações e RAL.
- SC Baixo Alentejo - Início de novo processo de negociação do contrato de subconcessão entre Comissão de Negociações e SPER.
- Linha do Norte - Automatização de atravessamento pedonal - ATV ao PK 102.010 – Estação de Riachos.
- Seminário Internacional projeto “*LIFE LINES – Redes de Infraestruturas Lineares com Soluções Ecológicas*” - Participação, com apresentação intitulada “*Measures to reduce fauna road kills: ledges in culverts, road-signs for amphibians and nets on road slopes to avoid rabbits colonization*”.
- IP Telecom renova certificação ISO27001:2013.
- Nutanix e IPTelecom celebram parceria na oferta de soluções *Cloud* baseadas em infraestruturas *HyperConverged* para o mercado português.
- IP Telecom realiza no Polo Tecnológico de Lisboa, o evento “*Cloud* na Administração Pública”, onde apresenta as suas soluções *Cloud* para o mercado Português.
- IP Telecom e Oracle apresentam novas soluções *Cloud* destinadas ao mercado nacional.
- IP recebe Comissão de Infraestruturas, Transportes e Comunicações do Parlamento de Timor-Leste.
- IP recebe Delegação da Região Chinesa do Pan-Delta do Rio das Pérolas.

julho

- Apresentação do Plano de Mobilidade para o Interior numa cerimónia que decorreu na Estação Ferroviária da Covilhã.
- Conclusão da empreitada de marcação rodoviária realizada nos distritos de Leiria, Portalegre e Santarém, que representou um investimento total de cerca de 612 mil euros.
- SC Autoestrada Transmontana – Minuta de Acordo de Aditamento ao Contrato de Subconcessão, estabelecida entre a Comissão de Negociação.
- “PROJETO P50 — EXPERIÊNCIA PILAR 7” - Assinatura do protocolo entre a Entidade Regional de Turismo – Região de Lisboa (ERT-RL) e a Infraestruturas de Portugal (IP).
- Constituição e início dos trabalhos do GOVINT – Gestão de Ruído Ambiente - Projeto Piloto de Governação Integrada, coordenado pela Secretaria de Estado do Ambiente, que tem como objetivo promover o desenvolvimento de modelos de governação integrada e, neste caso, na área do Ruído Ambiente, baseados na cooperação/parceria, participação dos *stakeholders*, comunicação eficaz e liderança colaborativa, nomeadamente influenciando as políticas públicas para alcançar os objetivos do Portugal 2020 (crescimento inteligente, sustentável e inclusivo).
- Assinatura, a 13 de julho, pela IP e DGPC, de um protocolo, que visa a realização de um adequado inventário, levantamento documental e divulgação do património arquitetónico integrado e móvel sob gestão da IP.
- IP Telecom desenvolve nova parceria com a empresa ThinkOpen.
- No âmbito do Projeto de Geminação DZ20, a IP recebeu uma delegação argelina do Organisme National de Contrôle Technique des Travaux Publics (CTTP) para uma sessão de trabalho.
- IP Engenharia, na qualidade de associada da Confederação Empresarial da CPLP (CE-CPLP) participou no "III Fórum Económico da CPLP", que decorreu em Beja.

agosto

- António Laranjo nomeado Presidente do Conselho de Administração Executivo da IP para completar o mandato em curso (2015-2017).
 - Conclusão da Empreitada de Reabilitação da Ponte Metálica de Abrantes, com o objetivo de melhorar as condições de segurança e conforto dos utilizadores desta importante ligação sobre o rio Tejo, com um investimento de 3 milhões de euros.
 - Início da empreitada de Construção da Variante do Albardão, que inclui a construção de um novo troço rodoviário, com cerca de 2,8 km, e uma nova Ponte sobre o rio Degebe, cujo valor atingirá 2,6 milhões de euros.
-

- Apresentação do Centro Interpretativo da Ponte 25 de Abril - Experiência Pilar 7, um projeto turístico e cultural, em parceria com a Câmara Municipal de Lisboa e o Turismo Lisboa e Vale do Tejo, que integra um miradouro panorâmico e uma experiência sensorial, física e intelectual no pilar de ponte em Alcântara.
- Celebração de 5 contratos de prestação de serviço de manutenção de aparelhos de mudança de via, com um valor global que ronda os 5 milhões de euros, visando garantir a manutenção de 2813 AMV da rede ferroviária nacional, por um período de 24 meses.
- Apresentação das contas do 1.º semestre - A IP atinge um resultado líquido positivo de 5,1 milhões de euros face aos 12,2 milhões de euros negativos registados em termos homólogos.
- Carlos Alberto João Fernandes nomeado Vice-Presidente do Conselho de Administração Executivo da IP.
- Participação no Projeto ECO SUSTAINABLE RAIL, cuja candidatura obteve a decisão favorável em agosto, no âmbito do Portugal 2020.

setembro

- Conclusão da empreitada de Reforço Estrutural dos Pilares e Fundações da Ponte da Vala Nova na EN118, no distrito de Santarém, concelho de Benavente, com um investimento global de cerca de 415 mil euros.
 - Lançamento do Concurso Público para a realização da empreitada de estabilização de taludes de aterro e plataforma rodoviária ao km 164 da EN230, uma obra com um valor de investimento estimado em 500 mil euros.
 - Conclusão de um conjunto de intervenções de reabilitação e alargamento em Pontes e Passagens Hidráulicas e à substituição do tabuleiro da Ponte de Ferreira, situadas na EN306 e EM202, no concelho de Ponte de Lima, num investimento global de cerca de 400 mil euros.
 - IP, através da IP Património, subconcessionou à Câmara Municipal de Sintra, a exploração dos Parques de Estacionamento, sob domínio público ferroviário, que servem as estações ferroviárias de Massamá/Barcarena e do Cacém, na Linha de Sintra.
 - SC Baixo Alentejo – Estabelecida, entre a Comissão de Negociação, a minuta de Acordo de Aditamento ao Contrato de Subconcessão.
-

- 2.º Encontro Luso-Brasileiro de Degradação em Estruturas de Betão Armado (DEGRADA 2016) - Participação da IP, através de intervenção numa sessão plenária especial sobre as Pontes da Aguieira e planeamento, organização e acompanhamento de visita técnica à empreitada de Reabilitação e Reforço dos Pilares das Pontes do Criz I e II na EN234 e São João de Areias na EN234-6I.
- Obtenção de “Declaração de Verificação Intermédia” de Interoperabilidade para o sistema de catenária apto para velocidades até 300 km/h.
- Jornadas Europeias do Património JEP 2016 - Participação sob o tema Comunidades e Culturas, nesta iniciativa anual do Conselho da Europa e da União Europeia, que tem como principal finalidade a divulgação do património cultural com vista à sua proteção e preservação.
- Grupo IP, representado pela IP Engenharia, participou na feira de Tecnologias de Transporte Ferroviário - *Innotrans* 2016.
- Conclusão do processo de Verificação CE da Conformidade do Componente de Interoperabilidade "Catenária" no âmbito do Subsistema Energia do Sistema Ferroviário da União com o envio formal pela entidade certificadora da "Declaração de Verificação Intermédia" de interoperabilidade, referente à fase de conceção, para um sistema de catenária da IP apto para velocidades até 300 km/h. O novo sistema foi idealizado e concebido pela equipa de Catenária da IP Engenharia, no âmbito da preparação e desenvolvimento do projeto da nova ligação Évora-Caia.
- Grupo IP, representado pela IP Engenharia, participou na 52ª edição da FACIM-Feira Internacional de Maputo.

outubro

- 100 Anos da Estação de São Bento – Cerimónia de comemoração do centenário desta emblemática Estação Ferroviária.
 - Assinatura do contrato para a Eletrificação do troço entre Nine e Viana do Castelo, na Linha do Minho. Extensão de 44 km, entre Nine (Vila Nova de Famalicão) e Viana do Castelo, no valor de cerca de 16 milhões de euros.
 - 160 Anos do Caminho-de-Ferro em Portugal.
 - Rede Rodoviária Nacional considerada a 4.ª Melhor da União Europeia pela Comissão Europeia.
 - SC Baixo Alentejo – Entrada em Serviço da requalificação do IP2 - Nó Ramal / Beja / Castro Verde (A2/IP1).
 - 10º Encontro dedicado à MOBILIDADE, TRANSPORTES E SUSTENTABILIDADE – A IP associou-se a esta iniciativa, cujo objetivos e impactos, criados pelo Acordo de Paris, alguns já explanados em decisões políticas nacionais e com reflexos transversais na sociedade e na economia, com particular relevo na MOBILIDADE e nos TRANSPORTES, foram as razões para a reflexão e discussão da temática da SUSTENTABILIDADE.
-

- Participação na 14.^a edição do AutoClássico Porto, Salão do Automóvel e Motociclo Clássico e de Época, 7 e 9 de outubro, e o Histórico Automóvel Clube do Entre Tejo e Sado (HACETS) que se realizou na Exponor, evento com cerca de trinta mil visitantes. A IP marcou presença em parceria com o Museu Nacional Ferroviário com uma carrinha Ford A do espólio rodoviário, a passagem de nível (em funcionamento) e o ambiente criado do interior de uma estação de caminho-de-ferro.
- IP Telecom - Entrada na fase de produção da solução desenvolvida com vista ao suporte tecnológico do Portal do Governo e que inclui, entre outros, o alojamento do website, componente de segurança da informação e a distribuição dos conteúdos.

novembro

- No âmbito das comemorações dos 50 Anos da Ponte 25 de Abril, a Ordem dos Engenheiros organizou uma sessão de homenagem a esta grande obra de Engenharia, à qual associa um tributo ao engenheiro Luiz Canto Moniz.
 - IP, no âmbito da estratégia de Segurança Rodoviária e tendo em vista a contínua melhoria das condições de segurança dos utentes da rede rodoviária sob sua responsabilidade, procedeu ao levantamento georreferenciado de todas as passadeiras existentes na Rede Rodoviária.
 - IP torna-se parceira e beneficiária associada do Projeto LIFE LINES - Rede de Infraestruturas Lineares com Soluções Ecológicas, cofinanciado pela UE e coordenado pela Universidade de Évora.
 - Início do processo para acordo de cooperação entre a IP, o MP e AMP, no sentido de corporizar a Rede de Biospots do Porto, na parte que interessa o domínio público rodoviário da Rede de Autoestradas do Grande Porto, sob jurisdição da IP.
 - IP Telecom participou, pelo terceiro ano consecutivo, no Ciberdefesa - "CIBER PERSEU 2016" exercício organizado pelo Exército Português que decorreu nas instalações da Academia Militar em Lisboa.
 - IP Telecom participou no evento C-Days organizado pelo Centro Nacional de Cibersegurança.
 - Grupo IP esteve presente no 14.^o Salão Internacional das Obras Públicas, em Argel, organizado pelo Ministério das Obras Públicas Argelino.
-

dezembro

- Centro de Limpeza de Neve da Serra da Estrela recebe uma nova viatura pesada rotativa limpa-neves, que reforça a frota de equipamentos de prevenção à formação de gelo e de limpeza de neve disponíveis para a época de Inverno.
 - IP avançou com a empreitada de Eletrificação do Troço Covilhã-Guarda, na Linha da Beira Baixa e, de construção da Concordância das Beiras, via de ligação entre a Linha da Beira Baixa e a Linha da Beira Alta.
 - Assinado um Memorando de Entendimento, no dia 30 de dezembro, com as CM Porto e Vila Nova de Gaia, que regula a manutenção e conservação da Ponte do Infante sobre o Douro.
 - Francisco Cardoso dos Reis eleito Presidente do Rail System Fórum, da UIC.
 - SC Algarve Litoral – A 13 de dezembro foi estabelecida, entre a Comissão de Negociação, a minuta de Acordo de Aditamento ao Contrato de Subconcessão.
 - SC Baixo Alentejo – A 30 dezembro foi assinado, entre a Comissão de Negociação, o Acordo de Aditamento ao Contrato de Subconcessão.
 - Troço Tunes – Vila Real de Santo António - Instalação de sinalização para peões no atravessamento ao Km 377+052.
 - Participação no Simpósio Ecologia das Ferrovias, realizado no Instituto Superior de Agronomia, com apresentação de duas comunicações subordinadas aos temas - “Aumentar a conectividade em habitats fragmentados por infraestruturas lineares: o papel das passagens inferiores” e “Ferrovia e Biodiversidade: Como transformar um problema de curto prazo numa estratégia de longo prazo”.
 - IP Telecom e “*Knowledge Support*” estabelecem parceria para o desenvolvimento da Plataforma “*Analytics na Cloud* Empresarial”.
-

Ponte 25 de Abril
50 Anos a Ligar Destinos



RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2016

DESTAQUES



V) DESTAQUES

RODOVIA

PRINCIPAIS OBRAS CONCLUÍDAS

- **TÚNEL DO MARÃO (Troço da A4 entre Amarante e Vila Real)**



IP4 Sublånço Nó de ligação ao IP4 / Túnel do Marão

- Consignado em 23 de setembro de 2014
- Concluído em 15 de março de 2016
- Adjudicado à firma OPWAY
- Valor da adjudicação de 29.470.384,74 €
- Fiscalização por parte da firma EFS

IP4 Túnel do Marão

- Consignado em 23 de setembro de 2014
- Concluído em 22 de abril de 2016
- Adjudicado à firma Teixeira Duarte / EPOS
- Valor de Adjudicação de 88.099.873,74 €
- Fiscalização por parte da firma Prospectiva

IP4 Sublanço Túnel do Marão / Nó de Parada de Cunhos

- Consignado em 23 de setembro de 2014
- Concluído em 15 de março de 2016
- Adjudicado à firma Ferrovial / Lena Engenharia
- Valor de adjudicação de 28.800.100,00 €
- Fiscalização por parte da firma EFS

IP4 Nó de Campeã / Sistema de Portagens

- Consignado em 28 de dezembro de 2015
- Concluído em 27 de março de 2016
- Adjudicado à firma Ascendi
- Valor de adjudicação de 999.999,99 €
- Fiscalização por parte da IP

O Projeto foi financiado pela Comunidade Europeia numa taxa de comparticipação de 80 % sobre o montante de 150.000.000,00 €.

Antes da abertura ao tráfego da A4 - Autoestrada do Marão foram realizadas várias visitas e apresentações, a pedido das autoridades de segurança e proteção civil, dinamizadas e acompanhadas pela IP e com a colaboração dos respetivos adjudicatários.

Inclusivamente, foram realizados simulacros nos troços fora do túnel e no interior do túnel que permitiriam aferir tempos e procedimentos para intervenção no caso de uma ocorrência. As situações simuladas passaram pela ocorrência de acidentes com feridos graves e ligeiros.

A A4 – Amarante/Vila Real, com uma extensão de 26 km, foi aberta ao tráfego no dia 8 de maio, após terem sido realizados todos os testes de segurança no Túnel do Marão. Aquele que é hoje o maior túnel rodoviário da Península Ibérica, dotado de equipamentos com elevado grau de sofisticação, tem sido alvo do interesse de académicos e técnicos e motivado inúmeras visitas ao local, dinamizadas e guiadas pela IP, em colaboração com o empreiteiro Teixeira Duarte.

EN120, Ponte sobre a Ribeiratorgal ao km97+665 E ER267 Ponte do Rio Oeiras ao Km99+300

- Consignada em 17 de setembro de 2015
 - Concluída em 12 março de 2016
 - Adjudicada à firma Conduril - Engenharia, SA
 - Valor de adjudicação de 463.563,00 €
-

Esta obra visou resolver problemas de segurança estrutural, da durabilidade das estruturas, da exploração e conforto da circulação rodoviária, considerando que se verificavam, na generalidade, anomalias associadas à instabilidade dos taludes, fissuração generalizada no betão armado, nos rebocos, e também nos pavimentos e passeios existentes.

EN10, Ponte de Sacavém sobre o Rio Trancão - Substituição da Obra de Arte

- Consignada em 9 de fevereiro de 2015
- Concluída em 21 de junho de 2016
- Adjudicada à firma Ferrovia Agroman, SA
- Valor de adjudicação de 2.549.067,00 €

Esta obra teve como objetivo a reposição das condições de segurança aos automobilistas e peões, uma vez que a obra de arte existente datava de 1941 e, apresentava diversas patologias a nível estrutural, as quais justificaram a sua substituição.

EN2, km 404+920, Ponte Metálica de Abrantes Sobre o Rio Tejo - Reaberturada Obra de Arte

- Consignada em 2 de junho de 2014
- Concluída em 5 de agosto de 2016
- Adjudicada à firma DST - Domingos Silva Teixeira, SA
- Valor de adjudicação de 2.992.455,10 €

A empreitada teve como objetivo melhorar as condições de circulação e segurança, a sua estabilidade estrutural, com enfoque particular na melhoria do seu comportamento às ações sísmicas, bem como no aspeto visual da obra de arte, adaptando-a às exigências de exploração e conforto da circulação rodoviária, tendo em conta as patologias existentes.

EN10, entre Porto Alto (km 110+646) e Vila Franca de Xira (km 118+560) – Reabilitação

- Consignada em 2 de novembro de 2015
- Concluída em 28 de maio de 2016
- Adjudicada à firma Construções Pragosa, SA
- Valor de adjudicação de 1.718.772,80 €

O objetivo foi o de alcançar uma melhoria das condições de segurança e circulação, dotando a estrada simultaneamente de características que permitam uma melhor perceção e leitura da mesma.

FERROVIA 2020

PRINCIPAIS OBRAS CONCLUÍDAS

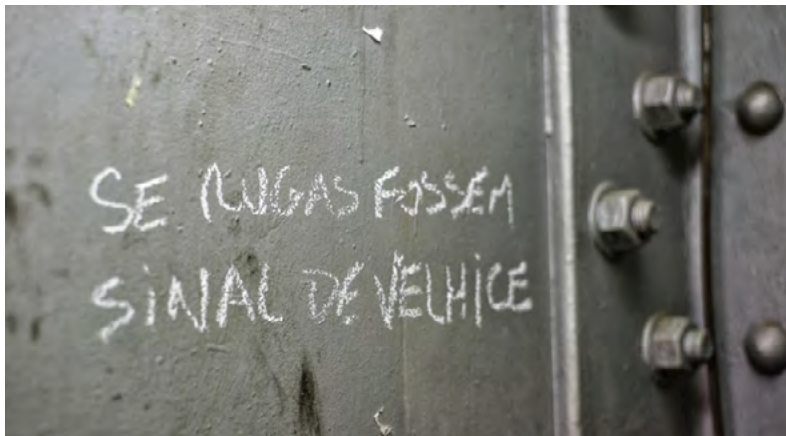
- **LINHA DO MINHO - TROÇO NINE-VIANA DO CASTELO - Construção da Passagem Inferior Rodoviária de Midões e supressão da passagem de nível ao km 45+771**

A empreitada em apreço, adjudicada à empresa Alexandre Barbosa Borges, SA, pelo valor de 806.892,00 € e com um prazo de execução de 180 dias, consistiu na execução dos trabalhos necessários à supressão da passagem de nível ao km 45+771, através da construção de uma passagem inferior rodoviária ao km 45+714, na Linha do Minho, incluindo restabelecimento de acesso, pavimentação, sinalização, restabelecimento das redes de abastecimento de água e de iluminação pública e encerramento da passagem de nível.

A Fiscalização e Coordenação de Segurança esteve a cargo da IPE.

EFEMÉRIDES

- **COMEMORAÇÃO DOS 50 ANOS DA PONTE 25 DE ABRIL**



Fotografia: Jorge Coelho Ferreira

A 6 de agosto de 2016, passaram 50 anos sobre a data da inauguração da Ponte 25 de Abril, um ícone da cidade de Lisboa.

Com o objetivo de aproximar as pessoas da Ponte e, assinalando os 50 anos da emblemática infraestrutura, foi criada uma chancela para as comemorações, assim como uma assinatura – 50 Anos a Ligar Destinos.

Ponte25deAbril 50 Anos a Ligar Destinos



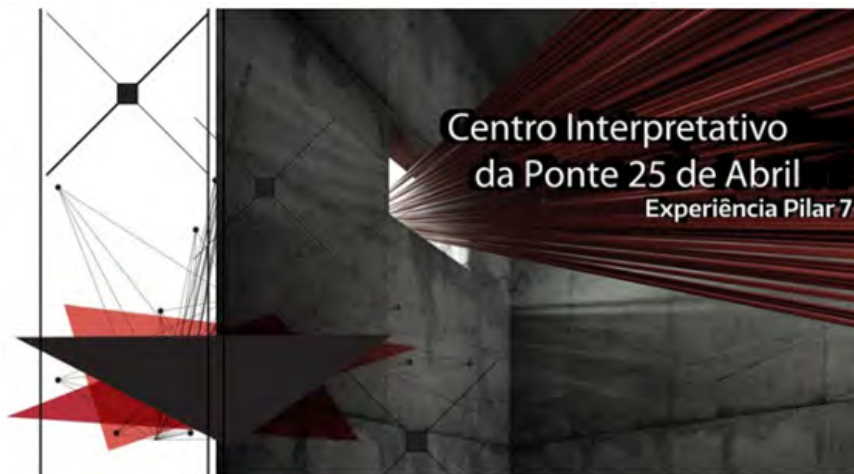
Para assinalar a data, a IP desenvolveu, em articulação com outras entidades, um conjunto de iniciativas, com uma programação de eventos comemorativos, de que se realça a associação à Meia Maratona de Lisboa e à Câmara Municipal de Lisboa, no âmbito das Festas Populares, cujo tema principal foi a Ponte.

Foram promovidos concursos de fotografia e realizadas várias exposições em algumas das nossas mais emblemáticas estações, no Museu Nacional Ferroviário e na Ordem dos Engenheiros

A IP, associou-se ao livro “A Ponte Inevitável” da autoria de Luís Ferreira Rodrigues e ao lançamento do livro “A Ponte Viva”, de Jorge Coelho Ferreira, apresentado na majestosa Sala do Rei, na Estação do Rossio.

Outra ação realizada foi a apresentação da moeda comemorativa do 50.º aniversário da Ponte 25 de Abril, de autoria do escultor José Aurélio, em parceria com a Imprensa Nacional Casa da Moeda.

Destaca-se ainda, como marco deste aniversário, o arranque do futuro Centro Interpretativo da Ponte 25 de Abril – Experiência Pilar 7, que se tornou tangível por via da parceria que se estabeleceu entre a Infraestruturas de Portugal, a Câmara Municipal de Lisboa, a Entidade Regional de Turismo da Região de Lisboa e a Associação Turismo de Lisboa.



A comemoração dos 50 anos da Ponte 25 de Abril foi também destacada na comunicação social, em notícias e reportagens, nomeadamente no programa, “Visita Guiada”, da jornalista Paula Moura Pinheiro, emitido na RTP 2, num “passeio” com o engenheiro António Reis, que, nos anos 90, ampliou o tabuleiro rodoviário e introduziu o tabuleiro ferroviário, percorrendo, do topo às bases, todos os cantos e recantos da ponte.

A Ordem dos Engenheiros organizou, na sua sede em Lisboa, uma sessão de homenagem a esta excecional obra de engenharia, à qual associou um tributo ao engenheiro Luiz Canto Moniz e onde esteve patente a Exposição “A Ponte que nos Liga”, da autoria da IP.

Outra iniciativa do programa comemorativo foi o estabelecimento da parceria com os Correios de Portugal, para a produção de uma edição limitada de um Inteiro Postal e respetivo Carimbo Comemorativo, Ponte 25 de Abril - 50 Anos a Ligar Destinos, cuja cerimónia de apresentação decorreu na sede da IP.

Nesta sessão, assinalou-se a inauguração de uma exposição 50 anos denominada “Ponte 25 de Abril: Uma obra de Arte. Pontes de vista.”, que esteve patente, durante 2 meses, na sede da IP, no Campus do Pragal.

Nesta exposição, a Ponte 25 de Abril esteve representada de diversas formas:

- Em desenho *sketch* (*Urban Sketchers Portugal*);
- Em banda desenhada (Concurso Amadora BD);
- Em fotografia (fotógrafos convidados);
- Em maquetas (criadas por alunos do Ensino Básico);
- Em selos (cedidos temporariamente pela Fundação Portuguesa das Comunicações).

A Ponte 25 de Abril, ao longo dos seus 50 anos, soube adaptar-se e responder às necessidades da mobilidade urbana, acompanhando o processo de urbanização a sul, e constituindo uma infraestrutura fundamental para o quotidiano de milhares de pessoas, com uma presença marcante na paisagem das duas margens do rio Tejo.

São 18 mil dias de existência e de reconhecida importância para a sociedade portuguesa, de uma obra de engenharia emblemática e de invulgar complexidade que abriu caminho para diversos Destinos, possibilitando Encontros e Reencontros, que a IP continua a celebrar...



50 anos da Ponte sobre o Tejo – obra original feita em acrílico e pastel de óleo sobre tela, dedicada ao 50.º aniversário da Ponte, da autoria do artista plástico Xicofran.

- **COMEMORAÇÃO DOS 100 ANOS DA ESTAÇÃO DE SÃO BENTO**
- **COMEMORAÇÃO DOS 160 ANOS DO CAMINHO-DE-FERRO EM PORTUGAL**

Em outubro assinalaram-se datas marcantes para o caminho-de-ferro em Portugal...

Os 160 anos do caminho-de-ferro, com a primeira viagem de comboio realizada a 28 de outubro de 1856, entre Lisboa e o Carregado, numa distância de 36 km.

Desde então muito mudou na mobilidade de pessoas e bens. Os comboios, as linhas, estações, pontes e viadutos mudaram a paisagem e a urbanidade enriquecendo as pessoas com a descoberta de outros horizontes, como caminhos para novas oportunidades, tornando o longe mais perto.

Dia 5 de outubro, assinalou-se o centenário da Estação de São Bento, um projeto do arquiteto portuense José Marques da Silva, com intervenção do artista plástico Jorge Colaço na decoração do grande átrio. Classificada pela Direção Geral do Património Cultural, como Imóvel de Interesse Público, em 1997, tornou-se num dos mais visitados edifícios da Invicta.

Ao longo destes anos, as estações e mais concretamente os seus edifícios, têm desempenhado um papel de objetos mediadores entre o comboio e o espaço urbano, verdadeiros locais de acolhimento, de partidas e de chegadas de passageiros.

Estações de topo, estações de passagem, de grande, de média ou de pequena dimensão têm tido, todas elas, um papel preponderante na vida das pessoas, nas suas rotinas e na

formação do nosso imaginário coletivo.

No âmbito destas comemorações a IP, em parceria com diversas entidades, desenvolveu um conjunto de iniciativas que assinalaram estas datas históricas, das quais destacamos as seguintes:

- A Exposição “EI-LOS QUE PARTEM...”
- O Colóquio e a Exposição "160 anos do Caminho-de-Ferro em Portugal"

No dia 25 de outubro, decorreu um colóquio, subordinado ao tema, na Sala do Senado da Assembleia da República, seguido da inauguração de uma exposição comemorativa.

Numa organização da Assembleia da República, da IP e da CP – Comboios de Portugal, este evento pretendeu registar a importância do modo ferroviário para o desenvolvimento e coesão territorial, social e económica do país.

- O Programa de Animação em Estações Ferroviárias

O dia 28 de outubro, data de aniversário do Caminho-de-Ferro em Portugal, marcou o início do programa de animação em estações, que contou com o apoio da escola de talentos *Dance Spot* e da escola de danças vintage *Swing Station*.

• **1.º OPEN DAY DA IP**

No dia 3 de junho, realizou-se o 1.º Open Day da IP, no *Campus* do Pragal.

A agenda de eventos internos proporcionou ao universo de colaboradores da IP várias atividades, e momentos de interconhecimento sobre os serviços que as diferentes unidades da empresa prestam ao cliente – sempre na perspetiva de um alcançar um maior conhecimento enquanto empresa.

Do ponto de vista técnico, destacamos a apresentação do Sistema de Informação Geográfica (SIG), da Operação do Comando de Controlo de Circulação, a obra de engenharia do Túnel de Marão, e o projeto para a revitalização da Estação de S. Bento.

Esta foi também a data eleita para o lançamento da nova plataforma de intranet do Grupo IP – passo importante para a consolidação da comunicação interna.





RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2016

PRÉMIOS E RECONHECIMENTOS



VI) PRÉMIOS E RECONHECIMENTOS

A IP venceu, pelo segundo ano consecutivo, o primeiro prémio na categoria "Qual a empresa pública com melhor performance ao nível de Gestão de Pessoas?" promovido pela *Human Resources*.

Na esfera internacional, a IP foi reconduzida na Vice-Presidência da Associação Europeia dos Gestores de Infraestruturas – EIM, a única associação que representa, exclusivamente, os interesses de gestores de infraestruturas independentes junto das instituições comunitárias.

Também a nível global, a IP, assumiu a Vice-Presidência do Comité de Gestão Europeu da União Internacional dos Caminhos-de-Ferro (UIC) tendo sido ainda eleita, em 2016, para a Presidência do Rail System Fórum, para o biénio 2017-2018, confirmando assim, o reconhecimento do valor técnico dos nossos peritos e da identidade da Empresa como gestora de infraestruturas rodoferroviárias.



RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2016

Perfil da Organização

01. PERFIL DA ORGANIZAÇÃO

1.1. IP: EMPRESA, PODERES DO ACIONISTA E MODELO DE GOVERNAÇÃO

A Infraestruturas de Portugal, S.A. com sede em Almada é uma Sociedade Anónima de capitais exclusivamente públicos, resultante da fusão entre a Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E. (REFER) e a EP - Estradas de Portugal, S.A. (EP), consagrada a 1 de junho de 2015, na sequência da publicação do Decreto-Lei nº 91/2015, de 29 de maio.

MISSÃO

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

Para esse efeito, a IP é responsável pela gestão de infraestruturas, nos termos do contrato de concessão geral da rede rodoviária nacional e do contrato programa para a gestão da rede ferroviária nacional, ambos celebrados com o Estado.

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

VISÃO

Enfocar a mobilidade multimodal (rodoviária, ferroviária,...) enquanto serviço core

Alavancar *Asset Management* integrado de infraestruturas e financeiro

Explorar oportunidades de novas receitas

Posicionar a IP como gestor de mobilidade multimodal potenciando o *asset management*, as sinergias e as novas receitas para garantir uma prestação de serviços sustentável, segura e eficiente

Garantir sustentabilidade, disponibilidade, pontualidade e segurança no transporte

Manter enfoque estrutural na eficiência, para garantir uma provisão do serviço ao mais baixo custo possível

VALORES

Refletem o nosso compromisso com a sociedade e a vontade de melhoria contínua: Rigor, Transparência e Eficiência.

PODERES DO ACIONISTA, DE SUPERVISÃO E DE CONTROLO

As ações representativas da totalidade do capital social da empresa pertencem ao Estado e são detidas pela Direcção-Geral do Tesouro e Finanças. O capital social, à data da publicação, é de 4.645.375.000,00 €, representado por 929.075 ações com o valor nominal de 5.000,00 € cada.

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

MODELO DE GOVERNAÇÃO: ÓRGÃOS SOCIAIS

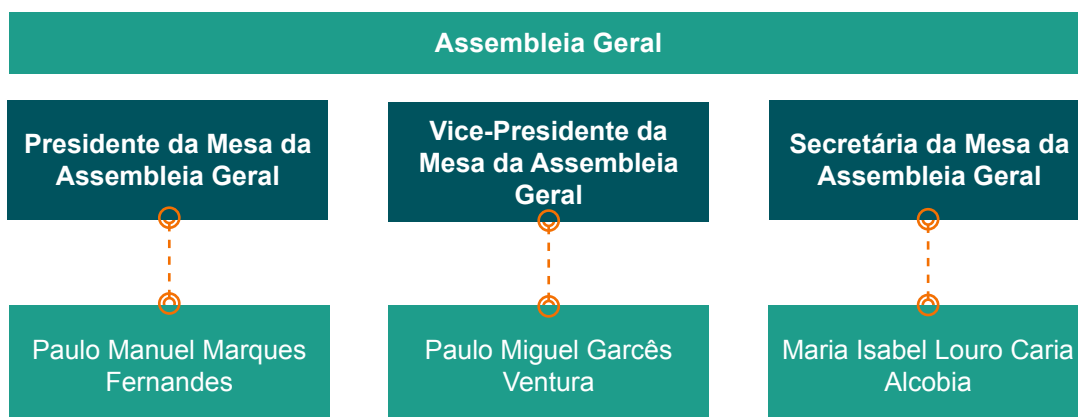
A IP reveste a natureza de empresa pública sob forma de sociedade anónima e rege-se pelo Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, que a criou, pelos seus estatutos, aprovados em anexo ao referido diploma legal, pelo regime jurídico do setor público empresarial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 133/2013,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

Quanto ao modelo de governo societário, a IP adota o modelo dualista, permitindo uma separação eficaz do exercício da supervisão e da função de gestão da sociedade na prossecução dos objetivos e interesses da empresa, do seu acionista, colaboradores e restantes *stakeholders*, contribuindo, desta forma, para alcançar o grau de confiança e transparência necessário ao seu adequado funcionamento e otimização.

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

ASSEMBLEIA GERAL

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



CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO

No decurso deste ano, verificou-se a renúncia aos mandatos dos seguintes membros do Conselho de Administração Executivo:

Presidente: António Manuel Palma Ramalho (31 de julho de 2016)

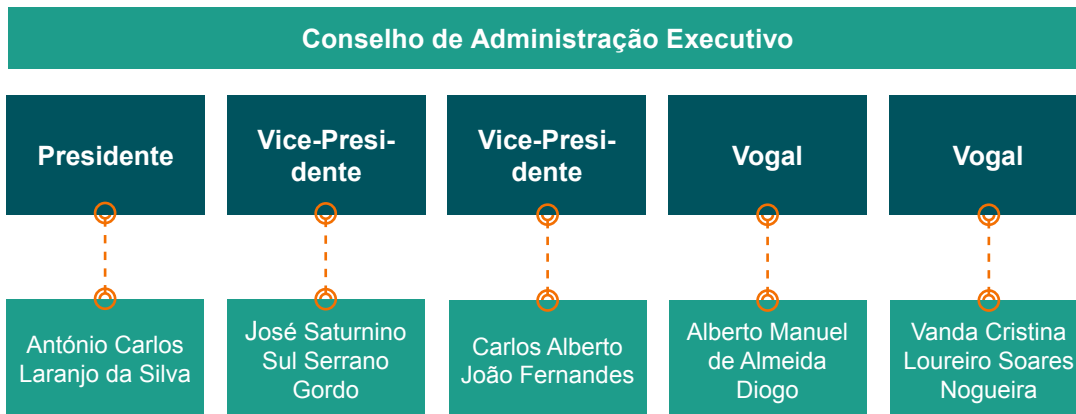
Vice-Presidente: José Luís Ribeiro dos Santos (9 de agosto de 2016)

Vogais: José Carlos de Abreu Couto Osório (12 de agosto de 2016) e Adriano Rafael de Sousa Moreira (31 de outubro de 2016)

Na sequência do referido, foram nomeados, para completar o mandato em curso, 2015-2017, os seguintes membros do Conselho de Administração Executivo:

Presidente: António Carlos Laranjo da Silva (01 de agosto de 2016)

Vice-Presidente: Carlos Alberto João Fernandes (16 de agosto de 2016)



CONSELHO GERAL E DE SUPERVISÃO

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

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



REVISOR OFICIAL DE CONTAS

Em 1 de junho de 2015, aquando da criação da IP, as funções de ROC eram asseguradas na empresa incorporante pela sociedade P. Matos Silva, Garcia JR, Caiado & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda., com o número de registo 20161390 na CMVM e o número de registo 44 na OROC, sendo representada por João Paulo Raimundo Henriques Ferreira, ROC n.º 851 e número de registo 20160475 na CMVM.

Não tendo, desde aquela data, sido nomeada pelo acionista nova entidade que assegurasse na IP as funções de Revisor Oficial de Contas, foi decidido manter a referida sociedade em exercício de funções até ao final do exercício de 2015 e, subseqüentemente, a sua continuidade durante o exercício de 2016.

Através de carta de 14 de outubro, a sociedade P. Matos Silva, Garcia JR, Caiado & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda. renunciou às funções de ROC, tendo este facto sido comunicado pelo CGS à tutela financeira e à tutela setorial, por carta de 20 de outubro de 2016.

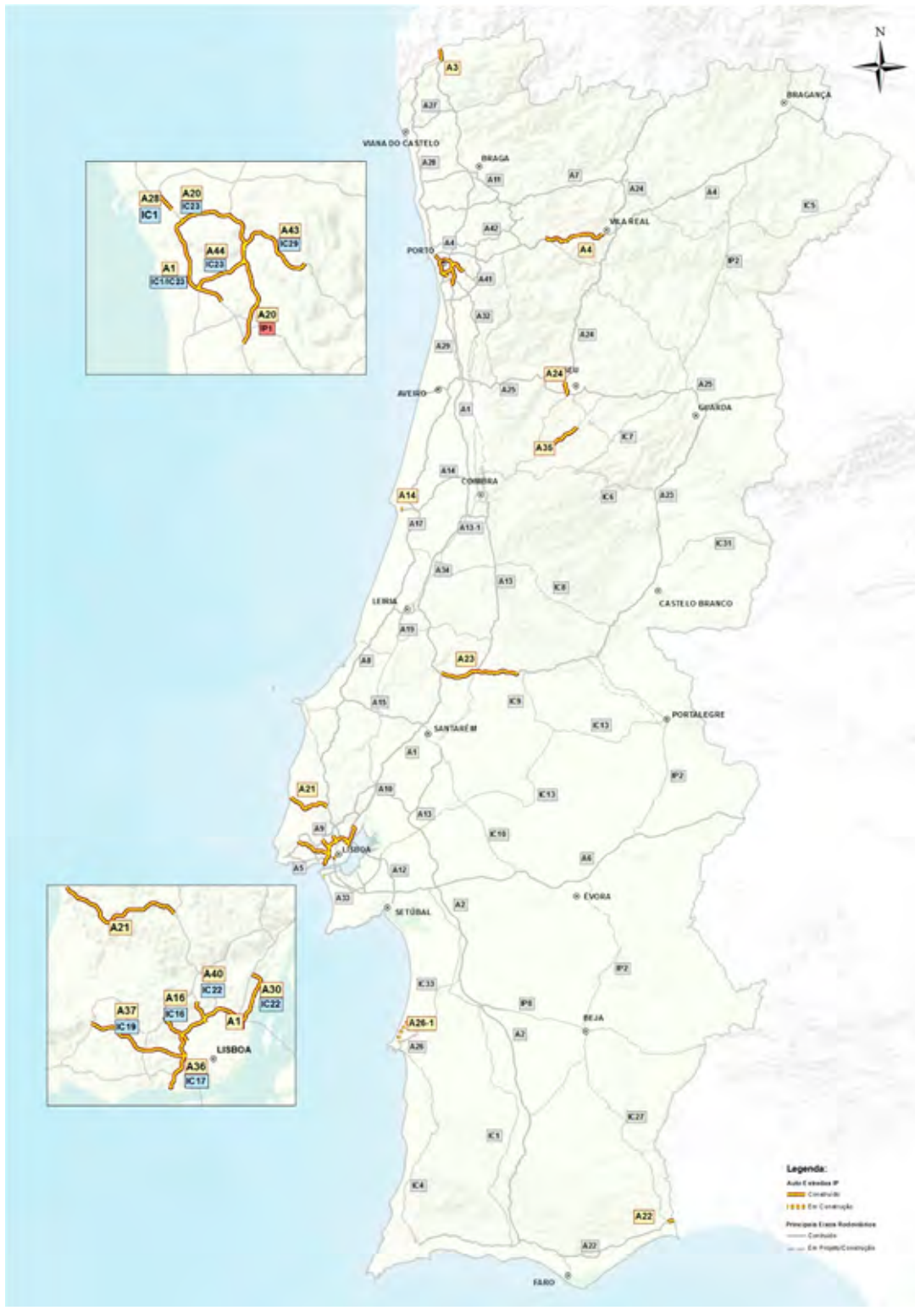
Em conformidade, foi desenvolvido um processo de seleção de ROC/SROC para a prestação de serviços de revisão limitada das contas semestrais e revisão legal das contas separadas da IP e consolidadas anuais, para completar o mandato em curso (triénio 2015 – 2017), o qual cumpriu os procedimentos legais e regulamentares aplicáveis.

Após a conclusão do processo, e considerando o resultado do mesmo, o Conselho Geral e de Supervisão, em conformidade com o disposto na alínea e) do artigo 21º dos Estatutos da IP, apresentou ao Acionista, em 6 de fevereiro de 2017, proposta de nomeação em assembleia geral da entidade classificada em primeiro lugar, como Revisor Oficial de Contas da IP. Em 13 de abril de 2017, o Acionista procedeu à nomeação da sociedade Vitor Almeida e Associados, SROC, Lda (SROC n.º 191, inscrita na CMVM com o n.º 20161491), representada pelo sócio Vitor Manuel Batista de Almeida (ROC n.º 691, inscrito na CMVM com o n.º 20160331), para Revisor Oficial de Contas.

REDE FERROVIÁRIA NACIONAL



REDE DE AUTOESTRADAS NACIONAL



ENVOLVIMENTO DOS ÓRGÃOS DE GESTÃO NA SUSTENTABILIDADE

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

COMITÉS

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

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

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

SISTEMA DE CONTROLO INTERNO

O Sistema de Controlo Interno da empresa está consolidado e integrado no âmbito do sistema de gestão empresarial tendo por base a cadeia de valor incluída no mapa de processos do Grupo IP.

Num dos seus processos de suporte está definido o método de controlo interno dada a complexidade das atividades da IP e das empresas participadas.

As RCP - Reuniões de Controlo da *Performance*, constituem o fórum que reúne trimestralmente o Conselho de Administração Executivo (CAE) com os responsáveis setoriais, nas quais é avaliado o desempenho da empresa e de cada uma das suas áreas setoriais, tendo por base os resultados dos objetivos de gestão.

As RCP, são assim, um importante instrumento ao dispor do CAE, para acompanhamento dos resultados da empresa e identificação de desvios face aos objetivos traçados, tendo sempre presente a visão estratégica para a empresa, que passa pela prestação de serviços de mobilidade sustentável, segura e eficiente.

AÇÕES DE PROXIMIDADE - PEQUENOS-ALMOÇOS E ROADSHOWS

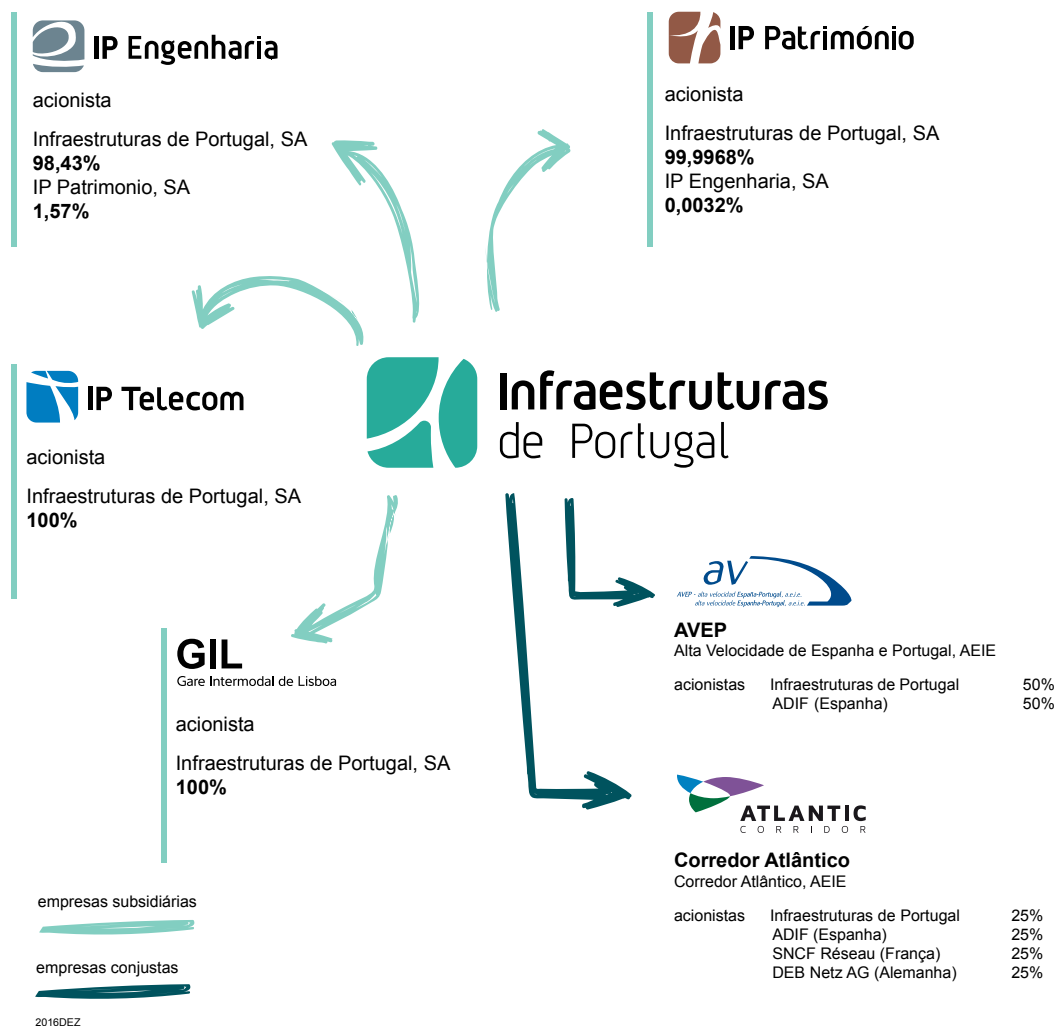
Liderar numa grande empresa não permite muitas oportunidades de a gestão de topo comunicar com as chefias intermédias da Organização. É por isso que a prática de encontros informais, a nível nacional, entre o Presidente do Conselho de Administração Executivo e as chefias intermédias, tem facilitado esta relação de proximidade e de troca de impressões.

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

1.2. O GRUPO IP

Para o desenvolvimento da sua atividade, a IP pode constituir ou participar no capital social de qualquer sociedade, independentemente do seu objeto.

A constituição do capital social de cada uma dessas empresas é a que se apresenta na figura seguinte:



O Grupo IP incorpora o saber técnico necessário ao bom desempenho da infraestrutura rodoviária 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, privilegiando a inovação e o desenvolvimento tecnológico aplicados aos vários equipamentos, sistemas e materiais instalados.

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



A IP TELECOM tem por missão assegurar a gestão eficaz da infraestrutura de telecomunicações concessionada pelo Acionista, garantindo-lhe a excelência no fornecimento e 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, assente em fibra ótica e canal técnico rodoviário, para o Mercado Empresarial e Organismos Públicos.



A IP PATRIMÓNIO tem por missão atuar no âmbito da aquisição, expropriação, atualização cadastral e alienação de bens imóveis ou constituição de direitos sobre os mesmos, bem como na rentabilização dos ativos afetos à concessão ou ao património autónomo do Grupo IP e ainda na gestão e exploração de estações e equipamentos associados, incluindo a respetiva gestão operacional.



A IP ENGENHARIA tem por missão elaborar estudos e projetos de engenharia de transportes e dinamizar o negócio internacional do Grupo IP.

GIL

A GIL tem por missão proceder à exploração e gestão do Complexo Intermodal, designado por Estação do Oriente.

A IP é ainda participante, em dois agrupamentos de interesse económico (AEIE):

AVEP – Alta Velocidade Espanha - Portugal

Tem por objeto a realização de estudos preliminares dos corredores Porto-Vigo e Madrid-Lisboa-Porto.

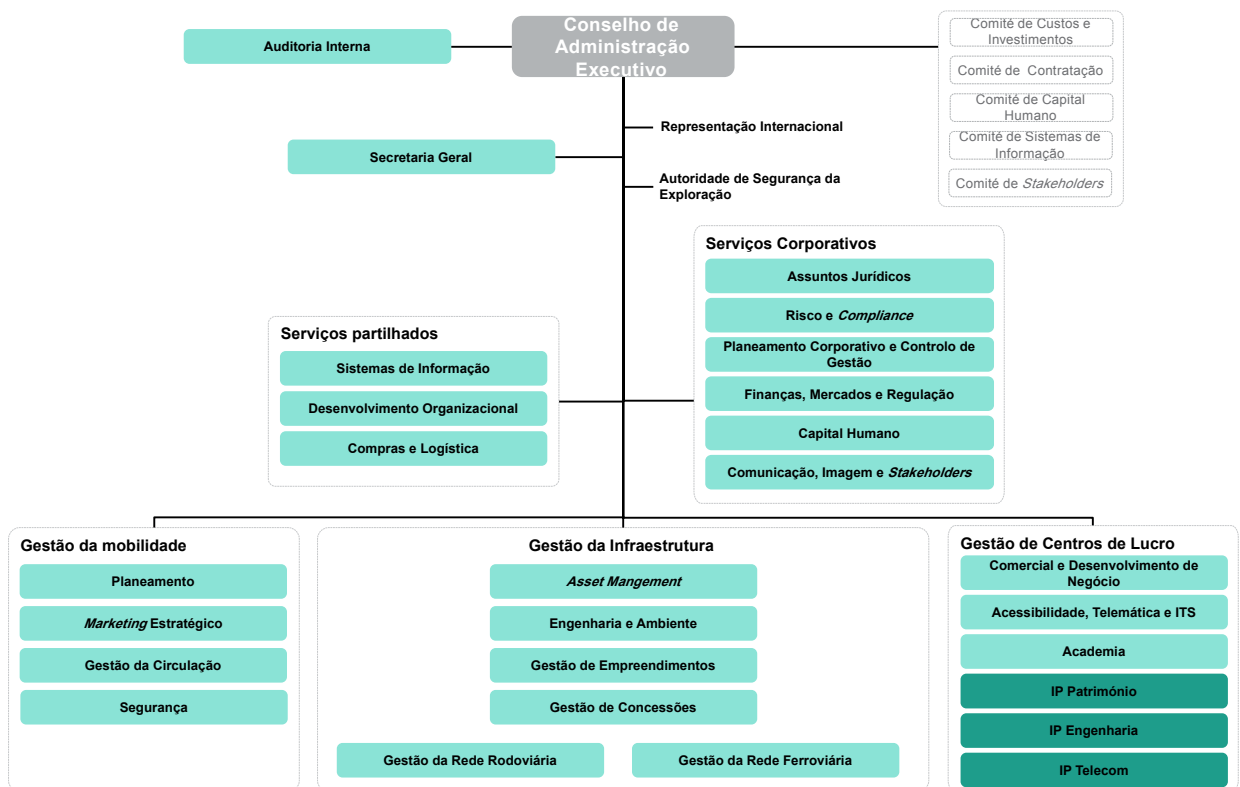
Corredor Atlântico

Tem por missão a rentabilização da infraestrutura ferroviária existente, sem investimento adicional, através de uma gestão centralizada da atribuição de capacidade, da gestão de tráfego e do relacionamento com os clientes.

Complementarmente, o Corredor Atlântico, assume-se igualmente como plataforma privilegiada para a coordenação dos investimentos na infraestrutura ferroviária em Portugal, Espanha, França e Alemanha, no sentido de serem ultrapassadas barreiras técnicas e operacionais, promovendo a interoperabilidade e, conseqüentemente, fomentar uma maior competitividade do transporte ferroviário de mercadorias.

1.3. ESTRUTURA DO GRUPO IP

Cerca de um ano e meio após a Fusão, o modelo organizativo tem vindo a ser consolidado tendo em consideração os objetivos estratégicos da empresa.



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

ÁREAS CORE:

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

ÁREAS DE APOIO:

Nas quais se inserem os serviços partilhados e os serviços corporativos, ambos com atribuições relacionadas com as atividades de suporte a toda a estrutura.

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



RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2016

Ética Empresarial

02. ÉTICA EMPRESARIAL

2.1. PRINCÍPIOS DE GESTÃO ÉTICA

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

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

A prossecução de elevados padrões de ética, de rigor e de transparência, que norteia toda a atividade da IP, tem uma expressão prática e materializa-se em diversas áreas de atuação. Apresentam-se, em seguida, os traços que mais caracterizam as diferentes áreas.

PRÁTICAS LABORAIS

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

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

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

PRESTAÇÃO TRANSPARENTE DE RESULTADOS

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

Reporte de informação às entidades governamentais e oficiais.

INOVAÇÃO E MELHORIA

A gestão da informação geográfica, vetor fundamental na política interna de suporte à decisão, pauta-se pelo estrito cumprimento das orientações definidas pelo Open Geospatial Consortium, organização cujas especificações regulam o universo internacional da troca de informação de natureza geoespacial.

A IP disponibiliza, segundo estas especificações internacionais, diversos serviços WMS e WFS suportados no protocolo REST. Os standards OGC guiaram, inclusivamente, as especificações aplicadas aos modelos de dados potenciando, deste modo, a interoperabilidade dos sistemas e a transferência da informação entre entidades nacionais e internacionais.

PRESTAÇÃO TRANSPARENTE DE SERVIÇOS

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

Quanto à repartição da capacidade, esta cumpre com o determinado no Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro.

Os princípios de gestão ética e serviço responsável ao cliente, na componente repartição da capacidade traduzem-se no seguinte:

- A IP cumpre os procedimentos de repartição da capacidade de forma equitativa e não discriminatória, em respeito do direito da União Europeia, de modo a permitir a sua utilização eficaz e eficiente.
- A repartição da capacidade da infraestrutura respeita as obrigações constantes dos contratos de concessão de exploração de serviço de transporte ferroviário, ou de outros contratos de serviço público, celebrados pelo Estado.
- É respeitado o sigilo comercial sobre todas as informações prestadas pelos Operadores Ferroviários.

SERVIÇO RESPONSÁVEL AO CLIENTE

Através dos portais dedicados:

- Cliente;
- Licenciamento;
- Portagens;
- Fornecedores;
- Estradas.

Através dos websites da IP, IPE, IPT e IPP e presença na rede social Facebook (estradas.pt) e na rede social LinkedIn.

Através da Plataforma Eletrónica de Contratação Pública, do Call Center, do Centro de Atendimento ao Cliente (CAC), Campanhas de Informação, Seminários, conferências e *workshops*.

RESPONSABILIDADE SOCIAL

A IP defende a visão integrada da sustentabilidade, na qual a Responsabilidade Social se insere, e desenvolve a sua atividade contribuindo para o progresso económico e social da comunidade onde está presente, tendo em conta o seu impacto no meio ambiente, e fomentando relações estáveis com os seus principais *stakeholders*.

A Declaração de Política de Responsabilidade Social, aprovada em julho de 2016, estabelece os princípios que regem a atuação sustentável da empresa na sociedade, tendo em conta o interesse público inerente à sua atividade.

O Grupo IP está vinculado à prossecução do desenvolvimento sustentável, à defesa da legalidade e das normas internacionais de conduta (NIPSO 26000, de novembro de 2010 e a Diretiva 2014/95/EU do Parlamento Europeu e do Conselho), da transparência e do rigor, bem como à promoção ativa da responsabilidade social, através do estímulo à participação cívica dos seus colaboradores, do bom ambiente de trabalho e da conciliação entre a vida pessoal e profissional.

A Política de Responsabilidade Social do Grupo IP tem como objetivos:

- Estabelecer um marco de atuação que integre os princípios de Responsabilidade Social na estratégia global do Grupo;
- Criar mecanismos para análise dos riscos sociais e definição de critérios de decisão nas ações a desenvolver.

Considerando os compromissos, foram definidos quatro eixos de atuação no Programa de Responsabilidade Social da IP:

- Ambiente - Gestão eficiente de recursos, aliada à preservação ambiental e minimização dos impactes decorrentes da atividade desenvolvida pelo Grupo IP;
- Mobilidade - O Grupo IP deve reforçar a proximidade e a coesão territorial entre as comunidades;
- Qualidade de Vida - O Grupo IP deve contribuir para o desenvolvimento cultural, social e educativo das comunidades através de projetos de carácter social, fomentando o bem-estar e a participação dos *stakeholders*;
- Segurança - O Grupo IP deve promover a sensibilização dos seus *stakeholders*, para as questões da segurança rodoviária e ferroviária.

Para cada um destes eixos de atuação foram desenvolvidas diversas iniciativas, em alinhamento com a política de sustentabilidade e a visão do Grupo, criando valor.

A 31 de março, a IP assina a Carta Portuguesa para a Diversidade, numa cerimónia organizada pelo GRACE- Grupo de Reflexão e Apoio à Cidadania Empresarial. Portugal faz parte dos 16 países que possuem uma Carta da Diversidade e assumiram oficialmente o compromisso de respeitar, valorizar e otimizar todo o potencial da diversidade das pessoas, seguindo as recomendações e esforços da Comissão Europeia.

A Carta é uma ferramenta para todas as organizações empregadoras empenhadas em respeitar, valorizar e otimizar todo o potencial da diversidade das pessoas que consigo colaboram. A empresa desenvolve a sua atividade contribuindo para o progresso económico e social da comunidade onde está presente, tendo em conta o seu impacto no meio ambiente, promovendo as relações estáveis com os seus principais *stakeholders*, fomentando a sua política de responsabilidade social.

Ciclo de Workshops dedicados à Responsabilidade Social e Ética

Na sequência da aprovação do Código de Ética e da Declaração de Política de Responsabilidade Social, foram realizados dois workshops: "Responsabilidade Social e Ética na IP" e "Parentalidade Positiva".

Perante uma plateia de colaboradores e dirigentes foi introduzida a temática da Responsabilidade Social e Ética na IP, numa perspetiva global, transversal e reflexiva.

O 2º workshop abrangeu assuntos tão prementes como o exercício do direito de parentalidade na IP, ou os mecanismos legais de proteção da parentalidade, foram debatidos ao longo da manhã. Conhecer bem os seus direitos e exercê-los de uma forma consciente e responsável foi um dos objetivos do workshop que teve como público-alvo não só os colaboradores que têm filhos, mas todos aqueles que têm alguém à sua guarda, bem como todos os que procuram uma forma harmoniosa e equilibrada de conciliação das esferas pessoal e profissional.

Sensibilização e Biodiversidade

Ao nível da sensibilização e em particular da Biodiversidade, destaca-se a participação num projeto do Programa LIFE que inclui estudos e ensaios de algumas soluções para minimizar a mortalidade da fauna. Este projeto - LIFE LINES Rede de Infraestruturas Lineares com Soluções Ecológicas - coordenado pela Universidade de Évora, tem por objetivo ensaiar, avaliar e disseminar medidas destinadas a mitigar efeitos negativos de infraestruturas lineares em várias espécies de fauna e, simultaneamente, promover a criação, ao longo das mesmas, de uma Infraestrutura Verde de suporte ao incremento e conservação da biodiversidade. Para assegurar o seu objetivo e resolver um conjunto de problemas identificados (entre os quais a mortalidade e efeito barreira das infraestruturas), o projeto integra um conjunto de ações na sua maioria baseadas em soluções de caráter demonstrativo e inovador. Neste projeto, a IP assume os trabalhos de adaptação das infraestruturas às medidas de conservação de biodiversidade definidas, sobretudo para minimização de efeito barreira e da mortalidade, tendo sido desenvolvido já um projeto de execução de passadiços de fauna em 5 passagens hidráulicas existentes em estradas abrangidas pelo projeto.

A IP participou no Projeto ECO SUSTAINABLE RAIL, cuja candidatura obteve decisão favorável em agosto de 2016, no âmbito do “Portugal 2020”.

O Projeto ECO SUSTAINABLE RAIL pretende através da valorização de plásticos mistos desenvolver e conceber travessas para aplicação na via, eco sustentáveis, permitindo a substituição das atuais travessas de madeira, garantindo o cumprimento e as exigências técnicas para o fim a que se destinam, mediante especificações.

Globalmente o projeto ECO SUSTAINABLE RAIL contribuirá para a redução da deposição de plásticos mistos em aterro e responder a uma necessidade do setor ferroviário, face às limitações europeias crescentes ao nível da aplicação de creosoto na preparação das travessas de madeira.

Para a realização deste projeto foi possível reunir em consórcio um conjunto de entidades com experiência e com competências complementares, nomeadamente a Empresa Líder EXTRUPLÁS, o Polo de Inovação em Engenharia de Polímeros (PIEP) e o Centro para a Valorização de Resíduos (CVR), com o suporte técnico IP.

Em novembro iniciou o processo para acordo de cooperação entre a IP, a Câmara Municipal do Porto (CMP) e a Área Metropolitana do Porto (AMP), no sentido de corporizar a Rede de Biospots do Porto, na parte do domínio público rodoviário da Rede de Autoestradas do Grande Porto, sob jurisdição da IP.

A Rede de Biospots do Porto consiste na materialização de um conjunto de áreas de floresta urbana nativa na cidade do Porto, quer em espaços associados a eixos de circulação principal, quer em espaços expectantes, de modo a contribuir para a materialização da estrutura ecológica da cidade. Estas áreas são importantes para a promoção da biodiversidade, para a prestação de serviços dos ecossistemas, para a adaptação da cidade às alterações climáticas e para a amenização paisagística.

A fase 1, da Rede de Biospots do Porto, consistirá na plantação de 10.000 árvores nas áreas dos eixos rodoviários descritas na seguinte tabela:

Estrada - Nó de ligação	Área bruta (ha)	Área útil (ha)	Jurisdição	Gestão Zonas Verdes
A20 - Nó do Freixo	4,9	3,8	IP	IP
A20 - Nó de Campanhã	0,7	0,6	IP	IP
A20 - Nó do Mercado A.	0,5	0,3	IP	IP
A20 - Nó das Antas	0,6	0,5	IP	IP
A20 - Nó com A3	0,9	0,6	IP	IP
A20 - Nó de Paranhos	1,5	0,9	IP	IP
A20 - Nó do Regado	3,4	2,6	IP	IP
A28 - Nó de Francos	2,8	2,0	IP	IP
A28 - Nó da Boavista	1,0	0,6	IP	CMP
A28 - Nó da Arrábida	1,1	0,9	IP	CMP
A43 - Nó de Areias	1,5	1,4	IP	IP
A43 - Nó de Falcão	0,6	0,4	IP	IP
EN14 – Nó com EN12	0,8	0,6	IP	IP
Total	20,3	15,2		

Voluntariado

Em maio e junho a IP, como membro do GRACE e no âmbito da responsabilidade social, associou-se à X Edição do Voluntariado em Família, dedicada ao Ano Internacional das Leguminosas. Os colaboradores e seus familiares participaram nesta atividade, no Parque Quinta da Alagoa, em Carcavelos, na Aldeia S.O.S. Gulpilhares, em Vila Nova de Gaia e na Santa Casa da Misericórdia, em Faro.

A IP desafiou os seus colaboradores e famílias a participar na apanha da bolota a pretexto do Dia Mundial da Bolota. Esta ação de Voluntariado pela Natureza, enquadrada no Projeto LIFE LINES, decorreu no dia 12 de novembro em Montemor-o-Novo, onde 35 participantes recolheram bolotas de sobreiro e azinheira.

Os colaboradores da IP com as suas famílias participaram nas duas Campanhas anuais de recolha de alimentos do Banco Alimentar (BA) Contra a Fome. A IP apoia permanentemente o BA, através da cedência de instalações em Lisboa, Caldas da Rainha, Évora e Covilhã.

Intervenções Artísticas Participativas

Arte Urbana ou street art

A IP apoia projetos de intervenção artística participativa, através de parcerias com Municípios, privados outras entidades.

A título de exemplo, foi realizada uma intervenção artística no muro de contenção no IC19, junto ao nó de Paiões, direção Lisboa-Sintra, , por um autor de graffiti, que interveio por investimento próprio, com uma linguagem colorida e abstrata.

Outro projeto, também realizado em Sintra, na Estação de Aqualva-Cacém, em parceria com a Junta de Freguesia de Aqualva-Mira-Sintra, de autoria de Sérgio Odeith, artista reconhecido a nível nacional e internacional, teve José Saramago como inspiração.

Concurso de Fotografia sobre a Ponte 25 de Abril

Em agosto os colaboradores fizeram da Ponte 25 de Abril o seu modelo fotográfico. O concurso de fotografia "Agosto é o mês de celebrar a Ponte 25 de Abril - Pontos de Vista" foi um passatempo integrado nas Comemorações dos 50 anos da Ponte 25 de Abril.

"Diário Gráfico" da Ponte 25 de Abril

No âmbito das comemorações dos 50 anos da Ponte 25 de Abril, a IP promoveu um workshop de iniciação ao Diário Gráfico, destinado aos filhos dos colaboradores.

O workshop decorreu dia 16 de julho, no *Campus* do Pragal, e teve como pano de fundo a Ponte 25 de Abril. As crianças produziram desenhos com várias perspetivas da Ponte e criaram carimbos artesanais. A ação foi assegurada pelos *Urban Sketchers* Nelson Paciência, Manuela Rolão, Cláudia Mestre e Marilisa Mesquita. Nesse mesmo dia decorreu, ainda, uma iniciativa com Associação dos Urban Sketchers (USKP), os quais se associaram às comemorações da Ponte com um encontro oficial nas instalações da sede da IP e no pilar 7, que contou com a presença de 30 participantes.

Os *Urban Sketchers* são um coletivo de autores que desenham em diários gráficos as cidades onde vivem, os sítios por onde viajam, encontram-se para desenhar de vez em quando e respeitam o manifesto. O mundo desenhado em cadernos...

IP solidária

IP apoia Instituições de Solidariedade Social na promoção da leitura

A 28 de maio, a AJUDARIS lançou três livros nas estações de S. Bento e Campanhã, no Porto, no âmbito de uma campanha solidária, cheia de atividades e surpresas, à qual a IP se associou. "Histórias da AJUDARIS", criado em 2009, é um dos projetos mais inovadores e emblemáticos desta associação, promovendo a leitura, a escrita, a arte e a solidariedade. A rede de afetos que torna este projeto sustentável conta com a participação de mais de 10 mil corações generosos dando origem a uma obra coletiva perene.

Uma pele para a vida

"Uma Pele para a Vida" foi *Photo Tour* que esteve patente em algumas das principais estações ferroviárias, entre as quais Braga, Porto (Campanhã e São Bento), Guarda, Coimbra A, Aveiro, Entroncamento, Lisboa (Rossio e Santa Apolónia) e Évora.

"Uma Pele para a Vida" integrou uma viagem pelas histórias de cinco pessoas com Psoríase ou Urticária Crónica Espontânea. Histórias que percorreram o país, contadas através de fotografias, que incidiram sobre os aspetos que mais marcam as suas vidas: dor física e emocional, discriminação, luta, superação e tratamento.

As imagens transformaram-se em testemunho de quem por cá vive com psoríase e urticária crónica espontânea. E de quem sofre com o estigma, de quem enfrenta a discriminação e, ainda assim, é capaz de conquistar qualidade de vida.

A iniciativa mostrou e alertou, para além do lado visível, para aquele que nem sempre se vê. O desconhecimento da sociedade é o principal fator para a discriminação que é sentida pelos doentes.

Participação no GREENFEST

A IP voltou a associar-se ao GREENFEST, o maior evento de sustentabilidade que celebra anualmente o que de melhor se faz ao nível das vertentes ambiental, social e económica. A 9ª edição aconteceu de 6 a 9 de outubro.

A IP esteve representada pela Direção de Comunicação, Imagem e *Stakeholders* e pelo Departamento de Conceção e Desenvolvimento da IPP, no Programa Escolas, com duas atividades para crianças do 1º e 2º ciclo: "A Ponte, as Cidades e as Pessoas" e "As Ecopistas". No fim da atividade, as crianças foram convidadas a desenhar a Ponte 25 de Abril, recriando de uma forma lúdica o conceito de ligar pessoas e destinos.

IP "constrói pontes" para a Responsabilidade Social

A 18 de julho a IP esteve presente nas Comemorações do Dia Internacional Mandela – "Pontes Mandela", cuja conferência de imprensa ocorreu em Alcântara, junto à Ponte 25 de Abril, mas que também mereceu uma ação interna, designadamente de divulgação de postais muito inspiradores sobre a coragem, o acordo, a esperança e como ultrapassar medos e ganhar resiliência.

A 21 de setembro ocorreu, na sede da IP, o Workshop com o tema "Construção de Pontes: uma metáfora para embaixadores/as", organizado pelo IPAV – Instituto Padre António Vieira. A iniciativa foi presidida por António Laranjo, Presidente do Conselho de Administração e contou ainda com as intervenções de Sérgio Cintra, Administrador da Stª Casa da

Misericórdia de Lisboa (SCML), de Rui Marques, Presidente do IPAV e de Etelvina Ferreira, Diretora de Desenvolvimento e Intervenção de Proximidade da SCML.

Este trabalho conjunto com a SCML e o IPAV pretendeu pensar a construção de pontes junto daqueles que enfrentam esse desafio no dia-a-dia, as equipas de Embaixadores/as das Unidades de Desenvolvimento e Intervenção de Proximidade da SCML (UDIPs), através de uma apresentação de Rui Marques intitulada "Sete Regras dos Pontífices", o qual reuniu mais de 160 técnicos da SCML.

A IP apoia atividades específicas de caráter social, cultural e desportivo. Promove campanhas de recolha de bens para instituições, a doação de equipamentos informáticos e de material de escritório a instituições sem fins lucrativos e apoia campanhas de recolha de sangue e medula óssea.

A Campanha de Natal IP Solidária 2016 (dezembro) reverteu a favor da Associação ACREDITAR, cujo trabalho é muito meritório designadamente pela sensibilidade do seu próprio objeto: o cancro infantil. Esta Associação é responsável por três Casas de Acolhimento, no Porto, Coimbra e Lisboa, para as crianças e jovens que recebem tratamento oncológico longe dos seus locais de residência.

Igualdade de Género

A IP dispõe de benefícios que promovem o equilíbrio entre a vida profissional, familiar e pessoal, nomeadamente, a existência de infantário e cantina na sede, a atribuição de apoio escolar e incentivo ao estudo, o investimento na formação, a assinatura de protocolos e parcerias com entidades de diversas áreas que conferem descontos em serviços e produtos aos colaboradores e familiares e a dinamização de atividades lúdicas.

A IP é uma das empresas que integram o IGEN - Fórum Empresas para a Igualdade de Género e que tem como objetivo assegurar o compromisso de incorporar na sua estratégia de gestão os princípios de igualdade e não discriminação entre mulheres e homens, bem como promover a conciliação entre vida profissional, pessoal e familiar e a proteção na parentalidade, comprometendo-se anualmente (janeiro 2016 e 6 de dezembro 2016), mediante a celebração de um Acordo, a desenvolver ações que sensibilizem e ponham em prática os princípios de igualdade e conciliação.

Como incentivo à parentalidade, destacamos em 2016 a medida "+PAI", que consiste na 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 dias obrigatórios que este tem direito a gozar, até ao máximo de quatro dias de bónus.

Plano de Igualdade

A IP encontra-se a desenvolver o Plano de Igualdade, para o triénio 2017/2019, tendo como base os Planos existentes anteriormente à fusão na REFER e na EP, com o objetivo de dar continuidade a uma estratégia de gestão comprometida com princípios de não discriminação entre mulheres e homens, de promoção da igualdade de oportunidades, de proteção na parentalidade e de conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal. A sua concretização, relevante para o crescimento sustentável da empresa, implica o envolvimento de todos os colaboradores da organização.

2.2. CÓDIGO E POLÍTICAS DE GESTÃO

De acordo com os Princípios e Práticas de Bom Governo aplicáveis às entidades que integram o Setor Empresarial do Estado, foi aprovado, em 3 de março de 2016, o Código de Ética do Grupo IP.

Atenta a transversalidade e o âmbito de aplicação do Código de Ética, assegurou-se, na respetiva elaboração, um elevado nível de participação interna e promoveu-se a auscultação de um alargado conjunto de stakeholders cuja intervenção, neste domínio, se considerou pertinente, designadamente: Conselho Geral e de Supervisão da IP, Comissão de Trabalhadores da IP e Conselho de Prevenção da Corrupção.

No que concerne à divulgação do Código, a mesma foi assegurada de acordo com a metodologia definida no respetivo Plano de Comunicação, a saber: divulgação na intranet; distribuição de versão digital a todos os colaboradores por correio eletrónico; entrega de um exemplar, em papel, a cada colaborador e stakeholders relevantes; divulgação através do website institucional da IP.

Em acréscimo às referidas ações de divulgação do Código de Ética, têm igualmente sido promovidas iniciativas destinadas ao acompanhamento e consolidação da apreensão da mensagem do Código, tais como, a divulgação de fichas de exemplos práticos e organização de ações de formação/workshops.

Em 4 de fevereiro, foi aprovada a Política de Comunicação de Irregularidades do Grupo IP e respetivo procedimento, visando, designadamente o reforço das práticas de transparência e gestão do risco implementadas e o cumprimento das recomendações emanadas pelo Instituto Português de Corporate Governance, disponibilizando-se, por essa via, a todos os interessados, um mecanismo de comunicação de irregularidades direto e idóneo, sob gestão exclusiva da Auditoria Interna, no âmbito do qual é garantida a confidencialidade da informação reportada.

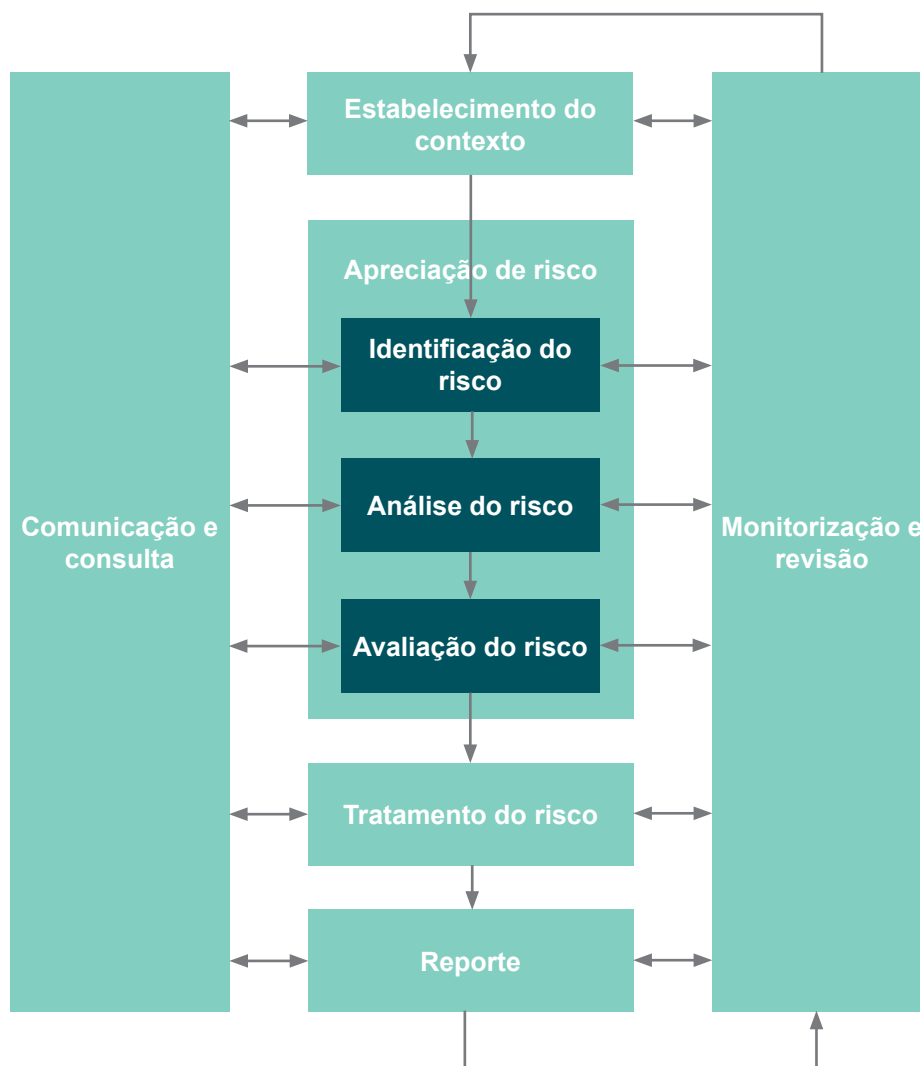
CÓDIGO / POLÍTICAS DE GESTÃO	RELEVÂNCIA
Código de Ética	<p>Elaborado com o propósito de estabelecer os valores éticos que devem nortear o comportamento dos colaboradores no desempenho das suas atribuições nas Empresas do Grupo IP, o Código de Ética é o reflexo do compromisso da organização com os princípios da prossecução do interesse público, da legalidade, da transparência e eficiência. Este Código regula, igualmente, matérias críticas para a organização, como sejam, a título de exemplo (i) o conflito de interesses, (ii) a não discriminação, (iii) o relacionamento entre colaboradores, (iv) a responsabilidade social e proteção ambiental, (v) a transparência e prevenção da corrupção.</p>
Política de Comunicação de Irregularidades	<p>Em linha com as recomendações do Instituto Português de Corporate Governance, encontra-se implementada a Política de Comunicação de Irregularidades do Grupo IP, e respetivo Procedimento, os quais foram aprovados e divulgados em fevereiro de 2016.</p> <p>Da implementação da referida política resultou, designadamente, a disponibilização, aos interessados, de um canal direto, idóneo e confidencial, para a comunicação de situações passíveis de consubstanciar irregularidades ao quadro normativo aplicável.</p>
Capital Humano	<p>A política de recursos humanos visa, essencialmente, o desenvolvimento do seu capital humano e a promoção do <i>commitment</i> dos colaboradores com a missão da Empresa, de forma a alinhar expectativas de parte a parte e criar um contexto em que as pessoas surgem como o principal fator de vantagem competitiva.</p> <p>Neste sentido, a Empresa já está a desenvolver mecanismos de harmonização e conciliação de práticas que, respeitando os enquadramentos devidos a cada situação, proporcionem um sentimento de pertença e potenciem sinergias, capazes de oferecer valor acrescentado a todos os seus <i>stakeholders</i>.</p> <p>O trabalho de harmonização e de desenvolvimento de competências será objeto de grande aprofundamento, constituindo um dos grandes desígnios da atuação da Empresa no domínio do capital humano.</p>
Qualidade	<p>Atua como um dos pilares importantes para a melhoria de desempenho e criação de soluções inovadoras, capazes de alavancarem os níveis de satisfação das entidades intervenientes.</p>

Segurança, Higiene e Saúde no Trabalho	<p>A SHST constitui uma preocupação permanente quer das entidades patronais quer dos trabalhadores. Reconhecendo-se a impossibilidade da eliminação total dos riscos, as atividades de prevenção são o meio mais eficaz para a redução da sinistralidade laboral.</p>
Ambiente	<p>A temática ambiental está presente em toda a cadeia de valor da Empresa, assegurando o cumprimento do normativo legal em vigor na área do ambiente, garantindo a sustentabilidade ambiental do empreendimento rodoferroviário, onde a eficiência é fator-chave.</p>
Segurança ferroviária e Rodoviária	<p>A Segurança é um dos pilares da Empresa, a par da sustentabilidade e eficiência, sendo uma área estrutural e transversal que acompanha a toda a cadeia de valor da Empresa.</p> <p>A segurança rodoferroviária tem como principal missão desenvolver e consolidar uma cultura de segurança na Empresa, assegurando a aplicação das políticas de segurança em toda a cadeia de valor, como instrumento fundamental para a redução da sinistralidade e melhoria das condições de circulação, com retorno inequívoco a nível social e económico.</p>
Gestão do Risco	<p>Assumindo-se a gestão do risco Empresarial como um instrumento determinante para criação e preservação de valor e, como tal, intrinsecamente associada à sustentabilidade do negócio, a IP definiu, em linha com as recomendações nacionais e internacionais e com os objetivos de negócio, uma estratégia corporativa de gestão dos riscos para o Grupo.</p> <p>Nesse sentido, foi implementado o Processo de Gestão do Risco do Grupo IP, que comporta, nas suas diferentes fases, a identificação, a análise, a avaliação, o tratamento e a monitorização dos principais riscos relativamente aos quais a organização se encontra exposta.</p>
Compliance	<p>Tendo presente a obrigatoriedade de cumprimento do alargado conjunto de deveres de reporte relativamente aos quais as Empresas do Grupo IP se encontram adstritas, foi implementado, em 2016, um sistema de controlo interno com o objetivo de identificar e monitorizar o cumprimento dos mesmos.</p>

2.3. GESTÃO DO RISCO E OPORTUNIDADES

No desenvolvimento das suas atividades, o Grupo IP está sujeito a uma multiplicidade de riscos. Nesse sentido, o processo de gestão destes riscos foi definido em linha com os objetivos de negócio do Grupo e tendo por base a partilha de serviços especializados e uma estratégia corporativa de gestão dos riscos integrada e transversal a todo o Grupo e suportada na NP ISO 31000:2013.

Neste âmbito, importa destacar a aprovação, em 2015, do Procedimento interno GR.PR.006 - Gestão do Risco, aplicável transversalmente a todo o Grupo IP, no qual se define a metodologia de gestão do risco, assente na identificação, análise, avaliação, tratamento, monitorização e comunicação dos riscos corporativos, bem como são alocadas as principais responsabilidades dos intervenientes neste processo, conforme figura seguinte:



Processo de Gestão do Risco (ISO 31000:2013)

Na fase inicial do processo, identifica-se o contexto/ambiente interno e externo do Grupo IP e, posteriormente, em articulação com os responsáveis das várias Unidades Orgânicas/ Empresas Participadas, promove-se a realização de inúmeras sessões com vista à identificação, análise, avaliação e tratamento dos riscos com potencial de impacto na concretização dos objetivos e atividades do Grupo IP.

Na fase de identificação, os riscos são elencados e caracterizados, sendo agrupados em 6 categorias relevantes, a saber:

Financeiro	Riscos associados a liquidez, taxa de juro e de crédito
Negócio	Riscos associados a planeamento, conceção, execução, monitorização e controlo, nas áreas que contribuem para o negócio das Empresas do Grupo
Operacional	Riscos associados a processos internos, infraestruturas, capital humano e recurso ao <i>outsourcing</i>
Regulação e Compliance	Riscos associados a leis, regulamentação, normas, contratos, códigos de conduta, práticas instituídas ou princípios éticos
Reputacional	Riscos associados à perceção da imagem pública da instituição por parte de acionistas, clientes, fornecedores, colaboradores, órgãos de imprensa, opinião pública em geral e demais <i>stakeholders</i>
Tecnológico	Riscos associados a infraestruturas tecnológicas críticas, de segurança de informação, de integridade e flexibilidade dos sistemas

Na sequência da identificação dos riscos, procede-se à determinação do seu nível de risco, tendo em consideração a sua probabilidade de ocorrência (frequência prevista) e o seu potencial impacto/consequências na organização.

A probabilidade de ocorrência de cada risco é analisada de acordo com os seguintes critérios:

Critérios para a Análise da Probabilidade

CLASSIFICAÇÃO		Improvável - 1	Remota - 2	Ocasional - 3	Provável - 4	Muito Provável - 5
Descrição	Qualitativa	A ocorrência do risco é praticamente impossível	A ocorrência do risco é remota, mas concebível	A ocorrência do risco pode verificar-se ocasionalmente	A ocorrência do risco é provável	É quase certo que o risco vai ocorrer
	Intervalos de probabilidade	$0,00^* \leq P < 0,05$ (*não se prevê ocorrência)	$0,05^* \leq P < 0,15$ (*ocorre 1 vez em cada 20 anos em média)	$0,15^* \leq P < 0,35$ (*ocorre 1 vez em cada 7 anos em média)	$0,35^* \leq P < 0,65$ (*ocorre 1 vez em cada 3 anos em média)	$0,65^* \leq P < 1$ (*ocorre pelo menos 1 vez em cada 1,5 ano em média)

Nota: Os intervalos de probabilidades só deverão ser tidos em consideração se houver conhecimento do histórico.

E o impacto é analisado em 4 vertentes, conforme evidenciado no quadro seguinte:

CLASSIFICAÇÃO		Muito Baixo - 1	Baixo - 2	Médio - 3	Alto - 4	Muito Alto - 5
Impacto financeiro ⁽¹⁾ (custo)		$I \leq 6.000\text{€}$	$6.000\text{€} < I \leq 30.000\text{€}$	$30.000\text{€} < I \leq 150.000\text{€}$	$150.000\text{€} < I \leq 750.000\text{€}$	$I > 750.000\text{€}$
Impacto na vida humana		Sem impacto (sem lesões corporais)	Lesões sem qualquer tipo de incapacidade	Lesões com incapacidade temporária	Lesões com incapacidade permanente	Vítima mortal
Impacto legal ⁽¹⁾ (Multas/Coimas/Juros)		$I \leq 500\text{€}$	$500\text{€} < I \leq 2.500\text{€}$	$2.500\text{€} < I \leq 5.000\text{€}$	$5.000\text{€} < I \leq 20.000\text{€}$	$I > 20.000\text{€}$
Impacto Reputacional ⁽¹⁾ e ⁽²⁾	Qualitativa	Sem impacto	Afeta ligeiramente a imagem da IP	Afeta de forma considerável a imagem da IP	Afeta muito a imagem da IP	Má reputação
		Sem Projeção mediática negativa	Projeção mediática negativa a nível regional inferior a 10 dias	Projeção mediática negativa a nível regional durante 10 ou mais dias	Projeção mediática negativa a nível nacional inferior a 10 dias	Projeção mediática negativa a nível internacional Projeção mediática negativa a nível nacional durante 10 ou mais dias

(1) Os montantes indicados reportam-se sempre ao somatório de todos os impactos que potencialmente possam ocorrer durante um ano.

Exemplo relativo a Impacto legal:

A ocorrência de um risco é passível de aplicação de uma coima no valor de 3.000,00€

Se for expectável que o risco ocorra 3 vezes no período de 1 ano, o impacto a ter em conta deverá ser: 3 coimas x 3.000,00€ = 9.000,00€

Assim, a classificação a considerar deverá ser nível 4 - ALTO, relativo ao intervalo $5.000\text{€} < I \leq 20.000\text{€}$

(2) A descrição quantitativa do nível de projeção mediática só deve ser tida em conta se houver conhecimento do histórico de notícias

CRITÉRIOS PARA A ANÁLISE DO IMPACTO

O impacto final do risco é apurado com base na classificação atribuída a cada uma das quatro vertentes de impacto, conforme fórmula seguinte:

$$\text{Impacto Final} = \frac{\text{Impacto Financeiro} + \text{Impacto na Vida Humana} + \text{Impacto Legal} + \text{Impacto Reputacional}}{4}$$

A aplicação conjunta da classificação da probabilidade e do impacto final determina o nível de risco, de acordo com a fórmula seguinte:

$$\text{"Nível de Risco} = \text{Probabilidade} \times \text{Impacto Final"}$$

O nível de risco é classificado numa escala de quatro níveis, tal como ilustrado na figura seguinte:

Probabilidade	5	Moderado	Elevado	Elevado	Muito Elevado	Muito Elevado
	4	Baixo	Moderado	Elevado	Elevado	Muito Elevado
	3	Baixo	Moderado	Moderado	Elevado	Elevado
	2	Baixo	Baixo	Moderado	Moderado	Elevado
	1	Baixo	Baixo	Baixo	Baixo	Moderado
		1	2	3	4	5
		Impacto				

MATRIZ DOS RISCOS

Para os quatro intervalos do nível de risco, corresponde uma resposta – aceitar, tratar (mitigar e/ou partilhar) ou evitar:

Nível de Risco		Resposta ao Risco	
Intervalos	Escala		
[1 ; 4]	Baixo	Aceitar	Não é identificada nenhuma ação para alterar a probabilidade ou o impacto do risco. São aceites as consequências do risco, caso este ocorra, com base numa decisão informada. ⁽¹⁾
[5 ; 9]	Moderado	Mitigar/ Partilhar	"Mitigar - São definidas ações para reduzir a probabilidade do risco, o seu impacto ou ambos.
[10 ; 16]	Elevado		Partilhar - São determinadas ações para reduzir a probabilidade ou o impacto do risco pela transferência ou partilha do mesmo ou de parte com terceiro(s)."
[17 ; 25]	Muito Elevado		
Qualquer intervalo	Qualquer nível de risco	Evitar	São eliminadas as atividades que dão origem ao risco (decisão de não iniciar ou não continuar a atividade portadora do risco)

(1) Exceto nos casos em que o risco tiver impacto de nível de 5 em alguma das quatro vertentes consideradas.

Na sequência da determinação da resposta ao risco, o Dono do Risco identifica e descreve a(s) proposta(s) de tratamento do risco a implementar incluindo a identificação dos responsáveis, custos e prazos previstos de implementação e o risco residual esperado após a implementação.

A aplicação do princípio da precaução é, por essa via plenamente assegurada no processo de gestão do risco, através da identificação, avaliação e definição de medidas eficazes de prevenção, mitigação e controlo dos riscos corporativos com impacto na atividade do Grupo IP.

Procede, ainda, ao acompanhamento da implementação das medidas de tratamento, de acordo com a seguinte periodicidade:

Nível de Risco	Base Temporal de Monitorização
Baixo	Anual
Moderado	Anual
Elevado	Semestral
Muito Elevado	Trimestral

Tratando-se de um processo dinâmico, o modelo de gestão do risco do Grupo IP prevê igualmente que, no âmbito da melhoria contínua, se proceda, anualmente, à revisão de todas as atividades do processo de gestão do risco, ou seja, à reverificação de que o contexto, os resultados da identificação, da análise e da avaliação dos riscos levantados permanecem atualizados e adequados à realidade, sendo adicionalmente, e sempre que justifique, identificados novos riscos.

Da implementação do modelo de gestão do risco descrito, foram identificados, relativamente a 2016, 562 Riscos com a seguinte distribuição:

Probabilidade	5	15	48	28	6	
	4	17	89	39	5	
	3	15	76	49	8	2
	2	11	92	19	5	1
	1	4	18	12	2	1
		1	2	3	4	5
		Impacto				

MATRIZ DO RISCO DO GRUPO IP

No que concerne à evolução da análise dos riscos face à realidade de 2015, foram identificados 63 Riscos novos e 131 Riscos foram classificados como “Inativos”.

Riscos 2015	Riscos Novos	Riscos Inativos	Riscos 2016
630	63	131	562

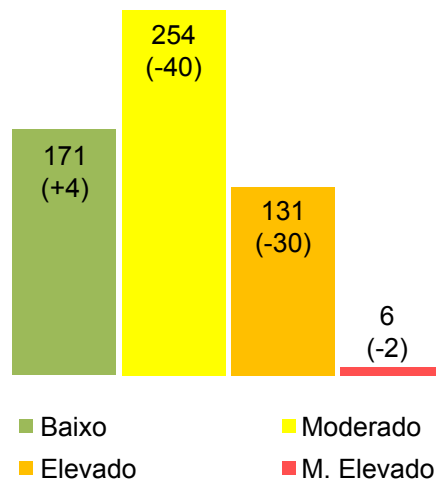
Evolução dos Riscos 2015-2016

Relativamente aos Riscos identificados em 2015, que mantiveram o status de “Ativo” em 2016, constata-se que o respetivo valor:

- Diminui em 118 Riscos;
- Não sofreu alteração em 333 Riscos;
- Aumentou em 63 Riscos.

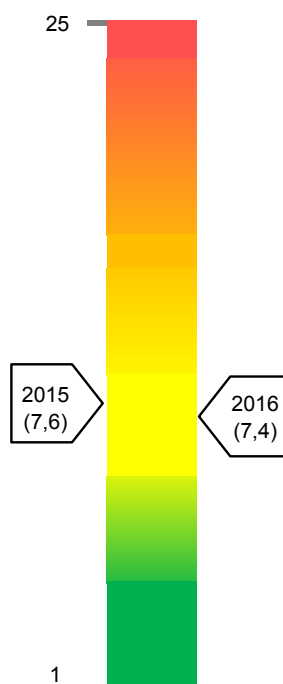
Assim, atualmente a distribuição dos 562 Riscos identificados, de acordo com o seu nível de Risco, é a seguinte:

Distribuição dos Riscos em 2016, de acordo com o nível de Risco e comparativamente com 2015



Em consequência das medidas já implementadas e da implementação, em 2016, de 489 novas medidas, verificou-se uma redução da exposição do Grupo IP ao Risco, a qual, em 2015 apresentava um valor médio de 7,6 e atualmente de 7,4:

Evolução do valor médio do nível de Risco do Grupo IP



Acresce que, em resultado da política de apetite ao Risco da Organização, 368 dos 562 Riscos identificados em 2016 serão alvo de tratamento, estando já preconizadas 660 medidas para esse efeito.

Em sede de instrumentos de prevenção e monitorização de Riscos relacionados com a corrupção, destaca-se o levantamento e apreciação dos riscos corporativos e, em resultado da referida atividade, a elaboração, com uma periodicidade anual, do Plano de Gestão de Riscos de Gestão, neste se incluindo os riscos de Corrupção e Infrações Conexas.

No que respeita especificamente aos Riscos, direta e indiretamente, relacionados com fenómenos de corrupção e infrações conexas, e relativamente ao universo dos 562 riscos corporativos do Grupo IP, foram identificados 184 riscos potencialmente conexas com esta temática os quais representam, aproximadamente, 33% do total dos riscos mapeados no Grupo IP.

No âmbito do combate à corrupção identificam-se, no ano de 2016, as seguintes políticas e procedimentos implementados no Grupo IP:

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

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

Sublinha-se ainda que se encontra em vigor o Estatuto de Auditoria Interna, revisto em 2015, e o Manual de Auditoria Interna, aprovado em 2016, que compreende, designadamente, princípios, enquadramento e gestão da função de auditoria interna e das suas ações.

Neste domínio, assinala-se em 2016, o investimento no reforço de competência do corpo de Auditores Internos associado à frequência do curso “Fraude e Auditoria Interna” ministrado pelo IPAI.

Por último, importa referir que, no decurso do ano de 2016, não foram identificadas situações de corrupção no Grupo IP.



RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2016

Estratégia e Compromissos

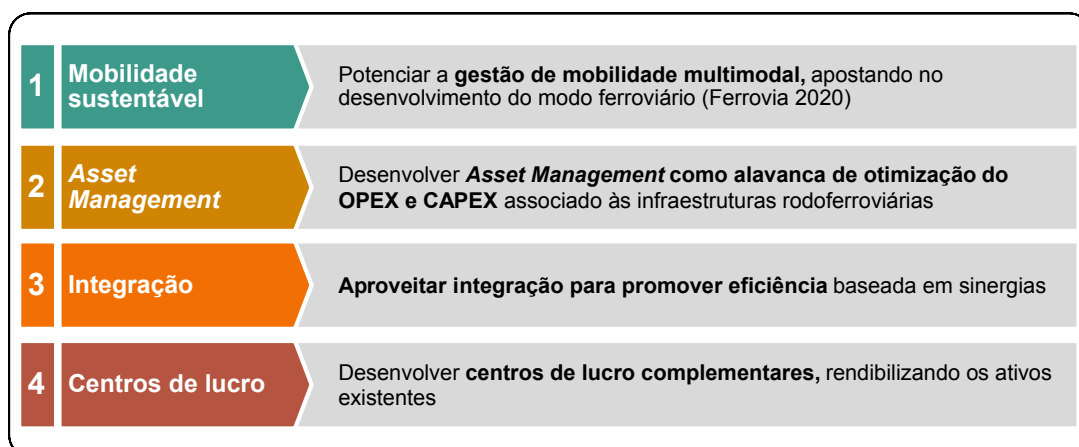
03. ESTRATÉGIA E COMPROMISSOS

3.1. SISTEMA DE GESTÃO E CONTROLO DE ATIVIDADE

BREVE ENQUADRAMENTO DO PLANO ESTRATÉGICO DO GRUPO IP

A visão estratégica da IP passa por posicionar a Empresa como gestora de mobilidade multimodal, potenciando o *asset management*, as sinergias e as novas receitas para garantir uma prestação de serviço sustentável, segura e eficiente.

Com base nesta visão estratégica, foi desenvolvido o Plano Estratégico do Grupo IP, que consubstancia um conjunto de quatro grandes objetivos:



Para o desenvolvimento destes objetivos estratégicos estão definidos programas de ação, cujos objetivos se sintetizam de seguida:

1. Mobilidade Sustentável

- Promoção de um modelo remuneratório sustentável, adequado aos serviços de mobilidade prestados pela Empresa e que permita consolidar o plano de investimentos rodoferrovíarios;
- Planeamento integrado e racional da rede;
- Otimização da execução do Ferrovia 2020;
- Desenvolvimento da gestão de mobilidade multimodal.

2. Asset Management

- Otimização do custo do ciclo de vida dos ativos;
- Redefinição da estratégia de conservação da rede rodoferrovíaria.

3. Integração

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

4. Centros de Lucro

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

Neste enquadramento foram definidos os objetivos de gestão do Grupo IP para o ano de 2016, os quais integram um conjunto de 36 indicadores corporativos que, no seu conjunto, abrangem transversalmente a atividade da IP e permitem controlar, ao longo do ano e no âmbito do Sistema de Controlo de Gestão implementado, a performance da Empresa.

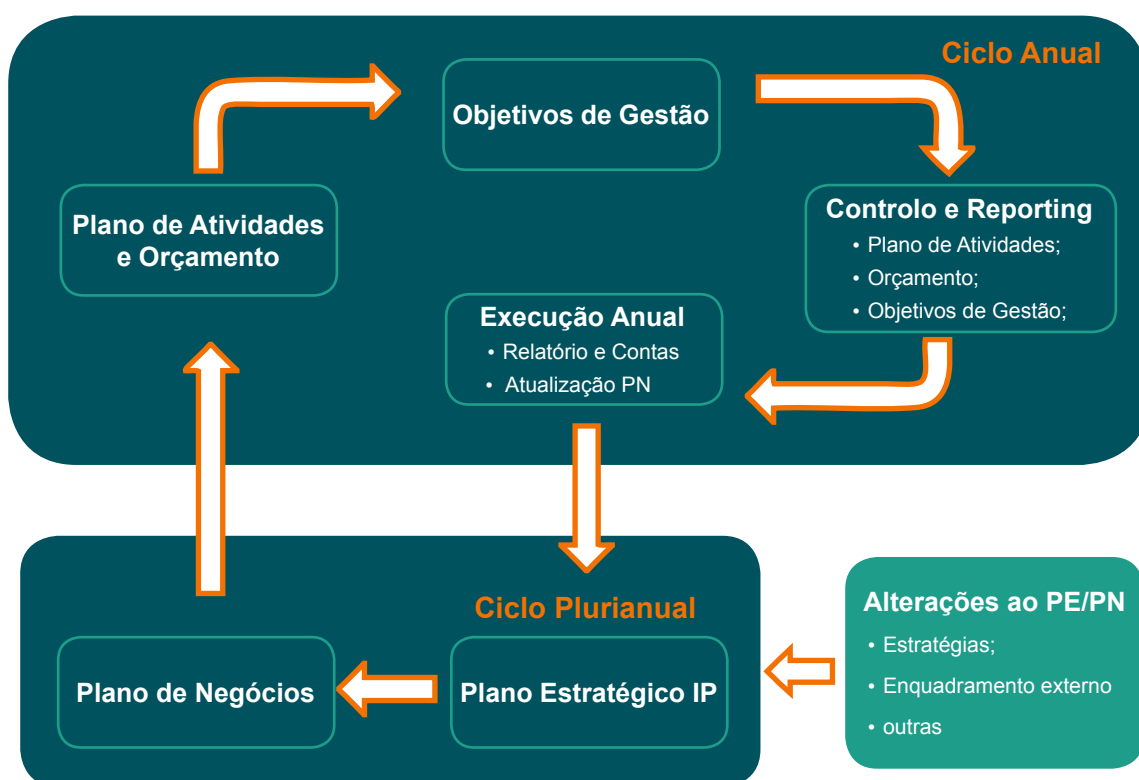
BREVE ENQUADRAMENTO DO PROCESSO DE PLANEAMENTO E CONTROLO DE GESTÃO

O processo de planeamento e controlo de gestão tem por objetivo gerir e monitorizar o ciclo de estratégia, planeamento, orçamento, controlo e *reporting* do Grupo IP, garantindo o seu alinhamento com o plano de negócios e assegurando uma visão integrada e de topo da atividade das suas Empresas.

É no âmbito do processo de planeamento e controlo de gestão que são desenvolvidas, de uma forma integrada, as seguintes atividades / processos:

- Coordenar o processo de reflexão estratégica e de acompanhamento / atualização do plano de negócios;
- Assegurar o planeamento das atividades a desenvolver, garantindo o seu alinhamento com o plano estratégico e plano de negócios (ciclo plurianual), concretizado, anualmente, na elaboração do Plano de Atividades e Orçamento;
- Adequar o processo de Orçamento às necessidades de gestão e interligação às Contas de Regulação;
- Garantir a implementação de um modelo de controlo de gestão consolidado na definição e acompanhamento de objetivos de gestão, que contribuam para o cumprimento do plano estratégico do Grupo;
- Assegurar a existência de um adequado modelo de reporting de desempenho, que garanta uma visão integrada e de topo da atividade do Grupo IP e proporcione a oportuna tomada de decisões de gestão.

Em síntese, o processo de planeamento e controlo de gestão implementado na IP constitui um ciclo integrado de atividades / processos, de carácter anual e plurianual, conforme se representa na figura seguinte:



3.2. PRINCÍPIOS E ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS

O PETI3+ surge como uma atualização do Plano Estratégico de Transportes: horizonte 2011-2015 (PET), de 10 de novembro de 2011 e, engloba o definido pelo Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado (GTIEVA), mandatado pelo Despacho n.º 11215-A/2013, de 29 de agosto da Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações. O GTIEVA teve como missão a elaboração de um relatório onde se definiu um conjunto prioritário de projetos e recomendações que contribuem para potenciar a competitividade da economia nacional e do tecido Empresarial, sem que negligencie a coesão territorial.

A 3 de abril de 2014, o Governo Português aprovou em reunião de Conselho de Ministros o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas – PETI3+, que consagra um conjunto de investimentos em infraestruturas de transportes a concretizar até 2020 e define os princípios orientadores para o setor que assenta em três objetivos estratégicos para o horizonte 2014-2020:

- Promover a coesão social e territorial, assegurando a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens em todo o país e a sustentabilidade ambiental;
- Contribuir para o crescimento económico, apoiando as Empresas portuguesas e a criação de emprego;
- Assegurar a competitividade do sector dos transportes e a sua sustentabilidade financeira para os contribuintes portugueses.

Tendo em consideração as linhas orientadoras definidas no PETI3+, a IP mantém o desenvolvimento da sua ação, já delineada no Relatório de Sustentabilidade de 2015, com vista a contribuir para:

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

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

O Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020, que assenta no PETI3+, tem associado um pacote financeiro e uma calendarização precisa e ambiciosa. Trata-se de um investimento de cerca de 2.000 M€ para intervir nos corredores Internacional Norte (Aveiro / Vilar Formoso, Linha da Beira-Baixa e Linha de Leixões), Internacional Sul (Sines / Setúbal / Lisboa-Caia), Norte / Sul (Linha do Minho e Linha do Norte) e Corredores Complementares (Linhas do Douro, Oeste e Algarve).

Para a concretização destes investimentos conta-se com um pacote financeiro composto por fundos comunitários do Programa Connecting Europe Facility (CEF) quer na componente geral (30 a 50% de participação) quer na componente coesão (85% de participação) e do programa Portugal 2020 (85% de participação) a que se poderá acrescentar o Plano Juncker e o contributo da IP.

3.3. OBJETIVOS DE GESTÃO DA EMPRESA

Os objetivos de gestão do Grupo IP integram um conjunto de 36 indicadores corporativos que, no seu conjunto, abrangem transversalmente a atividade da IP e permitem controlar, ao longo do ano e, no âmbito do Sistema de Controlo de Gestão, a performance da Empresa. Seis destes indicadores são denominados “Indicadores do Acionista” e constituem os indicadores de mais alto nível, cujo resultado é fundamental para o alcance dos objetivos financeiros e operacionais da Empresa, correspondendo ainda às metas que a Empresa se compromete a atingir perante o seu Acionista.



Os resultados de 2016 e as metas estabelecidas para o ano de 2017.

Indicador	Fórmula de cálculo ¹	Meta 2016	Resultados 2016	Meta 2017
Receitas core (M€)	Ótica: Cash / Âmbito: IP Inclui: \sum Serviços Ferroviários (Diretório de Rede) + \sum Portagens + \sum IC + \sum CSR + \sum Outros Core (concessões)	1.234 M€	1.179 M€	1.237 M€
Grau de cumprimento dos níveis serviço rodoviários	Corresponde a: Desvio ponderado do resultado dos indicadores (Índice de Segurança + Qualidade da Infraestrutura) face à meta prevista.	100%	104%	100%
Grau de cumprimento dos níveis serviço ferroviários	Corresponde a: Desvio ponderado do resultado dos indicadores (Índice de Segurança + Qualidade da Infraestrutura + Fiabilidade da Infraestrutura + Nível de Utilização) face à meta prevista.	100%	101%	100%
Indicador agregado Plano de Intervenções na Rede (PETI3+ e Plano de Proximidade)	$A*0,25+B*0,25+C*0,25+D*0,25$ (A) N.º de obras desenvolvidas e previstas no Plano / N.º de obras previstas no plano. (B) N.º total de obras desenvolvidas / N.º de obras previstas no plano. (C) Prazo total planeado das atividades desenvolvidas previstas no plano / Prazo total real das atividades desenvolvidas que estavam previstas no plano (D) Custo total planeado das atividades desenvolvidas previstas no plano / Custo total real das atividades desenvolvidas que estavam previstas no plano	85%	65%	85%
Cost to Income (%)	Ótica: Cash / Âmbito: IP Inclui: \sum Pagamentos operacionais (não inclui IRC) / \sum recebimentos operacionais	41%	33%	37%
Cash Flow Total (M€)	Ótica: Cash / Âmbito: IP Inclui: \sum Receitas - \sum Despesas - \sum Passivos financeiros	-1.098,5 M€	-826,4 M€	-897,0 M€

(1) Ótica Cash – recebimentos e pagamentos (valores incluem IVA).

Relativamente aos resultados de 2016, verifica-se que foram atingidos os objetivos definidos em quatro dos seis indicadores, salientando-se aqui o cumprimento, em termos médios, dos níveis de serviço estabelecidos para a operação das infraestruturas rodoviária e ferroviária, mas também a melhoria significativa, face à meta estabelecida e previsto em orçamento, de dois indicadores de cariz financeiro, o *Cash Flow Total* e o *Cost to Income*.

No que respeita aos dois indicadores, cuja meta não foi atingida, refere-se o seguinte:

Receitas *Core*: o desvio de -55 milhões de euros face ao objetivo estabelecido para 2016 é justificado pela não concretização da Cedência Temporária de Exploração da IP Telecom, com um valor previsto de 90 milhões de euros.

Indicador Integrado do Plano de Intervenções na Rede: o não atingimento da meta estabelecida deveu-se ao atraso verificado no lançamento das obras constantes do Plano de Intervenções na Rede. Em contrapartida, no que respeita aos custos associados ao Plano de Intervenções na Rede, verificou-se uma redução de 1% face aos preços contratados.

3.4. ÁREAS RELEVANTES DO NEGÓCIO

FERROVIA

A principal receita dos serviços ferroviários, advém da venda de capacidade da infraestrutura, compreendendo um conjunto fixo de prestações idênticas para todos os Operadores.

Os Serviços Ferroviários prestados pela IP são os seguintes:

- O pacote mínimo de acesso, que inclui:
 - O tratamento dos pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária;
 - O direito de utilização da capacidade concedida;
 - A utilização da infraestrutura ferroviária, nomeadamente de agulhas e entroncamentos;
 - O comando da composição, incluindo a sinalização, a regulação, a expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre o movimento da composição;
 - A utilização de meios de alimentação elétrica para tração, quando disponíveis;
 - Quaisquer outras informações necessárias à execução ou operação do serviço para o qual a capacidade foi concebida;
 - A disponibilidade em regime de contingência e prontidão de socorro ferroviário em caso de perturbação da circulação resultante de falha técnica ou acidente;
 - Estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações, incluindo a visualização de informações de viagem e acesso pelos passageiros.
- Acesso às instalações de serviços e serviços prestados.
- Serviços adicionais:
 - Energia elétrica para tração;
 - Transportes excepcionais e matérias perigosas;
 - Manobras;
 - Estacionamento de material circulante.

- Serviços auxiliares:
 - Disponibilização de acesso a serviços de telecomunicações;
 - Fornecimento de informações de natureza comercial;
 - Disponibilização de instalações operacionais em estações;
 - Disponibilização de espaços para instalação de equipamentos em áreas comuns das estações;
 - Fornecimento de mão-de-obra para atividades operacionais dos operadores, nomeadamente abastecimento de gasóleo;
 - Instrução de processos de autorização de circulação na Rede Ferroviária Nacional;
 - Realização de estudos de capacidade ou de viabilidade de cenários de oferta.

A remuneração destes serviços, genericamente estabelecida numa lógica de recuperação de custos operacionais suportados pela gestão da infraestrutura ferroviária, constitui um contributo nas alavancas de sustentabilidade financeira, uma das linhas estratégicas da IP.

ASSET MANAGEMENT

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

Um dos desafios que se coloca refere-se à procura de ganhos de rendimento, definição de objetivos exigentes e implementação de uma cultura de prestação de serviços, com desenvolvimento de modelos de negócios que permitam colocar à disposição de outros gestores de redes rodoviárias e ferroviárias, nacionais ou internacionais, toda a capacidade existente, know-how e credibilidade, adquiridos na realização da sua atividade, ímpar a nível nacional e internacional.

Neste âmbito está a valorização das competências distintivas internas e entre elas o aproveitamento e rentabilização da competência crítica de Inspeção e Diagnóstico de obras de arte e de pavimentos.

Durante o ano de 2016, registaram-se importantes realizações e desenvolvimentos na prática de Gestão de Ativos, que juntam o conhecimento da gestão das infraestruturas rodoviárias (e também ferroviárias), tendo sido possível construir instrumentos de gestão novos e adaptados à realidade da Empresa. Hoje, a IP, dispõe do Relatório do Estado da Infraestrutura, do Plano de Gestão de Ativos, de Estratégias de Contratação adaptadas à realidade específica da manutenção e conservação.

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

O Relatório do Estado da Infraestrutura constituiu-se como uma ferramenta que permite o reporte anual integrado do estado de condição do conjunto de ativos, agrupado em classes e subclasses que são consideradas relevantes na perspetiva de gestão.

TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIAS

Os Terminais Ferroviários de Mercadorias permitem a criação de condições para a formação e dinamização de tráfegos ferroviários, quer através da concessão a terceiros de espaços do Domínio Público Ferroviário, quer pela gestão operacional direta, nos casos de Leixões e da Bobadela, facilitando a realização de operações intermodais e estimulando assim a realização de comboios de mercadorias na Rede Ferroviária Nacional. Ao contribuir para este incremento, a IP concorre para o aumento da sua sustentabilidade através do crescimento da receita resultante da realização de comboios na Rede Ferroviária Nacional, e ao facilitar as exportações promove a dinamização da atividade dos Portos Nacionais com o consequente reflexo na economia nacional.

LICENCIAMENTO RODOFERROVIÁRIO

As alterações introduzidas pelo novo regime jurídico do Domínio Público Rodoviário, Lei 34/2015, de 27 de abril, que aprova o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (RRN), e Portaria n.º 357/2015, de 14 de outubro, que fixa as taxas a cobrar pela Administração Rodoviária, designadamente no que diz respeito à utilização privativa do mesmo e ao procedimento de regularização de acessos, tiveram impacto na atividade da Empresa e dos cidadãos, o que levou a que Assembleia da República decidisse, através da Lei do Orçamento de Estado para 2017, suspender o procedimento de regularização de acessos nos termos previstos no artigo 4.º, da Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, isentando também de pagamento de taxas as autarquias locais, os serviços municipalizados e as Empresas de capitais exclusivamente públicos nas obras e atividades de captação e distribuição de água, recolha, tratamento e rejeição de efluentes e recolha, transporte e deposição de resíduos sólidos urbanos da sua competência, bem como suspender os procedimentos para aplicação e cobrança das taxas previstas na Portaria n.º 57/2015, de 14 de outubro.

No decorrer de 2016, foram registados 8.744 pedidos de licenciamento rodoviário, representando um crescimento de 4% relativamente a 2015.

O total de utilizadores que usam o portal dedicado, para submissão destes pedidos, ascendeu aos 1.122, tendo sido efetuados 222 novos registos de acesso à aplicação de gestão de licenciamento, no decurso de 2016.

As principais tipologias, por ordem de volume de processos gerado, foram as seguintes: reconstrução, alteração ou ampliação de edifícios em zona non aedificandi; utilização da plataforma da estrada; acessos; ocupação de subsolo e licenciamento de Postos de Abastecimento de Combustíveis.

Relativamente a Licenciamento Ferroviário, foram submetidos, do decorrer deste ano, 332 processos de licenciamento, sendo que 66 foram relativos a atravessamentos aéreos e subterrâneos do canal ferroviário e 266 relativos a processos de autorização de proprietários confinantes, no âmbito dos procedimentos do RJUE e pedidos de redução de obrigações.

REEMBOLSOS DE DANOS AO PATRIMÓNIO RODOVIÁRIO

No decorrer do ano 2016, foram instruídos 1.134 processos de ressarcimento de danos ao património rodoviário, mostrando um ligeiro decréscimo face ao ano anterior, o que está diretamente relacionada com o facto de a IP ter realizado, até ao ano transato, um esforço de resolução de processos antigos, situação que já não teve repercussões em termos de volume de processos no corrente ano.

PRODUTOS & SERVIÇOS

O ano de 2016, caracterizou-se por uma grande dinâmica comercial na venda de Produtos & Serviços, quer em termos do número de transações, quer em termos de receita. Este resultado é consequência da implementação do Portefólio de Produtos e Serviços da IP, em 14 de julho de 2016, bem como da estratégia comercial delineada, da qual resultou um conjunto de projetos implementados ao longo do ano, de onde se destacam as áreas de consultoria assentes nas competências de engenharia rodoferroviária com o arranque do projeto de desenvolvimento do Centro de Competências de Gestão de Vias para a Comunidade Intermunicipal de Viseu/Dão/Lafões, bem como 28 inspeções de Obras de Arte para a Câmara Municipal de Famalicão.

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

- Serviços de Assessoria - Apoio na Renegociação dos Contratos PPP da Região Autónoma da Madeira:

Contrato estabelecido, em 3 fevereiro de 2015, entre a EP e a Região Autónoma da Madeira (RAM) no valor de 100.000,00 € que visa o apoio e acompanhamento das matérias de natureza técnica emergentes da renegociação dos dois contratos de parcerias público-privadas do sector rodoviário celebrados naquela Região Autónoma que teve como linha estratégica a redução do esforço financeiro do parceiro público.

- Serviços de Assessoria - Gestão de Contratos de PPP da RAM:

Contrato estabelecido, em 3 fevereiro de 2015, entre a EP e a Região Autónoma da Madeira (RAM), e renovado em 3 de fevereiro de 2016, no valor de 100.000,00 € que visa o apoio na gestão das várias matérias - técnicas, jurídicas e financeiras, dos dois contratos de parcerias público-privadas do sector rodoviário celebrados naquela Região Autónoma.

- Serviços de Assessoria – Montagem de Contratos de Conservação Corrente por Privados.

Atendendo que alguns troços da rede viária da Madeira transitaram das Concessões para o Governo Regional da Madeira e, para que fosse garantida a conservação desses troços, a Direção Regional de Estradas lançou um Concurso Limitado por Prévia Qualificação.

Face à experiência e conhecimento que a IP detém na elaboração e lançamento dos concursos para a Conservação Corrente por Contrato, a Direção Regional de Estradas celebrou um contrato com a IP, para prestação de serviços de assessoria na preparação das peças de procedimento, no lançamento e acompanhamento do concurso. A IP elaborou todas as peças do procedimento, desde os Elementos de Solução de Obra, Cláusulas (Gerais, Técnicas, Técnicas Especiais), Orçamento, Programa de Concurso, Carta Convite e Anúncio para lançamento e acompanhamento do concurso para a empreitada de “CONSERVAÇÃO CORRENTE POR CONTRATO – REDE VIÁRIA REGIONAL – 2017/2019” (CCC-RVR)”.

ÁREAS DE SERVIÇO CONCESSIONADAS

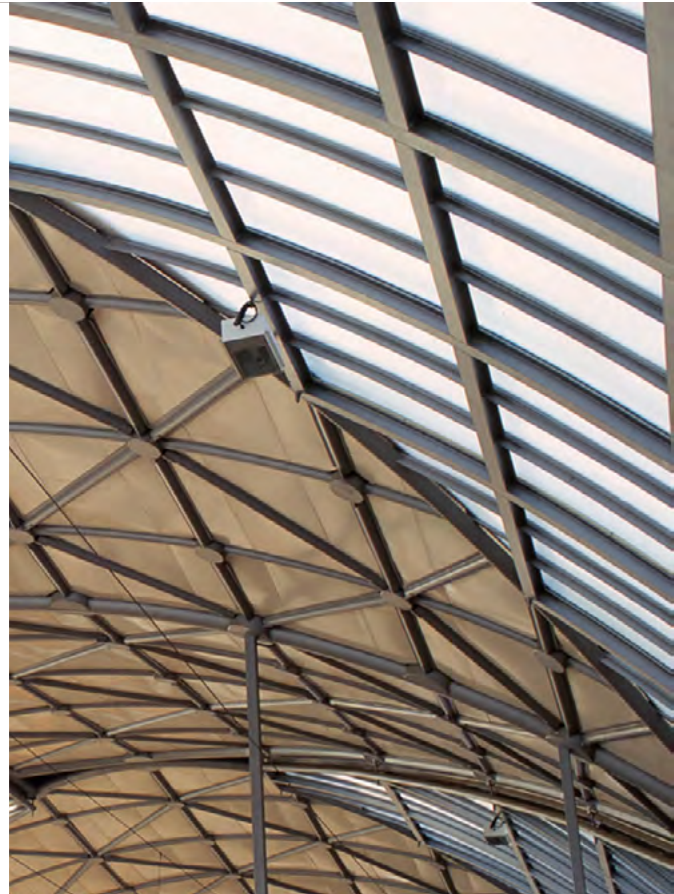
O volume da receita das áreas de serviço subconcessionadas pela IP teve um ligeiro crescimento, associado às componentes variáveis dos contratos, que estão indexadas ao consumo de combustível. O aumento do consumo de combustível está diretamente associado ao aumento de tráfego generalizado que se verificou na Rede Rodoviária Nacional, durante o ano de 2016.

SIG

A evolução do Sistema de Informação Geográfica Empresarial tem permitido servir utilizadores internos e externos, com significativos ganhos no acesso simples a informação necessária à melhor tomada de decisão. Dentro deste universo de dados georreferenciados, destaca-se a utilização, pela primeira vez, por Empresas produtoras de softwares de navegação do mercado, via WMS, de informação de rede produzida pela IP. Por outro lado, a capacidade interna, residente, no desenvolvimento e na configuração de soluções geográficas móveis, permitiram uma redução de 50% dos encargos associados ao registo de informação no terreno, tornando viável o registo atualizado dos ativos e a sua disponibilidade para consulta em qualquer momento ou lugar. Esta plataforma compreende um conjunto vasto de conteúdos temáticos abrangendo áreas tão diversas como a visualização em tempo real de condicionamentos, tráfego, frota de serviço, assim como de consulta de redes rodoferroviárias, ambiente, segurança, licenciamentos, obras de arte, património imobiliário, conservação de vias, cartografia, entre outras que justificam o significado de nível Empresarial atribuído.

COBRANÇA DE PORTAGENS

A IP é titular da receita proveniente da cobrança de taxas de portagem na rede de autoestradas gerida diretamente e subconcessionada, e ainda em algumas concessões do Estado. A cobrança efetiva-se em sistemas de portagem em regime de cobrança tradicional (A21 e concessões Norte e Grande Lisboa), caracterizados pela instalação de praças de portagem em todas as entradas/saídas das autoestradas, nas quais se encontram disponíveis vias para pagamento manual, ou sistemas de portagens eletrónicas, sem obstrução do tráfego, “Multi-Lane-Free-Flow” (MLFF), baseados na instalação de pontos de cobrança em plena via, onde é cobrada de forma automática uma taxa de portagem por cada passagem.



RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2016

Gestão da Materialidade

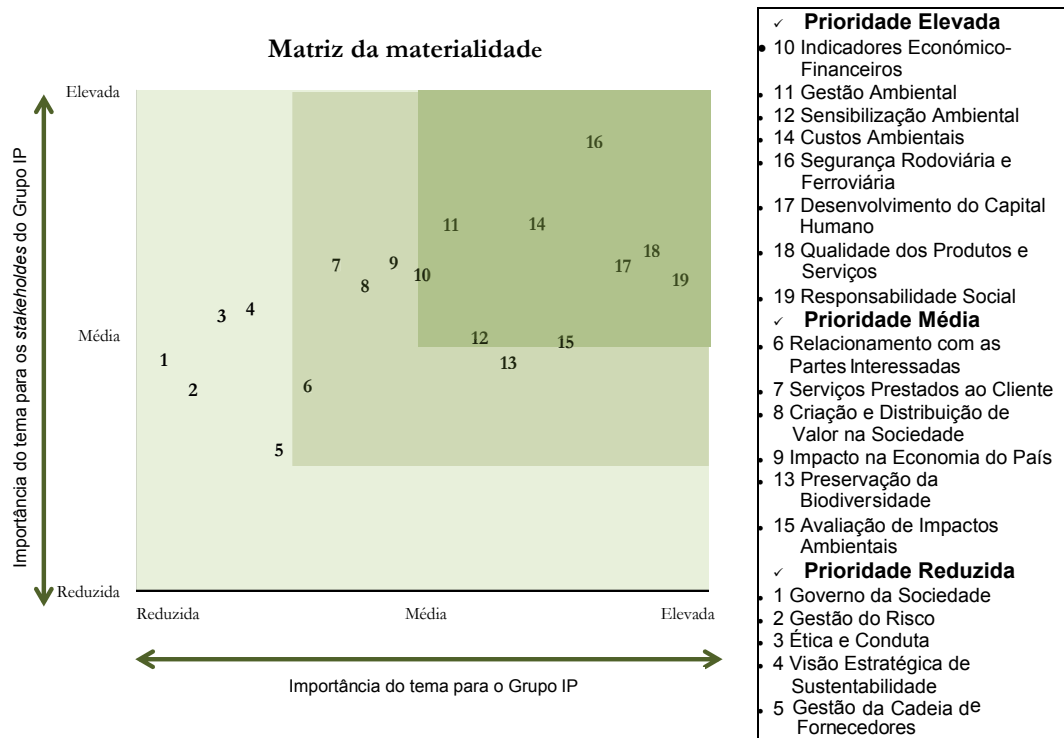
04. GESTÃO DA MATERIALIDADE

4.1. IDENTIFICAÇÃO E GESTÃO DA MATERIALIDADE

A matriz da materialidade foi preparada de acordo com os princípios da GRI para a definição de conteúdos e dos aspetos materiais e limites, que estão na base de identificação dos tópicos cujos impactos económicos, sociais e ambientais se consideram relevantes para o negócio da Empresa e para os seus stakeholders.

TEMAS RELEVANTES

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



SEGURANÇA RODOVIÁRIA E FERROVIÁRIA

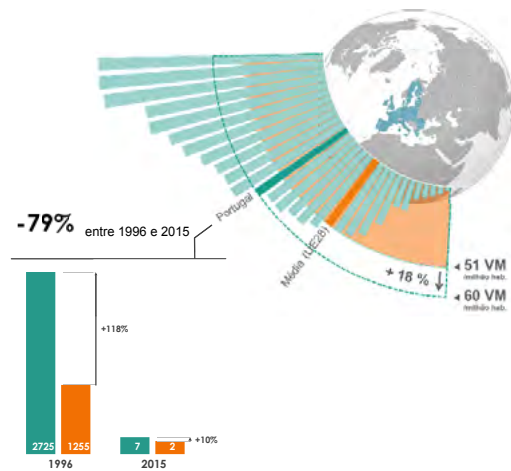
A Segurança Rodoferroviária é uma das principais prioridades da IP e o contributo da Empresa e das suas antecessoras na redução da Sinistralidade Rodoviária e Ferroviária é notável.

Nos últimos 20 anos, a Sinistralidade Rodoviária reduziu 85% e a Sinistralidade Ferroviária reduziu 56%.

Segurança Rodoviária ¹

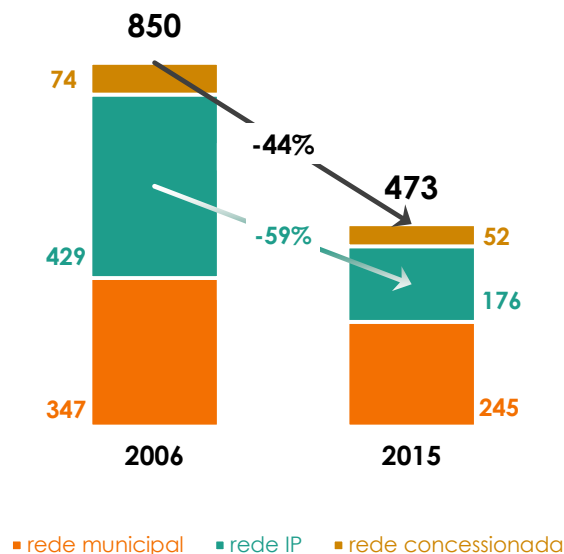
PORTUGAL NA EUROPA - 2015

Número de vítimas mortais por milhão de habitantes



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

Enquanto em 1996 se registavam mais do dobro do número de vítimas mortais por habitantes em relação à média da união europeia, passados cerca de 20 anos, esse indicador reduziu-se em 79%, embora esteja ainda 18% acima da média da união europeia.

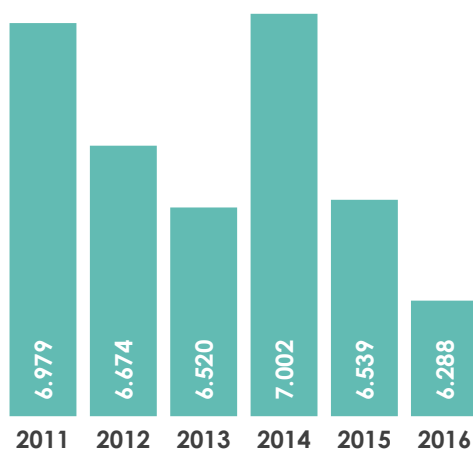


1) Nota: os dados referentes a 2016 são considerados provisórios podendo sofrer alterações por parte da ANSR até à publicação do Relatório Anual do Observatório de Segurança Rodoviária referente a 2016.

A rede sob gestão da IP tem contribuído significativamente para essa redução, em particular na última década, com reduções de 59% no número de vítimas mortais, comparativamente à redução de 44% verificada no país.

ACIDENTES COM VÍTIMAS MORTAIS NA REDE IP

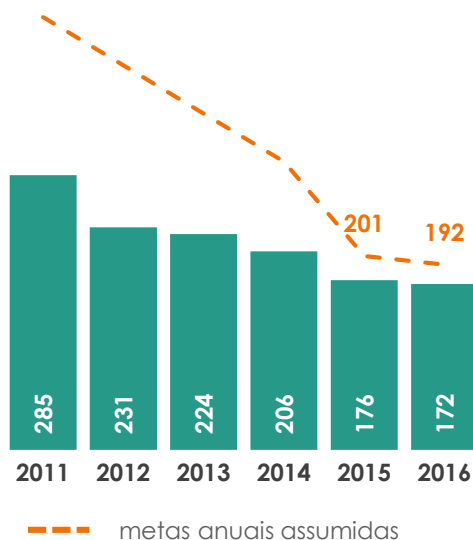
Evolução



Na rede IP, em 2016, registaram-se 6.288 acidentes com vítimas, o que corresponde a um decréscimo, face a 2015, em cerca de 3,8%.

VÍTIMAS MORTAIS NA REDE IP

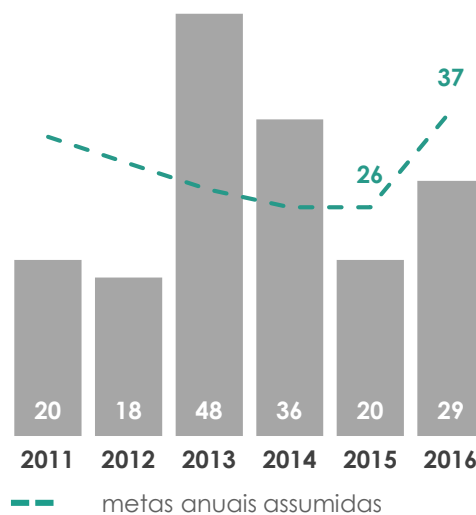
Evolução



Relativamente à sinistralidade mais grave, com o registo de vítimas mortais e feridos graves, na rede IP, verifica-se um decréscimo no número de Vítimas Mortais (-4), de 176 para 172 vítimas (-2,3%) e um decréscimo do número de Feridos Graves (-44), de 651 para 607 vítimas (-6,8%), que também está em linha com a tendência Nacional. De salientar que as metas estabelecidas para as vítimas mortais têm vindo a ser cumpridas pela IP.

PONTOS NEGROS NA REDE IP

Evolução

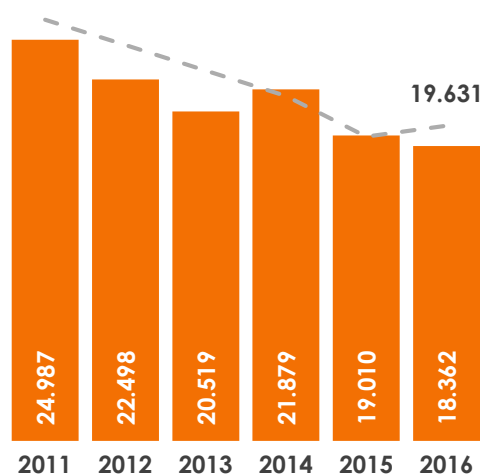


No que respeita ao número de Pontos Negros na rede IP verifica-se um aumento deste indicador relativamente ao ano anterior, passando de 20 em 2015 para 29 em 2016 (+45,0%). No entanto, o n.º de vítimas mortais ocorridas nos Pontos Negros reduziu em 2016, face a 2015: menos 50% no número de vítimas mortais – de 2 para 1 - e menos 11,1 % no número de feridos graves – de 9 para 8.

O Indicador de gravidade dentro das localidades tem igualmente sofrido uma evolução positiva e sido inferior às metas anuais assumidas pela empresa desde 2010. Em 2016, registou-se um decréscimo em 3,4% face ao valor registado em 2015.

INDICADOR DE GRAVIDADE DENTRO DE LOCALIDADES NA REDE IP

Evolução



Quando comparado com a meta assumida pela IP, este indicador está 6,5% abaixo da meta definida para 2016.

Em sumula, tem-se verificado um cumprimento da IP, de forma sustentada, das metas impostas quer no seu contrato de concessão com o estado português, quer com os restantes planos de segurança rodoviária (PNRP - Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, ENSR e objetivo EU2020) contribuindo assim de forma bastante positiva para as metas nacionais definidas quer na Estratégia nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015 (ENSR) quer no Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária PENSE2020, recentemente aprovado (abril 2017).

Para continuar a prosseguir com uma redução sustentada da sinistralidade rodoviária, é vital que um gestor de uma infraestrutura rodoviária consiga realizar uma abordagem racional que lhe permita mitigar ou mesmo eliminar todos os problemas que possam influenciar negativamente as consequências de um acidente rodoviário em virtude da utilização da rede sob sua gestão.

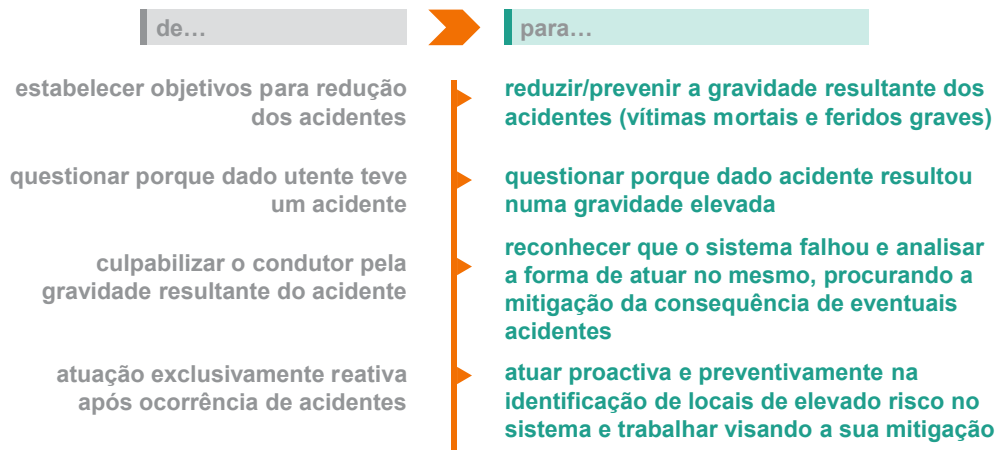
Uma vez que em cerca de 95% dos acidentes rodoviários, a causa inicial é imputada ao elemento humano, reconhece-se que os utilizadores irão cometer erros na utilização de um sistema de transporte rodoviário Seguro (STS), e que estes erros podem originar acidentes de viação, pelo que o papel da infraestrutura rodoviária é fundamental para tentar evitar esses erros e mitigar as suas consequências.

Esta abordagem, que é um dos princípios fundamentais do STS, assenta entre outros, num princípio ético de tolerância zero entre a mobilidade e acessibilidade que um sistema de transporte rodoviário oferece e as consequências graves e/ou mortais dos utilizadores decorrentes de acidentes pela utilização de tal sistema. Para tal é necessário ter dados de sinistralidade fiáveis, bem como conhecer e perceber as causas dos acidentes rodoviários, de modo a determinar as intervenções que devem ser efetuadas na infraestrutura.

De acordo com as boas práticas internacionais, do ponto de vista da gestão da segurança rodoviária, a IP tem procurado implementar na sua gestão alguns vetores que a abordagem ao sistema de transporte rodoviário seguro (STS) preconiza.

Para tal, é necessário conseguir alterar o paradigma de abordagem da segurança rodoviária em toda a cadeia de valor da empresa, pois só com o envolvimento e aceitação de todos os intervenientes no sistema de transporte, será possível ambicionar melhores resultados dos já alcançados em termos de segurança rodoviária.

ABORDAGEM DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO SEGURO ALTERAÇÃO DO PARADIGMA



Assim, a IP, tem vindo a procurar influenciar todos os intervenientes no sistema de transportes, no sentido de fomentar a alteração de abordagem (figura anterior), tendo presente a sua influência nos quatros vetores em que assenta a STS (figura seguinte), em particular, no vetor "estrada segura".

ABORDAGEM DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO SEGURO PRINCIPAIS PILARES



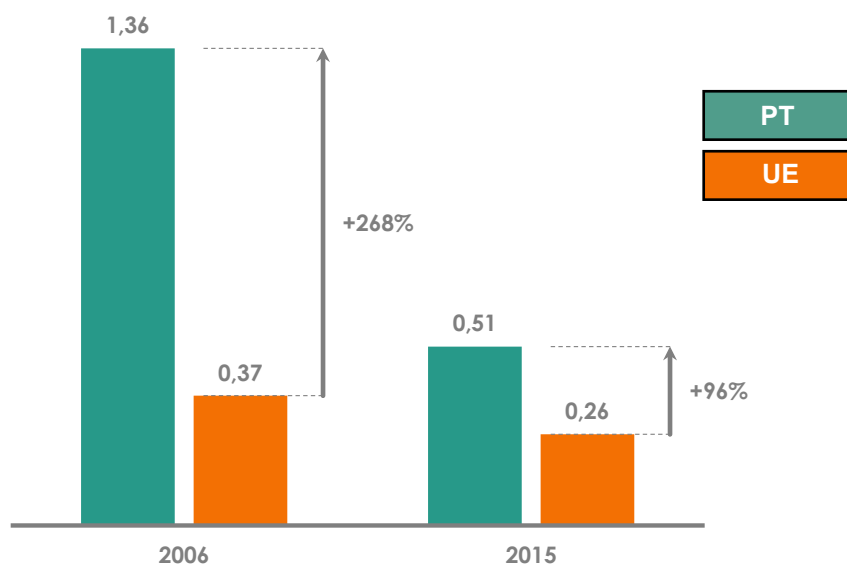
Por fim, é fundamental ter presente que a STS é um compromisso que todos deverão assumir a médio/longo prazo, reconhecendo que o ser humano tem limitações físicas em caso de acidente e que estas deverão balizar a definição de regulamentação e boas práticas do ponto de vista da segurança rodoviária. O trabalho nesta área deve ser encarado como contínuo e os resultados já alcançados, apesar de positivos face a uma realidade dramática no início do século XXI, deverão ser encarados como negativos do ponto de vista ético, entendendo que o melhor resultado alcançado no passado é o pior resultado no presente, reconhecendo que qualquer vítima grave resultante da utilização do sistema de transporte é algo possível de evitar por todos.

SEGURANÇA FERROVIÁRIA

Na sequência do bom desenvolvimento das atividades de segurança ferroviária pela IP, com o bom contributo dos operadores ferroviários, Portugal assinalou uma evolução muito relevante quando comparado com os restantes membros da UE28. Em 2006 a taxa de sinistralidade ferroviária, medida em vítimas mortais por milhão de comboio quilómetro, era quase quatro vezes superior à média da UE28. Em 2015 (dados mais recentes disponibilizados pela ERA) Portugal melhorou o desempenho em termos de sinistralidade.

PORTUGAL NA EUROPA - 2006/2015

Número de vítimas mortais por milhão de comboio km

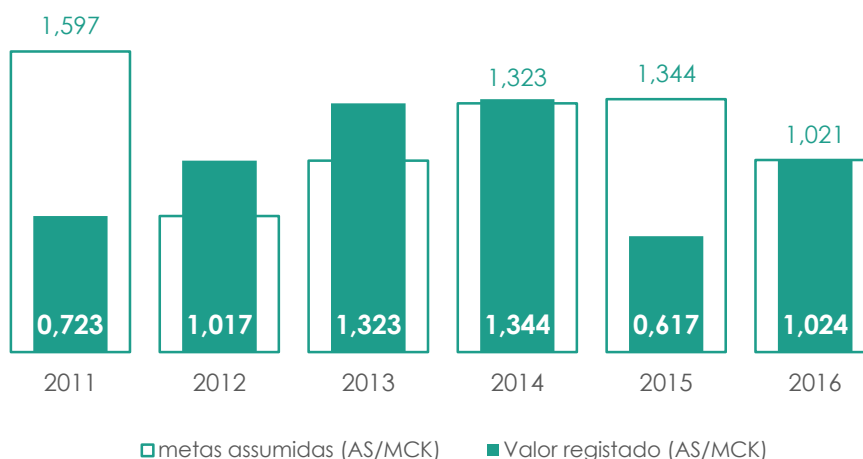


A tendência positiva observada no número de vítimas e de acidentes, é igualmente visível na redução do custo económico e social médio resultante dos acidentes ferroviários, que na rede IP se traduziu em cerca de 46% nos últimos 12 anos.

Em 2016, registou-se um aumento do número de Acidentes Significativos na ordem dos 65%, embora este valor esteja em linha com a média dos últimos 5 anos: 37 acidentes. Importa referir que o ano de 2015 foi o ano em que se registou o número mais baixo de Acidentes Significativos.

Embora o aumento verificado na ocorrência de Acidentes Significativos, verifica-se que o índice de Segurança Ferroviária (número de acidentes significativos por milhão de comboio quilómetro) está em linha com a meta para 2016, fixada no Contrato Programa assinado pela IP com o Estado.

ÍNDICE DE SEGURANÇA FERROVIÁRIA - ACIDENTES SIGNIFICATIVOS POR MILHÃO DE COMBOIO QUILOMETRO

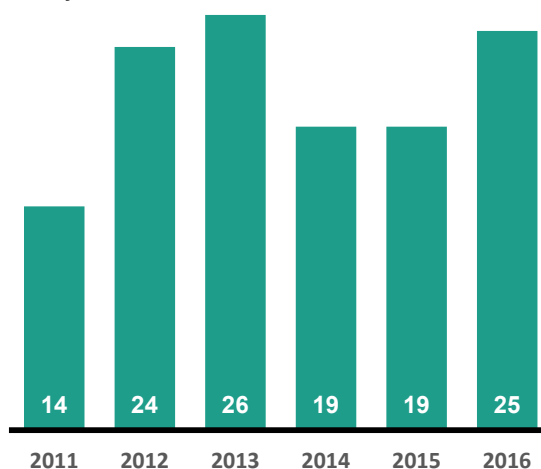


No que respeita a causas, regista-se que a grande maioria dos Acidentes Significativos, cerca de 75%, devem-se a fatores externos ao sistema ferroviário, devido à intrusão de terceiros no espaço ferroviário.

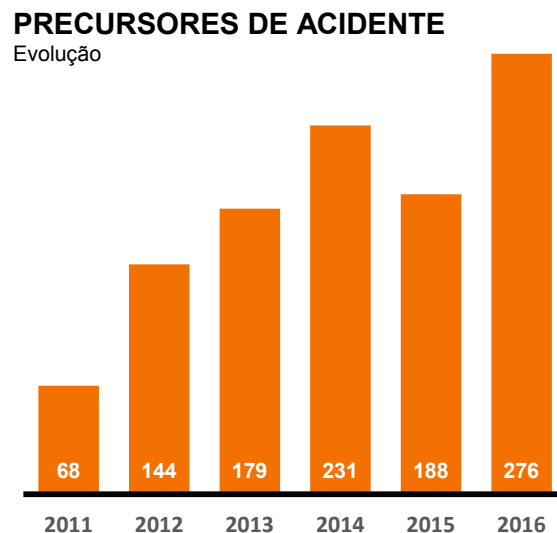
Relativamente às consequências dos Acidentes Significativos, verifica-se que as 25 vítimas mortais registadas não resultam de causas relacionadas com a infraestrutura, verificando-se que 68% das vítimas são pessoas não autorizadas que invadem o espaço ferroviário e 32% são pessoas que não respeitaram as regras de atravessamento em PN.

VÍTIMAS MORTAIS

Evolução



Em termos de Precusores de Acidente, regista-se um aumento de 47%, face a 2015. Os carris partidos e as deformações na via representam cerca de 86% dos precusores de acidentes.



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

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

Nesta perspetiva conjunta de segurança, continua-se a fomentar o desenvolvimento do conhecimento na vertente da segurança ferroviária, promovendo o reforço de colaboração com as diversas especialidades técnicas ferroviárias.

Campanha de Supressão de Passagens de Nível

Em concretização do Plano de Supressão e Reclassificação de Passagens de Nível (PN) para 2016 – obrigação dos gestores das redes rodoviária e ferroviária nos termos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro - foram executadas 32 ações (4 supressões e 28 reclassificações), com um investimento associado de 835.886 €. Salientam-se as 27 adequações ao Regulamento de PN sem guarda que não dispunham de visibilidade regulamentar (PN de 5.ª categoria).

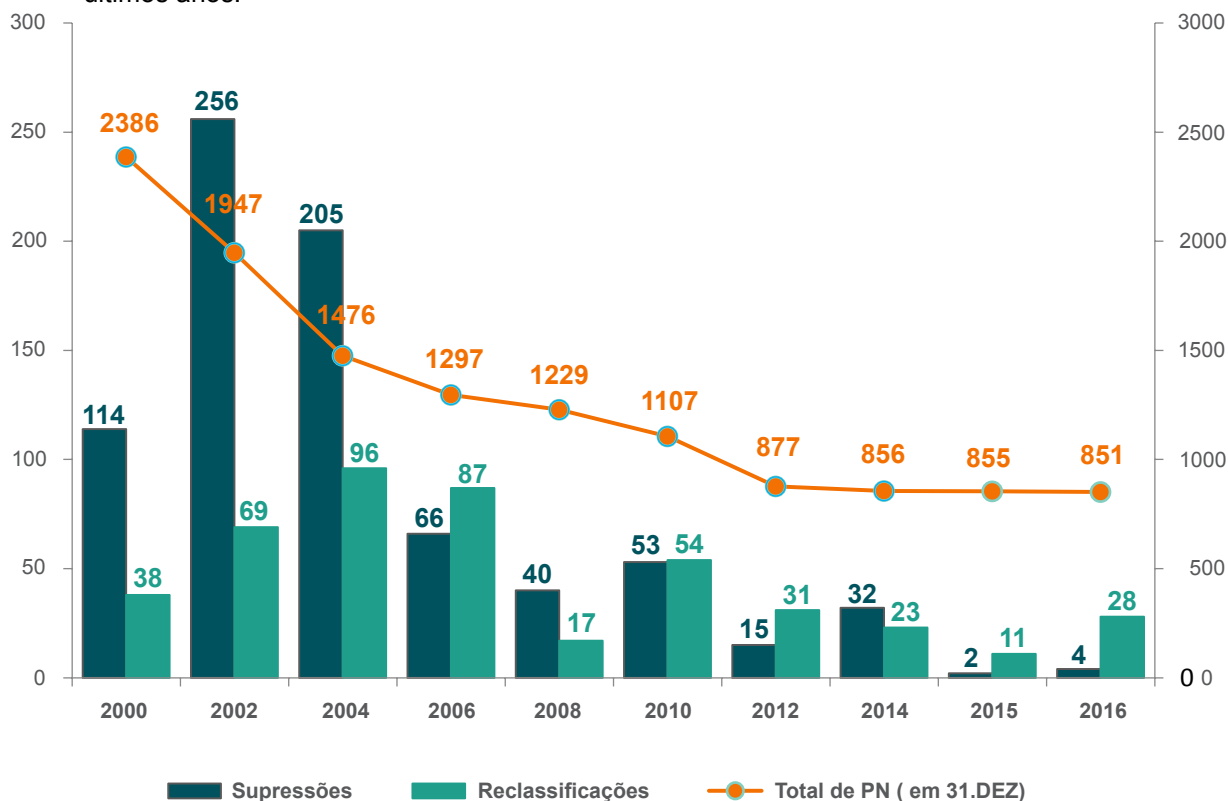
No final de 2016 existiam 851 PN no universo das linhas com exploração ferroviária (IET50), com a seguinte tipologia:

PN por Tipologia	Quantidade
PN Públicas	770
Automáticas (Rodoviárias):	379
Automatizadas com duplas meias barreiras	4
Automatizadas com meias barreiras	365
Automatizadas sem obstáculo	10
Com Guarda	44
Sem Guarda	211
Tipo D	202
5ª Categoria	9
Peões	136
Automáticas	27
Não Automáticas	109
PN Particulares	81
Automáticas	9
Não Automáticas	72
TOTAL DE PN	851

Salienta-se que 460 destas PN (54%) dispõem de proteção ativa, conseguida através do guarnecimento humano ou por existência de sinalização automática.

A consequente densidade média de PN era no final de 2016 de 0,334 PN/km.

O gráfico seguinte reflete a evolução do número de PN e das ações desenvolvidas nos últimos anos:



Durante o ano de 2016 foi dada continuidade à campanha de sensibilização e segurança “Pare, Escute, Olhe”, tendo-se assinalado o “Dia Internacional para a Segurança em Passagens de Nível” e efetuado uma campanha visando o aumento da consciência dos peões para os riscos do atravessamento. Esta última, realizada no verão, consistiu na colocação de cartazes bilingue “Não estrague as suas férias” em 19 PN de acesso a praias ou outros locais de veraneio, não se tendo verificado em 2016 acidentes nestas PN.

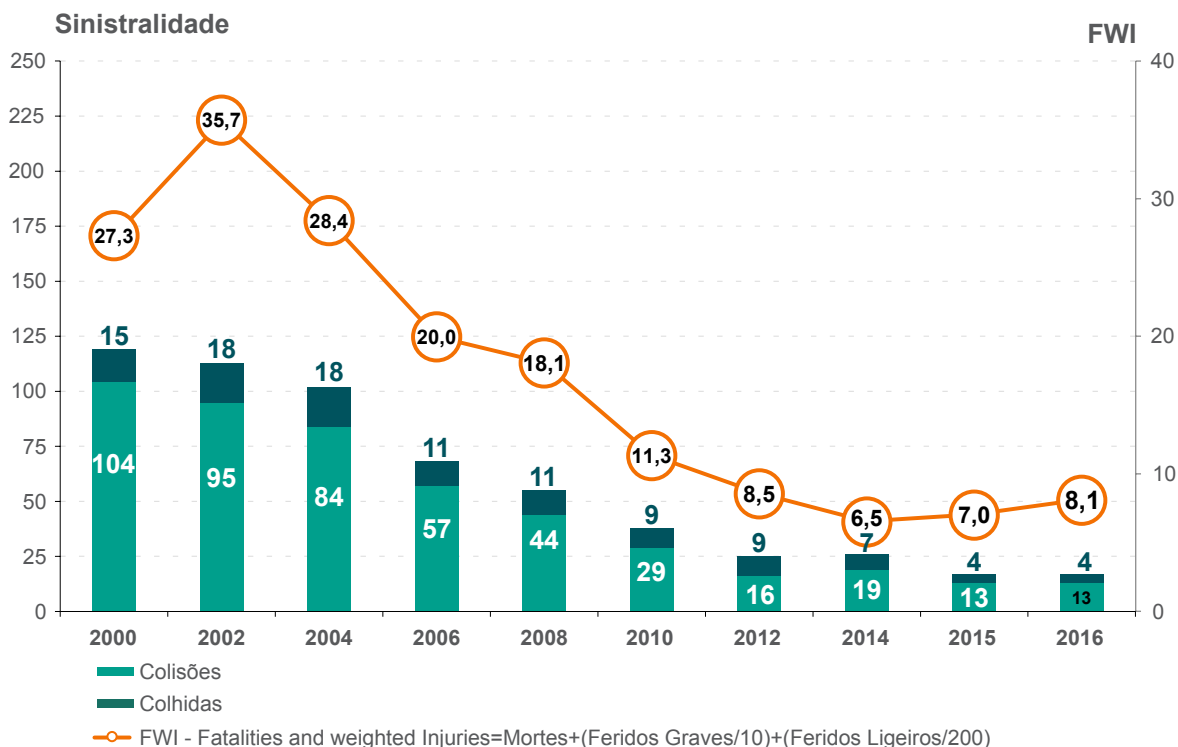
Em 2016, no que se refere à sinistralidade, ocorreram 17 acidentes em Passagens de Nível, em que 13 foram colisões e 4 foram colhidas, de que resultaram 8 mortos e 17 feridos ligeiros, a que corresponde um FWI (*Fatalities and Weighted Injuries*) de 8,1.

Os 17 acidentes, registados em 2016, penalizaram 372 comboios, que acumularam, no total, 16.486 minutos de atraso, com prejuízos para os passageiros e gestão da circulação ferroviária.

Destes 17 acidentes resultam consequências económicas para a sociedade estimadas em cerca de 7,5 M€, com a seguinte repartição:

- 6.546.881,70 Euros, tendo em conta o número de vítimas;
- 944.091 Euros, tendo em conta os atrasos dos comboios.

Nos últimos anos, a sinistralidade em Passagens de Nível registou a seguinte evolução:



Verifica-se que a política de supressão e melhoria das condições de segurança nas PN tem contribuído para a redução continuada da sinistralidade, traduzida num decréscimo de 89% na sinistralidade e de 69% nas vítimas mortais quando comparada com os registos de 1999.

Dos acidentes registados em 2016, observa-se ainda que 76% ocorreram em PN dotadas de proteção ativa, o que denota, por um lado, um claro 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 coresponsabilização dos cidadãos utilizadores das PN.

Tendo em consideração estas evidências, a IP continuará - a par com as ações no terreno - a apostar na campanha de comunicação e sensibilização "Pare, Escute, Olhe" e no seu envolvimento em iniciativas de carácter institucional e formativo como o "Dia Internacional para a Segurança em Passagens de Nível", celebrado, em 2017, no dia 2 de junho.

No âmbito da responsabilidade do Gestor da infraestrutura na garantia da correta classificação das PN, como previsto no artigo 3º do decreto-Lei nº 568/99, foi efetuada a inspeção, medição regulamentar e elaboração da respetiva ficha de caracterização para as seguintes PN:

Linha	PN Caracterizadas em 2016							Total
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Tipo D	Peões5	ª Catª	Particular	
Guimarães	-	-	-	-	-	-	5	5
C. de São Gemil	-	11	-	-	2	-	-	4
Leixões	21	-	7	-	5	-	1	16
Douro	34	-	61	11	32	-	26	65
Vouga	29	13	19	14	69	-	4	94
R. de Alfarelos	24	-	-	-	1	-	-	7
R. de Tomar	-	2	-	41	-	-	-	7
Matinha	-	-	1	-	1	-	4	6
Sul	8732	-	-	-	6	-	2	28
R. de Neves Corvo	-	12	-	14	-	-	-	17
Algarve	5544	-	-	-	8	-	2	28
(outras linhas)	2194	-	-	-	2	0	2	20
Total	51	39	52	53	45	11	46	297

Para os próximos anos, a IP mantém igualmente o compromisso de dar continuidade ao seu plano de ações visando a redução da sinistralidade nos atravessamentos ao caminho-de-ferro, tendo como objetivo, com a conclusão das ações previstas no âmbito dos programas Ferrovia 2020 e de Proximidade, a diminuição de mais 40% dos acidentes em PN, por referência a 2013, isto é, menos de 17 acidentes anuais.

Safety – Emergência

Planeamento da Gestão de Emergência

- Planos/Procedimentos de Emergência Externos

No seguimento da estratégia definida no âmbito da dinamização dos processos de gestão da emergência, fator crucial na articulação com os intervenientes externos, em situação de emergência – Serviços de Emergência, Forças de Segurança, foram elaborados/revistos diversos planos/procedimentos de emergência.

Planos/Procedimentos elaborados

Plano/Procedimento	Entidade
PPI Infraestrutura Ferroviária - Ourique	SMPC de Ourique
PPI Linha Norte	CDOS Coimbra
PPI Linha Sul	SMPC Seixal

- Planos/Procedimentos de Emergência Internos

Após um ano da implementação da Instrução de Exploração Técnica n.º 96 – Plano de Emergência Geral para a Rede Ferroviária Nacional, que reformulou o processo de gestão de emergência na Empresa, foi publicada a sua primeira revisão. Esta revisão promoveu algumas melhorias ao documento, fruto de um ano de prática na sua vertente operacional.

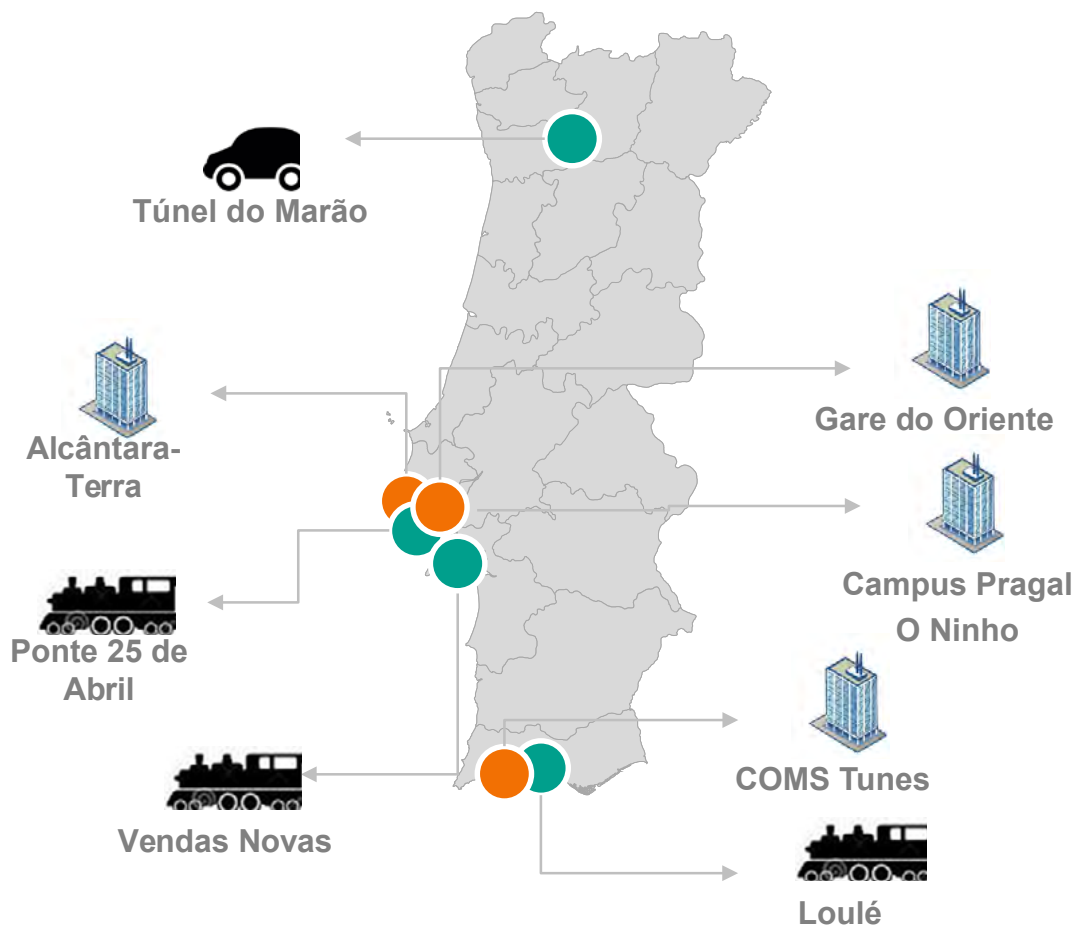
No âmbito da Segurança Contra Incêndios em Edifícios foi desenvolvida uma evolução à matriz utilizada – Plano de Segurança (Medidas de Autoproteção), encontrando-se, nesta fase, em processo de produção seguindo o planeamento definido.

Simulacros

A IP detém a responsabilidade de elaborar e manter atualizados, os seus procedimentos de segurança – modo rodoviário e ferroviário.

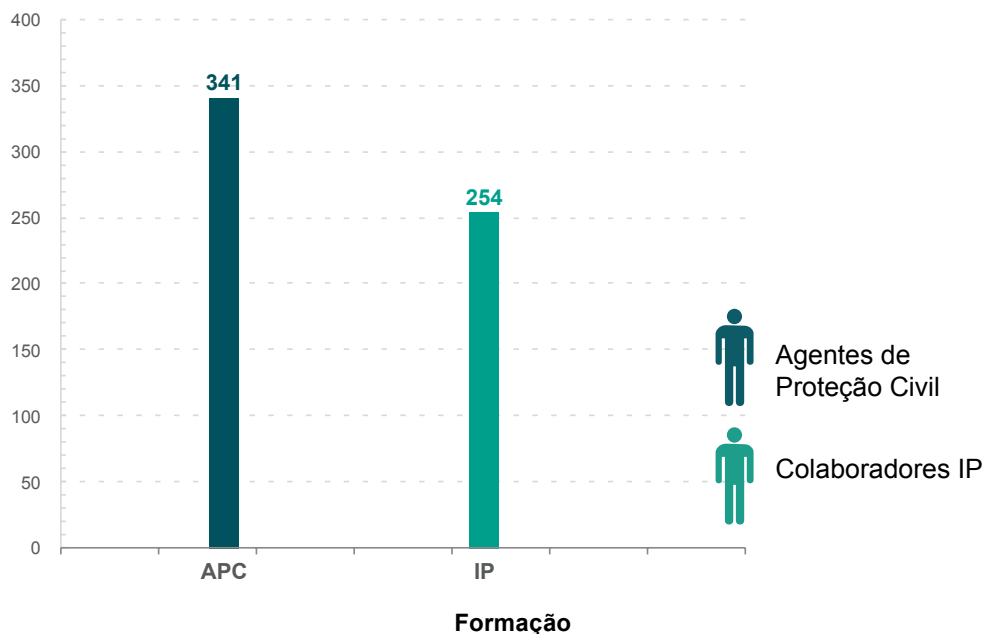
Nesse sentido, e de forma a promover um planeamento articulado com as Empresas de Transporte Ferroviário (ETF) e demais entidades inerentes ao sistema, foi definido o Plano Anual de Simulacros 2017, com abrangência a todo o território nacional, tendo sido realizados os seguintes exercícios:

- 3 simulacros de acidente ferroviário;
- 1 simulacro de acidente rodoviário;
- 4 exercícios de evacuação.



Para que os Agentes de Proteção Civil (APC) envolvidos nestas atividades conheçam a infraestrutura e adotem os procedimentos corretos no que respeita às operações de socorro, identificando os riscos associados, são promovidas ações de formação sob o tema “Organização, Gestão e Resposta à Emergência”. Em 2017, a IP formou um total de 341 operacionais.

No âmbito da Segurança Contra Incêndio em Edifícios, e na sequência da elaboração dos Planos de Segurança e constituição de Equipas de Emergência, foram promovidas ações de formação que englobaram um total de 254 colaboradores.



Programa Desfibrilhação Automática Externa – DAE

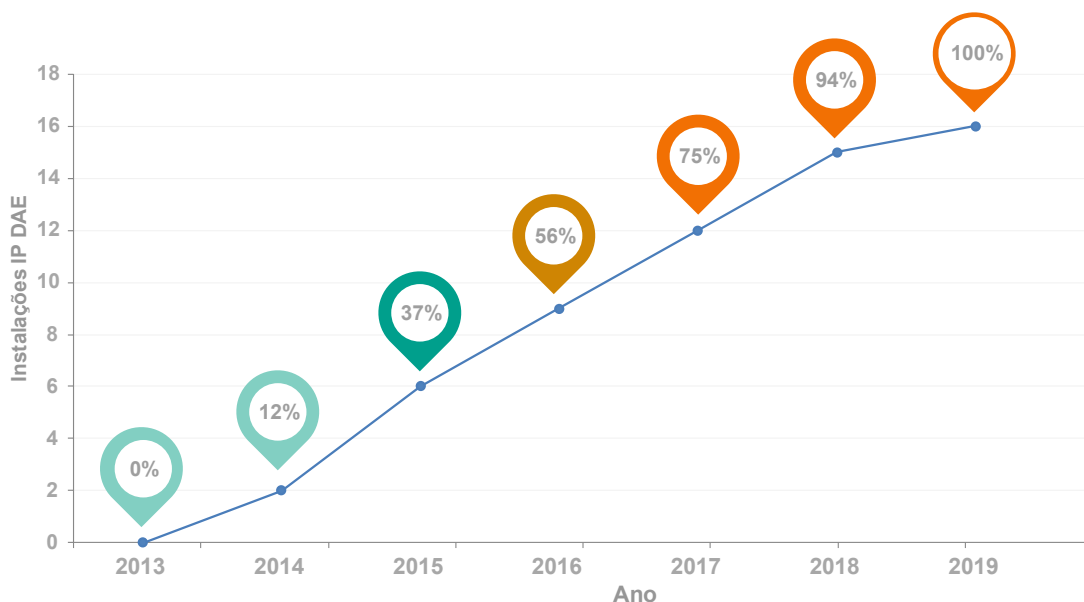
O Instituto Nacional de Emergência Médica, I.P., aprovou em 2009 o Programa Nacional de Desfibrilhação Automática Externa (DAE), que resulta da assunção de um compromisso de salvar vidas e melhorar a cadeia de sobrevivência em Portugal com base na implementação de uma rede DAE à escala nacional. Dando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

Iniciado o Programa DAE IP em 2014, chegámos a 2016 com um total de 9 instalações integradas no Programa, mais concretamente:

- Estação de Porto - São Bento
- Estação de Porto - Campanhã
- Estação do Cais do Sodré
- Estação do Rossio

- Estação de Aqualva-Cacém
- Estação de Santa Apolónia
- Estação de Entrecampos
- Gare do Oriente
- Campus Pragal

Segundo o planeamento definido contamos concluir em 2019 o Programa DAE IP no que respeita ao universo de instalações abrangidas pelo atual enquadramento legal.



Implementação do Programa DAE IP

CUSTOS AMBIENTAIS

Em 2016, foram desenvolvidas atividades de carácter ambiental, que passaram pela elaboração de estudos ambientais, durante a fase de projeto; pelo acompanhamento ambiental e patrimonial, pela monitorização e implementação de medidas de minimização e de integração paisagística, durante a fase de obra e, pela gestão das atividades ambientais na conservação/manutenção das infraestruturas rododiferroviárias, durante a fase de operação.

Na execução das atividades referidas procurou-se sempre aplicar as melhores práticas ambientais, com o objetivo de maximizar os resultados obtidos, numa lógica de minimização de impactes ambientais.

Em termos de investimento em atividades de cariz ambiental, designadamente em obra e na operação da rodovia, em 2016, foram despendidos 7,5 M€. Este investimento contribuiu para a preservação do ambiente e da biodiversidade, orientando o crescimento da Empresa para resultados ambientalmente sustentáveis.

SERVIÇO AO CLIENTE

REDE DE ALTA PRESTAÇÃO

Relativamente à Rede de Alta Prestação, houve uma interação direta com *stakeholders* do negócio logístico no seu abrangente contexto de *supply chain*, no transporte de mercadorias, na relação com fornecedores, operadores, clientes, transitários, transportadores, autoridades tributárias e aduaneiras, etc., permitindo a resolução direta dos problemas apresentados ou a implementação de sugestões, e funcionando como *single-point-of-contact* na necessidade de desenvolvimento técnico, apresentação de pareceres ou autorizações superiores sempre que essas necessidades existam.

Fiscalização e observação da rede de Alta Prestação

A extensão total da Rede de Alta Prestação cifra-se em cerca de 400 km, dividida por Operação e Manutenção na Rede de Autoestradas da Grande Lisboa e Rede de Alta Prestação Norte.

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

O patrulhamento desta rede é assegurado através das Unidades Móveis de Inspeção e Apoio (UMIA), especialmente direcionadas para o Apoio ao Cliente, para a Monitorização das Condições de Circulação e para a Inspeção do Estado da Via, as quais se encontram em serviço permanente, tendo percorrido durante o ano de 2016 cerca de 902.000 km.

As UMIA são apoiadas remotamente por uma Central de Tráfego que controla a informação telemática da rede, bem como os equipamentos de controlo e gestão dos Túneis existentes. Para o Túnel do Marão, atendendo que estamos perante uma infraestrutura complexa e única no país, o contrato contempla uma UMIA exclusivamente para o túnel.

A reposição das condições normais de circulação nas autoestradas é feita através da BI – Brigada de Intervenção.

A BI é constituída por um Encarregado e dois Operários, utilizando um Veículo, e tem por missão repor as condições normais de circulação nas autoestradas, bem como a remoção de publicidade não autorizada nela instalada, estando disponível para ser mobilizada 24h/dia, 7dias/semana, durante todo o período de vigência do Contrato.

Rede de Autoestradas da Grande Lisboa

A Operação e Manutenção na Rede de Autoestradas da Grande Lisboa (RAEGL), incorpora as vias com perfil de autoestrada localizadas na área geográfica da Grande Lisboa, nomeadamente a A16/IC16 - Nó da Pontinha/Belas; a A30/IC2 - Lisboa /Santa Iria da Azoia; a A36/IC17 - CRIL Algés/Sacavém; a A37/IC19 Buraca/Sintra; a A40/IC22 - Olival de Basto/Montemor; IP7/Eixo Norte/Sul; a EN117 - A5/IC19; o IC15 - Viaduto Duarte Pacheco e também a A21 - Ericeira/A8, que totalizam 100 km de extensão em dupla faixa de rodagem, aos quais acrescem cerca de 70 km de ramos e acessos. Destaca-se a existência de quatro túneis, dois deles com comprimento superior a 500 m (o Túnel de Benfica e o Túnel do Grilo, ambos no IC17/CRIL).

Integram também a A23/IP6 - Torres Novas (A1)/Abrantes, o IC10 - Santarém (A1)/Almeirim (IC13) – incluindo a Ponte Salgueiro Maia e o IP6 - Peniche/A8.

O grau de exigência nestas vias é o mais elevado do país, tendo alguns troços um Tráfego Médio Diário Anual, TMDA, acima dos 180.000 veículos. Nesta rede está implementado um modelo de administração direta, na zona da Grande Lisboa, que assegura a operação das vias com perfil de autoestrada em regime de 24h/dia, 365 dias/ano.

Em 2016, as principais intervenções desenvolvidas foram:

- Reforço da segurança no Eixo Norte/Sul (IP7) com a colocação de marcadores de via;
- Betonagem “in situ” do separador central do Eixo Norte/Sul (IP7);
- Substituição da sinalização vertical de código com material refletor de alta performance;
- *Sharing Experience*: Visitas técnicas guiadas nas UMIA da Rede de Autoestradas da Grande Lisboa;
- Prestação de serviços a terceiros ao nível da sinalização temporária de intervenções;
- Colaboração com as Autoridades Policiais na realização de várias ações de fiscalização;
- Decorrente das obrigações contratuais da IP, assegura a gestão e operação desta Rede de Autoestradas, o qual consiste num conjunto de ações que visam a proximidade com o cliente, que garante a vigilância das condições de circulação, nomeadamente no que respeita à sua fiscalização e à prevenção de acidentes, e a assistência ao cliente no que concerne ao auxílio sanitário e mecânico, quer por acionamento de meios externos de socorro e assistência, quer por meios internos.

No decorrer do ano de 2016 foram registadas 18.044 Ocorrências, das quais 8.016 corresponderam a Apoio ao Cliente, 9.884 a Inspeções do Estado da Via, e 144 a Policiamento da rede.

Nas ocorrências com Apoio ao Cliente, 4.646 estão relacionadas com Avarias no veículo, 2.400 dizem respeito a Apoio a Acidentes e as restantes prendem-se com prestação de informações e outros tipo de apoio ao utente e a entidades externas (PSP).

No que respeita à manutenção, é maioritariamente assegurada por um contrato externo de Conservação Corrente, que vigora desde abril de 2015, com um valor total de trabalhos de 2.870m €, tendo a IP também uma Brigada de Intervenção autónoma composta por meios próprios que executa tarefas de urgência, nomeadamente aquelas que exigem uma atuação mais emergente e cirúrgica e outras cuja especificidade e natureza não é abrangida pelo Contrato de Conservação Corrente.

Rede de Alta Prestação Norte

Esta rede viária abrange as autoestradas do Grande Porto, A1, A20, A44, A43, A28 (anteriormente integradas na Concessão do Douro Litoral), as Variantes à EN14 e EN101 em Braga, a Variante à N14 em Vila Nova de Famalicão, o lanço do IP1 entre o Nó de Valença Sul (em S. Pedro da Torre) e a fronteira de Espanha e o lanço da A4 entre o Nó de Gerales e o Nó de Parada de Cunhos, onde se incluí o Túnel do Marão.

Esta rede com uma extensão aproximada 173,5 km, em que 74,4 km são de ramos de nós de ligação (63 nós) e troços significativos de vias com perfil de 2x3, como é o caso da A1, A20 e A28, a que acrescem 5 Túneis que totalizam 6,8 km (A20-Soares dos Reis e Av.^a da República; A43-Areias, A4-Marão e Variante à EN14-Estação) e 277 Obras de Arte.

Até ao final de 2016, foram registadas 10.562 Ocorrências, das quais 5.315 correspondem a Apoio aos Clientes, 4.915 a Inspeções do Estado da Via e 319 a Policiamento da rede.

Nas ocorrências relacionadas com o Apoio ao Cliente, 3.534 estão relacionadas com Avarias no veículo, 1.421 dizem respeito a Apoio a Acidentes e as restantes prendem-se com prestação de informações e outros tipo de apoio ao utente e a entidades externas (PSP).

De modo a assegurar uma intervenção que promova, não só os trabalhos de Conservação Corrente/Manutenção de todos os componentes constituintes das vias e obras de arte da rede referida, mas igualmente incluir as Atividades de Operação, nomeadamente de Fiscalização da Rede e Assistência ao Utente, encontra-se em execução a empreitada denominada “Conservação Corrente e Operação na Rede de Alta Prestação - Norte 2015/2018”, a qual teve início em 4 de setembro de 2015.

No ano de 2016, destacaram-se os seguintes trabalhos com um investimento global de cerca de 256,80m€.

- Limpeza de nós, intersecções e ilhéus – 1.007 749 m²
- Limpeza de separadores – 158 939 m
- Ceifa e corte de vegetação herbácea – 447,48 km
- Corte de vegetação arbórea, arbustiva e subarbustiva – 684 431 m²
- Deservagem química – 426 247 m²

SUBCONCESSÕES

Encontram-se em execução os sete contratos de Subconcessão, cujo objeto, de acordo com os contratos de subconcessão em vigor, totaliza uma extensão de aproximadamente 1.732 km.

Contudo, de acordo com os processos renegociais em curso, encontram-se suspensos cerca de 135 km de construção nova/requalificação e, à data, encontra-se por concluir cerca de 162 km de obra nova/requalificação toda ela referente às subconcessões do Algarve Litoral e Baixo Alentejo, pelo que grande parte da atividade da IP nestas subconcessões foca-se no acompanhamento/fiscalização das matérias inerentes à construção.

Encontram-se em serviço cerca de 1.435 km, sendo que as subconcessões Douro Interior, AE Transmontana, Litoral Oeste, Baixo Tejo e Pinhal Interior, com cerca de 1.088 km, já se encontram totalmente em exploração. Nesta fase, cabe à IP uma maior atividade de controlo e acompanhamento/monitorização das obrigações estabelecidas contratualmente, tendo em consideração que o modelo de parcerias público-privadas exige um adequado e preciso controlo da qualidade do serviço contratado.

Subconcessão	Em serviço (*)	Em obra		Não Construir	Total
		Construção nova	Requalificação		
Douro Interior	241			0	241
AE Transmontana	91			0	191
Baixo Alentejo	205	13	43	78	339
Baixo Tejo	60			9	69
Algarve Litoral	43		105	26	273
Litoral Oeste	103			0	103
Pinhal Interior	493			22	516
Total	1.436		161	135	1.733

(*) Inclui lanços que estão em serviço embora não tenham sido beneficiados

Em 2016, foram construídos ou requalificados 116 km de vias subconcessionadas, integradas nas SC Baixo Alentejo e Algarve Litoral. A percentagem de finalização das obras de construção/requalificação na SC Baixo Alentejo, tendo em consideração o valor faturado, corresponde, no final do ano de 2016, a 95,2%, significando que se encontra ainda por executar um investimento na ordem dos 10 M€, distribuídos pelos sublanços que integram a subconcessão.

Quanto à SC Algarve Litoral encontra-se concluído 87,4% de investimento, correspondendo a cerca de 11 M€ de obra ainda por materializar.

Vistorias e Inspeções

Para o cumprimento quer dos contratos de subconcessão quer do próprio Contrato de Concessão da IP, verifica-se a necessidade de várias vistorias por equipas multidisciplinares da IP aos lanços subconcessionados, nomeadamente para:

- Inspeções periódicas de acompanhamento das obras de construção e requalificação;
- Vistorias às obras para respetiva entrada em serviço, para averiguar a efetiva execução dos trabalhos e do cumprimento das normas;
- Inspeções periódicas dos lanços em serviço para aferição do cumprimento das obrigações contratuais, designadamente do nível de serviço contratado.

No ano 2016, foram efetuadas as vistorias e/ou visitas a obras que se apresentam no quadro seguinte:

Subconcessão	2015			2016		
	CO-CS GC		Avistamentos UMIAS	CO-CS GC		Avistamentos UMIAS
	Inspeções Vistorias			Inspeções Vistorias		
	nº dias	km		nº dias	km	
Douro Interior	16	2.410	0	13	1.687	3
AE Transmontana	19	1.870	0	10	922	0
Baixo Alentejo	19	1.657	77	27	2.213	87
Baixo Tejo	23	602	1	17	602	1
Algarve Litoral	17	2.210	23	15	1.950	24
Litoral Oeste	9	918		9	918	2
Pinhal Interior	44	2.768	73	41	1.817	67
Total*	147	24.870	174	132	20.218	184

Nota: extensão nos dois sentidos.

Estas inspeções estabelecem os mecanismos com vista à penalização das subconcessionárias, tanto na aplicação de multas contratuais como na redução da remuneração anual por via de deduções por indisponibilidade da Via, em caso de incumprimento das suas obrigações, nomeadamente da qualidade do serviço contratado, parametrizado pelas métricas do Plano de Controlo de Qualidade, Manual de Operação e Manutenção e demais obrigações estabelecidas contratualmente.

Os contratos de subconcessão têm estabelecidos os critérios relativos à disponibilidade da via, ou seja, um sublanço encontra-se disponível quando verificadas em simultâneo as Condições de acessibilidade, Condições de segurança e Condições de circulação.

Sempre que exista uma extensão de via condicionada por ocorrência de acidentes, de trabalhos de manutenção/construção ou de obstrução, considera-se que a mesma se encontra indisponível por incumprimento da Condição de segurança e/ou acessibilidade (neste caso se a incidência ocorrer nos ramos dos nós de ligação) resultando por conseguinte em deduções da remuneração das subconcessionárias por indisponibilidade da via.

Também é considerado um troço de via como indisponível no caso em que à data das campanhas de monitorização definidas no Plano de Controlo de Qualidade (PCQ), este, apresentar indicadores inferiores aos exigidos no PCQ, tendo por conseguinte também implicações na remuneração devida às subconcessionárias.

GESTÃO DA REDE RODOVIÁRIA

Em 2016, a IP foi responsável pela gestão de 80 contratos de empreitadas, repartidas pelas seguintes tipologias, Conservação Periódica, Obras de Arte, Segurança Rodoviária e Conservação Corrente

Obras concluídas em 2016 (nº)

Tipo de Intervenção	2015	2016	Variação (%)
Conservação Periódica	33	12	-64
Reabilitação de Obras de Arte	55	30	-45
Regulamentar (n.º / km)	3 / 7	1 / 2	1 / 2
Segurança Rodoviária	43	20	-53
Conservação Corrente	18	18	0
Total	149	80	-46

Conservação Periódica

No âmbito da conservação periódica enquadram-se as obras de reabilitação/requalificação de Vias (3,2 M€) e de reabilitação de Obras de Arte (12,6 M€), num total de 42 empreitadas geridas em 2016.

<p>EN2, KM 404+920, PONTE METÁLICA DE ABRANTES SOBRE O RIO TEJO. REAB. DA OBRA DE ARTE</p>	<p>EN10 ENTRE PORTO ALTO (KM 110+646) E VILA FRANCA DE XIRA (KM 118+560) – REABILITAÇÃO</p>	<p>EN2, KM 611+240, PONTE DA RIBEIRA DO ROXO - REABILITAÇÃO E REFORÇO DA OBRA DE ARTE</p>	<p>EN10, PONTE DE SACAVÉM SOBRE O RIO TRANCÃO - SUBSTITUIÇÃO DA OBRA DE ARTE</p>
			
<p>€2.992.455,10 Consignação 02-06-2014 Conclusão 05-08-2016</p>	<p>€1.718.772,80 Consignação 02-11-2015 Conclusão 28-05-2016</p>	<p>€241.567,00 Consignação 29-02-2016 Conclusão 28-07-2016</p>	<p>€2.549.067,00 Consignação 09-02-2015 Conclusão 21-06-2016</p>

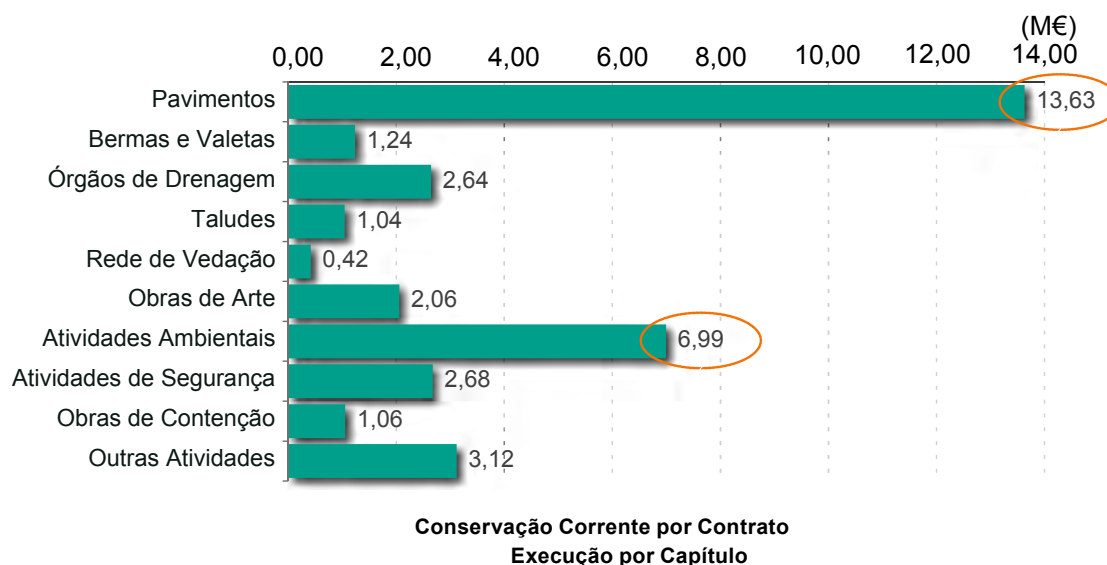
Gestão da Conservação Corrente

Execução Anual dos Contratos de Conservação Corrente (CCC)

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

A evolução da despesa em 2016, face ao planeado e ao limite orçamental (35M€), no primeiro semestre atingiu um desvio de -22% face ao planeado, desvio que foi progressivamente corrigido até se anular no final do ano (-0,4%)

Ao nível dos trabalhos executados no âmbito dos CCC, importa destacar as intervenções realizadas em matéria da Conservação dos Pavimentos, com uma execução de 13,6 M€ sendo o mais oneroso na Conservação Corrente, representando 39% da execução financeira global dos Contratos, seguido pelas Atividades Ambientais com cerca de 7 M€ (20%).



Em 2016, foram emanadas pelas equipas de gestão da Conservação Corrente cerca de 53 mil Ordens de Execução, cada uma com a definição inequívoca da tipologia de trabalhos a executar, respetiva quantidade e localização.

No âmbito dos trabalhos executados identifica-se pelo significado para os clientes a recuperação do Parque de Merendas na ER 230 ao km 21+800, perto de Águeda.

De referir também o impacto que algumas das atividades desenvolvidas na conservação corrente, designadamente das ceifas e corte seletivo de vegetação nos taludes e linhas de água, têm na redução do risco de atropelamento de fauna, salientando-se, neste âmbito, a participação da IP no Projeto LIFE-IBERLINC, que visa a reintrodução do Lince Ibérico no seu habitat natural e a adoção de medidas que garantam a sobrevivência da espécie e que permitam a diminuição do grau de ameaças.

Execução Global dos Contratos de Conservação Corrente

Os Contratos de Conservação Corrente tiveram início em 2014 e terminam em 2017 e são de âmbito distrital.

Em termos globais, os 18 contratos têm um valor de 105 M€ e, desde a sua consignação até final de 2016, atingiram (em média) 80% do prazo contratual, estando executados 83 M€. Em termos globais verifica-se um bom alinhamento entre execução financeira e prazo decorrido.

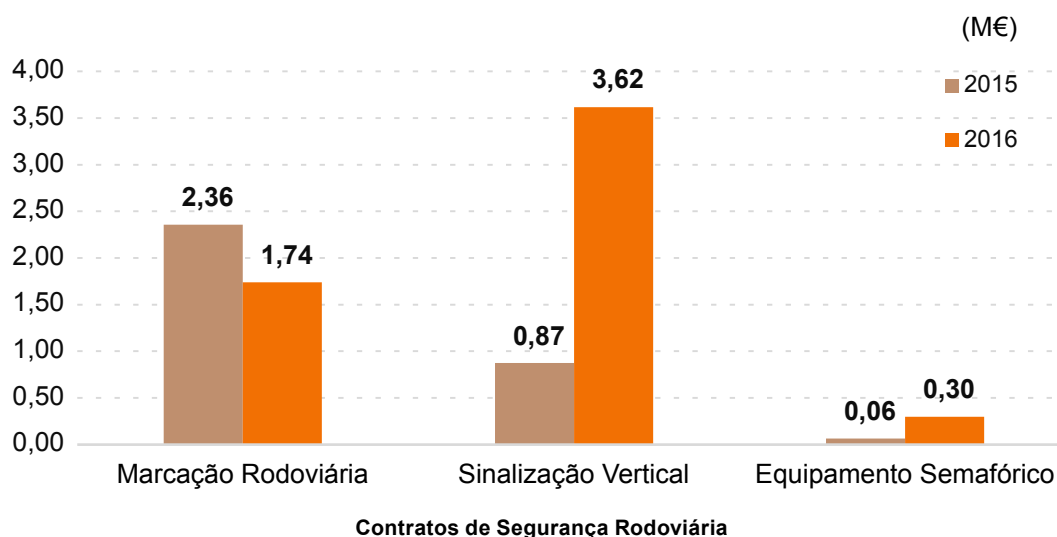
Gestão dos Contratos de Segurança Rodoviária

Foram consignados 3 tipos de contratos de Segurança Rodoviária:

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

Trata-se de contratos por lotes, um por cada Centro Operacional, com duração de 6 meses a 1 ano.

A generalidade dos Contratos de Segurança Rodoviária teve execuções expressivas durante o ano de 2016 que variaram entre 42% e 66%, tendo-se atingido cerca de 99% de execução do contrato de Marcação Rodoviária.



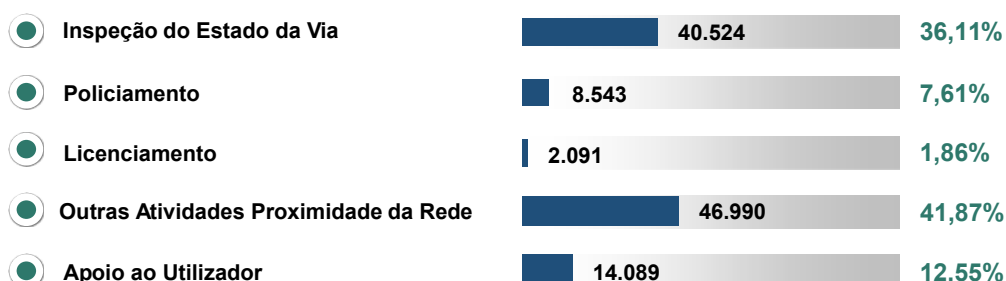
Inspeção e Apoio ao Utilizador da Via

A Fiscalização da Rede desenvolve uma atividade operacional onde, através da ação do patrulhamento, se permite garantir o cumprimento das obrigações legais, determinadas pelo Contrato de Concessão da IP com o Estado Português, bem como cumprir o dever de vigilância, em defesa do domínio público rodoviário do Estado. Desempenha também funções de policiamento, através do exercício do poder de autoridade pública da administração rodoviária, conforme previsto no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, e de suporte às solicitações de unidades internas da Empresa e apoio aos utilizadores das vias. Considerada atividade estratégica, a Fiscalização da Rede, é exercida através das suas Unidades Móveis de Inspeção e Apoio (UMIA), constituindo um canal de contacto privilegiado e de proximidade entre os clientes e a Empresa.

Em 2016, as UMIA ao percorrerem cerca de 1.500.000 km, geraram 112.237 mil ocorrências, coordenadas por 9 RFR – Responsáveis pela Fiscalização da Rede, integrados nas Unidades de Fiscalização de Rede que constituem os 6 Centros Operacionais (CO), geograficamente distribuídos pelo país.

	Registo Ocorrências (nº)	Estrada Percorrida (km)	Estrada Fiscalizada (km)	Registos Gestor Cliente (nº)
2015	81.851	1.708.485	772.365	2.700
2016	112.237	1.492.890	751.611	3.719

O posicionamento dos CO, ao assegurar a coordenação dos meios necessários (38 viaturas caracterizadas e 42 Oficiais de Inspeção e Apoio - OIA), numa ótica de gestão integrada, tem sido determinante para a demonstração das capacidades da Empresa, em assegurar o patrulhamento e fiscalização dos cerca de 14.000 km de rede de estrada. Nestas ações de patrulhamento os OIA realizam pequenas intervenções (remoção de cadáveres de animais, corte ou remoção de pernadas, desobstrução de elementos de drenagem isolados, tapagem de pequenas covas ou remoção de publicidade ilegal na zona da estrada), bem como asseguram os seguintes 5 grupos de funções, com o respetivo número de registos em 2016:



Em termos de atividades extra, regista-se em 2016, o apoio dado pelas UMIA nas Peregrinações a Fátima, bem como o levantamento georreferenciado de todas as passarelas existentes na Rede Rodoviária, bem como os seus componentes, sinalização associada e o respetivo estado de conservação, por forma a permitir a identificação de necessidades de conservação, melhoria ou correção da sinalização a, estes associada.

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

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

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

CENTRO DE LIMPEZA DE NEVE

As atividades invernais constituem uma componente importante das intervenções de segurança rodoviária no período de Inverno, sendo que, função das condições de orografia e clima do País, estas incidem maioritariamente nos distritos de Bragança, Coimbra, Guarda, Viana do Castelo, Vila Real e Viseu, mas podem também ocorrer em Aveiro, Braga, Porto e Castelo Branco.

Merece destaque, pela relevância das condições meteorológicas e seus efeitos na circulação rodoviária, a área do distrito da Guarda, servida maioritariamente pelo Centro de Limpeza de Neve da Serra da Estrela (CLN). A partir deste local gerem-se as atividades necessárias à manutenção das condições adequadas à circulação, nas vias afetadas por condições meteorológicas adversas, nomeadamente gelo e neve.

O Centro de Limpeza de Neve possui uma frota com diversos equipamentos, destacando-se Limpa Neves com espalhador de sal acoplado (5), Rotativas (2) e Retroescavadora (1). Em 2016 foi adquirido um novo Limpa Neves e uma Rotativa, para substituição dos já inoperacionais, de forma a garantir-se resposta às solicitações.

No último período invernal 2015/2016, para resposta às necessidades de manutenção da rede rodoviária foram consumidos em média 25.750 litros de gasóleo/ano e o consumo de sal-gema no CLN foi superior a 1.100 ton (representando 74% do consumo total nacional).

ACESSIBILIDADES, TELEMÁTICA E ITS

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

Os resultados positivos destes investimentos são percecionados pelo cliente final de forma direta e indireta. De forma direta, através de sistemas que permitem a interação imediata com o cliente, de que são exemplo os sistemas de informação ao público, sistemas de apoio e emergência, sistemas de segurança de pessoas e bens, de forma indireta, através dos sistemas e redes que de forma invisível mas determinante, contribuem para a disponibilidade das infraestruturas de transporte rodoferroviário, de que são exemplo as redes de comunicações críticas, fixas e móveis, de suporte aos sistemas de Exploração da Rede Rodoferroviária, assim como todos os subsistemas conexos que permitem a operacionalidade da rede.

Telemática de Transportes

Informação ao Público

Sendo um dos aspetos de particular importância na operação ferroviária, a prestação de informação ao público nas estações, informação sonora e visual, foram objeto de diversas intervenções, quer de realização de novas instalações, quer de melhoria dos sistemas em serviço, nomeadamente:

- Linha de Cascais Seletivo Sonorização com difusão em viva voz a partir do CCO de Lisboa.
- Informação ao Público (sonora) no Apeadeiro de Praias Sado.
- Sendo uma das preocupações da Empresa a manutenção e recuperação de equipamento histórico, foi realizada a reabilitação do relógio de fachada na estação de Cascais. Garantindo-se desta forma a continuidade de funcionamento deste equipamento e a sua integração na rede nacional de sincronismo horário, cumprindo com a função de prestar informação horária ao público.
- Foi desenvolvido um projeto-piloto na Linha do Vouga, nas estações de Águeda, São João da Madeira e Paços Brandão, cujo objetivo principal foi a construção de um equipamento (painel de informação) para apresentação da informação das próximas partidas e/ou chegadas numa determinada estação, sendo a informação apresentada nos painéis, provenientes dos sistemas de suporte à circulação, como tal, apresentada em tempo real com os respetivos atrasos e informação de supressões das circulações. Trata-se de uma solução complementar ao sistema de informação ao público existente, podendo ser aplicado em estações e apeadeiros em linhas de baixo tráfego, cuja velocidade de circulação seja baixa, estações e apeadeiros com baixa afluência de passageiros e em locais fora do domínio público ferroviário. Trata-se de uma solução de baixo custo e elevados resultados, que contribui para a sustentabilidade económica da Empresa.

Vídeo Monitorização

Tendo em vista contribuir para o incremento da segurança percebida pelo público nas estações, foi dada continuidade à instalação de sistemas de videovigilância aplicada na ótica da segurança de pessoas e bens em diversas locais, nomeadamente:

- Diversas Estações - Braço de Prata, Sacavém, Moscavide, Póvoa, Castanheira, estação e Túnel de General Torres, Porto São Bento, Contumil, Rio Tinto, Palmilheira, Ermesinde, Travagem, Leandro e São Frutuoso, num total de 263 câmaras de vídeo.
- Túnel e Estação de General Torres, fazendo recurso ao processamento digital de imagem, vídeo analítico, para deteção de intrusão nas entradas do túnel.
- No âmbito da segurança da exploração (*safety*) a componente de videovigilância associada a sistemas de processamento digital de imagem permite a obtenção de informação em tempo real sobre situações que possam originar riscos à circulação em túneis e em instalações críticas como é o caso das subestações de energia. Estes sistemas permitem colmatar o défice de informação e alertam proactivamente o Operador do Sistema para situações de intrusão em túneis e subestações de energia, constituindo assim uma mais-valia para o Gestor de Infraestrutura, com ganhos operacionais. Estes sistemas foram instalados nas seguintes infraestruturas críticas:

- Entrada do túnel do lado de São Bento;
- Túnel de General Torres;
- Subestações de Energia de Litem, Fogueteiro e Pegões.

Ainda no âmbito da vídeo monitorização, foi instalado um sistema de supervisão de alarmística e vídeo na linha do Douro, junto ao Túnel da Rapa como solução complementar ao sistema de deteção de queda de blocos (SDQB). Trata-se de zona vulnerável com talude, onde frequentemente acontece queda de blocos rochosos, cujo rolamento ou deslizamento pela encosta pode atingir a via-férrea. Esta solução de vídeo monitorização é fundamental à identificação do momento da ocorrência em caso de queda de blocos, alerta o CCO do Porto para o evento, permite observar imagens do local em tempo real e gravadas (dia e noite) e com base nesta informação auxilia o Operador a tomar decisões, garantindo-se uma maior segurança da circulação, bem de disponibilidade de serviço.

Telecomando de Energia

O Telecomando de Energia é um sistema de funcionamento em tempo real, destinado à exploração da rede de tração elétrica, sendo crítico para a exploração e disponibilidade da rede ferroviária, cuja operação é realizada de forma centralizada a partir dos Centros de Comando Operacionais (CCO). Resultado das necessidades evolutivas da Exploração, o Telecomando de Energia foi alvo de reformulação, através da adição de funcionalidades que contribuem para uma maior disponibilidade nas condições de exploração da infraestrutura ferroviária. A intervenção foi realizada nos seguintes locais:

- Subestações de Mortágua, Gouveia e Sobral;
- Posto de Catenária de Meleças.

Tendo como objetivo garantir uma elevada disponibilidade dos sistemas de telemática ferroviária foram reformulados ou substituídos diversos sistemas de energia de alimentação ininterrupta, em fim de vida ou com insuficiente capacidade, em 12 salas técnicas, substituídos 48 equipamentos de Aquecimento, Ventilação e Ar Condicionado (AVAC) que utilizavam gás refrigerante R22, cuja utilização foi proibida pela legislação CE 1005/2009, estes também essenciais ao funcionamento dos sistemas de telemática. Foram ainda reformulados sistemas de proteção e alimentação de unidades de telecomando em 50 Postos de Catenária.

Supervisão Técnica de Infraestruturas

No âmbito da supervisão e monitorização de infraestruturas foram instalados sistemas de supervisão técnica para recolha e centralização de alarmística e telegestão dos sistemas de telemática ferroviária em diversas salas técnicas, nomeadamente: Santa Comba Dão, Carregal do Sal, Nelas, Mangualde, Gouveia e Guarda, contribuindo-se assim para uma maior operacionalidade e disponibilidade da rede, pois permite uma monitorização em tempo real do funcionamento dos diversos subsistemas instalados nestes locais.

Telefonia Operacional de Exploração

Tendo em vista elevar os níveis de prontidão e resposta operacional dos meios de apoio da Empresa no terreno, foi instalada no Túnel do Marão uma Rede Rádio para permitir a realização de comunicações operacionais no interior do túnel e sublanços entre as Unidades Móveis e o Centro de Controlo de Tráfego no Pragal, solução que não estava prevista em projeto, cuja conceção e implementação esteve a cargo da equipa de engenharia da DAT, que colocou o sistema em serviço em paralelo com a obra geral em curso.

ITS – Intelligent Transport Systems

Aplicações de Suporte à Exploração

Tendo em vista aumentar as condições de segurança de exploração e operação ferroviária, foi desenhada e implementada uma nova arquitetura funcional da aplicação eLV, que permitiu o aumento de resiliência do seu funcionamento, que, em caso de falha do sistema, permite o acesso a todos os “Limites de Velocidade” emitidos, através de um processo de gestão das mesmas durante o período de falha.

Operação

Tendo em vista garantir as condições de segurança de exploração da infraestrutura foram realizados melhoramentos em alguns sistemas de Telemática dos túneis da CRIL, nomeadamente a realização de um assessment aos sistemas instalados nos túneis do Grilo, Benfica e Venda Nova.

Para garantir maior disponibilidade no funcionamento dos Sistema de ITS de suporte à Gestão de Tráfego foi efetuada a transferência da Operação do Túnel do Marão para o Centro de Controlo de Tráfego de Almada, permitindo assim a rentabilização dos recursos necessários à execução desta atividade.

Para melhoria do acompanhamento da atividade rodoviária, foram desenvolvidos Relatórios de distribuição automática diária, nomeadamente o Relatório de Incidentes e de Pedidos de Intervenção, de modo a agilizar o suporte técnico-operacional aos sistemas e garantir o cumprimento de níveis de serviço de reposição de normal funcionamento dos mesmos.

Tendo em vista garantir a uniformização da integração de sistemas entre a Empresa e as subconcessionárias, contribuindo assim para a redução de custos operacionais, foi concretizada a interligação entre a Plataforma da Brisa e o Centro de Controlo de Tráfego, através da configuração e interligação de interfaces baseados no protocolo “Datex II”. Tendo em vista alargar esta abordagem a outras subconcessionárias, iniciou-se o desenvolvimento do mesmo procedimento para a interligação à SPER e RAL.

Por forma a aumentar as condições de segurança de exploração e manutenção da infraestrutura de semaforização rodoviária desenvolveram-se alguns pilotos na N6, cujos resultados visam permitir a seleção das melhores soluções a implementar para monitorização e/ou comando destes sistemas.

Monetização

Para efeitos de monetização foi configurado interface “Datex II” com a Google para disponibilização de dados de tráfego. Ainda para efeitos de monetização foi efetuada interligação com a Vizzion para disponibilização de imagens de tráfego.

Redes de Comunicações

As redes de comunicações de suporte à exploração – RSE - desempenham um papel fundamental na garantia da disponibilidade da operação da rede rodoferroviária, pois suportam as comunicações dos sistemas vitais e de apoio à exploração da rede.

Neste âmbito, foram desenvolvidos e realizados diversos projetos, tanto no âmbito das redes fixas, como das redes móveis, dos quais se destacam:

- Rede Fixa:
 - Interligação da rede fixa de alto débito entre o Pragal – Braço de Prata (CCO) – Oriente.
 - Interligação do Túnel do Marão ao CCT do Pragal, onde se incluiu a reestruturação e interligação dos sublanços Poente e Nascente, bem como a reestruturação e integração da rede do sublanço da IP4.
 - Concluído o upgrade do sistema de Gestão da rede IP/MPLS, permitindo assim a continuidade da gestão da totalidade da rede baseada neste tipo de tecnologia.
 - Concluída e colocada ao serviço a rede de suporte à exploração IP/MPLS de suporte à sinalização a ferroviária na linha de Vendas Novas.

- Rede Móvel:
 - Instalação do Sistema de Comunicações Móveis de Exploração Ferroviária de tecnologia digital, GSM-R, em toda a linha do Algarve, incluindo todos os sistemas de suporte ao seu funcionamento (energia e rede fixa comunicações IP/MPLS).

Tendo em vista a gestão da migração do atual Sistema de Comunicações Móveis de Exploração Ferroviária de tecnologia analógica, em obsolescência funcional e fim de ciclo de vida, foi definido o plano de ação para a migração para o sistema digital de tecnologia GSM-R, a desenvolver nos próximos 6 anos e que irá abranger todo a rede ferroviária em exploração. Desta forma, será garantido um incremento no nível de segurança de exploração da rede.

Coordenação Técnica – Gestão de Projetos Integrados e Outsourcing

Gestão de Outsourcing

Relativamente à atividade de manutenção e suporte técnico-operacional aos sistemas e redes da Telemática, 2016 caracteriza-se pela continuidade dos diversos contratos de prestação de serviços deste âmbito, para garantia dos níveis de disponibilidade dos serviços de suporte à Exploração rodoferroviária, realizada a partir dos Centros de Comando Operacional Ferroviários e do Centro de Gestão de Tráfego Rodoviário.

Os contratos de prestação de serviços foram revistos e otimizados no sentido de implementar, nos que ainda não contemplavam, e harmonizar os níveis de serviço entre infraestruturas similares. Estes aspetos tiveram aplicação nos contratos de manutenção e suporte técnico operacional da componente rodoviária.

Os contratos de prestação de serviço, em vigor em 2016, incidiram sobre as seguintes infraestruturas, nomeadamente:

- Rodovia (rede não concessionada) - Túneis de Benfica e Venda Nova, Túnel do Grilo, Túnel da Ameixoeira, Conjunto de equipamentos de Telemática, pertencentes ao sistema identificado como SCIT, Sistema de Controlo e Informação de Tráfego, Conjunto de equipamentos de Telemática, pertencentes ao Sistema identificado como STR, Sistema de Telemática Rodoviária, Conjunto de equipamento de telemática do Grande Porto, VCI e Radiais, (equipamentos da ex-concessão da AEDL).

- Ferrovia - A prestação de serviços de manutenção corretiva de 1ª e 2ª linha incide sobre os equipamentos de telecomunicações instalados nas seguintes linhas ferroviárias: Linha do Norte (Santa Apolónia- Setil), Linha do Norte (Entroncamento – Alfarelos), Linha da Beira Alta, Linha da Beira Baixa (Entroncamento – Castelo Branco), Ramal de Tomar, Linha de Sintra, Linha de Cascais, Linha de Cintura, Linha do Sul (Campolide – Setúbal), Linha do Alentejo (Barreiro – Pinhal Novo) e Linhas Suburbanas do Porto (Sistema SIP).

Tendo em vista otimizar a atividade de suporte técnico-operacional aos sistemas de Telemática Ferroviária foi realizado concurso público para prestação destes serviços com âmbito abrangente em toda a rede ferroviária nacional. Esta ação permitiu obter sinergias operacionais entre as várias atividades consideradas, tendo-se traduzido num ganho ao nível dos custos, contribuindo para a sustentabilidade económica da Empresa.

Gestão de Projetos Integrados

Foi dada continuidade à preparação dos processos de aquisição de serviços e empreitadas de modernização da rede ferroviária no âmbito do “Programa Ferrovia 2020”, nomeadamente: RIV (Alfarelos-Pampilhosa), Projeto Lote-A, bem como o apoio transversal à preparação de processos verticais (ex.: rede GSM-R, Telecomando de Energia, etc.) a desenvolver em complemento à modernização da rede no âmbito do Ferrovia 2020.

CENTROS DE COMANDO OPERACIONAL

Centros multidisciplinares (Porto, Lisboa e Setúbal), dotados dos mais modernos sistemas de telecomando e de apoio à exploração ferroviária, que agregam as seguintes funções:

- Gestão da Circulação (Supervisão)
- Comando e Controlo da Circulação (Operação)
- Permanente de Infraestruturas
- Telecomando da catenária
- Sistema de Informação ao Público

CENTRO DE CONTROLO DE TRÁFEGO

O Centro de Controlo de tráfego da IP, a funcionar 24 horas por dia, assegura, a coordenação e gestão do sistema integrado de informação rodoviária, em particular do tráfego, que permite apoiar a operação e a exploração da rede rodoviária nacional com especial incidência nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.

Tendo como foco o cliente da infraestrutura rodoviária e como principal objetivo a melhoria da qualidade de serviço, com destaque para as condições de circulação e segurança na rede rodoviária, o sistema inclui não só a informação de tráfego em tempo real, mas também a sinistralidade e as diversas ocorrências na rede. Todo este sistema de informação é gerido numa plataforma informática específica.

Em 2016, foram monitorizadas 28 199 ocorrências na rede.

A informação é recolhida através dos diversos equipamentos de telemática rodoviária instalados na rede, das unidades móveis que percorrem as vias, das forças de segurança e, também, dos clientes da infraestrutura através da disponibilização do contacto telefónico 707 500 501, opção 2, para informação de tráfego e pedidos de assistência.

Em 2016, foram atendidas 82 957 chamadas telefónicas.

A interação com o cliente é realizada por diversos meios de comunicação que incluem os Painéis de Mensagem Variável instalados na rede, a produção de boletins informativos (canal online, rádios e televisão), o portal estradas.pt e, no caso de necessidade de apoio direto, a intervenção das unidades móveis.

De referir também que os CCT asseguram o funcionamento da Central de Atendimento do Sistema de Emergência SOS.

Em 2016 foram recebidos 34 pedidos de assistência e 4 comunicações de acidente e obstáculos na via.

SERVIÇOS NAS AUTOESTRADAS COM PORTAGENS ELETRÓNICAS

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

Referir a entrada em vigor, em agosto de 2016, de um regime complementar de redução das taxas de portagem a praticar nos lanços e sublanços das autoestradas A4 Vila Real – Bragança (Quintanilha), A22, A23, A24 e A25, medida justificada de acordo com critérios de convergência económica e coesão territorial e estabelecida pela Portaria n.º 196/2016, de 20 de julho. Procurando mitigar os efeitos das portagens na atividade económica e exportações e concretamente nos custos do transporte de mercadorias, procedeu-se ainda ao alargamento do regime de modulação do valor das taxas de portagem em benefício dos veículos afetos ao transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem ou público, regulado pela Portaria n.º 41/2012, de 10 de fevereiro.

Ainda neste âmbito, manteve-se a aposta na prestação de um serviço de qualidade no que respeita ao Easytoll, sistema de pagamento de portagens destinado a clientes com veículos de matrícula estrangeira, nomeadamente através da realização de mais ações de comunicação específicas e direcionadas ao público-alvo, bem como reforçando os meios operacionais nos períodos de maior afluência do tráfego às praças de portagem, cuja exploração é assegurada desde 2012 pela IP.

Destacar que, a IP continua a manter informados os clientes que utilizam as autoestradas com portagens exclusivamente eletrónicas. No Portal de portagens, portugaltolls.com, prestam-se informações, em português, inglês, castelhano e francês, sobre as portagens e as melhores formas de pagamento através da aquisição dos produtos disponíveis.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS

A IP disponibiliza informação em Diretório de Rede relativamente à tipologia de cada estação, espaços disponíveis, características das linhas de circulação e existência de sistemas de informação ao público.

INOVAÇÃO E NOVOS NEGÓCIOS

Plano de Inovação

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

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

Em 2016, o CAE aprovou o Plano de Inovação da Empresa, o qual se pretende que seja um importante contributo para alicerçar ainda mais a Investigação, Desenvolvimento e Inovação (IDI) enquanto cultura presente, constante e sistematizada na IP.

Atualmente, decorrem 15 projetos internacionais cofinanciados por vários programas europeus, como o H2020, o CEF, entre outros, cuja participação está assente em consórcios europeus.

Candidaturas de Inovação

No que se refere à Captação de Recursos, encontra-se aprovado o desenvolvimento de uma metodologia que permita sistematizar continuamente, as atividades de investigação, desenvolvimento e inovação relevantes, dando seguimento à concretização de oportunidades no âmbito de programas de cofinanciamento nacionais e comunitários (e.g. Portugal 2020 e Horizonte 2020) e do Sistema de Incentivos Fiscais à I&D Empresarial (SIFIDE).

Deste modo, ao longo de 2016 coordenou-se a apresentação de 30 candidaturas do Grupo IP aos programas de financiamento SIFIDE (22), Portugal 2020 (3) e Horizonte 2020 (5), aguardando-se em 2017 o resultado das avaliações por parte das várias entidades de financiamento.

Por outro lado, em 2016, foram aprovados, pela Agência Nacional de Inovação, os 8 Projetos Rodoviários de I&D desenvolvidos em 2014 e candidatos em 2015 ao Programa SIFIDE. Estas 8 candidaturas permitiram uma poupança fiscal no valor de 695.414 €.

De realçar que em 2 anos de candidaturas ao SIFIDE, a Empresa obteve um incentivo fiscal de 1,08 M€.

IP Inov Challenge - Programa de Geração de Ideias

No 1.º aniversário da IP foi lançado o concurso e prémios de inovação IP Inov Challenge, onde os colaboradores puderam apresentar ideias e desafios para a Empresa em domínios da Engenharia, Eficiência Operacional, Rendibilização de Ativos e/ou Desenvolvimento de Novos Produtos e Serviços.

Este concurso conta com duas fases: uma interna, para identificação de ideias pelos colaboradores, as quais foram avaliadas por um Júri de Concurso com várias valências e conhecimentos, e outra para apresentação de soluções às ideias identificadas, mas com um âmbito alargado a toda a comunidade científica mundial.

Durante o 2.º semestre de 2016, decorreu a Fase 1, onde foram candidatos 37 desafios e projetos, que envolveram 47 colaboradores de 13 direções e das 3 Empresas participadas do Grupo IP.

TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES, INFORMAÇÕES E SUGESTÕES

A IP tem procurado melhorar continuamente a relação com os seus clientes, disponibilizando-lhes um atendimento de proximidade e conveniente. Assim, encontram-se em funcionamento pontos de atendimento presencial em 17 dos 18 distritos do país, sendo que o atendimento nos distritos de Lisboa e Setúbal é realizado na sede, no Campus do Pragal. No ano 2016, foram atendidos presencialmente cerca de 6 000 clientes e os distritos onde se registou a maior afluência foram Lisboa / Setúbal, Braga e Coimbra.

A IP dispõe igualmente de linhas de apoio telefónico seja através do número institucional, 212 879 000 ou o 707 500 501, que permite aos clientes optar por três serviços distintos:

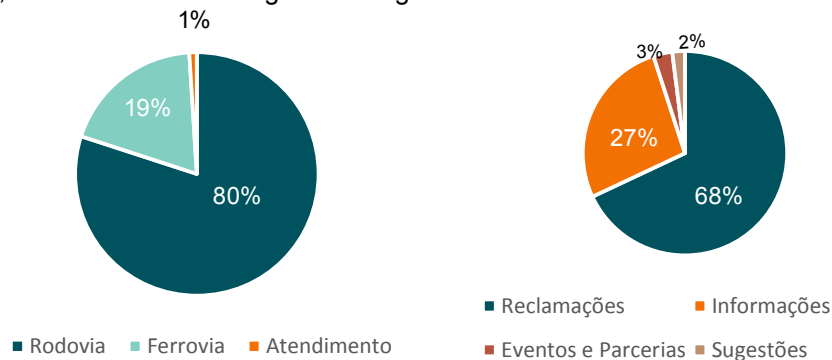
Opção 1 – RECLAMAÇÕES, disponível todos os dias das 09:00 às 23:00 horas;

Opção 2 – INFORMAÇÃO DE TRÂNSITO E ASSISTÊNCIA, disponível 24 h/dia;

Opção 3 – PORTAGENS, disponível igualmente 24 h/dia.

O atendimento *online*, encontra-se disponível no website institucional, na área “Fale Connosco”.

Em 2016, foram registados 10.693 processos, 68% corresponderam a reclamações. A grande fatia das reclamações registadas (80%) estiveram diretamente relacionados com a rodovia, conforme visível nos gráficos seguintes:



Livros de Reclamação

Em acordo com a legislação em vigor, a IP dispõe, em todos os locais onde presta atendimento ao público, do Livro de Reclamações.

No ano em análise, foram exaradas 18 reclamações sobre temas diversos, nomeadamente, portagens, acidentes de viação, atendimento, licenciamento, etc.

Estas reclamações foram respondidas num prazo de 15 dias úteis, bem como foram remediadas igualmente aos reguladores, neste caso, AMA e AMT.

Livro de Elogios

No seguimento da adesão à iniciativa Livro dos Elogios, em meados de 2016, foram registados 18 elogios dirigidos especificamente a colaboradores ou a serviços prestados, sobretudo na área do atendimento presencial.

4.2. RELACIONAMENTO COM STAKEHOLDERS

TEMAS RELEVANTES E FORMAS DE RELACIONAMENTO

Acionista

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

Colaboradores

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

Comunidade Técnica e Científica

O que esperam da IP	O que mais valorizam	A resposta da IP	Meios de relacionamento
Colaboração no desenvolvimento tecnológico e científico nos domínios ferroviários e rodoviários	Parcerias de cooperação Participação ativa em Comissões Técnicas de Normalização Nacionais e Internacionais	Desenvolvimento de parcerias e protocolos Bom relacionamento e partilha de informação	Protocolos <i>Website</i> Redes sociais <i>Newsletters</i>
Participação ativa na atividade de normalização do setor e na harmonização da legislação técnica europeia, regulamentação e especificações técnicas de interoperabilidade	Partilha de conhecimento Domínio das competências críticas Conhecimento sustentado da realidade operacional e técnica	Participação em Comissões Técnicas na atividade de Normalização Capacidade de defesa dos interesses da Empresa e nacional	Meios de comunicação Participação proativa nos fóruns. Grupos de trabalho e associações internacionais.
Disponibilização de todos os elementos que permitam a adequada análise técnica	Participação pró-ativa nos processos de desenvolvimento tecnológico	Influência do contexto regulamentar europeu de acordo com as especificidades nacionais	Participação pró-ativa nos processos de desenvolvimento tecnológico
Procedimentos de consultoria	Facilidades de acesso a realizações da IP	Obtenção de <i>know how</i> externo e <i>networking</i> em temas relevantes	
Participação em estudos e experimentações no património ferroviário e rodoviário da IP	Capacidade de inovação	Relação proactiva com universidades, institutos e demais comunidades científicas Programa de formação especializada de quadros	

Clientes

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

Operadores Ferroviários

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

Operadores dos Sistemas de Cobrança de Portagens

O que esperam da IP	O que mais valorizam	A resposta da IP	Meios de relacionamento
Cumprimento do disposto nos contratos de prestação de serviços (CPS)	Compromisso contratual Pagamento atempado	Colaborante, dentro do exigível pelos contratos Controlo das obrigações contratuais	Relatórios Fluxos de informação no SCRAP (sistema de controlo, registo e auditoria das receitas de portagens da IP)
Disponibilidade para discutir possíveis alterações aos CPS	Resolução dos seus problemas		Contatos diretos Correio (físico ou eletrónico) Reuniões

Fornecedores

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

Entidades Reguladoras e Fiscalizadoras

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

Entidades Governamentais e Oficiais

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

Entidades Financeiras

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

Concessionárias

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

Parceiros

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

Comunidade

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

Comunicação Social

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

INQUÉRITOS DE SATISFAÇÃO A STAKEHOLDERS

A avaliação da Satisfação dos Clientes Ferroviários (SCF), que inclui os operadores ferroviários e também os clientes finais, é um dos indicadores abrangidos pelo Contrato Programa, celebrado em 11 de março de 2016, entre a IP e o Estado Português, que define e regula os termos e condições da prestação pela IP das obrigações de serviço público de gestão da infraestrutura integrante da Rede Ferroviária Nacional (RFN). Com efeito, o Contrato Programa estabelece objetivos de desempenho à IP relativamente à satisfação dos clientes ferroviários no período 2016-2020.

Satisfação dos Clientes Finais

Em colaboração com a CP, e dando continuidade a um trabalho desenvolvido em anos anteriores, foi dinamizado o Estudo de Satisfação de Clientes 2016, que teve como método, entrevistas presenciais levadas a cabo nas estações e a bordo dos comboios. O estudo incidiu sobre 5 áreas de negócio, 28 linhas e 125 estações. As entrevistas foram realizadas nos meses de setembro e dezembro, num total de 7013, distribuídas pelos serviços Alfa Pendular (521); Intercidades (908); Internacional (201) Regionais (2140); Urbanos (3243). Foi registado um incremento na satisfação com os serviços prestados por ambas as Empresas (+0,6/10 pts), num resultado de 65,4% de satisfação global.

Os 5 indicadores que mais cresceram face a 2014, no conjunto dos serviços, foram a pontualidade/cumprimento de horários (+1,6/10 pts Internacional); Informação disponível com perturbações na circulação (+1,3/10 pts Urbanos de Lisboa); Segurança na circulação (+1,2/10 pts Urbanos Porto e +1,1/10 pts IC); Duração viagem (+1,1/10 pts Urbanos de Lisboa) e Facilidade de aquisição de títulos de transporte (+1,1/10 pts AP). O serviço Internacional e Alfa Pendular registam as áreas onde a satisfação global mais decresceu face a 2014.

A limpeza e conservação, bem como o conforto e comodidade são indicadores melhor avaliados pelos passageiros dentro dos comboios do que nas estações. A informação em situação perturbada continua a merecer reparo, sobretudo em linhas como a de Cascais.

No que concerne à segurança, o indicador com pior resultado é o da segurança nas estações, em especial na linha do Sado.

Em relação à notoriedade da marca IP, 37% dos passageiros indicou ter conhecimento de que esta Empresa é a entidade responsável pela gestão das estações ferroviárias, um resultado interessante se for tido em conta que a Empresa que resultou da fusão entre a REFER e a Estradas de Portugal é muito recente.

Foram igualmente realizados outro tipo de inquéritos, um para avaliar o atendimento presencial que é assegurado quer na sede quer nos 17 distritos do País e outro para determinar a satisfação de quem recorre ao atendimento online. O atendimento presencial foi muito bem avaliado pelos clientes, obtendo um 9, numa escala de 1 a 10. O atendimento online obteve 6, um bom resultado na medida em que a grande percentagem de processos a decorrer online são relativos a reclamações.

O trabalho que se faz na área de clientes implica uma predisposição contínua para a auscultação das opiniões sobre os serviços, com a perspetiva de que é com os clientes que a IP poderá manter-se como uma Empresa de referência e de confiança no setor das infraestruturas de transportes rodoferroviários.

Satisfação dos Operadores Ferroviários

No intuito de promover um relacionamento mais próximo com os seus clientes, a IP realizou, em 2016, um inquérito de satisfação junto dos operadores ferroviários e através do qual foi possível conhecer as suas expectativas e satisfação.

Estruturalmente o inquérito contém os dois seguintes capítulos:

- Parte A: caracterização do cliente, de acordo com o segmento da atividade e cobertura geográfica (Parte I);

- Parte B: avaliação dos serviços prestados, por sua vez estruturada em três grupos:

* Grupo I – Infraestrutura (configuração da infraestrutura);

* Grupo II – Operação (gestão da capacidade, gestão da circulação, gestão das perturbações, gestão da manutenção, gestão da segurança ferroviária, gestão das estações de passageiros, gestão de terminais de mercadorias);

* Grupo III – Relação com o Cliente (principais ferramentas TI; informação de acesso, tarifação e faturação, orientação para o Cliente).

Como resultado a avaliação global situou-se, em 2016, nos 46%, verificando-se um decréscimo da satisfação global face a 2014 (50%).

GESTÃO DA CADEIA DE FORNECEDORES

No processo de fusão, a uniformização dos procedimentos é essencial para o desenvolvimento das atividades da Empresa, assim, as peças de suporte à contratação pública foram sendo atualizadas e adaptadas às atuais necessidades, designadamente os programas de procedimento, cadernos de encargos, cartas convite, entre outros, por forma a acompanhar as alterações legislativas, bem como a adequarem-se às finalidades das duas Empresas.

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

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

- Concurso Público (nacional ou internacional) como procedimento de contratação preferencial, limitando-se os Ajustes Diretos para procedimentos de contratação específicos, quer em termos do objeto a contratar, quer em termos do enquadramento (sector) em que os mesmos se verificam;
- Contratação eletrónica, utilizando preferencialmente a plataforma de contratação AnoGov, bem como outras ferramentas eletrónicas no cumprimento do CCP;
- Mecanismos informáticos (aplicação eContratos) para controlar os limites de contratação previstos no artigo 113.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), relativamente aos Ajustes Diretos escolhidos pelo critério do valor, e para acompanhar, gerir e monitorizar todos os processos de contratação da Empresa.

No âmbito da natureza e características, excluindo os Regimes Simplificados, constatou-se que para o Grupo IP, em 2016, cerca de 60% dos processos corresponderam a Aquisição de Serviços, sendo os restantes 40% processos de Empreitadas.

Distribuição por tipo de procedimento IP (não inclui Regime Simplificado)

Natureza da Contratação	2015		2016	
	N.º Processos	Valor (M€)	N.º Processos	Valor (M€)
Empreitadas	181	100,37	80	78,65
Aquisição de Serviços	360	99,70	304	222,47
Aquisição de Bens	106	58,88	139	30,10
Total Geral	647	258,95	523	331,22

Distribuição por tipo de procedimento IP TELECOM (não inclui Regime Simplificado)

Natureza da Contratação	2015		2016	
	N.º Processos	Valor (M€)	N.º Processos	Valor (M€)
Empreitadas	8	0,37	30	0,59
Aquisição de Serviços	58	1,26	49	5,65
Aquisição de Bens	40	0,77	84	1,36
Total Geral	106	2,40	163	7,60

Distribuição por tipo de procedimento IP ENGENHARIA (não inclui Regime Simplificado)

Natureza da Contratação	2015		2016	
	N.º Processos	Valor (M€)	N.º Processos	Valor (M€)
Empreitadas	-	-	-	-
Aquisição de Serviços	69	5,28	112	6,77
Aquisição de Bens	1	0,05	11	0,07
Total Geral	70	5,32	123	6,84

Distribuição por tipo de procedimento IP PATRIMÓNIO (não inclui Regime Simplificado)

Natureza da Contratação	2015		2016	
	N.º Processos	Valor (M€)	N.º Processos	Valor (M€)
Empreitadas	-	-	-	-
Aquisição de Serviços	49	10,2	67	3,47
Aquisição de Bens	1	0,0096	0	0
Total Geral	50	10,21	67	3,47

PRINCIPAIS PARCERIAS ESTRATÉGICAS DO GRUPO IP

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

Organização	Meio de participação	Objetivo
ANTRAM - Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias	Reuniões técnicas de trabalho	Agilização de processos de otimização de modelos de portagens
APA - Agência Portuguesa do Ambiente	Membros de comissões técnicas	Comissão Técnica 150 – Gestão Ambiental
APAE - Associação Portuguesa dos Avaliadores de Engenharia	Sócio n.º 1	Promoção, regulamentação e representação da atividade e das avaliações de engenharia a nível nacional e suas relações com o exterior
APAI - Associação Portuguesa de Avaliação de Impactes	Membro coletivo	Partilha das melhores práticas de avaliação de impactes ambientais e sociais
APCAP - Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens	Reuniões técnicas de trabalho	Agilização de processos de otimização de modelos de portagens
APEMIP - Associação dos Profissionais e Empresas de Mediação Imobiliária de Portugal	Protocolo de colaboração	Disponibilização de informação sobre imóveis para as Empresas de mediação
APNCF - Associação Portuguesa de Normalização e Certificação Ferroviária	Associado Fundador	Coordenação das atividades de normalização no domínio das aplicações ferroviárias
APPC - Associação Portuguesa de Projetistas e Consultores	Sócio	Associação empresarial, sem fins lucrativos, formada por empresas do setor de consultoria e projeto
APOCEEP - Associação Portuguesa - Centro Europeu das Empresas com Participação Pública / Interesse Económico Geral	Sócio	Associação de empresas que prestam serviços de interesse económico geral

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

Organização	Meio de participação	Objetivo
Casa de Pessoal	Protocolo de Colaboração	<p>Promoção do desenvolvimento de atividades que favoreçam o desenvolvimento pessoal, cultural e social dos associados, assim como proporcionar serviços ou apoios de natureza social em seu benefício ou do respetivo agregado familiar, mediante contribuição por parte da Empresa para o financiamento dessas atividades. Insere-se no âmbito da ação social complementar e da política de sustentabilidade e responsabilidade social da Empresa</p>
CEABN - Centro Ecologia Aplicada Baeta Neves/ ISA - Instituto Superior de Agronomia	Protocolo	<p>Projeto-piloto de requalificação ambiental e estrutural de talude de autoestrada, com recurso a técnicas implícitas às obras de Engenharia Natural</p>
EUROC – European Rail Operating community Consortium	Consórcio	<p>A IP, através da sua participação no Consórcio EU-ROC, participa no programa Shift2Rail, da União Europeia. A iniciativa tem como objetivos duplicar a capacidade do Sistema Ferroviário Europeu e aumentar a sua segurança e qualidade de serviço em 50 %, reduzindo, em simultâneo, o custo do ciclo de vida em 50 %</p>
IPCG - Instituto Português de Corporate Governance	Associado	<p>Investigação e divulgação dos princípios de Corporate Governance</p>

Organização	Meio de participação	Objetivo
Comissões Técnicas (CT155)	Participação nas atividades das subcomissões	Contributos para a Normalização Europeia
Concessionárias	Protocolos	Partilha de redes de comunicações
CPGT - Comissão Portuguesa de Geotecnia de Transportes	Membro participante	Participar na atividade de elaboração de procedimentos e guias técnicos das diferentes áreas abrangidas pela CPGT
CRP - Centro Rodoviário Português	Associado	Partilha de informação técnica do setor rodoviário e promoção de contatos técnicos entre interlocutores relacionados com a operacionalidade e a dimensão socioeconómica do setor
DGT - Direção Geral do Território	Protocolo	Partilha de informação geográfica entre entidades e colaboração e fixação de preços
ENSR - Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária	Grupos de trabalho	Desenvolvimento de projetos na área da segurança rodoviária
ESPAP - Entidade de Serviços Partilhados da Administração Pública, I.P.	Adesão Voluntária ao Sistema Nacional de Compras Públicas	Racionalizar e reduzir a despesa, concretizando ganhos de eficiência operacional quer no processo jurídico-legal quer na gestão do processo aquisitivo
ESRI Portugal	Protocolo	Redução de custos com formação em SIG

Organização	Meio de participação	Objetivo
Ecopilhas - Sociedade Gestora de Resíduos de Pilhas e Acumuladores	Parceria	Colaboração na recolha seletiva de pilhas e acumuladores usados que depois são recolhidos pela Ecopilhas
EIM European Rail Infrastructure Managers	Membro Fundador	Representação dos interesses dos Membros junto das instituições europeias, troca de experiência e cooperação política e técnica junto da Agência Ferroviária europeia
FCT	Protocolo	Manual de Manutenção de Pontes Históricas de alvenaria de pedra
FEUP - Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto	Protocolo / Prestação de serviço	Sistema de monitorização e ensaio de carga da Ponte Metálica do Pinhão sobre o rio Douro
Floresta Unida	Protocolo de colaboração	Parceria, em matéria de responsabilidade social e ambiental, representando uma efetiva compensação em matéria de redução das emissões de CO2
GPBE - Grupo Português de Betão Estrutural	Membro coletivo	Participação em conferências e encontros e, acesso a informação especializada, no domínio do betão estrutural
Grupo de Trabalho sobre a aplicação de misturas betuminosas com borraça (MBB) em pavimentos rodoviários	Membro participante	Acompanhar e contribuir para o Relatório de aplicação de misturas betuminosas com borraça (MBB) em pavimentos rodoviários

Organização	Meio de participação	Objetivo
GNR – Guarda Nacional Republicana	Protocolo de colaboração	Agilizar procedimentos de transmissão de informação sobre danos ao património rodoviário sob a gestão da IP
IBERLINX - Associação para a conservação do lince ibérico e desenvolvimento dos seus territórios	Membro fundador	Projeto de importância nacional em termos de preservação da biodiversidade (Lince Ibérico)
ICNF - Instituto de Conservação da Natureza e Florestas	Memorando de Entendimento; Compromisso pela Biodiversidade	Promoção da Biodiversidade
IFAP - Instituto de Financiamento da Agricultura e Pescas	Protocolo	Partilhar informação geográfica
IAM – The institute of Asset Management	Membro corporativo	Permitir o incremento da atividade da IP, com o acesso a boas práticas, globalmente reconhecidas, no âmbito da Gestão de Ativos
IPAI - Instituto Português de Auditores Internos	Associado	Promoção da classe dos profissionais de Auditoria Interna, segundo o lema aprovado do Institute of Internal Auditors, IIA
IPQ - Instituto Português da Qualidade	Membro participante	Participação ativamente na atividade de normalização Adequar os documentos normativos internos às Normas respetivas
ISPA - Instituto Superior de Agronomia	Protocolo	Desenvolvimento de técnicas de Inovação na contenção de taludes

Organização	Meio de participação	Objetivo
IST - Instituto Superior Técnico	Protocolo	Desenvolvimento científico e tecnológico, proporcionando soluções inovadoras e melhores práticas de engenharia rodoviária e ferroviária na IP
IT - Rede Portuguesa de Desenvolvimento do Território	Membro fundador	Identificação de oportunidades e criação de programas de desenvolvimento da mobilidade
LCPC	Em estudo / programa de desenvolvimento	Certificação do SGOA
Liga dos Bombeiros Portugueses	Protocolo de cooperação	Reposição de condições de segurança e circulação rodoviária, na rede sob jurisdição da IP
LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil	Protocolo	Realização de estudos e análises e de ensaios e monitorizações de elevada complexidade científica
LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil	Protocolo / Prestação de serviço	Observação e monitorização a longo prazo das obras de arte; Auditoria ao SGOA através da realização de inspeções paralelas de validação; Realização de inspeções e de especificações técnicas a Obras de Arte especiais; Coordenação e elaboração de guias de diagnóstico para a realização de inspeções principais
LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil	Contatos com vista a futuro protocolo	Consultadoria e formação na área da segurança rodoviária

Organização	Meio de participação	Objetivo
Municípios	Protocolo de colaboração	Parcerias de atuação na RRN ou em estradas desclassificadas; Representação da IP, com a partilha de melhores práticas, no contexto rodoviário nacional; Presença em Comissões Municipais de Acompanhamento
OPPP Portugal - Observatório das PPP em Portugal	Associado	Desenvolvimento de trabalhos sistematizados sobre a temática das PPP em Portugal
PFP – Associação da Plataforma Ferroviária Portuguesa	Sócio Fundador	Associação de empresas representativas do setor ferroviário, agregadora de conhecimento e de competências, que tem por objetivos: contribuir para o aumento da competitividade do setor ferroviário através de iniciativas e projetos de I&D
PRIME _ Platform of Infrastructure managers	Fundador	Plataforma de interação política com a Comissão Europeia, gestores de infraestruturas e empresas integradas
PRP - Prevenção Rodoviária Portuguesa	Protocolo	Iniciativas de prevenção e segurança rodoviária
PSP - Polícia de Segurança Pública	Protocolo de colaboração	Agilização de procedimentos de transmissão de informação sobre danos ao património rodoviário, sob gestão da IP

Organização	Meio de participação	Objetivo
PTPC - Plataforma Tecnológica Portuguesa da Construção	Membro do Grupo de Trabalho "Lean na Construção"	Promoção da discussão e consolidação de conceitos <i>Lean</i> na Construção, assim como a divulgação das respetivas abordagens e práticas, contribuindo para consciencialização dos intervenientes da fileira da construção nas novas oportunidades de promoverem eficiência nas suas atividades e negócios
Sindicato dos Trabalhadores da Construção, Madeiras, Mármore, Pedreiras, Cerâmica e Materiais de Construção de Portugal	Protocolo	Ações de sensibilização sobre Segurança no Túnel do Marão
Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil	Protocolo de colaboração	Cooperação em ações de sensibilização aos trabalhadores no Empreendimento do Marão
Zetacorr	Prestação de serviços	Ponte internacional sobre o rio Minho entre Vila Nova de Cerveira e Goyan
Universidade do Porto - In-BIO/ CIBIO	Protocolo	Cátedra IP Biodiversidade
Universidade do Minho PIEP Innovation in Polymer Engineering	Parceria	Desenvolvimento de processo tecnológico tendo como base um novo material para a aplicação em travessas de caminho-de-ferro
Universidade de Évora	Parceria	Desenvolvimento do projeto LIFE-LINES - Rede de Infraestruturas Lineares com Soluções Ecológicas

Organização	Meio de participação	Objetivo
EXTRUPLÁS, Universidade do Minho - Polo de Inovação em Engenharia de Polímeros (PIEP) e Centro para a Valorização de Resíduos (CVR)	Parceria	Desenvolvimento de processo tecnológico tendo como objetivo a produção de travessas em plásticos mistos
UIC - União Internacional dos Caminhos-de-ferro	Associado Fundador	Associação Mundial Profissional Técnica que representa o setor ferroviário, promovendo o desenvolvimento e competitividade do transporte por caminhos-de-ferro
Agrupamento Europeu de Interesse Económico “Corredor Atlântico”	Membro	Constituído pelos troços da infraestrutura ferroviária existente e planeada entre Sines/Setúbal/ Lisboa/ Aveiro/Leixões – Algeciras/Madrid/ Bilbao – Bordéus/ Paris/Le Havre/ Metz/ Strasbourg-Mannheim, atravessando as fronteiras de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Elvas/ Badajoz e Irún/Hendaya, estando também incluídos os principais terminais ferroviários, portuários e logísticos destes itinerários.
Agrupamento Europeu de Interesse Económico “AVEP”	Membro	Formado pela IP e pela ADIF, administradora das infraestruturas ferroviárias espanholas

Organização	Meio de participação	Objetivo
RailNetEurope (RNE)	Membro	Os objetivos centrais da RNE são o fornecimento de apoio aos Operadores nas suas atividades internacionais (tanto para serviços de mercadorias como de passageiros) e a melhoria de eficiência dos processos dos Gestores de Infraestrutura. No seu conjunto, os membros da RNE têm vindo a harmonizar as condições do transporte ferroviário internacional e a introduzir uma abordagem corporativa na promoção do negócio ferroviário para benefício de toda a indústria ferroviária europeia
Banco Alimentar Contra a Fome	Protocolo	IPSS
Sangfer	Mecenato	Grupo Ferroviário de Dadores de Sangue

4.3. CADEIA DE VALOR

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

- I. Processos *core*/cadeia de valor (da IP e do seu negócio rodoferroviário);
- II. Processos de suporte (geridos pela IP e que servem todas as Empresas do Grupo);
- III. Processos específicos do negócio de cada Empresa Participada.

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

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

O relacionamento com o *stakeholder* Autarquias – enquanto elo de ligação IP às populações - é alvo de particular atenção, no âmbito da gestão do relacionamento institucional. Estão definidas práticas e ferramentas, para acautelar este relacionamento, tendo como propósito garantir que estes importantes *stakeholders* obtêm informação relevante sobre a atividade da IP atempadamente e o seu *feedback* sobre a mesma é adequadamente tratado.



RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2016

Dimensão Social

05. DIMENSÃO SOCIAL

5.1. A NOSSA EQUIPA

Em dezembro de 2016, o Grupo IP contava com 3.732 colaboradores, o que se traduz numa redução de 87 efetivos (-2,3%) face ao que se verificava em dezembro de 2015. Esta situação, traduz o saldo líquido entre entradas (19) e saídas (106) e reflete a variação do quadro de pessoal do Grupo IP cujo vínculo à Empresa se encontra suspenso, em virtude de se encontrarem cedidos a outras entidades, sendo nelas diretamente remunerados.

Evolução do Efetivo do Grupo IP

	Unidade	2015	2016
Total de colaboradores	Nº	3.819	3.732

No quadro abaixo (inclui CAE) pode-se observar a distribuição do efetivo por tipo de contrato e por carreira.

Efetivo do Grupo IP

Caraterização		Mandato CAE	Dirigente	Técnicos Superiores	Infor-máticos	Educa-doras de Infância	Assist. Técnico, Técn. Nível Interm e Pess. Administrativo	Assist. Operacional, Operários e Pess. Auxiliar	Total
Total de Pessoas ao Serviço (n.º / km)	F	1	84	387	5	5	296	122	900
	M	8	145	503	22		1.058	1.105	2.841
	T	9	229	890	27	5	1.354	1.227	3.741
Contrato Permanente	F		84	385	5	5	296	122	897
	M		144	502	22		1.058	1.105	2.831
	T		228	887	27	5	1.354	1.227	3.728
Contrato a termo certo	F			1					1
	M			1					1
	T			2					2
Contrato a termo incerto	F			1					1
	M								
	T			1					1
Outro tipo de contrato	F	1							1
	M	8	1						9
	T	9	1						10

Em 2016, ocorreram 106 saídas do Grupo IP, das quais 69 tiveram origem em Rescisões por Mútuo Acordo (RMA).

Entradas e Saídas por Motivo e Faixa Etária

Mobilidade	<30 anos		Entre 30 e 50 anos		> 50 anos		Totais
	M	F	M	F	M	F	
Regresso			5	11	1	1	18
Admissão (GIL)					1		1
Saídas por Mútuo Acordo			4	3	4	58	69
Saídas por Iniciativa do Trabalhador			2	1			3
Saídas por Caducidade de Contrato							106
Saídas por Outros Motivos			5	14	2	13	34

Estes dados revelam o esforço efetuado pela Empresa no sentido de ajustar o seu efetivo às necessidades financeiras e operacionais do negócio.

Face ao atual ambiente económico-social, a estratégia passará forçosamente por continuar a reduzir o efetivo, beneficiando de uma conjugação favorável, fatores externos e internos, dos quais se destacam:

- A conjuntura económica e financeira do país, que obrigou a Empresa a acelerar a estratégia de redução de Gastos de Pessoal no longo prazo;
- Possíveis alterações às regras de atribuição do subsídio de desemprego e da idade de reforma;
- Sinergias decorrentes da otimização de processos no contexto da fusão;
- *Turnover* (taxa de rotação).

Turnover é um indicador de Recursos Humanos que permite medir a rotação de pessoal numa organização, isto é, a relação entre entradas e saídas de colaboradores de uma Empresa. Este indicador fornece informação sobre a percentagem de substituições de colaboradores antigos por novos e desta forma perceber qual a capacidade que a Empresa tem para manter os seus colaboradores.

Taxa de Rotação

Taxa de Rotação por Género	F	M
Taxa de Rotação por Género * ((entradas saídas/2)/efetivo final por Género *100)	1,33	1,78

Índices de Rotatividade

Índices de Rotatividade	Unio- dade	2015	2016
		IP	IP
Índice de Rotação de Pessoal (efetivo final/ (efetivo inicial + entradas + saídas)	Nº	0,95	0,95
Taxa de Cobertura (entradas/saídas*100)	%	2,0	17,9
Taxa de Mobilidade Total (entradas+saídas+mobilidade interna) /efetivo final*100)	%	2,7	3,4

A idade média do universo de colaboradores do Grupo IP situa-se nos 49 anos de idade, que corresponde ao valor evidenciado no final de 2015, acrescido de 1 ano. Na prática, as variações de efetivo tiveram um impacto residual na estrutura etária.

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

Estrutura Etária (Dirigentes)

Cargo	Género	< 30 anos	Entre 30 e 50 anos	> 50 anos	Total Nº	%
Dirigente	F		65	19	84	37
	M		89	56	145	63
Total			154	75	229	100

Estrutura Etária (Restantes Colaboradores)

Carreira	Género	< 30 anos	Entre 30 e 50 anos	> 50 anos	Total Nº	%	Total Carreira
Dirigente	F	2	307	78	387	43	890
	M	1	334	168	503	57	
Informáticos	F		3	2	5	19	27
	M		20	2	22	81	
Educadoras de Infância	F		2	3	5	100	5
	M						
Assist. Técnico, Técnico, Nível Interm e Pess. Administr.	F		159	137	296	22	1.354
	M		541	517	1.058	78	
Assist. Operacional, Operários e Pess. Auxiliar	F		6	116	122	10	1.227
	M	1	454	650	1.105	90	
Total		4	1.826	1.673	3.503		3.503

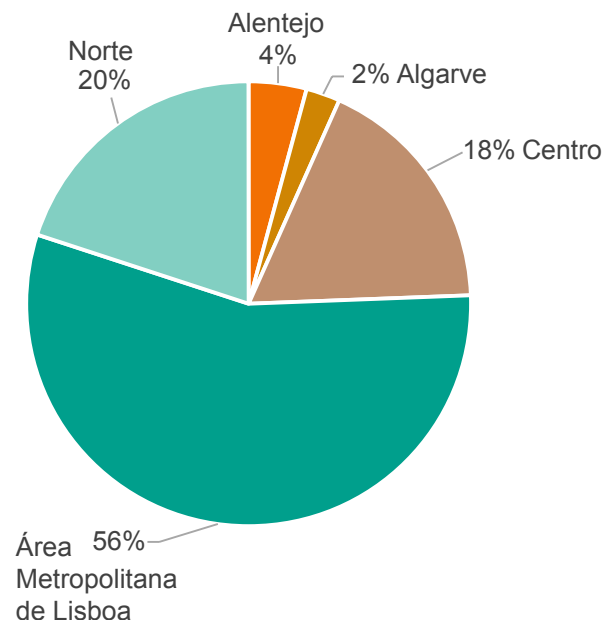
Constata-se que existe uma certa aproximação entre o número de colaboradores com idades compreendidas entre os 30 e 50 anos (1.826 no total) e os que têm mais de 50 anos (1.673), embora seja de salientar que, a nível dos cargos dirigentes, o escalão etário intermédio representa o dobro do mais elevado.

Verifica-se ainda que a faixa etária abaixo dos 30 anos assume um peso residual no efetivo (0,1%).

Esta situação traduz as sucessivas Leis do Orçamento do Estado, que têm impedido as entidades do Setor Empresarial do Estado de contratar novos colaboradores e, consequentemente, de renovar o seu efetivo.

Tendo a IP (e respetivo Grupo) sido criada a 1 de junho de 2015, e dada a sua assinalável dimensão, cobertura e dispersão geográfica e complexidade organizacional, o ano de 2016, foi ainda fortemente marcado por redefinições e reajustamentos organizacionais tendentes à plena consolidação do novo modelo de gestão integrada das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, assim como a uma afinação da especialização das atribuições das Empresas participadas, de modo a apurar o seu foco nas matérias que, rentabilizando a capacidade excedentária dos ativos não utilizada nas atividades principais, melhor poderão gerar mais-valias financeiras e contribuir para as receitas do Grupo.

Distribuição Territorial de Colaboradores no Grupo IP (NUTII)



Neste âmbito, destacamos a revisão do modelo organizacional, implantado em 2015, que havia colocado a engenharia do Grupo como atribuição exclusiva de uma das Empresas participadas, concretamente da IP Engenharia.

De facto, veio a verificar-se a necessidade de reposicionar a Engenharia na IP, tornando-a o mais próxima possível das suas atividades, com acesso fácil e liberto de constrangimentos administrativos. Também os investimentos previstos no Programa "Ferrovia 2020" pesaram nesta decisão.

Neste sentido, verificaram-se, no segundo semestre de 2016, importantes movimentos de pessoal no âmbito do Grupo, nomeadamente o regresso da IPE para a IP de 103 colaboradores com competências na área de engenharia.

Esta mobilidade interna tem permitido a reafectação de alguns recursos mas sem que tal possa resolver as sérias carências de pessoal qualificado em algumas áreas, com especial relevância para aquelas que asseguram a operação de comando e controlo de circulação ferroviária e as atividades de manutenção das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias. Efetivamente, e fruto de um período superior a 6 anos em que se vem mantendo a proibição legal de contratar novos colaboradores, a Empresa evidencia hoje níveis preocupantes de envelhecimento da sua população (observe-se aqui que a IP regista uma idade e antiguidade médias de 49 e 22 anos, respetivamente).

Este envelhecimento provoca ainda a intenção, por parte de muitos colaboradores, especialmente nos grupos profissionais acima referidos que assumem atividades de elevado desgaste, de aderir a programas de rescisão por mútuo acordo (com acesso a reforma antecipada), enquadramento muito comum nos processos de fusão como a que originou a IP. A situação de escassez de recursos é hoje tão flagrante, que a Empresa deixou inclusivamente de poder aceder aos vários pedidos que tem neste âmbito (superiores a uma centena), sem que possa ser acautelada a substituição dos colaboradores. Não obstante, e atento o esforço desenvolvido pela Empresa para ir ao encontro das naturais expectativas de quem já dedicou à Empresa carreiras superiores a 30 anos, foi possível em 2016 chegar a acordo para saída com 69 colaboradores.

Como forma de mitigar algumas faltas de recursos, a Empresa intentou 6 processos internos de recrutamento sem alteração de categoria, que mobilizaram cerca de 70 candidaturas, cuja seleção se veio a verificar condicionada pela dificuldade de dispensa dos órgãos de origem. A Empresa continua a trabalhar no sentido de encontrar mais soluções que viabilizem maior mobilidade interna.

Atenta a restritiva moldura legal no que se refere às ações de reforço de pessoal, a Empresa tem procurado fazer evidência junto das suas tutelas do depauperamento das suas capacidades em algumas áreas de negócio – core e de gestão - e da absoluta necessidade em poder proceder a algumas ações de incorporação de novos recursos na Empresa. Aliás, os desafios colocados pelo Programa de Investimento “Ferrovia 2020” acentuam a necessidade da Empresa ter as suas competências e recursos preparadas para a implementação das suas exigentes ações. Sobre este ponto, será interessante referir que a Empresa apenas pretende atingir nesta fase um ponto de equilíbrio mínimo que permita fazer face aos objetivos que tem de cumprir, uma vez que está ciente de que a médio prazo a evolução para soluções tecnologicamente mais avançadas, eficientes e seguras permitirá reduzir a força de trabalho em estruturas mais operacionais, reorientando os respetivos colaboradores para outros postos de trabalho, nomeadamente para funções técnicas e de acrescida qualificação, caso detenham habilitações para tal.

Aliás, a IP orgulha-se de sempre ter sido uma Empresa que aborda a mobilidade funcional interna numa lógica de desenvolvimento profissional, privilegiando a ocupação prioritária de postos de trabalho mais qualificados por recursos internos, só recorrendo ao exterior quando internamente não se verifica a existência das necessárias competências.

Pese embora 2016 tenha mantido um forte pendor de ajustamentos organizacionais, foi possível desde meados do ano atingir a necessária estabilidade para se promover o habitual programa de estágios profissionais, que a Empresa sempre se congratula de realizar, proporcionando à comunidade académica importantes e diversas oportunidades de desenvolvimento de competências de gestão e de engenharia na vertente prática, algumas delas únicas no panorama nacional. Paralelamente, a Empresa retira da colaboração dos jovens estagiários importantes contributos para um refrescamento dos conhecimentos e metodologias atualmente em voga.

Este Programa foi designado “zIP Generation” e contou com uma ampla oferta de estágios (24) em áreas essencialmente de cariz técnico, com a duração de 12 meses e uma bolsa de

estágio de 700 euros a que acresce subsídio de refeição, tendo-se atingido um assinalável êxito junto dos jovens recém licenciados em engenharia e gestão (com 100% de estagiários selecionados), tendo apenas a área de informática registado maior dificuldade de atração e retenção de candidatos, por ser uma área com elevado índice de procura por parte de Empresas especializadas neste domínio e alta empregabilidade.

Também os estagiários curriculares são bem acolhidos na IP, sendo esta uma das medidas preconizadas pela sua política de responsabilidade social, uma vez que a Empresa está ciente da importância de que se revestem para o percurso académico dos estudantes. Em 2016, a Empresa proporcionou 12 estágios deste tipo.

5.2. DIVERSIDADE E IGUALDADE DE OPORTUNIDADES

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

Já na rodovia, o desequilíbrio entre o peso dos dois géneros era menor: cerca de 55% de população masculina, face a 45% de população feminina, no final de 2014. Consequentemente, após a fusão, em 2016 a IP tem uma distribuição entre géneros de 76% (homens) / 24% (mulheres).

Porém, a nível dos cargos dirigentes, constata-se um maior grau de paridade entre ambos os géneros: mais de um terço das chefias são mulheres.

	2015		2016	
	Nº	%	Nº	%
Dirigentes (não inclui membros do CAE)				
F	74	36,3	84	36,7
M	130	63,7	145	63,3
Subtotal	204	100	229	100
Colaboradores (inclui dirigentes)				
F	909	23,8	899	24,1
M	2.910	76,2	2.833	75,9
Total	3.819	100	3.732	100

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 colaboradores que gozaram licença de parentalidade num dado período:

	Unidade	Género	2015	2016
a) N.º colaboradores com direito a licença parental (durante o ano)	Nº	F	21	19
		M	76	65
b) N.º colaboradores que voltaram ao serviço após licença parental (ainda durante o ano)	Nº	F	16	17
		M	67	49
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	Nº	F	10	15
		M	22	58
d) Taxa de retorno ao trabalho dos colaboradores após licença parental (d) = b) / a))	%	F	76	89
		M	88	75
e) Taxa de retenção 12 meses após o gozo da licença parental (e) = c) (n) / b) (n-1))	%	F	32	94
		M	29	87

NÃO NACIONAIS / PORTADORES DE DEFICIÊNCIA

Os mapas abaixo permitem quantificar os colaboradores estrangeiros ao serviço do Grupo IP, bem como os colaboradores portadores de deficiência.

	2015	2016
De países da União Europeia	5	4
De países de Língua oficial portuguesa	5	6
Outras nacionalidades	1	1

	2015	2016
Colaboradores portadores de deficiência	74	60

5.3. FORMAÇÃO E EDUCAÇÃO

A Academia IP no cumprimento da sua missão organizou e promoveu um total de 1.648 ações de formação quer internas quer externas tocando 84% do efetivo numa média de 29,4 horas de formação, per capita.

A distribuição da formação global ministrada por género está caracterizada numa média de 34 horas de formação, por efetivo feminino, e, de 27 horas por efetivo masculino.

A formação ministrada internamente foi assegurada por 225 formadores num total de 8.150 horas abrangendo maioritariamente áreas técnicas ferroviárias e rodoviárias, mas com um forte incremento no aproveitamento das competências internas em informática e línguas estrangeiras.

Em 2016, com um investimento de 204.720,00 €, envolvemos 3.140 participantes num total de 22.405 horas de formação mantendo o índice de satisfação global de 3,4 numa escala de 1 a 4.

A estratégia da Academia passou igualmente por manter os programas de formação executiva em parceria com o ISEG e com o INDEG ambos na área da gestão e liderança.

	Unidades	2015	2016 ¹
N.º de Trabalhadores	N.º	3.819	3.732
N.º de Participantes	N.º	2.699	3.140
N.º de Participações	N.º	8.397	10.685
Taxa de Participação Global	%	71	84
Ações	N.º	1.084	1.648
Volume	H	91.357	110.587
Custos	m€	185.484	204.720

(1) Valores que incluem formação ministrada a externos.

TOTAIS DE ATIVIDADE FORMATIVA

Regista-se um incremento significativo face ao ano anterior em todos os indicadores da atividade formativa.

Face aos constrangimentos orçamentais, este incremento, foi conseguido pela capacidade e esforço de meios internos.

	2015	2016
Horas por colaborador	23,9	29,4

Ano	Formação	Unidade	Interna	Externa	Total ¹
2015	Ações	N.º	756	328	1.084
	Volume de Formação	Horas	50.884	40.473	91.357
	Participações	N.º	5.182	3.215	8.397
2016	Ações	N.º	1.373	275	1.648
	Volume de Formação	Horas	77.822	35.587	113.410
	Participações	N.º	7.910	2.775	10.685

¹ Valores que incluem formação ministrada a externos

Apesar dos vários constrangimentos orçamentais o incremento da atividade formativa em 2016, com a realização de mais 26.938 horas face a 2015, foi conseguido pela capacidade e esforço de meios internos.

	Unidade	2015	2016
Participações em Pós-Graduações e Cursos de Especialização	N.º	2	33
Participações em Mestrados, Doutoramentos e MBA	N.º	5	2
Valor das comparticipações	m€	3.701	12.781,25

Em 2016, verifica-se o aumento das participações e comparticipações em pós graduações devido ao apoio da Empresa para frequência dos seus colaboradores no programa de formação de executivos complementares para o curso de pós graduação em gestão geral promovido no ano anterior.

Volume de Formação por Género e Grupo Profissional

(Horas)

	Masculino	Feminino
Dirigente	7.556	4.246
Quadros Superiores	21.527	16.903
Assistente Técnico, Técnico Intermédio e Pessoal Administrativo	22.316	6.196
Assistente Operacional, Operários e Pessoal Auxiliar	19.025	478
Educadoras de Infância		32
Informáticos	787	151
Estagiários	5.935	3.077

	2015	2016
Norte	1.765	2.270
Centro	1.571	1.515
Lisboa e Vale do Tejo	4.402	6.275
Sul	945	625

Número de Participações por Região de Origem

	2015	2016
Dirigentes	2.696	11.803
Quadros Médios e Superiores	45.149	38.430
Assistente Técnico, Técnico intermédio e Pessoal Administrativo	17.976	28.512
Assistente Operacional, Operários e Pessoal Auxiliar	25.081	19.503
Informáticos	455	938

Volume de Formação por Grupo Profissional

	2015	2016
Contrato Permanente	8.367	10.406
Contrato a Termo Certo	57	3
Outros	259	17

Número de Participações por Tipo de Contrato

5.4. GESTÃO DE COMPETÊNCIAS

O ano de 2016 caracterizou-se por um conjunto de iniciativas destinadas a integrar e harmonizar processos, mantendo o eixo de atuação alinhado com programas e práticas que promovam o desenvolvimento individual, coletivo e organizacional.

A IP traçou uma estratégia de continuidade com as melhores práticas provenientes da REFER e da EP, mantendo e integrando os sistemas e procedimentos orientados para a produtividade, para o desempenho e meritocracia e para o desenvolvimento de competências e de potencial, a aplicar em todas as Empresas do Grupo.

Neste âmbito, foi dada prioridade à (re) implementação de um sistema de gestão de desempenho, tido como fator fundamental no estímulo dos colaboradores para a prossecução da estratégia da Empresa e para a contínua superação e atingimento de patamares superiores de desempenho. Este sistema assenta em duas dimensões de avaliação distintas (objetivos e competências técnicas e pessoais), de cuja integração se retiram resultados mais completos e relevantes quanto à valoração dos contributos, esforço e empenho, assim como à construção de percursos de aprendizagem e desenvolvimento orientados para suprir défices e potenciar aptidões e talentos.

Em 2016, foi já possível concretizar a definição de objetivos nas 3 vertentes: empresa, direção e individuais e, iniciar a fase de implementação da dimensão de competências (que se concluirá em 2017), com a construção dos principais perfis funcionais e respetivos diretórios de competências e conhecimentos técnicos. Estes últimos serão determinantes para identificar as necessidades de formação técnica ajustadas a cada função, estando a Direção de Capital Humano e Academia perfeitamente articuladas neste domínio, com o objetivo de definir planos de formação muito próximos das reais necessidades dos colaboradores e que proporcionem oportunidades de aprendizagem transversais, não só de caráter técnico mas também comportamental.

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

Pretende-se ainda conseguir, no mais curto espaço de tempo e dentro da moldura legal adequada, harmonizar os diferentes regimes laborais e práticas provenientes das Empresas que precederam a IP (trabalhadores com vínculo público, trabalhadores sujeitos a Código do Trabalho, trabalhadores abrangidos por Acordo de Empresa), tendendo deste modo para um tratamento único e que promova a convergência de regras e equidade entre todos os colaboradores.

5.5. SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO

No seguimento da estratégia definida para 2016, no âmbito da segurança e condições no trabalho, e com o objetivo de prevenir os riscos profissionais e promover da Segurança do Trabalhadores foram desenvolvidas as seguintes atividades técnicas de segurança:

- Análise de Riscos das atividades desenvolvidas internamente e definição das respetivas medidas de prevenção;
- Integração em grupos de trabalho com vista à elaboração de pareceres, procedimentos, documentos normativos e regulamentares;
- Realização de Ações de Informação e Formação no âmbito da Segurança do Trabalho.
- Análise das causas dos Acidentes de Trabalho e elaboração dos respetivos relatórios;
- Recolha e análise dos elementos estatísticos relativos à segurança do trabalho;
- Uniformização de procedimentos e formulários para apoio ao desenvolvimento das atividades do âmbito da segurança do trabalho;
- Desenvolvimento de ações de avaliação com o objetivo de verificação da implementação das medidas de segurança necessárias à realização das atividades em condições de segurança, nomeadamente através da realização de inspeções e auditorias;
- Definição das características técnicas dos Equipamentos de Proteção Individual, em função das atividades desenvolvidas e promoção da sua aquisição e Fardamento;
- Desenvolvimento das ações de desinfestação das instalações IP.
- Desenvolvimento da Campanha de Segurança “Pára, Pensa e Atua em segurança!”.

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

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

Índice de Incidência (OIT)

$$\text{Índice de Incidência(II)} = \frac{\text{N.º Acidentes no Local Trabalho}}{\text{N.º Médio de Trabalhadores}} \times 1000$$

Para avaliação da tendência do Índice de Incidência em 2016, foram tidos como referência os valores homólogos de 2014 e 2015.

Índice de Incidência	
2014	40,40
2015	39,69
2016	33,92

Em termos de evolução histórica, desde 2014 regista-se uma diminuição do Índice de Incidência, que se considera estar relacionado com o desenvolvimento e consolidação da cultura de segurança na organização.

No que se refere à sinistralidade de 2016, foram registados no Grupo IP os seguintes valores:

Indicadores	Grupo IP	IP	IP Património	IP Telecom	IP Engenharia
Acidentes de trabalho - Total	150	147	1	1	1
Acidentes no local de trabalho	119	116	1	1	1
Com baixa	79	77	1	0	1
Sem baixa	40	39	0	1	0
Acidentes Mortais (local de trabalho)	0	0	0	0	0
Acidentes <i>in itinere</i>	31	31	0	0	0
Nº Total de Dias Perdidos	4.081	4.025	8	0	48
Dias Perdidos - Acidentes no local de trabalho	2.952	2.896	8	0	48
Dias Perdidos - Acidentes <i>in itinere</i>	1.129	1.129	0	0	0
Nº Médio de trabalhadores	3.759	3.420	110	81	148
Horas trabalhadas	6.358.828	5.717.387	186.729	143.847	310.865
Índices					
Índice de Frequência (OIT)	18,71	20,29	5,36	6,95	3,22
Índice de Incidência (OIT)	31,66	33,92	9,07	12,35	6,76
Índice de Gravidade (OIT)	464,24	506,53	42,84	0,00	154,41

Comparando ainda os valores obtidos com os valores, publicados pelo Gabinete de Estratégia e Planeamento (GEP) do Ministério da Solidariedade Social (MSSS) verifica-se que os valores obtidos no Grupo IP se situam abaixo dos valores de referência nacional, conforme se indica na tabela abaixo.

	Índice de Incidência dos AT (por 1000 trab.)	N.º médio de dias perdidos
Total Nacional 2014	45,24	38,8
Setor Construção 2014	99,02	44,63
Setor Transportes e Armazenagem 2014	70,11	42,83
Total Grupo IP	31,66	24,47

Durante o ano de 2016, as principais causas que deram origem aos acidentes de trabalho, foram:

1º	Mau posicionamento / jeito
2º	Queda ao mesmo nível

Considera-se que estas causas são inerentes às atividades desenvolvidas na IP, como seja a realização de atividades exigentes do ponto de vista físico (nas categorias operacionais) e realização de atividades em piso irregular, podendo o envelhecimento da população do Grupo IP, ter contribuído também para os resultados obtidos.

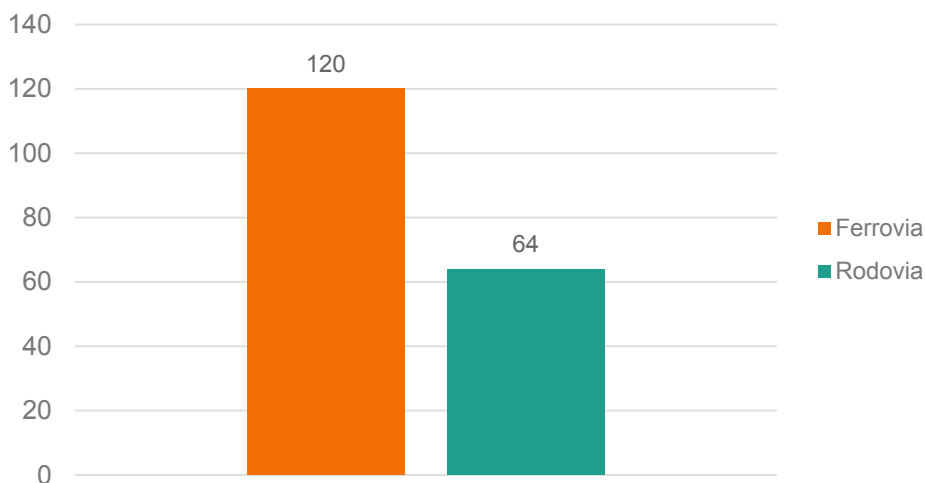
Foi registado apenas um acidente de trabalho grave e que mereceu a comunicação obrigatória à Autoridade para as Condições de Trabalho. O acidente de trabalho em referência teve origem numa queda em desnível durante a realização de trabalhos de desmatção num talude.

Para 2017, no âmbito da segurança do trabalho, define-se como objetivo, a manutenção do objetivo definido para Índice de Incidência no ano de 2016. Para o cumprimento deste objetivo, para além das atividades técnicas de segurança do trabalho que têm vindo a ser desenvolvidas, prevê-se um maior enfoque no desenvolvimento de Campanhas de informação e sensibilização, no acompanhamento das Equipas operacionais e na implementação das ações definidas decorrentes dos resultados obtidos na avaliação dos riscos psicossociais.

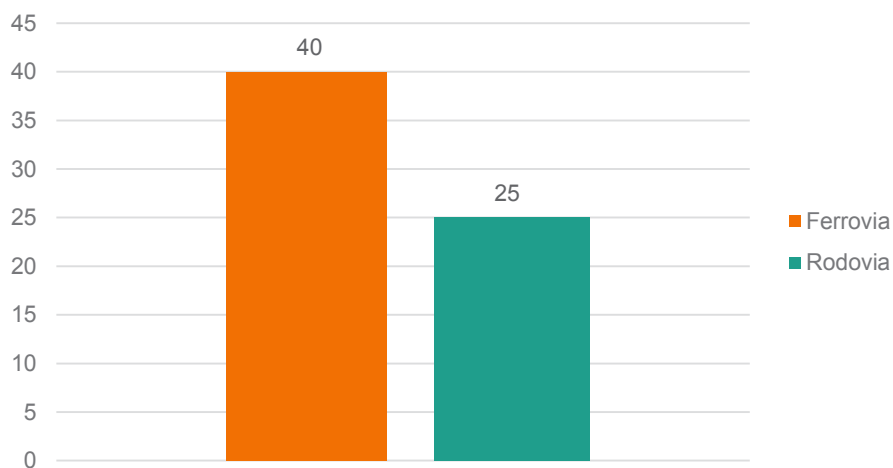
COORDENAÇÃO DE SEGURANÇA EM PROJETO E EM OBRA

No âmbito das obrigações decorrentes do quadro legal para a promoção da segurança e saúde no trabalho com as entidades externas adjudicatárias de obras públicas e prestações de serviços, consagrado no Decreto-Lei n.º 273/2003 de 29 de outubro, foram desenvolvidas em 2016 pelo Grupo IP, as seguintes atividades de Coordenação de Segurança em Projeto e em Obra:

Coordenação de Segurança em Obra



Coordenação de Segurança em Projeto



5.6. DIÁLOGO SOCIAL

SINDICALIZAÇÃO

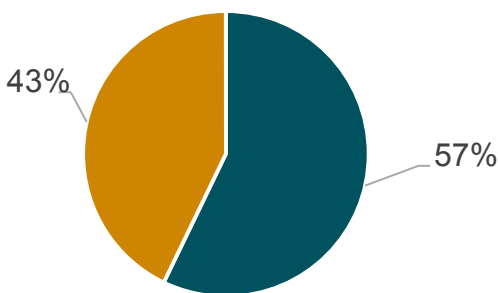
A IP mantém uma taxa de sindicalização bastante elevada, sendo que as organizações representativas dos colaboradores ao serviço da Empresa desempenham um papel bastante ativo na mediação de questões entre os seus associados e a Empresa.

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

Através da taxa de sindicalização é possível aferir a relevância que os sindicatos detêm na Empresa, maioritariamente na área ferroviária. Em dezembro de 2016, verificou-se um total de 1.599 colaboradores sindicalizados, o que representa 43% do universo dos colaboradores do Grupo. Embora o seu peso tenha vindo a diminuir ao longo dos anos, continuam a ter uma importância substancial.

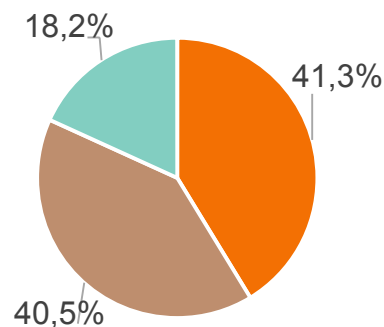
Os colaboradores são representados por 29 organismos sindicais, dos quais 20 estão ligados ao setor ferroviário, 6 ao setor rodoviário e 1 à construção, que se distribuem conforme se mostra no gráfico 3; as federações sindicais CGTP e UGT abrangem cerca de 60% do pessoal sindicalizado.

Taxa de Sindicalização



■ Não Sindicalizados ■ Sindicalizados

Distribuição do Pessoal Sindicalizado



■ CGTP ■ Independente ■ UGT

PAZ SOCIAL

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

Embora em 2016 se tenham mantido os efeitos de alterações legislativas que diminuiram o rendimento e os direitos dos trabalhadores, foi efetuada uma gestão do clima social que proporcionou que a única greve decretada pelos sindicatos não tivesse produzido qualquer impacto na circulação ferroviária, acabando por ser suspensa por uma das ORT que a convocou.

Em 2017, a IP continuará a trabalhar na manutenção e melhoria contínua do diálogo e clima de paz social na Empresa com as ORT, privilegiando a adoção de soluções consensuais. No âmbito das condições das instalações sociais, prosseguiu-se com o levantamento, já iniciado em finais de 2013, das condições nas instalações sociais em toda a rede ferroviária e rodoviária.

BENEFÍCIOS SOCIAIS

Durante o ano de 2016, a IP manteve e reforçou o plano de benefícios sociais que têm vigorado na Empresa nos últimos anos, e que visa proporcionar aos seus colaboradores um conjunto de apoios complementares à remuneração, em áreas sociais importantes como a saúde, educação, cultura e desporto.

ÁREA DA SAÚDE

É importante referir que a IP é uma Empresa com uma assinalável dispersão geográfica dos seus colaboradores, com um tipo de atividade operacional com relevante desgaste físico.

Neste sentido, um benefício como o seguro de saúde surge com um papel reforçado, na medida em que possibilita um acesso facilitado a cuidados de saúde em qualquer ponto do país.

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

ÁREA DA EDUCAÇÃO

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

- Infantário – A IP dispõe de uma infraestrutura própria (Infantário “Ninho”), preferencialmente vocacionada para os filhos de colaboradores, mas que aceita igualmente inscrições vindas do exterior, como forma de potenciar a capacidade instalada para servir a comunidade. Atualmente acolhe 53 crianças.
 - Subsídio de Pré-Escolaridade - Atribuído mensalmente a filhos e equiparados dos colaboradores, dos 4 meses aos 6 anos, e que frequentam creches, jardim-de-infância ou amas reconhecidas pela segurança social.
 - Bolsa de Estudo - Atribuída aos filhos e equiparados dos colaboradores que consigam obter uma média igual ou superiores a 14 valores entre o 10º ano de escolaridade e o final do ensino superior.
-

Como complemento destes apoios sociais à escolaridade, a IP concede passes de estudante aos filhos dos colaboradores que deles necessitem. Em 2016, foram atribuídos 63 passes escolares.

ÁREA DE CONCESSÕES DE VIAGEM

Os colaboradores ao serviço da IP, oriundos da ferrovia, mantiveram o direito a viajar através de transporte ferroviário, sem custos, situação que foi estendida aos colaboradores oriundos da EP, nas suas viagens de serviço.

Trata-se de um benefício de extrema relevância no âmbito da atividade profissional dos colaboradores da IP, uma vez que aquela exige deslocações frequentes por toda a rede ferroviária.

INICIATIVAS DE APOIO A ASSOCIAÇÕES DO SETOR FERROVIÁRIO

A IP apoia algumas atividades específicas, de carácter social, cultural e desportivo, levadas a cabo por entidades de cariz ferroviário.





RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2016

Dimensão Ambiental

06. DIMENSÃO AMBIENTAL

6.1. NA DEFESA DO AMBIENTE

A temática ambiental está presente ao longo de toda a cadeia de valor da Empresa, procurando-se garantir a sustentabilidade ambiental dos empreendimentos rodoferroviários, desde a fase de planeamento, passando pela fase de projeto e de construção e culminando na fase de operação e manutenção.

A interiorização da vertente ambiente está cada vez mais instituída nas práticas internas da Empresa, tendo-se efetuado ajustes em procedimentos existentes e criado novos, de forma a, sempre que possível, uniformizar/regular a atuação da Empresa em matérias ambientais.

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

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



Compromisso	Objetivo	Estado (cumprido/não cumprido/em curso)
Sensibilizar e educar os colaboradores para a preservação do ambiente	Participar e divulgar ações de educação ambiental	Cumprido
Contribuir para a redução da pegada de carbono e promover a biodiversidade	Promover plantação de floresta autóctone, através do projeto Floresta Unida. Gerir o património arbóreo rodoviário	Em curso
Contribuir para a preservação das espécies	Reduzir a mortalidade da fauna. Adotar práticas que incrementem a biodiversidade	Em curso
Minimizar o impacto ambiental e nas comunidades locais decorrente das obras executadas	Adotar práticas que minimizem os impactes ambientais e sociais	Em curso
Melhorar a qualidade ambiental na envolvente das estradas	Atuar ao nível da implementação de medidas de valorização paisagística e patrimonial e de minimização do ruído	Em curso
Assinatura, em 28 de setembro 2015, da Railway Climate Responsibility Pledge, enquadrada no âmbito da Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2015 COP 21	70 Empresas signatárias em 20 países: reduzir em 75% as emissões de CO2 até 2050, o que se traduz, no setor ferroviário, em poupanças globais para a sociedade no valor de 72 mil milhões de dólares	Em curso

As ações de monitorização ambiental desenvolvidas em 2016, na fase de exploração das suas infraestruturas, demonstram o compromisso com a defesa do ambiente. Destas destacamos a monitorização do fator componente ecológica na A4/IP4 - Lanço Amarante/Vila Real - Sublanço Padronelo/Nó de Ligação ao IP4.

6.2. DESEMPENHO

6.2.1. MATERIAIS

Na atividade da construção e conservação da rede rodoferroviária, são consumidas diversas tipologias de materiais, sendo, sempre que possível, reutilizados na atividade da IP.

No ano de 2016, na atividade da Ferrovia, registaram-se os seguintes consumos de carril e travessas (usadas e novas):

Carril (km)		
Entrada	Saída novo	Saída usado
0,000	96,823	2,596

Travessas (unidades)				
Madeira		Betão (mono e bibloco)		
Entrada	Saída	Entrada	Saída novo	Saída usado
27.572	16.166	47.156	57.357	27

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

Reaplicação de materiais de via para uso diferente do original		
Material	Unidade	Quantidade Total
Carril	Metro	844
Balanço de AMV	Unidade	1
Material de ligação e fixação	Unidade	100
Equipamento elevação	Unidade	1
Painéis metálicos	Unidade	150
Perfis	Unidade	8

Na Rodovia, no ano de 2016, verificaram-se os seguintes consumos de matérias-primas:

Matérias-Primas	Total
Misturas Betuminosas (m ³)	735.584,43
Betão (m ³)	22.618,92
Aço (ton)	20.558,46
Solos selecionados para aterros e agregados (m3)	169.930,90

Em função da natureza das obras rodoviárias foi possível a utilização de material reciclado na ordem dos 3 a 5%.

Relativamente ao consumo de outros materiais, destaca-se o consumo de papel, tendo-se apurado um consumo de 27,6 ton no ano de 2016.

6.2.2. DIMINUIÇÃO DO CONSUMO DE ENERGIA

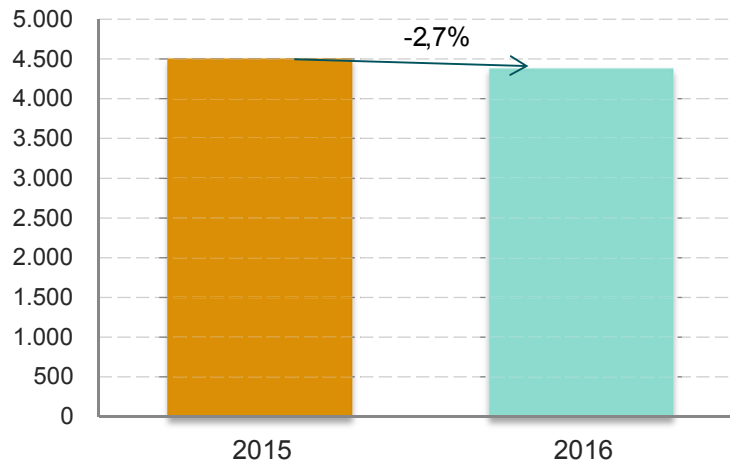
Os principais consumos de energia referem-se aos consumos de eletricidade, combustível e gás.

Consumos de gás

Em 2016, o consumo de gás foi de 4.385,00 GJ, tendo-se verificado um decréscimo de 2,7%, para o qual terá contribuído a desocupação do edifício da Estação da Santa Apolónia.

Matérias-Primas	Total
2015	4.507,00
2016	4.385,00

Evolução dos consumos de gás

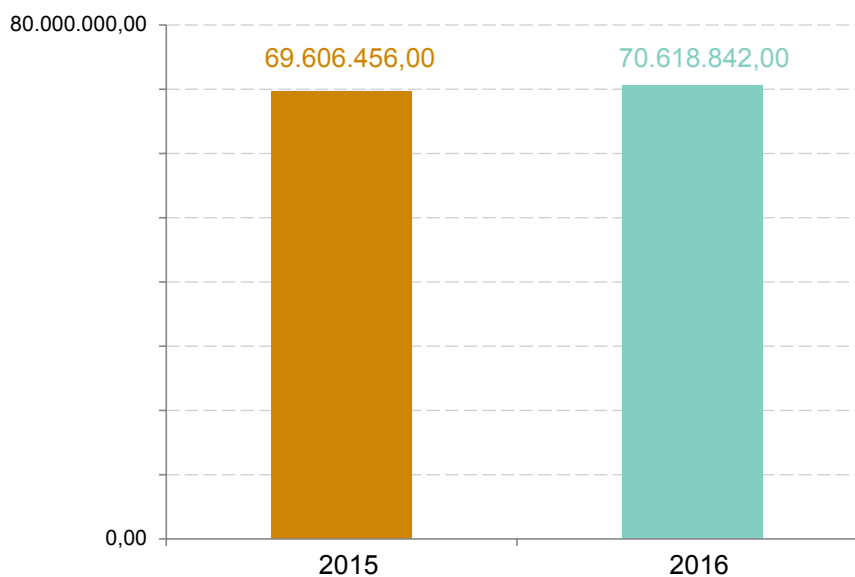


Consumos de eletricidade

No ano de 2016, o consumo global de eletricidade foi de 70.618.842,00 KWh, estando incluídos neste valor os consumos em baixa, baixa tensão especial e média tensão, associados ao funcionamento de edifícios, instalações e equipamento rodoferroviário (semaforização, iluminação pública, etc.), tendo-se verificado um ligeiro acréscimo, face a 2015 de cerca de 1,45%.

Ano	Consumo (KWh)	Consumo (GJ)
2015	69.606.456,00	250.583,00
2016	70.618.842,00	254.228,00

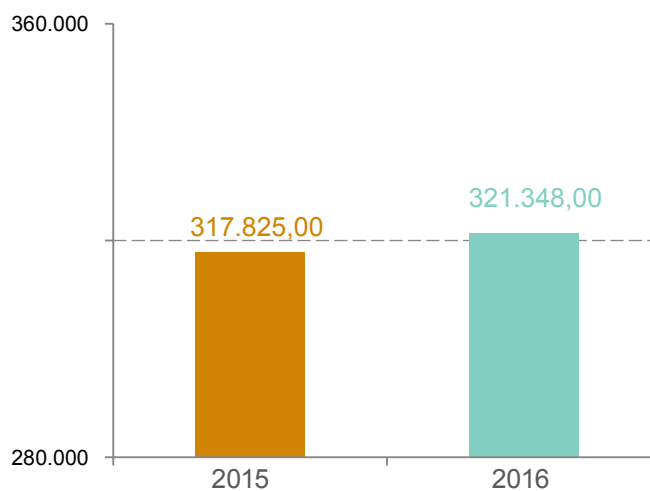
Evolução dos consumos de eletricidade (KWh)



Consumos energéticos globais

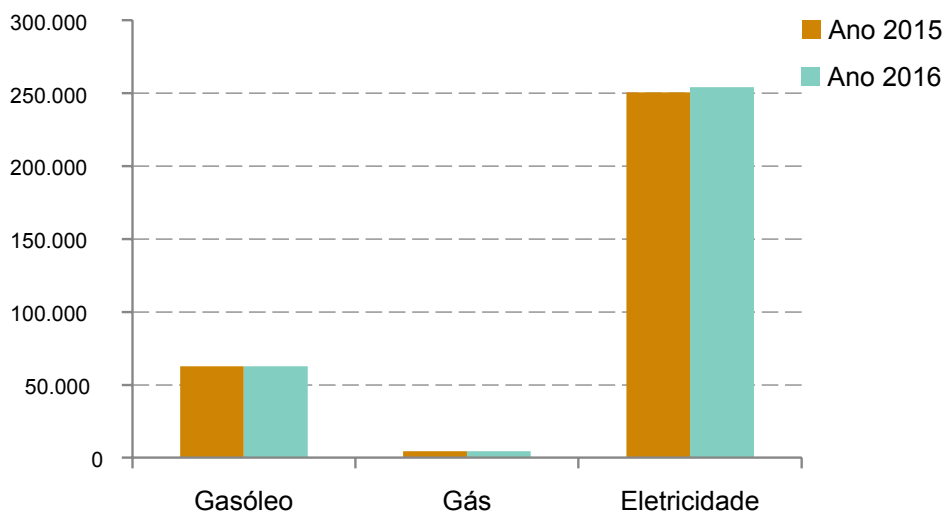
Tendo por base os vários consumos anteriormente apresentados, foi contabilizado um valor de consumo energético global de 321.349,00, estimando-se que tenha havido um ligeiro aumento de 1,1%, face ao ano de 2015.

Consumo global energético (GJ)



A distribuição dos vários tipos de consumo energéticos é representada no gráfico seguinte:

Evolução dos tipos de consumos energéticos (GJ)



Verifica-se pelo gráfico anterior que os consumos de eletricidade são os que apresentam maior expressão na organização, em contraste com os consumos de gás, que assumem pouca relevância face às restantes fontes.

Iniciativas para redução dos consumos de energia

No ano de 2016 foi dada continuidade à implementação de medidas de eficiência energética na operação e exploração da rede rododiferroviária, ao nível de edifícios e de estações, que passaram pela racionalização e otimização da utilização de edifícios, por intervenções nos sistemas de iluminação, intervenções a nível de sistemas de AVAC, elevadores, escadas rolantes, etc.

Estas iniciativas contribuíram para a contenção do aumento dos consumos de energia, sem as quais esses consumos teriam sido mais expressivos do que os verificados (1,45%), já que no ano de 2016 entrou em exploração a infraestrutura do túnel do Marão, que embora sendo uma instalação consumidora intensiva de energia, está dotada de equipamentos com elevados padrões de eficiência energética.

Segundo a Agência para a Energia - ADENE, a política energética nacional assenta em dois pilares fundamentais, a racionalidade económica e a sustentabilidade, recomendando a implementação de medidas de eficiência energética, a utilização de energia proveniente de fontes renováveis e a necessidade de reduzir custos.

Na estratégia de otimização de resultados que esteve a ser seguida quer em fase anterior à fusão quer no contexto da IP, o tema da energia não foi tratado com uma relevância proporcional àquela que representa na sustentabilidade económica, ambiental e social da Empresa. Nessa medida surge, a 1 de outubro de 2016, o desafio da Sustentabilidade Energética nomeadamente na forma como cada colaborador, sistema ou processo da Empresa poderá contribuir ativamente para consumos mais racionais, promovendo assim uma eficiência global da energia no Grupo IP.

Desta forma, foi estabelecido um Programa de Sustentabilidade Energética (SEE) com o objetivo de dotar a Empresa de uma abordagem estruturada.

Programa – Sustentabilidade Energética “SEE”

Apontando para a promoção da eficiência energética e das energias renováveis, fomentando assim a sustentabilidade ambiental do Grupo IP, foi desenvolvido o programa “Sustentabilidade Energética - SEE” genericamente composto por 4 fases:

- Planeamento,
- Implementação e operação,
- Monitorização e controlo
- Revisão.

O arranque deste programa deu-se com a constituição de uma equipa multidisciplinar de projeto, que visa desenvolver as atividades do mesmo, em particular no que respeita aos instrumentos a criar e/ou reformular, dando assim sucessão a alguns trabalhos já desenvolvidos pelas Empresas que hoje constituem a IP.

Prevê-se que este programa possa permitir:

- A identificação de oportunidades relacionadas com fontes potenciais de energia,
- A identificação de oportunidades relacionadas com financiamentos,
- Uma evolução comportamental favorável, através da identificação de um conjunto de medidas e respetivas poupanças suscetíveis de se alcançar com a sua implementação, em linha com os objetivos nacionais.

6.2.3. ÁGUA

Nos edifícios e instalações afetos à IP a origem da água é essencialmente da rede pública, pelo que não se identificou a afetação de fontes hídricas pelo consumo de água. No ano de 2016 foi contabilizado um consumo total de água de 243.691 m³.

Consumo de água (m3)	
2015	2016
220.220,00	243.691,00

6.2.4. BIODIVERSIDADE

A IP tem sob sua jurisdição cerca de 3.600 km de rede ferroviária (com e sem exploração) e cerca de 13.509 km de rede rodoviária, estando cerca de 12% e 17% desta rede, respetivamente, dentro de áreas protegidas.

Reconhecendo a necessidade de monitorizar os impactes na fauna, a IP implementou um programa de monitorização da mortalidade da fauna nas estradas sob a sua jurisdição, o qual se encontra a decorrer desde 2010. Neste âmbito, procede-se ao registo dos avistamentos de cadáveres de animais no decurso das inspeções das estradas numa base de dados georreferenciada e, com base nestes registos, são identificadas as situações críticas e os pontos negros de mortalidade da fauna com o objetivo de propor medidas para a sua minimização.

Em 2016, foram registados 1950 atropelamentos de animais, dos quais cerca de 56,4% são silvestres, sendo os restantes 43,6% domésticos. Os mamíferos constituem o grupo mais registado, principalmente os domésticos e os carnívoros selvagens, seguidos das aves, maioritariamente corujas. Estudos recentes têm vindo a demonstrar que, de uma forma geral, os carnívoros e outros mamíferos utilizam as passagens hidráulicas e passagens agrícolas sob a estrada para a atravessarem, e que a disponibilidade destas estruturas pode influenciar positivamente a redução da sua mortalidade nas estradas (e.g. Ascensão, 2005). Neste contexto, os resultados deste programa são levados em consideração na definição de requisitos específicos a incluir nas obras de beneficiação destas passagens ou das estradas, de forma a ponderar a necessidade de incluir medidas de minimização para a fauna. É de salientar que na maioria dos segmentos onde já foram implementadas medidas de minimização tem-se verificado uma redução nos valores de mortalidade da fauna.

6.2.5. EMISSÕES

Emissões de gases com efeito de estufa

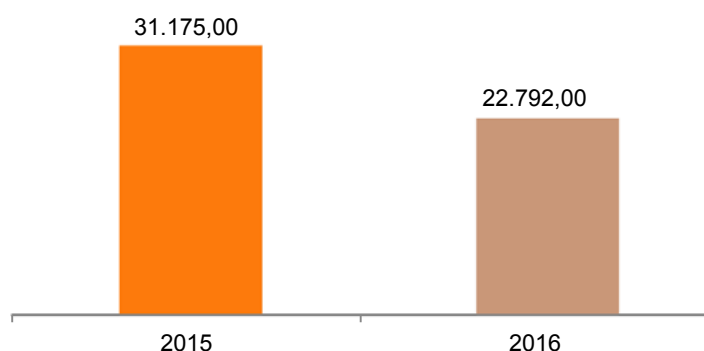
Como emissões diretas foram contabilizadas as emissões de gases com efeito de estufa geradas pela queima de combustíveis fósseis da frota automóvel do Grupo IP e ainda dos consumos de gás. Como emissões indiretas foram apuradas as resultantes do consumo de eletricidade em edifícios, instalações e equipamentos.

Tipo de emissões	Valor IP em 2015 (tonCO ₂ eq)	Valor IP em 2016 (tonCO ₂ eq)
Diretas (gasóleo, gás)	4.933,00	4.925,00
Indiretas (eletricidade)	26.242,00	17.867
Total	31.174,00	22.792,00

Evolução das emissões de gases com efeito de estufa (TonCO₂eq)

À semelhança de anos anteriores verifica-se que, no ano de 2016, as emissões indiretas (eletricidade) continuam a ter maior peso na atividade do Grupo IP.

Constata-se que as emissões globais sofreram uma redução, face ao ano de 2015, fruto de uma maior incorporação de energias renováveis no “mix” energético utilizado pelos fornecedores de eletricidade da IP.



Tendo por base as emissões do ano de 2016, a intensidade carbónica apurada foi de 71 KgCO₂/GJ.

6.2.6. EFLUENTES E RESÍDUOS

No ano de 2016 foi contabilizada a seguinte produção de resíduos resultante da exploração das instalações e infraestruturas:

	(Ton.)
Total de resíduos produzidos	11.376,00
Total de resíduos para valorização	11.351,00
Total de resíduos para eliminação	25,00
Total de resíduos perigosos	179,00
Total de resíduos não perigosos	11.198,00

Não se registaram derrames significativos de substâncias perigosas. A descarga de águas residuais, nas instalações da IP, é efetuada sobretudo nas redes municipais, pese embora a mesma coexista por vezes com ligações a fossas sépticas.

Com base no consumo anual de água de 2016 estima-se que 296.474,00 m³ tenham sido rejeitados na rede de drenagem pública.

6.3. INVESTIMENTOS EM ASPETOS AMBIENTAIS

O investimento em aspetos ambientais assenta em várias vertentes. Na gestão de resíduos não valorizáveis, o investimento rondou os 14.000,00 €, sendo que as atividades ambientais associadas à construção e conservação corrente das infraestruturas rodoviárias representam o maior valor (7,5 M€, aproximadamente).

(M€)

Investimento na Rodovia em Aspetos Ambientais	2015	2016
Barreiras acústicas	0,00	0,13
Integração paisagística	0,53	0,21
Atividades ambientais na conservação corrente	6,99	6,99
Gestão do património cultural da obra	0,07	0,04
Gestão ambiental da obra	1,13	0,17
Total	8,72	7,54

6.4. COMPLIANCE

A IP, no âmbito da sua atividade, encontra-se abrangida por diversos requisitos legais e normativos ambientais que exigem uma abordagem cuidada na execução das suas atividades, verificando-se, no ano de 2016, apenas 3 contraordenações de cariz ambiental, de reduzida relevância e valor (< 1.600,00€, no total).

Para além destes requisitos encontra-se também abrangida na componente rodoviária ao cumprimento dos objetivos de sustentabilidade ambiental constantes do contrato de concessão da IP, os quais se encontram ainda em revisão com o IMT, IP.

Dando sequência ao disposto na legislação do ruído, a IP, em 2016, deu continuidade à execução dos Mapas Estratégicos de Ruído (MER) e Planos de Ação (PA) das Grandes Infraestruturas de Transporte (GIT) Rodoviárias e Ferroviárias.

Em 2016, foram concluídos os MER de 389 km de GIT Ferroviárias e concluídos e submetidos à aprovação da APA 124 km PA de GIT Rodoviárias.



RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2016

Índice GRI

Global Reporting Initiative

07 - ÍNDICE GRI

Conteúdos Padrão Gerais		Pág.do Relatório (ou link)
Estratégia e Análise		
G4-1	Declaração do Presidente do Conselho de Administração sobre a relevância da sustentabilidade para a organização e a sua estratégia de sustentabilidade.	7
Perfil Organizacional		
G4-3	Nome da organização.	38
G4-4	Principais produtos e serviços.	82 a 86
G4-5	Localização da sede da organização.	38
G4-6	Número de países nos quais a organização opera e nome dos países nos quais as suas principais operações estão localizadas ou que são especialmente relevantes para os tópicos de sustentabilidade abordados no relatório.	N.A.
G4-7	Tipo e natureza legal de propriedade.	38
G4-8	Mercados em que a organização atua.	38
G4-9	Dimensão da organização.	14;150
G4-10	Número total de colaboradores por tipo de contrato de trabalho e género; Força de trabalho total por região e género	14;150 a 156
G4-11	Percentagem do total de colaboradores abrangidos por acordos de contratação coletiva.	14;150
G4-12	Cadeia de fornecedores da organização.	134 e 135
G4-13	Alterações significativas ocorridas no decorrer do período coberto pelo relatório em relação à dimensão, estrutura, participação acionista ou cadeia de fornecedores da organização.	39 e 39
G4-14	Abordagem ao princípio da precaução.	67 a 74; 182
G4-15	Cartas, princípios ou outras iniciativas desenvolvidas externamente de carácter económico, ambiental e social que a organização subscreve ou endossa.	57
G4-16	Participação em associações e organizações nacionais ou internacionais de defesa.	138 a 149

Conteúdos Padrão Gerais		Pág.do Relatório (ou link)
Aspetos Materiais Identificados e Limites		
G4-17	Totalidade das entidades incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas.	12 e RC 2016
G4-18	Processo adotado para definir o conteúdo do relatório e os limites dos aspetos.	90
G4-19	Aspetos materiais identificados no processo de definição do conteúdo do relatório.	88
G4-20	Limite de cada aspeto material dentro da organização.	88
G4-21	Limite de cada aspeto material fora da organização.	88
G4-22	Reformulações de informações fornecidas em relatórios anteriores e as razões para tais reformulações.	88
G4-23	Alterações significativas em relação a períodos cobertos por relatórios anteriores quanto ao âmbito e ao limite dos aspetos.	88
Envolvimento dos Stakeholders		
G4-24	Lista de grupos de stakeholders da organização.	138 a 149
G4-25.	Base para identificação e seleção de <i>stakeholders</i> .	125 a 132
G4-26	Abordagem adotada para envolvimento com <i>stakeholders</i> , inclusive a frequência do envolvimento por tipo e por grupo.	125 a 132
G4-27	Principais questões e preocupações apontadas pelos <i>stakeholders</i> como resultado do processo de envolvimento e as medidas adotadas pela organização no tratamento das mesmas.	125 a 132
Perfil do Relatório		
G4-28	Período coberto pelo relatório.	5
G4-29	Data do relatório anterior mais recente.	5
G4-30	Ciclo de emissão de relatórios.	5
G4-31	Contatos para questões sobre o relatório ou os seus conteúdos.	2

Conteúdos Padrão Gerais		Pág.do Relatório (ou link)
G4-32	Opção “de acordo” escolhida pela organização e sumário do conteúdo da GRI para a opção escolhida.	5
G4-33	Política e práticas correntes adotadas pela organização para submeter o relatório a uma verificação externa.	N.A.
Governance		
G4-34	Estrutura de governação da organização, incluindo comissões subordinadas ao órgão de governação hierarquicamente mais elevado.	39 a 42; 48 e 52
Ética e Integridade		
G4-56	Valores, princípios, padrões e normas de comportamento da organização.	55; 64 a 66
CONTEÚDOS PADRÃO ESPECÍFICOS		
Indicadores de Desempenho Económico		
Aspeto: Desempenho económico		
G4-EC1	Valor económico direto gerado e distribuído.	12
G4-EC2	Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades para as atividades da organização decorrentes de mudanças climáticas.	N.A.
G4-EC3	Cobertura das obrigações previstas no plano de benefícios da Empresa.	169 a 170
G4-EC4	Assistência financeira recebida do governo.	N.A.
Aspeto: Presença no Mercado		
G4-EC5	Rácio do salário base de entrada comparativamente ao salário mínimo permitido a nível local, nas localizações de atividade mais significativa	-
G4-EC6	Proporção de contratação de pessoal para postos de alta gestão na comunidade local.	-
Aspeto: Impactes económicos indiretos		
G4-EC7	Desenvolvimento e impacte de investimentos em infraestruturas e serviços oferecidos.	10 a 12; 26 a 29; 85 a 86; 105 a 122

Conteúdos Padrão Gerais		Pág.do Relatório (ou link)
G4-EC8	Impactes económicos indiretos significativos.	88 a 104
Aspeto: Práticas de compras		
G4-EC9	Percentagem de gastos com fornecedores locais em unidades operacionais importantes.	134 a 135
Indicadores de Desempenho Ambiental		
Aspeto: Materiais		
Formas de Gestão		
G4-EN1	Materiais utilizados, por peso ou por volume.	13; 174 a 175
G4-EN2	Materiais utilizados provenientes de reciclagem	13; 174 a 175
Aspeto: Energia		
Formas de Gestão		
G4-EN3	Consumo de energia dentro da organização.	13; 175 a 179
G4-EN4	Consumo de energia fora da organização.	175 a 179
G4-EN5	Intensidade energética	175 a 179
G4-EN6	Redução do consumo de energia.	175 a 179
G4-EN7	Redução nos requisitos de energia com produtos e serviços.	175 a 179
Aspeto: Água		
Formas de Gestão		
G4-EN8	Total de captações de água, discriminado por fonte.	13; 179
G4-EN9	Fontes hídricas significativamente afetadas pelo consumo de água.	181
G4-10	Percentagem e volume de água reciclada e reutilizada.	13; 181

Conteúdos Padrão Gerais		Pág.do Relatório (ou link)
Aspeto: Biodiversidade		
G4-EN11	Unidades operacionais próprias, arrendadas ou administradas dentro ou nas adjacências de áreas protegidas e áreas de alto valor para a biodiversidade situadas fora de áreas protegidas.	180
G4-EN12	Descrição de impactos significativos de atividades, produtos e serviços sobre a biodiversidade em áreas protegidas e áreas de alto valor para a biodiversidade situadas fora de áreas protegidas.	180
G4-EN13	Habitats protegidos ou restaurados.	180
Aspeto: Emissões		
G4-EN15	Emissões diretas de Gases de efeito de estufa (GEE) - Âmbito 1.	13; 180 a 181
G4-EN16	Emissões indiretas de GEE - Âmbito 2.	180 a 181
G4-EN17	Outras emissões indiretas de GEE – Âmbito 3.	180 a 181
G4-EN18	Intensidade de emissões de GEE.	180 a 181
G4-EN19	Redução de emissões de GEE.	180 a 181
Aspeto: Efluentes e Resíduos		
Formas de Gestão		
G4- EN22	Descargas de água por quantidade e destino.	181
G4- EN23	Peso total de resíduos produzidos, discriminado por tipo e por método de tratamento.	181
G4-EN24	Número e volume total de derrames significativos no ano.	181
G4-EN25	Peso de resíduos transportados considerados perigosos.	N.A.
G4-EN26	Descrição dos impactes causados nos recursos hídricos pelo consumo de água.	181
Aspeto: Geral		
G4-EN31	Relate os investimentos e gastos totais da organização com medidas de proteção ambiental.	13; 182

Conteúdos Padrão Gerais		Pág.do Relatório (ou link)
Indicadores de Desempenho Social – Práticas Laborais		
Aspeto: Emprego		
G4-LA1	Número total e taxa de novas contratações e rotatividade de colaboradores por faixa etária, género e região.	151 a 152;154
G4-LA2	Benefícios para colaboradores, a tempo integral, que não são atribuídos a colaboradores temporários ou a tempo parcial.	N.A.
G4-LA3	Taxa de retorno e de retenção após licença parental discriminada por género.	157
Aspeto: Saúde e Segurança no Trabalho		
G4-LA6	Tipos e taxas de lesões, doenças ocupacionais, dias perdidos, absentismo e número de óbitos relacionados com o trabalho.	14; 163 a 167
Aspeto: Formação e Educação		
Formas de Gestão		
G4-LA9	Média de horas de formação anual por colaborador, discriminado por género e categoria profissional.	14
G4- LA10	Programas de gestão de competências e aprendizagem contínua que contribuam para a empregabilidade dos colaboradores.	14, 158 a 161
G4-LA11	Percentagem de colaboradores que recebem regularmente análise de desempenho e desenvolvimento de carreira.	162
Aspeto: Diversidade e Igualdade de Oportunidades		
G4-LA12	Composição dos grupos de colaboradores por categoria profissional, género, faixa etária, minorias e outros indicadores de diversidade.	156 a 158
Aspeto: Igualdade de remuneração homem mulher		
G4-LA13	Proporção de remunerações entre homem e mulher.	-

Conteúdos Padrão Gerais		Pág.do Relatório (ou link)
Indicadores de Desempenho Social – Sociedade		
Aspeto: Comunidades Locais		
Formas de Gestão		
G4-SO1	Operações com programas de envolvimento das comunidades locais.	16-24; 26 a 29; 57 a 63
G4-SO2	Operações com impactes negativos significativos nas comunidades locais	N.A.
Aspeto: combate à Corrupção		
G4-SO3	Número total e percentual de operações submetidas a avaliações de riscos relacionados à corrupção e os riscos significativos identificados.	65 a 66
G4-SO4	Comunicação e formação em políticas e procedimentos de combate à corrupção.	65 a 66
G4-SO5	Casos confirmados de corrupção e medidas tomadas.	65 a 66
Indicadores de Desempenho Social – Responsabilidade pelo Produto		
Aspeto: Saúde e segurança do cliente		
G4-PR5	Resultados de pesquisas de satisfação do Cliente.	10; 132
Aspeto: Conformidade		
G4-PR9	Valor monetário de multas significativas aplicadas por não conformidade com leis e regulamentos relativos ao fornecimento e uso de produtos e serviços.	65

Almada, 14 de junho de 2017

O Conselho de Administração Executivo,

Presidente - António Carlos Laranjo da Silva

Vice-Presidente - José Saturnino Sul Serrano Gordo

Vice-Presidente - Carlos Alberto João Fernandes

Vogal - Alberto Manuel de Almeida Diogo

Vogal - Vanda Cristina Loureiro Soares Nogueira



**Infraestruturas
de Portugal**

Infraestruturas de Portugal, SA

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

Tel. +(351) 212 879 000
e-mail ip@infraestruturasdeportugal.pt
Capital Social 4 645 375 000,00 €
NIF 503 933 813

www.infraestruturasdeportugal.pt



IP Engenharia

IP Engenharia, SA

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

Tel. +(351) 217 511 700
Fax +(351) 217 540 600
e-mail info@ipengenharia.pt
Capital Social 1 500 000,00 €
NIF 500 440 131
www.ipengenharia.pt



IP Património

IP Património, SA

Avenida de Ceuta
Estação de Alcântara-Terra
1300-254 LISBOA · Portugal

Tel. +(351) 212 879 656
e-mail geral@ippatrimonio.pt
Capital Social 5 500 000,00 €
NIF 502 613 092
www.ippatrimonio.pt



IP Telecom

IP Telecom, SA

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

Tel. +(351) 211 024 000
e-mail info@iptelecom.pt
Capital Social 10 000 000,00 €
NIF 505 065 630

www.iptelecom.pt



GIL Gare Intermodal de Lisboa, SA

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

Tel. +(351) 211 024 301
e-mail gil@infraestruturasdeportugal.pt
Capital Social 1 952 160,00 €
NIF 503 299 120