



CONTRATO PROGRAMA

Relatório de Avaliação
do Desempenho
2020

MARÇO DE 2021

ÍNDICE

1. NOTA INTRODUTÓRIA	3
2. QUADRO SÍNTESE DOS INDICADORES DE AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO	3
3. INDICADORES DE AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO	6
3.1 INTRODUÇÃO.....	9
3.2 ANÁLISE DOS INDICADORES DE AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO	9
3.2.1 <i>Margens Suplementares</i>	9
3.2.2 <i>Pontualidade Ferroviária</i>	9
3.2.3 <i>Satisfação dos Clientes Ferroviários</i>	10
3.2.4 <i>Disponibilidade da Rede</i>	12
3.2.5 <i>Gestão de Ativos ferroviários</i>	12
3.2.6 <i>Volumes de Atividade</i>	13
3.2.7 <i>Níveis de Segurança</i>	14
3.2.8 <i>Proteção do Ambiente</i>	14
3.2.9 <i>Rendimentos Ferroviários</i>	15
3.2.10 <i>Outros Rendimentos</i>	16
3.2.11 <i>Gastos de Manutenção</i>	16
3.2.12 <i>Gastos com outros FSE's</i>	17
3.2.13 <i>Gastos com Pessoal</i>	17
4. ANEXOS	19
4.1 ANEXO “MARGENS SUPLEMENTARES”	19
4.2 ANEXO “PONTUALIDADE FERROVIÁRIA”	20
4.3 ANEXO “SATISFAÇÃO DOS CLIENTES FERROVIÁRIOS”	21
4.4 ANEXO “DISPONIBILIDADE DA REDE”	21
4.5 ANEXO “GESTÃO DE ATIVOS FERROVIÁRIOS”	22
4.6 ANEXO “VOLUMES DE ATIVIDADE”	23
4.7 ANEXO “NÍVEIS DE SEGURANÇA”	23
4.8 ANEXO “PROTEÇÃO DO AMBIENTE”	24
4.9 ANEXO “DADOS DE GESTÃO”	26

1. Nota Introdutória

A Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) empresa pública cuja criação resultou da fusão por incorporação da EP - Estradas de Portugal, SA na REFER - Rede Ferroviária Nacional, EPE, exerce a prestação de serviço público de gestão da infraestrutura integrante da Rede Ferroviária Nacional (RFN), em regime de delegação de competências, por efeito do Decreto-Lei nº 91/2015.

No enquadramento prestado pelo Decreto-Lei n.º 217/2015, foi celebrado em 11 de março de 2016 entre a IP e o Estado Português o Contrato Programa para o setor ferroviário, 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), para o período compreendido entre 01/01/2016 e 31/12/2020, bem como das indemnizações compensatórias decorrentes a pagar pelo Estado Português.

De acordo com a cláusula 11ª e o Anexo III do Contrato, o Estado faz uma avaliação contínua do desempenho por via dos indicadores de avaliação de desempenho que se destinam a monitorizar o cumprimento dos objetivos estabelecidos entre as Partes.

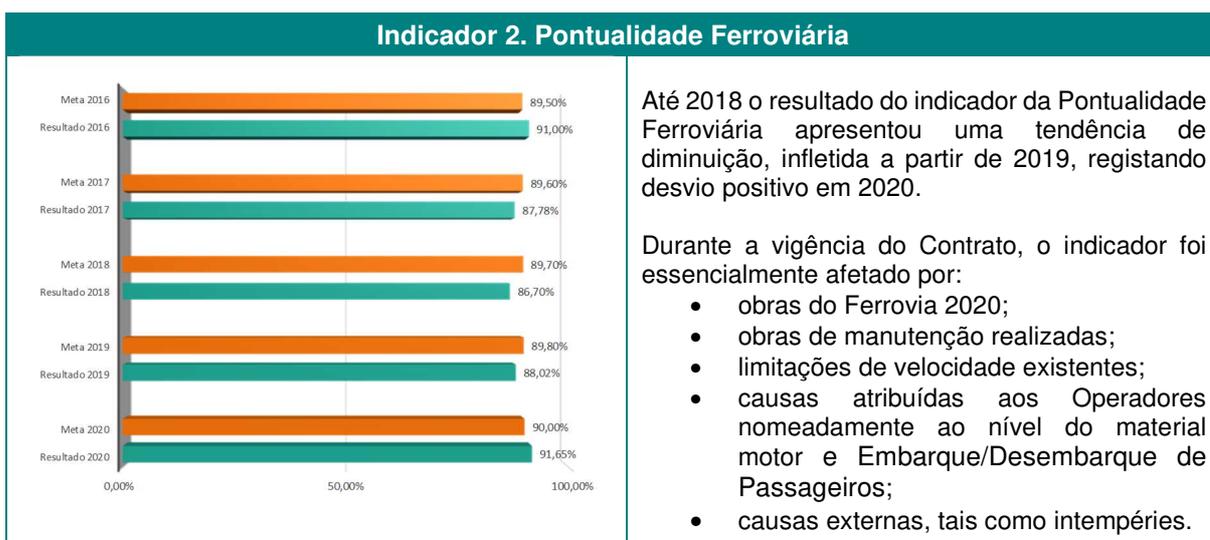
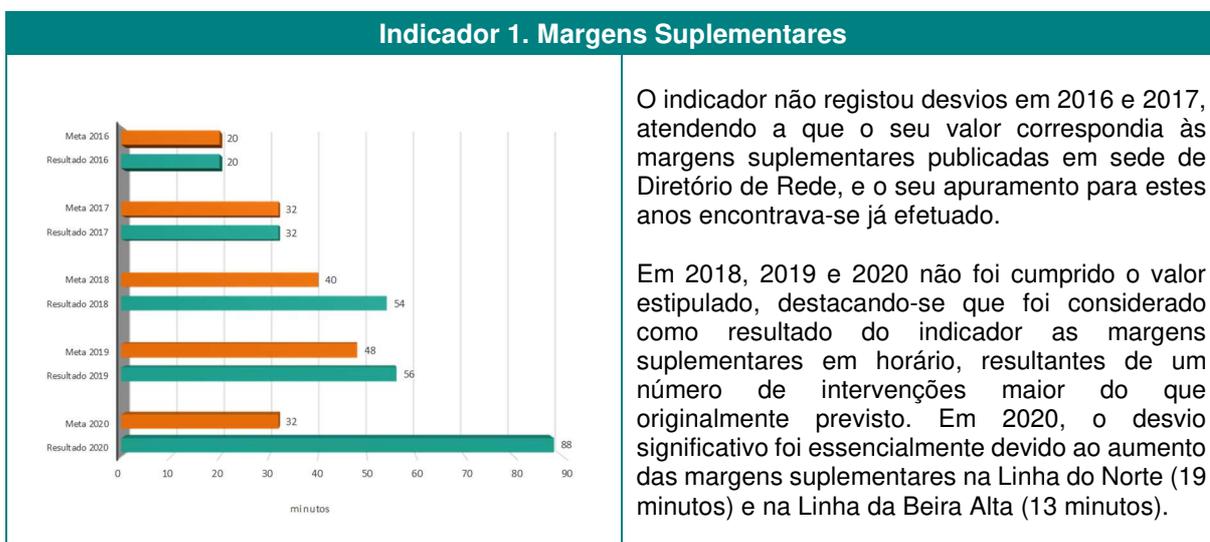
O presente relatório desempenho visa a apresentação dos resultados acumulados do desempenho da IP em 2020, o cálculo dos desvios relativos aos objetivos definidos, a justificação para os desvios negativos e a identificação de medidas de correção a implementar.

2. Quadro Síntese dos Indicadores de Avaliação de Desempenho

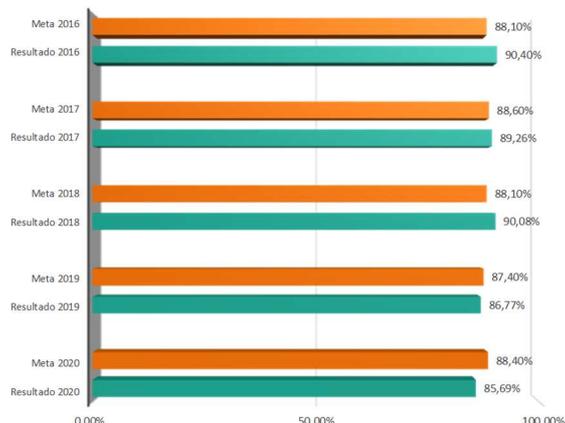
Indicador	Meta Anual 2020	Resultado 2020	Desvio 2020
1 Margens Suplementares	32	88	175,0%
2 Pontualidade Ferroviária	≥ 90,0%	91,6%	1,6 p.p.
3 Satisfação dos Clientes Ferroviários	≥ 56,0%	62,0%	6,0 p.p.
4 Disponibilidade da Rede	≥ 88,4%	85,7%	-2,7 p.p.
5 Gestão de Ativos Ferroviários	≥ 61,3%	61,9%	0,6 p.p.
6 Volumes de Atividade	≥ 37.366.349	32 819 867	-12,2%
7 Níveis de Segurança	≤ 0,942	1,303	38,3%
8 Proteção do Ambiente	3,0%	0,5%	-2,5 p.p.
9 Rendimentos Ferroviários	100,0%	87,0%	-13,0 p.p.
10 Outros Rendimentos	5,6%	45,5%	39,9 p.p.
11 Gastos de Manutenção	1,0%	13,9%	12,9 p.p.
12 Gastos com outros FSE's	0,0%	-0,4%	-0,4 p.p.
13 Gastos com o Pessoal	-3,0%	0,1%	3,1 p.p.

* Os desvios assinalados a verde são favoráveis relativamente à meta e os desvios assinalados a vermelho são desfavoráveis em relação à meta definida

De seguida, apresentam-se os valores históricos de cada um dos indicadores, com uma breve descrição da sua evolução:



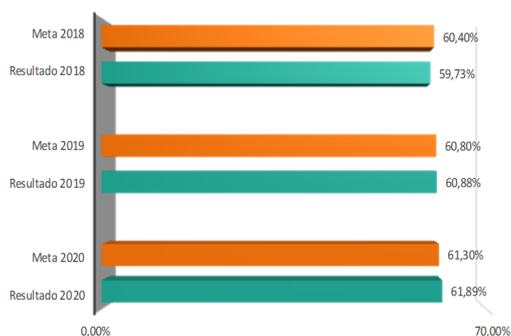
Indicador 4. Disponibilidade da Rede



Nos 3 primeiros anos, o valor deste indicador apresentou um bom desempenho, mantendo-se acima da meta contratual.

Em 2019 e 2020, a disponibilidade da rede foi negativamente condicionada pelas intervenções de manutenção e modernização realizadas, nomeadamente nas linhas do Minho, Douro, Beira Alta, Norte e Leste, pelo que o valor deste indicador ficou aquém da meta estabelecida contratualmente.

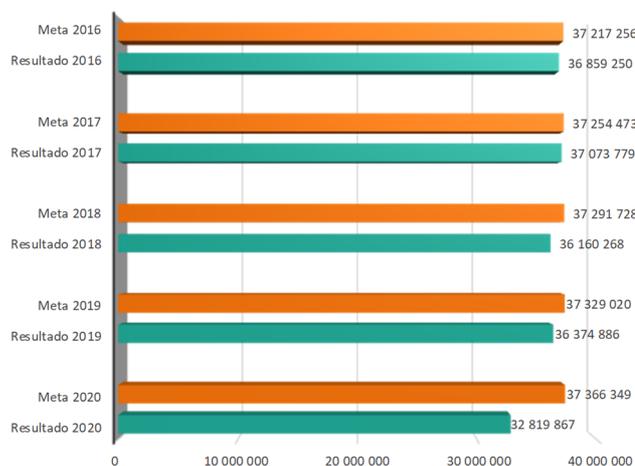
Indicador 5. Gestão dos Ativos Ferroviários



Atendendo ao alargamento em 2018 do âmbito original do indicador, que passou a incluir a avaliação do estado das restantes classes de ativos fundamentais da infraestrutura, são apenas apresentados para análise comparativa, os anos de 2018 a 2020.

A superação das metas contratuais em 2019 e 2020 deveu-se essencialmente ao cumprimento de investimentos previstos, assim como ao desenvolvimento de um conjunto de intervenções no âmbito dos contratos de manutenção que tiveram impacto positivo no indicador.

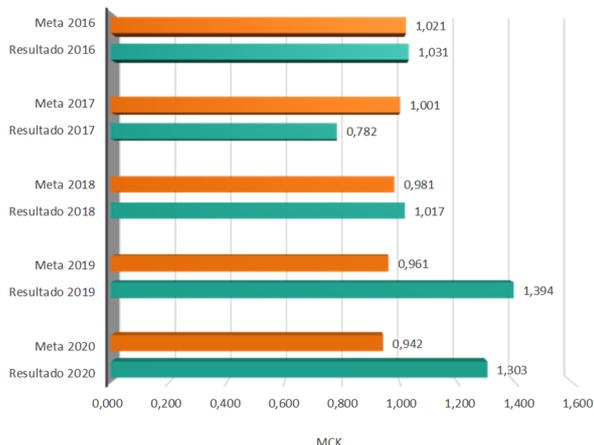
Indicador 6. Volumes de Atividade



O volume de tráfego na infraestrutura ferroviária nos 5 anos de análise foi inferior ao previsto no Contrato Programa, apesar de entre 2016 e 2017 e entre 2018 e 2019 se ter verificado acréscimo de CKs realizados.

Em 2020 verificou-se uma redução mais expressiva de CKs (-10%) face ao período homólogo, devido ao surto pandémico provocado pela COVID-19.

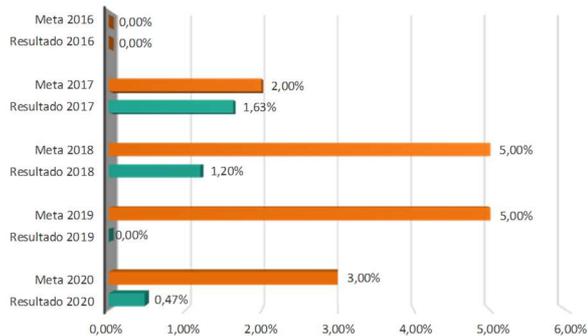
Indicador 7. Níveis de Segurança



Durante os 5 anos de vigência do contrato, somente em 2017, o resultado do indicador foi inferior à meta definida contratualmente.

O desvio negativo verificado em 2020, como nos anos anteriores em que se verificou incumprimento, deveu-se fundamentalmente a acidentes significativos causados por fatores externos dificilmente controláveis pela IP (intrusão no espaço ferroviário), o que explica igualmente a razoável volatilidade do indicador.

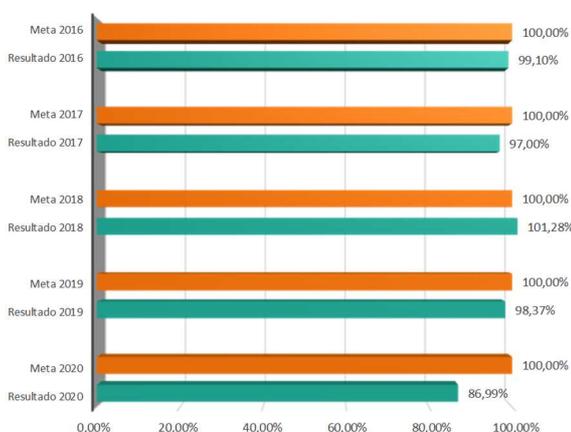
Indicador 8. Proteção do Ambiente



De 2017 a 2020 o resultado do indicador foi inferior à meta definida contratualmente, em virtude de os efeitos de redução de ruído decorrentes das obras de modernização não terem permitido atingir os objetivos previstos de redução.

Este incumprimento deveu-se ao atraso nas datas de início dos trabalhos de empreitadas nas linhas classificadas como Grandes Infraestruturas de Transporte que intersetem as manchas identificadas de exposição ao ruído.

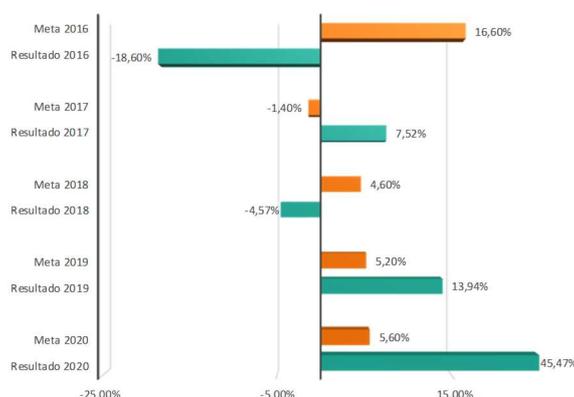
Indicador 9. Rendimentos Ferroviários



Com exceção de 2018, nos restantes anos verificou-se uma execução inferior à meta contratual de 100% face ao nível de rendimentos previstos em Orçamento.

Em 2020, a execução foi substancialmente inferior à meta contratual e ao período homólogo, fundamentalmente por causa da pandemia COVID-19, que levou à ativação dos planos de contingência dos Operadores e à isenção, pela IP, da aplicação da penalidade sobre a capacidade pedida e não utilizada.

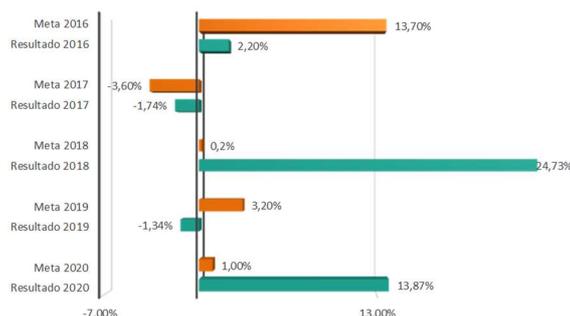
Indicador 10. Outros Rendimentos



Em 2016 e 2018 o valor apurado de Outros Rendimentos representou um desvio negativo face à meta estabelecida contratualmente. Em 2017 e em 2019, o valor de Outros Rendimentos representou um desvio positivo, centrado fundamentalmente ao nível dos rendimentos resultantes da venda de resíduos e em 2019 adicionalmente pelos rendimentos provenientes da renda de concessão IPP (por via da integração da GIL).

Em 2020, apesar do contexto de pandemia que condicionou o indicador, com impacto sobretudo ao nível do negócio da IP Património e, conseqüentemente, da renda de concessão à IP, registou-se nesta rubrica um impacto positivo decorrente da anulação de acréscimos de gastos relativos a anos anteriores.

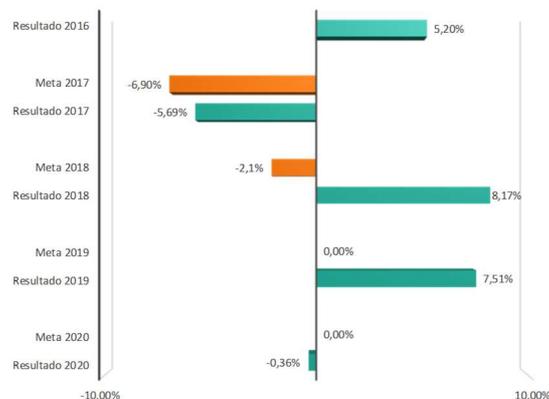
Indicador 11. Gastos de Manutenção



Em 2016 e em 2019, o indicador cumpriu o objetivo contratual, mas em 2017 e 2018 o indicador ficou aquém das metas estabelecidas, considerando-se que o desvio resultou das necessidades de manutenção da rede a que acresceu a gestão da faixa combustível.

Em 2020, o nível de gastos com manutenção aumentou significativamente devido ao aumento da atividade nas especialidades de Via e Desmatação e reforço das atividades de manutenção.

Indicador 12. Gastos com Outros FSE's

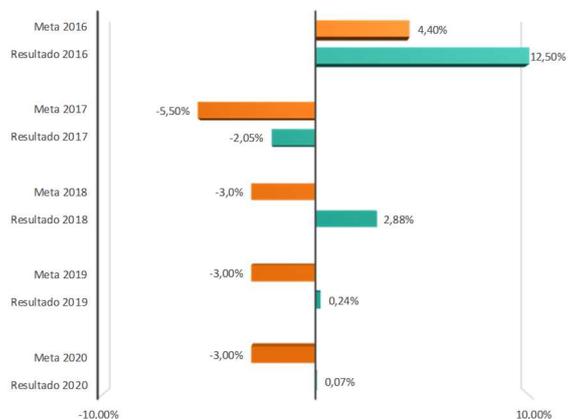


Em 2016 e 2020 o indicador cumpriu o objetivo contratual, mas nos restantes anos de análise (2017, 2018 e 2019) o valor dos outros Fornecimentos e Serviços Externos associados à gestão da infraestrutura ferroviária não cumpriram a meta definida no Contrato Programa.

Em 2017 e 2018 esta situação resultou maioritariamente dos gastos de energia e em 2019 foi devida ao aumento dos gastos em vigilância e licenças de software.

Em 2020, apesar do acréscimo de gastos associados à implementação das medidas de segurança e limpeza associadas à COVID-19 verificou-se também uma redução de alguns gastos operacionais, como por exemplo ao nível das deslocações e estadias e ao nível da frota.

Indicador 13. Gastos com o Pessoal



Nos 5 anos de análise, os gastos com o Pessoal ficaram sempre aquém dos objetivos de desempenho contratuais, devido essencialmente a fatores não previstos em orçamento e consequentemente não refletidos nas metas definidas no Contrato Programa, destacando-se os gastos decorrentes da reposição dos direitos adquiridos.

Em 2020 verificou-se uma estabilização do nível de gastos face a 2019 que resulta, essencialmente, dos seguintes fatores:

- Contribuindo para o aumento: progressões salariais; alterações na organização do Grupo IP (passagem de colaboradores da IPE para a IP); admissão de novos colaboradores e gastos de higiene e segurança associados ao COVID 19;
- Contribuindo para a diminuição: redução do efetivo médio e menor volume de concessões de transporte (impacto COVID 19).

3. Indicadores de Avaliação de Desempenho

3.1 INTRODUÇÃO

No presente capítulo procede-se à medição dos indicadores de avaliação de desempenho respeitantes a 2020, e respetiva análise de desvios, projeção previsional do valor anual, bem como identificação de medidas de correção, quando aplicáveis.

3.2 *Análise dos Indicadores de Avaliação de Desempenho*

3.2.1 Margens Suplementares

As margens suplementares correspondem a tempos de trajeto acrescentados ao planeamento dos horários para refletir as limitações de velocidade impostas pela realização de intervenções programadas na infraestrutura. As margens suplementares são fixadas anualmente em cada Diretório da Rede em função das intervenções previstas.

A evolução deste indicador traduz assim o impacto das intervenções planeadas para a RFN no horizonte do Contrato Programa.

Meta Anual	2016	2017	2018	2019	2020
Margens Suplementares	20 min	32 min	40 min	48 min	32 min

Em 2020, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2020	Resultado 2020	Desvio 2020
Margens Suplementares	32 min	88 min	175,00%

O valor do indicador foi apurado com base nas margens suplementares utilizadas no Horário 2020 (44 minutos), e que ascendeu a 88 minutos (ver detalhe do cálculo no Anexo 4.1). Este valor decorre principalmente do aumento das margens suplementares na Linha do Norte (19 minutos) e na Linha da Beira Alta (13 minutos).

A IP monitoriza e controla o planeamento das intervenções na infraestrutura, tendo em vista a minimização dos impactos das intervenções na exploração. No entanto, as intervenções no âmbito do Ferrovía 2020 são de importância decisiva para a consolidação da rede ferroviária nacional, e proporcionarão um conjunto de benefícios económicos muito significativos, tanto para as pessoas como para as empresas (como por exemplo: diminuição dos acidentes, com a eliminação de passagens de nível, aumentando a segurança e a fiabilidade do serviço ferroviário e da mobilidade, melhoria no conforto e segurança dos passageiros, dotando as estações de melhores acessibilidades com intervenções nas plataformas e ganhos para o transporte de mercadorias com o aumento da capacidade da via). Reconhecendo a importância dos constrangimentos temporários decorrentes da imposição de margens suplementares, considera-se que os benefícios duradouros decorrentes das intervenções de modernização assumem prevalência.

3.2.2 Pontualidade Ferroviária

O indicador Pontualidade Ferroviária procura refletir a performance global do sistema ferroviário, através da medição do atraso dos comboios à chegada. Para este cálculo, estão estabelecidos os seguintes patamares de tolerância, para os quais se considera não haver atraso na circulação:

- Comboios de passageiros: Atraso ≤ 5 minutos;
- Comboios de Mercadorias e Marchas: Atraso ≤ 30 minutos.

A perspetiva contratual de evolução do indicador era conforme abaixo indicado:

Meta Anual	2016	2017	2018	2019	2020
Pontualidade Ferroviária	89,50%	89,60%	89,70%	89,80%	90,00%

Em 2020, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2020	Resultado 2020	Desvio 2020
Pontualidade Ferroviária	≥ 90,00%	91,65%	1,65 p.p.

A desagregação do indicador pontualidade por segmento em 2020 foi a seguinte:

Pontualidade Ferroviária	Resultado 2020
Passageiros	92,57%
Alta Qualidade (Alfa Pendular)	76,69%
Intercidades	73,68%
Urbanos	95,83%
Restantes Tráfegos	85,04%
Mercadorias	78,33%
Pontualidade Global	91,65%

O valor do indicador agregado em 2020 corresponde a uma pontualidade superior em 3,63 p.p. relativamente ao período homólogo de 2019, e superior em 1,65 p.p. à meta anual definida para 2020.

Apesar do indicador apresentar um resultado superior à meta, o seu valor foi afetado em 2020, essencialmente por:

- De responsabilidade IP: Limitações de Velocidade, Trabalhos de Modernização e Conservação e Avarias de elementos da Infraestrutura.
- De responsabilidade das Empresas Ferroviárias: Embarque e desembarque de Passageiros, Formação / Manobras e Avarias de Material Motor;
- Causas externas: Causas Atmosféricas adversas, Incêndios e Acidentes/Incidentes diversos de responsabilidade não atribuída.

3.2.3 Satisfação dos Clientes Ferroviários

O indicador Satisfação dos Clientes ferroviários é calculado pela média aritmética dos resultados obtidos nos seguintes dois inquéritos de carácter anual:

- Inquérito de Satisfação dos Operadores Ferroviários;
- Inquérito de Satisfação dos Clientes Finais.

A perspetiva contratual de evolução do indicador era conforme abaixo indicado:

Meta Anual	2016	2017	2018	2019	2020
Satisfação dos Clientes Ferroviários	52,00%	53,00%	54,00%	55,00%	56,00%

Atendendo (i) a que realização dos inquéritos pressupõe a adoção de um conjunto de medidas cujos resultados não são visíveis num horizonte de 1 ano, (ii) aos custos associados à realização dos inquéritos de satisfação, e (iii) à circunstância da evolução da opinião dos clientes ter alguma estabilidade no horizonte de dois anos, foi decidido o apuramento bienal deste indicador.

Adicionalmente, em 2020, atendendo ao contexto pandémico, o processo de inquérito aos clientes finais não foi realizado atempadamente, uma vez que o planeamento para sua realização esteve dependente do desenvolvimento da pandemia em Portugal e com a gradual retoma da “normalidade”.

Assim, face à impossibilidade de apresentar os dados referentes à satisfação dos clientes finais no presente Relatório e ao facto do indicador ser de apresentação bienal (os últimos resultados apresentados correspondem aos resultados do Estudo de Satisfação de 2018), a parcela relativa aos Clientes Finais é apurada com base no Inquérito aos Clientes Finais realizado em 2018.

Assim, para o ano de 2020 foi apurado o valor do indicador com base no inquérito de satisfação das Empresas Ferroviárias realizado em 2020 e no inquérito de satisfação dos clientes finais realizado em 2018:

Indicador	Meta Anual 2020	Resultado 2020	Desvio 2020
Satisfação dos Clientes Ferroviários	≥ 56,00%	62,00%	6,00 p.p.

A desagregação deste indicador é a seguinte:

Satisfação dos Clientes Ferroviários	Resultado
Operadores Ferroviários	55%
Clientes Finais	70%
Satisfação Global	62%

No que concerne aos resultados obtidos, refere-se que existiu uma melhoria significativa da avaliação das Empresas Ferroviárias. Não obstante, mantiveram-se como matérias de menor avaliação as seguintes, identificando-se as respetivas medidas implementadas ou em curso no âmbito do Plano de Ações IP que decorre dos Inquéritos de satisfação:

- Informação ao Público** – Este tema regista baixa avaliação nos vários inquéritos. Para procurar melhorar o resultado nesta matéria, a IP criou um grupo de trabalho para a definição de procedimentos de contingência a adotar em conjunto com os operadores em situações de perturbação da circulação. Em 2020 o grupo de trabalho desenvolveu, em articulação com os Operadores Ferroviários, um documento estratégico para o serviço de informação ao público. O documento carece ainda de aprovação superior para que se proceda à sua divulgação e implementação;
- Terminais de Mercadorias** – Este tema também obteve avaliações baixas em 2016, 2018 e 2020, merecendo realce o aumento de 33% de satisfação registada em 2018 para 47% em 2020 para um nível global de satisfação de 55% do Inquérito aos Operadores Ferroviários. Em 2020, foram essencialmente objeto de menor satisfação os horários de funcionamento dos Terminais e a Oferta de Serviços. Relativamente à questão dos horários, refere-se que os terminais da Bobadela e de Leixões funcionam todos os dias úteis, incluindo todos os feriados que ocorrem durante a semana de trabalho entre as 08h00 e as 19h00, havendo disponibilidade da IP para flexibilização deste período em casos concretos, o que abrange inclusivamente os fins de semana. Até à data, os terminais da IP não recusaram qualquer serviço solicitado;

- **Estações de passageiros** – O conforto, serviços disponíveis, limpeza, segurança e acesso nas estações foram objeto de baixa avaliação pelos Operadores e Clientes Finais. A IP continua a promover esforços de melhoria, promovidos pelo reforço da capacidade de resposta proporcionado pelos contratos plurianuais de manutenção da via, em vigor desde maio de 2019 e através de medidas adicionais como:
 - Reforço da sinalética instalada em cada estação, sendo que a IP prevê remodelar progressivamente a sinalética em toda a RFN até 2030;
 - Melhoria dos serviços e funcionalidades disponibilizadas nas estações, através da promoção do arrendamento dos espaços comerciais das estações e dos contratos de manutenção de equipamentos (ascensores, escadas rolantes e tapetes rolantes) com tempos de resposta-padrão (no máximo de 72 horas) para reposição do serviço;
 - Melhoria da acessibilidade às estações por pessoas de mobilidade condicionada (PMR) - a IP pretende até 2030 dotar todas estações de acessos para PMR (atualmente, apenas cerca de 20% das estações e apeadeiros não permitem o acesso a PMR);
 - Melhoria da limpeza das estações e das linhas, através do aumento da frequência e a abrangência das intervenções previstas nos contratos de manutenção;
 - Reforço dos meios de segurança das principais estações, sendo que as situações críticas são adicionalmente acompanhadas pelas Forças de intervenção Pública e Câmaras Municipais.

Adicionalmente, no âmbito do Plano de Investimentos Ferrovia 2020 e no âmbito do PNI 2030, cuja descrição se encontra disponível no website da IP, estão ainda previstas intervenções de grande dimensão que visam a melhoria da capacidade, da disponibilidade e da segurança de Exploração da Rede ferroviária Nacional, esperando-se, após a sua conclusão, ganhos substanciais de satisfação quer dos operadores ferroviários quer dos clientes finais.

3.2.4 Disponibilidade da Rede

O indicador Disponibilidade da Rede traduz a percentagem de tempo em que a infraestrutura esteve aberta à exploração. O seu cálculo resulta da diferença entre a disponibilidade total teórica e a disponibilidade não concedida (encerramento à exploração por motivos de interdições de via).

Na evolução deste indicador foram considerados os efeitos da evolução das intervenções na infraestrutura cujo pico se prevê ocorrer em 2019, conforme abaixo indicado.

Meta Anual	2016	2017	2018	2019	2020
Disponibilidade da Rede	88,10%	88,60%	88,10%	87,40%	88,40%

Em 2020, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2020	Resultado 2020	Desvio 2020
Disponibilidade da Rede	≥ 88,40%	85,69%	-2,71 p.p.

O valor da Disponibilidade da Rede em 2020 é inferior 1,08 p.p. relativamente ao período homólogo de 2018 e inferior à meta anual definida para 2020. A disponibilidade foi penalizada, essencialmente, pelos trabalhos nas Linhas do Minho, Douro, Beira Alta, Norte, Leste e pelo encerramento do troço Guarda-Vilar Formoso, no mês de agosto.

3.2.5 Gestão de Ativos Ferroviários

O indicador pretende avaliar o estado de conservação da infraestrutura ferroviária, e conforme previsto no ponto A.5 do Anexo III do Contrato Programa, a IP o seu âmbito original foi alargado às da avaliação do estado da Via Férrea e Obras de Arte, à avaliação do estado das restantes classes de ativos fundamentais da infraestrutura, que são: estruturas de proteção e estabilização de plataforma, via,

aparelhos de via, pontes, túneis, encravamentos de sinalização, sistema ATP, catenária e subestações de tração.

Consequentemente, a perspetiva de evolução deste indicador foi alterada, sendo a sua previsão de conforme abaixo indicado:

Meta Anual	2016	2017	2018	2019	2020
Gestão de Ativos Ferroviários	60,26%	61,61%	60,40%	60,80%	61,30%

Em 2020, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2020	Resultado 2020	Desvio 2020
Gestão de Ativos Ferroviários	≥ 61,30%	61,89%	0,59 p.p.

O valor do indicador desagregado apresenta-se no quadro abaixo:

Indicador	Ponderação	2020
Estado da Via Férrea	36,70%	52,25%
Estado das Pontes	8,00%	71,75%
Estado dos Túneis	1,60%	58,63%
Estados dos Aparelhos de Via	8,60%	62,88%
Estado dos Encravamentos	25,10%	61,38%
Estado do sistema ATP	2,20%	66,63%
Estado da Catenária	9,30%	82,00%
Estado das sub-estações de Tração	0,90%	66,75%
Estado das Estruturas de Proteção e Estabilização de Plataforma	7,60%	72,75%
GAF	100,00%	61,89%

A superação da meta contratual em 2020 deveu-se essencialmente ao cumprimento de investimentos previstos, assim como ao desenvolvimento de um conjunto de intervenções no âmbito dos contratos de manutenção que tiveram impacto positivo no indicador.

3.2.6 Volumes de Atividade

O indicador reporta o número total de comboios-quilómetro (CK) realizado por operadores ferroviários.

A perspetiva contratual de evolução deste indicador foi conforme abaixo indicado.

Meta Anual	2016	2017	2018	2019	2020
Volumes de Atividade	37.217.256 CK	37.254.473 CK	37.291.728 CK	37.329.020 CK	37.366.349 CK

Em 2020, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2020	Resultado 2020	Desvio
Volumes de Atividade	≥ 37.366.349 CK	32.819.867 CK	-12,17%

O volume de tráfego na infraestrutura ferroviária em 2020 foi de 32,8 milhões de comboios-quilómetro (CK) o que representa um desvio de -12,2 % face ao previsto no Contrato Programa e de -10% face ao período homólogo de 2019.

Esta redução significativa é devida ao surto pandémico provocado pela COVID-19, com maior impacto no período compreendido entre 18 de março e 31 de julho, com uma redução da capacidade utilizada em cerca de 2,4 milhões de comboios–quilómetro.

3.2.7 Níveis de Segurança

O indicador Níveis de Segurança é determinado pelo rácio entre o número de acidentes significativos e o total de comboios.kilómetro (em milhões), procurando desta forma avaliar a segurança ferroviária em função da real circulação de comboios.

A perspetiva contratual de evolução deste indicador foi conforme abaixo indicado.

Meta Anual	2016	2017	2018	2019	2020
Níveis de Segurança	1,021 AS/MCK	1,001 AS/MCK	0,981 AS/MCK	0,961 AS/MCK	0,942 AS/MCK

Em 2020, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2020	Resultado 2020	Desvio 2020
Níveis de Segurança	≤ 0,942	1,303	38,30%

Em 2020, comparando com o período homólogo de 2019, registaram-se menos 8 AS (43 AS em 2020 vs 51 AS em 2019), ou seja, uma redução de cerca de 16% do número total de AS.

Do total dos 43 AS registados em 2020:

- 35 AS (81% dos AS registados em 2020) foram resultado do comportamento indevido de terceiros, quer por circularem em local interdito a pessoas, quer por atravessamento indevido em passagem de nível;
- 1 AS foi atribuído à atividade de Operador Ferroviário;
- 1 AS encontra-se em processo de Investigação para apuramento de causas e responsabilidades;
- 5 AS foram atribuídos à IP;
- 1 AS não foi alvo de investigação, mas sim de averiguação entre a IP e CP, tendo sido apuradas falhas na infraestrutura, mas também que o comboio circulava a velocidade superior à permitida pela infraestrutura, o que poderá ter potenciado o descarrilamento. Atendendo a que não foi apurada a inequívoca e total responsabilidade de 1 dos intervenientes e que cada parte suportou os custos próprios decorrentes com o acidente, atribuímos 50% de responsabilidade a cada 1 das empresas.

Salienta-se ainda que, relativamente ao ano anterior, verificou-se em 2020 uma redução em 10% dos CK realizados, valor que tem influência direta no cálculo do indicador apresentado (2019: 36.574.790 ck; 2020: 33.005.896 ck).

No decorrer de 2020 foram desenvolvidas as ações do "Plano de Segurança Ferroviária para 2020" nomeadamente inspeções de segurança à infraestrutura e atividades operacionais, bem como ações de manutenção aos equipamentos de segurança da infraestrutura. No que diz respeito aos equipamentos de Passagem de Nível, foram desenvolvidas ações de monitorização com vista ao cumprimento das características técnicas a manter em conformidade com o normativo em vigor.

3.2.8 Proteção do Ambiente

O indicador Proteção do Ambiente avalia o desempenho da IP na prossecução do esforço em reduzir a exposição da população ao ruído.

A perspetiva contratual de evolução deste indicador foi conforme abaixo indicado.

Meta Anual	2016	2017	2018	2019	2020
Proteção do Ambiente	0,00%	2,00%	5,00%	5,00%	3,00%

Em 2020, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2020	Resultado 2020	Desvio
Proteção do Ambiente	3,00%	0,47%	-2,53 p.p.

Em 2020 registou-se uma ligeira redução do n.º de pessoas expostas a níveis de ruído ambiente superiores aos limites previstos na legislação (ver detalhe do cálculo do indicador no Anexo 4.8), embora inferior ao expectável dado o atraso nas datas de início dos trabalhos de empreitadas nas linhas classificadas como Grandes Infraestruturas de Transporte (Espinho-Gaia – RIV / Corredor Norte/Sul e a Beneficiação da superestrutura e infraestrutura de via PK 2,040 e PK 3,900 na Linha do Norte; Reabilitação da Superestrutura de Via entre o PK 5,050 e o PK 7,705 na Linha do Minho; e a Beneficiação da superestrutura de via PK 7+400 e o PK 16+000 na Linha de Cascais).

Refere-se, que estão em preparação elementos adicionais solicitados pela Agência Portuguesa do Ambiente na sequência da entrega dos Planos de Ação (PA) previstos no DL 146/2006. Após a aprovação dos PA, os mesmos irão dar origem ao projeto e posterior implementação de medidas de minimização de ruído que, então, permitirão atingir metas mais ambiciosas de redução do total de pessoas expostas a níveis de ruído ambiente superiores aos limites fixados no Regulamento Geral do Ruído.

3.2.9 Rendimentos Ferroviários

O indicador Rendimentos Ferroviários pretende avaliar o sucesso da IP na concretização dos objetivos de obtenção da receita core. O indicador é apurado através do rácio, em percentagem, entre os resultados verificados e as previsões incluídas no Anexo I do Contrato Programa, no que diz respeito ao somatório das rúbricas “Tarifa de utilização (Serviços Essenciais)”, “Serviços Ferroviários Adicionais” e “Serviços Ferroviários Auxiliares”.

A perspetiva contratual de evolução deste indicador foi conforme abaixo indicado.

Meta Anual	2016	2017	2018	2019	2020
Rendimentos Ferroviários	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Em 2020, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2020	Resultado 2020	Desvio 2020
Rendimentos Ferroviários	100,00%	86,99%	-13,01 p.p.

Em 2020 verificou-se uma execução de 87% face ao previsto para o período em análise (73,3 milhões de euros vs. 84,2 milhões de euros), o que representou um desvio de 13 p.p. face à meta.

Na comparação com 2019 verificou-se uma redução de 7,9 milhões de euros (-10%) nos rendimentos ferroviários. Esta variação é justificada pelo impacto dos 75 dias de Estado de Emergência Nacional / Calamidade, devido à COVID-19, o que levou à ativação dos planos de contingência dos Operadores e à isenção, pela IP, da aplicação da penalidade de CPNU.

3.2.10 Outros Rendimentos

O indicador “Outros Rendimentos” pretende avaliar o sucesso da IP na concretização dos objetivos de obtenção da receita não core, proveniente de atividades complementares associadas à exploração da infraestrutura ferroviária, que concorrem para o equilíbrio das contas do serviço público de gestão da infraestrutura. Este indicador traduz a evolução, em percentagem, entre os resultados verificados entre dois anos consecutivos, no que diz respeito ao somatório das rubricas “Outras Vendas e serviços prestados” e “Outros rendimentos e ganhos”.

A perspetiva contratual de evolução deste indicador foi conforme abaixo indicado.

Meta Anual	2016	2017	2018	2019	2020
Outros Rendimentos	16,60%	-1,40%	4,60%	5,20%	5,60%

Em 2020, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2020	Resultado 2019 (valor absoluto)	Resultado 2020 (valor absoluto)	Resultado 2020	Desvio 2020
Outros Rendimentos	5,60%	20 247 938,91 €	29 455 045,76 €	45,47%	39,87 p.p.

Durante o ano de 2020 os “Outros Rendimentos” atingiram 29,4 milhões de euros, o que representa um acréscimo de 45% face ao obtido em 2019, ou seja, acima da meta prevista no Contrato Programa. Este resultado representa ainda um aumento de 5,6% face a 2019.

Não obstante o atual contexto de pandemia provocada pelo COVID 19 que está a ter impacto sobretudo ao nível do negócio da IP Património e, conseqüentemente, da renda de concessão à IP, registou-se em 2020 um impacto positivo superior a 10 M€ decorrente da anulação de acréscimos de gastos relativos a anos anteriores.

3.2.11 Gastos de Manutenção

O indicador “Gastos de Manutenção” traduz a evolução, em percentagem, entre os resultados verificados entre dois anos consecutivos, no que diz respeito ao somatório das rubricas “Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas” e “Conservação, Reparação e Segurança Rede Ferroviária”.

A perspetiva contratual de evolução deste indicador foi conforme abaixo indicado.

Meta Anual	2016	2017	2018	2019	2020
Gastos de Manutenção	13,70%	-3,60%	0,20%	3,20%	1,00%

Em 2020, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2020	Resultado 2019 (valor absoluto)	Resultado 2020 (valor absoluto)	Resultado 2020	Desvio 2020
Gastos de Manutenção	1,00%	73 407 709,79 €	83 588 809,58 €	13,87%	12,87 p.p.

Os “Gastos de Manutenção” registaram, em 2020, 83,6 milhões de euros, representando um acréscimo de 10,2 milhões de euros (+13,9%) face a 2019, pelo que a meta anual prevista de +1% no Contrato Programa não foi cumprida.

Este resultado deveu-se essencialmente a dois fatores:

- Necessidade de aumento da atividade nas especialidades de Via e Desmatação, incluindo-se nesta última a limpeza de terrenos nas faixas laterais da via férrea, até aos 10 m do carril exterior, em cumprimento da legislação em vigor relativa à defesa da floresta contra incêndios;
- Necessidade de reforço das atividades de manutenção, designadamente ao nível do desguarnecimento e ataque mecânico pesado.

3.2.12 Gastos com outros FSE's

O indicador Gastos com outros Fornecimentos de Serviços Externos (FSE's) traduz a evolução, em percentagem, entre os resultados verificados entre dois anos consecutivos, no que diz respeito a esta rúbrica.

A perspetiva contratual de evolução deste indicador foi conforme abaixo indicado.

Meta Anual	2016	2017	2018	2019	2020
Gastos com outros FSE's	6,40%	-6,90%	-2,10%	0,00%	0,00%

Em 2020, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2020	Resultadp 2019 (valor absoluto)	Resultado 2020 (valor absoluto)	Resultado 2020	Desvio 2020
Gastos com outros FSE's	0,00%	32 446 111,86 €	32 329 601,62 €	-0,36%	-0,36 p.p.

Os "Gastos com outros FSE" associados à gestão da infraestrutura ferroviária totalizaram, em 2020, um montante de 32,3 milhões de euros, representando um decréscimo de -0,4% (0,12 milhões de euros) face a 2019, pelo que a meta foi cumprida.

Apesar do acréscimo de gastos associados à implementação das medidas de segurança e limpeza associadas à COVID-19 verificou-se também uma redução de alguns gastos operacionais, como por exemplo ao nível das deslocações e estadias e ao nível da frota mais concretamente nas rendas de viaturas em consequência do efeito da aplicação da IFRS 16 (reclassificação do gasto em amortizações - direito de uso).

3.2.13 Gastos com Pessoal

O indicador Gastos com o pessoal traduz a evolução, em percentagem, entre os resultados verificados entre dois anos consecutivos, no que diz respeito a esta rúbrica.

A perspetiva contratual de evolução deste indicador foi conforme abaixo indicado.

Meta Anual	2016	2017	2018	2019	2020
Gastos com o Pessoal	4,40%	-5,50%	-3,00%	-3,00%	-3,00%

Em 2020, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2020	Resultadp 2019 (valor absoluto)	Resultado 2020 (valor absoluto)	Resultado 2020	Desvio 2020
Gastos com o Pessoal	-3,00%	83 652 152,65 €	83 709 111,12 €	0,07%	3,07 p.p.

O montante de gastos com pessoal registado em 2020 situou-se 0,1% acima do nível de gastos em 2019 (83,71 milhões de euros vs. 83,65 milhões de euros). Assim sendo não foi cumprida a meta prevista no Contrato Programa, que pressuponha uma redução de 3% dos gastos com pessoal face ao ano de 2019.

Esta estabilização do nível de gastos de pessoal face a 2019 resulta, essencialmente, dos seguintes fatores:

- Contribuindo para o aumento
 - i) progressões salariais previstas no Acordo Coletivo de Trabalho;
 - ii) alterações na organização do Grupo IP, com a passagem de colaboradores da IPE para a IP;
 - iii) admissão de novos colaboradores
 - iv) gastos de higiene e segurança associados ao COVID 19;
- Contribuindo para a redução:
 - i) menor volume de concessões de transporte (impacto COVID 19).
 - ii) redução do efetivo médio.

4. Anexos

4.1 Anexo “Margens Suplementares”

O indicador “Margens Suplementares” (MS) é determinado de acordo com a seguinte fórmula:

$$MS = \sum_{l=1}^n MS_l + 2 * \sum_{l=1}^n agravamentos = \begin{cases} 0, & MS_l - Lim < 0 \\ MS_l - Lim, & MS_l - Lim \geq 0 \end{cases}$$

Em que

- MS_l corresponde à margem suplementar na Linha l, publicada anualmente no Diretório da Rede. As margens suplementares correspondem aos tempos suplementares a considerar em horário técnico por efeito das intervenções de desenvolvimento ou manutenção da Rede Ferroviária;
- $Lim = 5$ minutos para linhas com mais de 150 km de extensão;
- $Lim = 3$ minutos para as restantes linhas.

Prevê-se um agravamento adicional sempre que numa linha se ultrapasse o limite de 5 minutos no caso de linhas com mais de 150 km, ou 3 minutos no caso das restantes linhas.

O cálculo do indicador, considerando as margens suplementares utilizadas em Horário 2020 é apresentado no quadro abaixo:

Margens Suplementares em Horário 4º Trím2020								
Extensão	Linha	Troço	MS_l	Lim	SUM (MS_l)	Agravamentos $MS_l - Lim$	Agravamentos Fórmula	Valor Final MS
33,394	Minho	Viana do Castelo / Valença	3	3	3	0	0	88
164,420	Douro	Régua / Pocinho	3	5	3	0	0	
336,079	Norte	Esmoriz / Gaia	14	5	19	14	28	
		Taveiro / Souselas	1					
		Souselas / Mealhada N	1					
		Pampilhosa / Válega	3					
201,851	B.Alta	Bif. Luso / Mortágua	3	5	13	8	16	
		Mangualde / Contenças	2,5					
		Muxagata / Celorico	2,5					
240,311	B.Baixa	P. Ribatejo / Alferrarede	2	5	4	0	0	
		Belver / Samadas	2					
272,856	Sul	Amoreiras-Odemira / Sta Clara	1	5	2	0	0	
		S. Marcos / Messines	1					
			44		44	22	44	

4.2 Anexo “Pontualidade Ferroviária”



4.3 Anexo “Satisfação dos Clientes Ferroviários”

O indicador “Satisfação dos Clientes Ferroviários” (SCF) é determinado de acordo com a seguinte fórmula:

$$SCF = 50\% \text{ Satisfação Operadores Ferroviários} + 50\% \text{ Satisfação Clientes Finais}$$

Em que:

- *Satisfação Operadores Ferroviários* resulta do apuramento obtido anualmente no inquérito de satisfação às empresas de transporte ferroviário;
- *Satisfação Clientes Finais* resulta do apuramento obtido anualmente em inquéritos de satisfação aos demais utilizadores da rede ferroviária concessionada.

4.4 Anexo “Disponibilidade da Rede”

O indicador “Disponibilidade da Rede” (DR) é determinado de acordo com a seguinte fórmula:

$$DR = \frac{DT - 0,5 \times (RZA - UZA) - 1 \times UZA - 2 \times UFZA}{DT}$$

Em que

- DT: Disponibilidade Total = $(365 \times 24 \text{ horas} \times \text{extensão das vias})$
- RZA: Reserva de Zonas Azuis e períodos adicionais para realização de intervenções na infraestrutura = $(\text{horas anuais} \times \text{extensão das vias})$
- UZA: Utilização das Zonas Azuis e períodos adicionais para a realização de intervenções na infraestrutura = $(\text{horas anuais} \times \text{extensão de via utilizada})$
- UFZA: Utilização de períodos fora das Zonas Azuis e períodos adicionais para realização de intervenções na infraestrutura = $(\text{horas anuais} \times \text{extensão de via utilizada})$

Os períodos adicionais atrás referidos correspondem aos períodos fora das zonas azuis reservados anualmente para a execução de trabalhos de desenvolvimento ou manutenção das vias ferroviárias, que impliquem a interdição da circulação e que estejam publicados na data limite de divulgação do Diretório da Rede para o ano em causa. Para o cálculo da Reserva de Zonas Azuis (RZA), no que respeita à interdição de Vias, aplicam-se as seguintes regras:

- Em via única, é considerada a indisponibilidade da totalidade da extensão de via única;
- Em via múltipla, a indisponibilidade máxima corresponde a 1/2 do total de vias existentes, arredondado por defeito:

Em caso de interdição	
Total de Vias	Vias Indisponíveis
1	1
2	1
3	1
4	2
6	3

Cálculo da Disponibilidade, mensal, trimestral e anual:

2020						
janeiro		fevereiro		março		
DT	2 398 794,384	DR Mensal	2 244 033,456	DR Mensal	2 398 794,384	DR Mensal
RZA	358 918,106	87,60%	328 604,318	87,29%	358 918,106	87,71%
UZA	115 797,547	DR acumulada	96 253,923	DR acumulada	113 686,991	DR acumulada
UFZA	30 064,334	87,60%	36 396,064	87,45%	29 246,208	87,54%

abril		maio		junho		
DT	2 321 413,920	DR Mensal	2 398 794,384	DR Mensal	2 321 413,920	DR Mensal
RZA	419 058,280	85,97%	429 162,876	86,10%	419 058,280	87,03%
UZA	106 160,777	DR acumulada	112 952,479	DR acumulada	121 954,596	DR acumulada
UFZA	31 561,970	87,15%	31 199,186	86,93%	15 253,843	86,95%

julho		agosto		setembro		
DT	2 398 794,384	DR Mensal	2 398 794,384	DR Mensal	2 321 413,920	DR Mensal
RZA	489 215,648	85,74%	489 215,648	86,33%	479 111,052	86,08%
UZA	116 188,179	DR acumulada	83 617,694	DR acumulada	109 187,973	DR acumulada
UFZA	19 705,030	86,77%	20 780,506	86,72%	14 484,400	86,65%

outubro		novembro		dezembro		
DT	2 398 794,384	DR Mensal	2 321 413,920	DR Mensal	2 398 794,384	DR Mensal
RZA	671 766,881	83,26%	661 662,285	81,98%	671 766,881	83,25%
UZA	88 199,416	DR acumulada	116 230,666	DR acumulada	73 770,359	DR acumulada
UFZA	10 834,248	86,30%	14 680,500	85,92%	14 492,997	85,69%

4.5 Anexo “Gestão de Ativos Ferroviários”

O indicador “Gestão de Ativos Ferroviários” (GAF) é determinado de acordo com a seguinte fórmula:

$$GAF = \sum_i^n (\text{Estado do ativo } i \times \text{Ponderação do ativo } i)$$

Em que os ponderadores correspondentes de cada classe de ativos constam do quadro seguinte:

Indicador	Ponderação
Estado da Via Férrea	36,70%
Estado das Pontes	8,00%
Estado dos Túneis	1,60%
Estados dos Aparelhos de Via	8,60%
Estado dos Encravamentos	25,10%
Estado do sistema ATP	2,20%
Estado da Catenária	9,30%
Estado das sub-estações de Tração	0,90%
Estado das Estruturas de Proteção e Estabilização de Plataforma	7,60%
GAF	100,00%

Relativamente ao apuramento da evolução do GAF em 2020:

Indicador	1º Trim20	2º Trim20	3º Trim20	2020
Estado da Via Férrea	48,38%	48,38%	48,38%	52,25%
Estado das Pontes	71,74%	72,00%	71,97%	71,75%
Estado dos Túneis	58,20%	58,20%	58,69%	58,63%
Estados dos Aparelhos de Via	63,25%	63,25%	63,25%	62,88%
Estado dos Encravamentos	61,63%	61,63%	61,63%	61,38%
Estado do sistema ATP	66,50%	66,50%	66,50%	66,63%
Estado da Catenária	84,38%	84,38%	84,38%	82,00%
Estado das sub-estações de Tração	67,38%	67,38%	67,38%	66,75%
Estado das Estruturas de Proteção e Estabilização de Plataforma	74,75%	74,75%	74,75%	72,75%
GAF	60,93%	60,95%	60,96%	61,89%

4.6 Anexo “Volumes de Atividade”

O indicador “Volumes de Atividade” (VA) corresponde ao somatório dos comboio.km comerciais (Operadores Ferroviários) realizados na rede ferroviária nacional no ano, que em 2020 totalizou 32.819.867 CK.

jan/20	fev/20	mar/20	abr/20	mai/20	jun/20
3.057.725 CK	2.886.791 CK	2.782.657 CK	1.886.843 CK	2.557.879 CK	2.741.073 CK

jul/20	ago/20	set/20	out/20	nov/20	dez/20
2.860.228 CK	2.847.534 CK	2.874.010 CK	2.943.526 CK	2.695.349 CK	2.686.252 CK

4.7 Anexo “Níveis de Segurança”

O indicador “Níveis de Segurança” (NS) é determinado de acordo com a seguinte fórmula:

$$NS = \frac{AS}{MCK}$$

Em que

- AS corresponde ao número de Acidentes Significativos na rede ferroviária, conforme definido no guia de Implementação do IMT para apuramento de Indicadores de Comuns de Segurança (suportado na Diretiva n.º 2014/88/UE, da Comissão, de 9 de julho de 2014);
- MCK corresponde à utilização da infraestrutura ferroviária, medida em milhões de CK.

	Acidentes Significativos (AS)	CK	AS/MCK
Janeiro	7	3 075 899	2,276
Fevereiro	7	2 899 317	2,414
Março	1	2 801 704	0,357
Abril	4	1 904 935	2,100
Maiο	4	2 579 042	1,551
Junho	6	2 762 537	2,172
Julho	3	2 884 943	1,040
Agosto	3	2 849 556	1,053
Setembro	2	2 884 860	0,693
Outubro	1	2 959 334	0,338
Novembro	3	2 708 864	1,107
Dezembro	2	2 694 905	0,742
2020	43	33 005 896	1,303

4.8 Anexo “Proteção do Ambiente”

O ruído é um dos aspetos ambientais muito significativos resultante da atividade de exploração da rede ferroviária nacional sob a responsabilidade da IP.

Assim, para além de todas as obrigações decorrentes da legislação nacional e europeia em vigor, o ruído é um aspeto que deve ser gerido e monitorizado de acordo com as normas de gestão ambiental.

O indicador que melhor permite aferir o ponto de situação em cada momento é o número de pessoas expostas a níveis elevados de ruído ferroviário.

A principal fonte de ruído ferroviário é a circulação de comboios. O ruído resultante da circulação de comboios tem a sua origem fundamental no ruído de rolamento o qual resulta essencialmente da interação entre a roda e o carril. Em suma, a fonte de ruído ferroviário é da responsabilidade do gestor da infraestrutura e dos diferentes operadores ferroviários, detentores do material circulante. A Diretiva Ruído (Diretiva 2002/49/CE, de 25 de junho, transposta para o direito nacional através do Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de julho) obriga a elaborar Mapas Estratégicos de Ruído para todas as vias-férreas com mais de 30 000 comboios por ano em duas fases, primeiramente aquelas vias-férreas com mais de 60.000 comboios por ano e, seguidamente, as vias-férreas com mais de 30.000 comboios por ano. É este o universo de vias-férreas abrangido pelo indicador, as Grandes Infraestruturas de Transporte Ferroviário, pois é através do Mapa Estratégico de Ruído que se consegue determinar o número de pessoas expostas a níveis elevados de ruído.

As vias-férreas com mais de 30.000 comboios por ano são as que se indicam de seguida (por ordem do seu código IET 50) perfazendo aproximadamente 510 km:

- Linha do Minho (entre Porto São Bento e Lousado);
- Linha do Douro (entre Ermesinde e Penafiel);
- Linha do Norte;
- Ramal da Lousã (entre Coimbra B e Coimbra);
- Linha do Oeste (entre Bifurcação de Meleças e Mira Sintra-Meleças);
- Linha de Sintra;
- Linha de Cintura;
- Linha de Cascais;
- Linha do Sul (entre Ponte de Santana e Setúbal);
- Concordância de Sete Rios.

Todas a vias-férreas indicadas possuem Mapa Estratégico de Ruído.

A definição de níveis elevados de ruído decorre da aplicação do Regulamento Geral do Ruído, publicado através do Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro. Nele se determina que, junto de Grandes Infraestruturas de Transporte Ferroviário, o valor limite de exposição é de 65 dB(A) para o indicador Lden e de 55 dB(A) para o indicador Ln. A obtenção do número de pessoas expostas a níveis elevados de ruído é, assim, determinada pela sobreposição da mancha composta pelas isofónicas de valor igual ou superior a 65 dB(A) para o indicador Lden e da mancha composta pelas isofónicas de valor igual ou superior a 55 dB(A) para o indicador Ln com os polígonos representativos das subseções estatísticas dos CENSOS 2011. Através da proporção da área sobreposta por cada uma das manchas em cada subseção estatística determina-se o número de pessoas expostas recorrendo à variável total de residentes dos CENSOS 2011.

O indicador “Proteção do Ambiente” (PA) traduz a redução percentual do número de pessoas expostas a níveis de ruído ambiente superiores aos limites impostos no Regulamento Geral do Ruído, em relação ao total de pessoas expostas a esses níveis de ruído.

Para minimizar o ruído resultante da circulação o Regulamento Geral de Ruído determina que devem ser implementadas medidas, primeiro, na fonte de ruído, e depois, no caminho de propagação do ruído. Neste contexto legal, há assim duas medidas de grande alcance que devem ser implementadas em primeiro lugar, a modernização da via-férrea e a modernização do material circulante.

Cálculos 2020:

O número de pessoas expostas a níveis elevados de ruído em 31/12/2018 era de 38.459.

Decorrente das atividades inerentes às intervenções efetuadas em 2020, o número de pessoas expostas a níveis elevados de ruído, em 31/12/2020, reduziu-se para 38.278, isto é, uma redução de 0,47%.

4.9 Anexo “Dados de Gestão”

Indicador	jan/20	fev/20	mar/20	1º Trim20 ¹	1º Trim20 ²
Rendimentos Ferroviários	6 771 217,12 €	6 258 270,22 €	6 308 542,79 €	19 338 030,13 €	91,82%
Outros Rendimentos	0,00€ ³	3 685 880,97 €	1 598 220,33 €	5 284 101,31 €	13,60%
Gastos de Manutenção	0,00€ ³	10 345 215,48 €	7 303 767,47 €	17 648 982,96 €	26,23%
Gastos com outros FSE's	0,00€ ³	3 660 792,11 €	2 288 452,12 €	5 949 244,23 €	-12,66%
Gastos com o Pessoal	0,00€ ³	14 188 076,62 €	7 254 074,05 €	21 442 150,67 €	0,10%
Indicador	abr/20	mai/20	jun/20	2º Trim20 ¹	2º Trim20 ²
Rendimentos Ferroviários	4 449 347,73 €	5 584 892,98 €	6 090 860,50 €	35 463 131,34 €	84,19%
Outros Rendimentos	-626 418,78 €	3 251 339,40 €	1 506 261,71 €	9 415 283,63 €	5,25%
Gastos de Manutenção	5 887 695,92 €	6 119 226,35 €	7 372 821,56 €	37 028 726,78 €	14,33%
Gastos com outros FSE's	2 607 689,58 €	2 403 042,28 €	3 363 903,46 €	14 323 879,54 €	-4,30%
Gastos com o Pessoal	7 303 448,25 €	7 335 053,63 €	5 032 378,52 €	41 113 031,07 €	0,71%
Indicador	jul/20	ago/20	set/20	3º Trim20 ¹	3º Trim20 ²
Rendimentos Ferroviários	6 296 151,48 €	6 483 843,72 €	5 649 850,56 €	53 892 977,10 €	85,30%
Outros Rendimentos	2 009 461,25 €	1 710 046,86 €	1 592 296,26 €	14 727 088,00 €	5,27%
Gastos de Manutenção	7 438 138,34 €	7 123 935,19 €	7 831 696,40 €	59 422 496,71 €	24,18%
Gastos com outros FSE's	2 621 088,59 €	2 506 278,94 €	2 739 599,62 €	22 190 846,70 €	-3,00%
Gastos com o Pessoal	7 496 849,17 €	7 341 071,85 €	4 856 763,86 €	60 807 715,95 €	-0,15%
Indicador	out/20	nov/20	dez/20	2020 ¹	2020 ²
Rendimentos Ferroviários	7 107 477,96 €	5 993 422,16 €	6 283 008,21 €	73 276 885,43 €	86,99%
Outros Rendimentos	1 754 510,72 €	1 918 060,33 €	11 055 386,71 €	29 455 045,76 €	45,47%
Gastos de Manutenção	7 759 367,73 €	7 233 781,47 €	9 173 163,67 €	83 588 809,58 €	13,87%
Gastos com outros FSE's	3 746 316,22 €	2 528 365,96 €	3 864 072,74 €	32 329 601,62 €	-0,36%
Gastos com o Pessoal	7 160 974,22 €	7 450 136,40 €	8 290 284,54 €	83 709 111,12 €	0,07%

Nota:

¹Realização em termos absolutos

²Realização conforme a métrica estabelecida no Contrato Programa

³Valores de janeiro contabilizados em fevereiro



Infraestruturas de Portugal, SA
Direção de Planeamento Estratégico
Campus do Pragal · Praça da Portagem
2809-013 ALMADA · Portugal

T +(351) 212 879 000
ip@infraestruturasdeportugal.pt
NIF 503 933 813

www.infraestruturasdeportugal.pt