



Infraestruturas  
de Portugal

# Relatório de Avaliação do Desempenho 2024

MARÇO DE 2025

## ÍNDICE

<b>1. NOTA INTRODUTÓRIA</b> .....	<b>3</b>
<b>2. QUADRO SÍNTESE DOS INDICADORES DE AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO</b> .....	<b>3</b>
<b>3. INDICADORES DE AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO</b> .....	<b>9</b>
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> .....	13
3.2.5 <i>Gestão de Ativos Ferroviários</i> .....	14
3.2.6 <i>Volumes de Atividade</i> .....	14
3.2.7 <i>Níveis de Segurança</i> .....	15
3.2.8 <i>Proteção do Ambiente</i> .....	16
3.2.9 <i>Rendimentos Ferroviários</i> .....	16
3.2.10 <i>Outros Rendimentos</i> .....	16
3.2.11 <i>Gastos de Manutenção</i> .....	17
3.2.12 <i>Gastos com outros FSE's</i> .....	18
3.2.13 <i>Gastos com Pessoal</i> .....	18
<b>4. ANEXOS</b> .....	<b>19</b>
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” .....	24
4.7 ANEXO “NÍVEIS DE SEGURANÇA” .....	24
4.8 ANEXO “PROTEÇÃO DO AMBIENTE” .....	25
4.9 ANEXO “DADOS DE GESTÃO” .....	28

## 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, tendo posteriormente sido realizados aditamentos para o período de 1/1/2021 a 30/6/2022.

No enquadramento prestado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 3/2024, foi celebrado o aditamento ao Contrato Programa para o período de 1/7/2022 a 31/12/2023, e ainda o novo Contrato Programa para os anos de 2024 a 2028, contratos que aguardam apreciação por parte do Tribunal de Contas.

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.

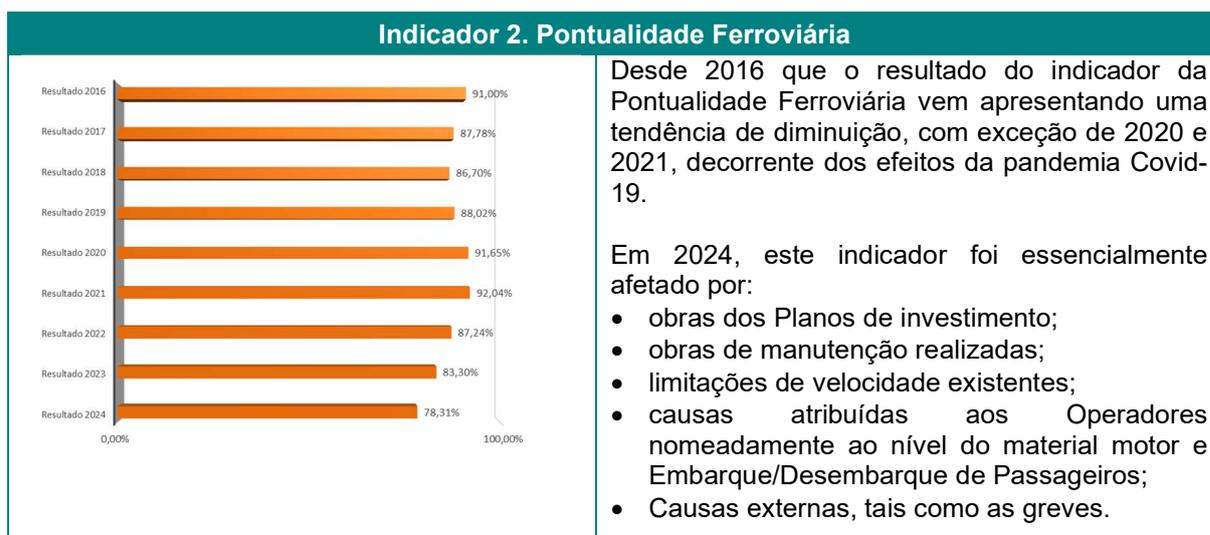
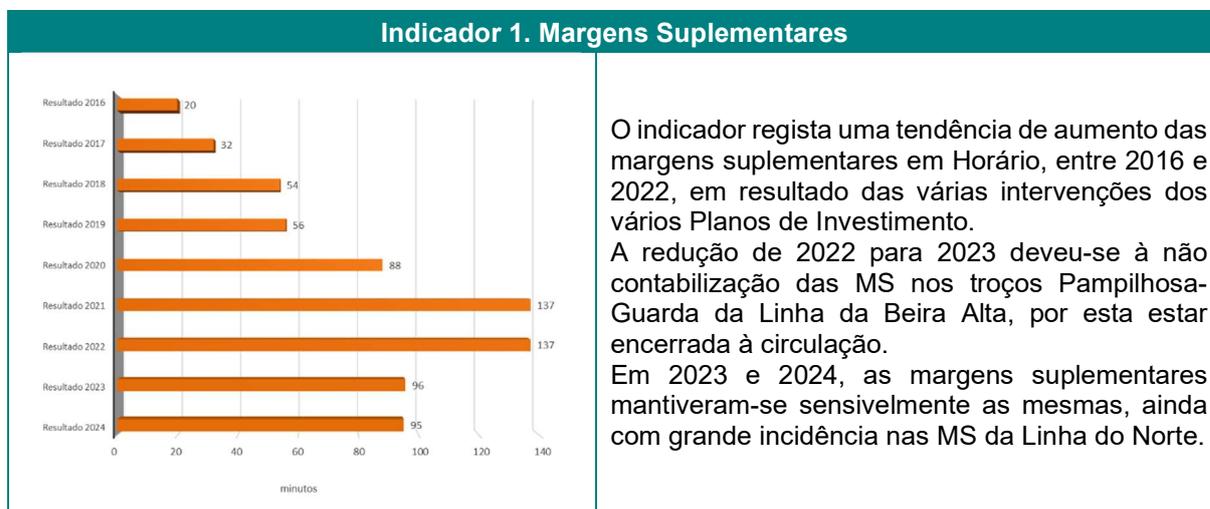
Atendendo a que o último Aditamento ao Contrato Programa vigorou até 30 de junho de 2022 e que ainda decorre a apreciação do Tribunal de Contas ao aditamento para o período de 1 de julho de 2022 e 31 de dezembro de 2023 e para o novo Contrato Programa para os anos 2024 a 2028, foi decidido manter os mecanismos de reporte do Contrato original (2016-2020). Contudo, por manifesta desadequação das metas prevista no Contrato original face à atual situação da infraestrutura ferroviária (decorrente de um elevado conjunto de obras de modernização e renovação que não estavam previstas nas metas originais) e económica, optou-se para efeitos de elaboração dos relatórios de desempenho, incluindo o presente referente ao ano de 2024, por se manterem as fórmulas de cálculo dos indicadores, mas deixarem de se considerar os objetivos previstos para 2020, passando a realizar-se uma comparação face ao resultado do ano anterior, até que o novo Contrato Programa entre em vigor. No caso particular dos indicadores financeiros, foi necessário substituir os valores percentuais por valores absolutos de modo a viabilizar esta abordagem.

## 2. Quadro Síntese dos Indicadores de Avaliação de Desempenho

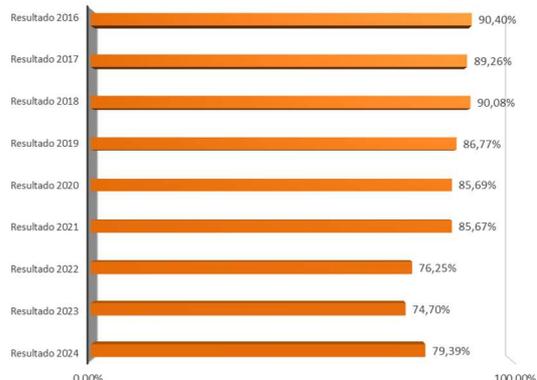
	Indicador	Resultado 2023	Resultado 2024	Evolução
1	Margens Suplementares	96	95	-1,0%
2	Pontualidade Ferroviária	83,3%	78,3%	-5,0 p.p.
3	Satisfação dos Clientes Ferroviários	59,9%	61,5%	1,6 p.p.
4	Disponibilidade da Rede	74,7%	79,4%	4,7 p.p.
5	Gestão de Ativos Ferroviários	65,3%	64,4%	-0,86 p.p.
6	Volumes de Atividade	33.416.683 CK	34.937.347 CK	4,6%
7	Níveis de Segurança	1,070	0,916	-14,4%
8	Proteção do Ambiente	0,2%	0,1%	-0,1 p.p.
9	Rendimentos Ferroviários	84 047 916,3 €	95 239 446,9 €	13,3%
10	Outros Rendimentos	27 814 743,9 €	31 125 098,7 €	11,9%
11	Gastos de Manutenção	96 326 480,3 €	95 023 919,8 €	-1,4%
12	Gastos com outros FSE's	52 376 196,0 €	48 419 564,7 €	-7,6%
13	Gastos com o Pessoal	91 300 598,9 €	94 506 074,6 €	3,5%

Nota: As evoluções assinaladas a verde são favoráveis, as assinaladas a vermelho são desfavoráveis

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



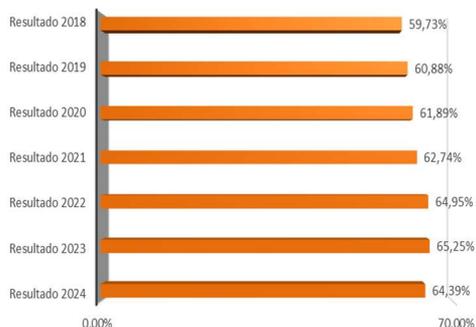
#### Indicador 4. Disponibilidade da Rede



Desde 2016 que o resultado do indicador da Pontualidade Ferroviária vem apresentando uma tendência de diminuição, em consequência da intensificação das obras do Ferrovia 2020.

Em 2024, obteve-se um valor superior contrariando a tendência dos valores anteriores, em muito devido à conclusão de trabalhos de modernização na Linha do Norte, no troço Ovar-Gaia, e abertura, em novembro, do Troço Celorico da Beira-Guarda na Linha da Beira Alta.

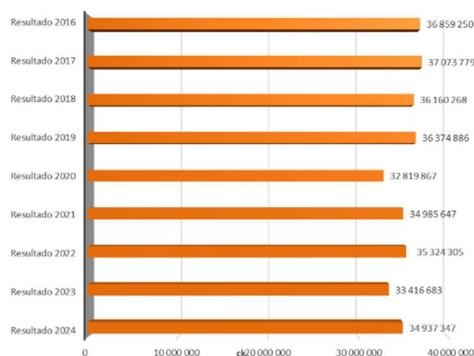
#### Indicador 5. Gestão dos Ativos Ferroviários



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 2024.

Neste período o indicador tem registado uma evolução positiva, essencialmente devido ao cumprimento de investimentos previstos, e ao desenvolvimento de um conjunto de intervenções no âmbito dos contratos de manutenção, apesar do ligeiro decréscimo em 2024.

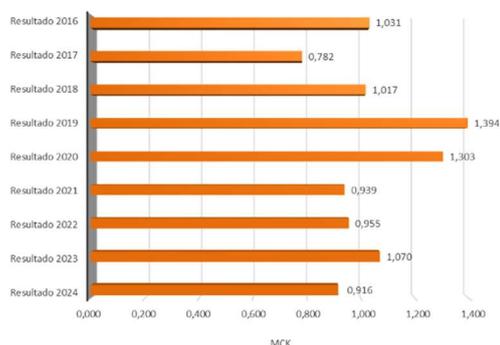
#### Indicador 6. Volumes de Atividade



O volume de tráfego na infraestrutura ferroviária nos 9 anos de análise registou o valor máximo em 2017 e o mínimo em 2020, consequência da pandemia do covid. Todo este período de análise tem sido fortemente condicionado pela realização das obras do empreendimento Ferrovia 2020, com as limitações inerentes em termos de disponibilidade da infraestrutura.

Em 2024, verificou-se um acréscimo de 1,5 milhões de CKs face a 2023 (+4,6%) apesar das interrupções da circulação ferroviária pelo encerramento em Troços da Linha da Beira Alta e Linha do Oeste.

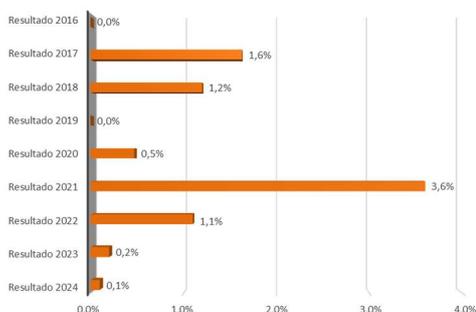
### Indicador 7. Níveis de Segurança



Durante os 9 anos em análise (2016-2024) o indicador regista uma razoável volatilidade.

O resultado verificado em 2024, assim como nos anos anteriores, deveu-se fundamentalmente (84%) a acidentes significativos causados por fatores externos dificilmente controláveis pela IP (intrusão indevida no espaço ferroviário), o que explica igualmente a referida volatilidade.

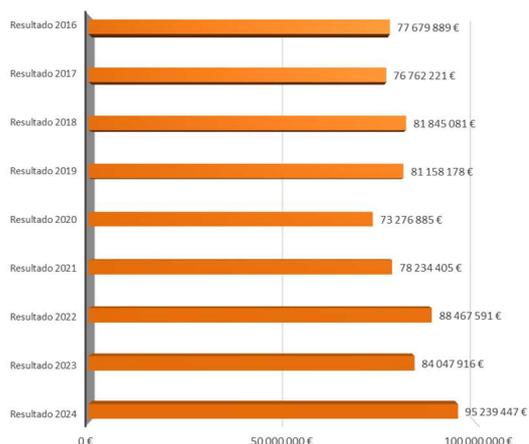
### Indicador 8. Proteção do Ambiente



Os resultados deste indicador durante os 9 anos de análise têm registado volatilidade e valores reduzidos, essencialmente por alteração dos pressupostos de intervenção originais que previam a adoção generalizada de barreiras acústicas.

Em 2024, mesmo com a aplicação de medidas de minimização enquadradas nos trabalhos das empreitadas desenvolvidas, o resultado do indicador foi inferior ao ano anterior.

### Indicador 9. Rendimentos Ferroviários



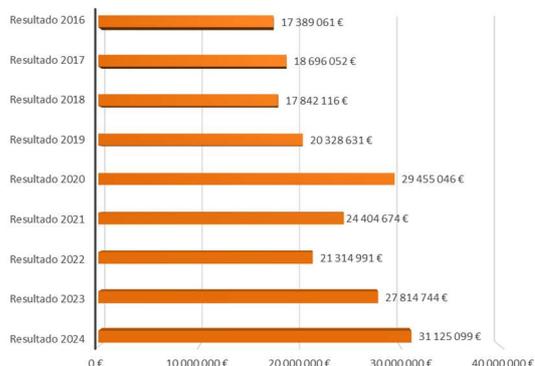
Este indicador encontra-se diretamente correlacionado com o Indicador 6 – Volumes de Atividade.

Em 2024, o acréscimo face a 2023 é resultado do aumento dos CKs e do aumento médio das tarifas aplicadas.

Pelo lado negativo, temos:

- a redução da receita (custo) de energia elétrica para tração, por estabelecimento de novos contratos de fornecimento a partir de janeiro de 2024;
- as greves no setor com relevante impacto acumulado na circulação e reflexo em perda de receita, em particular relativa à Tarifa de Utilização da Infraestrutura TUI.

### Indicador 10. Outros Rendimentos



Em 2017, 2019 e 2020 os valores apurados de Outros Rendimentos mostraram acréscimos face aos anos anteriores, consequência de resultados extraordinários. Em 2018 e 2023 os maiores contributos para os valores apurados decorreram fundamentalmente da venda de resíduos; em 2019 pelos rendimentos provenientes da renda de concessão IPP (por via da integração da GIL); em 2020 decorrente da anulação de acréscimos de gastos relativos a anos anteriores.

Em 2024, o acréscimo de cerca de 3,3 milhões de euros face a 2023, decorreu essencialmente de regularização contabilística (energia) e regularização do subsídio de intempéries.

### Indicador 11. Gastos de Manutenção



No período em análise, verificou-se um aumento significativo deste indicador a partir de 2018 explicado pelo reforço dos níveis de manutenção da rede a que acresceu a aplicação das medidas legislativas de gestão da faixa combustível.

Em 2024, o nível de gastos com manutenção diminuiu comparativamente com 2023, essencialmente pela diminuição (em valor) de materiais em obra.

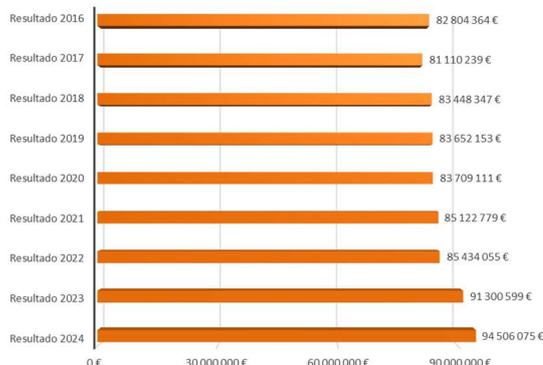
### Indicador 12. Gastos com Outros FSE's



Este indicador foi fortemente impactado em 2022 na vertente de energia elétrica (+16,5 milhões de euros) em consequência do aumento significativo do custo da energia desde o início desse ano, que foi transversal à economia Portuguesa e Internacional.

Em 2024, verificou-se um decréscimo de 8% decorrente fundamentalmente da performance da rubrica de energia (-10 milhões de euros).

### Indicador 13. Gastos com o Pessoal



Em todos os anos de análise, exceto em 2017, os gastos com o Pessoal foram superiores ao verificados no período homólogo, devido essencialmente à reposição dos direitos laborais.

Em 2024, o montante de gastos com pessoal situou-se 4% acima do nível de 2023, devido essencialmente aos acréscimos que decorrem de valorizações no âmbito do Instrumento de Regulação Coletiva de Trabalho, compensado, em parte, pela redução do número médio de efetivos.

### 3. Indicadores de Avaliação de Desempenho

#### 3.1 INTRODUÇÃO

No presente capítulo procede-se à medição dos indicadores de avaliação de desempenho respeitantes ao ano de 2024, e respetiva análise de desvios, 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.

No quadro abaixo apresenta-se a evolução dos resultados deste indicador desde o início do Contrato Programa:

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Margens Suplementares	20 min	32 min	54 min	56 min	88 min	137 min	137 min	96 min

Em 2024, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2023	Resultado 2024	Evolução
Margens Suplementares	96 min	95 min	-1,0%

O valor do indicador foi apurado com base nas margens suplementares utilizadas no Horário 2024 (53 minutos), e que ascende a 96 minutos (ver detalhe do cálculo no Anexo 4.1). Este valor decorre principalmente das margens suplementares na Linha do Norte de 19 minutos (pela inclusão de Margem Suplementar devido aos trabalhos do troço Esmoriz-Gaia).

Comparativamente com o ano anterior, merece realce o facto de se ter considerado a margem suplementar no Troço Guarda-Vilar Formoso da Linha da Beira Alta, decorrente da situação de encerramento temporário desta.

De referir que a IP reconhece os constrangimentos decorrentes da imposição de margens suplementares, contudo considera que os investimentos no âmbito dos Planos de Investimento são de importância decisiva para a consolidação da rede ferroviária nacional e proporcionarão um conjunto de benefícios económicos duradouros e muito significativos, tanto para as pessoas como para as empresas (por via do aumento da segurança e fiabilidade do serviço ferroviário, melhoria no conforto e segurança dos passageiros, ganhos para o transporte de mercadorias, aumento da capacidade da rede, entre outros fatores).

Face ao exposto, é expectável que a conclusão das empreitadas no âmbito dos Planos de Investimento em curso irão implicar uma redução das margens suplementares. Não obstante, a IP considera que é necessária a adequação da meta à realidade atual do programa de obras em curso, no contexto da entrada em vigor do novo Contrato Programa.

##### 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  $\leq$  5 minutos;
- Comboios de Mercadorias e Marchas: Atraso  $\leq$  30 minutos.

No quadro abaixo apresenta-se a evolução dos resultados deste indicador desde o início do Contrato Programa:

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Pontualidade Ferroviária	91,00%	87,78%	86,70%	88,02%	91,65%	92,00%	87,24%	83,30%

Em 2024, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2023	Resultado 2024	Evolução
Pontualidade Ferroviária	83,3%	78,3%	-5,0 p.p.

A desagregação do indicador pontualidade por segmento de mercado em 2024, é a seguinte:

Pontualidade Ferroviária	Resultado 2024
<b>Passageiros</b>	<b>78,42%</b>
Alta Qualidade (Alfa Pendular)	34,35%
Intercidades	42,45%
Urbanos	86,07%
Restantes Tráfegos	63,54%
<b>Mercadorias</b>	<b>76,61%</b>
<b>Pontualidade Global</b>	<b>78,31%</b>

O valor do indicador agregado em 2024 corresponde a uma pontualidade inferior em 5 p.p. relativamente ao período homólogo de 2023.

Os tráfegos Alta Qualidade e Intercidades registaram a pior performance. A pontualidade foi negativamente afetada, essencialmente por:

- De responsabilidade IP: Trabalhos de modernização e conservação nas linhas do Norte, Oeste, Sul, Beira Alta e Cascais, bem como pelo elevado número de limitações de velocidade, principalmente nas linhas onde ocorrem os trabalhos e avarias diversas em componentes da Infraestrutura ao longo da RFN;
- De responsabilidade dos Operadores Ferroviários: Tempos de paragem excedidos em estações, formação/manobras de comboios de mercadorias e avarias de material circulante, comum a todas as categorias de comboios;
- Causas externas: Acidentes/Incidentes com passageiros, greves, condições meteorológicas adversas e ocorrências externas ao sistema ferroviário.

### 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 caráter anual:

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

No quadro seguinte apresenta-se a evolução dos resultados deste indicador desde o início do Contrato Programa:

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Satisfação dos Clientes Ferroviários	55,70%	55,70%	59,00%	59,00%	62,00%	65,00%	65,00%	59,90%

Foi decidido o apuramento bienal deste indicador, 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.

Em 2016 e em 2018 foram efetuados inquéritos aos Clientes Finais e aos Operadores Ferroviários. Em 2020, atendendo ao contexto pandémico, o processo de inquérito aos Clientes Finais não foi realizado, uma vez que o planeamento para sua realização esteve dependente do desenvolvimento da pandemia em Portugal e com a gradual retoma da “normalidade”. Em 2021, foi possível realizar o inquérito aos Clientes Finais, que conseqüentemente decorreu num período de alívio das restrições à mobilidade impostas nos períodos de emergência no âmbito da pandemia. Já em 2022, elaborado o inquérito de satisfação das Empresas Ferroviárias. O valor do indicador para 2023 foi apurado com base no Inquérito realizado em 2022 para as Empresas Ferroviárias e no Inquérito realizado em 2023 para dos Clientes Finais. O valor do indicador para 2024 foi apurado com base no Inquérito realizado em 2024 para as Empresas Ferroviárias e para os Clientes Finais:

Indicador	Resultado 2023	Resultado 2024	Evolução
Satisfação dos Clientes Ferroviários	59,9%	61,5%	1,6 p.p.

A desagregação deste indicador é a seguinte:

Satisfação dos Clientes Ferroviários	Resultado
Operadores Ferroviários	54%
Clientes Finais	69%
<b>Satisfação Global</b>	<b>62%</b>

O valor do indicador agregado referente a 2024 corresponde a um nível de satisfação superior em 1,6 p.p. ao período homólogo de 2023, registando-se assim um acréscimo do índice de satisfação dos Clientes Ferroviários.

No que concerne aos Clientes Finais o resultado de 69% face à última avaliação, efetuada em 2023 (65%) e que revela um aumento da satisfação dos clientes em todos os serviços CP, incluindo os Urbanos de Lisboa (de 63% para 67%) que é historicamente o pior avaliado. Na segregação por linhas, regista-se uma quebra acentuada na linha do Oeste (43%), justificada pelo seu encerramento em abril de 2024 em virtude das obras de modernização. No que se refere aos centros de manutenção, é o do Centro que obtém a classificação mais baixa (70%), ainda assim em sentido crescente quanto comparado a período homólogo.

Uma nota final para referir que a avaliação dos clientes sobre o serviço de informação em circulação normal foi melhor do que em anos anteriores, existindo uma perceção mais positiva deste serviço que é tipicamente penalizado em estudos desta natureza. A informação em circulação perturbada manteve praticamente os resultados de 2023, houve apenas uma ligeira descida na componente da Informação na Estação (59% em vez de 60%).

No que concerne à avaliação qualitativa dos Operadores ferroviários, o valor considerado de 54%, refere-se à avaliação realizada em 2024, de valor similar à efetuada em 2022 e superior aos resultados obtidos, quer em 2016 (46%), quer em 2018 (48%). Nesta última apreciação, os temas de melhor avaliação foram: a Gestão da Segurança Ferroviária, Principais Ferramentas TI e a Informação de Acesso.

Por outro lado, indicam-se abaixo os temas de menor avaliação, incluindo a identificação das respetivas medidas implementadas ou em curso, no âmbito do Plano de Ações IP que decorre dos Inquéritos de Satisfação:

- **Estações de passageiros** – Neste tema foi auscultada a opinião dos clientes relativamente à gestão das estações de passageiros, registando uma avaliação média de 44%, (uma ligeira descida do nível de satisfação de 2%, quando comparada com a avaliação efetuada em 2022, de 46%). Analisado o nível de satisfação, observou-se uma evolução negativa quanto à “segurança das estações e acessibilidade e interface das estações”, sendo que os subtemas “níveis de serviço/funcionalidades disponibilizadas” e “limpeza das estações” registaram um aumento do nível de satisfação. O subtema “espaços operacionais em estações (bilheteiras e salas de espera) manteve os níveis e satisfação na ordem dos 50%. A IP continua a promover esforços no sentido da(o):
  - 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;
  - Melhoria da acessibilidade e interfaces das estações, no âmbito do Ferrovias 2020 e PNI 2030;
  - Continuação dos contratos de manutenção para escadas e elevadores (259 ascensores e 187 escadas e tapetes rolantes), com tempos de resposta-padrão (no máximo de 72 horas) para reposição do serviço.
- **Tarifação e Faturação** – Com este tema pretende-se avaliar o grau de satisfação dos Operadores com o sistema tarifário e suscitar reflexão sobre pontos concretos de melhoria no processo de faturação. A avaliação média deste tema, foi de 42% (registou uma subida do nível de satisfação de 5%, quando comparada com os 37% verificados na avaliação de 2022), sendo que o subtema pior avaliado foi o “valor das tarifas”. No âmbito deste tema foram desenvolvidas pela IP ações de acordos de regularização de dívidas, de melhoria do processo de validação da informação e de esclarecimento do processo de cálculo dos custos diretos e respetivo cálculo tarifário.
- **Gestão das Perturbações** – Com este tema pretende-se identificar necessidades de esclarecimento/informação junto dos clientes justificadas por desvios de perceção face às suas expectativas. A avaliação média deste tema foi de 48%, mantendo-se o nível de satisfação em relação a 2022. Relativamente às ações da IP, ressalva-se que foi criado um grupo de trabalho entre o IMT, IP e os Operadores, onde se discutem os melhores procedimentos para gerir as Limitações de Velocidade (LV) na Rede Ferroviária Nacional. Das reuniões do grupo de trabalho foi reformulação do modelo LV e revistos os normativos de segurança, nomeadamente ICS102 e RGS II. A IP continua a cumprir o definido: LV de longa duração integram a Tabela de Velocidade Máxima (TVM).
- **Gestão da Manutenção** – A avaliação média deste tema, no ano em análise, é de 48%, registando-se uma descida do nível de satisfação de 3%, quando comparada com 2022 (51%). Em 2024, apenas os subtemas 5.1 – Estado de Conservação da Catenária e 5.3 – Estado de Conservação da Sinalização registam níveis de satisfação positivos. Destaca-se pela negativa o decréscimo acentuado da satisfação do subtema 5.2 – Estado de Conservação da via (superestrutura). A celebração de contratos plurianuais permitiu melhorar a resposta da IP às necessidades de manutenção, especialmente na especialidade da via, sendo que as áreas da manutenção orientam a sua atividade no sentido preditivo, isto é, desenvolvem estrategicamente ações de manutenção proativa, cujo objetivo é evitar falhas da infraestrutura. O atraso no fornecimento de materiais e os grandes investimentos justificam o atraso na reposição das condições de circulação sem constrangimentos.

Ainda de referir que no âmbito do Ferrovias 2020 e do PNI 2030, estão planeadas ações que irão continuar a contribuir para a melhoria do serviço, destacando-se:

- **Obras em estações** - Em 2025, a IP prevê lançar o concurso para a Construção do Layout de Alfarelos, que permitirá eliminar os constrangimentos entre o Ramal de Alfarelos e a Linha do Norte (lado sul) e melhorar a acessibilidade ao terminal TMIP. A remodelação do layout da estação da Pampilhosa

permitirá por intermédio da construção, em curso, da concordância entre a Linha do Norte e a Linha da Beira Alta, eliminar os constrangimentos nas inversões entre estas linhas.

- **Ações de Modernização** - Em 2025, a IP lançará o concurso de construção da Quadruplicação do troço de Contumil/Ermesinde, Duplicação do Troço Poceirão/Bombel, Modernização da Linha de Leixões e Melhoria dos Acessos ao Porto de Setúbal. Será ainda consignada a obra de Modernização do troço Marco Canaveses/Régua.
- **Sistemas de controlo de velocidade** - Na presente data, está em curso o desenvolvimento de um sistema STM que permitirá a circulação de comboios equipados com ETCS em linhas equipadas com Convel. Este investimento permite ao operador tirar partido dos sistemas de ETCS, ainda que a migração do Convel para ETCS, ocorra num período de tempo mais longo do que o desejado. Entre 2025/2027 prevê-se a instalação de ERTMS/ETCS na Linha do Minho, Linha da Beira Alta e Corredor Internacional Sul (Évora – Elvas).
- **Rádio Solo Comboio** - No período 2020/2030, a IP implementará o novo sistema GSM-R. Porém, aguarda-se que o operador invista na aquisição de equipamentos embarcados, os quais permitirão a exploração destes sistemas nas linhas já equipadas, como por exemplo a Linha de Cascais e a Linha do Algarve.
- **Capacidade instalada** - Estão planeados e em curso trabalhos no âmbito do Ferrovia 2020 que permitirão disponibilizar no final do plano cerca de 40 estações com 750m., que entre outras melhorias irão aumentar a capacidade da Linha do Norte e Linha do Minho, em troços identificados.

Não obstante o exposto, refere-se ainda que a IP tem sentido dificuldades na aprovação das candidaturas de financiamento, nas contratações plurianuais (pela Tutela e Ministério da Finanças) e nos projetos junto da APA. Por fim, a limitada capacidade do mercado em dar resposta aos concursos (projetistas e empreiteiros) também justifica atrasos na execução dos investimentos planeados.

### 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).

No quadro abaixo apresenta-se a evolução dos resultados deste indicador desde o início do Contrato Programa:

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Disponibilidade da Rede	90,40%	89,26%	90,08%	86,77%	85,69%	85,70%	76,25%	74,70%

Em 2024, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2023	Resultado 2024	Evolução
Disponibilidade da Rede	74,7%	79,4%	4,7 p.p.

O valor da Disponibilidade da Rede em 2024 é superior em cerca de 5 p.p. relativamente ao período homólogo de 2023. Em 2024 concluíram-se os trabalhos de modernização na Linha do Norte, no troço Ovar-Gaia, e procedeu-se à abertura, em novembro, do troço Celorico da Beira-Guarda na Linha da Beira Alta.

### 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 evolução dos resultados deste indicador desde o início do Contrato Programa é conforme disposto no quadro abaixo:

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Gestão de Ativos Ferroviários	82,2%*	82,02%*	59,73%	60,88%	61,89%	62,70%	64,95%	65,25%

\*Houve alteração da fórmula de cálculo do indicador em 2018, pelo que os resultados 2016-2017 não são diretamente comparáveis

Em 2024, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2023	Resultado 2024	Evolução
Gestão de Ativos Ferroviários	65,25%	64,39%	-0,86 p.p.

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

Indicador	Ponderação	2024
Estado da Via Férrea	36,70%	55,00%
Estado das Pontes	8,00%	68,63%
Estado dos Túneis	1,60%	60,75%
Estados dos Aparelhos de Via	8,60%	68,50%
Estado dos Encravamentos	25,10%	63,00%
Estado do sistema ATP	2,20%	68,25%
Estado da Catenária	9,30%	91,00%
Estado das sub-estações de Tração	0,90%	59,50%
Estado das Estruturas de Proteção e Estabilização de Plataforma	7,60%	72,88%
<b>GAF</b>	<b>100,00%</b>	<b>64,39%</b>

Ao contrário do registado nos anos anteriores verifica-se uma retração do indicador. Esta evolução deve-se essencialmente à redução dos indicadores de desempenho dos seguintes componentes: Via Férrea, Subestações, ATP e Estruturas de Proteção e Estabilização da Plataforma.

Tratando-se de uma avaliação geral de toda a extensão da rede e uma vez que a evolução do estado geral das infraestruturas decorre lentamente, seja na sua degradação, seja na sua melhoria, entende-se que a concretização dos planos previstos, no que a 2024 diz respeito, não impediu a degradação dos ativos mencionados. A exceção é relativa às estruturas de proteção e estabilização da plataforma, cuja descida se deve essencialmente ao alargamento dos ativos inspecionados com resultados que, ao se compararem com a amostra inicial, irão acarretar uma distribuição mais realista da condição com a descida do respetivo indicador.

Considera-se que os planos em vigor e em preparação, nomeadamente os investimentos para 2025, irão promover gradualmente uma contínua melhoria do estado das infraestruturas, assim como se admite uma estabilização dos valores relativos às Estruturas de Proteção e Estabilização da Plataforma.

### 3.2.6 Volumes de Atividade

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

No quadro abaixo apresenta-se a evolução dos resultados deste indicador desde o início do Contrato Programa:

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Volumes de Atividade	36.859.250 CK	37.073.779 CK	36.160.268 CK	36.374.886 CK	32.819.867 CK	34.985.647 CK	35.324.305 CK	33.416.683 CK

Em 2024, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2023	Resultado 2024	Evolução
Volumes de Atividade	33.416.683 CK	34.937.347 CK	4,6%

O volume de tráfego na infraestrutura ferroviária até dezembro do ano corrente foi de 34,9 milhões de comboios – quilómetro (CK) o que representa um acréscimo de 1,5 milhões de comboio - quilómetro (CK) face ao período homólogo de 2023.

A variação positiva face a período homólogo regista-se mesmo com a ocorrência de greves de colaboradores da IP, CP, Medway e Captrain Portugal neste período, uma vez que as greves ocorridas em 2023 tiveram maior impacto na circulação ferroviária.

Embora sem influência na comparação face a período homólogo, refira-se o particular impacto na procura como consequência do prolongamento do encerramento da Linha da Beira Alta.

### 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 - quilómetro (em milhões), procurando desta forma avaliar a segurança ferroviária em função da real circulação de comboios.

No quadro abaixo apresenta-se a evolução dos resultados deste indicador desde o início do Contrato Programa:

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Níveis de Segurança	1,031 AS/MCK	0,782 AS/MCK	1,017 AS/MCK	1,394 AS/MCK	1,303 AS/MCK	0,939 AS/MCK	0,955 AS/MCK	1,070 AS/MCK

Em 2024, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2023	Resultado 2024	Evolução
Níveis de Segurança	1,070	0,916	-14,4%

Em 2024 registou-se um total de 32 AS, que comparando com o período homólogo de 2023, corresponde a menos 4 AS (32 AS em 2024 vs 36 AS em 2023), ou seja, uma diminuição de cerca de 11% do número total de AS). Quando comparado com a média dos últimos cinco anos (2019-2023), observa-se uma redução de 19% no número de AS (Média 2019-2023: 39,4 AS).

No que respeita a causas, e em linha com o que se tem vindo a verificar, a grande maioria dos AS, cerca de 84%, devem-se a fatores externos ao sistema ferroviário, devido à intrusão indevida no espaço ferroviário. Assim, do total dos 32 AS registados em 2024:

- 27 deveram-se à atividade e/ou comportamento de Terceiros;
- 5 foram atribuídos à IP no âmbito da sua atividade.

Refere-se que relativamente a 2024, se espera que os investimentos em curso, maioritariamente no âmbito do Ferrovias 2020 que contemplam a supressão de PN's e melhoria dos atravessamentos, bem como o desenvolvimento do Plano de segurança Ferroviária para 2025 venham a ter um impacto positivo na evolução deste indicador.

### 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.

No quadro abaixo apresenta-se a evolução dos resultados deste indicador desde o início do Contrato Programa:

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Proteção do Ambiente	0,00%	1,63%	1,20%	0,00%	0,47%	3,60%	1,10%	0,20%

Em 2024, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2023	Resultado2024	Evolução
Proteção do Ambiente	0,2%	0,1%	-0,1 p.p.

Durante 2024 registou-se a redução de 17 pessoas expostas a níveis de ruído ambiente, superiores aos limites previstos na legislação (ver detalhe do cálculo do indicador no Anexo 4.8), em resultado da conclusão dos trabalhos da empreitada do Corredor Norte/Sul - Linha do Norte – Espinho/Gaia. Contudo, não ocorreram outras empreitadas com potencial benefício no total de pessoas expostas a níveis de ruído ambiente superiores aos limites impostos no Regulamento Geral do Ruído, nas grandes infraestruturas de transporte ferroviário.

Quanto ao futuro, de referir que se encontra previsto o lançamento de processos de concurso necessários à implementação de medidas de minimização de ruído patentes nos Planos de Ação (PA) previstos no DL 146/2006, aprovados pela Agência Portuguesa do Ambiente, que 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”.

No quadro abaixo apresenta-se a evolução dos resultados deste indicador desde o início do Contrato Programa:

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rendimentos Ferroviários	77 679 889 €	76 762 221 €	81 845 081 €	81 158 178 €	73 276 885 €	78 234 405 €	88 467 591 €	84 047 916 €

Em 2024, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2023	Resultado 2024	Evolução
Rendimentos Ferroviários	84 047 916 €	95 239 447 €	13,3%

A execução do indicador "Rendimentos Ferroviários" no ano corrente foi de 95,2 milhões de euros, o que representa um acréscimo de 13% face ao período homólogo de 2023, consequência dos seguintes fatores:

- Motivos com impacto positivo na receita
  - Incremento efetivo de CK em 4% face ao período homólogo.
  - Aumento médio das tarifas aplicadas
- Motivos com impacto negativo na receita
  - Redução da receita (custo) de energia elétrica para tração, por estabelecimento de novos contratos de fornecimento a partir de janeiro de 2024.
  - Greves no setor com relevante impacto acumulado na circulação e reflexo em perda de receita, em particular relativa à Tarifa de Utilização da Infraestrutura (TUI).

### 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”.

No quadro abaixo apresenta-se a evolução dos resultados deste indicador desde o início do Contrato Programa:

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Outros Rendimentos	17 389 061 €	18 696 052 €	17 842 116 €	20 247 939 €	29 455 046 €	24 404 674 €	21 314 991 €	27 814 744 €

Em 2024, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2023	Resultado 2024	Evolução
Outros Rendimentos	27 814 744 €	31 125 099 €	11,9%

No ano de 2024, os “Outros Rendimentos” atingiram 31,1 milhões de euros, o que representa um acréscimo de 11,9% face ao valor obtido em 2023 (27,8 milhões de euros).

O desvio de cerca de 3,3 milhões de euros decorre essencialmente de:

- uma regularização contabilística de aproximadamente 6 milhões de euros com reflexo em 2024 relativa à componente de energia de 2023;
- uma regularização do subsídio de intempéries no valor de 1,7 M€ (menos rendimento).

### 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”.

No quadro abaixo apresenta-se a evolução dos resultados deste indicador desde o início do Contrato Programa:

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Gastos de Manutenção	60 694 177 €	59 635 803 €	74 385 859 €	73 390 864 €	83 588 810 €	80 992 113 €	87 181 727 €	96 326 480 €

Em 2024, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2023	Resultado 2024	Evolução
Gastos de Manutenção	96 326 480 €	95 023 920 €	-1,4%

O nível de Gastos com Manutenção situou-se em 2024 nos 95 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 1,3 milhões de euros (-1,4%) face ao montante verificado em 2023 (96,3 milhões de euros).

Esta diminuição resulta essencialmente da aplicação de menos 2,3 milhões de euros de materiais em obra.

### 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.

No quadro abaixo apresenta-se a evolução dos resultados deste indicador desde o início do Contrato Programa:

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Gastos com outros FSE's	30 032 827 €	28 325 326 €	30 639 448 €	32 446 112 €	32 329 602 €	33 772 786 €	55 577 525 €	52 376 196 €

Em 2024, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2023	Resultado 2024	Evolução
Gastos com outros FSE's	52 376 196 €	48 419 565 €	-7,6%

Os outros FSE associados à gestão da infraestrutura ferroviária totalizaram em 2024 o montante de 48,4 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 4 milhões de euros (- 7,6%) face a 2023 (52,4 milhões de euros).

Para este resultado contribuíram significativamente o decréscimo da redução do custo da energia elétrica para a energia de tração e usos diversos (menos 10 milhões de euros). Pelo lado negativo contribuíram o aumento nos gastos com limpeza (+2,4 milhões), vigilância (+1,4 milhões) e licenças de software (+0,5 milhões).

### 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.

No quadro abaixo apresenta-se a evolução dos resultados deste indicador desde o início do Contrato Programa:

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Gastos com o Pessoal	82 804 364 €	81 110 239 €	83 448 347 €	83 652 153 €	83 709 111 €	85 121 466 €	85 434 055 €	91 300 599 €

Em 2024, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2023	Resultado 2024	Evolução
Gastos com Pessoal	91 300 599 €	94 506 075 €	3,5%

O montante de gastos com pessoal registado até dezembro de 2024 situou-se em 94,5 milhões de euros, o que representa um nível de gastos incorridos ligeiramente acima do verificado em igual período de 2023 (91,3 milhões de euros), justificado essencialmente pelos seguintes fatores:

- i) Acréscimos que decorrem de valorizações no âmbito do Instrumento de Regulação Coletiva de Trabalho (IRCT), designadamente do Acordo Coletivo de Trabalho (ACT);
- ii) Impactos resultantes das variações no efetivo dos colaboradores.

## 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

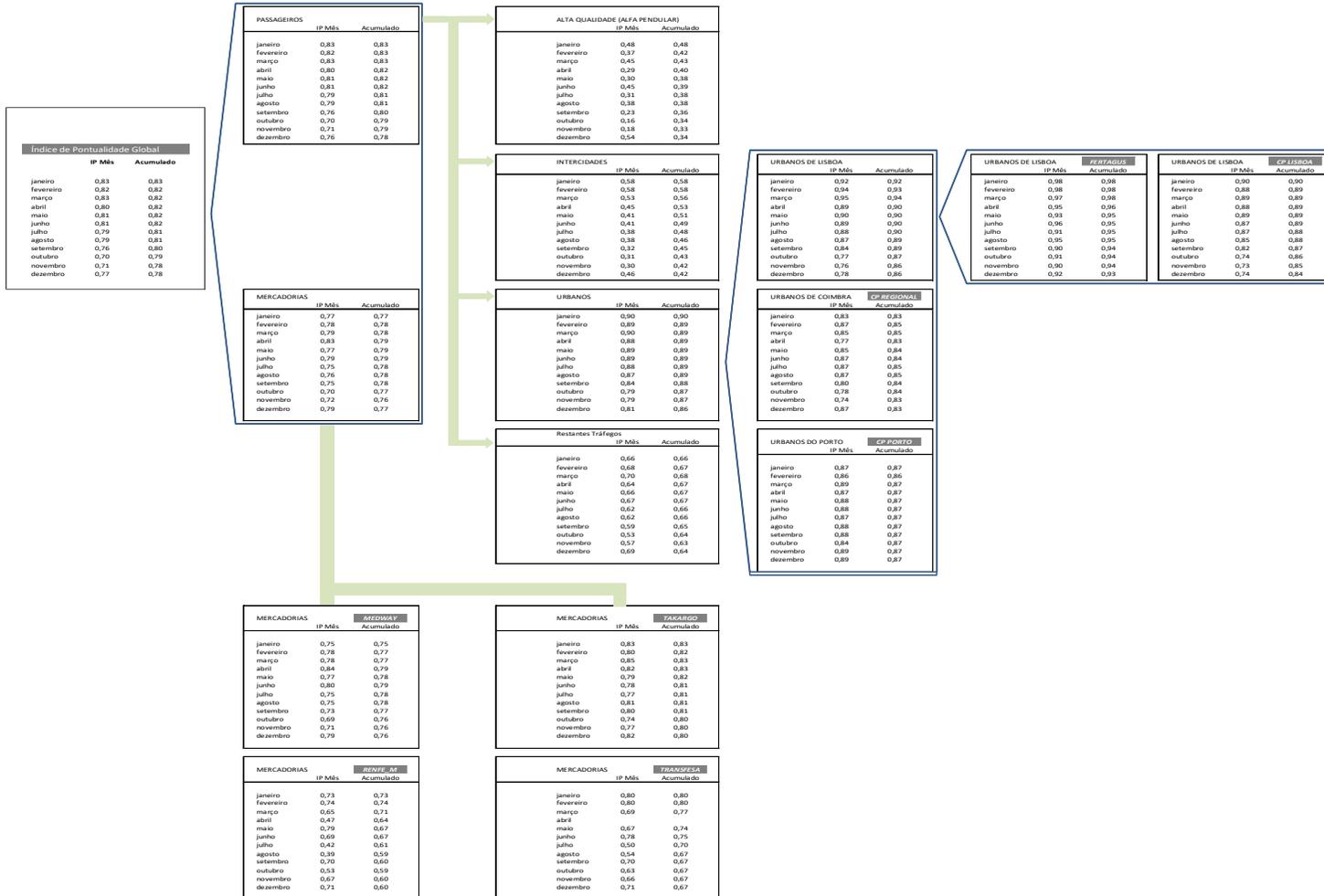
- $MS_l$  corresponde à margem suplementar na Linha l, publicada anualmente no Diretório da Rede. As margens suplementares correspondem aos tempos suplementares a considerar em horário técnico por efeito das intervenções de desenvolvimento ou manutenção da Rede Ferroviária;
- $Lim = 5$  minutos para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

Para o cálculo do indicador, foram consideradas as margens suplementares utilizadas em Horário de 2024, conforme apresentado no quadro abaixo:

Margens Suplementares 2024								
Extensão	Linha	Troço	$MS_l$	Lim	SUM ( $MS_l$ )	Agravamentos $MS_l - Lim$	Agravamentos Fórmula	Valor Final MS
164,420	Douro	Calde / Marco	1,5	5	4,5	0	0	95
		Régua / Pocinho	3					
336,079	Norte	Santarém / Entroncamento	3	5	19	14	28	
		Pombal / Coimbra B	3					
		Taveiro / Souselas	1					
		Souselas / Mogofores	2					
		Mogofores / Válega	1					
		Válega / Esmoriz	2,5					
		Esmoriz / Porto Campanhã	6,5					
201,851	B. Alta	Guarda / Vilar Formoso	5	5	5	0	0	
197,417	Oeste	Mira Sintra / Torres Vedras	4	5	6	1	2	
		Torres Vedras / Caldas da Rainha	2					
239,100	B. Baixa	Abrantes / Alferrarede	2	5	3	0	0	
		Belver / Samadas	1					
272,856	Sul	Águas de Moura / Alcácer do Sal	3	5	3	0	0	
50,688	Sines	Ermidas-Sado / Porto Sines	5	3	5	2	4	
139,900	Algarve	Faro / V. Real Stº António	3	3	7	4	8	
		Tunes / Lagos	4					
			52,5		52,5	21	42	

## 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 e trimestral:

		2024					
		janeiro		fevereiro		março	
<b>DT</b>	2 694 499,42	DR Mensal	2 520 660,74	DR Mensal	2 694 499,42	DR Mensal	
<b>RZA</b>	526 188,58	78,04%	505 979,39	77,00%	526 188,58	78,00%	
<b>UZA</b>	102 255,56	DR acumulada	98 218,08	DR acumulada	105 590,47	DR acumulada	
<b>UFZA</b>	138 761,26	78,04%	138 825,60	77,54%	138 388,34	<b>77,70%</b>	

		abril		maio		junho	
<b>DT</b>	2 607 580,08	DR Mensal	2 694 499,42	DR Mensal	2 607 580,08	DR Mensal	
<b>RZA</b>	386 043,69	79,70%	396 148,28	76,90%	386 043,69	78,20%	
<b>UZA</b>	92 174,62	DR acumulada	119 982,54	DR acumulada	91 336,90	DR acumulada	
<b>UFZA</b>	145 382,37	78,20%	181 758,30	77,90%	164 406,94	<b>78,00%</b>	

		julho		agosto		setembro	
<b>DT</b>	2 694 499,42	DR Mensal	2 694 499,42	DR Mensal	2 607 580,08	DR Mensal	
<b>RZA</b>	391 547,52	82,57%	391 547,52	82,08%	381 442,92	79,61%	
<b>UZA</b>	39 260,01	DR acumulada	46 312,85	DR acumulada	81 839,65	DR acumulada	
<b>UFZA</b>	127 116,62	78,65%	131 914,61	79,09%	150 067,67	<b>79,14%</b>	

		outubro		novembro		dezembro	
<b>DT</b>	2 694 499,42	DR Mensal	2 607 580,08	DR Mensal	2 694 499,42	DR Mensal	
<b>RZA</b>	385 347,86	79,52%	375 243,26	79,51%	385 347,86	81,34%	
<b>UZA</b>	97 500,92	DR acumulada	93 441,00	DR acumulada	66 681,03	DR acumulada	
<b>UFZA</b>	155 170,53	79,18%	149 948,46	79,21%	138 369,54	<b>79,39%</b>	

#### 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%
<b>GAF</b>	<b>100,00%</b>

Relativamente ao apuramento da evolução do GAF até dezembro de 2024:

Indicador	Janeiro	Fevereiro	Março	1º Trimestre
Estado da Via Férrea	56,0%	56,0%	56,0%	56,0%
Estado das Pontes	68,9%	68,9%	68,9%	68,9%
Estado dos Túneis	59,8%	59,8%	59,8%	59,8%
Estados dos Aparelhos de Via	66,6%	66,6%	66,6%	66,6%
Estado dos Encravamentos	62,5%	62,5%	62,5%	62,5%
Estado do sistema ATP	69,5%	69,5%	69,5%	69,5%
Estado da Catenária	86,9%	86,9%	86,9%	86,9%
Estado das sub-estações de Tração	62,4%	62,4%	62,4%	62,4%
Estado das Estruturas de Proteção e Estabilização de Plataforma	86,8%	86,8%	86,8%	86,8%
<b>Gestão de Ativos Ferroviários</b>	<b>65,2%</b>	<b>65,2%</b>	<b>65,2%</b>	<b>65,2%</b>

Indicador	Abril	Maio	Junho	2º Trimestre
Estado da Via Férrea	56,0%	56,0%	56,0%	56,00%
Estado das Pontes	68,9%	68,9%	68,9%	68,88%
Estado dos Túneis	59,8%	59,8%	59,8%	59,75%
Estados dos Aparelhos de Via	66,6%	66,6%	66,6%	66,63%
Estado dos Encravamentos	62,5%	62,5%	62,5%	62,50%
Estado do sistema ATP	69,5%	69,5%	69,5%	69,50%
Estado da Catenária	86,9%	86,9%	86,9%	86,88%
Estado das sub-estações de Tração	62,4%	62,4%	62,4%	62,38%
Estado das Estruturas de Proteção e Estabilização de Plataforma	86,8%	86,8%	86,8%	86,75%
<b>Gestão de Ativos Ferroviários</b>	<b>65,2%</b>	<b>65,2%</b>	<b>65,2%</b>	<b>65,20%</b>

Indicador	Julho	Agosto	Setembro	3º Trimestre
Estado da Via Férrea	56,00%	56,00%	56,00%	56,00%
Estado das Pontes	69,00%	69,00%	69,00%	69,00%
Estado dos Túneis	59,75%	59,75%	59,75%	59,75%
Estados dos Aparelhos de Via	66,63%	66,63%	66,63%	66,63%
Estado dos Encravamentos	62,50%	62,50%	62,50%	62,50%
Estado do sistema ATP	69,50%	69,50%	69,50%	69,50%
Estado da Catenária	86,88%	86,88%	86,88%	86,88%
Estado das sub-estações de Tração	62,38%	62,38%	62,38%	62,38%
Estado das Estruturas de Proteção e Estabilização de Plataforma	86,75%	86,75%	86,75%	86,75%
<b>Gestão de Ativos Ferroviários</b>	<b>65,21%</b>	<b>65,21%</b>	<b>65,21%</b>	<b>65,21%</b>

Indicador	Outubro	Novembro	Dezembro	4º Trimestre
Estado da Via Férrea	55,00%	55,00%	55,00%	55,00%
Estado das Pontes	68,63%	68,63%	68,63%	68,63%
Estado dos Túneis	60,75%	60,75%	60,75%	60,75%
Estados dos Aparelhos de Via	68,50%	68,50%	68,50%	68,50%
Estado dos Encravamentos	63,00%	63,00%	63,00%	63,00%
Estado do sistema ATP	68,25%	68,25%	68,25%	68,25%
Estado da Catenária	91,00%	91,00%	91,00%	91,00%
Estado das sub-estações de Tração	59,50%	59,50%	59,50%	59,50%
Estado das Estruturas de Proteção e Estabilização de Plataforma	72,88%	72,88%	72,88%	72,88%
<b>Gestão de Ativos Ferroviários</b>	<b>64,39%</b>	<b>64,39%</b>	<b>64,39%</b>	<b>64,39%</b>

#### 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.

	jan/24	fev/24	mar/24	1º Trim2024	
Volumes de Atividade	2.754.383 CK	2.849.722 CK	3.002.204 CK	8.606.310 CK	
	abr/24	mai/24	jun/24	2º Trim2024	1º Sem 2024
Volumes de Atividade	2.898.290 CK	2.992.149 CK	2.766.188 CK	8.656.627 CK	17.262.937 CK
	jul/24	ago/24	set/24	3º Trim2024	Acumulado
Volumes de Atividade	2.993.225 CK	2.977.491 CK	2.924.167 CK	8.894.883 CK	26.157.820 CK
	out/24	nov/24	dez/24	4º Trim2024	2024
Volumes de Atividade	3.000.115 CK	2.903.464 CK	2.875.949 CK	8.779.528 CK	34.937.347 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	6	2 754 383	2,178
Fevereiro	4	2 849 722	1,404
Março	0	3 002 204	0,000
Abril	2	2 898 290	0,690
Maio	4	2 992 149	1,337
Junho	1	2 766 188	0,362
Julho	1	2 993 225	0,334
Agosto	2	2 977 491	0,672
Setembro	1	2 924 167	0,342
Outubro	4	3 000 115	1,333
Novembro	2	2 903 464	0,689
Dezembro	5	2 875 949	1,739
<b>Acumulado</b>	<b>32</b>	<b>34 937 346</b>	<b>0,916</b>

#### 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, determinado 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 2021. 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 2021.

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 de 2024:**

O número de pessoas expostas a níveis elevados de ruído em 31/12/2023 era de 29.095.

Decorrente das atividades inerentes às intervenções efetuadas em 2024, o número de pessoas expostas a níveis elevados de ruído, em 31/12/2024, reduziu-se para 29.078, isto é, uma redução de 0,1%.

#### 4.9 Anexo “Dados de Gestão”

Indicador	jan/24	fev/24	mar/24	1º Trim24 <sup>1</sup>	1º Trim24 <sup>2</sup>
Rendimentos Ferroviários	0,00€ <sup>3</sup>	15 670 144,75 €	7 820 402,77 €	<b>23 490 547,52 €</b>	<b>23,4%</b>
Outros Rendimentos	0,00€ <sup>3</sup>	4 927 535,32 €	1 784 264,27 €	<b>6 711 799,60 €</b>	<b>17,8%</b>
Gastos de Manutenção	0,00€ <sup>3</sup>	12 796 492,57 €	8 515 753,65 €	<b>21 312 246,22 €</b>	<b>12,0%</b>
Gastos com outros FSE's	0,00€ <sup>3</sup>	7 028 401,67 €	3 977 077,49 €	<b>11 005 479,16 €</b>	<b>-25,0%</b>
Gastos com o Pessoal	0,00€ <sup>3</sup>	15 838 761,41 €	8 216 790,62 €	<b>24 055 552,03 €</b>	<b>5,1%</b>
Indicador	abr/24	mai/24	jun/24	1º Sem24 <sup>1</sup>	1º Sem24 <sup>2</sup>
Rendimentos Ferroviários	7 150 909,42 €	8 967 270,31 €	7 537 031,00 €	<b>47 145 758,25 €</b>	<b>2,4%</b>
Outros Rendimentos	8 657 328,08 €	2 192 398,84 €	2 633 258,85 €	<b>20 194 785,36 €</b>	<b>105,9%</b>
Gastos de Manutenção	8 339 885,35 €	7 914 889,10 €	7 262 070,01 €	<b>44 829 090,67 €</b>	<b>6,2%</b>
Gastos com outros FSE's	2 873 696,83 €	4 126 909,74 €	4 696 264,38 €	<b>22 702 350,10 €</b>	<b>11,0%</b>
Gastos com o Pessoal	8 067 179,06 €	8 211 858,23 €	5 361 795,17 €	<b>45 696 384,49 €</b>	<b>5,2%</b>
Indicador	jul/24	ago/24	set/24	3º Trim24 <sup>1</sup>	3º Trim24 <sup>2</sup>
Rendimentos Ferroviários	8 067 613,88 €	8 226 568,10 €	7 957 664,69 €	<b>71 397 604,92 €</b>	<b>9,6%</b>
Outros Rendimentos	2 401 709,56 €	1 852 646,68 €	1 682 292,00 €	<b>26 131 433,60 €</b>	<b>-14,1%</b>
Gastos de Manutenção	7 230 501,14 €	7 033 457,54 €	7 153 652,85 €	<b>66 246 702,21 €</b>	<b>-16,7%</b>
Gastos com outros FSE's	4 461 741,15 €	3 648 126,47 €	4 120 057,42 €	<b>34 932 275,13 €</b>	<b>-21,5%</b>
Gastos com o Pessoal	8 372 755,98 €	8 387 694,30 €	5 612 483,69 €	<b>68 069 318,45 €</b>	<b>1,7%</b>
Indicador	out/24	nov/24	dez/24	4º Trim24 <sup>1</sup>	4º Trim24 <sup>2</sup>
Rendimentos Ferroviários	8 056 599,06 €	6 421 447,80 €	9 363 795,09 €	<b>95 239 446,87 €</b>	<b>20,5%</b>
Outros Rendimentos	15 821,03 €	1 821 294,75 €	3 156 549,36 €	<b>31 125 098,75 €</b>	<b>-42,3%</b>
Gastos de Manutenção	7 537 664,09 €	8 544 236,04 €	12 695 317,46 €	<b>95 023 919,81 €</b>	<b>-2,3%</b>
Gastos com outros FSE's	3 306 063,40 €	3 158 114,51 €	7 023 111,70 €	<b>48 419 564,74 €</b>	<b>16,4%</b>
Gastos com o Pessoal	8 912 669,21 €	8 342 878,68 €	9 181 208,25 €	<b>94 506 074,59 €</b>	<b>2,3%</b>

Nota:

<sup>1</sup>Realização em termos absolutos

<sup>2</sup>Evolução face ao período homólogo

<sup>3</sup>Valores de janeiro contabilizados em fevereiro



**Infraestruturas de Portugal, SA**

Direção de Concessões

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