

REPORTE DE SUSTENTABILIDADE

Grupo IP
2024





Sobre este Reporte

O Relatório e Contas de 2024 assinala o primeiro ano em que a IP divulga a sua informação não financeira em alinhamento com a Diretiva Europeia 2022/2464, de 14 de dezembro, sobre Reporte de Sustentabilidade Corporativo (CSRD) e com o Regulamento da Taxonomia da União Europeia (Regulamento (EU) 2020/852, de 18 de junho).

Dando seguimento ao estabelecido na CSRD, em antecipação à respetiva transposição para o direito nacional, a IP integrou num relatório único a informação financeira e não financeira do exercício de 2024, reportando o seu desempenho de sustentabilidade ESG (*Environment, Social e Governance*) de acordo com as Normas Europeias para Reporte de Sustentabilidade (ESRS) publicadas pela *European Financial Reporting Advisory Group* (EFRAG).

O reporte de sustentabilidade foi elaborado utilizando o método de “incorporação por referência”, das divulgações exigidas pela ESRS, estando devidamente assinaladas no início de cada capítulo (ESRS-X-X).

A adoção da Diretiva Europeia CSRD por parte da IP, representou um esforço da empresa em termos de **transparência**, **abrangência** e da **qualidade** na divulgação de informação de sustentabilidade. Sabendo a IP que a partir de 2025 e relativamente ao exercício de 2024, o Grupo IP se enquadra nos parâmetros de reporte obrigatório da CSRD, iniciou o seu processo de transição dos standards de reporte previstos na *Global Reporting Initiative* (GRI), para o alinhamento com estas novas orientações e cumprimento dos requisitos estabelecidos pela CSRD e standards da EFRAG.

O documento completo “[Relatório e Contas 2024](#)”  encontra-se disponível em formato digital, podendo ser consultado no nosso site.

O presente documento apresenta o Reporte de Sustentabilidade do Grupo IP relativo ao exercício de 2024, com o objetivo de partilhar de forma clara, acessível e objetiva o desempenho, os compromissos assumidos e os progressos alcançados pelo Grupo IP em matéria de sustentabilidade. Convidamo-la/o a explorar este relatório, onde se espelha a nossa visão estratégica de sustentabilidade e o nosso desempenho ESG (Ambiente Social e Governança).

Como navegar neste documento

Este relatório foi concebido num formato dinâmico e interativo, pensado para facilitar a consulta rápida e intuitiva.

Existem ligações, quer para aceder a diferentes partes deste relatório. Quer para aceder a sites externos.

Na parte superior de cada página, encontra-se uma barra de navegação que permite saltar diretamente entre os diferentes capítulos do relatório, facilitando a orientação e a leitura temática.

Mensagem do Presidente

O ano de 2024 veio, mais uma vez, demonstrar a importância da Infraestruturas de Portugal no contexto nacional, na promoção da mobilidade, na implementação de políticas públicas no setor dos transportes e comunicações e como promotor da concretização de investimento público de carácter reprodutivo, tão relevante nas economias modernas.

Relativamente ao processo de prestação de contas de 2024, merece referência a decisão de assegurar desde já o cumprimento dos normativos decorrentes da Diretiva Europeia sobre Reporte de Sustentabilidade Corporativo (CSRD) e do Regulamento da Taxonomia da União Europeia, decisão que representou um desafio consciente, mas significativo, exigindo uma maior profundidade do processo de recolha e tratamento da informação sobre práticas ambientais, sociais e de governança (ESG), a par de um acréscimo na quantidade e qualidade dos dados reportados. Ainda assim, entendemos que a implementação da CSRD representa uma oportunidade para promover a integração de abordagens sustentáveis em vigor na empresa que contribuem para a mitigação dos riscos ambientais e sociais, incentivam a adoção de processos mais eficientes e inovadores, promovendo a competitividade, o delinear de propósitos e a inovação a longo prazo. Entendemos também que a adequada divulgação das metodologias implementadas e dos resultados alcançados neste âmbito contribui para uma maior transparência e abrangência da prestação de contas anuais.

Foi realizada, em 2024, a primeira análise de dupla materialidade do Grupo IP, tendo a empresa, para esse efeito, efetuado uma auscultação aos nossos *stakeholders* internos e externos, avaliando os impactos, riscos e oportunidades associados à sua atividade. Esta avaliação permite traduzir os temas ESG considerados prioritários para o desenvolvimento sustentável da nossa atividade, constituindo a base para a definição da informação a divulgar no reporte de sustentabilidade, mas também para a revisão da Estratégia de Sustentabilidade do Grupo IP e do respetivo plano de ação.

Neste contexto, entre outras ações desenvolvidas em 2024, destaca-se a continuada aposta na expansão e modernização da ferrovia e a promoção da vantagem ambiental deste modo de transporte, através, por exemplo, dos projetos de eletrificação em curso na Rede Ferroviária Nacional, a adjudicação da primeira parceria público-privada da Linha de Alta Velocidade (LAV) Porto-Lisboa, mas também, embora a outra escala, a preparação do concurso para realização de projeto piloto de produção fotovoltaica para autoconsumo de energia de tração na RFN, o desenvolvimento da 2ª fase do Plano de Resiliência das Infraestruturas às Alterações Climáticas, ou o desenvolvimento de projetos inovadores que incorporam princípios de “eco conceção”, como o caso da solução de pavimentação adotada no projeto “Acessibilidades à Zona Industrial de Riachos”, de reutilização de 100% de material fresado das camadas betuminosas.

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

Na dimensão social, reconhecendo que o capital humano constitui um dos nossos ativos mais importantes, que a evolução das metodologias e tecnologias de trabalho exigem flexibilidade e aquisição de novas competências, e que o desafio da retenção do talento impõe ao Grupo IP um esforço acrescido de modernização e de adaptação, em 2024, a empresa continuou a sua aposta nas políticas de conciliação da vida familiar e profissional, mas também na capacitação dos colaboradores. A Academia IP disponibilizou um total de cerca de 130 000 horas de formação em várias áreas do conhecimento, para além de promover iniciativas no sentido de integrar os novos colaboradores na empresa e nas equipas, por via do programa de acolhimento e integração.

Em 2024, destaca-se ainda a celebração com todos os sindicatos representativos dos trabalhadores do Grupo IP, do acordo de revisão do Acordo Coletivo de Trabalho (ACT).

Sendo a inovação um tema prioritário na estratégia do Grupo IP, deu-se continuidade à dinamização da atividade de ID&I, com destaque para a participação em 7 projetos de ID&I cofinanciados por vários programas europeus nas mais diversas áreas, em dois programas de inovação colaborativa, um na área da aceleração da tecnologia 5G e outro na área da circularidade e 2 sessões de *Think Tank* de Inovação.

Em termos do reconhecimento externo de práticas sustentáveis, de referir o “Prémio Nacional de Sustentabilidade”, promovido pelo Jornal de Negócios, e o prémio à IPE pela Associação Portuguesa de Ética Empresarial pelo seu Programa de Assistência Técnica ao Ministério dos Transportes e Comunicações de Moçambique. O Grupo IP tem desempenhado um papel relevante ao fomentar a colaboração e a cooperação técnica entre Portugal e os Países de Língua Oficial Portuguesa. A parceria com Moçambique é um exemplo de como a cooperação pode fortalecer capacidades institucionais para melhorar a gestão de infraestruturas, gerando benefícios para as populações.

Na projeção de um futuro próximo, importa, ter em consideração o cenário geopolítico internacional, de acrescida incerteza e as orientações decorrentes da nova “Bússola para a Competitividade” da Comissão Europeia, que servirá de guião a uma série de medidas legislativas para promover a inovação e o crescimento económico, acelerar a descarbonização e a transição energética e tecnológica, diversificar as cadeias de abastecimento e garantir a segurança e autonomia estratégica, num sistema global em que as tensões políticas, a concorrência pela supremacia tecnológica e a luta pelo controlo dos recursos estão a aumentar.

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

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

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

Ligamos destinos!



Miguel Jorge de Campos Cruz
Presidente do Conselho de Administração Executivo

ÍNDICE



1. A Empresa

- Quem somos
- Como nos organizamos
- As nossas pessoas
- As nossas redes
- Gestão dos riscos
- Principais indicadores de gestão
- Destaques do ano



3. Dimensão Ambiente

- Eficiência energética, transição e descarbonização
- Resiliência às alterações climáticas
- Economia circular
- Proteção do ambiente e ecossistemas
- Taxonomia Europeia



4. Dimensão Social

- Capital humano e talento
- Mobilidade e acessibilidade
- Segurança



5. Dimensão Governança

- Boas práticas de gestão
- Inovação
- Cibersegurança



2. Estratégia de Sustentabilidade

- Contexto externo
- Análise de dupla materialidade
- Abordagem estratégica alinhada com os ODS
- Governança da sustentabilidade



6. Oportunidades de Melhoria



Infraestruturas
de Portugal

01

A Empresa

- Quem Somos
- Como nos Organizamos
- As Nossas Pessoas
- As Nossas Redes
- Gestão dos Riscos
- Principais Indicadores de Gestão
- Destaques do Ano

Quem Somos

Enquadramento

O Grupo IP é o maior grupo português de gestão de infraestruturas de transportes, tendo como objetivo a prestação de um serviço de mobilidade multimodal seguro, eficiente e sustentável. Incorpora o saber técnico necessário ao bom desempenho das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias nas vertentes de conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo-se nesta última o comando e o controlo da circulação, privilegiando a inovação e o desenvolvimento tecnológico aplicados aos vários equipamentos, sistemas e materiais instalados.

Está ainda envolvido na gestão e operação de cabos submarinos, o *Atlantic CAM*, que liga o continente às regiões autónomas dos Açores e da Madeira

Dispõe ainda dos recursos, das competências e da experiência para cooperar e prestar assessoria e serviços, nas mais variadas áreas, numa lógica de transferência de conhecimento e de experiência.

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

A IP é responsável pela gestão de infraestruturas rodoviárias, nos termos do Contrato de Concessão Geral da rede rodoviária nacional celebrado com o Estado, e exerce a prestação de serviço público de gestão da infraestrutura integrante da Rede Ferroviária Nacional (RFN), em regime de delegação de competências do Estado Português, através da execução de um Contrato Programa para o setor ferroviário.

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

No ano de 2022, o Decreto-Lei n.º 63/2022, de 26 de setembro, ampliou o objeto social da empresa, de modo a permitir que esta promova a conceção, projeto, construção, exploração, operação e manutenção, em regime de concessão, com faculdade de subconcessão, do sistema de cabos submarinos de comunicações eletrónicas entre o continente e as Regiões Autónomas (*Atlantic CAM*).

Contratos celebrados entre o Estado e a IP

Contrato de Concessão Rodoviário

O Estado celebrou com a EP (agora integrada na IP) um contrato de concessão, cujas bases foram aprovadas através do Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de novembro, e posteriormente alteradas pela Lei n.º 13/2008, de 29 de fevereiro, pelo Decreto-Lei n.º 110/2009, de 18 de maio, e pelo Decreto-Lei n.º 44-A/2010, de 5 de maio. Uma das alterações mais importantes foi a introdução do conceito de disponibilidade, que consiste na verificação da qualidade do serviço prestado aos utentes e na aferição dos níveis de sinistralidade rodoviária e dos níveis de externalidades por elas geradas, traduzidos nos indicadores de desempenho. O financiamento da Rede Rodoviária Nacional é assegurado pelas taxas de portagem cobradas nas vias portajadas e outros rendimentos de exploração da concessão, bem como pela Consignação de Serviço Rodoviário (CSR), nos termos da Lei n.º 55/2007, de 31 de agosto, na sua redação atual.

Contrato de Programa Ferroviário

Em 11 de março de 2016, o Estado celebrou com a IP um Contrato Programa para a Rede Ferroviária Nacional, com a duração de 5 anos, em respeito pelo Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro. Este contrato foi sendo prorrogado por períodos de seis meses, através de aditamentos determinados por Resoluções do Conselho de Ministros, entre 1 de janeiro de 2021 e 30 de junho de 2022.

No âmbito deste Contrato plurianual, merecem realce as obrigações do Estado no financiamento da gestão das infraestruturas ferroviárias e as obrigações da IP no cumprimento de objetivos de desempenho direcionados para os utilizadores, medidos através de indicadores e critérios de qualidade abrangendo diversos elementos, como prestações dos comboios (velocidade, fiabilidade da linha e satisfação dos clientes), capacidade da rede, gestão de ativos, volumes de atividade, níveis de segurança e proteção do ambiente. O contrato fixa, ainda, objetivos de eficiência financeira na forma de indicadores de receita e despesa. O financiamento da Rede Ferroviária Nacional é assegurado através das receitas tarifárias cobradas aos operadores ferroviários, dos excedentes resultantes de atividades complementares associadas à exploração da infraestrutura ferroviária e das indemnizações compensatórias que permitam cobrir os gastos decorrentes do cumprimento das obrigações de serviço público que não possam estar cobertos pelas receitas referidas.

Em janeiro de 2024, na Resolução do Conselho de Ministros n.º 3/2024, de 5 de janeiro, foi fixado o valor das indemnizações compensatórias relativas ao período compreendido entre julho de 2022 e dezembro 2023, mediante a celebração de um aditamento ao contrato programa anterior, bem como as relativas ao Contrato Programa 2024-2028, encontrando-se os respetivos contratos a aguardar a emissão de visto prévio pelo Tribunal de Contas.

Contrato de Concessão do Sistema de Cabos Submarinos

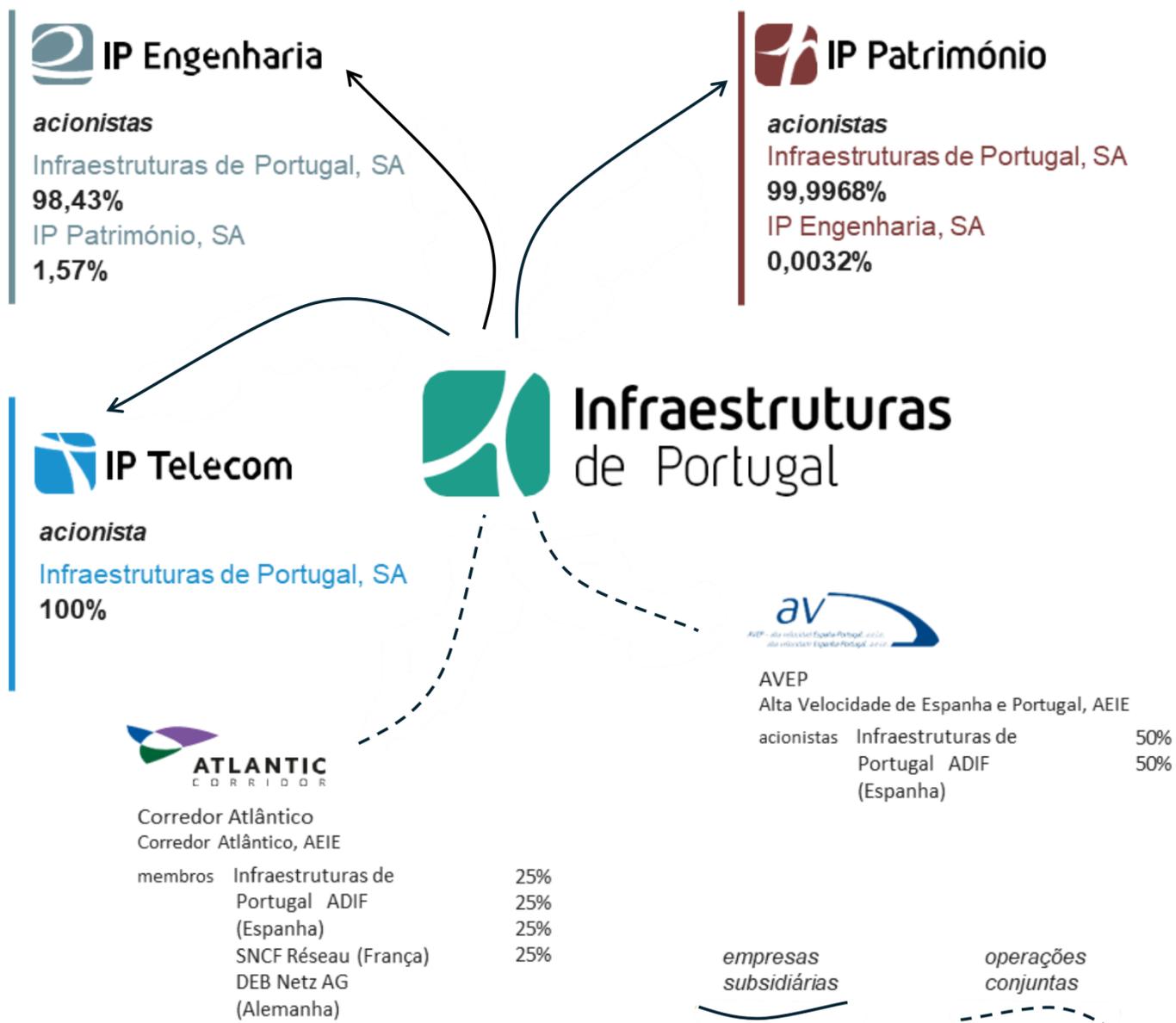
Na sequência da ampliação do objeto social da empresa, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 63/2022, de 26 de setembro, foi assinado, em novembro de 2023, o Contrato de Concessão do Estado com a IP relativo à conceção, construção, fornecimento, instalação, montagem e entrada em exploração do novo cabo de fibra ótica submarino que ligará o Continente às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, o qual foi objeto de visto prévio do Tribunal de Contas em fevereiro de 2024.

A IP tem em curso a empreitada de "Conceção, Construção, Fornecimento, Instalação, Montagem e Entrada em Exploração do Cabo de Fibra Ótica Submarino de Telecomunicações do *Atlantic CAM*", no valor de 139 mil euros, na sequência de contrato assinado em 13 de março com Visto do Tribunal de Contas de 9 de maio de 2024.

Quem Somos

O Grupo IP

A IP é responsável pela gestão de infraestruturas rodoviárias, nos termos do Contrato de Concessão Geral da rede rodoviária nacional celebrado com o Estado, e exerce a prestação de serviço público de gestão da infraestrutura integrante da Rede Ferroviária Nacional (RFN), em regime de delegação de competências.



Empresas com participação no capital social

Estas empresas têm como objetivo otimizar as receitas não-core do Grupo IP, transformando-as em centros de lucro, aproveitando a capacidade excedentária dos ativos não utilizados nas suas atividades principais.

- IP Engenharia** | Empresa especializada em engenharia de transportes, com a missão de desenvolver estudos e projetos de engenharia, além de gerir, coordenar e fiscalizar empreitadas no setor de infraestruturas. A IPE baseia-se na partilha de conhecimento e na troca de experiências, oferecendo serviços integrados de assistência técnica e formação.
- IP Património** | Responsável pela gestão do património imobiliário da IP, com o objetivo de otimizar os recursos e rentabilizar os ativos não operacionais. A empresa foca-se na valorização e na exploração dos imóveis da IP, contribuindo com a gestão eficaz de terrenos, edifícios e outras propriedades que não estão diretamente ligados à operação das infraestruturas de transporte.
- IP Telecom** | Especializada na gestão e exploração de redes de telecomunicações, com a principal missão sendo garantir a infraestrutura de telecomunicações necessária para apoiar as operações do Grupo IP, nas áreas de transporte rodoferroviário. Também fornece soluções de comunicação para terceiro, recorrendo à extensa rede de fibra ótica e a outros recursos tecnológicos da Infraestruturas de Portugal. Além disso, vai operar o Sistema de Cabos Submarinos, que assegura comunicações eletrónicas entre o Continente e as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores.

Entidades europeias com participação no capital social

Estas participações sublinham o compromisso da IP com a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias e o desenvolvimento de corredores ferroviários europeus estratégicos.

- ATLANTIC CORRIDOR** | O **Corredor Atlântico** é um Agrupamento Europeu de Interesse Económico (AEIE) composto pela IP, a espanhola ADIF, a francesa SNCF Réseau e a alemã DB InfraGO. Este agrupamento tem como missão principal a rentabilização da infraestrutura ferroviária existente, sem necessidade de investimentos adicionais, através de uma gestão centralizada da atribuição de capacidade, gestão de tráfego e relacionamento com os clientes. O Corredor Atlântico abrange uma extensa rede ferroviária que conecta Portugal, Espanha, França e Alemanha, promovendo a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias.
- AV** | A **AVEP - Alta Velocidade Espanha/Portugal** é igualmente um AEIE formado pela IP e pela sua congénere espanhola com o objetivo de realizar estudos preliminares e análises de viabilidade para os corredores ferroviários internacionais, nomeadamente de alta velocidade, tais como os eixos Porto-Vigo e Madrid-Lisboa-Porto. Esses estudos incluem a avaliação da procura, análise custo-benefício e avaliação financeira e socioeconómica, visando o desenvolvimento de projetos de alta velocidade que promovam a integração e a mobilidade entre os dois países.

Missão

A Infraestruturas de Portugal tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviárias e ferroviárias nacionais, incluindo-se nesta última o comando e controlo da circulação.

Compete ainda à IP a conceção, projeto, construção, exploração, operação e manutenção, em regime de concessão, com faculdade de subconcessão, do sistema de cabos submarinos de comunicações eletrónicas entre o território de Portugal continental e os arquipélagos dos Açores e da Madeira.

Visão

Posicionar-se como gestora de mobilidade multimodal, potenciando a gestão de ativos, e garantindo a prestação de serviço seguro, eficiente e sustentável, valorizado pela rendibilização de ativos complementares.

Valores

Ética

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

Segurança

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

Sustentabilidade

Atuação orientada para a sustentabilidade económica, social e ambiental.

Como nos Organizamos

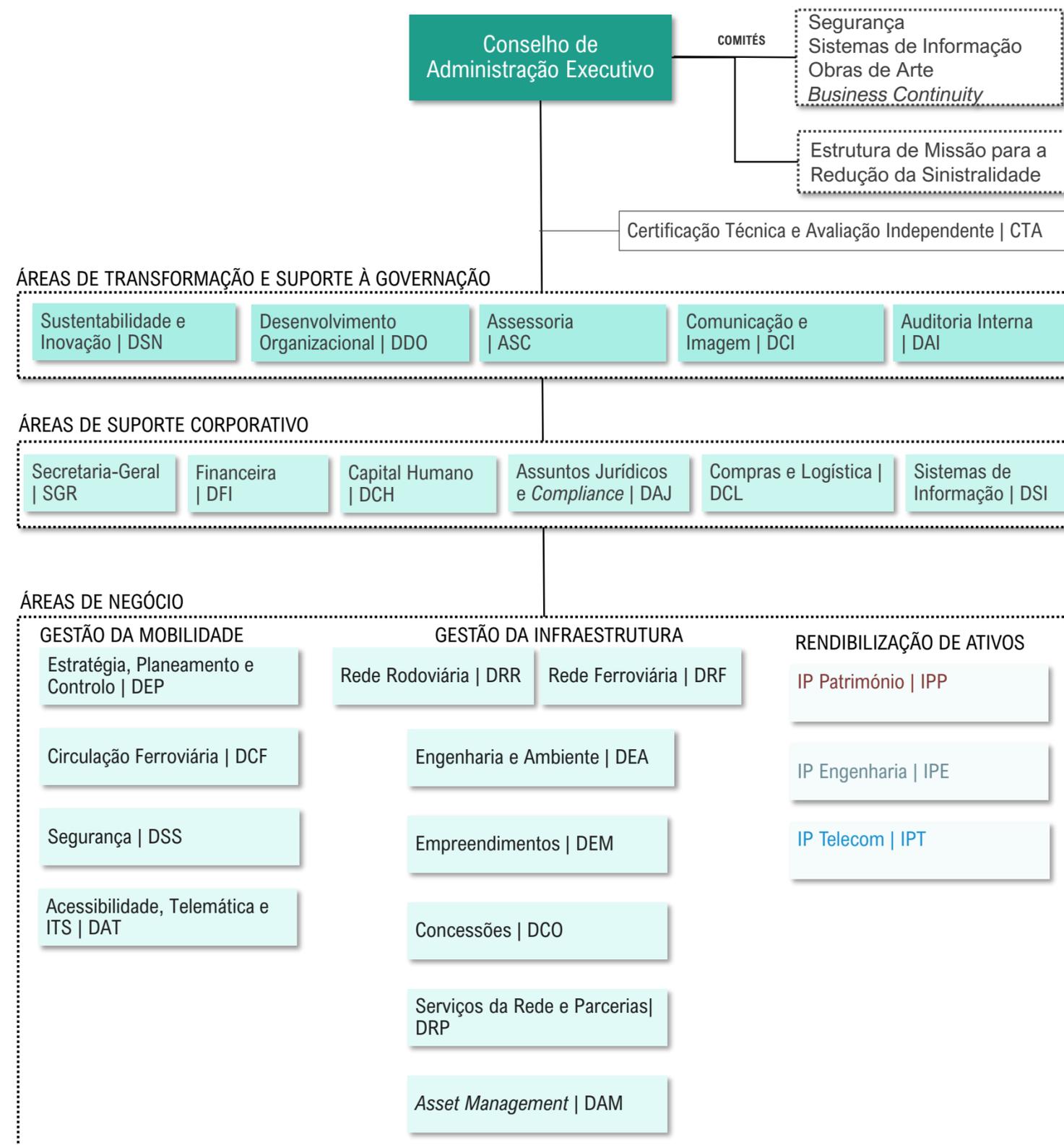
A Infraestruturas de Portugal reveste a natureza de empresa pública sob a forma de sociedade anónima e rege-se pelo Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, que a criou, pelos seus estatutos, aprovados em anexo ao referido diploma legal, pelo regime jurídico do setor público empresarial, aprovado pelo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

Assim, a macroestrutura do Grupo IP é constituída por:

- **Áreas de Transformação e Suporte à Governança:** composta pelas unidades orgânicas com objetivos de introdução e suporte da transformação/mudança/ inovação ou com a missão de apoiar a governança;
- **Áreas de Suporte Corporativo:** onde se integram as unidades orgânicas que prestam serviços transversais e centralizados para todo o Grupo, ambas de valor acrescentado interno; e
- **Áreas de Negócio:** com as unidades responsáveis pelos outputs dirigidos ao exterior, concretizando o serviço prestado pelo Grupo IP.

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

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

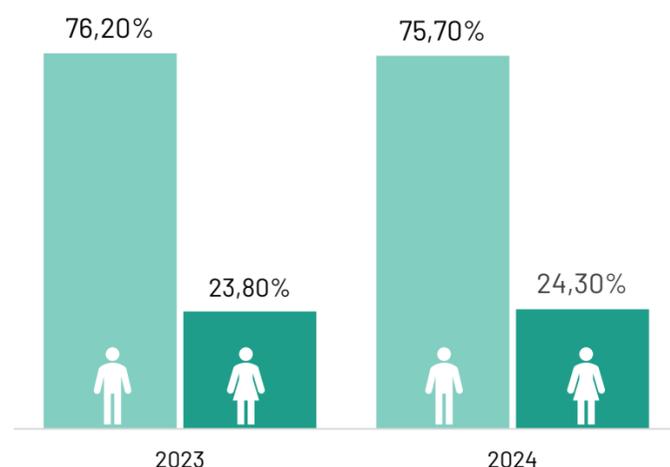
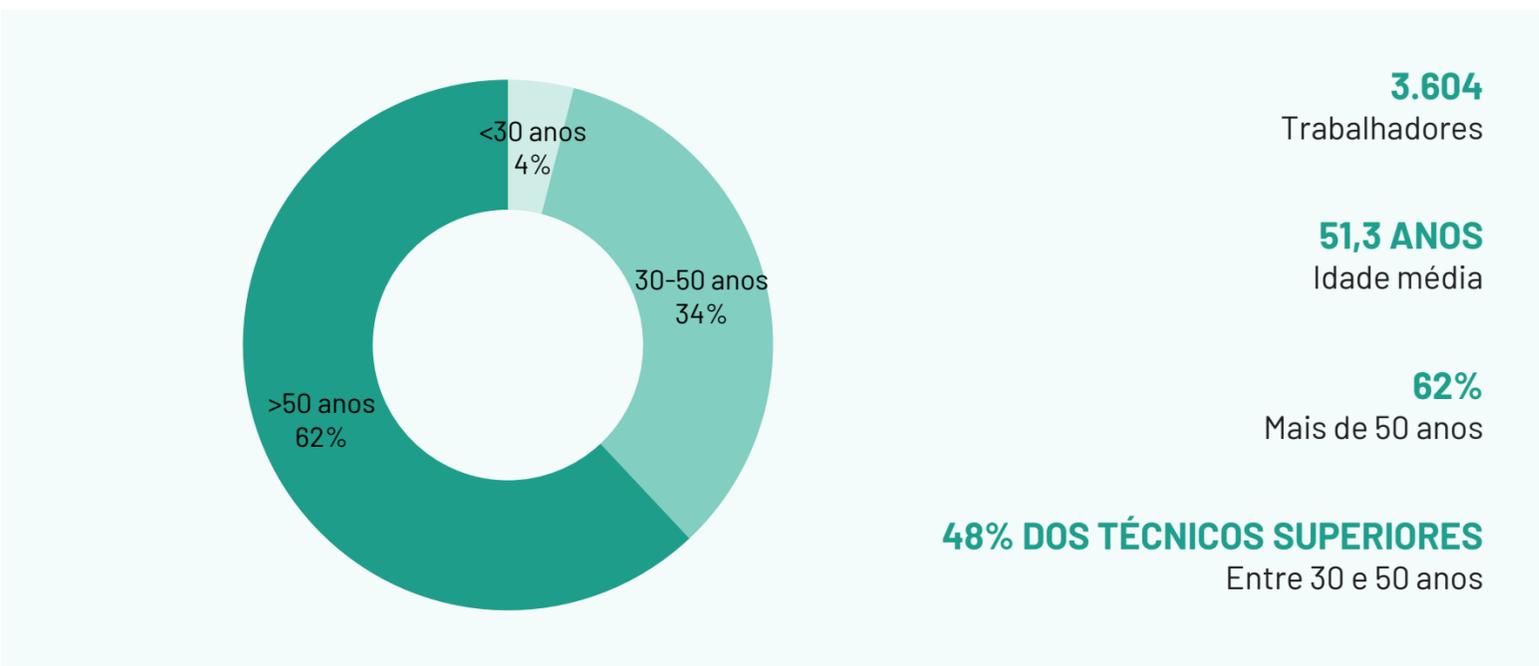


As Nossas Pessoas

Em 31 dezembro de 2024 o Grupo IP contava com **3.604 trabalhadores**, traduzindo-se numa redução de 33 efetivos (-0,91%) face ao número que se verificava em 31 de dezembro de 2023.

A **evolução da antiguidade** dos colaboradores manteve-se relativamente constante, com valores de cerca de **23 anos**, e o peso da **formação superior** nos quadros da empresa aumentou ligeiramente para 39% (38,2%, em 2023).

Em 2024, a IP deu continuidade ao recrutamento externo de novos quadros, tendo este esforço resultado em **186 entradas concretizadas**.



Há **predominância de colaboradores do sexo masculino**, mantendo-se em 2024 um peso de cerca de 75,7% do género masculino e de 24,3% do género feminino.

Ao nível dos **cargos dirigentes**, a evolução face a 2023 foi muito ligeira, sendo que, atualmente, **mais de um terço das chefias são mulheres**, 38,5% em 2024 face a 38,1% em 2023.

No Grupo IP mantém-se a coexistência de 3 regimes laborais:

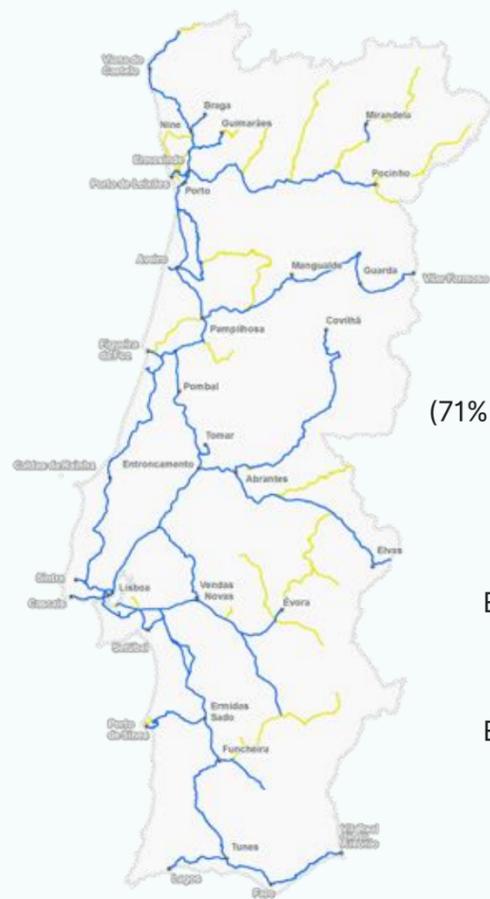
- Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) – enquadra os colaboradores do Grupo IP com contrato individual de trabalho que aderiam ao ACT;
- Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas - enquadra os colaboradores com vínculo de origem à “função pública”, oriundos da extinta Junta Autónoma de Estradas (JAE) que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

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

Caracterização dos Recursos Humanos	Género	Total
Contrato permanente	Feminino	864
	Masculino	2.694
	Total	3.558
Contrato a termo certo	Feminino	0
	Masculino	13
	Total	13
Contrato a termo incerto	Feminino	9
	Masculino	18
	Total	27
Outro tipo de contrato	Feminino	3
	Masculino	3
	Total	6

As Nossas Redes

Rede Ferroviária



2.526 km	Rede ferroviária em exploração
1.917 km	Via única
563 km	Via dupla
48 km	Via múltipla
1.794 km	Rede eletrificada (71% do total da rede em exploração)
546	Estações e apeadeiro ao serviço
289	Estações ao serviço exclusivo de passageiro
12	Estações ao serviço exclusivo de mercadorias
245	Estações ao serviço misto

Rede Rodoviária



17.463 km	Rede Rodoviária Nacional
86,4 % da extensão prevista	Plano Rodoviário Nacional (última revisão ocorreu em 1998)
13.797 km	Rede sob gestão direta da IP
464 km	Itinerários Principais (IP)
1.809 km	Itinerários Complementares (IC)
4.684 km	Estradas Nacionais (EN)
3.352 km	Estradas Regionais (ER)
3.488 km	Estradas Desclassificadas (ED)
48 km	Estradas transferidas para os Municípios

Rede de Telecomunicações



7.012 km	Rede de Fibra Ótica
3	Data Centers (Lisboa, Porto e Viseu)
4.782 km	Canal Técnico Rodoviário
1.103	Salas de equipamentos e telecomunicações

Rede Transeuropeia de Transportes

A Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) é um projeto estratégico da União Europeia que visa fortalecer a coesão social, económica e territorial, criando um sistema de transportes eficiente e sustentável. O [Regulamento \(UE\) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de junho de 2024](#), relativo às (novas) orientações da União Europeia (UE) para o desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes (que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n. 913/2010 e que revoga o Regulamento (UE) n. 1315/2013), estabelece que a Rede Transeuropeia de Transportes visa criar uma rede de transporte fiável, sem descontinuidades e de elevada qualidade que garanta uma conectividade sustentável em toda a Europa sem interrupções físicas, estrangulamentos e ligações em falta.

O Regulamento estabelece orientações para o desenvolvimento de uma RTE-T em três níveis, que representam o grau mais elevado de planeamento das infraestruturas à escala da União, a saber:

- Rede Global (*comprehensive network*), a concluir até ao final de 2050;
- Rede Principal Alargada (*extended core network*), a concluir até ao final de 2040, pretendendo-se antecipar a conclusão de projetos de grande escala, principalmente transfronteiriços, nomeadamente ligações ferroviárias em falta antes do prazo de 2050.
- Rede Principal (*core network*), a concluir até ao final de 2030 e que compreende as partes da rede global estrategicamente mais importantes para atingir os objetivos de desenvolvimento da RTE-T.

A infraestrutura da rede transeuropeia de transportes é composta pelas infraestruturas de transporte ferroviário, de transporte por vias navegáveis interiores, de transporte marítimo, de transporte rodoviário, de transporte aéreo e de transporte multimodal, incluindo em nós urbanos. O Regulamento identifica os corredores europeus de transporte de maior importância estratégica com base em troços prioritários da rede transeuropeia de transportes e projetos de interesse comum e especifica os requisitos a cumprir para o desenvolvimento e execução da infraestrutura da rede transeuropeia de transportes. Parte da rede rodoviária e ferroviária nacional encontra-se integrada na RTE-T.

Gestão dos Riscos

Enquadramento

A gestão do risco consiste na aplicação sistemática e contínua de políticas, procedimentos e práticas de gestão que permitem regular a atuação da empresa às circunstâncias (externas e internas) que impactam o seu negócio, minimizando ou potenciando o seu efeito na prossecução dos objetivos, atentas as necessidades e expectativas das partes interessadas.

Integrada no sistema de controlo interno, a **gestão dos riscos e oportunidades** contribui para reforçar a resiliência da empresa perante as ameaças que expõem a sua vulnerabilidade e potenciar a eficiência da organização na otimização dos seus objetivos de negócio orientados à fiabilidade, transparência e segurança dos processos e sistemas que sustentam o serviço prestado, por forma a assegurar uma gestão sustentável e eficiente das infraestruturas.

A atuação da empresa no reconhecimento, tratamento, monitorização e controlo dessas ocorrências que afetam ou incrementam a capacidade para atingir os resultados estabelecidos consubstancia-se na prevenção e controlo das ameaças, que se materializam em riscos de Regulação e Compliance, Financeiros, Operacionais, Tecnológicos, Reputacionais e de Negócio, e na exploração de situações com potencial aporte de valor à atividade da IP.

Os riscos são identificados e caracterizados a partir de alguns campos como "Designação do risco", "Detalhe do risco", "Fonte do risco", "Consequências do risco", "Objetivo impactado", "Processo impactado", "Empresas do grupo impactadas", "Categoria do risco", "Controlo(s) implementado(s)", entre outros, concluindo-se com uma avaliação do risco em 3 escalas: baixo, moderado ou elevado.

O mapa global dos riscos para 2024 identificou 375 riscos ativos.

Relação com **Análise de Dupla Materialidade**

Paralelamente ao processo de gestão dos riscos do Grupo IP, realizou-se, em 2024, a **Análise de Dupla Materialidade (ADM)**, identificando-se os riscos e oportunidades relacionados com os temas ESG da empresa.

O procedimento de gestão dos riscos da organização em vigor segue a norma NP ISO 31000:2019 – Gestão do Risco, com foco no desempenho a curto e médio prazo, e enfatizando os riscos para o negócio da empresa. No caso da ADM, que segue a Diretiva CSRD, adotou-se uma perspetiva de médio/longo prazo, visando estabelecer os temas prioritários da atuação da empresa em termos de sustentabilidade, e que poderiam ajustar, se necessário, a estratégia de sustentabilidade da empresa.

Os **Impactes, Riscos e Oportunidades (IRO)** identificados no âmbito da ADM, apesar de não estarem totalmente integrados na Gestão dos Riscos da empresa, uma vez que 2024 foi o primeiro ano em que se realizou, encontram-se, na sua maioria, já considerados, e predominantemente mapeados na categoria de "Consequência do risco", no caso dos impactes. Por outro lado, os riscos da ADM estão refletidos nos campos de "Designação do risco", "Detalhe do risco" e "Fonte do risco". Ainda assim, foi identificada a necessidade de realizar alguns ajustamentos à Gestão dos Riscos da empresa, no sentido de integrar novos elementos e adaptá-la a esta nova realidade, a concretizar em 2025.

Neste contexto, no próximo ano, a integração e o ajuste da metodologia da Gestão dos Riscos contribuirá para uma abordagem mais estruturada e integrada, fortalecendo a estratégia corporativa e a capacidade da organização de antecipar e mitigar riscos de forma eficiente e sustentável.

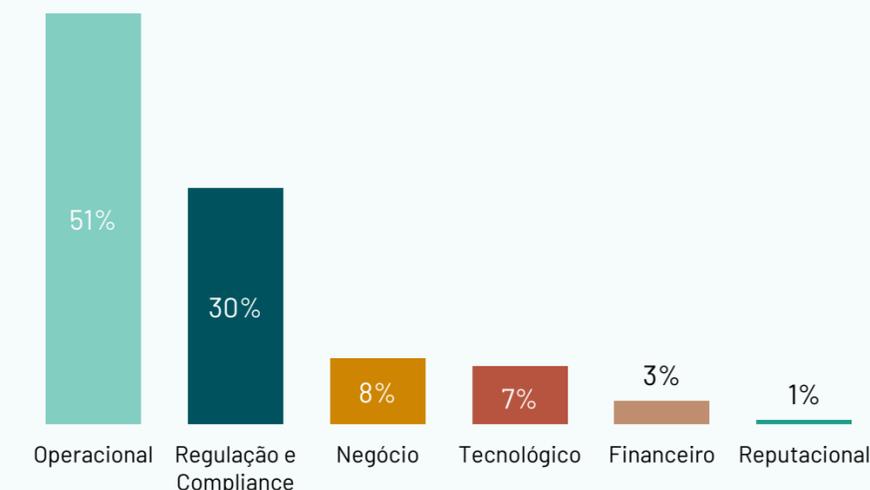
Analisando a identificação e caracterização dos riscos no atual processo de **Gestão dos Riscos**, pode verificar-se que **136 riscos**, ou seja, 36% do total de riscos, estão diretamente relacionados com os temas materiais ESG, e enquadrados na ADM:

- 24% sobre **governança**, com destaque para a gestão da relação com fornecedores (7,7%), incluindo práticas de pagamento; e corrupção e suborno (6,9%);
- 9% sobre tópicos **sociais**, onde as condições de trabalho representam 4%; e
- 3% sobre **ambiente**, com a adaptação às alterações climáticas e a economia circular a representarem 2,1%.

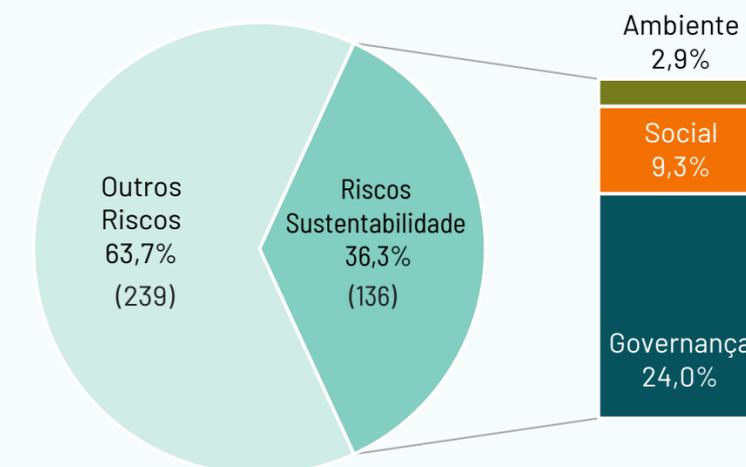
A análise realizada confirma uma considerável representatividade dos temas materiais resultantes da ADM desenvolvida em 2024, nos riscos geridos pela empresa, de acordo com a metodologia atual.

Resultados 2024

Gestão dos Riscos - Riscos por categoria



Riscos Integrados na Análise de Dupla Materialidade



Principais Indicadores de Gestão

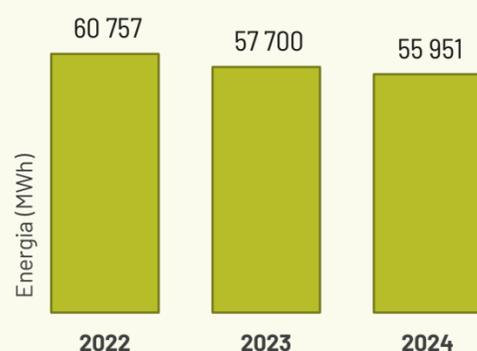
Dimensão Ambiente

Transição Energética

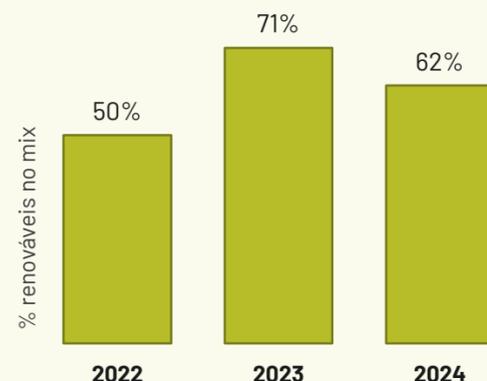
O Grupo IP está empenhado na transição energética, dispondo de um conjunto de iniciativas alinhadas com os objetivos de descarbonização e de desenvolvimento sustentável nacionais e europeus, e com o Acordo de Paris.

Algumas das iniciativas estão ligadas à redução dos consumos energéticos e à penetração de energia renovável no *mix* energético consumido, contribuindo estas medidas para o cumprimento das metas científicas da empresa, de redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE) até 2030 e já aprovadas pela *Science Based Targets initiative* (SBTi).

Consumo de Energia (sem tração)



Energia renovável no *mix* energético contratado



Emissões de GEE*



*As emissões totais de GEE correspondem ao somatório das emissões dos Âmbitos 1, 2 e 3.

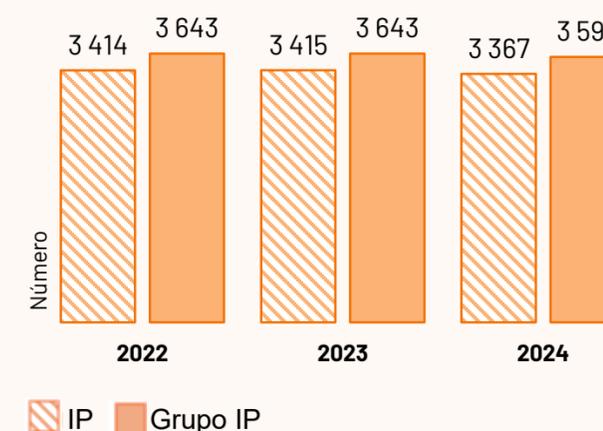
** Em 2022 e 2023 as emissões de Âmbito 3 não foram calculadas

Dimensão Social

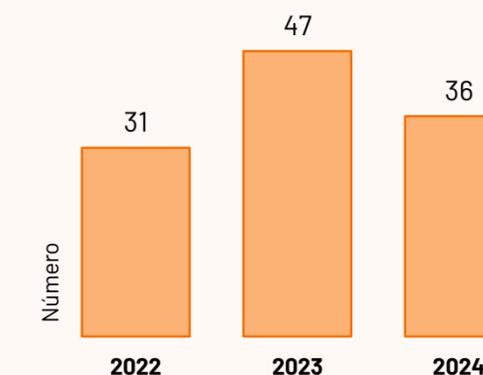
Recursos Humanos

A estratégia da empresa passa por estabilizar o efetivo, através da substituição dos colaboradores que cessam o vínculo, com reforços pontuais em áreas críticas, nas quais se destacam as áreas operacionais da manutenção, inspeção e fiscalização de infraestruturas.

Efetivo Médio



Horas de Formação [Por Colaborador]



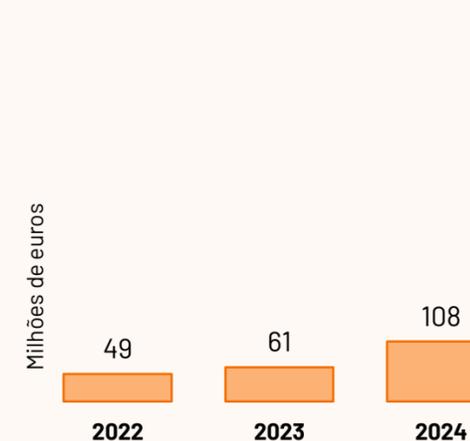
Dimensão Social

Investimento

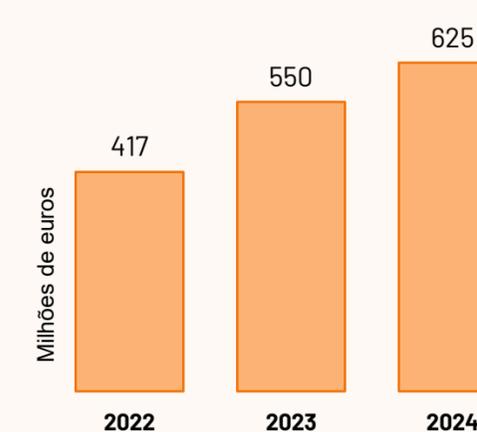
O investimento ferroviário, face a 2023, registou um aumento de 13% no ano de 2024, impulsionado pelo Programa Ferrovia 2020.

O investimento rodoviário aumentou 76%, em resultado da execução do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR).

Investimento Rodovia



Investimento Ferrovia

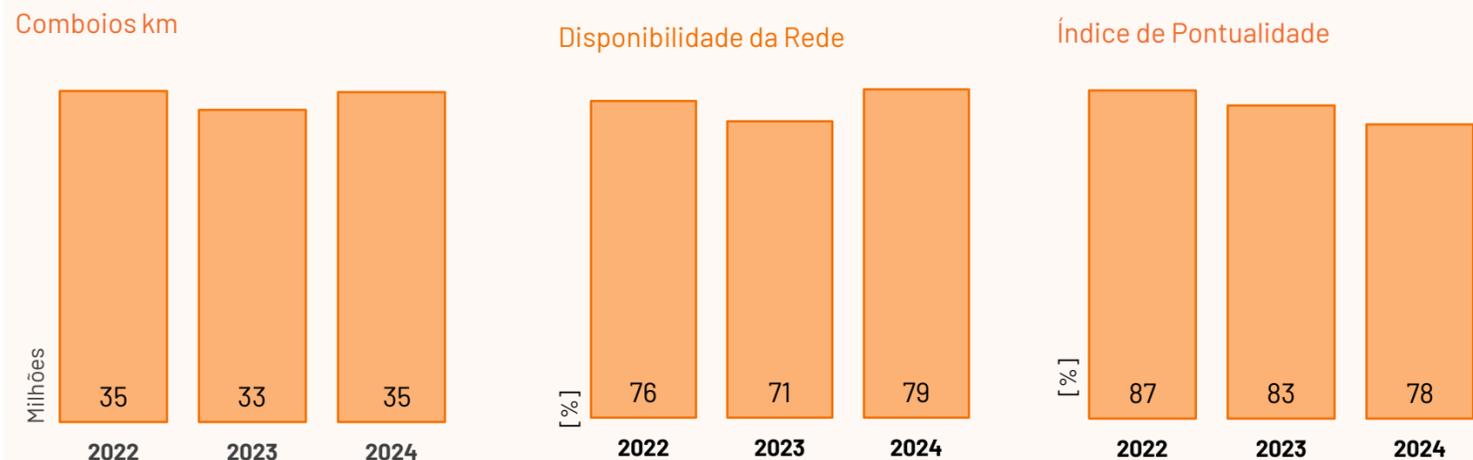


Principais Indicadores de Gestão

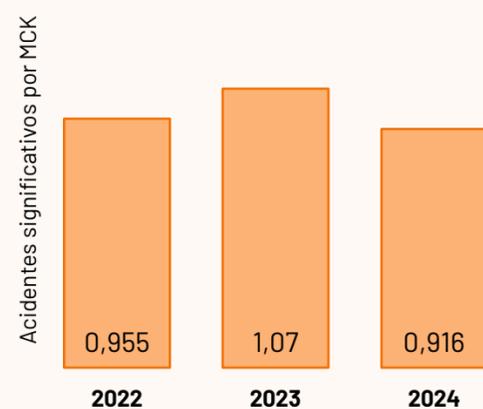
Dimensão Social

Utilização da Rede Ferroviária Nacional e Segurança Ferroviária

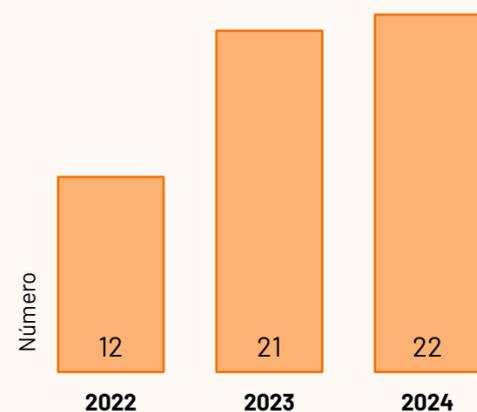
Em 2024 realizaram-se 34,9 milhões de comboios quilómetro (CK), cerca de 4,4% acima do verificado no ano de 2023, sendo 85,4% (29,8 milhões CK) de tráfego de passageiro e 14,6% (5,1 milhões CK) relativos a mercadorias.



Nível de segurança ferroviária



Vitimas Mortais - Ferrovia

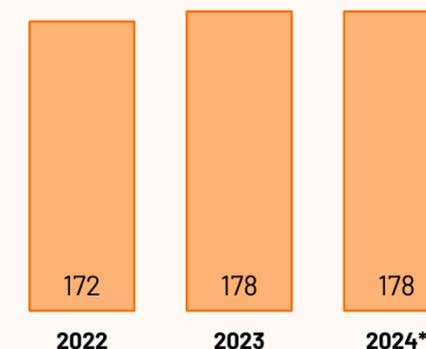


Dimensão Social

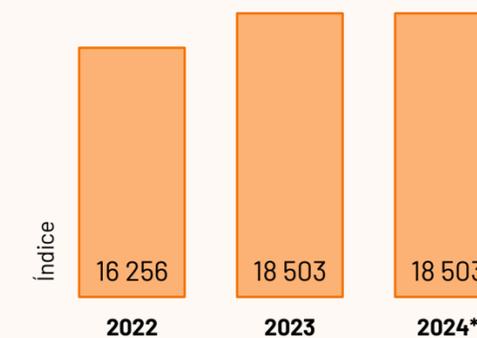
Segurança Rodoviária

Um dos objetivos da missão da IP, é assegurar uma mobilidade segura nas infraestruturas rodoviárias e ferroviárias sob sua gestão. O trabalho que tem sido desenvolvido tem contribuído de forma inequívoca para os elevados progressos obtidos na redução da sinistralidade, designadamente rodoviária, nas últimas décadas, em Portugal.

Vitimas Mortais - Rodovia



Indicador de gravidade dentro de localidade



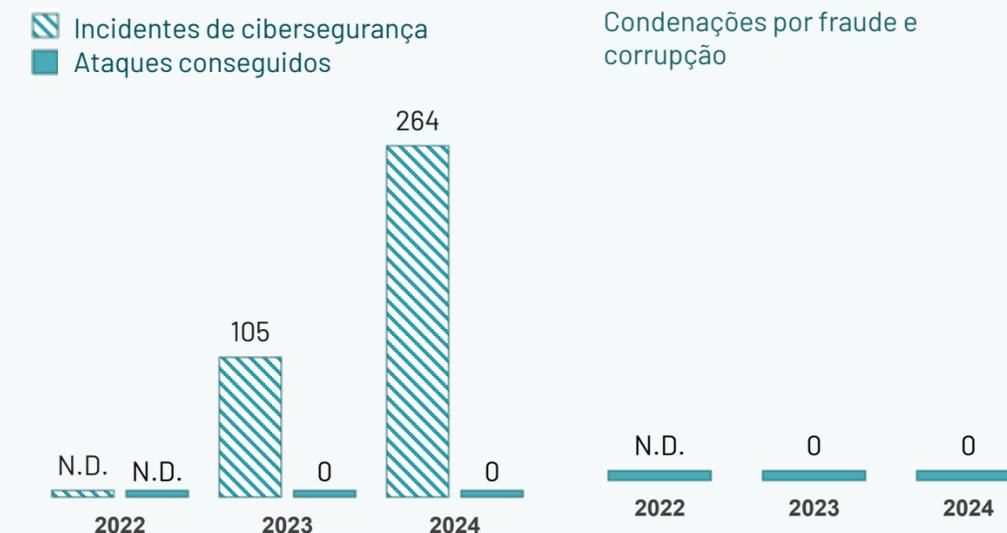
* Devido a dificuldades de ligação entre sistemas, externos à IP, não é possível indicar dados reais para 2024, pelo que são indicados valores estimados

Dimensão Governança

Conduta de Negócio

A adoção de boas práticas de gestão é um tema fundamental para a IP e traduz o seu empenho nas práticas éticas, na transparência e na prevenção da corrupção e suborno.

A cibersegurança é outro valor essencial para a IP e assenta no princípio de que para cumprir a sua missão de assegurar um bom desempenho das suas infraestruturas, tem necessariamente de garantir a segurança da informação e da tecnologia aplicada aos vários equipamentos, sistemas e materiais instalados.



Destaques do Ano

Metas climáticas aprovadas pelo SBTi



A Infraestruturas de Portugal tem apostado numa estratégia de descarbonização assente em várias iniciativas, onde se inclui a sua adesão ao compromisso climático mundial *Business Ambition for 1.5° C*, criado pela Nações Unidas (*UN-Global Compact*), *World Wildlife Fund for Nature (WWF)*, *World Resources Institute (WRI)*, *CDP – Disclosure Insight Action* e o *Science Based Targets Initiative (SBti)*. O compromisso *Business Ambition 1.5° C* consiste num movimento voluntário de adesão global de empresas, a nível mundial, que pretendem descarbonizar a sua atividade e os seus processos de negócio, em linha com os objetivos do Acordo de Paris, para limitar o aumento da temperatura global a 1.5° C, acima dos níveis pré-industriais, sendo o SBTi a entidade de referência para a validação da ambição climática das empresas.

Segurança dos condutores e do lince-ibérico



A IP, em parceria com o ICFN e com o *Waze*, está a desenvolver um projeto de deteção de lincos-ibéricos junto das estradas nacionais, e posterior alerta junto dos condutores que utilizam a aplicação móvel *Waze*. Esta nova solução permite a implementação de um novo sistema de monitorização espacial da população de lincos-ibérico em Portugal, sofisticado e rigoroso, com dados transmitidos em tempo real. Em visita ao Centro de Controlo de Tráfego, no dia 1 de março, a IP recebeu os responsáveis do *Waze* Internacional, para acompanharem os desenvolvimentos do protocolo estabelecido e visualizarem, em tempo real, o novo projeto relacionado com o lince-ibérico.

Distinção no “Prémio Nacional de Sustentabilidade”



No âmbito da 4.ª edição do “Prémio Nacional de Sustentabilidade”, em 7 de maio de 2024, a IP foi reconhecida na categoria “Descarbonização” com a iniciativa “Programa de Eletrificação da Rede Ferroviária Nacional (RFN)”. Esta iniciativa é promovida pelo Jornal de Negócios, com o alto patrocínio da Presidência da República, e pretende reconhecer programas/projetos que criem um impacto positivo a nível da redução das emissões de gases com efeito de estufa e a promoção da luta contra as alterações climáticas. Este Prémio reconhece o trabalho da IP, no que diz respeito à sustentabilidade e à estratégia de descarbonização, quer da atividade da organização, enquanto empresa pública, com responsabilidades acrescidas neste âmbito, mas também por via do compromisso para a promoção da mobilidade sustentável.

Subscrição da Carta de Princípios do BCSD Portugal



A Carta de Princípios do BCSD Portugal é um documento que estabelece os princípios que constituem as linhas orientadoras para uma boa gestão empresarial. Ao subscrever esta Carta, a IP reforça o seu compromisso com a gestão sustentável das empresas, reforçando a mesma enquanto fator de competitividade.

Evento do Dia Internacional para a Segurança em Passagens de Nível



Numa iniciativa conjunta de vários países, liderada pela União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC), assinalou-se a 6 de junho, pelo 16.º ano consecutivo, o “Dia Internacional para a Segurança em Passagens de Nível” (*ILCAD – International Level Crossing Awareness Day*), tendo como objetivo a sensibilização da sociedade para esta questão, promovendo a adoção de comportamentos seguros, determinantes para evitar os acidentes.

Ainda no âmbito do Dia Internacional para a Segurança em Passagens de Nível, a IP realizou um evento onde foi apresentada a perspetiva da realidade nacional, no que às passagens de nível diz respeito, bem como o Plano para a Redução da Sinistralidade em Passagens de Nível.

Destques do Ano

Sessão de capacitação da Gestão de Topo da IP em Sustentabilidade



Realizou-se, no dia 8 de julho de 2024, a sessão de capacitação da gestão de topo da IP em Sustentabilidade, por forma a assegurar que os princípios do desenvolvimento sustentável sejam parte integrante das operações, do modelo de governança e das decisões estratégicas da Empresa, para atender aos crescentes desafios de sustentabilidade que se colocam ao sistema de mobilidade e transportes.

Esta iniciativa pretendeu contribuir para a capacitação da Empresa relativamente à abrangência dos novos requisitos da Diretiva 2464/2022 - Diretiva de Reporte de Sustentabilidade Corporativo (CSRD).

Grupo IP reúne dirigentes em workshop para debate de Temas Materiais



No âmbito da nova Diretiva de Reporte de Sustentabilidade Corporativa (CSRD), realizou-se no dia 18 de outubro de 2024 um *workshop* em que a maioria dos dirigentes do Grupo IP se reuniram para debater os temas materiais relacionados com os impactes da atividade da empresa na sociedade e no ambiente, bem como, as implicações que, vindas do exterior, impactam financeiramente a empresa.

Foi um encontro muito produtivo, dedicado à discussão dos temas materiais do Grupo, contribuindo para processo de avaliação da estratégia de sustentabilidade do Grupo IP, de forma que a atividade das empresas se pautar por critérios cada vez mais exigentes, nos domínios do ambiente e da mitigação e adaptação às alterações climáticas, sem descurar os objetivos de sustentabilidade para com a sociedade, a economia e a governação da empresa.

Distinção pela APEE no "Reconhecimento de Práticas em Responsabilidade Social e Sustentabilidade"



No dia 22 de outubro, a IP e a IP Engenharia foram distinguidas no âmbito do "Reconhecimento de Práticas em Responsabilidade Social e Sustentabilidade" (RPRSS), numa cerimónia organizada pela APEE - Associação Portuguesa de Ética Empresarial, que decorreu no Centro Ismaili, em Lisboa. A cerimónia destacou o impacto do trabalho do grupo IP/IPE no fortalecimento da capacidade de atuação do Ministério dos Transportes e Comunicações de Moçambique (MTC), visando melhorar o planeamento e o aumento das redes de infraestruturas de transporte terrestre. O ODS 17, no qual a IPE foi reconhecida, incentiva parcerias para a implementação dos ODS e é particularmente relevante no setor das infraestruturas. Neste contexto, o grupo IP/IPE tem desempenhado um papel relevante ao fomentar a colaboração e a cooperação técnica entre Portugal e os Países de Língua Oficial Portuguesa.

"IP Solidária" na reflorestação em Monforte



No dia 22 de novembro, em mais uma ação da "IP Solidária", mais de 30 voluntários/as da Bolsa de Voluntariado IP, aos quais se juntaram duas turmas do 7.º e 8.º anos do Agrupamento de Escolas João Maria Carriço, participaram da ação de reflorestação no parque de merendas Norte de Monforte, adjacente ao IP2, no concelho de Monforte, distrito de Portalegre.

Os/as voluntários/as plantaram 200 árvores de espécies autóctones (pinheiros, azinheiras e medronheiros), concluíram a vedação do espaço e, ainda, pintaram a sinalização antiga colocada no terreno (marcos quilométricos e sinais de identificação de localidade), promovendo-se a renaturalização do parque de merendas e a valorização da paisagem.



Estratégia de Sustentabilidade

Contexto Externo

Análise de Dupla
Materialidade

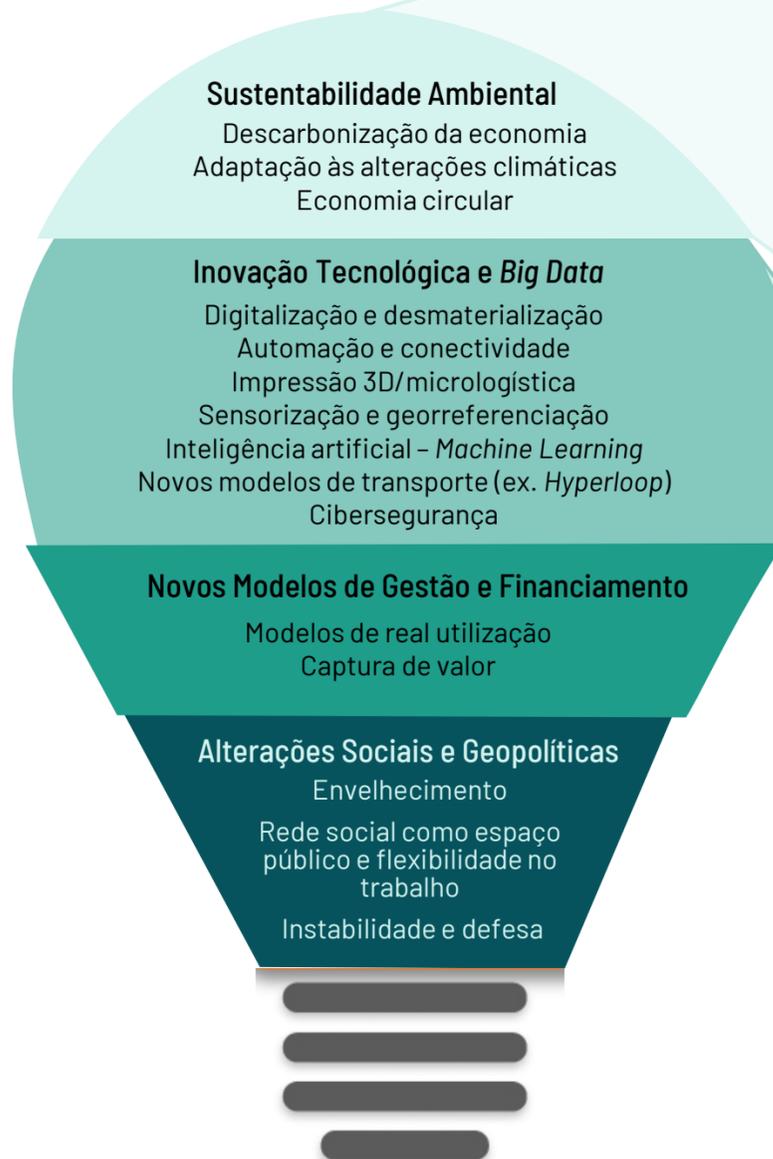
Abordagem estratégica
alinhada com os ODS

Governança da
Sustentabilidade

Contexto Externo

Macrotendências

Sistematizando as grandes tendências com implicações no sistema de mobilidade e transportes, apontamos para 4 grupos:



Sustentabilidade ambiental

Em alinhamento com o modelo global de desenvolvimento sustentável preconizado para a Europa, a **política para a mobilidade sustentável e descarbonizada**, incentiva a escolha de opções de mobilidade e de transportes mais sustentáveis. Na prossecução deste desígnio, a **descarbonização dos transportes** através da transição acelerada para a **mobilidade elétrica**, ferroviária e também rodoviária, baseada em energias renováveis está já em marcha, com um forte investimento na eletrificação dos modos. No contexto da produção da energia renovável, as infraestruturas de transporte lineares podem ter um papel relevante, ao serem utilizadas para além da sua vocação primordial de vias de comunicação, mas também, para produção ou fornecimento de energia.

Para garantir uma maior sustentabilidade do setor, a **transição energética** deverá ser acompanhada por uma transformação dos modelos de crescimento económico, integrando indicadores de desempenho para além do Produto Interno Bruto (PIB). Esta transição exige igualmente mudanças comportamentais que convertam os desafios globais em responsabilidades individuais, nomeadamente através da adoção de meios de transporte mais sustentáveis e menos intensivos em carbono, da redução das necessidades de deslocação — promovida por um planeamento urbano centrado na proximidade funcional — e da eliminação de algumas deslocações, viabilizada pela flexibilização do trabalho e pela desmaterialização dos postos laborais.

É também primordial tornar as infraestruturas de transporte mais robustas e **resilientes às alterações climáticas**, designadamente a eventos climáticos extremos, em todas as fases de catástrofe, de forma a minimizar os danos e para garantir níveis mínimos de serviço durante o período de catástrofe.

Uma outra tendência incontornável é a **adoção da economia circular** aplicada ao sistema de mobilidade e transportes, conseguida por via da minimização do consumo de recursos, designadamente de matérias-primas, e da produção de resíduos, e do aumento do período de vida útil dos produtos/ativos.

Inovação tecnológica

A **automação do transporte** em si mesmo, dos **métodos construtivos e das operações logísticas**, aliados a um aumento da sensorização e conectividade de todos os sistemas, resultarão na produção de uma enorme quantidade de dados e de informação, que tornará possível grandes transformações quer ao nível da mobilidade em geral, quer das cadeias logísticas.

A **sensorização dos veículos e das próprias infraestruturas** permitirá que **tudo esteja conectado e seja monitorizado a todo o momento**. Para que esta transmissão de dados seja efetiva, será essencial assegurar que toda a rede de transportes tenha **cobertura de rede e capacidade para suportar as telecomunicações e a troca de dados**, suportando comunicações 5G e as outras gerações que venham a existir, sem a qual não seria possível um funcionamento integrado do sistema de mobilidade.

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

No entanto, a inteligência artificial traz também **desafios éticos e riscos associados à transparência e interpretação dos algoritmos**, que terão de ser acomodados pelos gestores das infraestruturas. Por outro lado, a digitalização e a conectividade aplicadas, à mobilidade, aportam também questões muito relevantes de **cibersegurança**, pelo que é fundamental que todos os sistemas de suporte às infraestruturas sejam seguros, vigilantes e com redundâncias, para além de incorporarem medidas de *backup* em caso de ataques cibernéticos.

Contexto Externo

Macrotendências



Novos modelos de gestão e financiamento

Também os **modelos de gestão e financiamento das infraestruturas de transporte** têm evoluído traduzindo a necessidade de ajustamento às novas tendências de sensorização e das oportunidades geradas pela sensorização e digitalização do sistema de mobilidade e transportes.

Em particular na IP, os mais de 15 anos do Contrato de Concessão da RRN celebrado com o Estado, traduzem-se num natural desalinhamento dos pressupostos em que se baseia, face às tendências do sistema de mobilidade e transportes e da gestão das infraestruturas atuais e futuras.

A potencial redução dos valores da Consignação de Serviço Rodoviário (CSR) resultante da **crescente eletrificação da mobilidade**, as tendências demográficas que apontam para a **diminuição da população** e, conseqüentemente, para a **potencial diminuição do número de veículos em circulação na RRN**, destacam-se como fatores críticos para o financiamento da infraestrutura. Adicionalmente, o aumento do investimento necessário para **cumprir com os níveis de segurança** impostos pela legislação nacional e europeia, para assegurar as necessidades tecnológicas e a **resiliência da infraestrutura rodoviária às alterações climáticas** e ainda a pressão pública para **eliminar portagens**, representam também desafios significativos. Por outro lado, a existência de uma rede rodoviária consolidada, a elevada maturidade do setor público na gestão de concessões, a primeira geração de concessões rodoviárias estar progressivamente a terminar, a capacidade disponível da rede e a crescente consciência pública relativamente aos impactos sociais e ambientais das estradas, conduzem à **oportunidade de repensar e redesenhar a estratégia de financiamento da RRN**, o que constitui, em si, um dos grandes **desafios para a sustentabilidade financeira da IP**.

Alterações sociais e geopolíticas

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

Para fazer face a estas novas realidades, será exigido um **sistema de mobilidade mais integrado, inteligente, flexível e apoiado em vários modos**, onde cada modo de transporte deverá ser o mais sustentável e eficiente possível, por ex. em emissões por cada quilómetro percorrido. As interfaces de transportes assumirão um papel cada vez mais relevante – tanto fisicamente como digitalmente, sendo que a tendência será para dispormos de **interfaces mais simples, com menos barreiras e muito mais fáceis de utilizar**, em resultado da sua necessária adaptação às **alterações demográficas e sociais** que se verificam.

As **alterações geopolíticas** associados a um novo contexto de segurança que trazem também um novo contexto de investimento e financiamento. Neste novo contexto, o papel das infraestruturas de transportes enquanto ativo militar assume importância.

Contexto Externo

Contexto Regulatório Externo

Nos últimos anos tem-se verificado um **aumento da complexidade regulatória**, nomeadamente em termos da regulação ambiental e de sustentabilidade.

O Grupo IP tem enfrentado estes desafios regulatórios como uma **oportunidade de melhoria dos seus procedimentos, ações e transparência**. É nesse âmbito que se pretendeu já no reporte deste ano de 2024, o alinhamento com a regulação europeia em matéria de reporte de sustentabilidade, particularmente com a **Diretiva Europeia 2022/2464, de 14 de dezembro, sobre Reporte de Sustentabilidade Corporativo (CSRD)** e com a **Taxonomia Europeia**.

Sabendo o Grupo IP que, a partir de 2025 e relativamente ao exercício de 2024, se enquadra nos parâmetros de reporte obrigatório da CSRD, iniciou o seu processo de transição dos *standards* de reporte previstos na *Global Reporting Initiative (GRI)*, adotados em anos anteriores, para o alinhamento com estas novas orientações e cumprimento dos requisitos estabelecidos pela Diretiva CSRD/*standards* EFRAG, apesar da mesma ainda não se encontrar transposta para a legislação nacional.

A CSRD exige que grandes empresas já sujeitas à Diretiva de Reporte não Financeiro (*Non-Financial Reporting Directive (NFRD)*) divulguem informação adicional sobre as suas práticas ESG, a partir de 1 de janeiro de 2025, e referentes ao exercício de 2024.

Neste contexto, as empresas abrangidas pela CSRD têm de publicar informação sobre questões de sustentabilidade, que permitam compreender e aferir o impacto das suas políticas de ESG atuais e futuras, entre as quais:

- **Estratégias** adotadas para garantir a compatibilidade da atividade com o objetivo de não se ultrapassar em 1,5°C o agravamento do aquecimento global até 2050 (objetivo estabelecido no Acordo de Paris e Lei Europeia do Clima);
- **Análise da Dupla Materialidade**, incluindo as ações para prevenir, mitigar e remediar questões de sustentabilidade adversas que possam afetar a sociedade e o ambiente (materialidade de impacto) e a própria empresa (materialidade financeira);
- Identificação das **estruturas de gestão de sustentabilidade** na empresa (órgãos envolvidos, incluindo formação e experiência dos seus membros), as suas **políticas de sustentabilidade** e os eventuais **sistemas de incentivos** remuneratórios ligados aos ESG.

A divulgação das questões de sustentabilidade seguiu as **Normas Europeias para Reporte de Sustentabilidade (ESRS)** publicadas pela *European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG)*.

A **Taxonomia Europeia** surgiu no contexto do Pacto Ecológico Europeu (*Green Deal*) e da crescente necessidade de canalizar os investimentos para atividades que promovam a sustentabilidade e mitiguem os efeitos das alterações climáticas. O **Regulamento da Taxonomia da União Europeia** (Regulamento (EU) 2020/852, de 18 de junho), desenvolvido como parte integrante do **Plano de Ação para o Financiamento do Crescimento Sustentável da Comissão Europeia**, estabelece um sistema de classificação para avaliar se uma atividade económica pode ser considerada sustentável do ponto de vista ambiental. O seu objetivo é aumentar a transparência, introduzindo uma classificação uniforme para orientar os fluxos de capital para atividades sustentáveis.

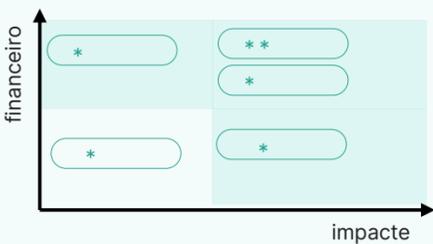
Para a sua materialização, foi publicado o Regulamento Delegado (UE) 2021/2139 da Comissão, de 4 de junho 2021, que estabelece os critérios técnicos de avaliação (CTA) para determinar em que condições uma atividade económica é qualificada como contribuindo substancialmente para i) **mitigação das alterações climáticas (MAC)** ou para ii) **adaptação às alterações climáticas (AAC)**, e as condições para estabelecer se essa atividade económica não prejudica significativamente o cumprimento de nenhum dos outros objetivos ambientais (iii) utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos; iv) transição para uma economia circular; v) prevenção e controlo da poluição; e vi) proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas). O Regulamento Delegado (UE) 2023/2485 da Comissão, de 27 de junho de 2023, altera a regulamentação anterior, estabelecendo CTA adicionais.

De modo a englobar os restantes objetivos ambientais definidos pela União Europeia, foi ainda publicado o Regulamento Delegado (UE) 2023/2486 da Comissão, de 21 de novembro de 2023, que estabelece os CTA para determinar em que condições uma atividade económica é qualificada como **contribuindo substancialmente** para iii) utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos, iv) transição para uma economia circular, v) prevenção e o controlo da poluição ou para vi) proteção e o restauro da biodiversidade e dos ecossistemas, e as condições para estabelecer se essa atividade económica **não prejudica significativamente** o cumprimento de nenhum dos outros objetivos ambientais, alterando ainda o Regulamento Delegado (UE) 2021/2178 da Comissão, de 6 de julho, no que respeita à divulgação pública de informações específicas relativas a essas atividades económicas.

CSRD — Obrigação de reporte ESG a grandes empresas



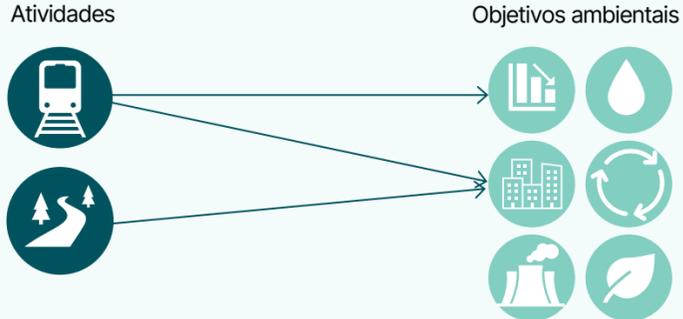
Análise de Dupla Materialidade — Define temas materiais a reportar



ESRS — Normas que estruturam a forma e o conteúdo do reporte do desempenho ESG



Taxonomia Europeia — Classifica a sustentabilidade ambiental das atividades económicas

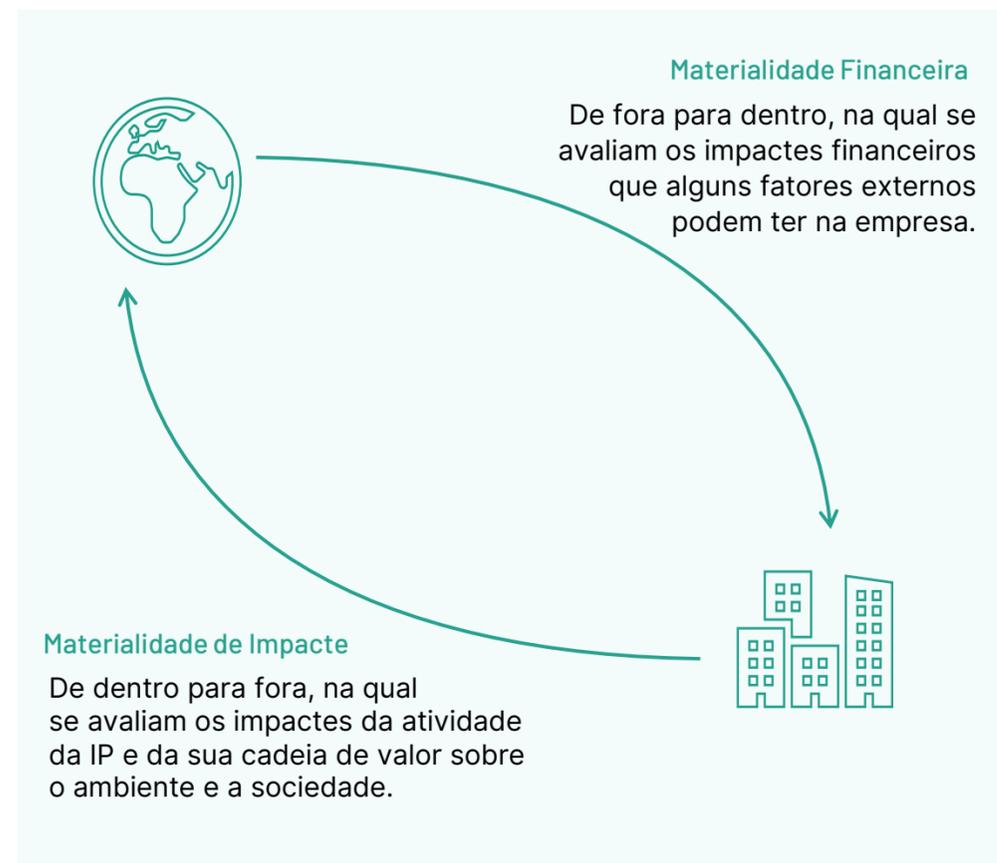


Análise de Dupla Materialidade

Enquadramento

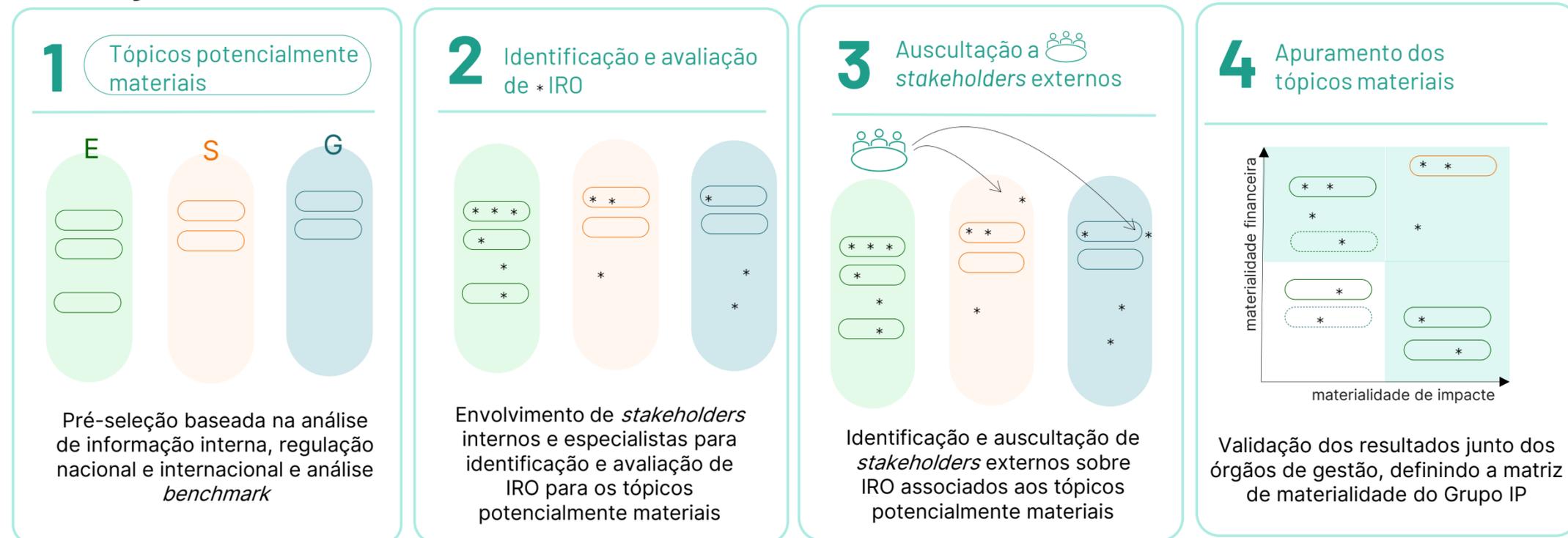
Em 2024, o Grupo IP realizou, pela primeira vez, um exercício de **análise de dupla materialidade**, o qual teve lugar entre agosto e dezembro de 2024 e o seu objetivo foi identificar e avaliar os impactos, riscos e oportunidades (IRO) associados a tópicos, subtópicos e sub-subtópicos ESG, mais relevantes para a Organização.

Esta análise tem em consideração duas perspetivas:



Os temas considerados **materiais** são **prioritários** para o **desenvolvimento sustentável** da atividade do Grupo IP, tanto em resultado da **atividade direta** como ao longo da sua **cadeia de valor**, constituindo a base, quer para a definição da **informação a divulgar** no reporte de sustentabilidade, quer para a **Estratégia de Sustentabilidade** do Grupo IP e do respetivo plano de ação.

Metodologia



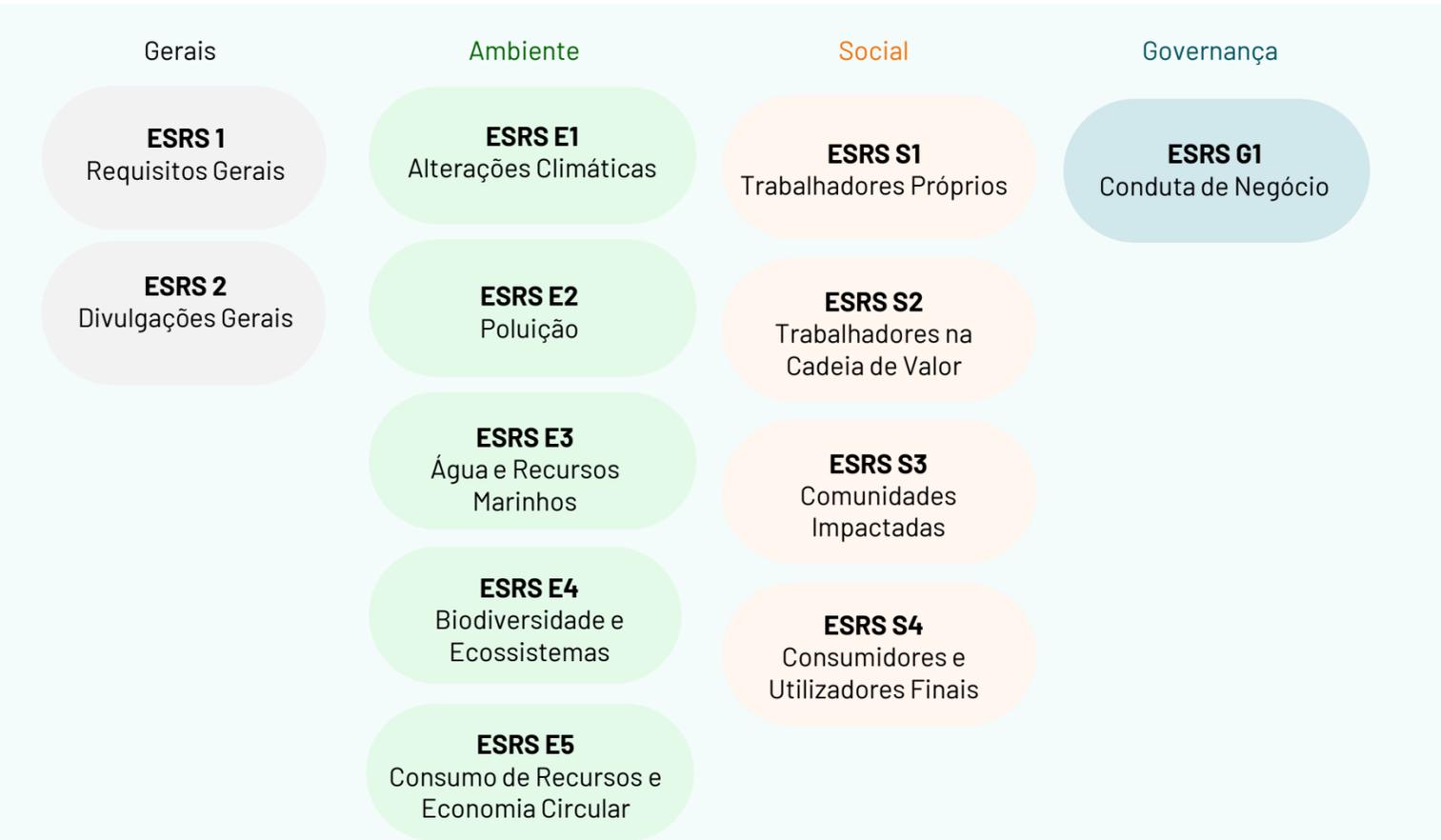
Cadeia de Valor



Análise de Dupla Materialidade

1 Tópicos potencialmente materiais

As normas europeias de reporte de sustentabilidade (ESRS) desenvolvidos pela EFRAG, incluem uma lista de tópicos, subtópicos e sub-subtópicos ESG potencialmente materiais, para além de requisitos gerais, que se destinam a guiar as organizações na sua avaliação e reporte de sustentabilidade.



Nesta etapa, foi definida a lista dos tópicos e subtópicos potencialmente materiais para o Grupo IP, a partir da qual, os *stakeholders* internos procederam à identificação e avaliação da:

- **Materialidade de impacte:** impactes significativos (potenciais ou atuais), positivos ou negativos, de cada um dos temas sobre a sociedade e o ambiente, no curto (CP), médio (MP) ou longo prazo (LP), que decorrem das operações diretas do Grupo IP (OD) e das operações na cadeia de valor, a montante (M) e a jusante (J);
- **Materialidade financeira:** riscos e oportunidades decorrentes de cada um dos temas, e que se podem traduzir no aumento ou diminuição do valor da empresa, devido a alterações que possam gerar no negócio, no curto, médio ou longo prazo.

Os **potenciais temas materiais** identificados para o Grupo IP foram agregados seguindo essa estrutura de organização temática, obtendo-se **9 tópicos e 29 subtópicos**, relativamente aos quais foram posteriormente identificados os **impactes, riscos e oportunidades (IRO)**.

2 Identificação e avaliação de IRO - Auscultação a *stakeholders* internos

A auscultação dos *stakeholders* internos materializou-se através da realização de um **workshop interno**, que reuniu 43 colaboradores do Grupo IP, pertencentes a 25 Unidades Orgânicas da IP e às 3 empresas participadas, constituindo uma amostra abrangente e diversificada de todas as áreas de atividade, cujos contributos, dada a sua experiência e conhecimento sobre o negócio, permitiram a definição de **193 IRO para os 9 Tópicos e 29 subtópicos potencialmente materiais**. Com o objetivo de preparar e sensibilizar a organização para os novos desafios de reporte, que garantisse a familiarização dos participantes com os temas do *workshop*, foi previamente organizada uma **sessão de capacitação** da gestão de topo, sobre tendências de sustentabilidade e os desafios de reporte ESG no contexto da nova Diretiva CSRD.



Os *stakeholders*:

- Avaliaram os IRO **qualitativamente**, de acordo com as escalas de avaliação sugeridas pela metodologia da EFRAG (avaliação de 1 a 5);
- Identificaram os IRO decorrentes da **operação direta** da empresa ou da sua **cadeia de valor** (montante e jusante);
- Identificaram o **horizonte temporal** a que cada IRO se refere (curto prazo: até 1 ano; médio prazo: entre 1 e 5 anos e longo prazo: acima de 5 anos).

Os resultados obtidos neste *workshop* foram analisados pela **equipa técnica**, para garantir o **apuramento** mais rigoroso possível dos IRO dos temas, que, no caso dos impactes, foram posteriormente sujeitos a uma avaliação qualitativa por um conjunto de *stakeholders* externos (etapa 3).

Análise de Dupla Materialidade

3 Auscultação a stakeholders externos

Com o objetivo de auscultar os *stakeholders* externos, foram realizadas entrevistas a 12 representantes de diferentes *grupos de stakeholders*, para que estes identificassem os temas que mais os impactam na sua relação com o Grupo IP, para estabelecer prioridades de gestão e estratégias a adotar, no sentido de minimizar as consequências negativas da atividade da IP nos seus *stakeholders*, e maximizar as positivas.

Grupos de stakeholders externos



Operadores



Sub-concessionárias



Fornecedores



Entidades locais e regionais

Tendo em conta a dimensão do Grupo IP a nível nacional, as suas diversas áreas de atuação e a extensa rede de fornecedores e parceiro com que colabora, a realização da auscultação externa, constitui-se numa **etapa fundamental**, que tem por objetivo ouvir e incorporar as perspetivas de *stakeholders* externos, captando as respetivas visões sobre a atividade do Grupo IP e respetivos impactes em temas ESG.

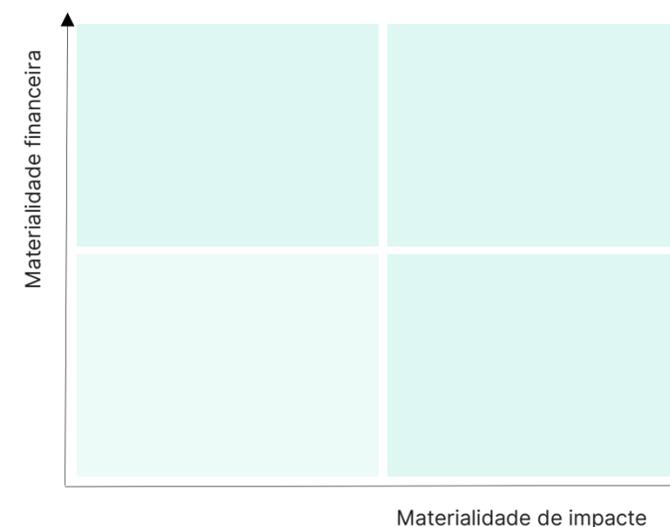
No âmbito da ADM foram auscultados através de entrevistas individuais os *stakeholders* externos, relativamente aos quais se considera que a atividade da IP pode ter maior impacte, tendo-se concluído sobre o alinhamento das com a avaliação realizada pelos *stakeholders* internos.

4 Apuramento dos tópicos materiais

A metodologia da **Análise de Dupla Materialidade** define que, para um tópico ser material, basta que um dos subtópicos correspondentes seja material do ponto de vista da materialidade de impacte e/ou da materialidade financeira.

A ADM desenvolvida durante o ano de 2024 permitiu identificar 46 IRO, correspondentes a 16 temas materiais para o Grupo IP.

Os resultados da auscultação interna e externa foram projetados numa **matriz** constituída pela materialidade de impacte (eixo X) e, pela materialidade financeira (eixo Y) de cada um dos 29 subtópicos potencialmente materiais analisados.



A matriz apresenta **três quadrantes de temas materiais**:

- com materialidade financeira – quadrante superior esquerdo;
- com materialidade de impacte – quadrante inferior direito;
- com materialidade de impacte e financeira – quadrante superior direito)

E **um quadrante de temas não materiais**.

A matriz resultante do exercício realizado foi analisada pelo Conselho de Administração Executivo (CAE) e pela Direção de Sustentabilidade e Inovação (DSN), no sentido de validar o resultado ao contexto estratégico e conjuntural da empresa.

Análise de Dupla Materialidade

O resultado da [matriz de dupla materialidade](#) está refletido na matriz seguinte, assim como os tópicos e temas materiais do Grupo IP.

Materialidade financeira	E1 - Adaptação às alterações climáticas E1 - Energia E - Poluição sonora* E4 - Impactes no estado das espécies E5 - Fluxo de entrada de materiais utilizados na produção S1 - Igualdade de tratamento e oportunidades dos trabalhadores próprios S4 - Segurança pessoal dos consumidores/utilizadores finais G - Financiamento sustentável* G1 - Corrupção e suborno G1 - Gestão de relação com os fornecedores G - Cibersegurança*
	E2 - Poluição da água E2 - Poluição do ar E2 - Poluição do solo E4 - Impactes diretos na perda de biodiversidade E4 - Impactes na extensão e condições dos ecossistemas E5 - Fluxo de saídas de recursos relacionadas a produtos e serviços. E5 - Resíduos S2 - Igualdade de tratamento e oportunidades dos trabalhadores da cadeia de valor S3 - Direitos económicos, sociais e culturais das comunidades impactadas S4 - Impactos relacionados com a informação prestada aos utilizadores finais S4 - Inclusão social dos utilizadores finais G1 - Envolvimento político G1 - Proteção de denunciante
	E1 - Mitigação das alterações climáticas S1 - Condições de trabalho dos trabalhadores próprios S2 - Condições de trabalho dos trabalhadores da cadeia de valor S - Mobilidade e acessibilidade* G - Cultura Empresarial - Inovação*
	Materialidade de impacto

* Temas que foram considerados materiais dentro das áreas temáticas em que foram avaliados, no entanto, não constituem subtópicos previstos nas ESRS

Os temas materiais apresentados na matriz de dupla materialidade do Grupo IP refletem os impactes, riscos e oportunidades (IRO) identificados, que são apresentados em maior detalhe no [Anexo 3 do Relatório e Contas 2024](#).

Dimensão Ambiente (E)

Tópico E1 – Alterações Climáticas Temas materiais (subtópicos): • Adaptação às Alterações Climáticas • Mitigação das Alterações Climáticas • Energia	Tópico E – Específico Tema material (subtópico): • Poluição Sonora*
Tópico E4 – Biodiversidade Tema material (subtópico): • Impacto no estado das espécies	Tópico E5 - Economia circular e utilização de recursos Tema material (subtópico): • Fluxo de entrada de materiais utilizados na produção

Dimensão Social (S)

Tópico S1 – Trabalhadores próprios Temas materiais (subtópicos): • Condições de trabalho • Igualdade de tratamento e oportunidade para todos	Tópico S2 – Trabalhadores na cadeia de valor Tema material (subtópico): • Condições de trabalho
Tópico S3 – Comunidades impactadas Tema material (subtópico): • Mobilidade e acessibilidade*	Tópico S4 – Consumidores e utilizadores finais Tema material (subtópico): • Segurança pessoal dos consumidores e/ou utilizadores finais

Dimensão Governança (G)

Tópico G1 – Conduta de negócio Temas materiais (subtópicos): • Gestão da relação com os fornecedores • Corrupção e suborno	Tópico G – Específico Tema material (subtópico): • Financiamento sustentável*
Tópico G – Específico Tema material (subtópico): • Cultura empresarial – Inovação*	Tópico G – Específico Tema material (subtópico): • Cibersegurança*

Análise de Dupla Materialidade

Com base na análise de dupla materialidade efetuada, e seguindo as orientações da EFRAG, o Grupo IP identificou a **informação de sustentabilidade** a divulgar na sua **Declaração de Sustentabilidade**, considerando os 3 âmbitos ESG, consubstanciada em 16 temas (subtópicos) materiais, relatados ao longo deste documento.

Temas abrangidos pelas ESRS

E1 - Alterações Climáticas

As infraestruturas rodoviárias e ferroviárias estão cada vez mais expostas a fenómenos climáticos extremos, exigindo da IP um papel ativo na promoção de soluções que aumentem a resiliência e assegurem níveis adequados de serviço e segurança. A adaptação às alterações climáticas implica investimentos significativos em construção, manutenção e operação, com impacto direto na atividade da IP. Simultaneamente, a expansão e eletrificação da rede ferroviária nacional contribuem para a mitigação climática ao promoverem uma mobilidade de baixo carbono. No entanto, os projetos de modernização acarretam custos elevados e, embora a IP contribua para a descarbonização, a utilização das suas infraestruturas rodoviárias também potencia emissões de gases com efeito de estufa. Acrescem ainda riscos associados à energia, como quebras no fornecimento e volatilidade de preços, com impacto na continuidade e sustentabilidade do serviço ferroviário.

E4 - Biodiversidade

A IP, ciente dos impactes nos valores faunísticos do atropelamento e da redução da conectividade devido ao efeito de barreira que as infraestruturas lineares representam, garante a implementação de diversos projetos de proteção da fauna através de medidas de minimização. Estas medidas resultam em impactes positivos na fauna e nos ecossistemas, mas também impactam financeiramente a empresa.

E5 - Economia Circular e Utilização de Recursos

A construção e manutenção da infraestrutura de transporte, realizadas diretamente pela IP ou por atividade da sua cadeia de valor, estão associadas a um elevado consumo de matérias-primas. A variabilidade no custo dos materiais e a incerteza, associadas a cadeias de abastecimento globais, representam riscos financeiro e operacionais para a empresa. Por outro lado, tendo como objetivo otimizar o consumo de materiais, a IP tem vindo a apostar e a exigir à sua cadeia de valor, a inclusão de materiais reciclados nas suas empreitadas.

S1 - Trabalhadores Próprios

As pessoas são uma prioridade para a IP, dada a sua dimensão, presença nacional e natureza pública, assumindo a responsabilidade de garantir boas condições de trabalho, segurança, diversidade, inclusão e estabilidade no emprego. A formação contínua e o desenvolvimento de competências são essenciais para preparar os colaboradores para os avanços tecnológicos que impactam o setor, como a digitalização, o BIM e a inteligência artificial.

S2 - Trabalhadores na Cadeia de Valor

A IP deve garantir que a sua vasta rede de fornecedores e empreiteiros respeita elevados padrões laborais, práticas éticas e o cumprimento com a regulamentação legal em matéria de segurança no trabalho. Dado que os setores das infraestruturas de transporte e da construção, estão associados a maiores riscos ao nível da segurança e às condições de trabalho, a IP tem a responsabilidade de promover medidas rigorosas de saúde e segurança, de exigir condições de trabalho justas e garantir o cumprimento dos direitos laborais em toda a sua cadeia de valor.

S3 - Comunidades Impactadas

As infraestruturas da IP têm um impacte direto na mobilidade, acessibilidade e coesão territorial. Ao desenvolver e manter/conservar as infraestruturas de transporte, a IP possibilita a ligação entre zonas urbanas e rurais, a melhoria do acesso a serviços essenciais e a promoção do desenvolvimento económico, tanto a nível regional como nacional. A empresa procura colaborar com as comunidades, para garantir que as soluções de transporte proporcionadas são inclusivas, sustentáveis e alinhadas com as necessidades de desenvolvimento económico e social.

S4 - Consumidores e Utilizadores Finais

A utilização das redes rodoviária e ferroviária está inerentemente associada a um risco para a segurança dos seus utilizadores. A IP procura mitigar esse risco, por via da garantia de condições de segurança das suas infraestruturas e da sensibilização dos utilizadores, por ex. para a condução segura.

G1 - Conduta de Negócio

A conduta de negócio é um tema material para o Grupo IP, por via das suas atribuições e responsabilidade na gestão de infraestruturas essenciais, onde a legalidade, a ética e a transparência são fundamentais. O Grupo procura assegurar relações equitativas com fornecedores e contratantes, no sentido de mitigar os riscos associados à corrupção e suborno.

Temas específicos da Organização

E - Poluição Sonora

A utilização da rede rodoviária e ferroviária está associada a níveis de poluição sonora significativos que afetam sobretudo as comunidades próximas das infraestruturas.

A IP tem um papel importante na mitigação deste impacte, através da implementação de medidas de minimização do ruído (ex: construção de barreiras acústicas), que por sua vez, representam um risco acrescido para a empresa, por serem de cariz obrigatório e terem um elevado custo de instalação associado.

G - Inovação

A inovação é um valor muito importante na cultura organizacional da empresa, pois pode impactar positivamente as suas atividades, os seus parceiros e os utilizadores das suas infraestruturas, em resultado do desenvolvimento de soluções que incorporam as novas tecnologias disponíveis.

G - Cibersegurança

O tema da cibersegurança é relevante para a empresa, pois resulta da necessidade de prevenir riscos de incidentes cibernéticos que possam resultar na quebra de serviços, com consequências negativas nos clientes/utilizadores. A exigência de cibersegurança pode também implicar um aumento dos custos, associados à manutenção da resiliência das infraestruturas a ciberataques.

G - Financiamento sustentável

No contexto do financiamento, o Grupo IP considera que uma gestão de governança robusta e que integre objetivos de sustentabilidade, pode por um lado, desbloquear oportunidades para investimentos verdes, e por outro, promover infraestruturas sustentáveis, em resultado da exigência de inclusão de critérios ESG nos projetos, dos programas de financiamento.

Abordagem Estratégica Alinhada com os ODS

Abordagem Estratégica

A visão da IP posiciona-a como uma organização gestora de uma mobilidade multimodal, que potencia o *asset management* e garante a prestação de um serviço de transportes seguro, eficiente e sustentável, valorizando também a rendibilização de ativos complementares.

A abordagem estratégica para a Sustentabilidade contextualiza-se nos principais desafios do setor, mantém-se consistente com a Missão, Visão e Valores do Grupo IP e contribui para a prossecução dos 3 desígnios estratégicos:

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

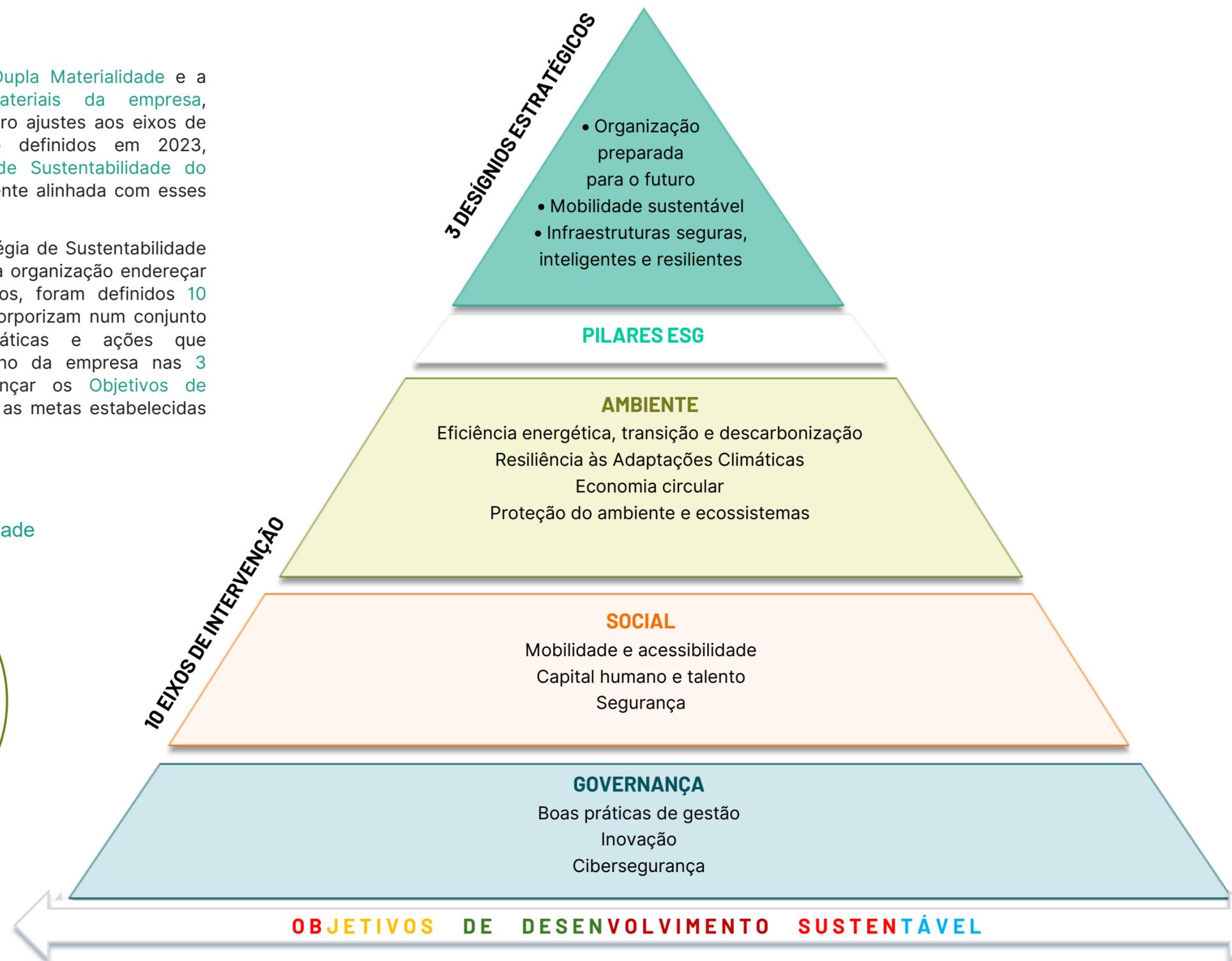
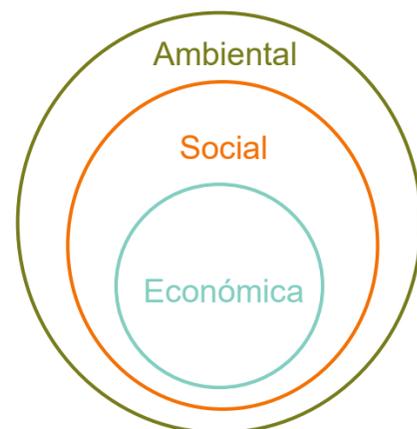
Abordagem holística, integrando critérios de sustentabilidade ao longo do ciclo de vida das infraestruturas, no caminho crítico da prosperidade.

Os resultados da **Análise de Dupla Materialidade** e a identificação dos **temas materiais da empresa**, implicaram a realização de ligeiros ajustes aos eixos de intervenção que tinham sido definidos em 2023, permitindo que a **Estratégia de Sustentabilidade do Grupo IP** pudesse estar totalmente alinhada com esses temas materiais.

Para a materialização da Estratégia de Sustentabilidade da IP e para que seja possível à organização endereçar os temas materiais identificados, foram definidos **10 eixos de intervenção**, que se corporizam num conjunto de políticas, programas, práticas e ações que contribuem para o desempenho da empresa nas **3 dimensões ESG** e para alcançar os **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável** e as metas estabelecidas para 2030.



Abordagem da Sustentabilidade



Abordagem Estratégica Alinhada com os ODS

Seguidamente apresenta-se a agregação dos 16 subtópicos materiais, pelos eixos de intervenção do Grupo IP, identificando-se os respetivos requisitos de divulgação ESRS, que informam o reporte de sustentabilidade do Grupo IP.

Eixos de Intervenção da Estratégia de Sustentabilidade	Tópico (ESRS)	Temas Materiais (Subtópico ESRS)	Disclosure Requirements (ESRS)
1 Eficiência energética, transição e descarbonização	E1 - Alterações climáticas	Mitigação das alterações climáticas	<i>SBM-3, IRO-1, E1-1, E1-2, E1-3, E1-4, E1-5, E1-6, E1-7, E1-9</i>
		Energia	
2 Resiliência às AC		Adaptação às alterações climáticas	
3 Economia circular	E5 - Economia circular e utilização de recursos	Fluxo de entrada de materiais utilizados na produção, incluindo embalagens	<i>IRO-1, E5-1, E5-2, E5-3, E5-4, E5-5, E5-6</i>
4 Proteção do ambiente e ecossistemas	E - Específico IP	Poluição Sonora (Específico IP)	<i>Adaptado ESRS E-2, ESRS E2 IRO-1, E2-1, E2-2, E2-3, E2-4</i>
	E4 - Biodiversidade	Impacto no estado das espécies	<i>SBM-3, IRO-1, E4-1, E4-2, E4-3, E4-4, E4-5, E4-6</i>
5 Capital humano e talento	S1 - Trabalhadores próprios	Condições de Trabalho	<i>E1.GOV-3, SBM-3, S1-1, S1-2, S1-3, S1-4, S1-5, S1-6, S1-7, S1-8, S1-9, S1-10, S1-11, S1-12, S1-13, S1-14</i>
		Igualdade de tratamento e oportunidades para todos	
	S2 - Trabalhadores na cadeia de valor	Condições de Trabalho	<i>SBM-3, S2-1, S2-2, S2-3, S2-4, S2-5</i>
6 Mobilidade e acessibilidade	S3 - Comunidades impactadas	Mobilidade e acessibilidade (Específico IP)	<i>Divulgação livre</i>
7 Segurança	S4 - Consumidores e utilizadores finais	Segurança pessoal dos consumidores e/ou utilizadores finais	<i>SBM-3, S4-1, S4-2, S4-3, S4-4, S4-5</i>
8 Boas práticas de gestão	G1 - Conduta de negócio	Gestão da relação com os fornecedores, incluindo práticas de pagamento	<i>GOV-1, G1-1, G1-2, G1-3, G1-4, G1-6, ESRS 2 GOV-1, ESRS2 GOV-4</i>
		Corrupção e suborno	
	G - Específico IP	Financiamento sustentável (Específico IP)	<i>Divulgação livre</i>
9 Inovação	G - Específico IP	Cultura empresarial (Específico IP)	<i>Divulgação livre</i>
10 Cibersegurança	G - Específico IP	Cibersegurança (Específico IP)	<i>Divulgação livre</i>

Abordagem Estratégica Alinhada com os ODS

Compromisso com os ODS

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

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

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



Reconhecendo que as empresas devem ter um forte envolvimento na concretização da Agenda 2030, a IP identificou os seus **4 ODS prioritários**, ancorados no seu negócio e em alinhamento com os seus eixos de intervenção.

De facto, apesar da empresa contribuir para um conjunto alargado de ODS, aqueles que são **considerados prioritários da IP**, ou seja, associados aos impactes mais relevantes da sua atividade *core*, são os seguintes:



Garantir o acesso a fontes de energia fiáveis, sustentáveis e modernas para todos



Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação



Garantir padrões de consumo e de produção sustentáveis



Adotar medidas urgentes para combater as alterações climáticas e os seus impactos

Através do seu modelo de sustentabilidade, a IP assume também o compromisso com a Agenda 2030 das Nações Unidas, contribuindo para cerca de 14 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

Governança da Sustentabilidade

Para que a estratégia de sustentabilidade do Grupo IP seja eficaz, é fundamental integrá-la em todos os níveis da Organização. Este compromisso foi assumido pelo Conselho de Administração Executivo e os colaboradores, têm vindo gradualmente a participar na definição de metas claras e mensuráveis, que refletem a ambição da organização em relação à sustentabilidade.

A Direção de Sustentabilidade e Inovação (DSN), criada em 2023, enquadrada nas Áreas de Transformação e Suporte à Governança, assume a missão de coordenar a ação do Grupo IP para a sustentabilidade e inovação, assegurando a representação internacional, enquanto foco de identificação e da promoção de boas práticas tendo como principais atribuições, entre outras:

- Propor a revisão e atualização da Estratégia de Sustentabilidade do Grupo IP, alinhada com os ODS, identificando e propondo objetivos prioritários, metas e indicadores de desempenho;
- Construir o Plano de Ação para a materialização da Estratégia de Sustentabilidade, em estreita colaboração com as demais unidades orgânicas da empresa e empresas participadas, tais como a DEA, DEP, DCH, DAJ, DSS, DFI, DCL, DRP, IPT, IPP e IPE, e outras unidades orgânicas do Grupo que se revelem pertinentes, no âmbito das respetivas atribuições específicas;
- Monitorizar os indicadores de desempenho de Sustentabilidade, de forma a garantir o alcançar das metas definidas/resultados e identificar pontos críticos e eventuais barreiras, e apoiar na identificação de soluções para os constrangimentos identificados;
- Promover uma cultura de sustentabilidade e de inovação no Grupo IP e identificar oportunidades de desenvolvimento de projetos de investigação, desenvolvimento e inovação orientados para a sustentabilidade da atividade da empresa.

Declaração de Sustentabilidade

Esta página funciona como um painel de navegação, que permite saltar diretamente entre os diferentes eixos de intervenção da estratégia de sustentabilidade.

Eixo de Intervenção 1

Eficiência energética, transição e descarbonização

- Mitigação das alterações climáticas
- Energia

Eixo de Intervenção 2

Resiliência às alterações climáticas

- Adaptação às alterações climáticas

Eixo de Intervenção 3

Economia circular

- Fluxo de entrada de materiais utilizados na produção

Eixo de Intervenção 4

Proteção do ambiente e ecossistemas

- Poluição sonora
- Impacto no estado das espécies

Taxonomia Europeia

- Elegibilidade
- Alinhamento
- Indicadores-chave de desempenho

Eixo de Intervenção 10

Cibersegurança

- Cibersegurança

Eixo de Intervenção 9

Inovação

- Cultura empresarial

Eixo de Intervenção 8

Boas práticas de gestão

- Gestão da relação com os fornecedores, incluindo práticas de pagamento
- Corrupção e suborno
- Financiamento sustentável

Eixo de Intervenção 7

Segurança

- Segurança pessoal dos consumidores e/ou utilizadores finais

Eixo de Intervenção 6

Mobilidade e acessibilidade

- Mobilidade e acessibilidade

Eixo de Intervenção 5

Capital humano e talento

- Condições de trabalho dos trabalhadores próprios
- Igualdade de tratamento e oportunidades para todos
- Condições de trabalho dos trabalhadores na cadeia de valor



Dimensão Ambiente

Eixo de Intervenção 1
Eficiência energética,
transição e descarbonização

Eixo de Intervenção 2
Resiliência às alterações
climáticas

Eixo de Intervenção 3
Economia circular

Eixo de Intervenção 4
Proteção do ambiente e
ecossistemas

Taxonomia Europeia

Eixo de Intervenção 1

Eficiência energética, transição e descarbonização



A tem reforçado este compromisso através de investimentos na expansão, modernização e eletrificação da RFN, bem como na integração de fontes renováveis no seu consumo energético. Este esforço inclui soluções de autoprodução para autoconsumo e projetos para abastecimento da energia de tração. Paralelamente, tem sido implementada uma estratégia de redução dos consumos e da intensidade energética.



Dimensão Ambiente

Eficiência energética, transição e descarbonização

Tópicos materiais

- Mitigação das Alterações Climáticas
- Energia

Políticas, Ações e Instrumentos

- Mobilidade elétrica: renovação da frota e postos de carregamento
- *Mix* energético contratado com maior incorporação de renováveis
- Projeto de autoprodução de energia fotovoltaica para tração
- Instalação de sistemas solares fotovoltaicos para produção e autoconsumo (edifícios, estações e parques de estacionamento)
- Programa de Sustentabilidade e Eficiência – SEE
- Programa *REPower* IP
- Programa de Eletrificação da RFN
- Projetos de eficiência energética dos *Data Centres*
- Operacionalização do Programa “IP 1.5” – cumprimento das metas de descarbonização aprovadas pela SBTi

ESRS E1 IR01; E1-1; E1-2; E1-3; E1-4; E1-5; E1-6; E1-7; E1-9

Metas até 2030

- 100% do consumo de energia proveniente de energia renovável
- 15% do consumo de energia (excluindo tração) proveniente de autoprodução de energia renovável
- Capacidade fotovoltaica instalada de 4 000 kWh para autoconsumo
- Redução média de 20% do consumo de energia elétrica nas principais estações ferroviárias
- 97% da RFN eletrificada
- Redução de 46,2% de emissões de GEE, nos âmbitos 1, 2 e 3
- Frota constituída por 106 veículos de baixo carbono e 383 veículos com tecnologias mais eficientes (até 2025)
- 127 postos de carregamento de veículos elétricos / 162 pontos de carregamento (até 2025)
- Conclusão do projeto de autoprodução de energia fotovoltaica para tração (2027)

Indicadores

- % de renovável do *mix* energético
- % de consumo de energia (excluindo tração) proveniente de autoprodução de energia renovável
- Capacidade renovável instalada para autoconsumo
- % de redução do consumo de energia elétrica nas principais estações ferroviárias relativamente a 2019
- % da RFN eletrificada
- % de redução de emissões de GEE de âmbito 1, 2 e 3 relativamente a 2019
- Número e tipologia de veículos da frota própria
- Energia proveniente de combustíveis fósseis consumida pela frota própria
- Número de postos de carregamento e de pontos de carregamento de veículos elétricos
- Indicadores de intensidade carbónica

Eixo de Intervenção 1 | Eficiência energética, transição e descarbonização

IRO associados

No âmbito da análise de dupla materialidade, os impactes, riscos e oportunidades identificados estão associados ao tópico das alterações climáticas e foram:

Mitigação das alterações climáticas

- Diminuição das emissões de GEE pela construção de novas linhas ferroviárias e eletrificação das existentes (impacte positivo)
- Emissões de GEE relacionadas com a utilização das infraestruturas rodoviárias (impacte negativo)
- Redução das emissões de GEE decorrentes da produção de energia renovável para autoconsumo (impacte positivo)
- Contratos de energia verde (impacte positivo)

Energia

- Consumo de energia associado à operação interna da IP (ex: frota, maquinaria, instalações) (impacte negativo)
- Perdas de receita por interrupção do serviço devido a quebra de fornecimento de energia (risco financeiro)
- Variação do custo de energia devido ao contexto internacional e à penetração de energias renováveis (risco financeiro)



Políticas e Instrumentos

A IP tem vindo a desenvolver instrumentos e políticas internas, que visam gerir o seu desempenho em termos da mitigação das alterações climáticas, destacando-se a sua Política Energética, os Programas de Eficiência Energética, o Programa BA 1.5, e o Plano ECO.AP 2030, que se descrevem em maior detalhe abaixo.

Programa de Sustentabilidade e Eficiência (Programa SEE)

Medidas de melhoria do desempenho energético, abrangendo diagnósticos de consumo, auditorias a instalações e equipamentos, certificação energética de edifícios e implementação de ações de eficiência. Integra ainda aspetos de gestão de água, paisagem, mobilidade e resíduos.



Plano REPower IP

Estabelece um conjunto de medidas obrigatórias para a redução do consumo energético e hídrico.

Programa Business Ambition "1.5 IP"

A IP assinou, em 2018, o compromisso *Business Ambition* for 1.5° C e estabeleceu metas alinhadas com a ciência, aderindo à SBTi (*Science Based Targets Initiative*). A adesão implicou a elaboração de um Inventário de Emissões alinhado com o *GHG Protocol*, o estabelecimento de um Roteiro de Desempenho Carbónico, e um Relatório de medidas de redução de emissões da IP até ao ano 2030. As metas definidas para 2030 face ao ano de 2019 foram:

- Âmbito 1 - Redução de 46,2%, em termos relativos, e de 2.567 tCO₂e, em absolutos;
- Âmbito 2 - Redução de 46,2%, em termos relativos, e de 16.417 tCO₂e, em absolutos;
- Âmbito 3 - Redução de 46,2%. Em termos absolutos, e de 131.761 tCO₂e, em absolutos.



Plano ECO.AP 2030

A IP terá até ao ano de 2030 de reduzir em 40% os consumos de energia primária; assegurar que 10% do consumo de energia seja por via de soluções de autoconsumo com origem em fontes de energia renovável; reduzir em 20% o consumo de água; reduzir o consumo de materiais em 20%; e alcançar 5% de taxa de renovação energética e hídrica dos edifícios.

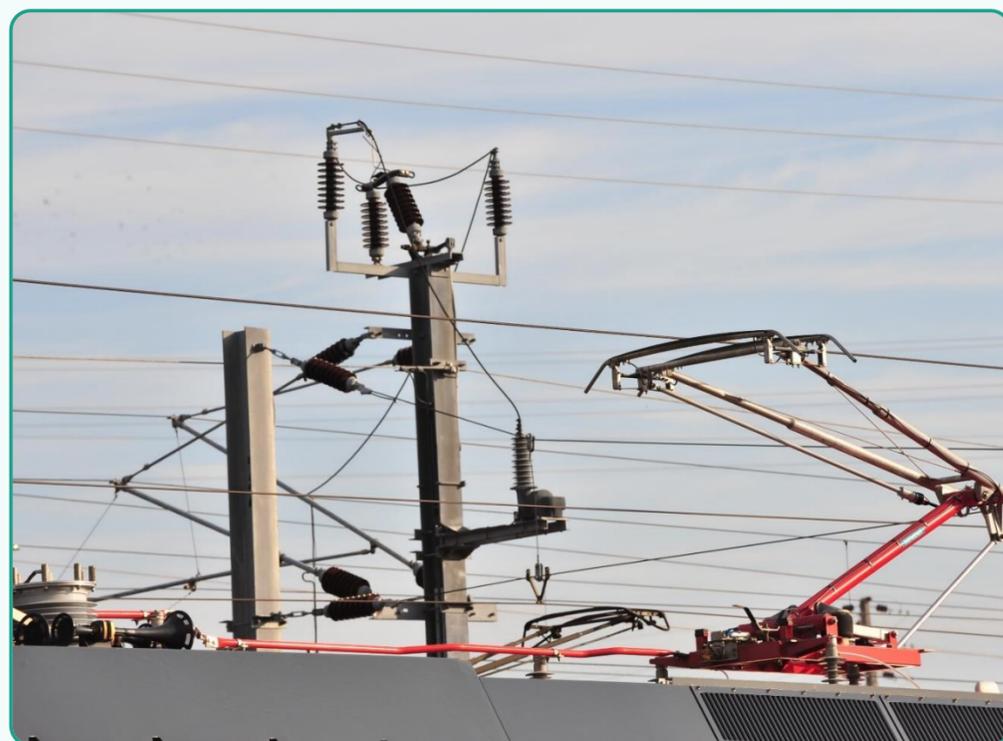


Eixo de Intervenção 1 | Eficiência energética, transição e descarbonização

Ações e Desempenho

Eletrificação da Rede Ferroviária Nacional

Conjunto de investimentos previstos, quer no programa Ferrovia 2020, quer no Programa Nacional de Investimentos 2030.



Projeto piloto de autoprodução de energia fotovoltaica para tração

Instalação junto à subestação de tração do Entroncamento. Em 2024, realizou-se a análise técnica e económica das propostas preliminares e deu-se o início do processo de contratação com submissão para aprovação da Tutela (em curso). A conclusão do projeto está prevista para 2027.

Renovação da frota automóvel do Grupo IP

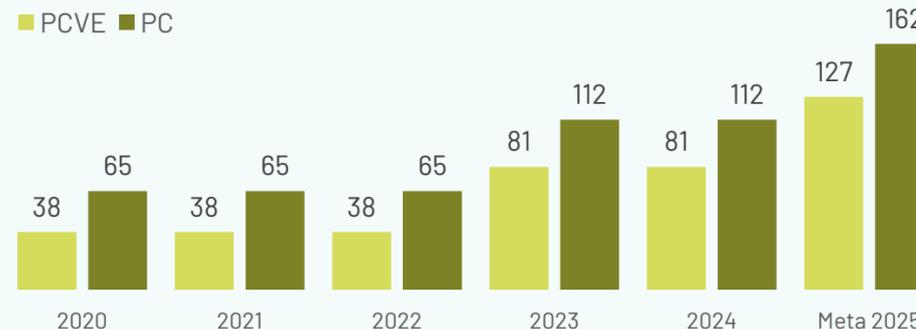
Aumento do número de veículos elétricos e híbridos na frota IP. Durante o ano de 2025, os veículos a combustão diminuirão 47%, sendo substituídos por veículos mais eficientes e de baixo carbono, que totalizarão 56% do total da frota do Grupo IP. Os veículos de baixo carbono (elétricos) mais do que duplicarão (+136%), acompanhando a estratégia de redução de emissões da frota.

Frota do Grupo IP (número de veículos)	2023	2024	Meta 2025
Veículos Elétricos (BEV)	45	45	106
Veículos Híbridos plug-in (PHEV)	7	7	31
Veículos Híbridos não plug-in (HEV)	38	38	352
Veículos de Combustão	731	731	387
Total de Veículos Frota IP de Baixo Carbono	45	45	106
Total de Veículos Frota IP com tecnologias mais eficientes	45	45	383
Total de Veículos da Frota do Grupo IP	821	821	876

Instalação de carregadores de veículos elétricos (VE)

Em 2024 estão instalados e disponíveis 81 postos de carregamento (PCVE) e 112 pontos de carregamento (PC), nas instalações da empresa. Para 2025, a estratégia do Grupo IP passa por fazer um reforço significativo quer do número de PCVE quer do número de PC.

Número de PCVE e PC



Projetos de autoprodução de energia fotovoltaica

Parcerias com promotores privados, com a concessão de infraestruturas próprias para instalação e exploração de projetos de energia renovável.

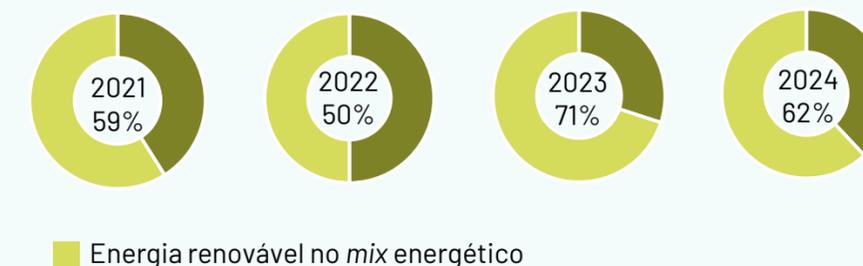
Atualmente está instalada uma potência de cerca de 782 kWp (pico) em 24 unidades de produção, que correspondem a um aumento de 12% de capacidade instalada relativamente a 2023. A energia produzida durante 2024 atingiu os 1.006 MWh, tendo sido vendida integralmente à rede.

Instalações de produção de energia renovável para autoconsumo. O Grupo IP tem instaladas várias unidades em edifícios e em parques de estacionamento, sendo que o objetivo a médio prazo, até 2030, é de dispor de cerca de 4.000 kWp para autoconsumo.

Em 2024, a potência instalada para autoconsumo manteve-se nos 300 kWp (pico) em 9 unidades. Em 2024 foram produzidos 354 MWh nestas unidades, o que representa um aumento de 22% relativamente a 2023.

Modelo de aquisição de energia a fornecedores externos

Incremento da quota de energia renovável no total de energia consumida pela empresa e pela utilização das suas infraestruturas. O peso da energia de origem renovável no *mix* energético contratado pela empresa aumentou de 50%, em 2022, para 71%, em 2023 e ficou nos 62%, em 2024.



Eixo de Intervenção 1 | Eficiência energética, transição e descarbonização



Ações e Desempenho

Ações de reflorestação

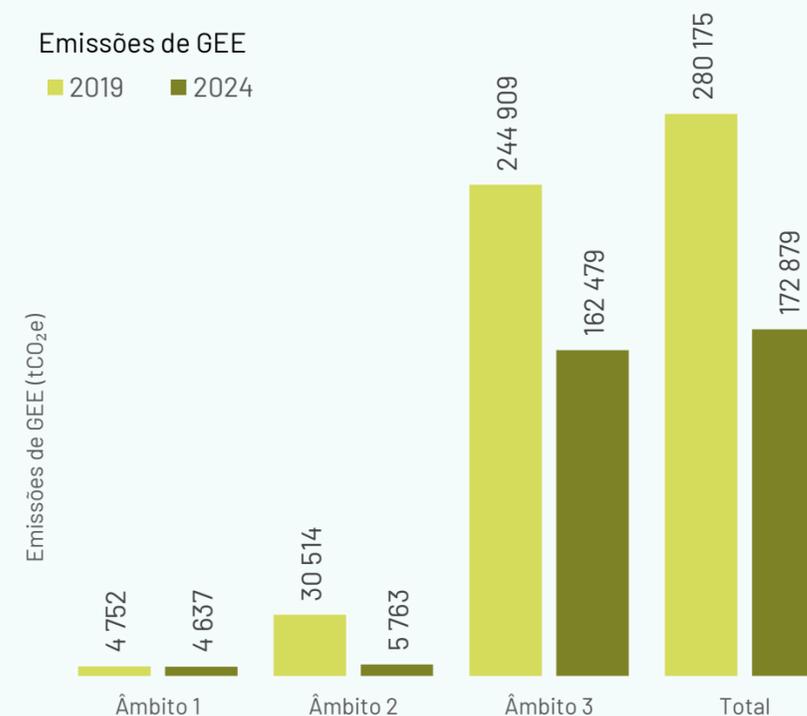
No enquadramento de projetos de remoção de GEE, a IP tem vindo a desenvolver **ações de reflorestação**. Prevê-se, em 2025, dar seguimento a estas ações, e estabelecer e aplicar uma metodologia de quantificação do potencial de remoção de emissões GEE associado a estas iniciativas. Na RRN, em 2024, o total de área intervencionada para reflorestação foi de cerca de 13,1 hectares, com a plantação de 4.148 árvores de espécies autóctones e com interesse ecológico, como por exemplo sobreiro, carvalhos, medronheiro, oliveiras, entre outras.

Medidas de compensação pelo abate de árvores

No seguimento da regulamentação nacional, por cada árvore protegida abatida (p. ex sobreiro ou azinheiras), deve ser realizada como medida de compensação, a plantação de um número de 2 a 3 vezes o número das árvores abatidas. Durante o ano 2024, as medidas de compensação foram aplicadas numa área de 7,9 hectares, e corresponderam à plantação de 1.710 sobreiros.

Contabilização das Emissões de GEE

A IP tem vindo a calcular as suas emissões de GEE, que em 2019 e 2024 abrangeram os 3 âmbitos (A1, A2 e A3). Entre 2020 e 2023, as emissões abrangeram apenas os âmbitos 1 e 2 (A1 e A2), o que não permitiu realizar uma comparação efetiva em termos de emissões totais de GEE, designadamente entre os anos de 2023 e 2024.



Em 2024, registrou-se um aumento de 4,7% das emissões de GEE de Âmbito 1 relativamente a 2023, como resultado do aumento do consumo de combustíveis (+1,8%) e de gás natural (+26,8%), que acompanharam o crescimento operacional.

Comparativamente com 2023, as emissões de Âmbito 2 baseadas no mercado, indicam um aumento das emissões de 18,9%, apesar do consumo de eletricidade ter sido 3% mais baixo, mas porque em 2024, o *mix* energético global teve menos 9% de energias renováveis.

As emissões de Âmbito 3 (indiretas) totalizaram em 2024, 162.479 tCO₂e. A categoria mais representativa foi a Aquisição de bens e serviços (categoria 1), com um valor de cerca de 145.627 tCO₂e, representando uma redução de 28%, considerando o valor de 2019.

Atendendo a que a utilização das infraestruturas é um tema material da IP, e independentemente desta categoria não constar das metas SBTi, calculou-se para 2024, a categoria 11 do Âmbito 3, onde se enquadra a utilização das infraestruturas rodoferroviárias, com um valor total de emissões de 5.952.193 tCO₂e. A **utilização da rodovia** representa 99% deste valor e a **utilização da ferrovia** os restantes 1%, o que espelha bem as diferenças de emissões de CO₂e/km e de emissões totais da circulação nestes dois modos.

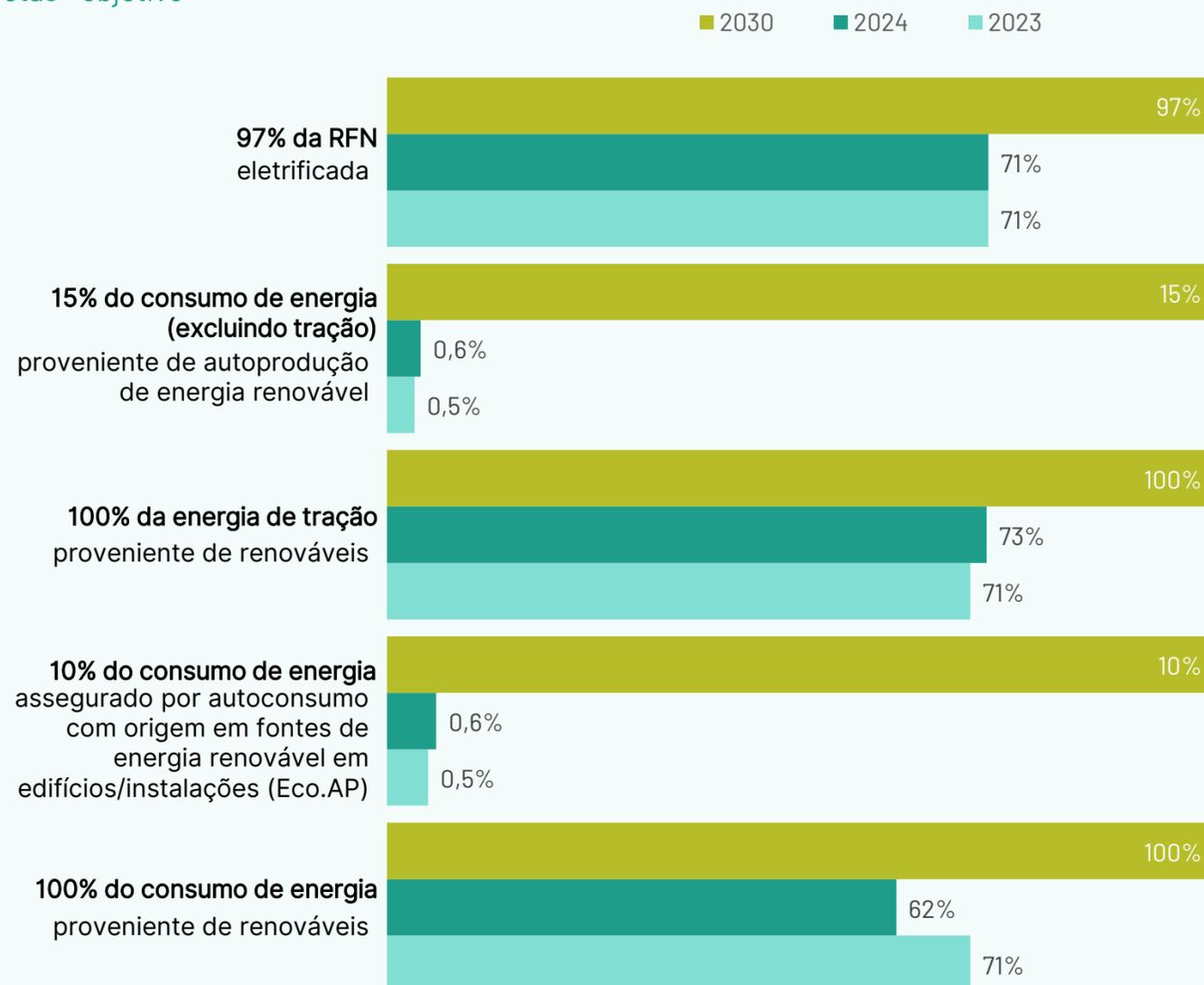
Ainda assim, verifica-se que não existe controlo operacional da IP sobre essas emissões, dado que resultam quase na totalidade diretamente da composição da frota rodoviária nacional e estão dependentes das estratégias nacionais em termos, p. ex. da eletrificação da mobilidade.

Eixo de Intervenção 1 | Eficiência energética, transição e descarbonização

Desempenho

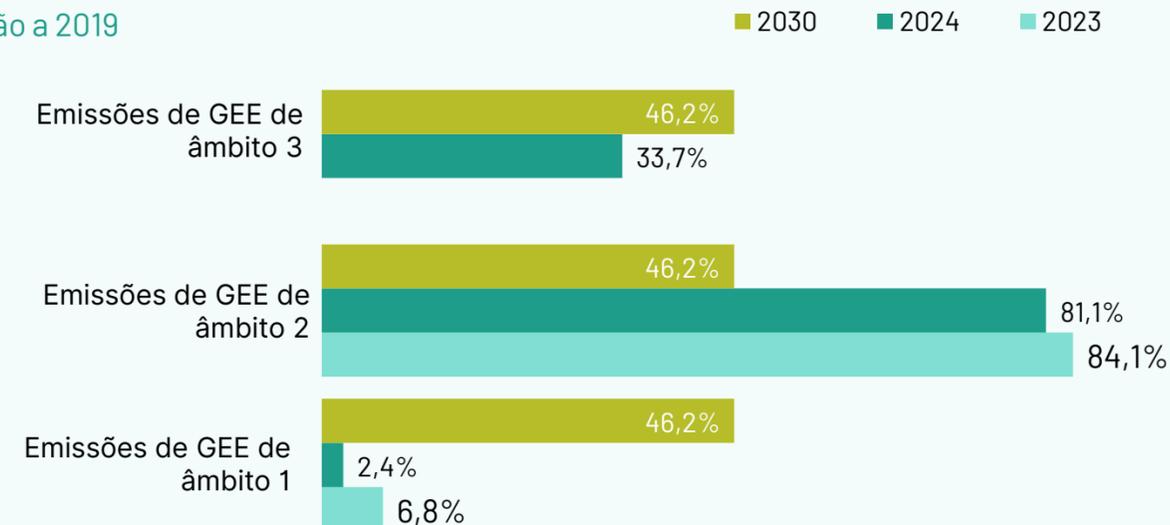
O Grupo IP possui dois tipos de metas, nomeadamente as “metas – objetivo” e as “metas de redução”, que decorrem quer dos programas e planos nacionais e/ou internacionais de redução aplicáveis, quer de metas definidas internamente. Abaixo apresenta-se o desempenho em 2024, relativamente às metas:

Metas - objetivo

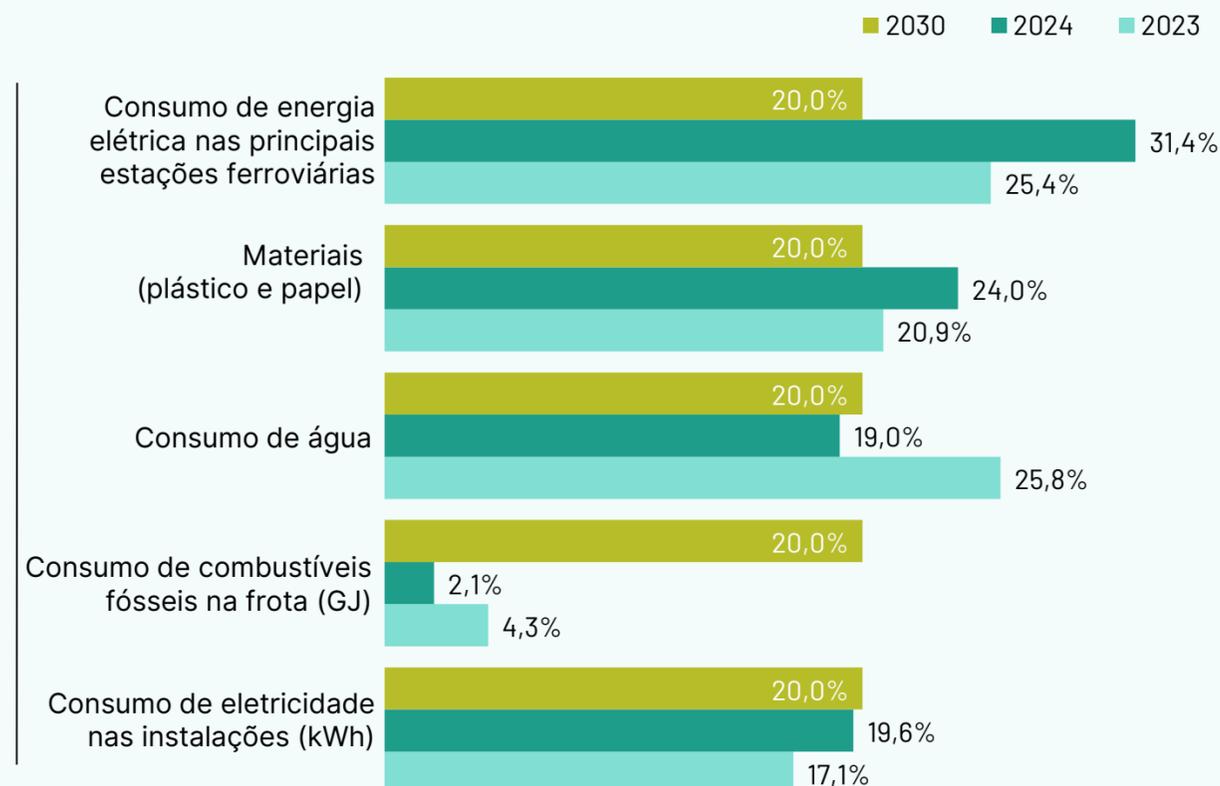


Metas de redução em relação a 2019

Redução de 46,2%



Redução de 20%



Eixo de Intervenção 1 | Eficiência energética, transição e descarbonização

Desempenho - Principais conclusões

Mitigação das Alterações Climáticas

Em 2024, o desempenho relativamente à meta de redução das **emissões de GEE** de Âmbito 1 representou 2,4%, longe dos 46,2% de redução necessária atingir em 2030. As emissões de GEE de Âmbito 2 foram 81,1% inferiores ao ano base de 2019, tendo nessa medida sido largamente ultrapassada a meta prevista para 2030, de redução de 46,2%. Houve uma diminuição de 33,7% das emissões de âmbito 3, relativamente a 2019, o que indica que, mesmo com o aumento das operações da empresa, atingiu-se um nível de redução que se aproxima da meta de - 46,2%, até ao ano de 2030.

Energia

Em termos do **mix energético da energia**, o desempenho no ano de 2024 relativo à meta de 100% (em 2030) de energia de tração proveniente de energias renováveis é positivo, sendo que já se atingiu o valor de 73%, bastante próximo da meta intermédia de 75% estabelecida para o ano 2025, a qual será, muito provavelmente, atingida antes do final do ano. A meta de redução média de 20% do consumo de energia elétrica nas principais estações ferroviárias foi já atingida em 2023 e em 2024 verificou-se que a redução atingiu os 31,4%.

Indicadores de intensidade carbónica

Os indicadores de intensidade carbónica da atividade da organização foram reformulados para que pudessem refletir a nova regulamentação em vigor, como é o caso da **Taxonomia Europeia**, estabelecendo-se tal como requerido, a ligação entre as **emissões de GEE** decorrentes da atividade do Grupo IP e alguns **indicadores financeiro**.

Indicadores de intensidade carbónica	2024	Unidade
Intensidade carbónica (Âmbitos 1, 2 e 3) por Volume de Negócios Total	109,1	tCO ₂ e/M€
Intensidade carbónica (Âmbitos 1, 2 e 3) pelo CAPEX associado à atividade da Taxonomia Europeia 6.14 - Infraestruturas de transporte ferroviário	276,7	tCO ₂ e/M€
Intensidade carbónica (Âmbitos 1, 2 e 3) pelo CAPEX associado à atividade da Taxonomia Europeia 6.15 - Infraestruturas para transporte rodoviário e transporte público	1 607,1	tCO ₂ e/M€
Intensidade carbónica da utilização da ferrovia (Categoria 11 de Âmbito 3), pela utilização da infraestrutura ferroviária (milhões de comboios quilómetro)	1 776,7	tCO ₂ e/Mckm
Intensidade carbónica da utilização da rodovia (Categoria 11 de Âmbito 3), pela utilização da infraestrutura rodoviária (milhões de veículos quilómetro)	232,1	tCO ₂ e/Mvkm

A infraestrutura rodoviária apresenta uma pegada de carbono significativamente maior que a ferrovia, tanto na fase de investimento, como na exploração.

A infraestrutura ferroviária, demonstra maior eficiência, por ser um transporte coletivo de grande capacidade, com elevada percentagem de eletrificação, e que pode ainda beneficiar bastante com a transição energética para energias renováveis.

Quanto à relação entre emissões de GEE e o volume de negócios da empresa, indica que a descarbonização das operações, poderá ser um fator estratégico para melhorar a sustentabilidade financeira e ambiental.

Eixo de Intervenção 2

Resiliência às Alterações Climáticas

As alterações climáticas e os eventos meteorológicos extremos exigem que as infraestruturas de transportes sejam mais robustas e resilientes, de forma a se minimizarem os danos nas infraestruturas e a correspondente interrupção dos serviços, no caso da ocorrência desses eventos extremos.



Dimensão Ambiente

Resiliência às Alterações Climáticas

Tópico material

- Adaptação às Alterações Climáticas

Políticas, Ações e Instrumentos

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

Metas até 2030

- Definição do modelo de governança para a operacionalização do PRIAC (2025)
- Catálogos de medidas de adaptação às AC para aplicação na RFN e RRN (2025)
- Avaliação da materialidade financeira da adaptação às AC das redes da IP (2025)

Indicadores

- % de operacionalização do PRIAC

ESRS E1 SBM-3; E1 IRO1; E1-1; E1-2; E1-3; E1-6; E1

Eixo de Intervenção 2 | Resiliência às alterações climáticas

Assegurar a **Resiliência às Alterações Climáticas** é um desígnio primordial para a IP, na medida em que as alterações climáticas e os eventos meteorológicos extremos exigem que as infraestruturas de transportes, sejam mais robustas e resilientes, de forma a poderem ser minimizados os danos físicos nas mesmas e a correspondente disrupção dos serviços prestados, no caso da ocorrência desses eventos extremos.

Esta resiliência resulta em impactes positivos e contribui diretamente para tornar mais resiliente o sistema de mobilidade e transportes, a economia e a sociedade em geral.

A incorporação de medidas de adaptação às AC nas redes rodo e ferroviárias da IP, de forma a torná-las mais resilientes aos perigos climáticos extremos, representa encargos financeiros bastante elevados para a empresa.

IRO associados

No âmbito da análise de dupla materialidade, os impactes, riscos e oportunidades identificados estão associados ao tópico das alterações climáticas e foram:

Resiliência às alterações climáticas

- Infraestruturas mais resilientes pela incorporação de requisitos técnicos associados a eventos extremos (impacte positivo)
- Infraestruturas mais resilientes pela realização de diagnóstico e ações preventivas (impacte positivo)
- Aumento dos custos com a adaptação climática associado ao ciclo de vida longo dos ativos (risco financeiro)

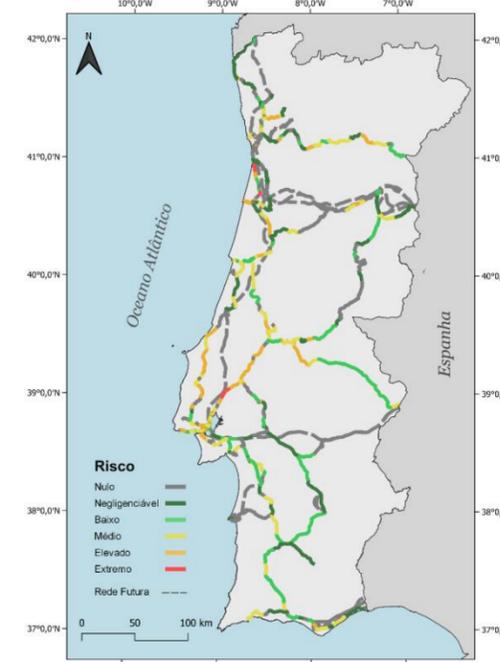
Políticas e Instrumentos

A IP tem vindo a desenvolver diversos Estudos de Avaliação da Adaptação às Alterações Climáticas e Resiliência a Catástrofes Climáticas (AAAC), para diversas linhas ferroviárias, que têm resultado na consideração desde logo nesses projetos, das necessárias medidas de adaptação às AC.

Estes estudos consideram os cenários climáticos futuros RCP do Relatório do Painel Intergovernamental sobre Alterações Climáticas - RCP4.5 e RCP8.5 e, têm em conta os horizontes temporais de análise dos projetos e do seu tempo de vida útil, analisando por este motivo 3 horizontes temporais: atual, horizonte de 30 anos (2041-2070) e horizonte de 80 anos (2071-2100).

Os AAAC realizados para novos projetos ferroviários ou para grandes modernizações de troços ferroviários pré-existentes, são um elemento indispensável na obtenção de financiamento comunitário.

Com o objetivo de abranger todas as suas redes em exploração –RFN, RRN e RT - e apoiar nesta matéria os novos projetos, a IP desenvolveu o Plano de Resiliência das Infraestruturas às Alterações Climáticas (PRIAC).



Risco atual da rede ferroviária ao perigo climático de Inundações fluviais

O PRIAC concretiza uma **avaliação dos riscos climáticos** (atuais e futuros) das infraestruturas e pretendeu **identificar e planear medidas e ações que garantam a resiliência** das suas redes às alterações climáticas e a eventos climáticos extremos, numa perspetiva de gestão adaptativa das infraestruturas, e ao longo do tempo, antecipando e minimizando potenciais riscos climáticos, e concorrendo, por esta via, para a segurança, fiabilidade, sustentabilidade e plena capacidade de gestão e exploração das infraestruturas geridas pela IP.

Na 1ª fase do PRIAC (desenvolvida entre 2022 e 2023) foram analisados e identificados os perigos climáticos e as previsões dos fatores climáticos em Portugal, aferindo-se as vulnerabilidades futuras (probabilidade), quantificando-se a severidade (impactes) e avaliando-se o risco a que as suas infraestruturas e os seus ativos estão expostos, atualmente e em horizontes até 2100.

Extensão das redes RFN, RRN e RT analisadas (km)	2023 RCP 4.5 (2071-2100) RCP 8.5 (2071-2100)	Rede Futura (em projeto)
Extensão da RRN com avaliação de risco climático	16 943	149
Extensão da RFN com avaliação de risco climático	2 715	1 806
Extensão da Rede de Telecomunicações * com avaliação de risco climático	9 621	n/a

* Para a contabilização da extensão foi considerada apenas a rede de linhas

Em resultado desta avaliação concluiu-se que os **riscos climáticos mais importantes** são:

- RFN** - inundações e a instabilidade de vertentes
- RRN** - precipitação intensa, as inundações, a instabilidade de vertentes, o calor excessivo, os incêndios rurais e, as inundações marítimas e galgamentos costeiro

Na 2ª fase (em operacionalização) pretende-se identificar e propor medidas de adaptação para tornar as infraestruturas mais resilientes, de forma a promover o planeamento dos respetivos investimentos de curto, médio e longo prazo.

A implementação das medidas de adaptação previstas pretende assegurar não só a resiliência das redes RRN, RFN e RT aos eventos climáticos extremos, mas também aumentar o ciclo de vida das infraestruturas e dos seus ativos.

Eixo de Intervenção 2 | Resiliência às alterações climáticas

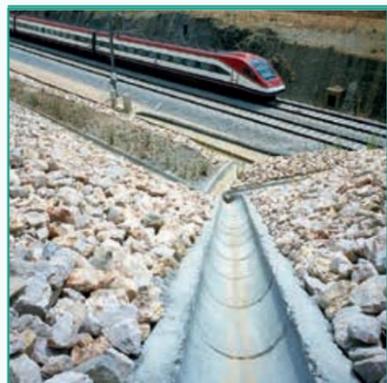
Ações e Desempenho

Medidas de adaptação às alterações climáticas

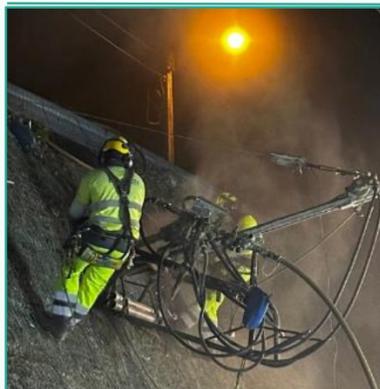
Para os **riscos materiais identificados no cenário atual**, a IP já implementa ou planeia diversas **medidas de adaptação físicas e não físicas, preventivas e corretivas**, para melhorar a resiliência das suas infraestruturas, voltadas principalmente aos perigos climáticos mais significativos, como exemplificado a seguir.

Rede Ferroviária

Perigos: inundações e instabilidade de vertentes



Dimensionamento para cheias de período de retorno centenário ou milénar



Estabilização, proteção e reperfilamento de taludes



Condicionamento ou suspensão da circulação após notificação da Proteção Civil



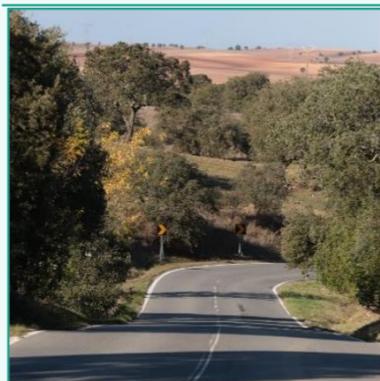
Intensificação da manutenção preventiva das infraestruturas e equipamentos



Instalação de sensores de movimento ou monitorização com tecnologia InSAR

Rede Rodoviária

Perigos: precipitação intensa, inundações, instabilidade de vertentes, calor excessivo, incêndios rurais, inundações marítimas, galgamentos costeiro



Conservação de pavimentos



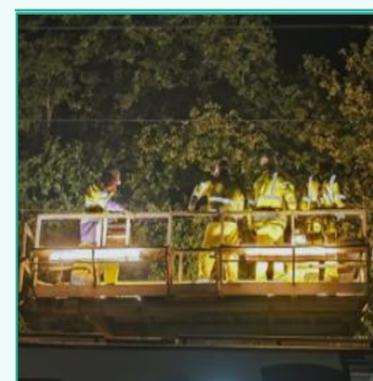
Limpeza, conservação, reconstrução e construção de órgãos de drenagem



Obras de contenção



Manutenção e estabilização de taludes



Execução de Trabalhos de Gestão de Vegetação



Eixo de Intervenção 3

Economia Circular

A Economia Circular é um tema muito importante para a empresa, no sentido de se otimizar o consumo de recursos e minimizar ao máximo a produção de resíduos em resultado das suas atividades.



Dimensão Ambiente

Economia Circular

Tópico material

- Fluxo de entrada de materiais utilizados na produção

Políticas, Ações e Instrumentos

- Programa de reutilização e valorização de resíduos
- Reutilização de materiais ferroviários como travessas e carril em bom estado e retirados da RFN em ações de conservação
- Valorização de resíduos ferrosos
- Reutilização de materiais, decorrentes de demolição seletiva de edificado
- Eco-conceção: incorporação de materiais reciclados ou que incorporem materiais reciclados nas empreitadas (obra)
- Soluções inovadoras de tratamento mecânico de balastro (resíduo) para reincorporação na via ou para execução de estacas (Linha do Oeste)
- Soluções inovadoras de pavimentação com utilização de misturas recicladas com betume espuma, a frio, que reaproveitam os fresados da obra – ER243 (Riachos)

ESRS E5; E5 IRO-1; E5-1; E5-2; E5-3; E5-4; E5-5; E5-6

Metas 2030

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

Indicadores

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

Eixo de Intervenção 3 | Economia circular

Face ao significativo consumo de materiais e matérias-primas pelas atividades da IP, com os resultantes impactes negativos no ambiente e na disponibilidade de recursos, é muito relevante que a empresa atue ao nível da eco-conceção de produtos e materiais a integrar nas suas infraestruturas, adotando processos cada vez mais consolidados de reutilização de materiais, inclusão de reciclados, valorização de materiais e adequada gestão de resíduos.

As exigências particulares feitas aos empreiteiro em termos da circularidade na construção, como as de incorporação de reciclados nos materiais usados nas obras e da adoção de práticas de gestão otimizada e de reutilização de materiais, tem vindo a encarecer os projetos e a representar encargos financeiros mais elevados para a empresa.

IRO associado

No âmbito da análise de dupla materialidade, os impactes, riscos e oportunidades identificados estão associados ao fluxo de entrada de materiais utilizados na produção, incluindo embalagens, sendo:

Economia Circular

- Consumo/utilização de recursos e matérias-primas (impacte negativo)
- Incorporação de materiais reciclados em empreitadas (impacte positivo)
- Aumento do custo dos materiais em geral (risco financeiro)
- Quebras na cadeia de abastecimento (risco financeiro)

Políticas e Instrumentos

A empresa tem apostado numa estratégia para incrementar os princípios de circularidade de materiais abrangendo todo o ciclo de vida dos seus projetos, designadamente, nas suas empreitadas (obras), quer por via da adoção de métodos construtivos mais eficientes quer pelas exigências relativas aos materiais utilizados e à gestão dos resíduos produzidos.

Neste contexto, a IP exige nos [Cadernos de Encargos](#) das suas empreitadas rodo e ferroviárias ao abrigo do Código dos Contratos Públicos (CCP), a apresentação e implementação de um [Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição](#) (PPGRCD), a par do cumprimento do artigo 28º do Decreto-Lei n 102-D/2020, de 10 de dezembro, onde se exige a utilização de pelo menos 10 % de materiais reciclados ou que incorporem materiais reciclados, relativamente à quantidade total de matérias-primas usadas em cada obra.



Eixo de Intervenção 3 | Economia circular

Ações e Desempenho

Durante o ano de 2024 decorreram 423 empreitadas da rede rodo e ferroviária da IP (205 ferroviárias e 218 rodoviárias) que tiveram acompanhamento ambiental da DEA.

Relativamente ao desempenho a reportar, selecionaram-se **empreitadas que terminaram no ano de 2024**, de forma a assegurar um maior rigor dos dados, pois a consolidação do desempenho nestas matérias, acontece apenas no fecho de cada empreitada.

Do universo de 113 empreitadas (69 rodoviárias e 44 ferroviárias) concluídas no ano de 2024, apresentam-se de seguida, a título exemplificativo, os dados de **desempenho de um conjunto de 51 empreitadas**.

Consumo de materiais - Rede ferroviária

Assim, o desempenho da IP nalgumas destas **empreitadas da rede ferroviária**, em termos de consumos das principais tipologias de materiais e da incorporação de reciclados foi:

Matérias-Primas / Recursos	2024 (t - total materiais)	2024 (t - reciclados)	2024 (% reciclados)
Carril	86,7	15,7	18,1%
Travessas de betão	2.826,0	2.367,3	83,8%
Betão	2.749,7	813,8	29,6%
Balastro	3.726,5	0	0%
Travessas de madeira	6,9	0	0%
Cimento	1.029,2	111,5	11,2%
Granito calcário, seixo, pedra de enrocamento, brita	11.623,2	0	0%
Ferro, aço e alumínio	276,6	114,1	41,3%
Postes Catenária	20,3	20,3	100%
Total	22.345,1	3.442,8	15,4%

Nas **atividades de construção e manutenção da infraestrutura ferroviária**, consideradas em 2024, a IP consumiu um total de 47.883,1 t de materiais, correspondentes respetivamente a 22.345,1 t (nas empreitadas concluídas) e a 25.538 t (nas prestações de serviço).

Em termos relativos, pode dizer-se que do total de materiais incorporados nas **empreitadas da RFN**, as travessas de betão correspondem a 68,76% dos materiais com inclusão de reciclados, seguindo-se o betão (23,64%) e com menor expressão, o ferro, o aço e o alumínio (3,32%).

Consumo de materiais - Rede rodoviária

Apresenta-se também em seguida o desempenho da IP nalgumas das **empreitadas da rede rodoviária**, em termos de consumos das principais tipologias de materiais e da incorporação de reciclados:

Matérias-Primas / Recursos	2024 (t - total materiais)	2024 (t - reciclados)	2024 (% reciclados)
Misturas Betuminosas	435.058,5	217.529,2	50,0%
Betão	63.286,8	4.999,7	7,9%
Ferro, Aço e Alumínio	4.150,2	2.739,2	66,0%
Solos selecionados para aterros e agregados	1.178.050	0	0%
Cimento	2,0	0,2	10%
Total	1.680.547,5	225.268,2	13,4%

Nas **atividades de construção e manutenção da infraestrutura rodoviária**, consideradas em 2024, a IP consumiu um total de 1.680.547,5 t de materiais (nas empreitadas concluídas).

Em termos relativos pode dizer-se que do total de materiais reciclados ou que incorporam reciclados, nas empreitadas da rede rodoviária, as misturas betuminosas correspondem a 97% dos materiais que incorporam reciclados.

Eixo de Intervenção 3 | Economia circular

Ações e Desempenho

Economia circular - Redes rodo e ferroviária

De seguida apresenta-se o desempenho geral em termos de economia circular das empreitadas selecionadas das redes rodo e ferroviárias da IP, e que concluíram em 2024.

	RRN	RFN
Número de contratos de empreitada/aquisição com inclusão de cláusulas específicas de economia circular (número)	22	29
Número de contratos de empreitada/aquisição sem inclusão de cláusulas específicas de economia circular (número)	0	0
Quantidade de material reciclado incluído nas empreitadas (t)	225.268,2	3.442,8
Quantidade de material reciclado ou com incorporação de reciclado* incluído nas empreitadas/quantidade de matérias-primas incluídas nas empreitadas (% média)	13,4%	15,4%

A quantidade de material reciclado ou com incorporação de reciclado incluído nas empreitadas da IP selecionadas e que concluíram em 2024, apresenta valores superiores à meta estabelecida na moldura legal aplicável, correspondendo a **13,4% na RRN e 15,4% na RFN**, do total dos materiais consumidos.

Gestão de resíduos -- Redes rodo e ferroviária

No âmbito do **Programa de reutilização e valorização de resíduos**, as ações de conservação das redes da IP, promovem, sempre que possível, a reutilização de materiais, designadamente de materiais de via, que se encontram em adequado estado de conservação e que são provenientes de outras linhas ferroviárias. No caso dos materiais reutilizados na RFN, é no **Centro Logístico do Entroncamento da IP** que são armazenados e centralizados os principais materiais ferroviários passíveis de reutilização/valorização, quer nas empreitadas, quer nas prestações de serviços de manutenção/conservação da rede ferroviária

Apresenta-se de seguida o **desempenho da IP** em 2024 e no que se refere à **gestão de resíduos** gerados:

	RRN	RFN	Edifícios	TOTAL
Total de resíduos produzidos (t)	846	15.278,6	77,6	16.201,9
Total de resíduos para valorização	838,2	15.278,6	77,6	16.194,4
Total de resíduos para eliminação	8	0	0	8
Total de resíduos perigosos	2,7	1,2	2,3	6,2
Total de resíduos não perigosos	843,1	15.277,4	75,3	16.195,8

Em 2024, verificou-se uma redução significativa na produção de resíduos – 16 201,90 toneladas, face ao ano 2023 – 28.143 toneladas, sendo que para a quase totalidade das frações de resíduos produzidos foi assegurada a sua valorização (mais de 99,5%).

Eixo de Intervenção 3 | Economia circular

Ações e Desempenho

Exemplos de Projetos de Inovação de Economia Circular

Ferrovia - Empreitada de Modernização da Linha do Oeste

Aplicações de Balastro Inerte Depurado



- Troço Mira Sintra-Meleças - Torres Vedras

Demonstração do processo mecânico a que o balastro inerte (categoria 2) desguarnecido da via, foi submetido, por forma a ser reclassificado em resíduo de balastro inerte depurado (categoria 1), para incorporação de novo na plena via e estações. Este balastro inerte depurado foi colocado na primeira camada de balastro, de 10 cm, numa quantidade total de 14 829 m³.

- Troço Torres Vedras - Caldas da Rainha

Utilização definitiva de resíduos de balastro inerte, para execução de estacas de brita, na Passagem Superior (PS) 99. A quantidade de balastro inerte aplicada nas estacas foi de 700 m³.

Rodovia - Empreitada de Beneficiação da ER243 - Acessibilidades à Zona Industrial de Riachos

Utilização de Misturas Recicladas com Betume Espuma



O projeto de Misturas Recicladas com Betume-Espuma para reabilitação sustentável de infraestruturas rodoviárias, foi executado em parceria com a Pragosa e a Universidade do Minho e decorreu em 2 trechos: T1 - Torreshopping / Rotunda 1 à Rotunda 2 e T2 - Rotunda 2 à linha férrea, da ER243 em Riachos.

Por via da utilização de tecnologias e metodologias inovadoras - **reciclagem a frio com betume-espuma em central móvel**, foi possível a reutilização de 100% do material fresado obtido na própria obra - 73.000 t, com a correspondente redução do consumo total de matérias-primas que seriam necessárias usar - 140.000 t, que resultaram em impactes significativos positivos, quer ao nível da produção de resíduos - 0 t levadas a vazadouro face às 45.000 t previstas no método tradicional, quer ao nível da redução de emissões de CO₂e - 5.400 tCO₂e (- 66%).

A solução foi concebida para garantir a equivalência ao projeto original, quer em termos de capacidade de tráfego a suportar quer em termos do dano expectável ao final de 20 anos.

Eixo de Intervenção 4

Proteção do ambiente e ecossistemas



A empresa tem promovido, entre outros programas e iniciativas, medidas para aumentar, de forma segura, a permeabilidade das suas infraestruturas, a monitorização da mortalidade da Fauna nas estradas, a gestão e o controlo de plantas invasoras e, em termos da poluição sonora, a implementação de medidas de minimização do ruído emitido pela operação das suas infraestruturas.



Dimensão Ambiente

Proteção do Ambiente e Ecossistemas

Tópicos materiais

- Poluição sonora
- Impacto no estado das espécies

Políticas, Ações e Instrumentos

- Permeabilidade das infraestruturas para fauna em segurança
- Programa de monitorização de mortalidade de fauna
- Projeto LYNXCONNECT de recuperação da espécie lince-ibérico:
 - Ações de sensibilização e comunicação sobre a responsabilidade coletiva de conservar a espécie
 - Deteção de lince-ibéricos nas estradas nacionais e alerta junto dos utilizadores da aplicação móvel WAZE
- Incorporação de medidas de minimização e compensação da afetação da fauna
- Implementação de medidas de minimização para a redução do ruído
- Elaboração dos Mapas Estratégicos de Ruído (MER) das Grandes Infraestruturas de Transporte

ESRS E4 SBM-3; ESRS E4 IRO-1; E4-1; E4-2; E4-3; E4-4; E4-5; E4-6;
ESRS E2 IRO-1; E2-1; E2-2; E2-3; E2-4

Metas 2030 e pós

- Redução dos hotspots de atropelamentos de fauna identificados em 2024 na RRN (até 2031)

Indicadores

- Número ou extensão de iniciativas / medidas concluídas para minimizar a mortalidade da fauna na RRN

Eixo de Intervenção 4 | Proteção do ambiente e ecossistemas

Biodiversidade

IRO associados

No âmbito da análise de dupla materialidade, os impactes, riscos e oportunidades identificados estão associados ao tópico da biodiversidade e foram:

Biodiversidade

- Proteção da fauna pela implementação de medidas de mitigação (impacte positivo)
- Custos associados às medidas de mitigação de impactos na fauna e biodiversidade (risco financeiro)



Políticas e Instrumentos

A IP tem vindo a desenvolver instrumentos e políticas internas, que visam gerir o seu desempenho em termos da biodiversidade. Para identificar e avaliar impactos reais e potenciais das atividades da IP na biodiversidade e da atividade da sua cadeia de valor, foi desenvolvido o Programa de Monitorização da Mortalidade de Fauna. Os projetos estão também abrangidos pelos processos de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ou por estudos ambientais.

A aplicação de medidas de minimização de impactes tem em conta o Guião de Boas Práticas – Soluções para Minimização de Impactes das Estradas na Fauna. Estão igualmente disponíveis o Guião de Boas Práticas de Gestão da Vegetação para a Promoção de Biodiversidade em Infraestruturas Lineares e o Guião para Monitorização e Registo de Dados de Mortalidade de Fauna por Atropelamento.

Programa de Monitorização da Mortalidade de Fauna

Em curso desde 2010 e que permite aprofundar o diagnóstico da mortalidade da fauna, identificar situações críticas e acompanhar a evolução dos hotspots já identificados; propor medidas de minimização para troços críticos; cumprir as metas estabelecidas para os indicadores de mortalidade de fauna; e avaliar a eficácia das medidas de minimização já implementadas.

Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ou estudos ambientais

Avaliam o impacte na fauna e preveem medidas para os evitar, minimizar e/ou compensar.

Guião de Boas Práticas – Soluções para Minimização de Impactes das Estradas na Fauna

Produzido no âmbito do Projeto *LifeLines*, ao abrigo do qual algumas das soluções de minimização implementadas foram monitorizadas e avaliadas em termos da sua relação custo-benefício.

Guião de Boas Práticas de Gestão da Vegetação para a Promoção de Biodiversidade em Infraestruturas Lineares

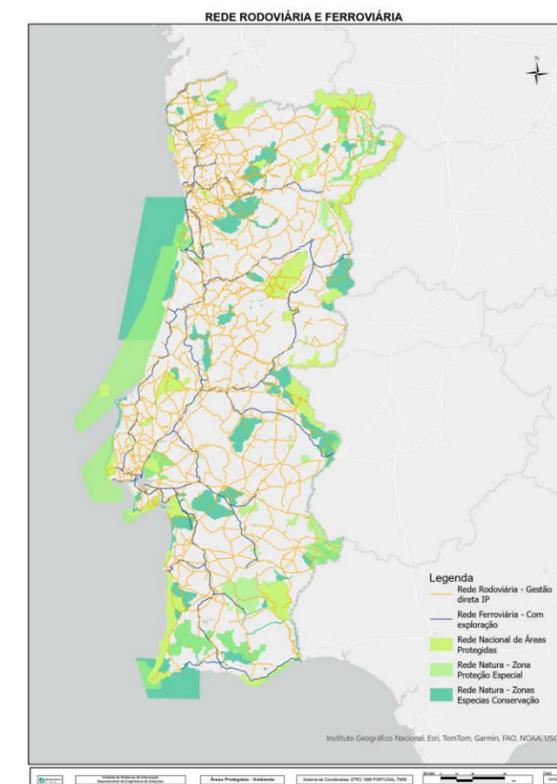
Incluindo o controlo de vegetação invasora, com vários métodos testados e resultados positivos.

Guião para Monitorização e Registo de Dados de Mortalidade de Fauna por Atropelamento

Ações e Desempenho

A mortalidade por atropelamento é o efeito mais visível das infraestruturas viárias nos valores faunísticos e um dos impactes mais negativos na fauna, a par do efeito de barreira que as infraestruturas lineares representam. Estes fatores contribuem para a redução da diversidade genética das populações selvagens que ocorrem na periferia das estradas ou da ferrovia e, portanto, põem em causa a persistência destas populações a longo prazo.

Quanto maior a sensibilidade das áreas atravessadas, maior o impacte causado, tendo a IP identificado e cruzado a RRN e a RFN com zonas sensíveis do ponto de vista da biodiversidade, nomeadamente, a Rede Nacional de Áreas Protegidas, a Rede Natura – Zona de Proteção Especial (ZPE) e Zonas Especiais de Conservação (ZEC) na forma de mapa. O mapa pretende dar uma visão global sobre o potencial de afetação da fauna presente nessas áreas, associada à presença das infraestruturas de transporte.



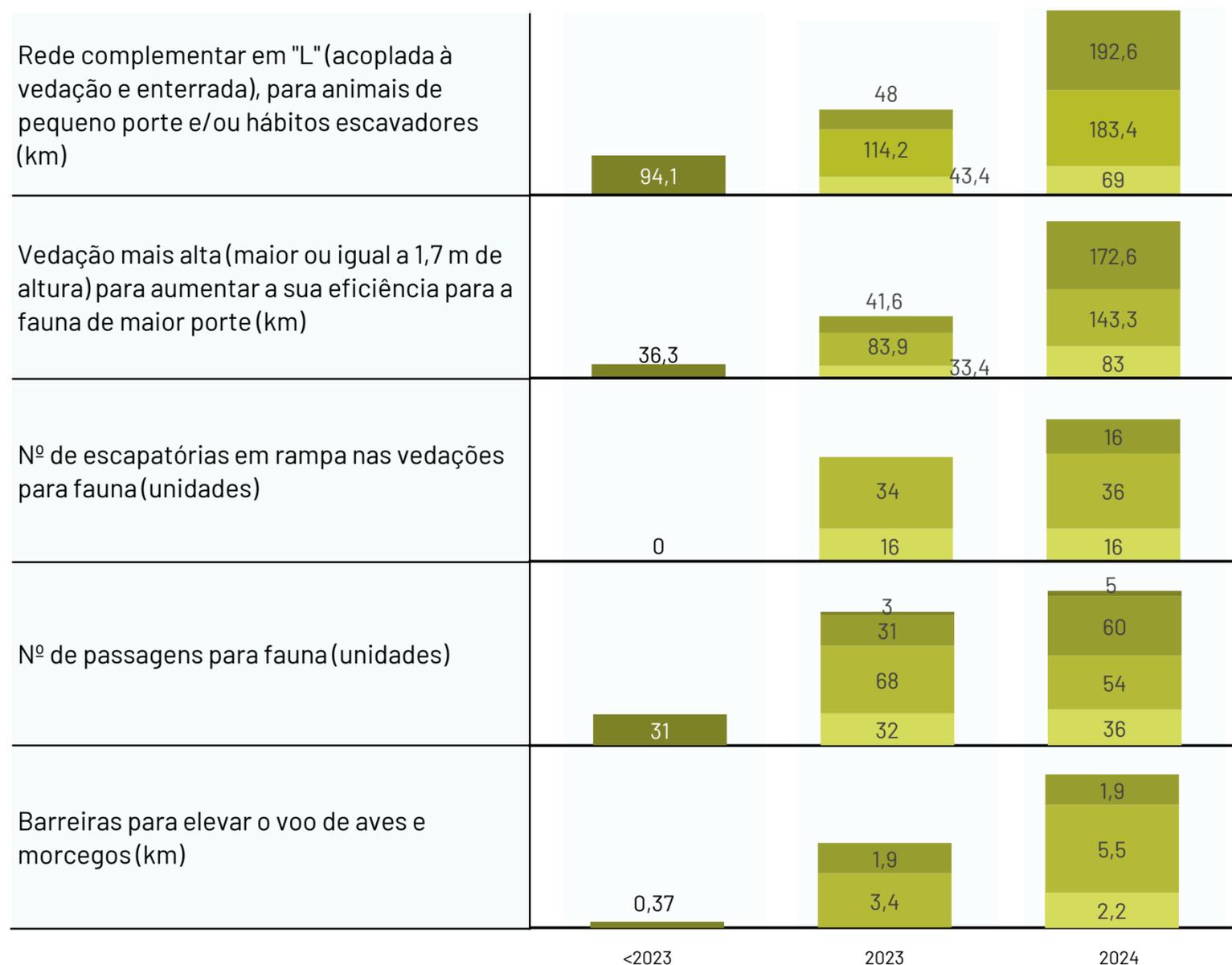
Eixo de Intervenção 4 | Proteção do ambiente e ecossistemas

Biodiversidade

Ações e Desempenho

Várias infraestruturas da IP cruzam zonas sensíveis, implicando a implementação de medidas para minimizar a mortalidade da fauna, cujas mais importantes são apresentadas e caracterizadas a seguir:

■ Previsto ■ Fase de projeto ■ Fase de obra ■ Concluído



Atropelamentos de animais nas vias da RRN sob gestão direta da IP

■ Animais silvestres ■ Animais domésticos



Comparando com os atropelamentos no ano anterior, em 2024 aumentaram para 1 674, o que significa um aumento de 8,8%. O aumento deu-se em ambas as tipologias de animais, com os animais silvestres atropelados a aumentarem 7%, e os domésticos, 12%.

Atropelamentos de espécies com estatuto de ameaça de extinção

Categorias de risco de extinção	Número de exemplares atropelados
Pouco Preocupante	-
Quase Ameaçado	-
Vulnerável	129
Em Perigo	5
Criticamente em perigo	-
Total	134

Os atropelamentos de espécies com estatuto de ameaça de extinção "vulneráveis" dizem respeito às espécies de Lebre-ibérica (*Lepus granatensis*), com um total de 44, de Coelho-ibérico (*Oryctolagus cuniculus*), com 23, de Garça-boieira (*Bulbucus ibis*), com 58, de Bufo-pequeno (*Asio otus*), com um total de 2, e 1 atropelamento de Picanço-barreteiro (*Lanius senator*) e Sombria (*Emberiza hortulana*).

Relativamente ao atropelamento de espécies com estatuto de ameaça de extinção "Em Perigo", ocorreram 4 de Lince-ibérico (*Lynx pardinus*) e 1 de Lobo-ibérico (*Canis lupus*).

Sobre a espécie de **Lince-ibérico**, em 2024, e aproveitando a **monitorização dos lince**s através do sistema LoRA, que permite a localização de lince-ibéricos em tempo real, a IP estabeleceu uma parceria com o Instituto da Conservação da Natureza e Florestas (ICNF) e com a Comunidade *Waze* Portugal, visando assinalar na aplicação móvel da *Waze* e comunicar aos seus utilizadores, a proximidade dos felinos ameaçados junto de várias estradas. O sistema está a funcionar na EN122, EN123 e no IC27, na zona do Vale do Guadiana. Os alertas são acionados assim que os animais entram nas áreas virtuais de território com 200 metros de largura, adjacentes às vias, para ambos os lados da faixa de rodagem.

Até ao momento, os resultados obtidos relativamente à mortalidade da fauna têm sido positivos, demonstrando a eficácia das medidas adotadas, no que respeita aos passadiços para fauna em passagens hidráulicas, às vedações altas e com rede em L, às barreiras para encaminhamento dos anfíbios para as passagens hidráulicas e às barreiras para "aviso" a espécies voadoras.

Eixo de Intervenção 4 | Proteção do ambiente e ecossistemas

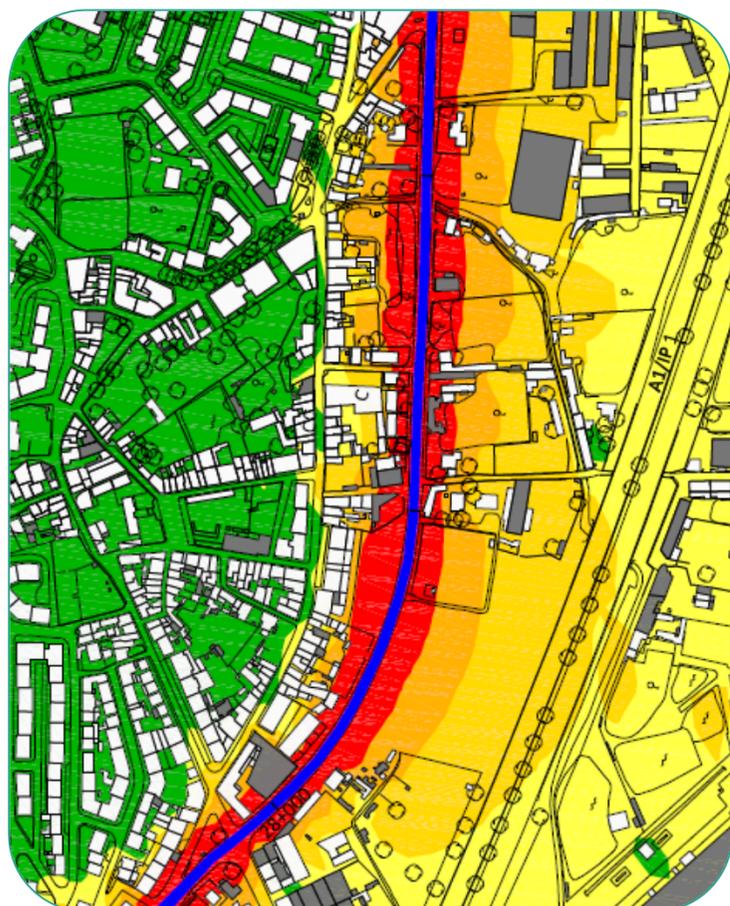
Poluição sonora

IRO associados

No âmbito da análise de dupla materialidade, os impactes, riscos e oportunidades identificados estão associados ao tópico da poluição sonora e foram:

Poluição sonora

- Ruído proveniente da utilização de rodovia e ferrovia (impacte negativo)
- Custos com barreiras acústicas necessárias para a minimização do ruído e obrigatórias (risco financeiro)



Políticas e Instrumentos

A gestão do ruído ambiente proveniente da operação de infraestruturas de transporte alicerça-se, em primeira instância, na aplicação do disposto na legislação nacional e europeia em vigor, designadamente no Regulamento Geral do Ruído (RGR).

Para reduzir a exposição da população ao ruído, a IP elabora Mapas Estratégicos de Ruído (MER) e Planos de Ação (PA), que identificam e orientam as medidas de mitigação. Estes documentos são públicos e acessíveis no site da IP, promovendo a transparência e o envolvimento dos stakeholders.

Mapas Estratégicos de Ruído (MER):

Elaboração dos MER das Grandes Infraestruturas de Transporte Ferroviário, ou seja, as linhas de caminho-de-ferro com mais de 30.000 comboios por ano, abrangendo cerca de 527 km de rede ferroviária (processo em curso);

Elaboração dos MER das Grandes Infraestruturas de Transporte Rodoviário, cobrindo aproximadamente 1.807 km de vias rodoviárias (processo em curso).

Planos de Ação para a Rede Ferroviária Nacional

Desenvolvimento de especificações técnicas aplicáveis à conceção e execução de barreiras acústicas, que serão incorporadas em normativo interno da IP e definição de critérios para execução de esmerilagem com fins acústicos (em curso).

Monitorização e Cumprimento de Regulamentos

Acompanhamento dos Relatórios Anuais de Monitorização do indicador ruído previstos na Parte 1 – Penalidades por Externalidades Ambientais do Anexo 12 dos Contratos de Subconcessão de 7 Subconcessões da IP.

Ações e Desempenho

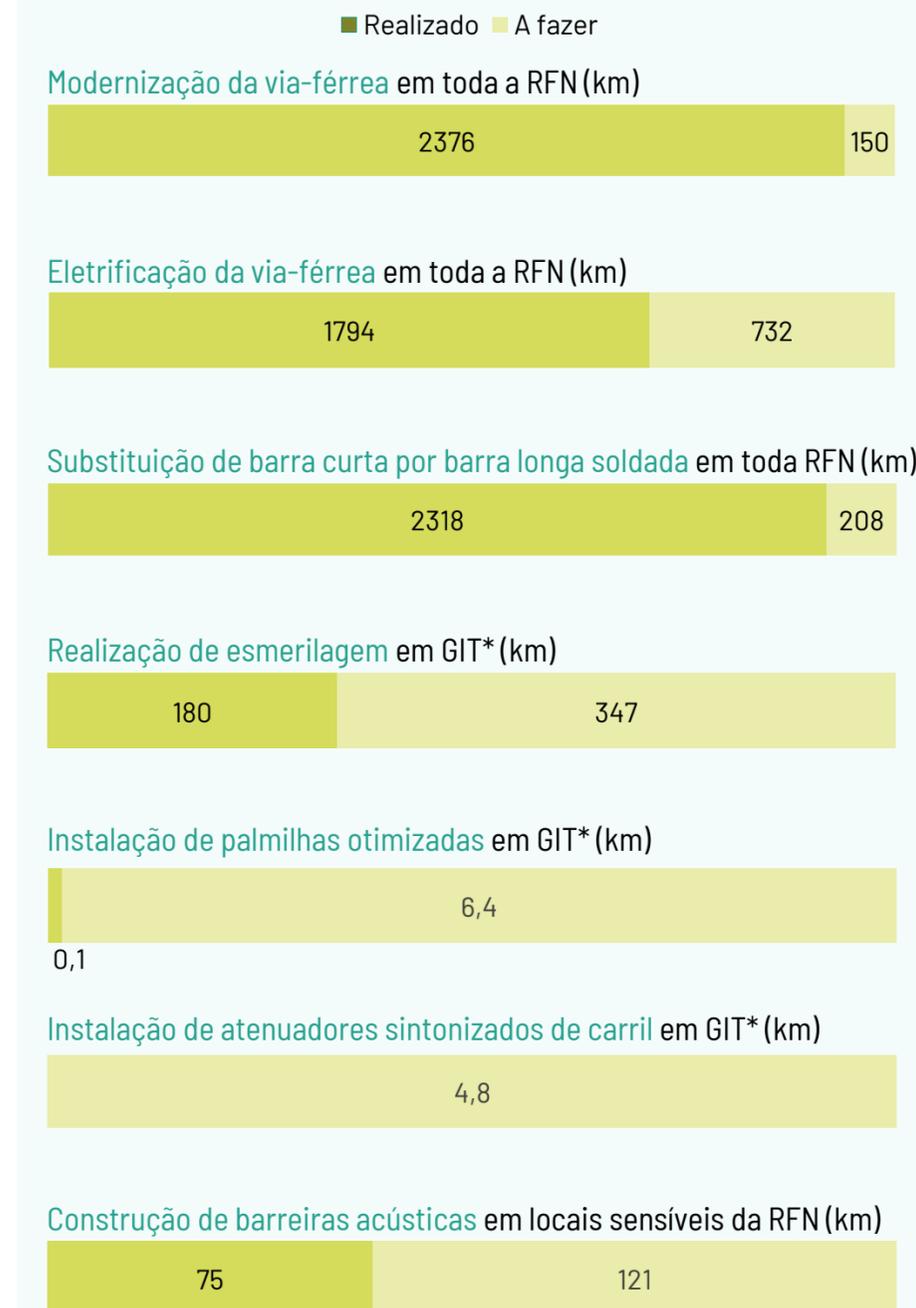
Medidas de Mitigação do Ruído – RFN e RRN

Contacto com especialistas na conceção de barreiras acústicas inovadoras, incluindo barreiras absorventes transparentes homologadas pela *Deutsche Bahn*, e atualmente já consideradas nos estudos e projetos de modernização da Linha de Cintura e da Linha do Norte;

- Implementação de medidas de mitigação de ruído em projetos em curso, particularmente, na Linha do Norte, Linha de Cintura, Linha de Évora, Linha do Alentejo e Linha do Minho;
- Avaliação do descritor ruído em 87 projetos rodoviários;
- Procedimento de contratação para a instalação de 33 barreiras acústicas em troços da A44, IP7 e IC2.
- Procura novas soluções que reduzam impacte do ruído, de forma mais eficiente e custo-eficaz.

Durante o ano de 2024, na sequência do projeto *Lownoise pad (Low cost noise control by optimised rail pad)*, o regulamento interno da IP foi atualizado para incluir novos requisitos técnicos promovendo-se o uso de palmilhas otimizadas que contribuam para a redução do ruído emitido. Do mesmo modo, na sequência do projeto *Inbrail (Innovative Noise Barriers for Railways)* que testou com sucesso barreiras acústicas de baixa altura na Linha de Sintra, iniciaram-se em 2024 os preparativos para a sua instalação noutros locais da rede ferroviária nacional. Em termos de reclamações relativas à poluição sonora, a IP procura a sua análise e resolução, sempre que possível. Em 2024, foram analisadas 122 reclamações relativas à RRN e 31 relativas à RFN, das quais, respetivamente 49% e 62% não necessitaram de medidas adicionais, por cumprirem os valores limite estabelecidos no RGR.

Foram também aplicadas outras medidas técnicas para gestão do ruído, que incidiram sobre projetos ferroviários:



*Grandes Infraestruturas de Transporte Ferroviário (GIT): mais de 30.000 comboios/ano

Taxonomia Europeia

Enquadramento

A avaliação de uma atividade económica face à Taxonomia Europeia pressupõe 3 momentos de análise:

- **Elegibilidade:** Que atividades económicas estão previstas na Taxonomia Europeia?
- **Alinhamento:** Se as atividades elegíveis cumprem os critérios técnicos de avaliação (CTA) estabelecidos em atos delegados?
- **Salvaguardas mínimas:** Se as atividades consideradas sustentáveis do ponto de vista ambiental também cumprem as normas sociais e de governação, ou seja, se asseguram o “alinhamento com as Diretrizes da OCDE para as Empresas Multinacionais (Diretrizes da OECD) e com os Princípios Orientadores das Nações Unidas sobre Empresas e Direitos Humanos (Princípios UNGC)”?

Assim, uma **atividade económica** é considerada **ambientalmente sustentável** se estiver prevista no Regulamento da Taxonomia Europeia e contribuir substancialmente para um ou mais objetivos ambientais da UE, sem causar danos significativos a nenhum dos restantes (NPS – não prejudicar significativamente) e for realizada em conformidade com as salvaguardas mínimas definidas.

O **âmbito de aplicação** da Taxonomia Europeia para o Grupo IP corresponde ao seu perímetro de consolidação, ou seja, ao âmbito refletido nas contas consolidadas do Grupo IP, a 31 de dezembro de 2024. As entidades consolidadas correspondem à IP e às 3 empresas onde a IP tem participação no capital social: IP Engenharia (IPE), IP Património (IPP) e IP Telecom (IPT), e onde exerce controlo. Neste contexto, o volume de negócios consolidado do Grupo IP corresponde às receitas consolidadas, considerando também estas empresas participadas.

O **Anexo 4 – Relatório da taxonomia europeia do Grupo IP - da Parte I do Relatório e Contas 2024** [↗](#) apresenta com detalhe a abordagem metodológica para avaliar a elegibilidade e o alinhamento da atividade do Grupo IP com a Taxonomia Europeia, assim como os resultados dos respetivos indicadores de elegibilidade e indicadores chave de desempenho relativos ao exercício de 2024, no formato do modelo de comunicação europeia C (2023) 3851 que altera o modelo do Regulamento Delegado (UE) 2021/2178. Seguidamente apresentam-se as conclusões relativamente à avaliação de elegibilidade e alinhamento do Grupo IP e os principais resultados, em termos de indicadores.

Elegibilidade

Analisando as atividades desenvolvidas pela empresa previstas na Taxonomia Europeia e atendendo à diversidade de áreas de atuação e à representatividade de cada atividade económica no modelo de negócio da empresa, optou-se por considerar no seu exercício de 2024, apenas duas das suas **atividades económicas core** como elegíveis para a Taxonomia Europeia:

- 6.14 Infraestruturas de Transporte Ferroviário
- 6.15 Infraestruturas de Transporte Rodoviário e Transporte Público

De referir ainda que, a recente terceira atividade **core** da empresa, denominada Anel CAM, é uma atividade que não é considerada.



Alinhamento

O exercício de alinhamento começou pela identificação dos objetivos ambientais para os quais as atividades da IP poderiam contribuir substancialmente (CS). No caso da atividade 6.14. **Infraestruturas de Transporte Ferroviário**, a avaliação do alinhamento foi efetuada para os objetivos de **mitigação (MAC)** e da **adaptação às alterações climáticas (AAC)** e no caso da atividade 6.15. **Infraestruturas de Transporte Rodoviário e Transporte Público**, para o objetivo de **adaptação às alterações climáticas (AAC)**.

Após a aferição dos critérios de CS da atividade 6.14 Infraestruturas de transporte ferroviário para cada um dos 2 objetivos ambientais da Taxonomia, foram analisados os critérios de não prejudicar significativamente (NPS) nenhum dos restantes objetivos e verificado o cumprimento das salvaguardas mínimas, concluindo-se sobre o total alinhamento da atividade 6.14 com a Taxonomia Europeia

Após a aferição dos critérios de contribuição substancial da atividade 6.15 Infraestruturas para transporte rodoviário e transporte público para o objetivo da Adaptação às Alterações Climáticas, foram analisados os critérios de não prejudicar significativamente (NPS) nenhum dos restantes objetivos e verificado o cumprimento das salvaguardas mínimas, concluindo-se que da atividade 6.15, apenas a atividade relacionada os projetos rodoviários da IP integrados no Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) se encontra alinhada com a Taxonomia Europeia

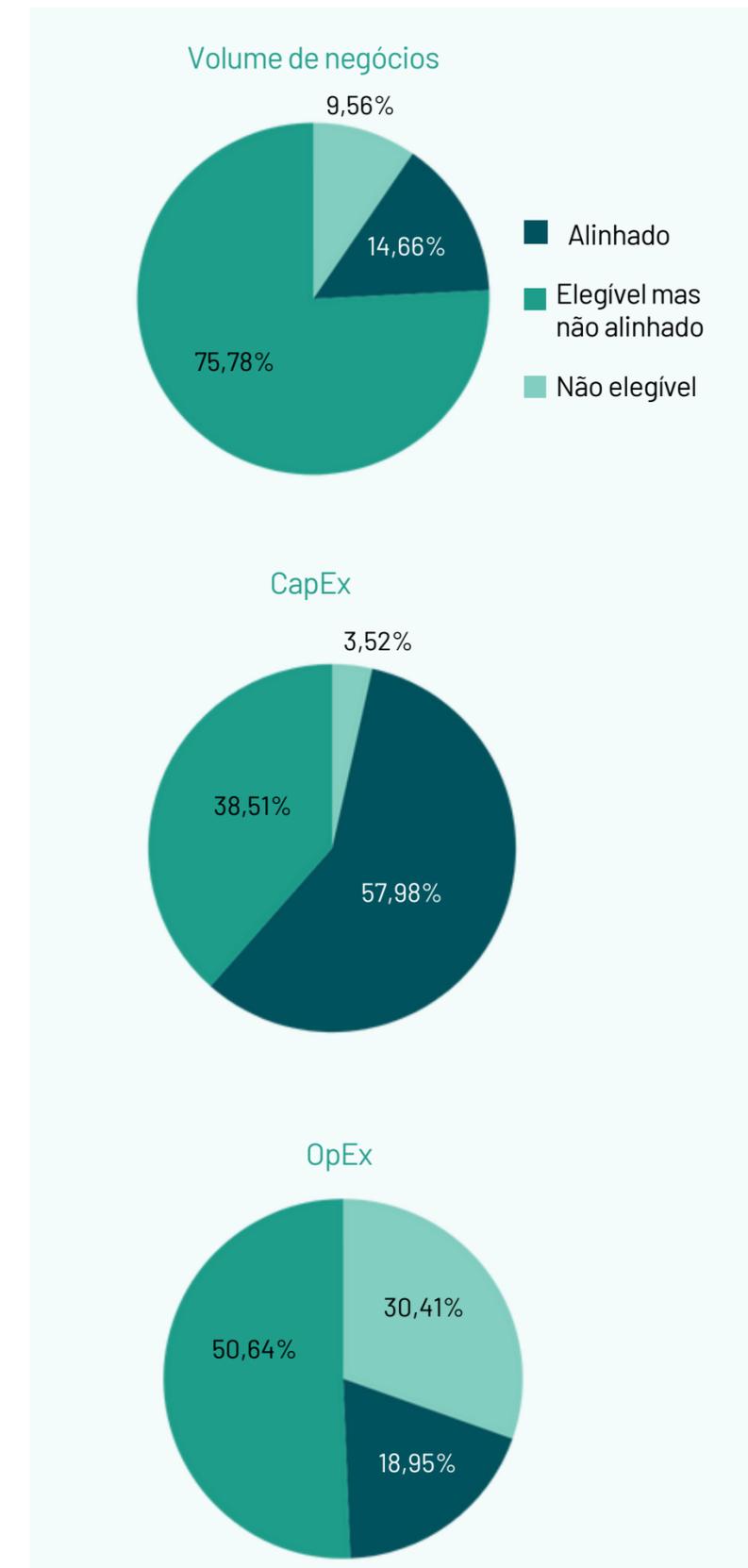
Taxonomia Europeia

Indicadores chave de desempenho

Considerando os cálculos apresentados para o Grupo IP para o ano de 2024, a proporção de alinhamento da [atividade 6.14](#) com a Taxonomia Europeia é da ordem de 14,6%, 50,5% e 19% respetivamente para o Volume de Negócios (VN), CAPEX e OPEX. A proporção de alinhamento da [atividade 6.15](#) com a Taxonomia Europeia é de 7,5 % para o CAPEX.

	Volume de Negócios 2024		CapEx 2024		OpEx 2024	
	M€	%	M€	%	M€	%
A1. Atividades Elegíveis e Alinhadas (sustentáveis)	232 304	14,66%	717 397	57,98%	234 104	18,95%
<i>6.14 Infraestruturas de Transporte Ferroviário</i>	232 304	14,66%	624 737	50,49%	234 104	18,95%
<i>6.15 Infraestruturas de Transporte Rodoviário e Transporte Público *</i>	nd	nd	92 660	7,49%	nd	nd
A2. Atividades Elegíveis e Não Alinhadas (não sustentáveis)	1 201 058	75,78%	476 508	38,51%	625 403	50,64%
B. Atividades Não Elegíveis	151 461	9,56%	43 501	3,52%	375 551	30,41%
Total (A+B)	1 584 824	100%	1 237 407	100%	1 235 058	100%

* Não sendo possível afetar diretamente a proporção do Volume de Negócios e do OPEX do Grupo IP aos projetos rodoviários que integram o PRR, apresenta-se apenas o indicador de desempenho CAPEX relativo ao alinhamento da atividade 6.15 com a Taxonomia Europeia.





04

Dimensão Social

Eixo de Intervenção 5 –
Capital humano e talento

Eixo de Intervenção 6 –
Mobilidade e acessibilidade

Eixo de Intervenção 7 –
Segurança

Eixo de Intervenção 5

Capital humano e talento

A empresa foca-se na implementação de uma política de capacitação e gestão de desempenho dos colaboradores e da cadeia de valor, promovendo a saúde e o bem-estar físico e mental. No Grupo IP, as pessoas são o principal ativo, destacando-se pela diversidade de género, idade e funções.



Dimensão Social

Capital humano e talento

Tópico material

- Condições de trabalho dos trabalhadores próprios
- Igualdade de tratamento e oportunidades para todos
- Condições de trabalho dos trabalhadores na cadeia de valor

Políticas, Ações e Instrumentos

- Acordo coletivo de trabalho (ACT)
- Avaliação do clima organizacional
- Sistema de gestão da conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal
- Plano de benefícios sociais
- Plano de Igualdade
- Programa emForma
- Programa ReconheSER
- Via excelência
- Programa *OnBoarding*
- Plano de Segurança e Saúde (PSS)
- Sistema de Acompanhamento Ambiental (SAA)
- Código de Ética
- Avaliação do Desempenho e Avaliação de Fornecedores

ESRS E1.GOV-3; ESRS S1 SBM-3; S1-1; S1-2; S1-3; S1-4; S1-5; S1-6; S1-7; S1-8; S1-9; S1-10; S1-11; S1-12; S1-13; S1-14; ESRS S2 SBM-3; S2-1; S2-2; S2-3; S2-4; S2-5

Metas até 2030

- Resposta positiva a 90% pedidos de flexibilização do trabalho (2025)
- Satisfação de 100% dos pedidos efetuados de atribuição de subsídios de pré-escolaridade (2025)
- Zero mortes nos trabalhadores da cadeia de valor (2030)

Indicadores

- % de resposta positiva dos pedidos de flexibilização do trabalho
- % de satisfação dos pedidos de atribuição de subsídios de pré-escolaridade
- Número de mortes nos trabalhadores da cadeia de valor
- Número de horas de formação e número de colaboradores abrangidos

Eixo de Intervenção 5 | Capital humano e talento

Trabalhadores próprios

IRO associados

Trabalhadores próprios

- Sistema de conciliação da vida profissional, familiar e pessoal (impacte positivo)
- Requalificação de trabalhadores associada à necessidade de novas competências (impacte positivo)
- Perda de competitividade e produtividade associada à saída de competências (não retenção de talento e reformas) (Risco Financeiro)



Políticas e Instrumentos

As **relações laborais** são reguladas pelas disposições previstas em Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) e respetivo Anexo I (Sistema de Carreiras Profissionais), celebrado entre a IP e o Sindicato Nacional dos Trabalhadores do setor ferroviário e outros.

No âmbito do tema **condições de trabalho**, em particular do **equilíbrio entre a vida profissional, familiar e pessoal**, destacam-se o Sistema de Gestão da Conciliação entre a Vida Profissional, Familiar e Pessoal, as Políticas de Parentalidade, o Plano de Benefícios Sociais, as Campanhas de Vacinação da Gripe Sazonal, o Programa de Assistência aos Trabalhadores em questões de Saúde Mental e diversos instrumentos para a melhoria das condições de trabalho (mobilidade interna, adaptabilidade do horário de trabalho e acesso a serviços como a creche e refeitório na sede).

No âmbito do tema da **igualdade de tratamento e oportunidades para todos** destacam-se o Plano para a Igualdade, o compromisso com a Carta Portuguesa para a Diversidade e com o Grace.

Relativamente ao tema da **formação e desenvolvimento de competências**, importa salientar que um dos grandes desafios para o Grupo IP está relacionado, por um lado, com envelhecimento do efetivo da empresa e consequentemente com a necessidade de captação e retenção do capital humano de aquisição de novas competências para fazer face aos desafios futuros do sistema de mobilidade e transportes. A este nível destacam-se os seguintes instrumentos:

- **Plataforma emForma** de gestão do desenvolvimento dos colaboradores, onde reside a oferta formativa disponível, tendo em consideração a identificação das necessidades de desenvolvimento individuais e de equipa;
- **Via excelência**, no contexto o Sistema de Gestão do desempenho (SGD);
- **Programa Onboarding "Somos IP"**, que pretende facilitar a integração dos novos colaboradores, transmitir os conhecimentos gerais das atividades geridas pelo Grupo IP, ajudá-los a estabelecerem redes de contacto forte e duradouras, que lhes permitam uma maior facilidade de relacionamento com as respetivas direções, contribuindo para que se sintam bem na IP e para quererem continuar a crescer na empresa (retenção de talento).

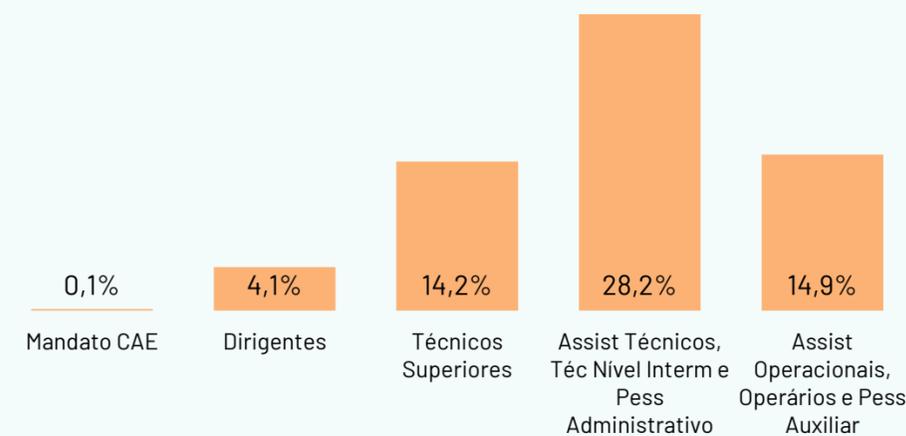
Ações e Desempenho

O Grupo IP tem uma taxa de sindicalização de 46%, existindo uma estreita articulação com as organizações representativas dos trabalhadores (Comissão de Trabalhadores e Sindicatos) na definição das políticas de recursos humanos.

Em 2024, foi celebrado com todos os sindicatos representativos dos trabalhadores do Grupo IP, o acordo de **revisão do Acordo Coletivo de Trabalho (ACT)**.

Relativamente à cobertura de **negociação coletiva e diálogo social**, o número de colaboradores com acordos de negociação coletiva é, em 2024, de 3.283, o que representa 91,2% do total de colaboradores. Este valor representa um aumento de 0,3 p.p. relativamente ao ano de 2023 e de 1,1 p.p. comparando com o ano de 2022, confirmando a trajetória ascendente desta métrica.

Categorias funcionais do Grupo IP



Em 2024, o Grupo IP empregava 3.604 colaboradores (considerando o CAE), distribuídos por cinco categorias funcionais.

- 24%** taxa de participação dos trabalhadores nos questionários de satisfação
- 41** situações de mobilidade entre Direções
- 44** processos de alteração geográfica de local de trabalho a pedido dos trabalhadores
- 53** colaboradores beneficiários do Infantário "O Ninho"
- 452** colaboradores beneficiários de bolsa de mérito
- 1700** trabalhadores da IP em regime de teletrabalho

Eixo de Intervenção 5 | Capital humano e talento

Trabalhadores próprios

Ações e Desempenho

Igualdade de tratamento e oportunidades

Em termos de desempenho da igualdade de tratamento e oportunidade para todos, refere-se que a **representatividade entre homens e mulheres apresenta valores assimétricos**, sendo mais acentuada nos grupos profissionais de controlo da circulação ferroviária ou da conservação do estado das infraestruturas, onde se verificam também níveis mais elevados do tempo de serviço. Este contexto, contribui para que seja evidenciado um significativo desequilíbrio na distribuição por género, registando, desde 2016, uma proporção de cerca de 3 homens por cada mulher.

Ao nível salarial, verifica-se que as diferenças mantiveram-se em 2024. Nos grupos profissionais, o **género masculino continua a apresentar uma remuneração média superior**, notando-se porém que o *gap* diminuiu relativamente ao ano de 2023.

Funções	Remuneração Média Mensal (€)			Gap 2023 (%)	Gap 2024 (%)
	F	M	Gap (M-F)		
Dirigentes	3 430	3 508	77	5%	2%
Técnicos Superiores	2 370	2 466	97	5%	4%
Assistentes Técnicos, Técnicos de Nível Intermédio e Pessoal Administrativo	1 372	1 505	133	8%	10%
Assistentes Operacionais, Operários e Pessoas Auxiliares	921	1 062	141	20%	15%
Média Global	2 118	1 691	- 427	- 21%	- 20%

Formação

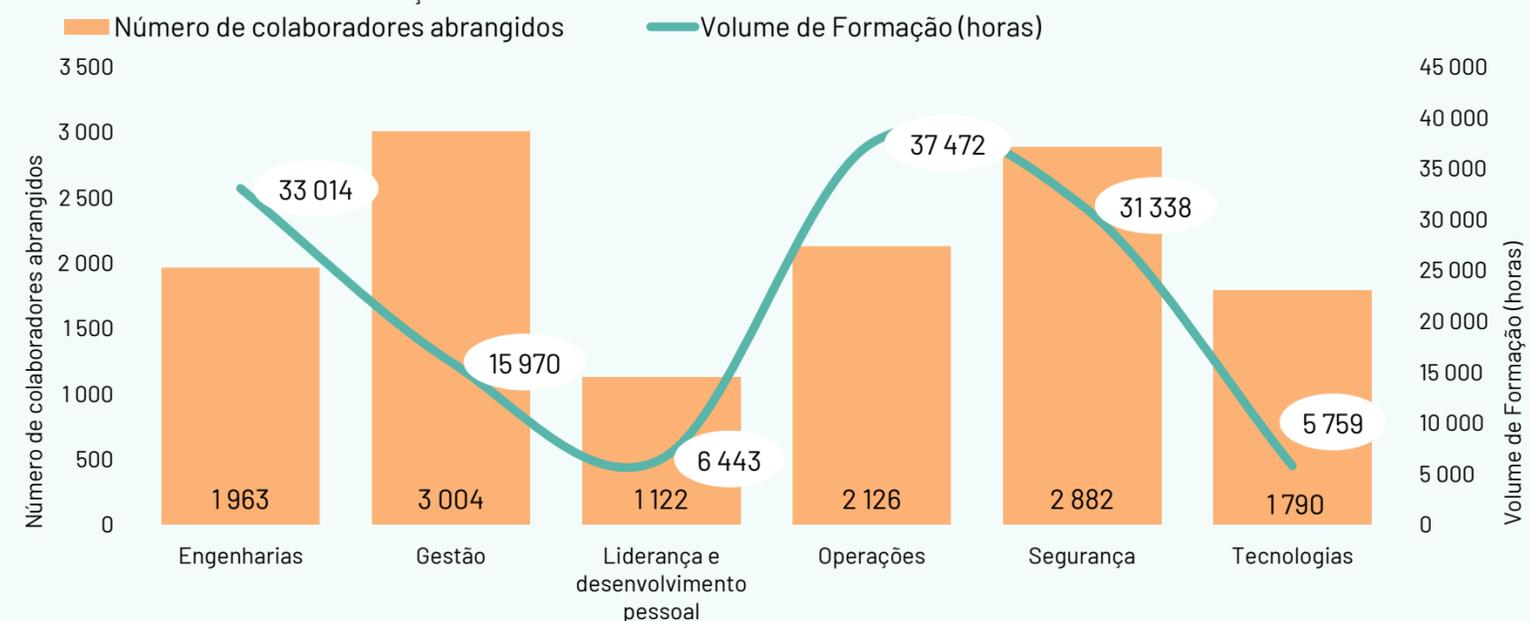
Apesar de a idade média do efetivo do Grupo IP se ter mantido constante nos últimos anos, esta é **superior a 51 anos**. Nos últimos anos houve um foco em recrutar novos colaboradores, mas ainda assim, continua a haver um **défi ce de novas entradas**, sendo que nos anos de 2022, 2023 e 2024, o número de saídas foi superior ao das entradas.

A **capacitação dos colaboradores**, é um instrumento fundamental para o Grupo IP no âmbito da gestão de talento, que tem tido um impacte notório ao nível da requalificação de colaboradores face às exigências de novas competências, num contexto marcado por uma constante evolução.

No ano de 2024, a atividade formativa abrangeu 12.887 formandos, correspondendo a 129.995 horas de formação em várias áreas do conhecimento, com uma distribuição de 14.540 horas ministradas a colaboradoras mulheres e 115.455 horas a colaboradores homens.

A formação e as iniciativas de desenvolvimento pessoal distribuíram-se em seis áreas de conhecimento principais: Engenharias, Gestão, Liderança e Desenvolvimento Pessoal (LDP), Operações, Segurança e Tecnologias, conforme representado nos gráficos abaixo.

Áreas de conhecimento das formações



Eixo de Intervenção 5 | Capital humano e talento

Trabalhadores da cadeia de valor

IRO associados

Trabalhadores da cadeia de valor

- Garantia das condições de segurança no trabalho, através de planos de segurança (impacte positivo)
- Critérios HSE na avaliação de fornecedores/ prestadores de serviço (impacte positivo)
- Garantia de trabalho digno (impacte positivo)



Políticas e Instrumentos

O Grupo IP possui diversas políticas relacionadas com as condições de trabalho dos trabalhadores da sua cadeia de valor.

A garantia das condições de trabalho dos trabalhadores da cadeia de valor é acautelada através de modelos de declarações, a assinar pelos prestadores de serviço, para efeitos do cumprimento da legislação ambiental, laboral e social.

No âmbito dos critérios HSE (*Health, Safety and Environment*), o Grupo IP define nos seus Cadernos de Encargos, um conjunto de obrigações, tarefas, procedimentos e especificações técnicas a que se vinculam o adjudicatário e o adjudicante, no sentido de garantir a saúde e a segurança dos trabalhadores, durante a execução das obras ou das prestações de serviços.

O Plano de Segurança e Saúde (PSS) é um documento essencial na execução das empreitadas, garantindo a implementação das normas de segurança e saúde no trabalho. O PSS inclui a avaliação de riscos, medidas preventivas para trabalhadores e para o público, além do planeamento das respetivas atividades de prevenção, conforme as técnicas construtivas adotadas. Visa garantir que todas as atividades da obra são executadas com a máxima segurança, em conformidade com as normas vigentes, protegendo trabalhadores, terceiros e o ambiente. O prestador de serviços é assim obrigado a garantir não só condições seguras, como assistência médica em caso de acidentes e, a dispor de seguros contra acidentes de trabalho

A empresa exige o compromisso e cumprimento de normas e princípios em consonância com o Código de Ética do Grupo IP, que está publicitado no site institucional da IP.

A certificação pelas normas NP EN ISO 9001 (Sistema de Gestão da Qualidade) e NP ISO 55001 (Sistema de Gestão dos Ativos), possui uma metodologia para a Avaliação dos Fornecedores, de forma a garantir que os mesmos são avaliados e monitorizados, designadamente em matéria de atributos relacionados com a saúde e segurança. A IP exige ainda diversas formações, algumas promovidas pela própria organização, para a qualificação de trabalhadores da cadeia de valor, com funções relevantes para a segurança nas suas obras.

Ações e Desempenho

Em 2024, 2.649 trabalhadores externos pertencentes a empreiteiros e prestadores de serviço que desenvolveram atividades na infraestrutura ferroviária, efetuaram provas específicas de segurança para trabalhos em via-férrea, dos quais 908 trabalhadores nas funções previstas na IET 77 no âmbito da GR.IT.003, 482 trabalhadores para a operacionalização de trabalhos nas IFTE, ao abrigo da GR.IT.004 e 1.259 trabalhadores para a realização de trabalhos em Vias interditas no âmbito da GR.IT.005.

A IP ou as entidades externas por ela indicadas, realizam auditorias ao Sistema de Gestão da Segurança e Saúde da empreitada/obra, implementado pelos empreiteiros, obrigando-se estes a disponibilizar todos os meios solicitados, a participar ativamente nas ações respetivas e apresentar as ações de correção já implementadas e/ou as novas ações corretivas das constatações apontadas pela Equipa Auditora, dentro do prazo estipulado no respetivo Relatório da Auditoria.

Verificou-se que, tanto em 2023, como em 2024, ocorreram 2 mortes de trabalhadores da cadeia de valor, enquanto trabalhavam nas instalações da empresa ou em empreitadas próprias.

A IP considera que qualquer número que não seja de Zero mortes é um indicador de que existe muito trabalho a realizar na componente de segurança no trabalho e compromete-se a recolher mais informação e a implementar medidas adicionais que impeçam qualquer morte ou lesão no futuro.



Eixo de Intervenção 6

Mobilidade e acessibilidade

A empresa tem em curso um conjunto de programas de investimento centrados na melhoria das condições de Mobilidade e Acessibilidade dos utilizadores das suas infraestruturas e serviços, bem como na promoção de uma mobilidade mais sustentável e limpa, como é o caso por exemplo da reabilitação de antigas linhas ferroviárias, e a respetiva transformação em ecopistas.



Dimensão Social

Mobilidade e acessibilidade

Tópicos materiais

- Mobilidade e acessibilidade

Políticas, Ações e Instrumentos

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

ESRS S3 (ESPECÍFICO IP)

Metas até 2030

- Conclusão da fase 1 do projeto LAV Porto-Lisboa (2030)
- Lançamento do concurso da fase 2 do projeto LAV Porto-Lisboa (2026)
- Lançamento do concurso da fase 1 do projeto LAV Porto-Vigo (2026)
- Lançamento do concurso da fase 2 do projeto LAV Lisboa-Madrid (2028)
- Conclusão do PRR (2026)
- 15 dias úteis de prazo de resposta a clientes (público) (2027)

Indicadores

- Número de concursos lançados dos projetos LAV
- % de conclusão do PRR
- Prazos de resposta a clientes

Eixo de Intervenção 6 | Mobilidade e acessibilidade

IRO associados

No âmbito da análise de dupla materialidade, os impactes, riscos e oportunidades identificados estão associados ao tópico comunidades impactadas e ao subtópico Mobilidade e Acessibilidade e foram:

Mobilidade e acessibilidade

- Promoção da coesão territorial e novas centralidades (impacte positivo)
- Melhoria das condições de mobilidade (impacte positivo)

Políticas e Instrumentos

Os principais investimentos do Grupo IP nas suas infraestruturas de transporte assentam em quatro programas de investimento nacionais: o Programa de Investimentos Ferrovia 2020, o Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030), o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) e o Programa de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE).

Têm sido realizados outros investimentos rodoferroviários, que visam assegurar condições de segurança, bem como a melhoria dos níveis de fiabilidade e qualidade do serviço prestado aos clientes, tais como o Sistema de Mobilidade do Mondego (SMM) e ainda os Investimentos em Estruturas de Apoio à Gestão (IEAG).

Ações e Desempenho

Em 2024, a extensão da rede rodoviária é de 17 463 km e a extensão ferroviária, de 2 526 km.

De modo a avaliar o desempenho do subtópico Mobilidade e Acessibilidade, apresenta-se, a Utilização da RFN e da RRN.

Utilização da RFN

Evolução dos CK (milhões) que circularam na RFN



Em 2024, foi realizado pelos operadores ferroviários um total de aproximadamente 34,9 milhões de comboios-quilómetro (CK), dos quais 85,4% (29,8 milhões CK) corresponderam ao tráfego de passageiros e 14,6% (5,1 milhões CK) ao tráfego de mercadorias.

Foi registado um aumento global de 4,4%, comparativamente ao ano de 2023, com a circulação de comboios de passageiro a aumentar 6,3%, enquanto a circulação de comboios de mercadorias registou uma redução de 5,8%.

A CP continua a representar o operador que mais impacto tem na atividade ferroviária do Grupo IP, representando 80% da quota de mercado (27 921 972 CK), seguida da *Medway* com cerca de 11,1%, da *Fertagus*, com 5,4% e da *Captrain Portugal*, com 3,4%. Os outros operadores ferroviários de mercadorias tiveram uma representatividade residual, com a *Captain España* (2 078 CK), a *Continental* (527 CK), a *Renfe Mercancías* (90 CK) e a *Transfesa* (89 CK), com pesos inferiores a 1%.

É ainda relevante referir que, no decurso de 2024, da totalidade dos CK realizados pelos operadores ferroviários (34,9 milhões CK), cerca de 83% foram com a utilização de tração elétrica (29,0 milhões CKe).

O Grupo IP tem previstas obrigações no Contrato Programa Ferroviário (CPF), que se traduzem em indicadores do nível de serviço prestado aos utilizadores.

Indicadores CPF	2023	2024
Margens Suplementares (min)	96,0	95,0
Pontualidade Ferroviária (%)	83,3	78,3
Disponibilidade da Rede (%)	71,3	79,4
Níveis de Segurança (AS/MCK)*	1,07	0,92

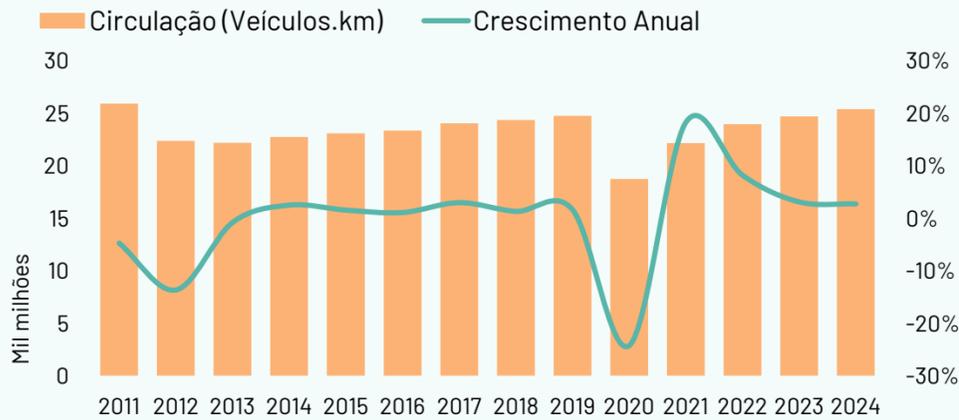
Comparativamente com o ano de 2023, a evolução da performance da IP em 2024, foi positiva para os indicadores “Margens Suplementares”, “Disponibilidade da Rede” e “Níveis de Segurança”, e negativa para o indicador “Pontualidade Ferroviária”.

Considera-se que o desempenho da IP em termos da disponibilização da infraestrutura ferroviária tem um impacte muito relevante resultando na melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade dos utilizadores das suas infraestruturas e dos serviços prestados, contribuindo para a aproximação dos territórios e das comunidades.

Eixo de Intervenção 6 | Mobilidade e acessibilidade

Utilização da RRN

Circulação rodoviária e crescimento anual



Relativamente à operação rodoviária, em 2024, registou-se um crescimento anual de 3% da circulação na rede rodoviária concessionada à IP, atingindo os 25 381 379 341 veículos-quilómetro (VK).

Tal é justificado pela tendência de retoma da normalidade, já verificada ao longo dos anos de 2021 e 2022, depois das fortes limitações à circulação verificadas no ano de 2020, devidas à pandemia provocada pela COVID-19.

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

Tipo	Cumprimento				Não Cumprimento		Extensão Total (km)
	Sem Restrições (km)	Com Restrições (km)	Total (km)	%	Valor (km)	%	
IP	506,3	93,7	599,9	100%	0	0%	599,9
EDIP	256,9	2,2	259,2	100%	0	0%	259,2
IC	955,7	49,0	1 004,8	100%	0	0%	1 004,8
EDIC	1 059,8	72,3	1 132,1	100%	0	0%	1 132,1
EN/ER	7 848,0	425,3	8 273,3	99%	53,3	6%	8 326,6
Total	10 626,7	642,5	11 269,3	-	53,3	-	11 322,5

Considerando os dados de desempenho do ano de 2022, dado que os anos 2023 e 2024 serão analisados em 2025, concluiu-se que o grau de cumprimento dos níveis de serviço do CCR foi de 100% para as estradas IP, EDIP, IC e EDIC, e de 99% nas EN/ER.

Estes resultados traduzem a melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade dos utilizadores das suas infraestruturas e dos serviços prestados.

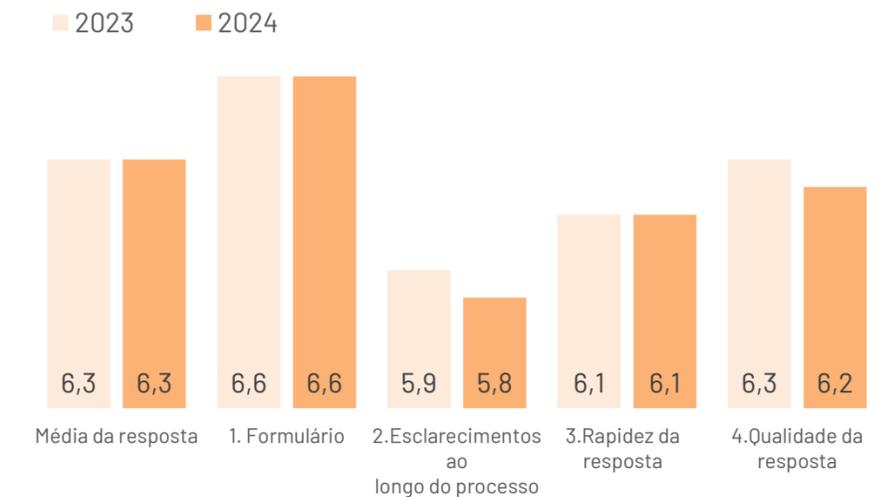
* O contrato de concessão rodoviário da IP com o Estado Português, celebrado em 2007 e publicado na mesma data pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 174-A/2007, entretanto revisto pelo Decreto-Lei n.º 110/2009, prevê que as secções de estrada da RRN cumpram níveis de serviço em conformidade com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

Satisfação de clientes

Com vista à auscultação dos seus clientes rodoviários e ferroviários para perceber as suas perspetivas, a IP realiza inquéritos de avaliação de satisfação.

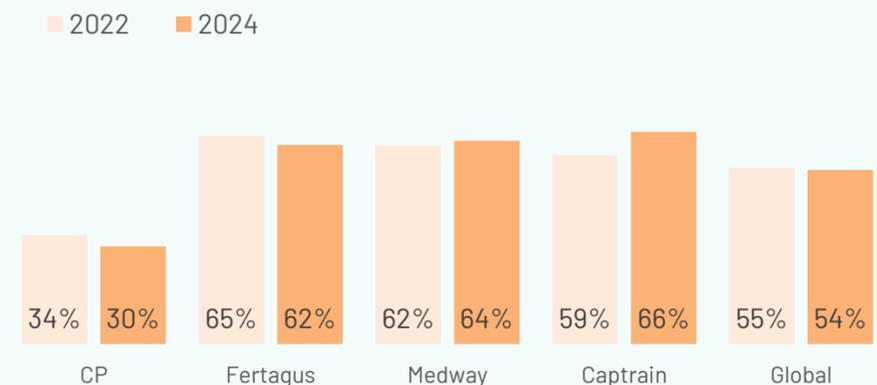
Assim, a IP realizou 4 tipos de auscultação diferentes: i) satisfação de clientes - gestor de cliente, ii) satisfação dos operadores ferroviários, iii) satisfação dos clientes ferroviários e iv) satisfação dos clientes rodoviários.

I. Inquérito de satisfação dos clientes no gestor de cliente



Em 2024, foram obtidas 2 201 respostas e o resultado global foi de 6,3. O indicador melhor classificado foi o "Preenchimento do formulário" com um resultado de 6,6 e o indicador pior classificado foi o "Esclarecimentos ao longo do processo", com um resultado de 5,8.

II. Índice de satisfação de cada um dos operadores ferroviários



Destaca-se o aumento da satisfação nos operadores de mercadorias Medway e Captrain (ex-Takargo), respetivamente +2 p.p. e +7 p.p., e um decréscimo nos operadores de passageiro Fertagus, -3 p.p. e CP -4 p.p.

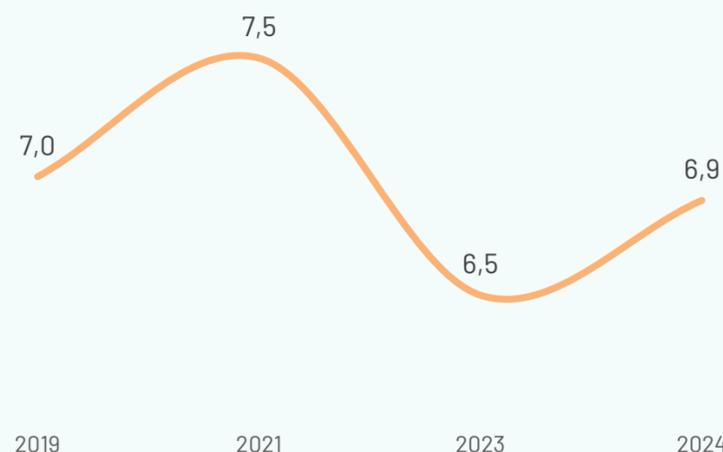
Eixo de Intervenção 6 | Mobilidade e acessibilidade

Satisfação de clientes

III. Em 2024, foram efetuadas 5.029 entrevistas pessoais e o resultado global do inquérito de **satisfação dos clientes ferroviários** foi de 6,9, acima do valor obtido em 2023 (6,5).

Os atributos com melhor classificação foram a “Duração da viagem” e “Segurança na circulação”, com um valor de 7,3, enquanto os atributos piores classificados foram “Lojas e serviços disponibilizados na estação” e “Preocupação com os clientes”, ambos com um valor de 5,5.

Evolução da satisfação de clientes ferroviários



IV. Em 2024, foram efetuados 2.541 inquéritos aos **clientes rodoviários** e o resultado global do inquérito de satisfação foi de 6,8.

O atributo com melhor classificação foi o “Sentimento de segurança”, com um valor de 7,0, enquanto o atributo pior classificado foi a “Adequação do valor da portagem ao serviço oferecido”, com um valor de 4,5.

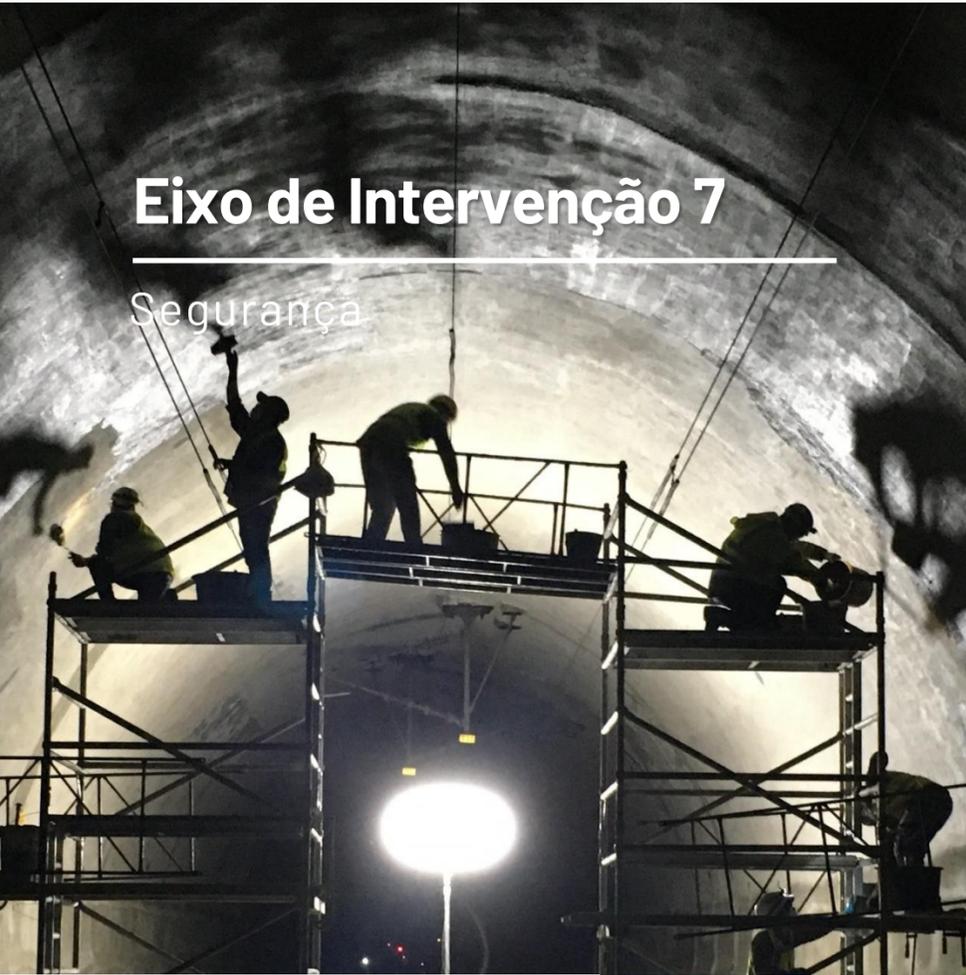
Mobilidade ativa

A promoção da mobilidade ativa, através da implementação do **Plano Nacional de Ecopistas**, possibilita a reutilização e adaptação dos canais ferroviários desativados, transformando-os em rotas de passeio não motorizado que promovem o desenvolvimento do turismo sustentável e a qualidade ambiental.

Como resultado desta iniciativa, em 2024, encontram-se já em plena utilização 15 Ecopistas, totalizando atualmente uma extensão de 519 km. Estão previstas 8 novas Ecopistas, que acrescentarão mais 262 km a esta rede ciclável.

Durante o ano de 2024 ocorreu a inauguração da nova **Ecopista de Reguengos**. Com uma extensão de 39,7 quilómetros, esta Ecopista valoriza o montado alentejano, um ecossistema característico da região, proporcionando condições para a prática de pedestrianismo, ciclismo e outras formas de mobilidade limpa. Este projeto teve um investimento de 850 mil euros. Também a **Ecopista do Tua** viu a sua extensão aumentada em 13,6 km, obra do Município de Mirandela, e que representou um investimento de 900 mil euros.





Eixo de Intervenção 7

Segurança

A Segurança da mobilidade nas infraestruturas da IP é um valor essencial para todos aqueles que utilizam as redes rodoviária e ferroviária nacionais. A empresa entende e trata a Segurança, de forma integrada e orientada pela sua Política de Segurança, nas vertentes rodoviária e ferroviária, com enfoque nos utilizadores e entidades com que se relaciona no âmbito da conceção, manutenção e exploração das infraestruturas que gere.



Dimensão Social

Segurança

Tópico material

- Segurança pessoal dos consumidores e/ou utilizadores finais

Políticas, Ações e Instrumentos

- Estrutura de Missão para a Redução da Sinistralidade (MSR)
- Sistema de Gestão de Segurança Ferroviária da IP
- Políticas de Segurança Ferroviária
- Inspeções de Segurança na RRN e RFN
- Plano de Supressão e Reclassificação de Passagens de Nível (PN)
- Plano de Redução de Sinistralidade em Passagens de Nível (PN)
- Plano de Redução da Sinistralidade Rodoviária
- Planos de Conservação e Reparação da RRN e RFN
- Planeamento de Gestão de Emergência

ESRS S4 SBM-3; S4-1; S4-2; S4-3; S4-4; S4-5

Metas 2030

- Redução do número de acidentes em PN para um valor inferior a 10
- Redução do número de vítimas mortais nas estradas para um valor inferior a 115 (redução de 50% face a 2019)

Indicadores

- Nº de acidentes em PN
- Nº de vítimas mortais nas estradas
- Nº acidentes significativos
- Índice de acidentes significativos
- Nº de precursores de acidentes
- Nº de supressões de PN
- Nº de reclassificações em PN
- Nº de colisões em PN
- Nº de colhidas em PN
- Nº de FWI (*Fatalities and Weighted Injuries*)
- Nº de inspeções de segurança ferroviária
- Nº de vítimas mortais por milhão de habitantes, na RRN
- Nº de pontos negros na rede IP (RRN)
- Nº de vítimas mortais registadas na rede IP
- Indicador de gravidade dentro de localidades (IG DL)
- Nº de acidentes com vítimas na RRN
- Nº de inspeções à RRN

Eixo de Intervenção 7 | Segurança

IRO associados

No âmbito da análise de dupla materialidade, os impactes, riscos e oportunidades identificados estão associados ao tópico consumidores e utilizadores finais e ao subtópico Segurança pessoal dos consumidores e/ou utilizadores finais foram:

Segurança

- Aumento da sinistralidade por via das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias (impacte negativo)
- Redução de sinistralidade associada a programas de sensibilização dos utilizadores para a condução segura (impacte positivo)
- Redução da sinistralidade decorrente da garantia de condições e medidas de segurança das infraestruturas (impacte positivo)
- Investimento em segurança rodoviária e ferroviária (risco financeiro)

Políticas e Instrumentos

Sendo um dos objetivos da missão da IP assegurar uma mobilidade segura nas infraestruturas sob sua gestão, o modelo de governo da sinistralidade foi recentemente reforçado através da criação da Estrutura de Missão para Redução da Sinistralidade (MSR), que tem como atribuição fundamental dinamizar a atuação da IP com vista à redução da sinistralidade rodo e ferroviária.

Algumas das atribuições da MSR são a elaboração do Plano de Intervenção para a Redução da Sinistralidade da IP, que fixa objetivos de curto e médio/longo prazo, a articulação com as entidades externas na promoção da estratégia de redução da sinistralidade, designadamente, com o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) e a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) e, a identificação e promoção de campanhas de sensibilização e comunicação sobre segurança e sinistralidade.

Segurança Ferroviária e Rodoviária

Ao nível da infraestrutura ferroviária, a IP dispõe do Plano para a Redução da Sinistralidade em Passagens de Nível 2024-2030, que se foca em 4 dimensões principais:

- I. Supressão;
- II. Automatização;
- III. Sensibilização; e
- IV. Fiscalização.

O Plano para a Redução da Sinistralidade em PN tem como meta de redução de sinistralidade em Passagens de Nível menos de 10 acidentes em 2030 - e prevê que até essa data, possam ser suprimidas 135 PN e reclassificadas 237 PN.

Com a implementação deste Plano estima-se que em 2030, o índice de PN/km seja de 0,26 e que 87% das PN que subsistirem, estejam dotadas de sistemas automáticos de sinalização.

Com as medidas de segurança previstas no Plano para a Redução da Sinistralidade em PN 2024-2030 esperam-se impactos positivos na segurança ferroviária, nomeadamente na redução do número de acidentes e de vítimas, na diminuição do risco de colisão e atropelamento, e também obter ganhos de eficiência e pontualidade dos serviços ferroviários.

A atual estratégia de segurança rodoviária da IP está em linha com a proposta do Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária 2020 (PENSE2020)*, bem como com as melhores práticas em matéria de segurança rodoviária, tendo em conta o imperativo ético de que “ninguém deve morrer ou ficar permanentemente incapacitado na sequência de um acidente rodoviário em Portugal”. Esta abordagem assenta no conceito de estrada tolerante, uma vez que é reconhecido que os utilizadores do sistema de transporte rodoviário irão sempre cometer erros e que estes poderão originar acidentes rodoviários.

O Plano de Segurança Rodoviária (PSR) da IP, pretende prevenir a ocorrência de erros do condutor e mitigar a ocorrência desses erros, assumindo 5 objetivos estratégicos – ação preventiva, redução de zonas de potencial conflito, tratamento de zonas de elevada concentração de acidentes, medidas de acalmia de tráfego e tratamento da área adjacente à faixa de rodagem.

A IP dispõe também do Plano para a Redução da Sinistralidade Rodoviária 2024-2030, que tem em conta as orientações e objetivos fixados pela UE, e está em linha com as estratégias europeia e nacional Visão Zero 2030 (Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030) e o Sistema de Transporte Seguro.

Com o Plano para a Redução da Sinistralidade Rodoviária, prevê-se alcançar uma redução do número de vítimas mortais, em 2030, complementado com investimentos nas subconcessões rodoviárias, com atuação nas distintas dimensões do sistema seguro e outras ações, quer sejam no domínio do investimento, quer na sensibilização e fiscalização, contribuirão de forma agregada para que seja alcançado o objetivo de ter menos de 115 vítimas mortais em 2030, cumprindo assim com a meta fixada de redução para metade do número de mortes registadas em 2019.

O Plano para a Redução da Sinistralidade em Passagens de Nível tem previsto um investimento que ascende a 316 milhões de € e o Plano para a Redução da Sinistralidade Rodoviária tem associado um investimento previsto de 224 milhões de €.

O Plano para a Redução da Sinistralidade Rodoviária 2024-2030 contempla intervenções em várias dimensões, como sejam a sinalização vertical, a marcação horizontal e as guias sonoras, o tratamento de travessias urbanas ou a instalação de guardas de segurança e dispositivos de proteção a motociclistas.

A empresa dispõe ainda de outras estruturas com atribuições em matéria de segurança, como a Coordenação de Segurança da IP, que desenvolve a sua atividade quer no âmbito ferroviário quer rodoviário, garantindo o acompanhamento de todo o ciclo de vida dos projetos das suas infraestruturas, na perspetiva da segurança (cadernos de encargos, projetos, execução das empreitadas, etc.).

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

As políticas de segurança em vigor na IP estão totalmente alinhadas com os padrões e instrumentos reconhecidos internacionalmente.

Eixo de Intervenção 7 | Segurança

Ações e Desempenho

Segurança ferroviária – Principais indicadores

A IP monitoriza e avalia anualmente 4 indicadores de segurança ferroviária principais: (i) Número de Acidentes Significativos – número de acidentes significativos (AS) ocorridos nas linhas ferroviárias em cada ano; (ii) Consequências dos Acidentes Significativos – número de vítimas mortais (VM) registadas; (iii) Índice de Acidentes Significativos - número de acidentes significativos por milhão de comboio-quilómetro (AS/MCK); e (iv) Número de Precusores de Acidentes – número de eventos que não são acidentes (ex. deformação da via).

I e II. Número de acidentes significativos e vítimas mortais registados na RFN

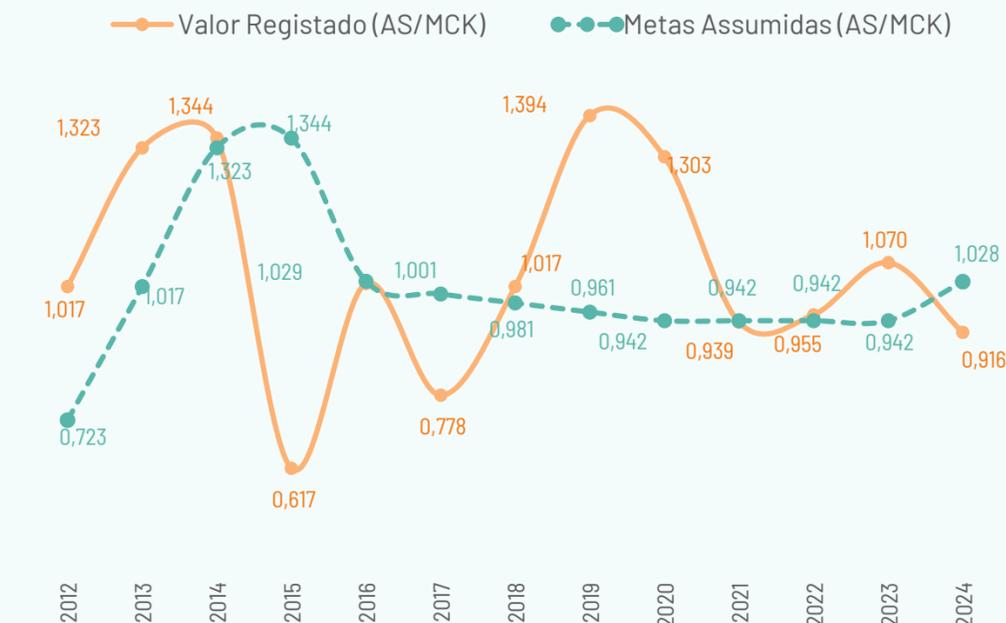


No caso da evolução dos indicadores de segurança da RFN, no ano de 2024 registaram-se 32 Acidentes Significativos (-4 AS que no ano de 2023) e 22 Vítimas Mortais (+1VM que no ano de 2023).

No que respeita às causas dos acidentes, e em linha com o que se tem vindo a verificar, a grande maioria dos AS devem-se a fatores externos ao sistema ferroviário, cujo controlo é difícil à IP. De facto, a maioria das causas de acidentes está associada à intrusão no espaço ferroviário, apesar dos sistemas e medidas implementadas.

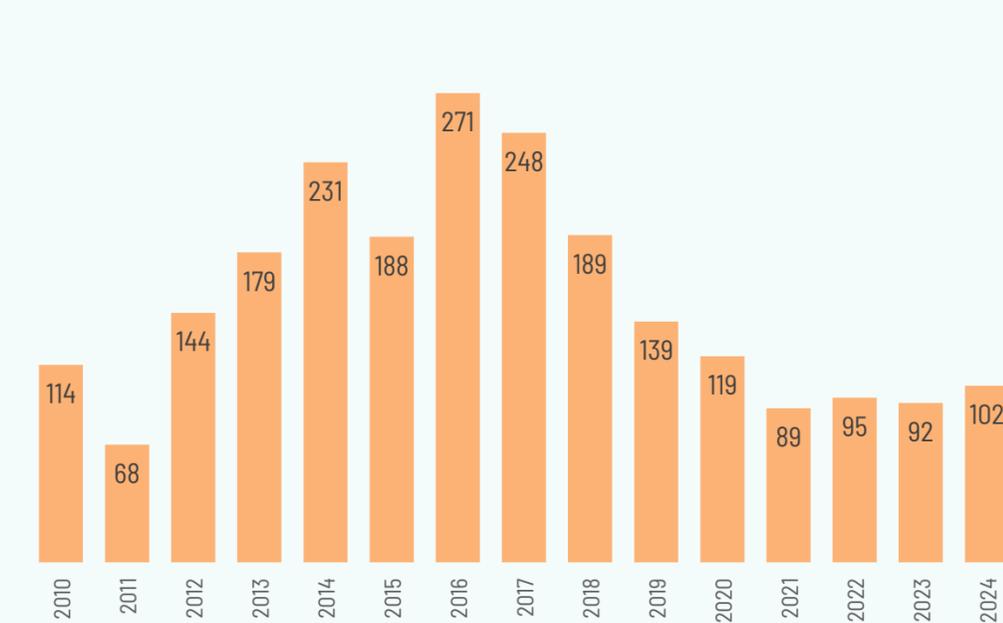
A IP pretende manter em 2025 o reforço e implementação das boas práticas e a adoção dos mecanismos necessários para promover e identificar novas abordagens e novas parcerias que contribuirão, na sua parte de responsabilidade, para um sistema ferroviário cada vez mais seguro.

III. Índice de Acidentes Significativos



Em 2024, o valor do Índice de Acidentes Significativos foi de 0,916 AS/MCK, situando-se favoravelmente abaixo da meta definida para o ano (1,028 AS/MCK), conforme estabelecido no Contrato Programa Ferroviário entre a IP e o Estado.

IV. Número de precusores de acidentes



Relativamente ao indicador Precusores de Acidente, a evolução dos valores obtidos, no período 2010-2024, permite concluir por um decréscimo consistente dos precusores de acidente a partir de 2016, com um ligeiro aumento registado em 2024.

Eixo de Intervenção 7 | Segurança

Ações e Desempenho

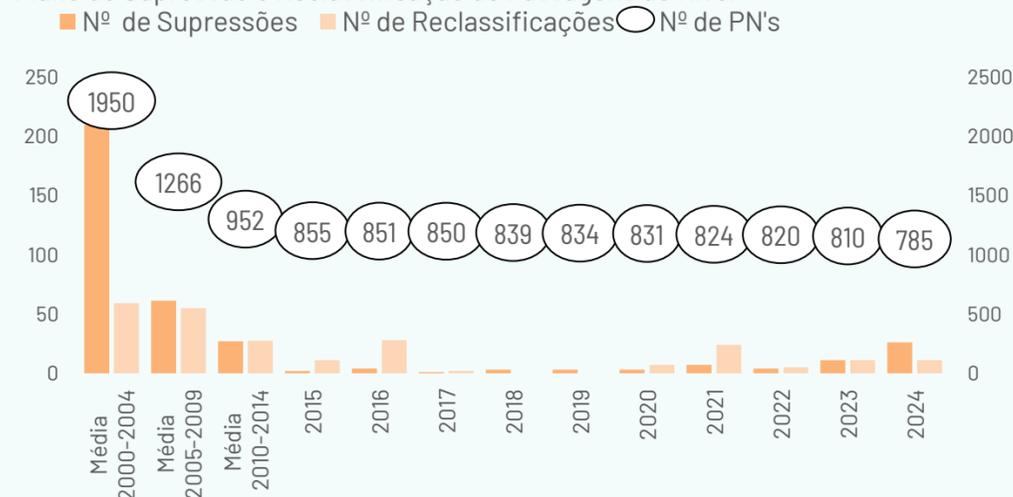
Segurança ferroviária – Intervenções de supressão e reclassificações de PN

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

Para reduzir a sinistralidade e tornar mais seguras as PN, a IP tem efetuado estudos e intervenções progressivas da seguinte tipologia: Inspeção, classificação ou reclassificação das PN existentes; Reconversão de PN tradicionais para PN automatizadas; Separação dos tráfegos rodoviário e pedonal nas PN; e Projetos de desnivelamento de PN.

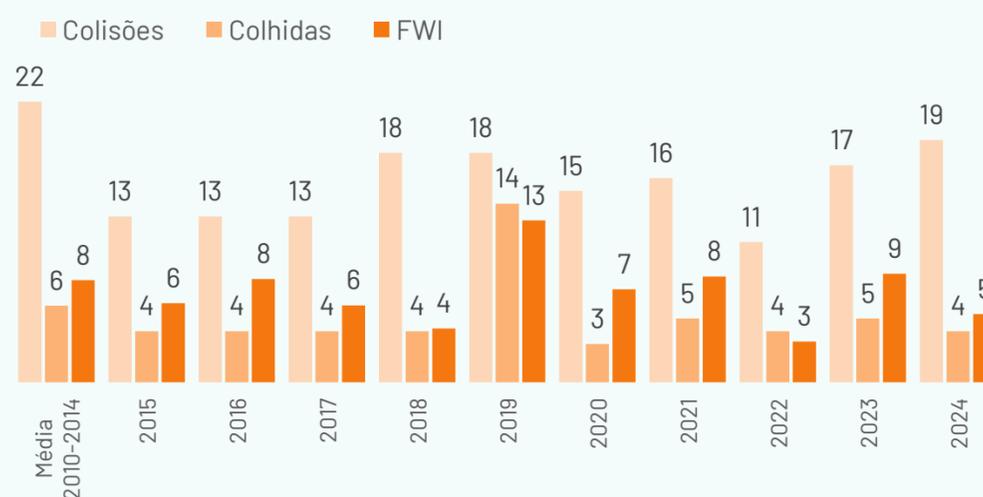
Para reforçar a segurança das PN e uma vez que muitos dos acidentes registados dependem sobretudo do comportamento e responsabilização dos utilizadores dessas PN, a empresa tem também vindo a apostar na realização de campanhas de comunicação e sensibilização para os riscos associados às PN e sobre as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

Plano de Supressão e Reclassificação de Passagens de Nível



Foram concretizadas no ano de 2024, 26 supressões e 11 reclassificações de PN, no final deste ano existiam 785 PN no universo das linhas com exploração ferroviária: 395 automatizadas, 26 guardadas, 167 sem guarda, 125 para uso exclusivo de peões (42 delas automatizadas) e 72 de uso particular (8 das quais automatizadas).

Indicadores de Sinistralidade em PNs



Na figura anterior apresenta-se a evolução da sinistralidade em PN, nos últimos anos, em termos dos indicadores colisões, colhidas e FWI.

FWI - Fatalities and Weighted Injuries = Mortes + (Feridos Graves / 10) + (Feridos Ligeiro / 200)

Acidentes em PN



Na figura anterior apresenta-se a evolução da sinistralidade verificada em PN ativas e PN passivas, ao longo do tempo.

O desenvolvimento de estratégias adequadas, inicialmente focadas na redução massiva do número de PN existentes e, numa fase posterior, com uma aposta na supressão e automatização das PN de maior risco, complementadas por campanhas de sensibilização e educação para os riscos a ter no atravessamento das PN – boas práticas de atravessamento -permitiu uma redução significativa da sinistralidade (80% nos últimos 20 anos).

Segurança ferroviária – Manutenção

Uma das atividades fundamentais desenvolvidas pela IP em termos de segurança ferroviária está ligada às Inspeções de Segurança da rede ferroviária (pedonal, comboio, regulamentar) que permitem identificar inconformidades e situações de risco, e propor, as respetivas medidas mitigadoras e de melhoria.

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

Eixo de Intervenção 7 | Segurança

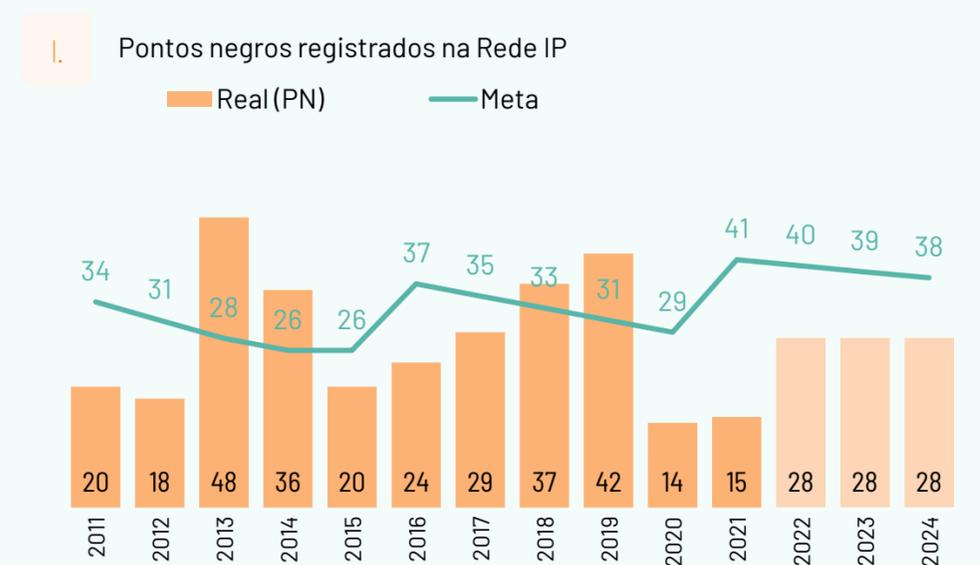
Ações e Desempenho

Segurança rodoviária - Principais indicadores

Nas últimas décadas, Portugal tem vindo a registar uma evolução muito relevante na redução da sinistralidade rodoviária. Enquanto em 1998, em Portugal, o número de vítimas mortais por milhão de habitantes era 71% superior à média da União Europeia, passados 26 anos, esse indicador reduziu-se significativamente, embora esteja ainda acima da média da União Europeia. Um dos fatores que mais contribuiu para estes resultados foi o **forte investimento executado, nos últimos 25 anos na RRN**, nomeadamente, em vias com maior qualidade e segurança, como as autoestradas, que permitiram o incremento da execução do Plano Rodoviário Nacional (PRN), que em 1995 rondava os 23%, e atualmente atinge mais de 86%. Não obstante a redução muito relevante verificada nas últimas décadas do número de vítimas mortais (VM) registados na rede rodoviária da IP e a respetiva relação com a execução do PRN, os indicadores de sinistralidade rodoviária revelaram um abrandamento na sua evolução anual, nos últimos 3-4 anos.

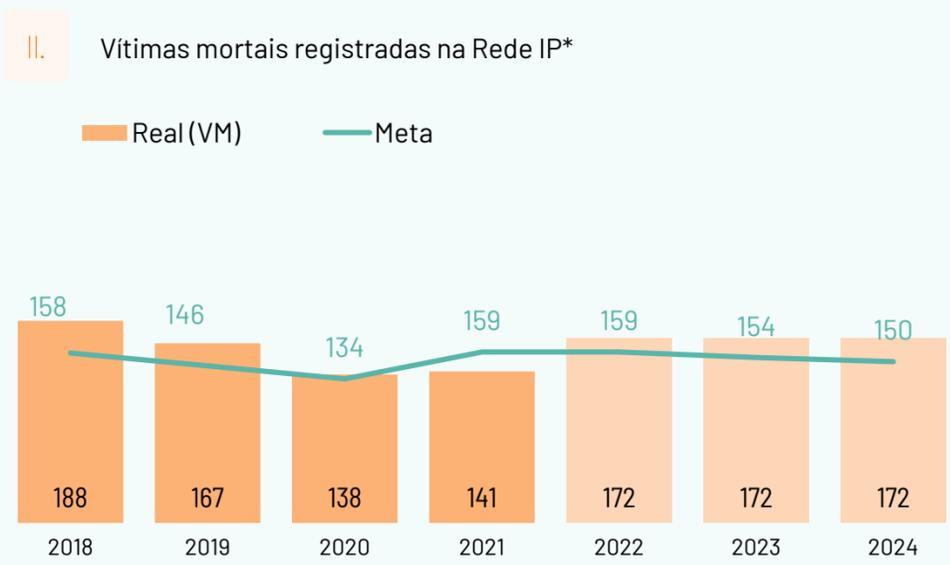
Os investimentos efetuados na RRN, para além dos benefícios em termos da coesão territorial, tiveram um benefício económico e social significativo para a sociedade, ao permitir poupar milhares de vidas e os respetivos custos económicos e sociais.

No âmbito do Contrato de Concessão da RRN estabelecido pela IP com o Estado, a empresa monitoriza e avalia anualmente **3 indicadores de segurança rodoviária*** principais: (i) número de pontos negros; (ii) número de vítimas mortais (VM); e (iii) índice de gravidade dentro de localidades (o grau de cumprimento de 2023 é apurado em finais de 2024).



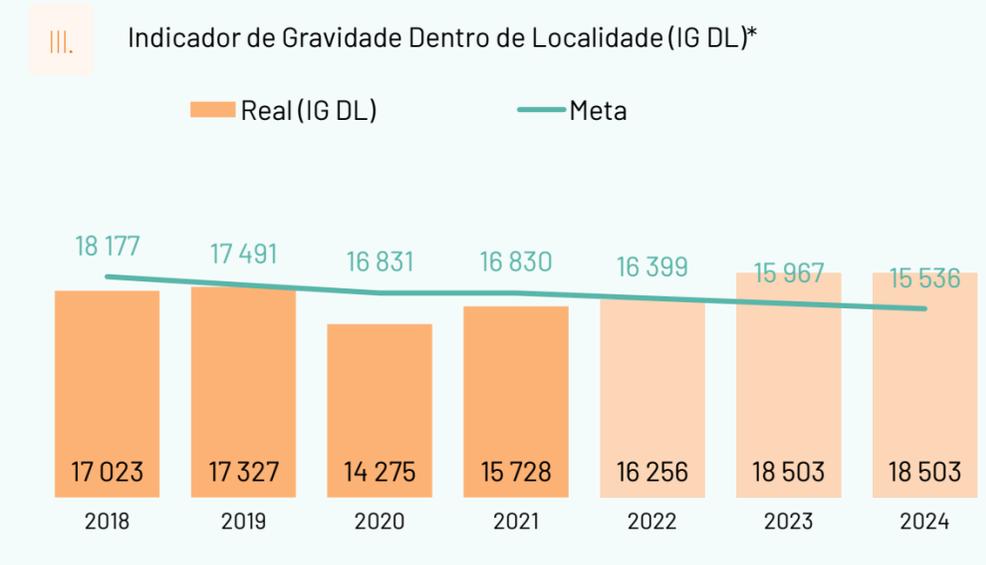
Não é possível indicar com rigor o número de **pontos negros** registados na rede IP em 2022, 2023 e 2024, dando-se apenas uma “indicação” dos valores, uma vez que a ANSR ainda não disponibilizou também qualquer informação consolidada (provisória ou definitiva).

A IP tem como meta estabelecida para a rede rodoviária sob sua gestão para o ano de 2024, o valor máximo de 38 Pontos Negros.



Na figura acima apresenta-se a evolução do número de **vítimas mortais (VM)** na rede sob gestão da IP, e das metas definidas no CCR, no período de 2011-2024.

Refere-se ao número de vítimas mortais registadas na rede IP incluindo rede IP sub-concessionada e excluindo estradas desclassificadas não entregues.



Na figura anterior apresenta-se a evolução do **indicador de gravidade dentro de localidades (IG DL)** também no período 2018-2024, sendo os valores de 2023 e 2024 provisórios

Refere-se ao IG DL na rede IP incluindo rede IP sub-concessionada e excluindo estradas desclassificadas não entregues.

Nota: De referir que os dados de alguns dos indicadores apresentados, relativos a 2022, 2023 e 2024, devem ser considerados como provisórios, por não estarem ainda disponíveis, uma vez que, a ANSR ainda não terminou o seu processo de validação dos dados de sinistralidade rodoviária registados em Portugal. Saliencia-se, no entanto que, as metas identificadas, foram revistas e aprovadas pelo IMT.

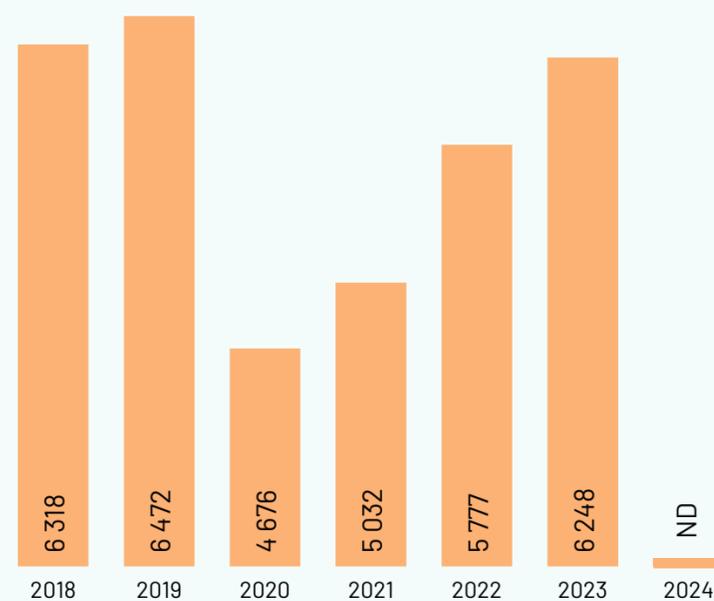
Eixo de Intervenção 7 | Segurança

Ações e Desempenho

Segurança rodoviária – Acidentes com Vítimas

A IP monitoriza também o indicador de número de acidentes com vítimas (AcV).

Evolução de Acidentes com Vítimas (AcV)



Nota: A ANSR apenas partilhou cerca de 4% do total dos acidentes com Vítimas na rede IP registados anualmente, pelo que não é possível indicar qualquer valor para 2024

A evolução do número de acidentes com vítimas (AcV), no período 2018-2024, é apresentado na figura anterior.

Da observação da figura, pode concluir-se que o número de acidentes com vítimas, no período 2018 – 2023 (2024 não tem dados disponíveis), registados na rede IP, incluindo rede IP sub-concessionada e excluindo estradas desclassificadas não entregues, registou em 2020, uma redução e tem vindo a aumentar desde essa altura.

Segurança rodoviária – Manutenção

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

As atividades de inspeção de segurança são de várias tipologias, tais como inspeções à rede, a pontos negros, a zonas de acumulação de acidentes, entre outros.

De referir que, desde 2015, as equipas de inspeção da unidade de segurança rodoviária da IP já inspecionaram e analisaram 1 246 acidentes graves (com registo de vítimas mortais e/ou feridos graves) ocorridos na rede sob sua gestão.

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

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

A **conservação periódica da infraestrutura**, corresponde ao reconhecimento dos gastos necessários à manutenção do nível de serviço das vias e obras de arte, que lhe é imposto pelo seu CCR.

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

Os contratos de empreitadas de equipamentos de segurança agruparam-se principalmente em **3 tipos de equipamentos**: i) sinalização vertical, ii) marcação rodoviária e iii) sistemas de retenção. Estes equipamentos desempenham um papel fundamental na garantia da segurança rodoviária, contribuindo para a orientação dos condutores, a organização do tráfego e a proteção dos utentes da estrada.

Gestão de Emergência

No âmbito da segurança, a IP realiza também diversas iniciativas focadas na gestão da emergência, que abrange não só as suas redes rodo e ferroviárias e também os edifícios.

Em 2024, destacam-se ações como:

- Exercícios para testar os procedimentos previstos no **Plano de Emergência Geral (PEG)** – IET96 (ferrovia)
- Simulacros no contexto dos Planos Municipais de Emergência e Proteção Civil (PMEPC) (rodovia)
- Exercício FÉNIX2024 de aprontamento do DECIR 2024, organizado pela Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC), no contexto do Dispositivo Especial de Combate a Incêndios Rurais (DECIR)
- Exercícios em matéria de segurança contra incêndios em edifícios (SCIE) que incidiram sobre os complexos empresariais localizados em espaços contíguos a estações ferroviárias
- Ações de formação associadas a riscos na infraestrutura ferroviária, incêndios rurais, acompanhamento e comunicação de episódios de condições meteorológicas adversas
- Representação institucional e a colaboração operacional com diversas Comissões distritais, regionais e municipais de proteção civil.



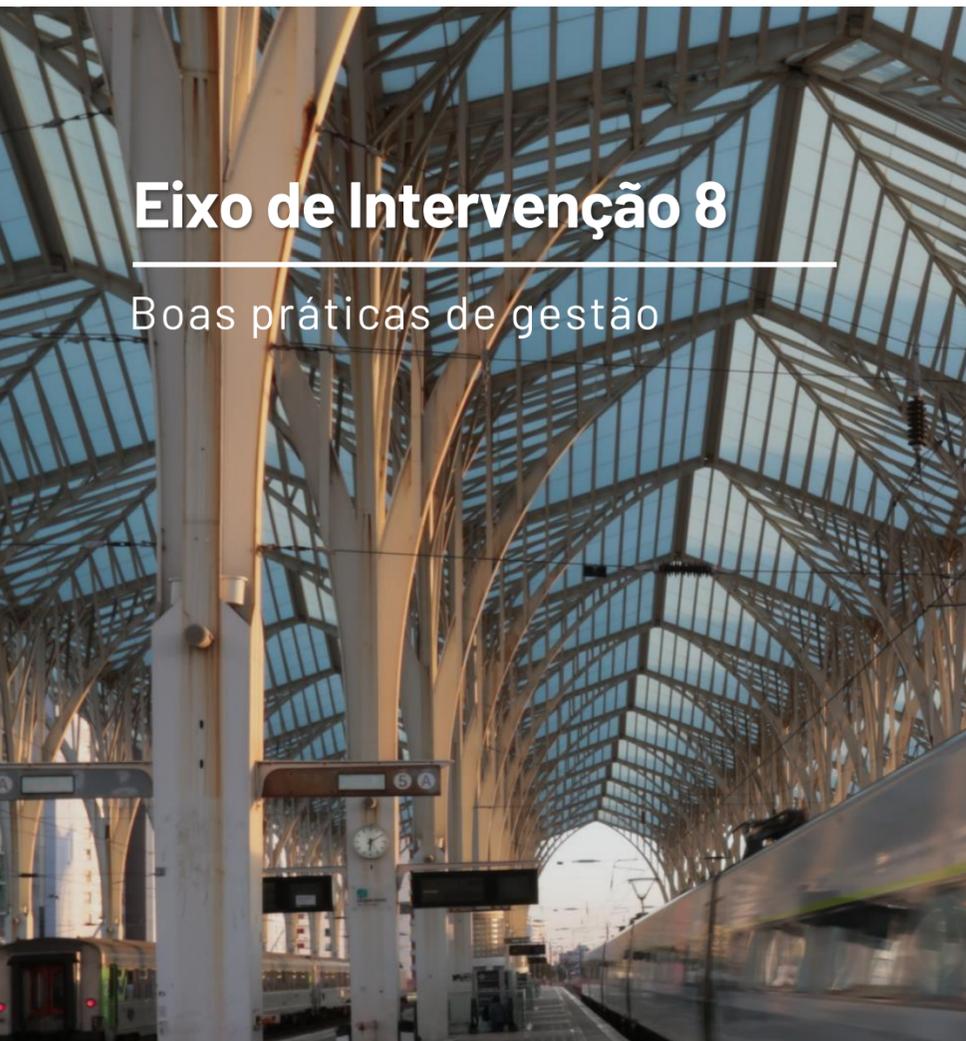
05

Dimensão Governança

Eixo de Intervenção 8 – Boas práticas de gestão

Eixo de Intervenção 9 – Inovação

Eixo de Intervenção 10 – Cibersegurança



Eixo de Intervenção 8

Boas práticas de gestão

A empresa considera as Boas Práticas de Gestão um valor imperativo da sua conduta, empenhando-se nas práticas éticas, orientadas pelo seu Código de Ética, na transparência, na prevenção da corrupção e suborno e no relacionamento responsável com os seus fornecedores.



Dimensão Governança Boas práticas de gestão

Tópicos materiais

- Gestão da relação com os fornecedores, incluindo práticas de pagamento
- Corrupção e suborno
- Financiamento sustentável

Políticas, Ações e Instrumentos

- Avaliação de Fornecedores
- Integração de critérios ESG no clausulado dos cadernos de encargos
- Políticas de Pagamento
- Código de Ética
- Subscrição da carta de princípios da BCSD
- Plano de Prevenção de Riscos e Infrações Conexas
- Política de Comunicação de Irregularidades
- Política de Prevenção e Combate ao Assédio no Trabalho
- Declaração de Política Antifraude
- Política de Proteção de Dados Pessoais
- Manual do Sistema de Gestão da Privacidade
- Manual de Auditoria
- Manual da Contratação
- Procedimento de Prevenção e Combate ao Branqueamento de Capitais e Financiamento do Terrorismo
- Gestão de Riscos e Oportunidades
- Ações de formação na área da ética, transparência e corrupção

ESRS2 GOV-1; ESRS2 GOV-4
ESRS G1-1; ESRS2 IRO-1; G1-2; G1-3; G1-4; G1-6;

Metas 2030

- Práticas de Pagamento abaixo de 30 dias ou de 60 dias (contínua)
- Subscrição por 100% dos colaboradores da declaração de compromisso com o Código de Ética do Grupo IP (contínua)
- 0 ações judiciais pendentes por atrasos de pagamento (contínua)

Indicadores

- Nº de pagamentos alinhados com as condições normais de pagamento
- Nº de pagamentos não alinhados com as condições normais de pagamento
- % de pagamentos alinhados com as condições normais de pagamento
- Nº médio de dias para pagar a fatura a partir da data em que começa a ser calculado o prazo de pagamento contratual
- % de subscrição do Código de Ética do Grupo IP por parte dos colaboradores
- Nº de ações judiciais pendentes por atrasos de pagamento
- Nº de condenações por violação da legislação anticorrupção e anti suborno nas empresas do Grupo IP
- Nº de horas de formação em Ética e Transparência
- Nº de colaboradores abrangidos pela formação em Ética e Transparência
- % do investimento da IP associado a financiamento sustentável por rede (RFN e RRN) e total

Eixo de Intervenção 8 | Boas práticas de gestão

No contexto das **Boas Práticas de Gestão**, a IP desenvolve as suas atividades empresariais em conformidade com a lei, adotando práticas de gestão eficientes, sustentáveis e norteadas por princípios éticos e responsáveis, e assumindo também, total transparência na divulgação de informações, e estabelecendo compromissos claros com:

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

As boas práticas, a par dos padrões de gestão responsável e da integridade da conduta empresarial do Grupo IP, originam em impactes positivos na sua operação própria e na sua cadeia de valor.



IRO associados

No âmbito da análise de dupla materialidade, os impactes, riscos e oportunidades identificados estão associados aos tópicos da gestão de relação com os fornecedores, incluindo práticas de pagamento, da corrupção e suborno e do financiamento sustentável.

Gestão de relação com os fornecedores

- Estabilidade financeira dos fornecedores, através de prazos de pagamento reduzidos (impacte positivo)
- Promoção da sustentabilidade através da adoção de critérios ESG nos CE (impacte positivo)
- Promoção da sustentabilidade e da competitividade ao longo da cadeia de valor, através da avaliação de fornecedores com base em critérios ESG (impacte positivo)
- Perdas financeiras associadas a interrupção do fornecimento ou da atividade por dependência de fornecedores críticos, devido à reduzida oferta do mercado (risco financeiro)

Corrupção e suborno

- Cumprimento Código Ética (impacte positivo)
- Redução do risco através da segregação de funções dentro da empresa (oportunidade)

Financiamento sustentável

- Infraestruturas sustentáveis decorrentes dos requisitos de inclusão de critérios ESG dos programas de financiamento (impacte positivo)
- Garantir o acesso a financiamento comunitário com inclusão do DNSH, princípios horizontais e avaliação de risco da resiliência de infraestruturas (oportunidade)

Políticas e Instrumentos

Gestão da relação de fornecedores

No sentido de promover a adoção de critérios ESG pelos seus fornecedores, o Grupo IP integra em todos os Cadernos de Encargos (CE), requisitos de qualidade, ambiente e social, segurança e saúde no trabalho, que devem ser cumpridos pelos empreiteiros, fornecedores e prestadores de serviços, assim como o cumprimento das normas e princípios do Código de Ética do Grupo IP.

Os CE estabelecem também princípios e requisitos decorrentes das orientações da Estratégia Nacional para as Compras Públicas Ecológicas 2030 — ECO360 (RCM n. 13/2023, de 10 de fevereiro), cujos objetivos estratégicos são potenciar o papel transformador da Administração Pública e dos mercados, promover a eficiência de recursos, da economia sustentável e a transição para a economia circular, estimular a economia portuguesa para a neutralidade climática e incentivar a eco inovação na indústria e nos fornecedores.

No seguimento da aprovação desta ECO360, foi publicada a RCM n. 132/2023, de 25 de outubro, que define **critérios ecológicos específicos** para os procedimentos de formação de um conjunto de contratos públicos promovidos por **entidades da administração direta e indireta do Estado**, incluindo do setor empresarial do Estado, em que a IP se insere.

A IP dispõe de uma Política de Pagamentos, que está enquadrada no âmbito do Processo de Contas a Pagar, o qual é centralmente gerido e monitorizado.

A política de pagamentos da IP está enquadrada pela RCM n. 34/2008, de 22 fevereiro, que aprovou o **Programa Pagar a Tempo e Horas**, que pretende reduzir significativamente os prazos de pagamento a fornecedores de bens e serviços (PMP) praticados por entidades públicas, pelo Despacho n. 9870/2009, de 13 de abril, que adapta o cálculo do indicador do prazo médio de pagamento e que considera a média do saldo em dívida de fornecedores observado no final de cada trimestre, e pelo DL n. 65-A/2011, de 17 de maio que define “Atraso no pagamento - corresponde ao não pagamento de fatura correspondente ao fornecimento dos bens e serviços referidos (...) após o decurso de 90 dias, ou mais, sobre a data convencionada para o pagamento da fatura ou, na sua ausência, sobre a data constante da mesma”

Eixo de Intervenção 8 | Boas práticas de gestão

Políticas e Instrumentos

Corrupção e suborno

A IP dispõe de um [Manual de Organização](#) que estabelece as atribuições de cada unidade orgânica e de um [Manual de Delegação e Subdelegação de Poderes](#), necessário à implementação do modelo organizacional. Estes dois instrumentos em conjunto com o [Manual do Sistema de Gestão Empresarial](#) (SGE) traduzem as atribuições e as competências do Conselho de Administração Executivo e de cada Direção/Unidade Orgânica, incluindo as matérias de conduta empresarial.

O Manual do SGE caracteriza o modelo de gestão da IP, identificando, no que ao que ao tema da [Conduta Empresarial e de Negócio](#) importa: (i) a visão da IP, a qual integra o compromisso com a prestação de um serviço seguro, eficiente e sustentável e (ii) os valores que conformam a gestão da IP, e que são, como já referido:

- a **ética** - atuação com respeito pelos princípios éticos, nomeadamente, de transparência, boa-fé e honestidade;
- a **segurança** - atuação com respeito pela vida das pessoas e a sua integridade física; e
- a **sustentabilidade** - atuação orientada para a sustentabilidade económica, social e ambiental.

O compromisso da gestão em matéria de conduta empresarial da IP encontra-se divulgado, em permanência, na intranet e no site institucional da IP.

A conduta empresarial da IP está ainda conformada por vários instrumentos, tais como:

Código de Ética

Entrou em vigor em 2016 e foi revisto em 2020 e 2024. O Código tem por objetivo primordial dar a conhecer os princípios do Grupo IP aos respetivos colaboradores e *stakeholders* e definir um conjunto de regras de conduta que conformem e valorizem o comportamento dos colaboradores no desempenho da sua atividade profissional.

Declaração de Política Antifraude

De 2022, configura uma ferramenta importante no reforço das práticas de transparência da IP e na promoção de uma cultura de ética, envolvendo os seus colaboradores e também os seus *stakeholders* mais relevantes.

Política de Comunicação de Irregularidades

De 2016 e com revisão em 2022, esta Política estabelece o regime geral de comunicação de irregularidades e de proteção de denunciadores de infrações. Esta Política traduz o compromisso das empresas do Grupo IP na adoção das melhores práticas recomendadas pelo Código de Governo das Sociedades do Instituto Português de *Corporate Governance*, com a disponibilização de um canal direto, idóneo e com a garantia da confidencialidade de todo o processo, para comunicar quaisquer situações detetadas que constituam infrações a que se refere o artigo 2º da Lei n. 93/2021, de 20 de dezembro, ou sobre as quais exista fundada suspeita de que violem ou prejudiquem:

- O cumprimento de princípios legais, regulamentares, deontológicos, éticos, bem como normativos e orientações internas;
- A integridade da informação financeira e as práticas contabilísticas aplicadas nas empresas do Grupo IP;
- O património das empresas do Grupo IP;
- A imagem das empresas do Grupo IP ou das boas práticas de gestão (incluindo domínios como conflito de interesses, desperdício de fundos, má gestão e abuso de autoridade, entre outros).

Plataforma de Comunicação de Irregularidades

Canal de denúncias onde qualquer irregularidade detetada deve ser apresentada, criada em 2022.

Procedimento de Comunicação de Irregularidades

Define o conjunto de regras de atuação e de tramitação internas que asseguram, de forma célere e idónea, a receção, registo e tratamento da comunicação de irregularidades. Uma das UO da empresa tem atribuições para prosseguir com a análise e investigação de denúncias/incidentes, designadamente de corrupção e/ou suborno, dispondo da necessária autonomia do ponto de vista da estrutura da organização.

Plano de Prevenção de Riscos e Infrações Conexas

De 2015, sendo um Plano que identifica as situações potenciadoras de riscos, incluindo os de fraude e de corrupção, e define, após análise e avaliação, os Planos de Ação de tratamento, para mitigar ou controlar a sua probabilidade de ocorrência e/ou impacto nas atividades e objetivos do Grupo IP, e a previsão do risco residual esperado após a sua implementação.

Procedimento de Prevenção e Combate ao Branqueamento de Capitais e Financiamento do Terrorismo

De 2020, e revisto em 2022 e 2024. Este procedimento estabelece um conjunto de regras, medidas e procedimentos assumidos pelas empresas do Grupo IP, com vista a capacitar os trabalhadores para identificar e prevenir situações de branqueamento de capitais. Releva para este efeito a identificação e o conhecimento dos clientes bem como a monitorização das transações realizadas, em particular, no âmbito da atividade imobiliária desenvolvida por uma das empresas do Grupo IP.

Política para Prevenção e Combate ao Assédio no Trabalho

De 2018, sendo uma Política que tem por objeto a identificação de comportamentos suscetíveis de configurar assédio no trabalho e a definição de medidas de prevenção e de combate aos mesmos.

Política de Proteção de Dados Pessoais

De 2018, sendo uma Política que tem como objetivo estabelecer orientações transversais às empresas do Grupo IP com vista à adoção de padrões de segurança e de proteção de dados pessoais. Está enquadrada nos compromissos de proteção de dados pessoais assumidos pelas empresas do Grupo IP e insere-se no Sistema de Gestão de Privacidade do Grupo IP.

Sistema de Gestão da Privacidade

Estabelecido em 2020 e revisto em 2022 e 2024. Este sistema assegura a *compliance* da Organização com os requisitos que decorrem do Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD), garantindo a adoção de medidas técnicas e organizativas adequadas que contribuam para o alinhamento empresa com as melhores práticas internacionais em matéria de privacidade.

Manual de Contratação

Regulamenta toda a atividade de contratação da empresa e das empresas participadas (adaptadas ao setor tradicional e ao setor especial).

Programa de Cumprimento Normativo

Em 2024, foi elaborado o Programa de Cumprimento Normativo, com o propósito de agregar num só documento os instrumentos relacionados com a prevenção e combate à corrupção, facilitando a respetiva divulgação, conhecimento e apreensão.

O conjunto destes instrumentos traduzem aquilo que a gestão de topo definiu como a moldura dentro da qual a gestão da empresa deve decorrer e que é **apta à valorização e dignificação das empresas do Grupo IP e dos seus colaboradores.**

Eixo de Intervenção 8 | Boas práticas de gestão

Políticas e Instrumentos

Financiamento sustentável

Na maior parte dos programas de financiamento das infraestruturas, designadamente, nos programas como o Compete 2020, o POSEUR, o Sustentável 2030 e o PRR, é exigido que os projetos candidatos sejam acompanhados por documentação comprovativa da sustentabilidade dos investimentos.

Alguns dos documentos que acompanham os projetos de investimento são os [Estudos de Avaliação de Adaptação às Alterações Climáticas e Resiliência a Catástrofes Climáticas](#) (EAAC), que analisam e avaliam os riscos dos perigos climáticos, as [Declarações de Compromisso](#) que atestem/justifiquem o Princípio de “Não Prejudicar Significativamente (DNSH)” os 6 objetivos ambientais, na aceção do artigo 17º do Regulamento (UE) 2020/852 (Taxonomia Europeia), e a *check-list* dos [Princípios Horizontais](#), que comprova o respeito desses investimentos/projetos, por princípios horizontais relacionados com a [Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia](#) e, os princípios de [acessibilidade para pessoas com deficiência](#) referidos em diversos artigos do Regulamento (UE) 2021/1060, e que se destinam a assegurar a igualdade, a inclusão e a não discriminação de qualquer grupo em particular.

Ações e Desempenho

Gestão de fornecedores

Durante o ano de 2024, foram aplicados, entre outros, os seguintes [critérios obrigatórios nos procedimentos de contratação pública](#) da IP:

- [Aquisição de energia](#), nomeadamente para tração, tendo em conta a penetração exigida de energias renováveis no *mix* de energia consumido (75% em 2025 e 100% em 2030). Nos últimos anos, a IP tem incluído nos contratos com comercializadores/fornecedores de energia elétrica, percentagens crescentes de penetração de energias renováveis.
- Aquisição de serviços de certificação energética, auditoria energética e projeto e, de aquisição e instalação de sistemas fotovoltaicos para autoconsumo. A IP já possui uma estratégia de gestão de energia que inclui a implementação de [planos de racionalização e eficiência energética](#), a realização de auditorias e certificação energética, que privilegia a instalação de soluções de autoprodução de energia a partir de fontes renováveis, designadamente para autoconsumo, tendo já obrigações de cumprimento legal nestas matérias (por ex. por via do cumprimento dos requisitos da Resolução do Conselho de Ministros n. 104/2020 - ECO.AP).
- Utilização de pelo menos [10% de materiais reciclados ou que incorporem materiais reciclados](#), relativamente à quantidade total de matérias-primas usadas em cada empreitada/obra.
- Exigência, nas empreitadas de obras públicas, de [certificação ISO 14001](#) e/ou [EMAS](#) (Sistema Europeu de Ecogestão e Auditoria) dos seus empreiteiros.

Adicionalmente, a IP exige nos CE das empreitadas/prestações de serviço, vários critérios ecológicos e sociais, designadamente, a elaboração de um sistema de gestão da qualidade (SGQ) da empreitada, um sistema de acompanhamento ambiental (SAA) para empreitadas mais simples e/ou de curta duração ou um sistema de gestão ambiental (SGA) para empreitadas mais complexas e/ou de maior duração e um sistema de gestão da segurança e saúde no trabalho.

De forma a garantir o desempenho adequado relativamente às questões ambientais, é incluída nos contratos a exigência de Avaliação do Desempenho do empreiteiro/contratado, ou seja, a obrigação do adjudicatário em proceder à monitorização das suas atividades, de modo a verificar o desempenho, os controlos operacionais aplicáveis e a conformidade com os objetivos e metas ambientais de cada obra. Este deve, periodicamente, levar a cabo inspeções às frentes de trabalhos e por exemplo aos locais para armazenamento preliminar de resíduos ou de materiais usados.

Deve também ser apresentado à IP, o Plano de Monitorização, constituindo os resultados das campanhas, a caracterização da situação de referência, e a realização da Avaliação da Conformidade com os requisitos legais e outros requisitos aplicáveis.

O Grupo IP é certificado pelas normas NP EN ISO 9001 (Sistema de Gestão da Qualidade) e NP ISO 55001 (Sistema de Gestão dos Ativos), possuindo uma metodologia para a [Avaliação dos Fornecedores \(GR.IT.061\)](#), de forma a garantir que os mesmos são avaliados e monitorizados, designadamente em matéria de atributos relacionados com a qualidade, a segurança e o ambiente.

Ainda no que respeita à gestão da relação com os seus fornecedores, importa referir a existência de risco financeiro para a IP, decorrente de potenciais perdas financeiras, associadas à interrupção do fornecimento de materiais/equipamentos que resultam na afetação da própria atividade, por via quer da sua dependência de fornecedores críticos quer da reduzida oferta do mercado, designadamente quando se considera o contexto ferroviário.

Eixo de Intervenção 8 | Boas práticas de gestão

Ações e Desempenho

Gestão de fornecedores – Práticas de pagamento

A faturação da aquisição de bens e serviços efetuada pelas empresas do Grupo IP e o respetivo processamento, percorre internamente uma série de etapas e recorre a diversas ferramentas disponíveis na IP, em acordo com parâmetros pré-definidos, e que, permitem à empresa a execução atempada de um volume significativo de pagamentos.

Relativamente às práticas de pagamentos da IP, e dada a natureza de empresa integrada no setor público empresarial, existem requisitos legais exigíveis aos fornecedores, previamente à realização de pagamento de faturação de montante superior ou igual a 3.000 euros:

- Apresentação de certidão de não dívida à Autoridade Tributária e Aduaneira; e
- Apresentação de certidão de não dívida à Segurança Social.

Adicionalmente, exige-se que para os fornecedores cujos pagamentos são efetuados por transferência bancária, a apresentação de IBAN certificado previamente à realização da primeira transferência.

A empresa efetua uma gestão ativa do **Processo de Contas a Pagar**, para assegurar o pagamento atempado da faturação aos seus fornecedores, sendo produzido mensalmente e enviado para cada Empresa/Direção um relatório de acompanhamento da faturação, onde constam as seguintes informações:

- nível de eficácia no processamento da totalidade da faturação rececionada até ao mês de referência do reporte (por Empresa/Direção e Consolidado);
- a faturação por Empresa/Direção que se encontra pendente de validação/confirmação no final do mês de referência do reporte;
- qual a sua antiguidade.

Semanalmente, é feito um reporte para cada Empresa/Direção, com informação sobre a faturação que se encontra pendente de validação/confirmação naquela data.

O Grupo IP define, mas não limita, os **prazos de pagamento** nos seus contratos nos seguintes termos:

- Até 30 dias para prestações de serviços relacionadas com fornecimento de bens e funcionamento geral;
- Até 60 dias para prestações de serviços de empreitada, outras prestações de serviços que exijam a medição de trabalhos e fornecimento de materiais ferroviários.
- Datas específicas para o pagamento de Disponibilidade e Serviço nos contratos de parceria público-privadas rodoviárias (implícito prazo aproximado de 30 dias).

O número de pagamentos alinhados com as condições normais de pagamento, durante o ano de 2024, foi de 33 167, tendo sido este valor em 2023, de 21.544.

O número de pagamentos não alinhados com as condições normais de pagamento, durante o ano de 2024, foi de 7 234, tendo sido este valor bastante mais elevado em 2023, da ordem de 23.208.

A percentagem de pagamentos alinhados com as condições normais de pagamento, durante o ano de 2024, foi de 82% (48% em 2023). Para os 18% de pagamentos não alinhados, o desvio médio fixou-se em 16 dias.

Os pagamentos da IP aos seus fornecedores estão tendencialmente alinhados com as condições de pagamento contratuais. Não obstante, podem ocorrer pagamentos em data posterior ao vencimento da fatura pelos seguintes principais motivos:

- Insuficiência temporária de liquidez;
- Penhoras;
- Insolvências;
- Plano Especial de Revitalização;
- Saldos credores (favoráveis ao Grupo IP);
- Demora na receção de certidões de não dívida atualizadas por parte dos fornecedores;
- Demora na receção do IBAN certificado por parte dos fornecedores;
- Constrangimentos orçamentais.

A IP tem uma política de prazos de pagamento reduzidos aos seus fornecedores, tendo o número médio de dias para pagar a fatura a partir da data em que começa a ser calculado o prazo de pagamento contratual, sido de 36 dias, em 2024.

No enquadramento do DL n. 65-A/2011 que define “Atraso no pagamento”, a IP não tem pagamentos em atraso.

Não existem igualmente ações judiciais pendentes por atrasos de pagamento da IP.

Eixo de Intervenção 8 | Boas práticas de gestão

Ações e Desempenho

Corrupção e suborno

A divulgação do [Código de Ética](#) é assegurada através da disponibilização permanente na intranet e no site institucional, e da existência de *teasers* na intranet, de uma área exclusivamente afeta ao tema da ética, de uma caixa de sugestões, da divulgação de fichas de exemplos práticos e de documentação relevante proveniente das entidades de controlo e inspetivas, para além da afixação de cartazes nos locais de trabalho.

Todos os colaboradores da IP têm de declarar o seu compromisso com o código de ética e, a subscrição da declaração de compromisso é monitorizada até ao cumprimento desse compromisso pela totalidade dos colaboradores. Na admissão de novos colaboradores, a IP disponibiliza um [Manual de Acolhimento](#) e, o [Código de Ética](#) é também distribuído, em formato eletrónico.

Os novos colaboradores devem realizar o *Etiquiz* - questionário online, que visa aferir o grau de apreensão da mensagem do [Código de Ética](#) da empresa.

A IP desenvolve ainda regularmente atividades de formação e sensibilização interna sobre todos os temas contemplados no [Código de Ética](#), designadamente sobre [Conflito de Interesses](#), [Proteção de Dados Pessoais](#), [Cibersegurança](#), e [Gestão dos Riscos](#).

As ações de formação e sensibilização realizadas no âmbito da divulgação do [Código de Ética](#), incidem entre outros temas, sobre a temática da comunicação de irregularidades, no sentido de capacitar os colaboradores da IP a denunciar comportamentos inadequados ou ilegais que ocorram na organização, para além de apoiar o compromisso da empresa e do Grupo IP com a ética, a integridade e a transparência.

A formação que está disponível nestas temáticas, destina-se a todos os colaboradores incluindo os membros do Conselho de Administração Executivo.

Em 2024, foram ministradas 1.731 horas de formação em [Ética e Transparência](#), abrangendo 825 colaboradores.

Na IP está também designado o responsável pelo Programa de Cumprimento Normativo, que tem as respetivas funções definidas no Manual da Organização. Desde julho de 2024, que a IP cumpre com a [Recomendação n. 7/2024 do Mecanismo Nacional Anticorrupção \(MENAC\)](#), através do envio mensal do relatório sobre o cumprimento do Programa de Cumprimento Normativo, disponibilizando informação sobre as irregularidades em [matéria de corrupção e as medidas corretivas adotadas](#). A IP está registada na Plataforma RGPC do MENAC e cumpre com todos os pedidos de informação solicitados.

Nestes âmbitos, em 2024, procedeu-se à:

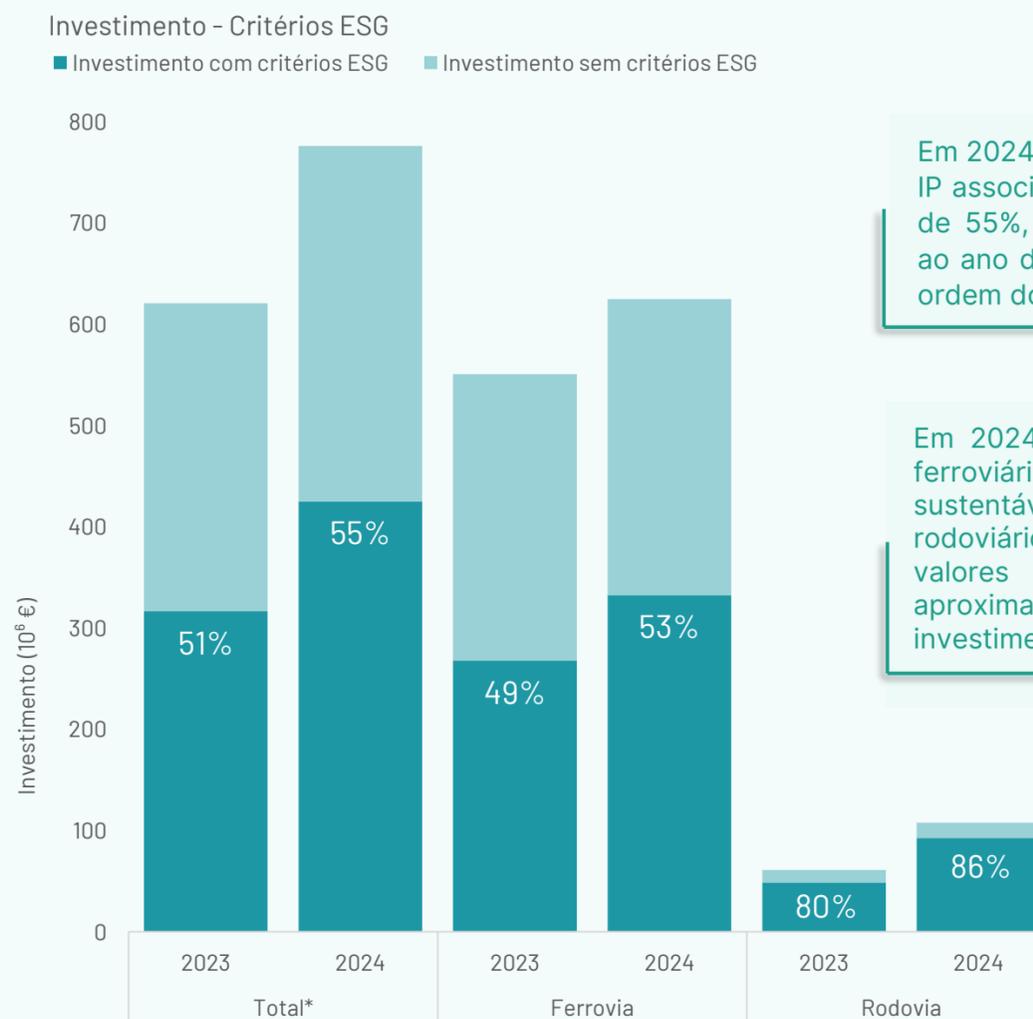
Atualização do Mapa dos Riscos, incluindo os riscos de corrupção e infrações conexas, e monitorização dos controlos.

Elaboração e divulgação do Relatório de Execução do Plano de Gestão dos Riscos de Corrupção e Infrações Conexas do Grupo IP, disponível para consulta na intranet e websites das empresas do Grupo IP.

Em 2024, não foram identificadas condenações por violação da legislação anticorrupção e anti-suborno nas empresas do Grupo IP.

Financiamento sustentável

Investimento total da IP, nos anos de 2023 e 2024, e os investimentos ferroviários e rodoviários associados a programas de financiamento de infraestruturas que exigem a inclusão de critérios ESG.



Em 2024, a percentagem do investimento da IP associado a financiamento sustentável foi de 55%, um aumento de 4% relativamente ao ano de 2023, que apresentou valores da ordem dos 51%.

Em 2024, a percentagem do investimento ferroviário da IP associada a financiamento sustentável foi de 53%, enquanto no setor rodoviário atingiu 86%. Em 2023, estes valores foram inferiores, situando-se aproximadamente em valores de 49% no investimento ferroviário e 80% no rodoviário.

* Inclui Investimento Ferroviário, Rodoviário, Cabos Submarinos e Investimentos de Apoio à Gestão

Eixo de Intervenção 9

Inovação



As atividades de Investigação, Desenvolvimento e Inovação (IDI) são fundamentais para a melhoria da qualidade do serviço público prestado aos utilizadores das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, sendo consideradas estratégicas para potenciar a eficácia interna do Grupo IP, e ainda cruciais para elevar o nível de conhecimento e capacitação dos colaboradores.



Dimensão Governança Inovação

Tópico material

- Inovação

Políticas, Ações e Instrumentos

- Plano de Inovação da IP / Estratégia de Gestão Integrada de Inovação IP 2030 (EGIIIP2030)
- Programa dos 50 Desafios de IDI
- Promoção da cultura de inovação - *Think Tank* de Inovação
- Participação e desenvolvimento de projetos de IDI
- Participação em programas colaborativos de aceleração da inovação

ESRS G1-1; ESRS2 IRO-1 (ESPECÍFICO IP)

Metas até 2030

- Conclusão da nova Estratégia de Gestão da Inovação da IP 2030 (2025)
- Estabelecimento ou renovação de 5 Protocolos e Parcerias com o ecossistema de IDI (2026)
- Adesão, como Membro Associado, à parceria público-privada europeia Europe's Rail (EU-Rail), sucedânea do Shift2Rail, desde 2021.

Indicadores

- N° de projetos de IDI por área em desenvolvimento
- N° de projetos de IDI por área concluídos
- N° de colaboradores envolvidos em projetos de IDI
- N° de parcerias com entidades
- N° de *Think Tank* de Inovação

Eixo de Intervenção 9 | Inovação

IRO associados

No âmbito da análise de dupla materialidade, os impactes, riscos e oportunidades identificados foram:

Inovação

- Parcerias de IDI e participações em grupos de trabalho internacionais (impacte positivo)
- Implementação de novas tecnologias na atividade (ex: *drones*, IA, entre outras) (impacte positivo)

Políticas e Instrumentos

A IP acompanha as tendências do sistema de mobilidade e transportes e aposta de forma clara na integração de projetos e experiências de inovação nas suas atividades, processos e produtos, com o objetivo de alavancar e robustecer o seu papel e o das suas infraestruturas no futuro da mobilidade, quer em termos de eficiência e desempenho, e até originar novos negócios.

O reconhecimento pela Organização da importância da inovação, levou a que, na mais recente reestruturação da orgânica do Grupo IP, fosse criada a **Direção de Sustentabilidade e Inovação** (DSN), que a par da sustentabilidade, é responsável pela coordenação dos processos de inovação da empresa, em articulação com as várias Unidades Orgânicas (UO) e empresas participadas do Grupo IP.

As linhas de orientação do papel da Inovação na empresa, estão definidas no atual Plano de Inovação da IP (de 2016), documento estratégico de gestão de inovação do Grupo IP, que tem guiado as atividades de IDI.

O atual Plano de Inovação já não reflete de forma assertiva os desafios e as necessidades que as evoluções tecnológicas e as alterações sociais têm imposto à organização e funcionamento da IP, estando em desenvolvimento a definição de uma nova estratégia de inovação para o Grupo IP - **Estratégia de Gestão Integrada de Inovação da IP 2030** (EGIIIP2030), com previsão de conclusão em 2025, que se pretende que seja um processo participativo e colaborativo, envolvendo toda a empresa.

Ações e Desempenho

O **Plano de Inovação da IP** tem permitido incorporar na empresa um elevado valor, decorrente do conhecimento obtido nas várias ações e iniciativas de inovação que se têm vindo a realizar, destacando-se:



Projetos de IDI

Projetos de Inovação e desenvolvimento com diferentes grupos e parceiros

Nos últimos 10 anos, o Grupo IP participou em mais 40 projetos de IDI com financiamento europeu, que envolveram cerca de 350 parceiros do ecossistema da inovação, 110 colaboradores do Grupo IP e 12 Direções, IPP e IPT.



Parcerias

Parcerias com diferentes entidades, académicas e outras, para a realização de testes e pilotos de novos produtos e tecnologias. Nos últimos 10 anos, foram estabelecidas cerca de 36 parcerias com universidades, laboratórios ou centros de investigação.



50 Desafios de Inovação do Grupo IP

Portfólio para o estabelecimento de parcerias, no qual se identificam as necessidades atuais e futuras da nossa atividade que podem ser supridas pela inovação.



Think Tank de Inovação

Ação com início em 2020, tendo sido realizadas até 2024 9 sessões de Think Tank de Inovação cobrindo temas muito diversificados, designadamente, entre outros: como tirar partido dos dados gerados pelas nossas infraestruturas; as oportunidades e riscos da Inteligência Artificial para a IP; o impacto do BIM na atividade da IP; como descarbonizar e reduzir a pegada carbónica da IP, o papel da inovação na redução da sinistralidade rodoviária e como melhor a experiência do cliente nas infraestruturas da IP.

O Think Tank de Inovação tem como principais objetivos criar uma cultura de inovação no Grupo IP, partilhar conhecimento, identificar sinergias entre as diversas iniciativas e projetos a decorrer no Grupo IP e identificar necessidades e novas oportunidades de inovação.



Acompanhamento de tendências

Realização de estudos sobre tendências e implicações no sistema de mobilidade e transportes, em particular, na gestão de infraestruturas de transportes.

Eixo de Intervenção 9 | Inovação

Ações e Desempenho

Durante o ano de 2024, a empresa participou em 4 projetos de IDI, cofinanciados por programas europeus, em três áreas particulares: conectividade e telecomunicações, ambiente e resiliência. Foram concluídos 3 projetos de IDI, cofinanciados por programas europeus, em três áreas particulares: gestão de ativos, conectividade e telecomunicações e segurança rodoviária.



Projetos a decorrer em 2024



Projetos Concluídos em 2024



Os 7 projetos de IDI que decorreram em 2024 envolveram cerca de 30 colaboradores do Grupo IP e contribui para reforçar a construção de uma extensa rede de colaboração, superior a uma centena de parceiro de IDI.

Projetos a decorrer em 2024

Projeto FCH2Rail

Com o objetivo de desenvolver, construir, testar, demonstrar e homologar um sistema de alimentação híbrido de célula de combustível escalável, modular e polivalente (FCHPP), com potencial de aplicação a diferentes composições ferroviárias.

Projeto Rail4Cities

Com 3 objetivos: i) Estabelecer as estações ferroviárias como centros urbanos vitais que estimulem o desenvolvimento sustentável das cidades, bem como infraestruturas "circulares" e resilientes ii) desenvolver um modelo europeu, incluindo uma ferramenta para a implementação destes conceitos nas estações ferroviárias e iii) ativação do ecossistema ferroviário e promoção de sinergias nos investimentos.

Projeto Nexus

Com o objetivo de criar a plataforma "Nexus Open Data Collaboration", que constituirá um instrumento de promoção do processo de inovação associado a este setor, e onde serão disponibilizados os dados gerados pela atividade portuária e logística.

Projeto PTQCI

Com o objetivo a integração e combinação das tecnologias *Software Defined Networks (SDN)* e *Quantum Key Distribution (QKD)* "em cima" das redes óticas existentes, para construir uma arquitetura de controlo de rede altamente segura, escalável e resiliente, para as redes de serviços operacionais avançadas e desenvolver máquinas cifradoras nacionais;

Projetos concluídos em 2024

Projeto CRoads | Cooperative Streets

Com 3 objetivos principais: i) segurança rodoviária, nomeadamente em termos de redução de acidentes e incidentes; ii) promoção da coesão territorial, ao longo da rede Core nacional e iii) promoção da descarbonização, promovendo o uso do transporte público e de soluções de "mobilidade como um serviço" (MaaS);

Projeto Radius

Com o objetivo de desenvolver uma tecnologia de *drones* para apoiar a monitorização do estado dos equipamentos de sinalização críticos para a segurança ferroviária e abrir caminho para atividades de inspeção e manutenção ferroviária sem intervenção humana; e

Projeto Road Safety

Com 2 objetivos: i) melhoria da segurança da infraestrutura rodoviária da rede transeuropeia de transporte e das regiões urbanas de Lisboa e Porto, através de investimentos na melhoria dos equipamentos de segurança, prevendo-se ainda financiar os investimentos tecnológicos para a implementação do sistema *112 eCall* e ii) desenvolvimento de um sistema/plataforma para realizar, quer o diagnóstico da sinistralidade na rede rodoviária, quer estimar os benefícios esperados de projetos de intervenção em locais específicos. Este sistema/plataforma apoiará a IP na otimização dos seus investimentos em intervenções de segurança rodoviária.

Eixo de Intervenção 9 | Inovação

Ações e Desempenho

Em 2024 foi também dada continuidade ao Programa dos 50 Desafios de IDI da IP, através da realização de diversas interações com entidades empresariais e do meio académico e científico, para aferição de iniciativas conjuntas, perfazendo um total de 11 desafios abordados.

Em 2024 estabeleceram-se 4 parcerias com entidades, designadamente da Academia e do ecossistema da inovação.

Para além das parcerias em curso, foi celebrado o Protocolo de Cooperação ISEL-IP e assegurada a colaboração da IP na realização de testes de avaliação de validação de diversas tecnologias, em ambiente real na infraestrutura da IP. Destaca-se ainda o apoio ao desenvolvimento de teses de mestrado, através do fornecimento de dados, e da colaboração na interpretação e validação dos resultados, designadamente, na realização de uma tese de mestrado em engenharia da energia e ambiente sobre o potencial solar das ferrovias em Portugal.

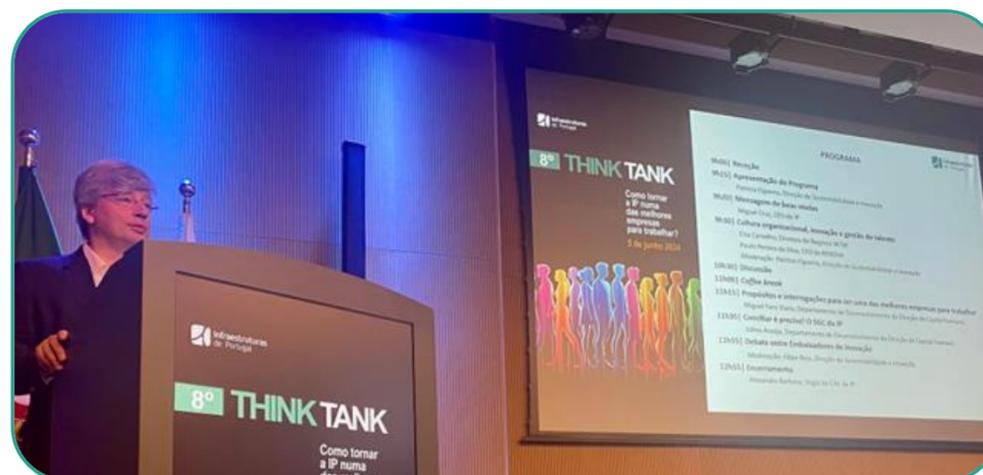
De destacar ainda a participação da IP nos seguintes demonstradores de inovação colaborativa:

- Open Innovation Program powered by Vodafone Boost Lab, de dinamização e aceleração da aplicação da tecnologia 5G em diversas áreas da sociedade e economia;
- 3ª edição do Programa NextLap - NextLap Tech Hub, programa de aceleração de inovação em circularidade, promovido pela Valorpneu e dinamizado pela Beta-i, no âmbito do qual foram selecionados 3 testes pilotos com potencial aplicação na IP, a desenvolver em 2025.

Foi ainda aprovada a candidatura do projeto TB EDX, financiada através do PRR – Rede Nacional de Test Beds.

O projeto conta com a participação da IP Telecom, e que visa proporcionar uma infraestrutura para demonstração, experimentação, testes e formação às empresas que criam produtos e serviços baseados em dados.

Relativamente à promoção de uma cultura de inovação no Grupo IP, destacamos as 2 sessões do fórum Think Tank (TT) de Inovação realizadas em 2024, o 8º TT subordinado ao tema “Como tornar a IP numa das melhores empresas para trabalhar?” e o 9º TT subordinado ao tema “Como preparar a IP para os desafios futuros de Gestão de Infraestruturas Críticas?”



Integrado nas iniciativas de divulgação interna da Inovação, realizou-se o Workshop "Projetos Internacionais de Especificação Técnica e Inovação", em que foram apresentados os desenvolvimentos de grupos de trabalho internacionais e de 3 projetos de inovação repartidos pelos 3 temas: "Energia e Eficiência"; "Resiliência e Adaptação às Alterações Climáticas" e "Digitalização".

De referir ainda a participação o CCF - Centro de Competências Ferroviário, criado em 2019, e na PFP - Plataforma Ferroviária Portuguesa, organização fundada em 2015. A PFP foi reconhecida como um dos Clusters de Competitividade da economia portuguesa, tendo como motivação reunir todos os stakeholders da ferrovia nacional para a promoção de Portugal como país inovador na indústria ferroviária.

Em 2024, a IP continuou a incorporar os órgãos sociais do CCF, designadamente como Vogal da Direção, e manteve o mandato de Presidência da PFP.

Relativamente ao SIFIDE - programa nacional de financiamento às atividades de Investigação e Desenvolvimento, e que financia projetos de inovação desenvolvidos no ano transato, são de destacar as seguintes atividades, em 2024:

- Submissão de 19 candidaturas referentes a atividades ID realizadas em 2023;
- Aprovação de 20 candidaturas referentes a atividades ID realizadas em 2022, correspondendo a um benefício fiscal de 293 430,51 €.

Por último, é de referir que no 1º trimestre de 2024, a IP realizou um inquérito interno para avaliar a incorporação dos resultados dos projetos de inovação na atividade da IP.

Foi possível concluir que a maioria dos projetos produziram resultados que já foram incorporados na empresa ou estão em processo de o serem, em que as incorporações mais significativas são a criação de uma rede de *networking*, com transferência de conhecimento de valor acrescentado para as atividades da IP.



Eixo de Intervenção 10

Cibersegurança

A Cibersegurança é fundamental para a preservação, a operacionalidade e a segurança das infraestruturas tecnológicas- e consequentemente para assegurar um bom desempenho das infraestruturas rodo e ferroviárias.

Paralelamente, garante a proteção da informação, a minimização do risco de perda de dados, a qualidade dos recursos para a prestação contínua dos serviços e a conformidade com normas e regulamentações existentes, contribuindo com impactes positivos para a resiliência da atividade socioeconómica nacional.



Dimensão Governança Cibersegurança

Tópico material

- Cibersegurança

Políticas, Ações e Instrumentos

- Política de Segurança da Informação do Grupo IP
- Plano Estratégico de Cibersegurança do Grupo IP (PECIP)
- Grupo de trabalho CiberSecIP
- Plano de Ação do CiberSecIP
- Promoção de uma cultura de cibersegurança e de gestão de risco

ESRS G1-1; ESRS2 IRO-1 (ESPECÍFICO DO GRUPO IP)

Metas até 2030

- Aprovação da revisão do PECIP 2024-2028 pelo CAE (2025)
- Aprovação do novo Plano de Ação do CiberSecIP (2025)
- Gerir a exposição às ameaças e ao risco no ciberespaço com resultado de 0 ataques conseguidos (contínua)

Indicadores

- N° de incidentes de cibersegurança
- N° de ataques cibernéticos conseguidos
- N° de horas de formação em cibersegurança
- N° de colaboradores abrangidos pela formação em cibersegurança

Eixo de Intervenção 10 | Cibersegurança

IRO associados

No âmbito da análise de dupla materialidade, os impactes, riscos e oportunidades identificados foram:

Cibersegurança

- Interrupção ou comprometimento dos serviços aos clientes (impacte negativo)
- Melhoria da cibersegurança através da utilização de tecnologia resiliente a possíveis ciberataques (impacte positivo)
- Resiliência das infraestruturas (oportunidade)
- Custos com implementação de soluções para melhoria da cibersegurança (risco financeiro)
- Diminuição de receitas por quebras nos serviços (risco financeiro)

Políticas e Instrumentos

Os sistemas e tecnologias de informação são hoje fundamentais para o suporte aos processos de negócio de qualquer organização. Atualmente, as eventuais ameaças contra a segurança - disponibilidade, integridade e confidencialidade - da informação podem resultar em ocorrências com impacto elevado para a atividade socioeconómica do país. É fundamental que todos os sistemas de suporte à gestão de infraestruturas sejam redundantes, vigilantes e incorporem medidas de backup em caso de ameaça/ataque.

A ação do Grupo IP em termos de cibersegurança está ancorada em vários instrumentos e estruturas:

- Política de Segurança da Informação do Grupo IP;
- Plano Estratégico de Cibersegurança do Grupo IP (PECIP);

Sendo a informação considerada um ativo estratégico e essencial para o Grupo IP, a **Política de Segurança da Informação do Grupo IP** define as diretivas para a organização, tendo por objetivo a proteção dos seus ativos de informação contra todas as ameaças internas, externas, deliberadas ou acidentais. Além disso, a segurança da informação é essencial para a reputação do Grupo IP como uma organização confiável e segura.

Ao estabelecer esta Política, o Conselho de Administração Executivo (CAE) assume os compromissos nela definidos, nomeadamente, para com a Segurança da Informação, sendo aplicável a todas as atividades e processos dentro do âmbito estabelecido.

As linhas de orientação para a materialização da cibersegurança no Grupo IP assentam no **Plano Estratégico de Cibersegurança do Grupo IP**, que constitui a garantia da segurança da informação necessária à operacionalidade do Grupo IP e ao serviço prestado aos utilizadores das suas infraestruturas, clientes e restantes stakeholders, contra quaisquer ameaças ou vulnerabilidades do ciberespaço, através da tecnologia, da adoção de melhores práticas processuais e comportamentais e da cooperação com entidades externas.

A **abordagem do PECIP** baseia-se nas melhores práticas internacionais e visa garantir a segurança das Tecnologias de Informação / Tecnologia Operacional do Grupo IP, e a proteção de informações, sistemas e infraestruturas críticas, com base em **5 domínios: governar, identificar, estabelecer**, estabelecendo os ativos e riscos cibernéticos da Organização; **proteger**, implementando controlos de segurança para mitigar os riscos cibernéticos identificados; **detetar**, identificando e respondendo a incidentes cibernéticos e **responder**, recuperando sistemas e dados após um incidente cibernético.

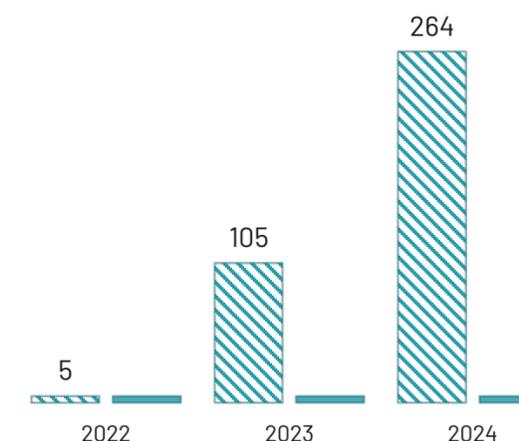
A **implementação do Plano Estratégico de Cibersegurança 2019-2023** foi **concluída com sucesso**, tendo sido implementadas medidas de proteção tecnológica de forma a proteger os sistemas e dados do Grupo IP, como sistemas de monitorização e mitigação, o que se traduziu num aumento da resiliência a ataques, na melhoria da postura de cibersegurança e ao aumento da confiança na segurança da organização. A revisão do PECIP iniciou-se em 2024, e espera-se a sua aprovação em 2025 – PECIP 2024-2028.

Ações e Desempenho

Foi criado o grupo **CiberSecIP**, constituído pela IP Telecom (IPT), líder do grupo, pela Direção de Acessibilidade e Telemática (DAT) e Direção de Sistemas de Informação (DSI). O seu objetivo é criar as respostas para fazer face à segurança de informação, através de ações preventivas e corretivas no quadro das disposições legais e regulamentares em matéria de segurança das redes e dos sistemas.

O CiberSecIP é responsável por desenvolver e implementar o PECIP, através de um Plano de Ação - Plano de Ação do CiberSecIP - para a melhoria do nível de cibersegurança do Grupo IP, de acordo com a nova abordagem feita pela **Diretiva NIS2** (Diretiva 2022/2555, de 14 de dezembro), de redes e sistemas de informação, do Regime Jurídico da Segurança do Ciberespaço (Decreto de Lei n. 65/2021, de 30 de julho) e do Quadro Nacional de Referência para a Cibersegurança (QNRCS), publicado pelo Centro Nacional de Cibersegurança (CNCS).

Incidentes de cibersegurança e ataques conseguidos



Em termos de indicadores de cibersegurança da empresa, de referir que em 2024, ocorreram 264 incidentes cibernéticos a diversos sistemas da IP, sendo que nenhum desses ataques foi bem-sucedido.

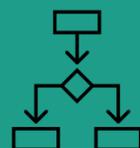
A empresa continuou a desenvolver ações de formação e de sensibilização dos seus colaboradores na temática da cibersegurança, totalizando 83h, abrangendo 298 colaboradores.



06

Oportunidades de Melhoria

Oportunidades de Melhoria



Processos

- Automatização da Recolha e Tratamento da informação, tornando o processo mais eficiente
- Melhoria da integração dos Impactes. Riscos e Oportunidades identificados na Análise de Dupla Materialidade no processo de Gestão de Riscos e Oportunidades do Grupo IP

Ações para uma atividade mais sustentável (direta e ao longo da cadeia de valor)

- Sistematização de medidas, definindo políticas e planos relacionados com os temas materiais ESG (ex: Política de Direitos Humanos, Política de Compras Públicas Sustentáveis, Plano de Mitigação às Alterações climáticas)
- Integração de critérios ESG na avaliação de fornecedores
- Integração da componente de risco e vulnerabilidade às alterações climáticas nas diferentes fases do ciclo de vida dos projetos

Conformidade com a CSRD e Regulamento da Taxonomia Europeia

- Captura de carbono (quantificação de toneladas de CO₂e) associada a ações de plantação e compensação de árvores
- Custos das medidas associadas a temas materiais (ex: biodiversidade, poluição sonora, adaptação às alterações climáticas)
- Indicadores de acessibilidade associados aos novos investimentos