



CONTRATO PROGRAMA

Relatório de Avaliação
do Desempenho
2025

MARÇO DE 2026

ÍNDICE

1. NOTA INTRODUTÓRIA	3
2. QUADRO SÍNTESE DOS INDICADORES DE AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO	3
3. INDICADORES DE AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO	9
3.1 INTRODUÇÃO.....	9
3.2 ANÁLISE DOS INDICADORES DE AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO	9
3.2.1 <i>Margens Suplementares</i>	9
3.2.2 <i>Pontualidade Ferroviária</i>	9
3.2.3 <i>Satisfação dos Clientes Ferroviários</i>	10
3.2.4 <i>Disponibilidade da Rede</i>	12
3.2.5 <i>Gestão de Ativos Ferroviários</i>	12
3.2.6 <i>Volumes de Atividade</i>	13
3.2.7 <i>Níveis de Segurança</i>	14
3.2.8 <i>Proteção do Ambiente</i>	15
3.2.9 <i>Rendimentos Ferroviários</i>	15
3.2.10 <i>Outros Rendimentos</i>	16
3.2.11 <i>Gastos de Manutenção</i>	17
3.2.12 <i>Gastos com outros FSE's</i>	17
3.2.13 <i>Gastos com Pessoal</i>	18
4. ANEXOS.....	19
4.1 ANEXO “MARGENS SUPLEMENTARES”	19
4.2 ANEXO “PONTUALIDADE FERROVIÁRIA”	20
4.3 ANEXO “SATISFAÇÃO DOS CLIENTES FERROVIÁRIOS”	21
4.4 ANEXO “DISPONIBILIDADE DA REDE”	21
4.5 ANEXO “GESTÃO DE ATIVOS FERROVIÁRIOS”	22
4.6 ANEXO “VOLUMES DE ATIVIDADE”	24
4.7 ANEXO “NÍVEIS DE SEGURANÇA”	24
4.8 ANEXO “PROTEÇÃO DO AMBIENTE”	25
4.9 ANEXO “DADOS DE GESTÃO”	28

1. Nota Introdutória

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

No enquadramento prestado pelo Decreto-Lei n.º 217/2015, foi celebrado em 11 de março de 2016 entre a IP e o Estado Português o Contrato Programa para o setor ferroviário, que define e regula os termos e condições da prestação pela IP das obrigações de serviço público de gestão da infraestrutura integrante da Rede Ferroviária Nacional (RFN), para o período compreendido entre 01/01/2016 e 31/12/2020, bem como das indemnizações compensatórias decorrentes a pagar pelo Estado Português, tendo posteriormente sido realizados aditamentos para o período de 1/1/2021 a 30/6/2022.

No enquadramento prestado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 3/2024, foi celebrado o aditamento ao Contrato Programa para o período de 1/7/2022 a 31/12/2023, e ainda o novo Contrato Programa para os anos de 2024 a 2028, contratos que entraram em vigor a 15 e 17/12/2025 respetivamente, após visto prévio por parte do Tribunal de Contas.

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

Atendendo a que a elaboração de relatórios de desempenho nos três primeiros trimestres de 2025 deuse com base no CPF anterior, foi decidido manter os mecanismos de reporte do Contrato original (2016-2020). Contudo, por manifesta desadequação das metas prevista no Contrato original face à atual situação da infraestrutura ferroviária (decorrente de um elevado conjunto de obras de modernização e renovação que não estavam previstas nas metas originais) e económica, optou-se para efeitos de elaboração dos relatórios de desempenho, incluindo o presente referente ao ano de 2025, por se manterem as fórmulas de cálculo dos indicadores, mas deixarem de se considerar os objetivos previstos para 2020, passando a realizar-se uma comparação face ao resultado do ano anterior. No caso particular dos indicadores financeiros, foi necessário substituir os valores percentuais por valores absolutos de modo a viabilizar esta abordagem.

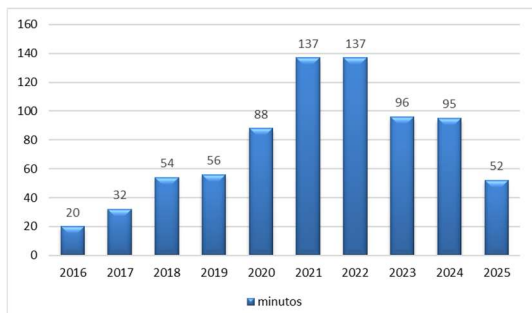
2. Quadro Síntese dos Indicadores de Avaliação de Desempenho

	Indicador	Resultado 2024	Resultado 2025	Evolução
1	Margens Suplementares	95	52	-45,3%
2	Pontualidade Ferroviária	78,3%	77,2%	-1,1 p.p.
3	Satisfação dos Clientes Ferroviários	61,5%	58,60%	-2,9 p.p.
4	Disponibilidade da Rede	79,4%	80,4%	1,0 p.p.
5	Gestão de Ativos Ferroviários	64,4%	65,0%	0,6 p.p.
6	Volumes de Atividade	34.911.819 CK	36.009.212 CK	3,1%
7	Níveis de Segurança	0,916	0,692	-24,5%
8	Proteção do Ambiente	0,1%	0,0%	-0,1 p.p.
9	Rendimentos Ferroviários	95 239 447 €	103 831 369 €	9,0%
10	Outros Rendimentos	31 125 099 €	88 654 354 €	184,8%
11	Gastos de Manutenção	95 023 920 €	104 508 167 €	10,0%
12	Gastos com outros FSE's	48 419 565 €	45 575 211 €	-5,9%
13	Gastos com o Pessoal	94 506 075 €	91 524 749 €	-3,2%

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

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

Indicador 1. Margens Suplementares

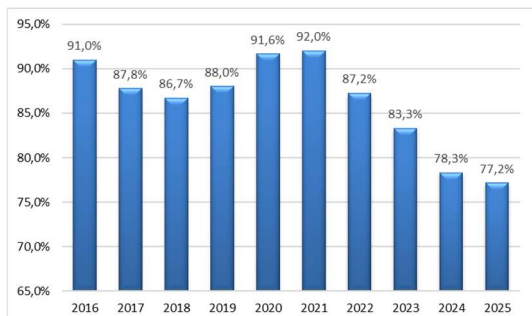


O indicador registou uma tendência de aumento das margens suplementares em Horário, entre 2016 e 2022, em resultado das várias intervenções dos vários Planos de Investimento.

A redução de 2022 para 2023 deveu-se à não contabilização das MS nos troços Pampilhosa-Guarda da Linha da Beira Alta, por esta estar encerrada à circulação.

Em 2023 e 2024, as margens suplementares mantiveram-se sensivelmente as mesmas, ainda com grande incidência nas MS da Linha do Norte. Em 2025, a maior diferença ocorre devido à conclusão dos trabalhos no troço Espinho – Gaia da Linha do Norte e à redução do impacto dos trabalhos de modernização da Linha de Sines e Eletrificação da Linha do Algarve.

Indicador 2. Pontualidade Ferroviária

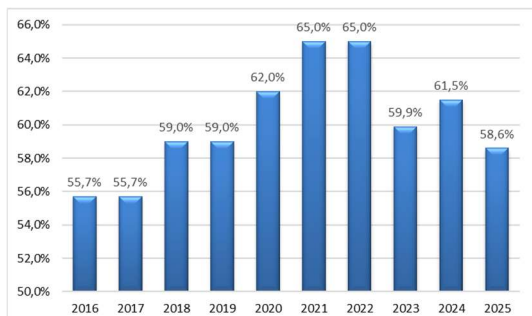


Desde 2016 que o resultado do indicador da Pontualidade Ferroviária vem apresentando uma tendência de diminuição, com exceção de 2020 e 2021, decorrente dos efeitos da pandemia Covid-19.

Em 2025, este indicador foi essencialmente afetado por:

- obras dos Planos de investimento;
- obras de manutenção realizadas;
- limitações de velocidade existentes;
- causas atribuídas aos Operadores nomeadamente ao nível do material motor e Embarque/Desembarque de Passageiros;
- Causas externas, tais como as greves.

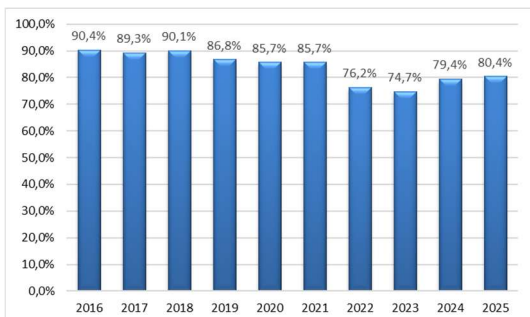
Indicador 3. Satisfação dos Clientes Ferroviários



Este indicador é calculado de modo bienal, considerando o resultado médio dos inquéritos às Empresas Ferroviárias e dos inquéritos aos Clientes Finais.

Na avaliação global de 2025, foi considerado o resultado do inquérito às Empresas Ferroviárias efetuado em 2024 com um resultado de 54% (decrésimo face aos 55% de 2022) e aos Clientes Finais em 2025 com um resultado de 63% (decrésimo face aos 69% registados em 2024).

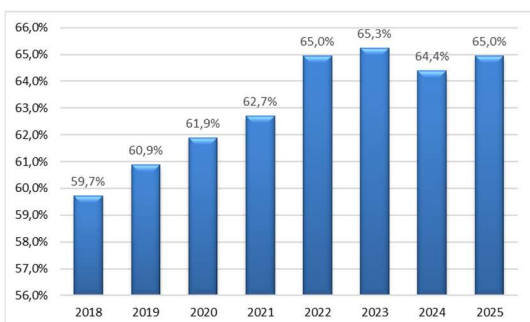
Indicador 4. Disponibilidade da Rede



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

Em 2024 e 2025, obtiveram-se valor superiores contrariando a tendência anterior, em muito devido à conclusão de diversos trabalhos do Ferrovia 2020 (Linha do Norte, no troço Ovar-Gaia, Linha da Beira Alta e Linha do Oeste).

Indicador 5. Gestão dos Ativos Ferroviários



Atendendo ao alargamento em 2018 do âmbito original do indicador, que passou a incluir a avaliação do estado das restantes classes de ativos fundamentais da infraestrutura, são apenas apresentados para análise comparativa, os anos de 2018 a 2024.

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

Indicador 6. Volumes de Atividade



O volume de tráfego na infraestrutura ferroviária nos 10 anos de análise registou o valor máximo em 2017 e o mínimo em 2020, consequência da pandemia do covid. Todo este período de análise tem sido fortemente condicionado pela realização das obras do empreendimento Ferrovia 2020, com as limitações inerentes em termos de disponibilidade da infraestrutura.

Em 2025, verificou-se um acréscimo de 1,1 milhões de CKs face a 2024 (+3,1%).

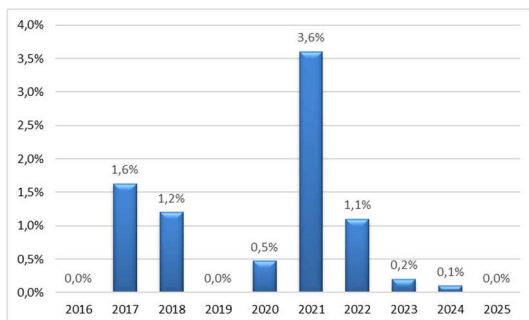
Indicador 7. Níveis de Segurança



Durante os 10 anos em análise (2016-2025) o indicador regista uma razoável volatilidade.

O resultado verificado em 2025, assim como nos anos anteriores, deveu-se fundamentalmente (80%) a acidentes significativos causados por fatores externos dificilmente controláveis pela IP (intrusão indevida no espaço ferroviário), o que explica igualmente a referida volatilidade.

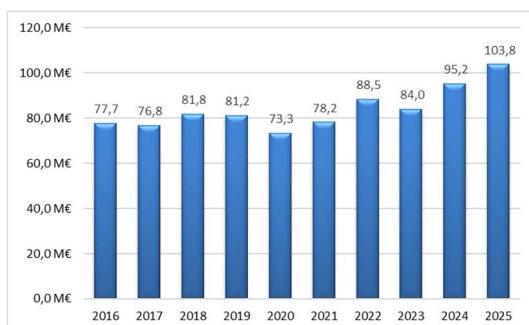
Indicador 8. Proteção do Ambiente



Os resultados deste indicador durante os 10 anos de análise têm registado volatilidade e valores reduzidos, essencialmente por alteração dos pressupostos de intervenção originais que previam a adoção generalizada de barreiras acústicas.

Em 2025 o resultado do indicador, deveu-se ao facto de não ter ocorrido a conclusão de empreitadas com potencial benefício no total de pessoas expostas a níveis de ruído.

Indicador 9. Rendimentos Ferroviários

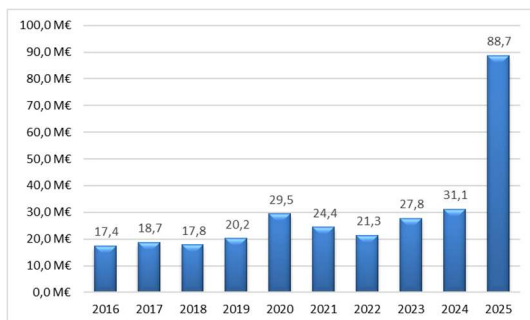


Este indicador encontra-se diretamente correlacionado com o Indicador 6 – Volumes de Atividade.

Em 2025, o acréscimo face a 2024 é resultado:

- do aumento dos CK;
- do aumento do rendimento (custo) da energia elétrica de tração;
- do aumento médio das diversas tarifas aplicadas.

Indicador 10. Outros Rendimentos

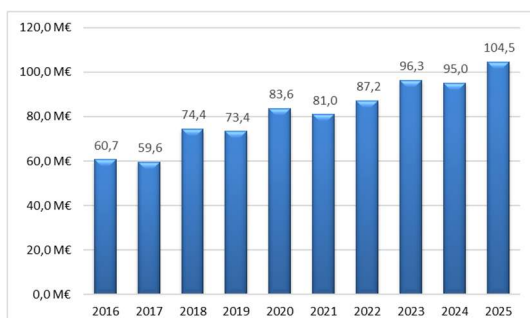


Em 2017, 2019 e 2020 os valores apurados de Outros Rendimentos mostraram acréscimos face aos anos anteriores, consequência de resultados extraordinários. Em 2018 e 2023 os maiores contributos para os valores apurados decorreram fundamentalmente da venda de resíduos; em 2019 pelos rendimentos provenientes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

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

Em 2025, o acréscimo de 57,5 M€ deveu-se fundamentalmente à atribuição pelo Estado de um subsídio para a conservação.

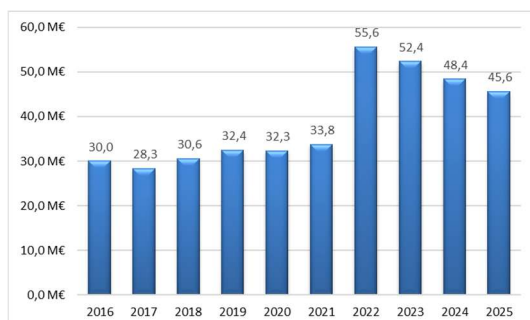
Indicador 11. Gastos de Manutenção



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

Em 2025, o nível de gastos com manutenção aumentou comparativamente com 2024, essencialmente devido ao aumento da execução do contrato de prestação de serviços, no que à Via diz respeito.

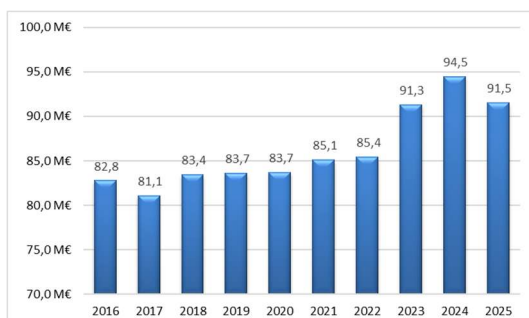
Indicador 12. Gastos com Outros FSE's



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

Em 2025, verificou-se um decréscimo de 5,9% decorrente fundamentalmente da aplicação de novos critérios de repartição dos gastos da empresa.

Indicador 13. Gastos com o Pessoal



Em todos os anos de análise, exceto em 2017 e 2025, os gastos com o Pessoal foram superiores ao verificados no período homólogo, devido essencialmente à reposição dos direitos laborais.

Em 2025, o montante de gastos com pessoal situou-se 3,2% abaixo do nível de 2024, devido essencialmente aos novos critérios de repartição dos gastos pelas diversas atividades da empresa.

3. Indicadores de Avaliação de Desempenho

3.1 INTRODUÇÃO

No presente capítulo procede-se à medição dos indicadores de avaliação de desempenho respeitantes ao ano de 2025, e respetiva análise de desvios, bem como identificação de medidas de correção, quando aplicáveis.

3.2 Análise dos Indicadores de Avaliação de Desempenho

3.2.1 Margens Suplementares

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

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

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Margens Suplementares	20 min	32 min	54 min	56 min	88 min	137 min	137 min	96 min	95 min	52 min

Em 2025, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2024	Resultado 2025	Evolução
Margens Suplementares	95 min	52 min	-45,3%

O valor do indicador foi apurado com base nas margens suplementares utilizadas no Horário 2025 (34 minutos), e que ascende a 52 minutos (ver detalhe do cálculo no Anexo 4.1). Este valor decorre principalmente das margens suplementares na Linha do Norte de 12 minutos (pela inclusão de Margem Suplementar devido aos trabalhos do troço Mato de Miranda/Mealhada).

A maior diferença entre o que se encontrava divulgado no DR2025 e o implementado no cálculo do horário foi relativo ao atraso dos trabalhos no troço Válega – Granja na Linha do Norte, Ramal de Alfarelos, Modernização da Linha de Vendas Novas e Duplicação da Linha do Alentejo. Em contrapartida, o atraso na conclusão dos trabalhos na Linha do Oeste conduziu à manutenção dos tempos de Margens Suplementares.

Comparativamente com o ano anterior, a maior diferença ocorre devido à conclusão dos trabalhos no troço Espinho – Gaia da Linha do Norte e a redução do impacto dos trabalhos de modernização da Linha de Sines e Eletrificação da Linha do Algarve.

3.2.2 Pontualidade Ferroviária

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

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

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

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Pontualidade Ferroviária	91,00%	87,78%	86,70%	88,02%	91,65%	92,00%	87,24%	83,30%	78,31%	77,17%

Em 2025, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2024	Resultado 2025	Evolução
Pontualidade Ferroviária	78,3%	77,2%	-1,1 p.p.

A desagregação do indicador pontualidade por segmento de mercado em 2025, é a seguinte:

Pontualidade Ferroviária	Resultado 2025
Passageiros	77,13%
Alta Qualidade (Alfa Pendular)	40,29%
Intercidades	34,78%
Urbanos	82,89%
Restantes Tráfegos	67,69%
Mercadorias	77,76%
Pontualidade Global	77,17%

O valor do indicador agregado em 2025 corresponde a uma pontualidade inferior em 1 p.p. relativamente ao período homólogo de 2024.

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

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

3.2.3 Satisfação dos Clientes Ferroviários

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

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

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

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Satisfação dos Clientes Ferroviários	55,70%	55,70%	59,00%	59,00%	62,00%	65,00%	65,00%	59,90%	61,50%	58,60%

Foi decidido o apuramento bienal deste indicador, atendendo (i) a que realização dos inquéritos pressupõe a adoção de um conjunto de medidas cujos resultados não são visíveis num horizonte de 1 ano, (ii) aos custos associados à realização dos inquéritos de satisfação, e (iii) à circunstância da

evolução da opinião dos clientes ter alguma estabilidade no horizonte de dois anos, foi decidido o apuramento bienal deste indicador.

Em 2016 e em 2018 foram efetuados inquéritos aos Clientes Finais e aos Operadores Ferroviários. Em 2020, atendendo ao contexto pandémico, o processo de inquérito aos Clientes Finais não foi realizado, uma vez que o planeamento para sua realização esteve dependente do desenvolvimento da pandemia em Portugal e com a gradual retoma da “normalidade”. Em 2021, foi possível realizar o inquérito aos Clientes Finais, que consequentemente decorreu num período de alívio das restrições à mobilidade impostas nos períodos de emergência no âmbito da pandemia. Já em 2022, elaborado o inquérito de satisfação das Empresas Ferroviárias. O valor do indicador para 2023 foi apurado com base no Inquérito realizado em 2022 para as Empresas Ferroviárias e no Inquérito realizado em 2023 para dos Clientes Finais. O valor do indicador para os anos de 2024 e 2025 foram apurados com base nos Inquéritos realizados em 2024 para as Empresas Ferroviárias e aos Clientes Finais em 2024 e 2025 respetivamente:

Indicador	Resultado 2024	Resultado 2025	Evolução
Satisfação dos Clientes Ferroviários	61,5%	58,6%	-2,9 p.p.

A desagregação deste indicador é a seguinte:

Satisfação dos Clientes Ferroviários	Resultado
Operadores Ferroviários	54%
Clientes Finais	63%
Satisfação Global	59%

O valor do indicador agregado referente a 2025 corresponde a um nível de satisfação inferior em 2,9 p.p. ao período homólogo de 2024, registando-se assim um decréscimo do índice de satisfação dos Clientes Ferroviários.

De referir que para o ano de 2025 face a 2024 apenas houve contributo por parte dos estudos realizados pela IP e a CP de satisfação dos clientes finais previsto no protocolo estabelecido para o triénio 2023-2025. O estudo manteve a metodologia aplicada em anos anteriores, permitindo a comparação direta dos resultados.

Entre 13 de outubro e 20 de novembro de 2025 foram realizadas 5 031 entrevistas presenciais, em estações e a bordo dos comboios. A escala de avaliação utilizada voltou a ser de 11 níveis (0 a 10).

Os resultados mostram uma quebra generalizada da satisfação e da recomendação, registando-se o pior resultado dos últimos doze anos. A Satisfação Global desceu para 6,3, quando em 2024 se situava em 6,9, e o NPS (net promoter score) deteriorou-se de -19 para -36. Também a percentagem de clientes satisfeitos (notas iguais ou superiores a 7) diminuiu, passando de 75% para 66%.

Entre os serviços avaliados, o Alfa Pendular e os Urbanos de Coimbra mantêm o melhor desempenho, com classificações médias de 8,0 e 7,9. Em sentido oposto, os Urbanos de Lisboa obtêm 6,0, valor significativamente mais baixo e que influencia negativamente o indicador global devido ao peso deste serviço no total de passageiros.

As causas mais referidas pelos clientes para esta deterioração prendem-se com a perceção de falta de preocupação com o cliente, a ausência de informação clara e atempada, os atrasos, o cumprimento irregular de horários e o impacto das greves na operação. A frequência de comboios, particularmente na área metropolitana de Lisboa, é igualmente apontada como insuficiente para a procura existente.

As matrizes de lealdade reforçam esta tendência negativa, evidenciando uma degradação tanto da intenção de recomendação como da intenção de continuidade na utilização dos serviços por parte dos clientes.

Estes resultados irão desencadear uma reflexão interna com vista ao desenvolvimento de um plano de ação que permita melhorar os resultados já no próximo estudo, a desenvolver.

3.2.4 Disponibilidade da Rede

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

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

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Disponibilidade da Rede	90,40%	89,26%	90,08%	86,77%	85,69%	85,70%	76,25%	74,70%	79,39%	80,38%

Em 2025, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2024	Resultado 2025	Evolução
Disponibilidade da Rede	79,4%	80,4%	1,0 p.p.

O valor da Disponibilidade da Rede em 2025 foi superior em cerca de 1 p.p. relativamente ao período homólogo de 2024. Este aumento deve-se fundamentalmente à abertura à exploração da Linha da Beira Alta em setembro de 2025 e da Linha do Oeste em março de 2025.

3.2.5 Gestão de Ativos Ferroviários

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

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

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gestão de Ativos Ferroviários	82,2%*	82,02%*	59,73%	60,88%	61,89%	62,70%	64,95%	65,25%	64,39%	64,95%

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

Em 2025, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2024	Resultado 2025	Evolução
Gestão de Ativos Ferroviários	64,39%	64,95%	0,6 p.p.

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

Indicador	Ponderação	2025
Estado da Via Férrea	36,70%	59,13%
Estado das Pontes	8,00%	68,75%
Estado dos Túneis	1,60%	61,00%
Estados dos Aparelhos de Via	8,60%	69,63%
Estado dos Encravamentos	25,10%	62,88%
Estado do sistema ATP	2,20%	68,25%
Estado da Catenária	9,30%	91,00%
Estado das sub-estações de Tração	0,90%	59,63%
Estado das Estruturas de Proteção e Estabilização de Plataforma	7,60%	59,25%
Gestão de Ativos Ferroviários	100,00%	64,95%

Verifica-se uma evolução positiva do indicador, face a 2024. Esta evolução deve-se essencialmente ao aumento dos indicadores de desempenho dos seguintes componentes: Via Férrea, Aparelhos de Via e Túneis.

Tratando-se de uma avaliação geral de toda a extensão da rede e uma vez que a evolução do estado geral das infraestruturas decorre lentamente, seja na sua degradação, seja na sua melhoria, entende-se que a concretização dos planos previstos, no que a 2025 diz respeito, contribuiu para uma recuperação geral do indicador ao registado em 2022. Salienta-se a particularidade das estruturas de proteção e estabilização da plataforma, cuja descida se deve essencialmente ao alargamento dos ativos inspecionados com resultados que, ao se compararem com a amostra inicial, irão acarretar uma distribuição mais realista da condição com a descida do respetivo indicador.

Considera-se que os planos em vigor e em preparação, nomeadamente os investimentos para 2026, irão continuar a promover uma contínua melhoria do estado das infraestruturas, assim como se admite uma estabilização dos valores relativos às Estruturas de Proteção e Estabilização da Plataforma.

3.2.6 Volumes de Atividade

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

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

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Volumes de Atividade	36.859.250 CK	37.073.779 CK	36.160.268 CK	36.374.886 CK	32.819.867 CK	34.985.647 CK	35.324.305 CK	33.416.683 CK	34.911.819 CK	36.009.212 CK

Em 2025, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2024	Resultado 2025	Evolução
Volumes de Atividade	34.911.819 CK	36.009.212 CK	3,1%

O volume de tráfego na infraestrutura ferroviária em 2025 foi de 36,0 MCK milhões de comboios quilómetro (CK) o que representa um acréscimo de 3,1% face a 2024.

A variação verificada representa aumentos no transporte de passageiros de +3,0% e no transporte de mercadorias +5,4%.

Estas variações refletem a conjugação dos seguintes efeitos:

Negativos

- Em 12 de janeiro, concretizou-se o encerramento à exploração do troço Coimbra-B/Coimbra, do Ramal da Lousã;
- Impacto na circulação devido às obras de modernização da Linha de Oeste, com a manutenção do encerramento do troço Mira Sintra-Malveira, entre abril de 2024 e 2 de março de 2025;
- Impacto na circulação devido às obras de modernização da Linha de Cascais, com a interrupção no período noturno e interrupção total entre as 22:00 de 25 de abril e as 05:00 de 28 de abril de 2025;
- Ocorrência de dois fenómenos anormais: a tempestade Martinho, no dia 20 de março, e o “Apagão” na rede elétrica nacional, no dia 28 de abril de 2025;
- Greve dos trabalhadores da CP em abril e maio e greve geral no dia 11 de dezembro, com impacto global superior a 700.000 CK e perda de receita TUI/PMA que ultrapassa 1,80 milhões de euros;
- Em 3 de novembro, iniciou-se o encerramento durante 5 meses do Troço Marco de Canaveses-Régua da Linha do Douro, com uma perda de receita estimada em 166.000 € até à data.

Positivos

- Com a entrada do novo horário técnico, a 15 de dezembro de 2024, a Fertagus reforçou a oferta comercial do serviço urbano Lisboa-Setúbal, com reflexo nos respetivos CKs realizados;
- Reabertura parcial da Linha da Beira Alta, com a colocação à exploração do troço Celorico da Beira/Guarda em 25 de novembro de 2024 e do troço Mangualde/Celorico da Beira em 6 de abril de 2025;
- Reabertura total da Linha da Beira Alta, com a colocação à exploração do troço Pampilhosa/Mangualde em 28 de setembro de 2025;
- Entrada em exploração da Concordância da Mealhada igualmente no dia 28 de setembro de 2025;
- Reabertura do troço Malveira/Torres Vedras em 5 de janeiro de 2025 e do troço Mira Sintra/Malveira em 2 de março de 2025, da Linha do Oeste;
- Início do serviço de passageiros na Linha de Leixões, no dia 9 de fevereiro.

3.2.7 Níveis de Segurança

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

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

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Níveis de Segurança	1,031 AS/MCK	0,782 AS/MCK	1,017 AS/MCK	1,394 AS/MCK	1,303 AS/MCK	0,939 AS/MCK	0,955 AS/MCK	1,070 AS/MCK	0,916 AS/MCK	0,692 AS/MCK

Em 2025, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2024	Resultado 2025	Evolução
Níveis de Segurança	0,916	0,692	-24,5%

Em 2025 registou-se um total de 25 AS, que comparando com o período homólogo de 2024, corresponde a menos 7 AS (25 AS em 2025 vs 32 AS em 2024), ou seja, uma diminuição de cerca de

22% do número total de AS). Quando comparado com a média dos cinco anos anteriores (2020-2024), observa-se uma redução de cerca de 30% no número de AS (Média 2020-2024: 35,6 AS).

No que se refere às causas, e em consonância com a tendência observada nos últimos anos, 80% dos AS registados resultam de fatores externos ao sistema ferroviário, designadamente da intrusão indevida no espaço ferroviário. Assim, do total de 25 AS registados em 2025:

- 24 deveram-se à atividade e/ou comportamento de Terceiros;
- 1 foi atribuído à IP no âmbito da sua atividade.

3.2.8 Proteção do Ambiente

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

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

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Proteção do Ambiente	0,00%	1,63%	1,20%	0,00%	0,47%	3,60%	1,10%	0,20%	0,10%	0,00%

Em 2025, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2024	Resultado 2025	Evolução
Proteção do Ambiente	0,1%	0,0%	-0,1 p.p.

Durante 2025 não ocorreu a conclusão de empreitadas com potencial benefício no total de pessoas expostas a níveis de ruído ambiente superiores aos limites impostos no Regulamento Geral do Ruído, nas grandes infraestruturas de transporte ferroviário.

Quanto ao futuro, de referir que se encontra previsto o lançamento de processos de concurso necessários à implementação de medidas de minimização de ruído patentes nos Planos de Ação (PA) previstos no DL 146/2006, aprovados pela Agência Portuguesa do Ambiente, que permitirão atingir metas mais ambiciosas de redução do total de pessoas expostas a níveis de ruído ambiente superiores aos limites fixados no Regulamento Geral do Ruído.

3.2.9 Rendimentos Ferroviários

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

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

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Rendimentos Ferroviários	77 679 889 €	76 762 221 €	81 845 081 €	81 158 178 €	73 276 885 €	78 234 405 €	88 467 591 €	84 047 916 €	95 239 447 €	103 831 369 €

Em 2025, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2024	Resultado 2025	Evolução
Rendimentos Ferroviários	95 239 447 €	103 831 369 €	9,0%

O indicador "Rendimentos Ferroviários" em 2025 situou-se nos 103,8 milhões de euros o que representa um aumento de 9% face ao obtido em 2024 em resultado:

- da evolução dos CK (+3,1%);
- do aumento do rendimento (custo) de energia elétrica para tração, decorrentes da tipologia de contratos de fornecimento em vigor desde janeiro de 2024, com preços variáveis, cujos valores têm vindo a subir recentemente;
- do aumento médio das tarifas de utilização da infraestrutura PMA/TUI, respetivamente, +6% nos passageiros e +25,6% nas mercadorias e marchas (e não +7,5%, que ocorreria caso não tivesse sido imposta pela AMT a limitação da atualização do tarifário de 2024, apenas destes dois últimos segmentos, a +2,9% face a 2023);
- do aumento médio de +6,5% das tarifas de utilização de estações e apeadeiros;
- do aumento da tarifa de estacionamento de material circulante, correspondente a aproximadamente +10,0%;
- do aumento médio das tarifas de manobras em +13,8%;
- do aumento médio das tarifas de serviços auxiliares (fornecimento de mão de obra) em +12,5%.

3.2.10 Outros Rendimentos

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

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

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Outros Rendimentos	17 389 061 €	18 696 052 €	17 842 116 €	20 247 939 €	29 455 046 €	24 404 674 €	21 314 991 €	27 814 744 €	31 125 099 €	88 654 354 €

Em 2025, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2024	Resultado 2025	Evolução
Outros Rendimentos	31 125 099 €	88 654 354 €	184,8%

No 4º trimestre de 2025, os "Outros Rendimentos" atingiram os 88,7 milhões de euros, o que representa um acréscimo de cerca de 57,5 milhões de euros face a 2024 que decorre essencialmente do aumento significativo do montante de subsídios para conservação ferroviária em 2025. Este aumento tem como justificação, por um lado, o aumento dos gastos com a atividade de gestão da infraestrutura ferroviária e, por outro, o nível insuficiente de indemnizações compensatórias contratualizadas (e o atraso na implementação do mecanismo de recalibração destes montantes previsto no Contrato Programa ferroviário), implicando que às receitas próprias geradas pela atividade de gestão de infraestrutura ferroviária tenham de ser adicionados estes subsídios para que se atinja a cobertura total das necessidades de financiamento desta atividade que, historicamente, é deficitária. Por conseguinte, o Estado concedeu à IP um subsídio extraordinário para apoio à conservação ferroviária, apoio este que não está abrangido no âmbito do CPF 2024/2028.

3.2.11 Gastos de Manutenção

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

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

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gastos de Manutenção	60 694 177 €	59 635 803 €	74 385 859 €	73 390 864 €	83 588 810 €	80 992 113 €	87 181 727 €	96 326 480 €	95 023 920 €	104 508 167 €

Em 2025, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2024	Resultado 2025	Evolução
Gastos de Manutenção	95 023 920 €	104 508 167 €	10,0%

O nível de Gastos com Manutenção situou-se até dezembro de 2025 nos 104,5 milhões de euros, representando um acréscimo de aproximadamente 10 milhões de euros (+10%) face aos montantes de 2024.

Para esta variação os gastos em subcontratos contribuíram com um aumento de 8,9 milhões de euros (95,1 milhões de euros até dezembro de 2025 vs. 86,2 milhões de euros até dezembro de 2024) em consequência de um maior nível de execução no âmbito do componente de via do contrato de “Aquisição de Serviços para a Manutenção das especialidades de Catenária e Via na Rede Ferroviária Nacional” nomeadamente ao nível de ações de manutenção preventiva condicionada.

3.2.12 Gastos com outros FSE's

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

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

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gastos com outros FSE's	30 032 827 €	28 325 326 €	30 639 448 €	32 446 112 €	32 329 602 €	33 772 786 €	55 577 525 €	52 376 196 €	48 419 565 €	45 575 211 €

Em 2025, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2024	Resultado 2025	Evolução
Gastos com outros FSE's	48 419 565 €	45 575 211 €	-5,9%

Os outros FSE associados à gestão da infraestrutura ferroviária totalizam no período em análise o montante de 45,6 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 2,8 milhões de euros (-6%) face a 2024.

Este decréscimo resulta fundamentalmente do efeito da aplicação, a partir de agosto de 2025, de novos critérios de repartição dos gastos pelas atividades da Empresa; que no caso da missão de gestão da infraestrutura (âmbito do contrato programa) se refletiu numa % menor de imputação face à totalidade dos gastos incorridos pela IP em FSE.

3.2.13 Gastos com Pessoal

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

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

Resultados	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gastos com o Pessoal	82 804 364 €	81 110 239 €	83 448 347 €	83 652 153 €	83 709 111 €	85 121 466 €	85 434 055 €	91 300 599 €	94 506 075 €	91 524 749 €

Em 2025, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Resultado 2024	Resultado 2025	Evolução
Gastos com Pessoal	94 506 075 €	91 524 749 €	-3,2%

O montante de gastos com pessoal registado em 2025 situou-se 3% aquém dos gastos incorridos em 2024 (91,5 milhões de euros vs. 94,5 milhões de euros).

Este decréscimo resulta essencialmente do efeito da aplicação, a partir de agosto de 2025, de novos critérios de repartição dos gastos pelas atividades da Empresa; que no caso da missão de gestão da infraestrutura (âmbito do contrato programa) se refletiu numa % menor de imputação face à totalidade dos gastos incorridos pela IP em Gastos com pessoal.

O efeito da aplicação de novos critérios de repartição foi superior ao efeito de aumento dos gastos face ao período homólogo decorrente do impacto das valorizações no âmbito do Instrumento de Regulação Coletiva de Trabalho (IRCT), designadamente do Acordo Coletivo de Trabalho (ACT).

4. Anexos

4.1 Anexo “Margens Suplementares”

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

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

Em que

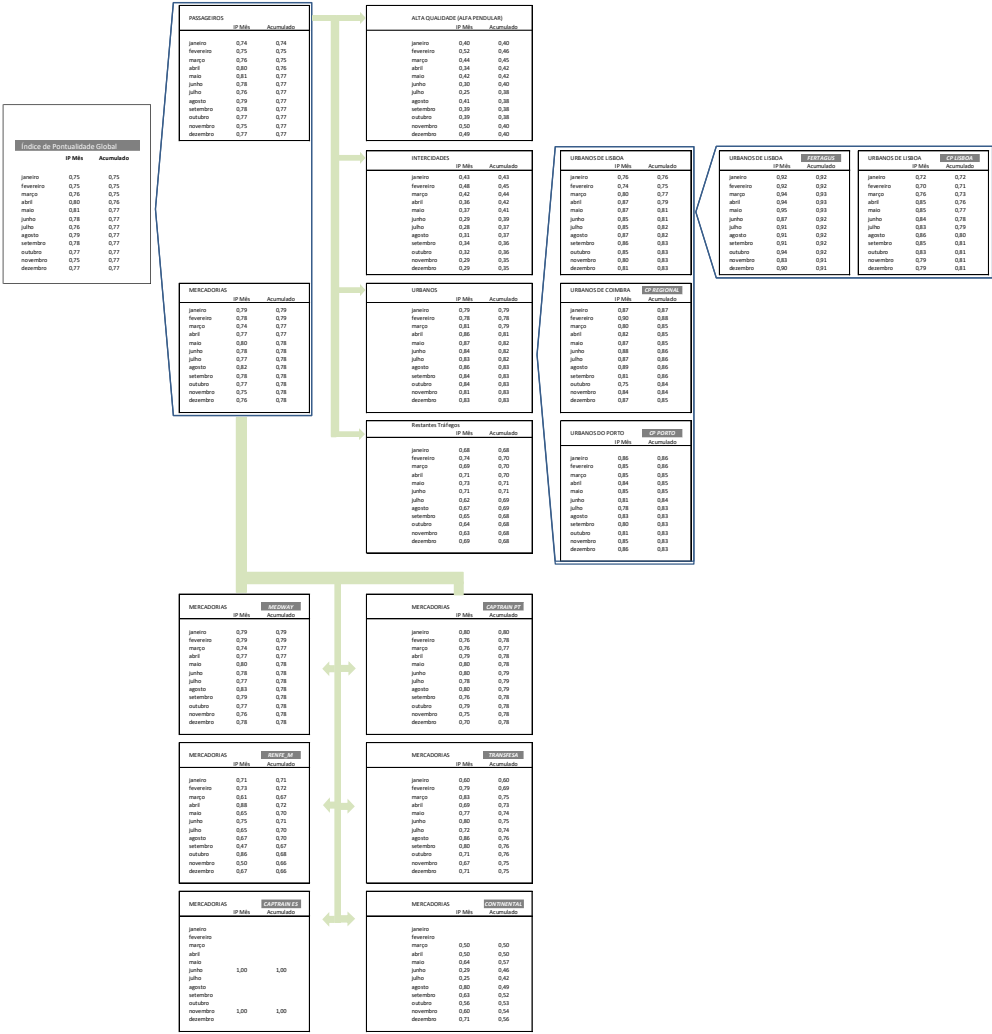
- MS_l corresponde à margem suplementar na Linha l, publicada anualmente no Diretório da Rede. As margens suplementares correspondem aos tempos suplementares a considerar em horário técnico por efeito das intervenções de desenvolvimento ou manutenção da Rede Ferroviária;
- $Lim = 5$ minutos para linhas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

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

Para o cálculo do indicador, foram consideradas as margens suplementares utilizadas em Horário de 2025, conforme apresentado no quadro abaixo:

Margens Suplementares 2025								
Extensão	Linha	Troço	MS _i	Lim	SUM (MS _i)	Agravamentos MS _i - Lim	Agravamentos Fórmula	Valor Final MS
164,420	Douro	Marco / Régua	3	5	6	1	2	52
		Régua / Pocinho	3					
336,079	Norte	Lisboa Oriente / Setil	2	5	12	7	14	
		Santana-Cartaxo / Entroncamento	3					
		Pombal / Mogofores	6					
		Mogofores / Válega	1					
197,417	Oeste	Mira Sintra / Torres Vedras	4	5	6	1	2	
		Torres Vedras / Caldas da Rainha	2					
239,100	B. Baixa	Barquinha / Mouriscas	2	5	3	0	0	
		Belver / Sarnadas	1					
140,700	Leste	Torre das Vargens / Portalegre	2	3	2	0	0	
272,504	Sul	Águas de Moura / Alcácer do Sal	3	5	3	0	0	
50,688	Sines	Raquete / Porto de Sines	2	3	2	0	0	
			34		34	9	18	

4.2 Anexo “Pontualidade Ferroviária”



4.3 Anexo “Satisfação dos Clientes Ferroviários”

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

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

Em que:

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

4.4 Anexo “Disponibilidade da Rede”

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

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

Em que

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

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

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

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

Cálculo da Disponibilidade mensal e trimestral:

2025						
janeiro			fevereiro		março	
DT	2 398 852,42	DR Mensal	2 166 705,41	DR Mensal	2 398 852,42	DR Mensal
RZA	521 261,54	76,14%	490 946,82	74,32%	521 261,54	77,17%
UZA	84 518,07	DR acumulada	95 010,98	DR acumulada	98 506,80	DR acumulada
UFZA	134 772,85	76,14%	131 765,28	75,27%	118 870,19	75,93%

abril			maio		junho	
DT	2 321 470,08	DR Mensal	2 398 852,42	DR Mensal	2 321 470,08	DR Mensal
RZA	481 139,24	79,64%	491 244,14	80,35%	481 139,24	81,44%
UZA	115 071,88	DR acumulada	93 858,58	DR acumulada	80 141,53	DR acumulada
UFZA	87 281,16	76,85%	89 370,88	77,57%	75 160,86	78,21%

julho			agosto		setembro	
DT	2 398 852,42	DR Mensal	2 398 852,42	DR Mensal	2 321 470,08	DR Mensal
RZA	481 270,91	80,07%	481 270,91	80,17%	471 166,00	80,23%
UZA	109 617,01	DR acumulada	82 084,41	DR acumulada	97 625,06	DR acumulada
UFZA	91 376,37	78,48%	97 033,94	78,70%	87 307,40	78,87%

outubro			novembro		dezembro	
DT	2 398 852,42	DR Mensal	2 321 470,08	DR Mensal	2 398 852,42	DR Mensal
RZA	470 826,26	83,68%	460 721,35	84,28%	470 826,26	86,60%
UZA	104 043,11	DR acumulada	86 204,41	DR acumulada	51 641,90	DR acumulada
UFZA	52 000,19	79,36%	45 691,15	79,80%	30 146,36	80,38%

4.5 Anexo “Gestão de Ativos Ferroviários”

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

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

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

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

Relativamente ao apuramento da evolução do GAF até dezembro de 2025:

Indicador	Janeiro	Fevereiro	Março	1º Trimestre
Estado da Via Férrea	56,00%	56,00%	56,00%	56,00%
Estado das Pontes	68,88%	68,88%	68,88%	68,88%
Estado dos Túneis	59,75%	59,75%	59,75%	59,75%
Estados dos Aparelhos de Via	66,63%	66,63%	66,63%	66,63%
Estado dos Encravamentos	62,50%	62,50%	62,50%	62,50%
Estado do sistema ATP	69,50%	69,50%	69,50%	69,50%
Estado da Catenária	86,88%	86,88%	86,88%	86,88%
Estado das sub-estações de Tração	62,38%	62,38%	62,38%	62,38%
Estado das Estruturas de Proteção e Estabilização de Plataforma	86,75%	86,75%	86,75%	86,75%
Gestão de Ativos Ferroviários	65,20%	65,20%	65,20%	65,20%

Indicador	Abril	Maió	Junho	2º Trimestre
Estado da Via Férrea	57,63%	57,63%	57,63%	57,63%
Estado das Pontes	68,63%	68,63%	68,63%	68,63%
Estado dos Túneis	60,75%	60,75%	60,75%	60,75%
Estados dos Aparelhos de Via	68,50%	68,50%	68,50%	68,50%
Estado dos Encravamentos	63,00%	63,00%	63,00%	63,00%
Estado do sistema ATP	68,25%	68,25%	68,25%	68,25%
Estado da Catenária	91,00%	91,00%	91,00%	91,00%
Estado das sub-estações de Tração	59,50%	59,50%	59,50%	59,50%
Estado das Estruturas de Proteção e Estabilização de Plataforma	72,88%	72,88%	72,88%	72,88%
Gestão de Ativos Ferroviários	65,36%	65,36%	65,36%	65,36%

Indicador	Julho	Agosto	Setembro	3º Trimestre
Estado da Via Férrea	57,63%	57,63%	57,63%	57,63%
Estado das Pontes	68,88%	68,88%	68,88%	68,88%
Estado dos Túneis	60,75%	60,75%	60,75%	60,75%
Estados dos Aparelhos de Via	68,50%	68,50%	68,50%	68,50%
Estado dos Encravamentos	63,00%	63,00%	63,00%	63,00%
Estado do sistema ATP	68,25%	68,25%	68,25%	68,25%
Estado da Catenária	91,00%	91,00%	91,00%	91,00%
Estado das sub-estações de Tração	59,50%	59,50%	59,50%	59,50%
Estado das Estruturas de Proteção e Estabilização de Plataforma	72,88%	72,88%	72,88%	72,88%
Gestão de Ativos Ferroviários	65,38%	65,38%	65,38%	65,38%

Indicador	Outubro	Novembro	Dezembro	4º Trimestre
Estado da Via Férrea	59,13%	59,13%	59,13%	59,13%
Estado das Pontes	68,75%	68,75%	68,75%	68,75%
Estado dos Túneis	61,00%	61,00%	61,00%	61,00%
Estados dos Aparelhos de Via	69,63%	69,63%	69,63%	69,63%
Estado dos Encravamentos	62,88%	62,88%	62,88%	62,88%
Estado do sistema ATP	68,25%	68,25%	68,25%	68,25%
Estado da Catenária	91,00%	91,00%	91,00%	91,00%
Estado das sub-estações de Tração	59,63%	59,63%	59,63%	59,63%
Estado das Estruturas de Proteção e Estabilização de Plataforma	59,25%	59,25%	59,25%	59,25%
Gestão de Ativos Ferroviários	64,95%	64,95%	64,95%	64,95%

4.6 Anexo “Volumes de Atividade”

O indicador “Volumes de Atividade” (VA) corresponde ao somatório dos comboio.km comerciais (Operadores Ferroviários) realizados na rede ferroviária nacional no ano.

	jan/25	fev/25	mar/25	1º Trim 2025
Volumes de Atividade	3.062.633 CK	2.839.275 CK	3.078.455 CK	8.980.418 CK

	abr/25	mai/25	jun/25	2º Trim 2025	1º Sem 2025
Volumes de Atividade	2.869.563 CK	2.742.450 CK	2.966.705 CK	8.578.718 CK	17.559.081 CK

	jul/25	ago/25	set/25	3º Trim 2025	Acumulado
Volumes de Atividade	3.208.346 CK	3.057.489 CK	3.080.624 CK	9.346.459 CK	26.905.540 CK

	out/25	nov/25	dez/25	4º Trim2025	2025
Volumes de Atividade	3.254.498 CK	3.008.005 CK	2.841.169 CK	9.103.672 CK	36.009.212 CK

Nota: os valores dos volumes de atividade de mar/25 a set/25 foram atualizados com os dados mais recentes.

4.7 Anexo “Níveis de Segurança”

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

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

Em que

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

	Acidentes Significativos (AS)	CK	AS / MCK
Janeiro	2	3 074 622	0,650
Fevereiro	1	2 852 513	0,351
Março	2	3 088 998	0,647
Abril	2	2 880 606	0,694
Maio	1	2 756 181	0,363
Junho	3	2 976 176	1,008
Julho	0	3 217 556	0,000
Agosto	2	3 064 412	0,653
Setembro	4	3 091 914	1,294
Outubro	3	3 269 262	0,918
Novembro	3	3 019 415	0,994
Dezembro	2	2 850 265	0,702
Acumulado	25	36 141 919	0,692

4.8 Anexo “Proteção do Ambiente”

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

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

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

A principal fonte de ruído ferroviário é a circulação de comboios. O ruído resultante da circulação de comboios tem a sua origem fundamental no ruído de rolamento o qual resulta essencialmente da interação entre a roda e o carril. Em suma, a fonte de ruído ferroviário é da responsabilidade do Gestor da Infraestrutura e dos diferentes Operadores ferroviários, detentores do material circulante.

A Diretiva Ruído (Diretiva 2002/49/CE, de 25 de junho, transposta para o direito nacional através do Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de julho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 84-A/2022, de 9 de dezembro) obriga a elaborar Mapas Estratégicos de Ruído para todas as vias-férreas com mais de 30 000 comboios por ano. As Grandes Infraestruturas de Transporte Ferroviário constituem o

universo de vias-férreas abrangido pelo indicador pois, apenas através do Mapa Estratégico de Ruído se consegue determinar o número de pessoas expostas a níveis elevados de ruído.

As vias-férreas com mais de 30 000 comboios por ano, para o ano de cálculo de 2025, são as que se indicam de seguida (por ordem do seu código IET 50) perfazendo aproximadamente 524 km:

- Linha do Minho (entre Porto São Bento e Nine);
- Linha do Douro (entre Ermesinde e Penafiel);
- Linha do Norte;
- Ramal da Lousã (entre Coimbra B e Coimbra)(*);
- Linha de Sintra;
- Linha de Cintura;
- Linha de Cascais;
- Linha do Sul (entre Campolide A e Setúbal-Mar);
- Concordância de Sete Rios.

(*) O Ramal da Lousã encerrou ao tráfego ferroviário em janeiro de 2025, deixando de fazer parte do universo partir de cálculo a partir de 2026.

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

A definição de níveis elevados de ruído decorre da aplicação do Regulamento Geral do Ruído, publicado através do Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro. Nele se determina que, junto de Grandes Infraestruturas de Transporte Ferroviário, o valor limite de exposição é de 65 dB(A) para o indicador Lden e de 55 dB(A) para o indicador Ln. A obtenção do número de pessoas expostas a níveis elevados de ruído é, assim, determinado pela sobreposição da mancha composta pelas isofónicas de valor igual ou superior a 65 dB(A) para o indicador Lden e da mancha composta pelas isofónicas de valor igual ou superior a 55 dB(A) para o indicador Ln com os polígonos representativos das subsecções estatísticas dos CENSOS 2021. Através da proporção da área sobreposta por cada uma das manchas em cada subsecção estatística determina-se o número de pessoas expostas recorrendo à variável “número total de indivíduos” dos CENSOS 2021.

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

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

ser implementadas em primeiro lugar, a modernização da via-férrea e a modernização do material circulante.

Cálculos de 2025:

O número de pessoas expostas a níveis elevados de ruído em 31/12/2024 era de 29.078.

Decorrente das atividades inerentes às intervenções efetuadas em 2025, o número de pessoas expostas a níveis elevados de ruído, em 31/12/2025, manteve-se em 29.078.

4.9 Anexo “Dados de Gestão”

Indicador	jan/25	fev/25	mar/25	1º Trim25 ¹	1º Trim25 ²
Rendimentos Ferroviários	0,00€ ³	17 368 686,03 €	9 472 049,34 €	26 840 735,37 €	14,3%
Outros Rendimentos	0,00€ ³	2 829 541,29 €	1 687 159,62 €	4 516 700,91 €	-32,7%
Gastos de Manutenção	0,00€ ³	12 958 472,70 €	7 964 030,53 €	20 922 503,23 €	-1,8%
Gastos com outros FSE's	0,00€ ³	8 058 072,28 €	3 212 425,92 €	11 270 498,20 €	2,4%
Gastos com o Pessoal	0,00€ ³	16 352 823,61 €	8 091 039,63 €	24 443 863,24 €	1,6%
Indicador	abr/25	mai/25	jun/25	2º Trim25 ¹	2º Trim25 ²
Rendimentos Ferroviários	8 520 536,62 €	7 107 262,86 €	8 554 601,63 €	51 023 136,48 €	8,2%
Outros Rendimentos	1 715 452,85 €	4 859 693,67 €	1 766 266,60 €	12 858 114,03 €	-36,3%
Gastos de Manutenção	8 923 534,13 €	9 129 079,50 €	9 459 982,47 €	48 435 099,33 €	8,0%
Gastos com outros FSE's	3 940 790,90 €	3 754 618,64 €	3 932 251,27 €	22 898 159,00 €	0,9%
Gastos com o Pessoal	9 086 419,77 €	8 617 103,62 €	5 650 161,23 €	47 797 547,86 €	4,6%
Indicador	jul/25	ago/25	set/25	3º Trim25 ¹	3º Trim 25 ²
Rendimentos Ferroviários	9 040 704,59 €	9 127 661,52 €	8 486 277,44 €	77 677 780,03 €	8,8%
Outros Rendimentos	34 837 220,16 €	7 305 314,23 €	6 820 874,11 €	61 821 522,54 €	136,6%
Gastos de Manutenção	9 913 741,39 €	6 102 592,09 €	8 345 238,28 €	72 796 671,09 €	9,9%
Gastos com outros FSE's	3 829 945,59 €	1 935 914,29 €	4 123 116,75 €	32 787 135,63 €	-6,1%
Gastos com o Pessoal	8 703 281,96 €	3 036 751,31 €	5 523 443,57 €	65 061 024,70 €	-4,4%
Indicador	out/25	nov/25	dez/25	4º Trim25 ¹	4º Trim 25 ²
Rendimentos Ferroviários	9 779 018,34 €	8 920 861,18 €	7 453 709,47 €	103 831 369,02 €	9,0%
Outros Rendimentos	9 594 722,57 €	8 574 481,01 €	8 663 628,18 €	88 654 354,30 €	184,8%
Gastos de Manutenção	10 936 917,97 €	7 931 814,00 €	12 842 763,74 €	104 508 166,80 €	10,0%
Gastos com outros FSE's	4 199 092,11 €	4 118 387,58 €	4 470 595,78 €	45 575 211,11 €	-5,9%
Gastos com o Pessoal	7 767 581,32 €	8 233 404,75 €	10 462 737,73 €	91 524 748,50 €	-3,2%

Nota:

¹Realização em termos absolutos

²Evolução face ao período homólogo

³Valores de janeiro contabilizados em fevereiro



Infraestruturas
de Portugal

Infraestruturas de Portugal, SA

Direção de Concessões

Campus do Pragal · Praça da Portagem

2809-013 ALMADA · Portugal

T +(351) 212 879 000

ip@infraestruturasdeportugal.pt

NIF 503 933 813

www.infraestruturasdeportugal.pt