

REPORTE DE SUSTENTABILIDADE

Grupo IP
2025

Ligamos destinos,
construímos futuro



Sobre este reporte

O [Reporte de Sustentabilidade do Grupo IP](#) integrado na Parte I – Relatório de Gestão do Relatório e Contas de 2025, divulga a informação não financeira da organização 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 e regulamentação complementar), refletindo o cumprimento do enquadramento regulamentar aplicável ao Grupo IP e as orientações da Entidade do Tesouro e Finanças relativas ao processo de prestação de contas do exercício de 2025.

Dando seguimento ao estabelecido na CSRD, em antecipação à respetiva transposição para o direito nacional, integrámos num relatório único a informação financeira e não financeira do exercício de 2025, 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) e submetendo a respetiva Declaração de Sustentabilidade a uma auditoria externa.

Os requisitos de divulgação ESRS, que informam a Declaração de Sustentabilidade do Grupo IP (capítulo 2.) são apresentados neste documento no capítulo 4. Correspondência com as ESRS.

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 nas 3 dimensões ESG](#).

Este documento constitui uma versão não oficial e não auditada do Reporte de Sustentabilidade integrado no [“Relatório e Contas 2025”](#) do Grupo Infraestruturas de Portugal. A versão oficial e auditada encontra-se disponível em formato digital, podendo ser consultada no nosso [site](#). Em caso de discrepâncias entre esta versão e a oficial, prevalece a oficial disponível no [site](#) da IP.



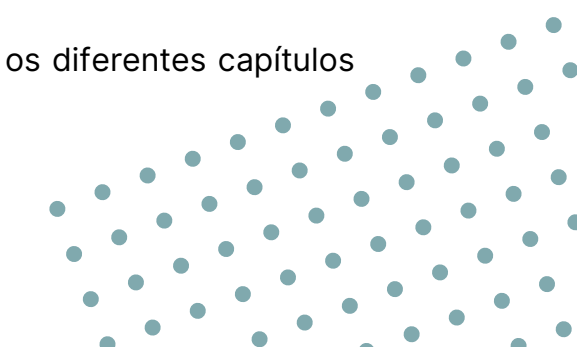
O presente documento apresenta o [Reporte de Sustentabilidade do Grupo IP relativo ao exercício de 2025](#), com o objetivo de partilhar de forma clara, acessível e objetiva o desempenho, os compromissos assumidos e os progressos alcançados pelo Grupo IP em matéria de sustentabilidade. Convidamo-la/o a explorar este relatório, onde se espelha a nossa visão estratégica de sustentabilidade e o desempenho em termos dos nossos temas materiais, identificados na Análise de Dupla Materialidade realizada.

Como navegar neste documento

Este relatório foi concebido num formato dinâmico e interativo, pensado para facilitar a consulta rápida e intuitiva da informação de sustentabilidade do Grupo IP.

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

A Infraestruturas de Portugal presta serviços de mobilidade que se exigem seguros, eficientes e sustentáveis, com impacto significativo no desenvolvimento económico, na coesão social e territorial e na qualidade de vida das populações. É este propósito que orienta a atuação da empresa e que se reflete na integração progressiva da sustentabilidade na sua estratégia e na sua atuação.

O Reporte de Sustentabilidade do Grupo IP relativo a 2025 constituiu um passo muito relevante no sentido do alinhamento com as exigências da Diretiva Europeia relativa ao reporte de sustentabilidade das empresas (CSRD) e com o Regulamento da Taxonomia da União Europeia, reforçando a transparência e a robustez da informação divulgada sobre as práticas ambientais, sociais e de governança (ESG), bem como da quantidade e qualidade dos dados reportados.

Destaco igualmente, neste exercício, a realização, pela primeira vez, de uma verificação externa independente da informação de sustentabilidade, a qual se traduz no reforço da credibilidade e fiabilidade do reporte. Este processo constituiu um desafio adicional para a organização, exigindo o reforço dos mecanismos de rastreabilidade da informação e o aperfeiçoamento dos processos internos de recolha, tratamento, validação e reporte dos dados de sustentabilidade. Não posso deixar de agradecer, também aqui, o trabalho, profissionalismo e dedicação das equipas da IP, na resposta a esta exigência adicional.

No domínio ambiental, prosseguimos, em 2025, com investimentos na descarbonização e na circularidade da nossa atividade, através da operacionalização do Programa “IP 1.5”, para alcançar as metas de redução de emissões de GEE em 2030, aprovadas em 2023 pela *Science Based Target Initiative* (SBTi), do Plano ECO.AP 2030 e do desenvolvimento de projetos inovadores que incorporam princípios de “eco-conceção”.

Entre outras ações desenvolvidas em 2025, destaca-se a continuação da expansão e modernização da ferrovia e a promoção da vantagem ambiental deste modo de transporte, indo ao encontro dos objetivos estabelecidos pela Comissão Europeia, no *Green Deal* e na Estratégia para a Mobilidade Inteligente e Sustentável. A crescente eletrificação da RFN constitui um contributo decisivo para a descarbonização do setor dos transportes. Por sua vez, o projeto da LAV Porto-Lisboa permitirá implementar um serviço de elevada qualidade, caracterizado por reduções significativas dos tempos de viagem, aumento da frequência de serviços e melhoria da conectividade territorial, com potencial para captar passageiros aos modos rodoviário e aéreo e contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE).

Num contexto em que os eventos climáticos extremos se intensificam em frequência e duração, com impactes significativos nas nossas infraestruturas e nos serviços prestados, importa salientar a importância do desenvolvimento da 2ª fase do Plano de Resiliência das Infraestruturas às Alterações Climáticas (PRIAC), cuja conclusão está prevista para 2026. Este Plano avalia o risco climático sobre as infraestruturas da IP e permite identificar e priorizar as medidas de adaptação destinadas a reforçar a resiliência dessas infraestruturas, apoiando o planeamento dos investimentos de curto, médio e longo prazo e contribuindo para prolongar o ciclo de vida dos ativos.

Estas ações, entre outras, contribuem quer para o alinhamento da nossa atividade com a Taxonomia Europeia - que em 2025 registou um alinhamento das atividades *core* (ferroviária e rodoviária) em cerca de 18%, 46% e 30% respetivamente do Volume de Negócio, CAPEX e OPEX - quer para materializar o alinhamento da nossa estratégia de sustentabilidade 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, reconhecemos que os colaboradores são um ativo estratégico fundamental para o sucesso da organização. Num contexto de transformação tecnológica, digitalização das infraestruturas e necessidade de aquisição de novas competências, aliado ao desafio da atração e retenção de talento, a IP manteve em 2025 uma forte aposta na qualificação dos seus recursos humanos. Através da Academia IP, foram disponibilizadas cerca de 18 600 horas de formação, principalmente nas áreas associadas ao negócio e à atividade *core* da empresa, nomeadamente, as engenharias, operações e segurança.

Foram igualmente desenvolvidas iniciativas de integração de novos colaboradores, através do programa de acolhimento e integração “Somos IP - *Onboarding*”, bem como oportunidades de desenvolvimento, aprendizagem e partilha de conhecimento dentro da organização, através do programa de mobilidade interna MOV.IP. Paralelamente, o Estudo do Clima Organizacional realizado em 2025, com uma relevante taxa de participação de 70%, permitiu avaliar a perceção dos colaboradores relativamente ao ambiente, à cultura e às práticas de trabalho na organização.

Ao nível do pilar da governança, a conduta do negócio, designadamente os riscos de corrupção e suborno e a gestão da relação com fornecedores constituem, no contexto das boas práticas de gestão, temas materiais para o Grupo IP.

Nesse sentido, promovemos uma cultura assente nos melhores princípios éticos e de *compliance*, destacando-se, em 2025, a publicação do Plano de Prevenção de Riscos e Infrações Conexas (PPR), com a implementação de um procedimento autónomo e específico, no qual se definem as ações a desenvolver para a identificação, análise, avaliação, tratamento e monitorização destas situações, numa perspetiva integrada e transversal às empresas do Grupo.

A crescente digitalização do sistema de mobilidade e transportes, aliada ao aumento da sensorização das infraestruturas e à utilização de ferramentas de inteligência artificial, abre novas oportunidades, mas também novos desafios para os gestores de infraestruturas. Neste domínio, os dados assumem um papel central, sendo essencial garantir elevados níveis de segurança e proteção da informação. Em 2025, foi aprovado o Plano Estratégico de Cibersegurança do Grupo IP, reforçando a capacidade da organização para enfrentar estes desafios.

Reconhecendo a inovação como um vetor estratégico fundamental, desenvolveu-se em 2025, a nova Estratégia de Gestão Integrada de Inovação do Grupo IP 2035 (EGIIIP 2035), que define uma nova visão de longo prazo para a inovação e estabelece os respetivos objetivos estratégicos e eixos de atuação. Os 5 eixos em que se baseia traduzem as áreas prioritárias onde a inovação deve contribuir de forma mais significativa para a criação de valor, abrangendo dimensões ambientais, operacionais, tecnológicas, de mobilidade e organizacionais. Importa ainda destacar a importante adesão da IP como membro associado da *Europe’s Rail Joint Undertaking* (EU-Rail), através da Aliança Portuguesa, contribuindo para a transformação do setor ferroviário, com ênfase na digitalização, automação, sustentabilidade e integração multimodal.

Termino com duas notas finais. A primeira, para recordar que 2025 também foi um ano de celebração. A 1 de junho de 2015 nasceu a Infraestruturas de Portugal. Dez anos a trabalhar com uma visão de futuro, assente na sustentabilidade, na inovação e na modernização das redes que ligam o país. Dez anos de serviço público em prol da economia, das pessoas, enfim, do crescimento nacional.

A segunda nota, é de agradecimento em nome Conselho de Administração Executivo, a todos/as os/as profissionais que, com dedicação e competência, fazem parte do caminho trilhado, aos nossos parceiros e à sociedade portuguesa, pela confiança que têm depositado em nós.



Ligamos destinos!

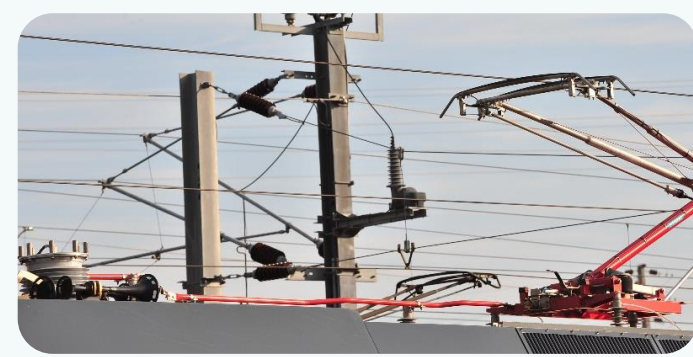
Miguel Jorge de Campos Cruz
Presidente do Conselho de
Administração Executivo

ÍNDICE



- 1 A Empresa**
 - Quem somos
 - Como nos organizamos
 - As nossas pessoas
 - As nossas redes
 - Principais indicadores de gestão
 - Destaques do ano

2 Declaração de Sustentabilidade



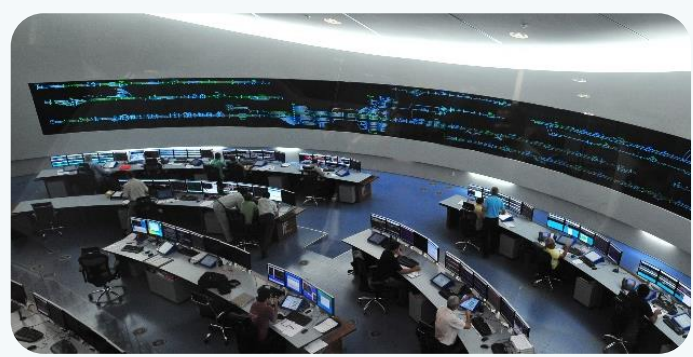
2.1. Estratégia de Sustentabilidade
 Contexto externo
 Análise de dupla materialidade
 Gestão de Impactes, Riscos e Oportunidades
 Abordagem estratégica alinhada com os ODS
 Governança da Sustentabilidade



2.2. Dimensão Ambiente
 Eficiência energética, transição e descarbonização
 Resiliência às alterações climáticas
 Economia circular
 Proteção do ambiente e ecossistemas



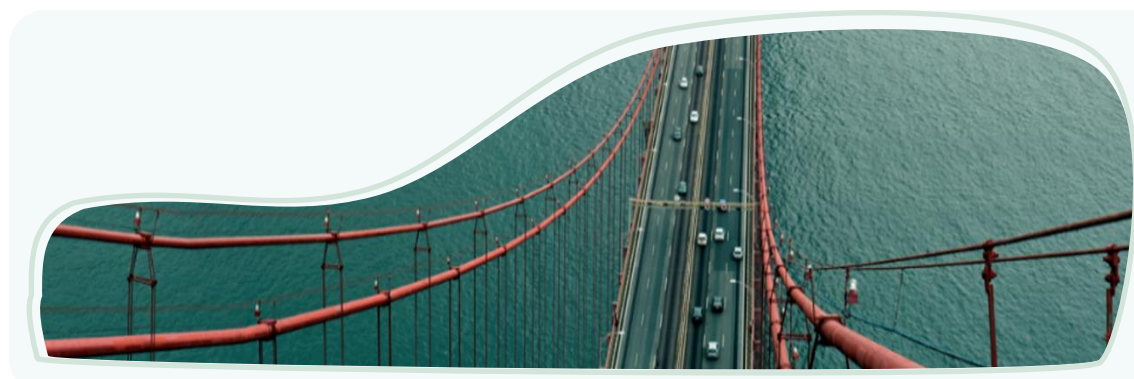
2.3. Dimensão Social
 Capital humano e talento
 Mobilidade e acessibilidade
 Segurança



2.4. Dimensão Governança
 Boas práticas de gestão
 Inovação
 Cibersegurança



2.5. Taxonomia Europeia



- 3 Oportunidades de melhoria**

- 4 Correspondência com as ESRS**



01

A EMPRESA

Quem Somos

Como nos Organizamos

As Nossas Pessoas

As Nossas Redes

Principais Indicadores de Gestão

Destaques do Ano



QUEM SOMOS

Enquadramento



O Grupo IP é o maior grupo português de gestão de infraestruturas de transportes, que tem 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 e está também envolvido na gestão e operação do sistema de cabos submarinos de comunicações eletrónicas, 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, cujo único acionista é o Estado Português, está sujeita à tutela do Ministério das Finanças (Tutela Financeira) e do Ministério das Infraestruturas e Habitação (Tutela Setorial), encontrando-se igualmente sob a jurisdição e controlo do Tribunal de Contas e sujeita à fiscalização da Inspeção-Geral de Finanças, em conformidade com a legislação vigente.

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 nº 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 (RRN) 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 nº 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 nº 380/2007, de 13 de novembro, e posteriormente alteradas pela Lei nº 13/2008, de 29 de fevereiro, pelo Decreto-Lei nº 110/2009, de 18 de maio, e pelo Decreto-Lei nº 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 utilizadores 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 das concessões, bem como pela Consignação de Serviço Rodoviário (CSR), nos termos da Lei nº 55/2007, de 31 de agosto, na sua redação atual.

Contrato de Concessão 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 nº 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 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 (TUI), 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 nº 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 novo 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 nº 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 (RRN) 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.

O Grupo IP tem participação no capital social de três empresas, com o objetivo de 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, sendo elas a IP Engenharia, IP Telecom e IP Património. Tem também participação no capital social de duas entidades europeias, que sublinham o compromisso da IP com a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias e o desenvolvimento de corredores ferroviários europeus estratégicos, sendo elas o Corredor Atlântico e a AVEP - Alta Velocidade Espanha/Portugal.

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 dinamiza o negócio internacional, por via da partilha de conhecimento e da troca de experiências, oferecendo serviços integrados de assistência técnica e formação.

Especializada na gestão e exploração de redes de telecomunicações, sendo a sua principal missão, garantir a infraestrutura de telecomunicações necessária para apoiar as operações do Grupo IP, nas áreas de transporte rodoferroviário. Também fornece soluções de comunicação para terceiros, recorrendo à extensa rede de fibra ótica e a outros recursos tecnológicos da Infraestruturas de Portugal. Além disso, foi-lhe confiada a responsabilidade do novo Sistema de Cabos Submarinos, que assegura comunicações eletrónicas entre o Continente e as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores.

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.



IP Engenharia
acionistas
 Infraestruturas de Portugal, SA
98,43%
 IP Património, SA
1,57%



IP Património
acionistas
 Infraestruturas de Portugal, SA
99,9968%
 IP Engenharia, SA
0,0032%



IP Telecom
acionista
 Infraestruturas de Portugal, SA
100%



ATLANTIC CORRIDOR
 Corredor Atlântico
 Corredor Atlântico, AEIE
 membros Infraestruturas de Portugal ADIF (Espanha) 25%
 SNCF Réseau (França) 25%
 DEB Netz AG (Alemanha) 25%



AVEP
 Alta Velocidade de Espanha e Portugal, AEIE
 acionistas Infraestruturas de Portugal ADIF (Espanha) 50%

empresas subsidiárias

operações conjuntas

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.

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

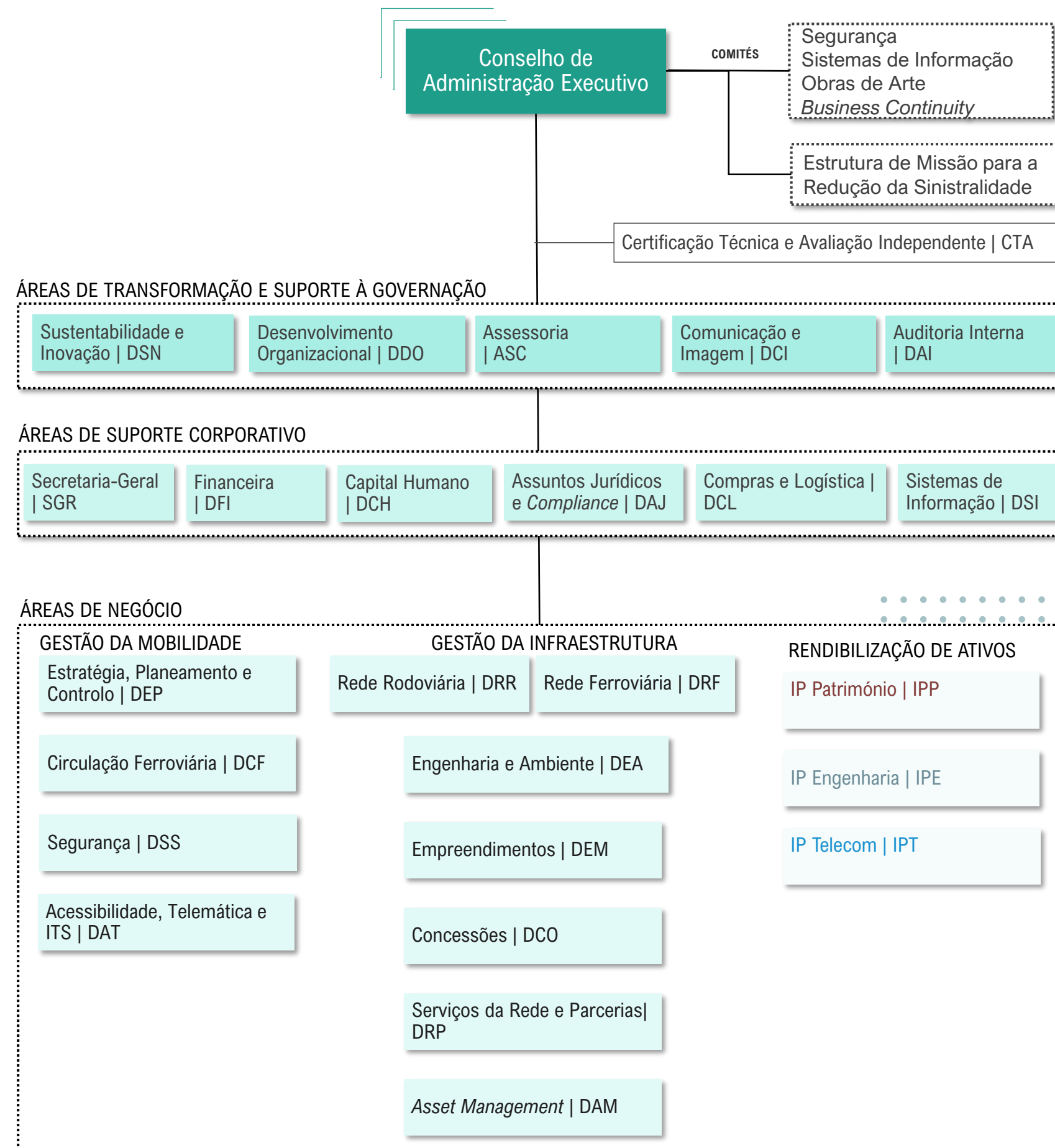
A Infraestruturas de Portugal reveste a natureza de empresa pública sob a forma de sociedade anónima e rege-se pelo Decreto-Lei nº 91/2015, de 29 de maio, que a criou, pelos seus estatutos, aprovados em anexo ao referido diploma legal, pelo regime jurídico do setor público empresarial, aprovado pelo Decreto-Lei nº 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:** onde se integram 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 à estratégia de redução de sinistralidade da IP, que integra elementos (interlocutores) de algumas das Direções envolvidas no seu objeto, com duração definida.



AS NOSSAS PESSOAS

Em 31 dezembro de 2025 o Grupo IP contava com **3.607 trabalhadores**, traduzindo-se num aumento de 3 efetivos (0,8%) face ao número que se verificava em 31 de dezembro de 2024.

A **evolução da antiguidade** dos colaboradores manteve-se estável, com valores de cerca de **23 anos**, e o peso da **formação superior** nos quadros da empresa aumentou ligeiramente para 41% (39% em 2024).

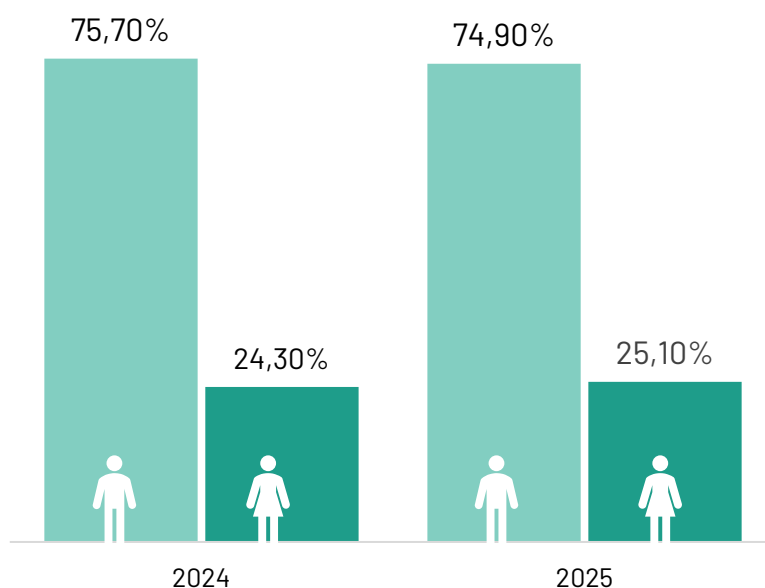
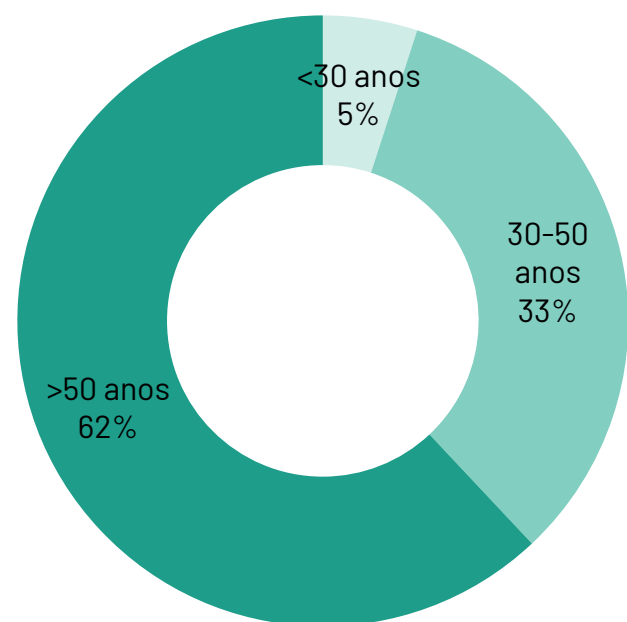
Em 2025, a IP deu continuidade ao recrutamento externo de novos quadros, tendo este esforço resultado em **210 novas admissões**.

3.607
Trabalhadores

51 ANOS
Idade média

62%
Mais de 50 anos

43% DOS TÉCNICOS SUPERIORES
Entre 30 e 50 anos



Há **predominância de colaboradores do sexo masculino**, embora com redução face a 2024, com um peso de 74,9% do género masculino e de 24,3% do género feminino.

Ao nível dos **cargos dirigentes**, tem-se verificado, nos últimos anos, uma evolução muito ligeira, sendo que, atualmente, **mais de um terço das chefias são mulheres**, 39% em 2025, face a 38,5% em 2024.

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 aderiram 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;
- 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.

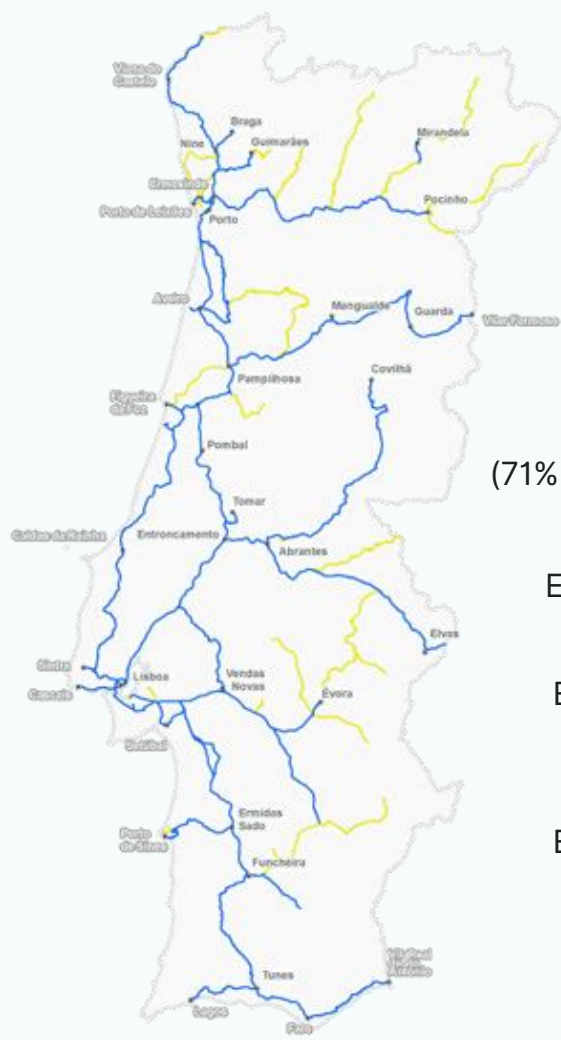
No quadro abaixo pode observar-se a distribuição do efetivo da IP por tipo de contrato e por género.

Caracterização dos Recursos Humanos	Género	Total
Contrato permanente	Feminino	885
	Masculino	2.674
	Total	3.559
Contrato a termo certo	Feminino	0
	Masculino	7
	Total	7
Contrato a termo incerto	Feminino	17
	Masculino	19
	Total	36
Outro tipo de contrato	Feminino	2
	Masculino	3
	Total	5



AS NOSSAS REDES

Rede Ferroviária



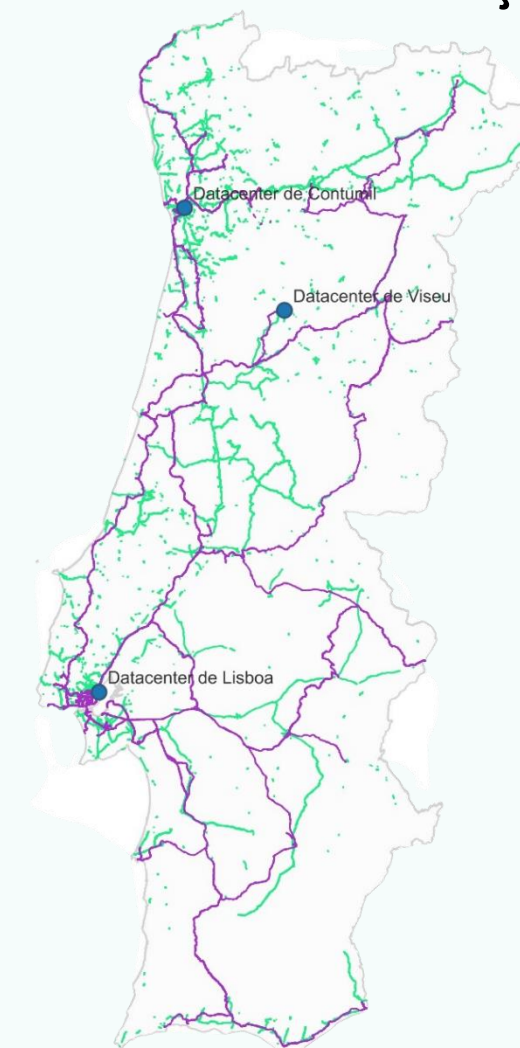
2.525 km	Rede ferroviária em exploração
1.914 km	Via única
563 km	Via dupla
48 km	Via múltipla
1.792 km	Rede eletrificada (71% do total da rede em exploração)
545	Estações e apeadeiros ao serviço
293	Estações ao serviço exclusivo de passageiros
9	Estações ao serviço exclusivo de mercadorias
243	Estações ao serviço misto

Rede Rodoviária



17.447 km	Rede Rodoviária Nacional
86,4 % da extensão prevista	Plano Rodoviário Nacional (última revisão ocorreu em 1998)
13.781 km	Rede sob gestão direta da IP
464 km	Itinerários Principais (IP)
1.809 km	Itinerários Complementares (IC)
4.682 km	Estradas Nacionais (EN)
3.357 km	Estradas Regionais (ER)
3.469 km	Estradas Desclassificadas (ED)
19 km	Estradas transferidas para os Municípios

Rede de Telecomunicações



7.390 km	Rede de Fibra Ótica
3	Data Centers (Lisboa, Porto e Viseu)
4.900 km	Canal Técnico Rodoviário
1.108	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 discontinuidades 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.

PRINCIPAIS INDICADORES DE GESTÃO

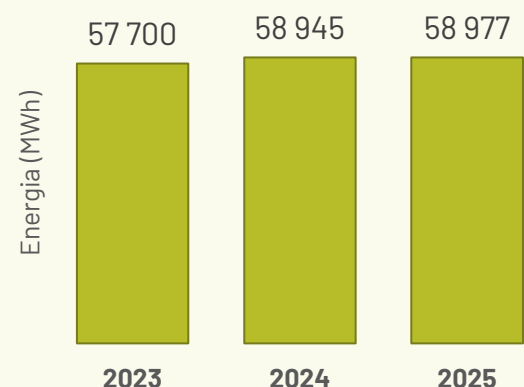
Dimensão Ambiente

Transição Energética

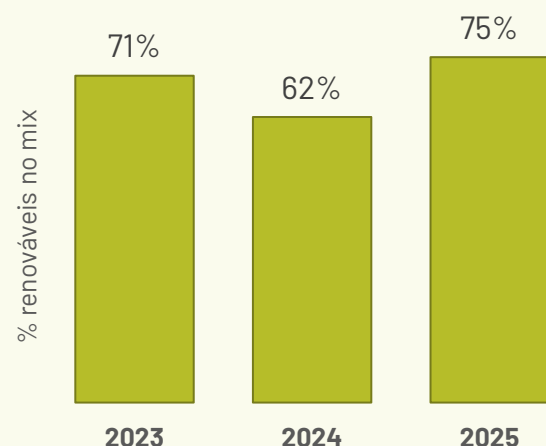
O Grupo IP está empenhado na transição energética, dispondo de um conjunto de iniciativas alinhadas com os objetivos de descarbonização e de desenvolvimento sustentável, nacionais e europeus, e com o Acordo de Paris.

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).

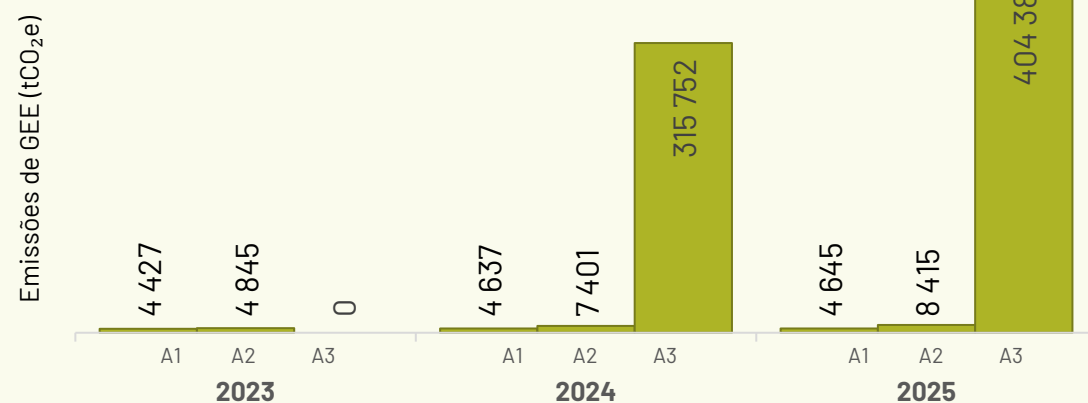
Consumo de energia (sem tração)



Energia renovável no *mix* energético contratado



Emissões de GEE*



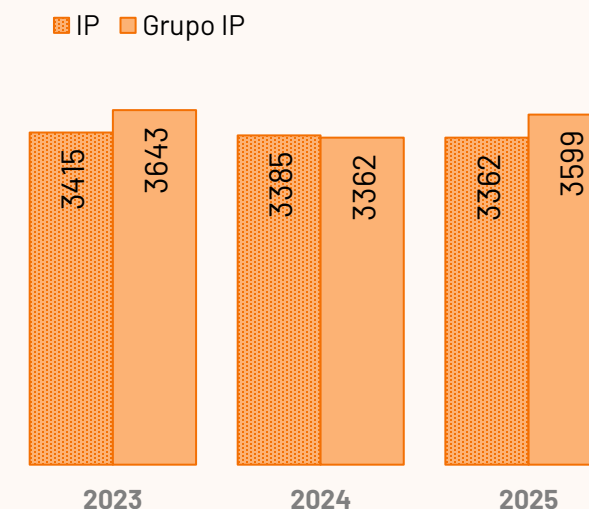
* Em 2023 as emissões de Âmbito 3 não foram calculadas

Dimensão Social

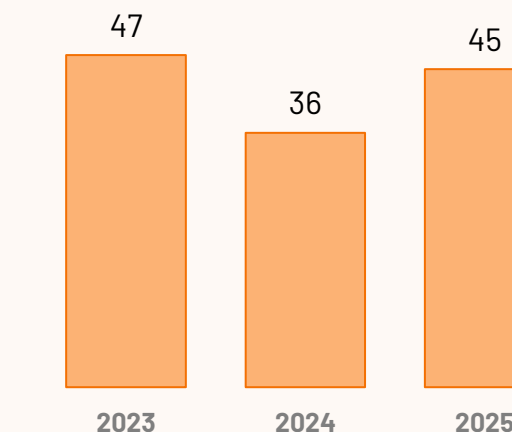
Recursos Humanos

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]



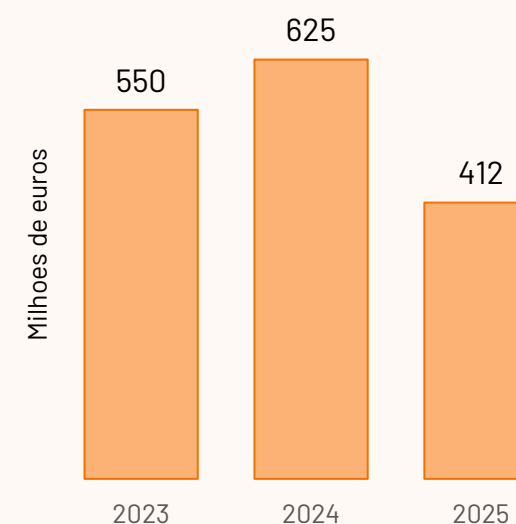
Dimensão Social

Investimento

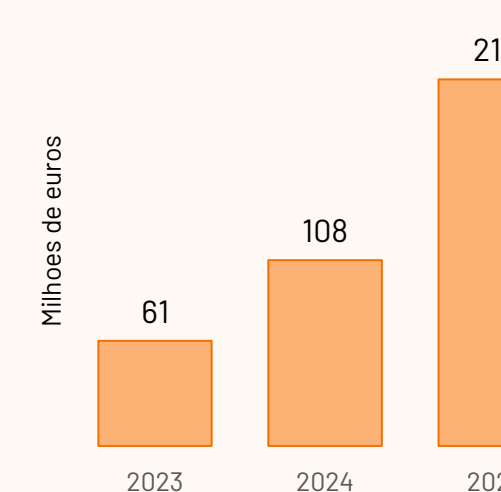
O investimento ferroviário, face a 2024, registou uma diminuição de 34% no ano de 2025.

O investimento rodoviário aumentou 98%, em resultado da execução do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR).

Investimento Ferrovia



Investimento Rodovia



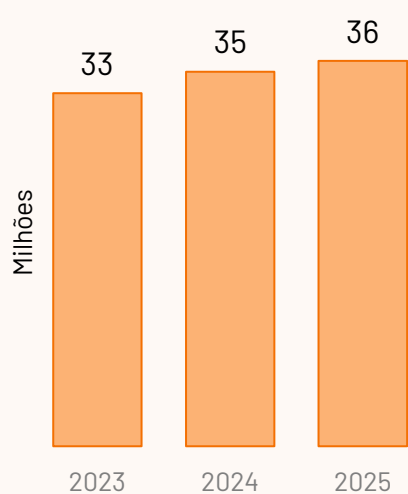
PRINCIPAIS INDICADORES DE GESTÃO

Dimensão Social

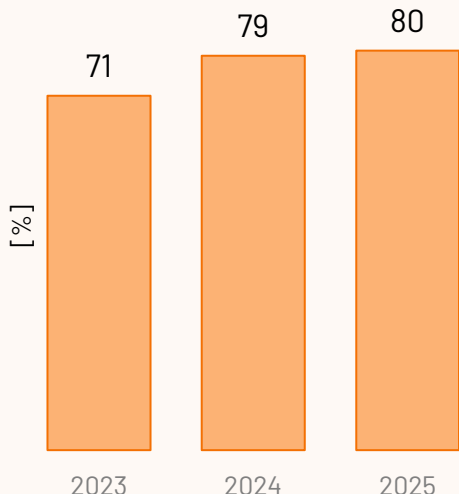
Utilização da Rede Ferroviária Nacional e Segurança Ferroviária

Utilização da RFN - Em 2025 realizaram-se 36 milhões de comboios / quilómetro (CK), cerca de 3,2% acima do verificado no ano de 2024, sendo 85% (30,7 milhões CK) de tráfego de passageiros e 15% (5,3 milhões CK) relativos a mercadorias.

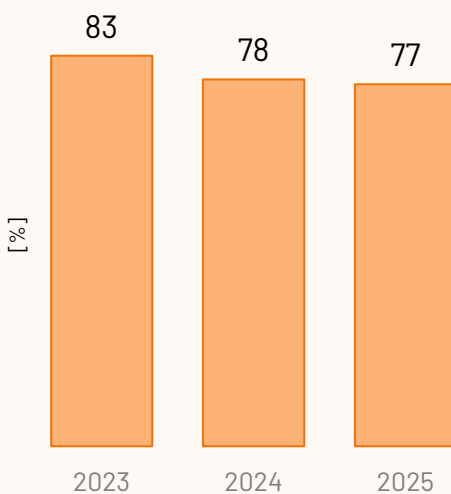
Comboios km



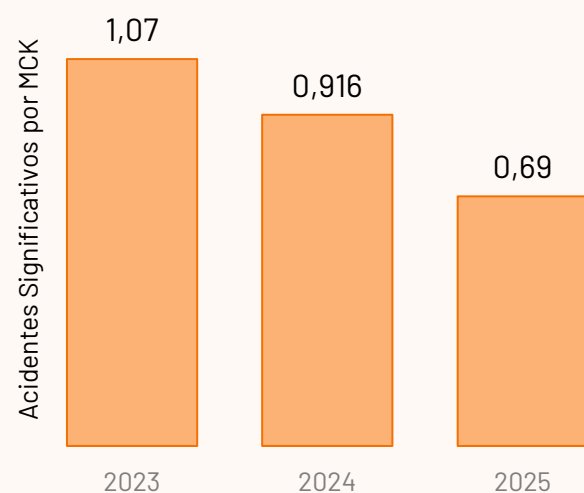
Disponibilidade da Rede



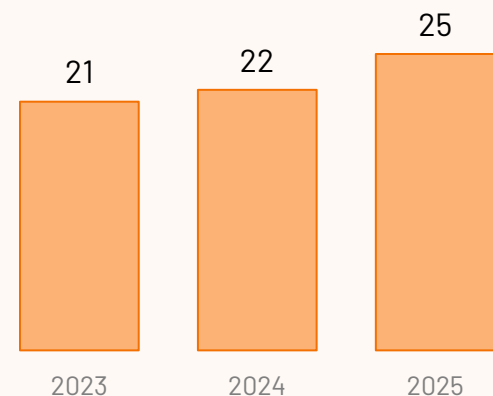
Índice de Pontualidade



Nível de segurança ferroviária



Vítimas Mortais - Ferrovia

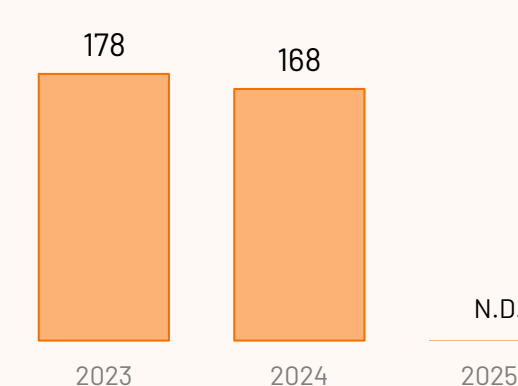


Dimensão Social

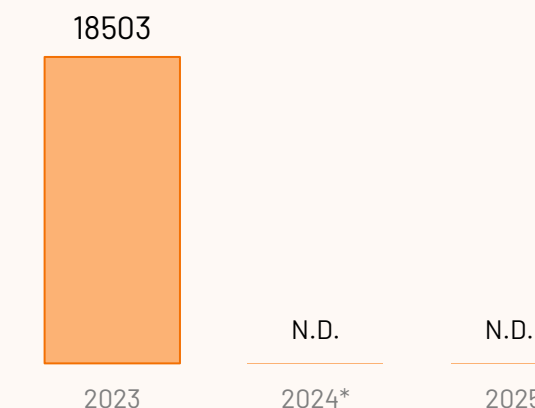
Segurança Rodoviária

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 para os progressos obtidos na redução da sinistralidade em Portugal.

Vítimas Mortais - Rodovia



Indicador de gravidade dentro de localidade (IGDL)



* Devido a dificuldades de ligação entre sistemas, externos à IP, não é possível apurar os dados reais

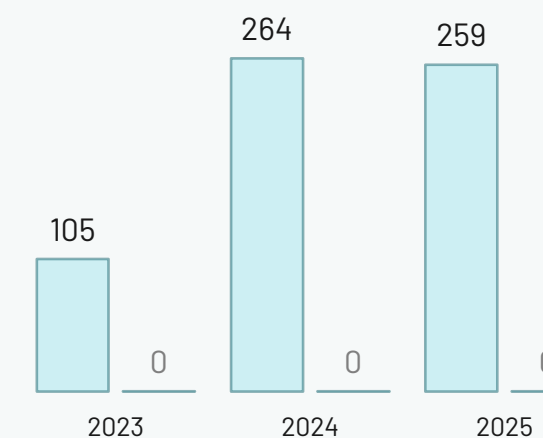
Dimensão Governança

Conduta de Negócio

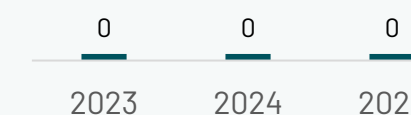
A adoção de boas práticas de gestão é um tema fundamental para a IP e traduz o seu empenho nas práticas éticas, na transparência e na prevenção da corrupção e suborno.

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.

Eventos de cibersegurança
Ataques conseguidos



Condenações por fraude e corrupção



DESTAQUES DO ANO



IP adere como membro associado da EU-Rail

Em parceria com diversas entidades nacionais – universidades, centros de investigação e empresas do setor –, a IP aderiu à parceria público-privada europeia *Europe's Rail Joint Undertaking* (EU-Rail) dedicada à investigação e inovação no setor ferroviário no âmbito do programa Horizonte Europa (2021-2027).

A participação da IP centra-se na gestão inteligente e integrada de ativos e no desenvolvimento de um sistema ferroviário sustentável e ecológico, que será concretizada através de projetos a serem desenvolvidos entre 2026 e 2031.



IP e NextLap Tech Hub: parceria estratégica para uma economia mais circular

A IP participou, como parceiro estratégico, na terceira edição do programa *NextLap Tech Hub*, um programa de aceleração de inovação em circularidade, promovido Valorpneu, em parceria com a Beta-i. No âmbito desta iniciativa, destaca-se a realização de uma prova de conceito (PoC) para o desenvolvimento de um produto de revestimento de madeira proveniente de borracha de pneu em fim de vida útil, destinado à aplicação em travessas de madeira da via ferroviária, como alternativa ao creosoto utilizado atualmente.

A IP participou no evento de apresentação dos demonstradores, integrando o painel "Parceiros Estratégicos - Perspetivas da Infraestruturas de Portugal e Bondalti".



IP participa no Portugal Railway Summit

Mantendo o mandato de presidência da Direção da Plataforma Ferroviária Portuguesa, a IP contribui para fortalecer a cooperação entre empresas, academia e entidades públicas. Neste âmbito, destaca-se a organização do *Portugal Railway Summit 2025*, que reuniu especialistas e decisores no Museu Nacional Ferroviário, no Entroncamento, para debater diversos temas estratégicos para o futuro da ferrovia, passando pela sustentabilidade ambiental, pela inovação tecnológica e pela cibersegurança.



IP eleita empresa mais atrativa para trabalhar no setor da construção e infraestruturas

No âmbito dos prémios *Randstad Employer Brand Research 2025*, realizou-se no dia 15 de maio a cerimónia que distinguiu a Infraestruturas de Portugal com o prémio de "melhor empresa para trabalhar no setor da construção e infraestruturas".

Um reconhecimento da valorização de traços distintivos como melhor empregadora, num contexto de acrescidos desafios para o setor público empresarial.



IP é o novo membro do BCSD Portugal

Esta integração insere-se na estratégia da Empresa para contribuir ativamente para um sistema de mobilidade mais sustentável, resiliente e centrado nas pessoas. A Infraestruturas de Portugal é o mais recente membro do BCSD Portugal - associação empresarial que reúne cerca de 200 empresas em Portugal comprometidas com a transição para modelos de negócio mais sustentáveis, responsáveis e resilientes.

Com esta adesão, a empresa reforça o seu compromisso com a sustentabilidade e a responsabilidade corporativa, assumindo um papel ativo na promoção e implementação de soluções inovadoras que respondam aos desafios diários da sua atividade.

DESTAQUES DO ANO



IP define uma Estratégia de Gestão Integrada de Inovação do Grupo IP 2035 (EGIIP 2035)

A elaboração EGIIP 2035 assentou num processo colaborativo e participativo, desenvolvido ao longo de 2025, que incluiu diversos *workshops* e reuniões, integrando os contributos de diferentes áreas e níveis hierárquicos do Grupo IP, sobre os principais desafios e oportunidades no domínio da inovação.

A Estratégia estabelece o enquadramento estratégico para o desenvolvimento da inovação na organização até 2035, num contexto marcado por uma rápida evolução tecnológica, por crescentes exigências ambientais e sociais e por transformações nos modelos de gestão de infraestruturas e mobilidade.



Alta Velocidade Lisboa-Porto | Assinada a concessão e apresentado o financiamento do primeiro troço

Foi dado o passo decisivo na concretização da futura linha de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto, com a assinatura do contrato de concessão e do financiamento do primeiro troço, entre Porto e Oia. A construção da nova linha de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto é um marco estruturante para a modernização da ferrovia nacional, com impacto direto na mobilidade, coesão territorial e sustentabilidade.

Durante a cerimónia, o Banco Europeu de Investimento e a Infraestruturas de Portugal assinaram um Acordo de Implementação, garantindo uma estreita cooperação entre as instituições e reforçando o compromisso conjunto com a execução bem-sucedida deste projeto transformador.



IP executa medida compensatória de plantação de sobreiros

No âmbito da obra de eletrificação do troço ferroviário Marco de Canaveses - Régua foi afetada uma área total de 11.347 m², com Sobreiro, distribuída por 11.237 m² no concelho de Baião, no distrito do Porto, e 110 m² no concelho de Mesão Frio, no distrito de Vila Real.

Para fazer face à compensação dos abates realizados foi desenvolvido internamente e submetido à aprovação do Instituto de Conservação da Natureza e Florestas (ICNF), o respetivo Projeto de Compensação.

As áreas selecionadas para a instalação da plantação, como medida compensatória, são áreas pertencentes ao Domínio Público Rodoviário, nomeadamente terrenos no interior de nós rodoviários, na variante à EN 206 entre Fafe e Guimarães, sob gestão da IP.



IP celebra década de atividade com gesto solidário para a ReFood

No âmbito da celebração do 10.º Aniversário da empresa, a 6 de junho na sede sob o mote "Juntos na Via do Futuro. Missão e Saber a Ligar Destinos", reforçámos o nosso compromisso com a solidariedade e a sustentabilidade.

No fim do evento, as refeições excedentes foram doadas à *ReFood* Almada, contribuindo para apoiar 33 famílias em situação de vulnerabilidade, num total de 108 pessoas. O espírito de entajuda demonstrado por todas as pessoas envolvidas reflete plenamente a missão do Movimento *ReFood*, que diariamente resgata alimentos em boas condições, combatendo o desperdício alimentar e garantindo apoio a quem mais necessita.



IP estreia tecnologia inédita na ponte ferroviária de Alferrarede

Foram instaladas travessas em material compósito na Ponte de Alferrarede, na Linha da Beira Baixa, assinalando a primeira aplicação desta tecnologia em pontes ferroviárias em Portugal.

As travessas em material compósito constituem uma alternativa tecnológica que garante maior durabilidade face às tradicionais travessas de madeira tratadas com creosoto, oferecendo elevada resistência, estabilidade e sustentabilidade, enquanto reduzem a necessidade de intervenções de manutenção periódica. A realização desta instalação enquadra-se na estratégia de sustentabilidade da empresa, reforçando o seu compromisso com a eficiência, a segurança e o respeito pelo ambiente.

02

DECLARAÇÃO DE SUSTENTABILIDADE

2.1 Estratégia de Sustentabilidade

2.2 Dimensão Ambiente

2.3 Dimensão Social

2.4 Dimensão Governança

2.5 Taxonomia



Infraestruturas
de Portugal
Somos a nossa Segurança



2.1

Estratégia de Sustentabilidade

Contexto Externo

Análise de Dupla Materialidade

Abordagem Estratégica alinhada com os ODS

Gestão de Impactes, Riscos e Oportunidades

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 intensos 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, integrando de forma sistemática medidas de adaptação, em todas as fases - planeamento, conceção, construção, manutenção e gestão das infraestruturas -, e em todas as fases dos eventos de catástrofe — antes, durante e após a ocorrência —, de modo a minimizar os danos físicos e operacionais, salvaguardar a segurança dos utilizadores e garantir níveis mínimos de serviço e continuidade operacional durante os períodos de crise.

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 uma **gestão da mobilidade em tempo real e centralizada, mais segura e inteligente**, bem como uma **monitorização e gestão mais eficiente e direcionada aos ativos** das 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, em alinhamento com o *Artificial Intelligence Act* e com o enquadramento nacional promovido pela Agência Nacional para a Inteligência Artificial.

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 e às comunicações sejam seguros, vigilantes e com redundâncias, para além de incorporarem medidas de *backup* em caso de ataques cibernéticos.

CONTEXTO EXTERNO

Macrotendências

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



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 esse contrato, 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 **crecente 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 e a poder reverter, 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 e gestão da RRN**, o que constitui, em si, um dos grandes **desafios para a sustentabilidade financeira da IP**.

Alterações sociais e geopolíticas

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**, associadas a um novo contexto de segurança, estão a introduzir igualmente um novo enquadramento de investimento e financiamento. Ainda neste contexto, as infraestruturas de transporte assumem uma relevância acrescida, enquanto ativos estratégicos e militares, essenciais para a resiliência económica, a mobilidade militar e a interoperabilidade das redes transeuropeias, reforçando a sua importância no planeamento e na gestão a médio e longo prazo.

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**.

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, relativamente ao exercício de 2024.

É nesse âmbito que a IP iniciou, já no reporte 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 (Regulamento UE 2020/852 de 18 de junho)**.

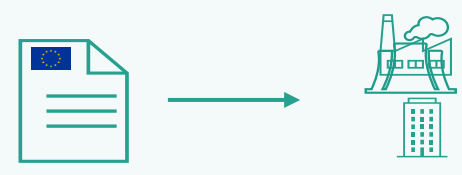
As empresas abrangidas pela CSRD têm de:

- Publicar num **relatório único** a informação financeira e a informação sobre questões de sustentabilidade, que permitam compreender e aferir o impacto das suas políticas de ESG atuais e futuras;
- Realizar uma **Análise de Dupla Materialidade (ADM)**, que permita identificar os temas materiais da empresa, ou seja os temas prioritários para o desenvolvimento sustentável da sua atividade, não só da operação direta, mas também da sua cadeia de valor;
- Avaliar se as atividades da empresa são sustentáveis do ponto de vista ambiental, ou seja, se estão previstas no **Regulamento da Taxonomia Europeia** e se contribuem substancialmente para um dos 6 objetivos ambientais da União Europeia, sem causar danos significativos a nenhum dos restantes (NPS ou DNSH) e for realizada em conformidade com as salvaguardas mínimas (sociais e de governação);
- Reportar o desempenho de sustentabilidade de acordo com as **normas europeias para reporte de sustentabilidade (ESRS)** publicadas pelo *European Financial Reporting Advisory Board (EFRAG)*;
- Submeter a Declaração de Sustentabilidade a uma **auditoria externa** de garantia limitada de fiabilidade.

Durante o ano de 2025, a União Europeia discutiu e adotou iniciativas legislativas no âmbito do denominado pacote "**omnibus**", com o objetivo de simplificar o quadro regulatório relativo ao reporte de sustentabilidade, incluindo alterações à CSRD e à Taxonomia. A IP acompanha a evolução deste enquadramento legislativo, para avaliar os potenciais impactos no âmbito e requisitos de reporte de sustentabilidade aplicáveis em exercícios futuros, num contexto de antecipação, eficiência e simplificação

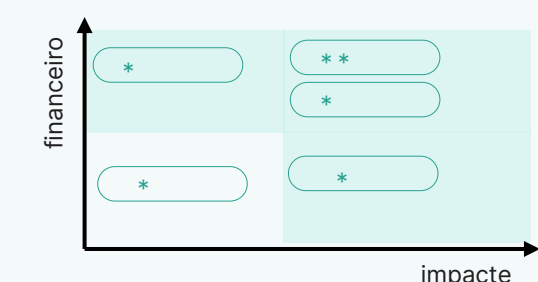
CSRD

Obrigaçao de reporte ESG a grandes empresas




Análise de Dupla Materialidade

Define temas materiais a reportar



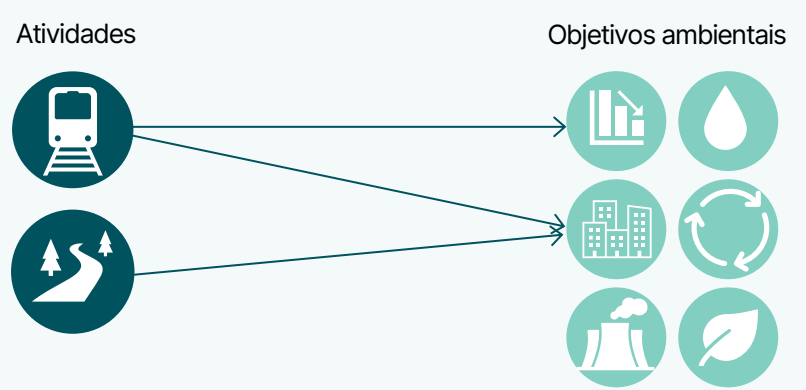
ESRS

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



Taxonomia Europeia

Classifica a sustentabilidade ambiental das atividades económicas

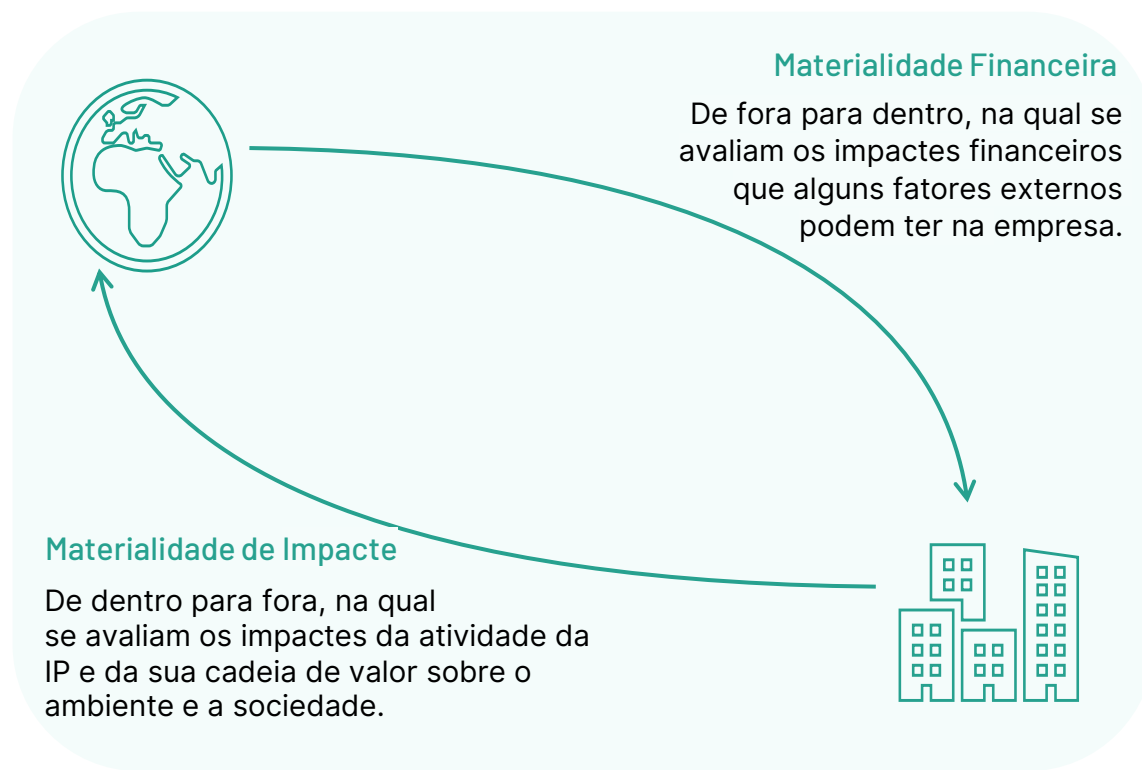


ANÁLISE DE DUPLA MATERIALIDADE

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

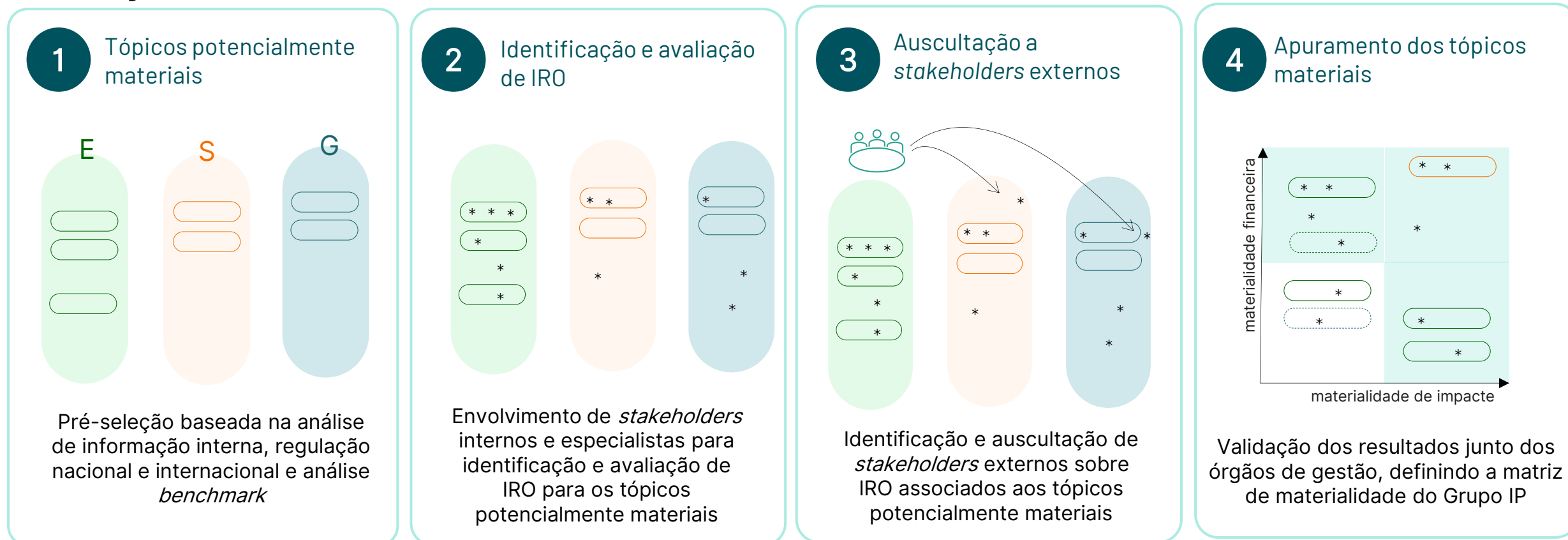
A análise efetuada resultou assim numa Matriz de Dupla Materialidade, onde estão identificados os temas ESG materiais para o Grupo IP. .

A **análise de dupla materialidade** 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 — realizada em 2024 (em vigor em 2025)



Cadeia de Valor



Montante

Materiais | Serviços | Conceção, construção, manutenção e renovação das infraestruturas | Regulação | Financiamento



Operação Direta

IP | IPE | IPP | IPT



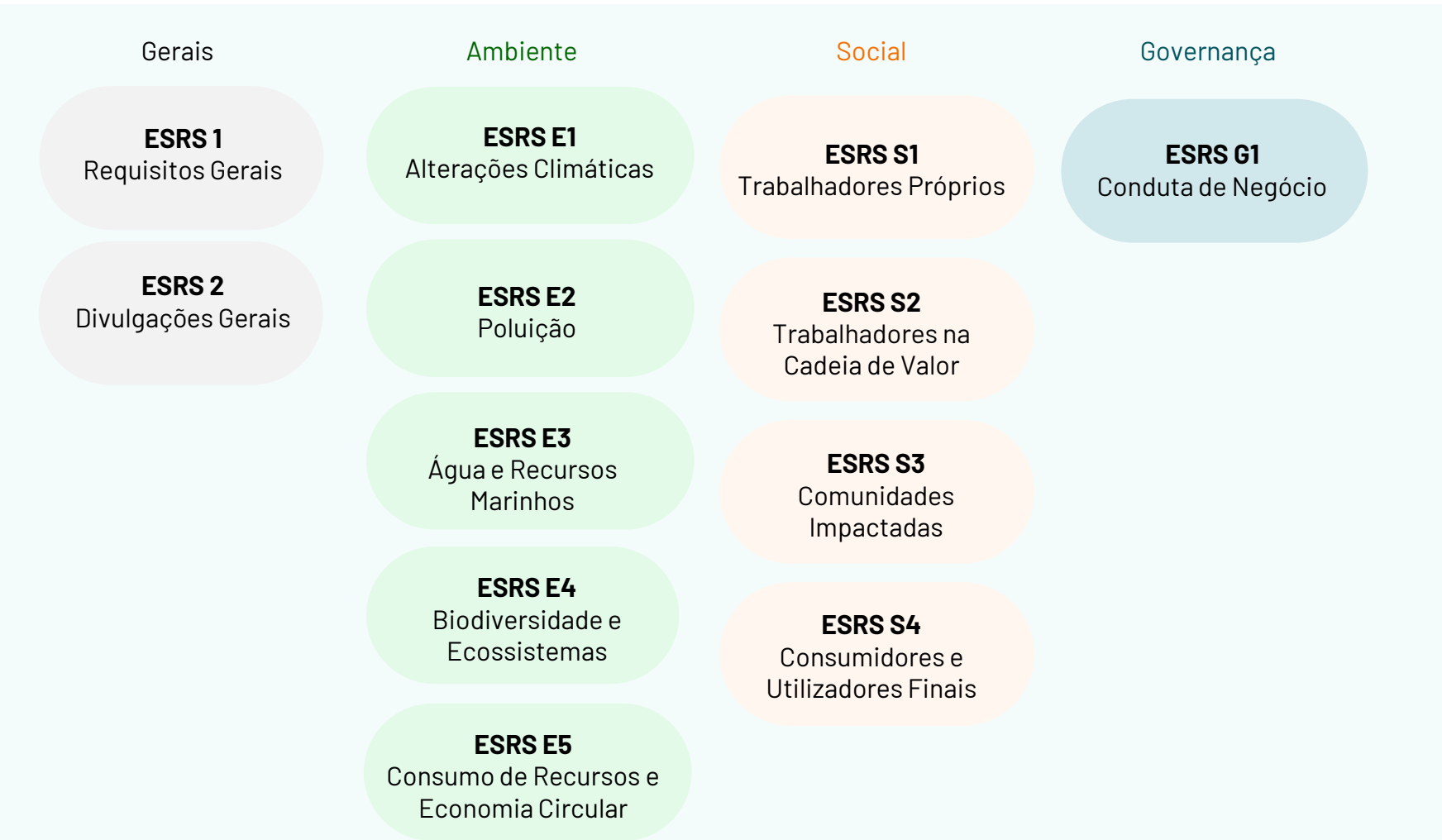
Jusante

Clientes | Comunidade | Ambiente e Biodiversidade | Acionista

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.



Na etapa 1, 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 impacto:** impactos 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** (DSN) 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 parceiros com que colabora, a realização da auscultação externa, constituiu-se numa **etapa fundamental**, que teve 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.

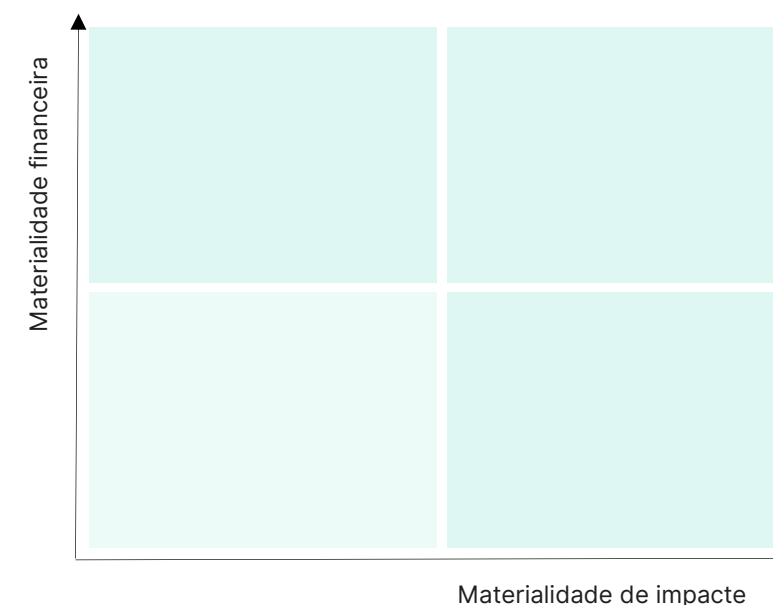
No âmbito da ADM foram auscultados através de entrevistas individuais os *stakeholders* externos, relativamente aos quais se considera que a atividade da IP pode ter maior impacte, tendo-se concluído sobre o alinhamento das com a avaliação realizada pelos *stakeholders* internos.

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**:

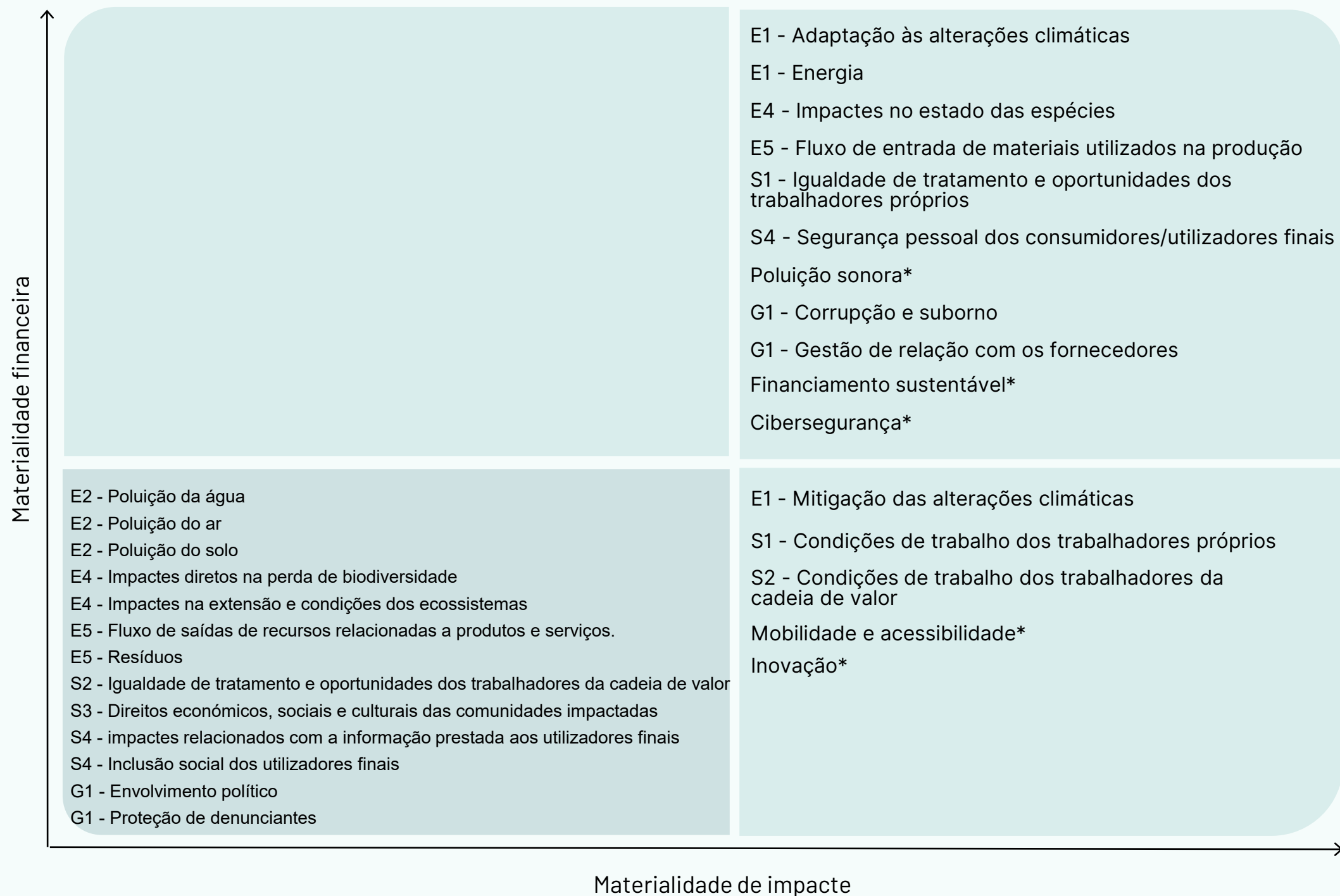
- com materialidade financeira – quadrante superior esquerdo;
- com materialidade de impacte – quadrante inferior direito;
- com materialidade de impacte e financeira – quadrante superior direito)

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.



* Temas que foram considerados materiais dentro das áreas temáticas em que foram avaliados, no entanto, não constituem subtópicos previstos nas ESRS, sendo temas específicos da IP.

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 2025](#)

Dimensão Ambiente

Tópico
E1 – Alterações Climáticas

Temas materiais (subtópicos):

- Mitigação das Alterações Climáticas
- Energia
- Adaptação às Alterações Climáticas

Tópico
E5 - Economia circular e utilização de recursos

Tema material (subtópico):

- Fluxo de entrada de materiais utilizados na produção

Tópico
E4 – Biodiversidade

Tema material (subtópico):

- Impacte no estado das espécies

Dimensão Social

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
Específico IP

Temas materiais (subtópicos):

- Mobilidade e acessibilidade*
- Poluição sonora*

Tópico
S4 – Consumidores e utilizadores finais

Tema material (subtópico):

- Segurança pessoal dos consumidores e/ou utilizadores finais

Dimensão Governança

Tópico
G1 – Conduta de negócio

Temas materiais (subtópicos):

- Gestão da relação com os fornecedores
- Corrupção e suborno

Tópico
Específico IP

Tema material (subtópico):

- Financiamento sustentável*

Tópico
Específico IP

Tema material (subtópico):

- Inovação*

Tópico
Específico IP

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

No âmbito da eficiência energética, transição e descarbonização, a IP tem vindo a reforçar o seu compromisso através de investimentos, quer na expansão, modernização e eletrificação da rede ferroviária nacional, quer em sistemas que promovam uma maior integração de energias renováveis na matriz energética global consumida pela empresa. Este esforço concretiza-se no *mix* consumido com maior penetração de renováveis, por via da expansão de soluções de autoprodução e autoconsumo renovável quer para os consumos nas instalações, quer no abastecimento da energia de tração.

Por outro lado, 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 das infraestruturas e da própria operação. A adaptação às alterações climáticas implica investimentos significativos da IP em medidas que aumentem a resiliência das suas infraestruturas e riscos financeiros por interrupção da prestação de serviços de mobilidade.

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 programas e iniciativas de proteção da fauna e da biodiversidade, e a adoção de medidas de minimização de mortalidade da fauna. 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 das infraestruturas de transporte, realizadas diretamente pela IP ou pela atividade da sua cadeia de valor, estão associadas a um elevado consumo de matérias-primas, com impactes na disponibilidade de recursos. Tendo como objetivo otimizar o consumo de materiais, a IP tem vindo a apostar na eco-conceção e a exigir à sua cadeia de valor, a inclusão de materiais reciclados nas suas empreitadas. Por outro lado, a variabilidade no custo dos materiais e a incerteza, associadas a cadeias de abastecimento globais, representam riscos financeiro e operacionais para a empresa.

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 garante que a sua vasta rede de fornecedores e empreiteiros respeita adequados padrões laborais, práticas éticas e o cumprimento com a regulamentação legal em matéria de saúde e segurança no trabalho. Dado que o setor 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 proteção da saúde e da segurança, de exigir condições de trabalho justas e garantir o cumprimento dos direitos laborais em toda a sua cadeia de valor.

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 entende e trata a segurança, de forma integrada, nas vertentes rodoviária e ferroviária, com enfoque nos utilizadores e nas entidades com que se relaciona no âmbito da conceção, manutenção e exploração das infraestruturas que gere. A empresa procura mitigar esse risco, por via da garantia de condições de segurança das suas infraestruturas e da sensibilização dos utilizadores.

G1 - Conduta de Negócio

As boas práticas de gestão e a conduta de negócio são fundamentais para a IP, uma vez que traduzem o empenho da empresa nas práticas éticas, na legalidade, na transparência, na prevenção da corrupção e suborno e no relacionamento responsável com os seus fornecedores, constituindo estes, princípios basilares da sua conduta empresarial. A empresa procura assegurar relações equitativas com fornecedores e contratantes, no sentido das boas práticas de pagamento e de mitigar os riscos associados à corrupção e suborno.

Temas específicos da Organização

Mobilidade e Acessibilidade (Dimensão Social)

As infraestruturas da IP têm um impacto direto na mobilidade, acessibilidade, coesão territorial e desenvolvimento social e económico regional e nacional. A empresa colabora com as comunidades para garantir que as soluções de transporte proporcionadas são inclusivas, sustentáveis e alinhadas com as necessidades de desenvolvimento, quer na perspetiva individual quer na dos operadores económicos. A empresa está também empenhada na promoção de uma mobilidade mais sustentável e limpa, por via por ex. da reabilitação de antigas linhas ferroviárias, renovando-as e transformando-as em ecopistas.

Poluição Sonora (Dimensão Social)

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 impacto, através da implementação de medidas de minimização do ruído resultante da exploração das suas infraestruturas. Os investimentos na gestão e minimização do ruído representam um risco financeiro para a empresa, por serem de cariz obrigatório e terem um elevado custo de instalação associado.

Inovação (Dimensão Governança)

A inovação é um valor muito importante na cultura organizacional da empresa, pois é fundamental para a melhoria da qualidade do serviço público prestado aos utilizadores das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias. É considerada um tema estratégico para potenciar a eficácia interna do Grupo IP e até criar novos negócios, e ainda crucial para elevar o nível de conhecimento e capacitação dos colaboradores.

Cibersegurança (Dimensão Governança)

A IP, como prestador de serviços de mobilidade, tem como uma das preocupações fundamentais, a cibersegurança. No contexto da cibersegurança das suas atividades, a empresa assegura fortes investimentos para dotar o seu ecossistema de meios, recursos e competências para assegurar a prestação dos serviços de mobilidade e a preservação, a operacionalidade e a segurança das infraestruturas tecnológicas e sistemas. 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.

Financiamento sustentável (Dimensão Governança)

A IP tem uma estratégia em matéria de financiamento sustentável dos seus investimentos, assegurando na máxima extensão possível, que as suas infraestruturas e os seus investimentos cumpram critérios de sustentabilidade, i.e., que integrem critérios ESG, em todo o seu ciclo de vida.

ABORDAGEM ESTRATÉGICA ALINHADA COM OS ODS

Abordagem Estratégica

A visão da IP posiciona-a como gestora de 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.

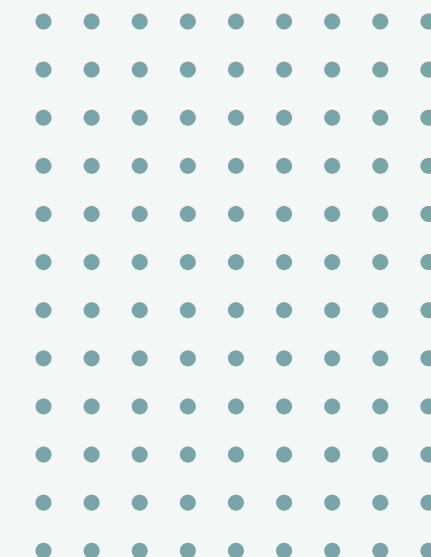
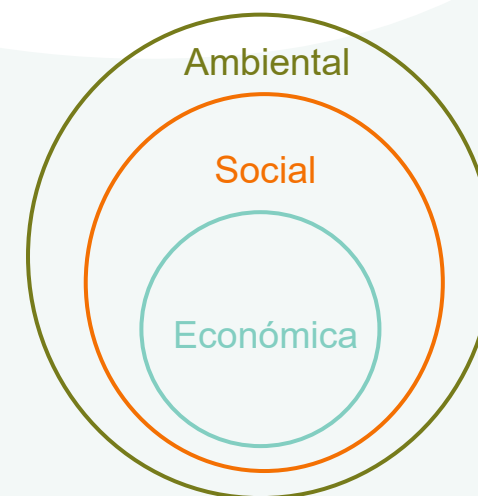
Abordagem holística, integrando critérios de sustentabilidade ao longo do ciclo de vida das infraestruturas, no caminho crítico da prosperidade.

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



3 DESÍGNIOS ESTRATÉGICOS

Organização preparada para o futuro | Mobilidade sustentável | Infraestruturas inteligentes, seguras e resilientes

AMBIENTE

- Eixo 1 - Eficiência energética, transição e descarbonização
- Eixo 2 - Resiliência às AC
- Eixo 3 - Economia circular
- Eixo 4 - Proteção do ambiente e ecossistemas

SOCIAL

- Eixo 5 - Capital humano e talento
- Eixo 6 - Mobilidade e acessibilidade
- Eixo 7 - Segurança

GOVERNANÇA

- Eixo 8 - Boas práticas de gestão
- Eixo 9 - Inovação
- Eixo 10 - Cibersegurança

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 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.



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).

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 impactes

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.

GESTÃO DE IMPACTES, RISCOS E OPORTUNIDADES

Enquadramento

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.

O Grupo IP tem em vigor o seu Sistema de Controlo Interno (SCI), que abrange todos os riscos relevantes para a empresa e tem como referencial metodológico a norma NP ISO 31000:2019 e os princípios do modelo das três linhas do IIA (*Institute of Internal Auditors*). Inclui os riscos ESG materiais, e constitui o mecanismo formal através do qual o Conselho Geral e de Supervisão (CGS), através da Comissão para as Matérias Financeiras, supervisiona a adequação dos processos de identificação, avaliação, tratamento e monitorização dos riscos.

A gestão do risco é definida como uma atividade corporativa, integrada e transversal a todo o Grupo IP, regulada por princípios, metodologias e procedimentos de controlo e reporte definidos de forma centralizada e operacionalizada pelo Procedimento GR.PR.006 — Gestão do Risco (aprovado pelo CAE em 2015, revisto em 2018 e 2022) e pelo Procedimento GR.PR.039 — Gestão das Oportunidades (aprovado em 2023).

Os riscos de sustentabilidade são avaliados segundo os mesmos critérios de probabilidade e magnitude e são sujeitos aos mesmos procedimentos de controlo interno que os restantes riscos assegurando uma abordagem integrada e não compartimentada da gestão do risco do Grupo IP. O CAE é informado, com periodicidade trimestral, sobre a evolução dos riscos e oportunidades de sustentabilidade materiais, e o CGS aprecia esta informação com periodicidade anual, no contexto da supervisão global do SCI.

O mapa global dos riscos para 2025 identificou 348 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.

Na 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.

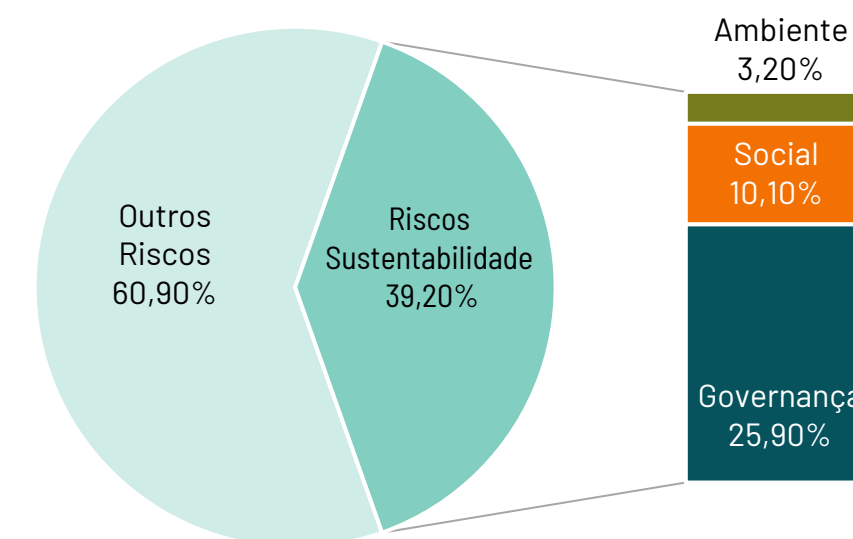
Os **Impactes, Riscos e Oportunidades (IRO)** identificados na ADM estão integrados no SCI do Grupo IP. O ajuste da metodologia da gestão de risco contribuiu para uma abordagem mais estruturada e integrada, fortalecendo a estratégia corporativa e a capacidade da organização de antecipar e mitigar riscos de forma eficiente.

Analisando a identificação e caracterização dos riscos no atual processo de **Gestão dos Riscos**, pode verificar-se que **136 riscos**, ou seja, 39,1% do total de riscos, estão diretamente relacionados com os temas materiais ESG, e enquadrados na ADM:

- 25,9% sobre **governança**, com destaque para a gestão da relação com fornecedores (8,3%), incluindo práticas de pagamento, corrupção e suborno (7,5%) e cultura empresarial (6,9%). A cibersegurança representa 2,6% dos riscos de sustentabilidade e o financiamento sustentável os restantes 0,6%;
- 10,1% sobre tópicos **sociais**, onde as condições de trabalho representam 4,3% seguida da igualdade de tratamento e oportunidades, com 3,2%, da segurança, com 2,3%, e das condições de trabalho na cadeia de valor, com 0,3%;
- 3,2% sobre **ambiente**, com a economia circular a representar 1,4%, a adaptação às alterações climáticas, 0,9%, a energia, 0,6% e a mitigação das alterações climáticas, 0,3%.

Resultados 2025

Riscos Integrados na Análise de Dupla Materialidade



EIXOS DE INTERVENÇÃO

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

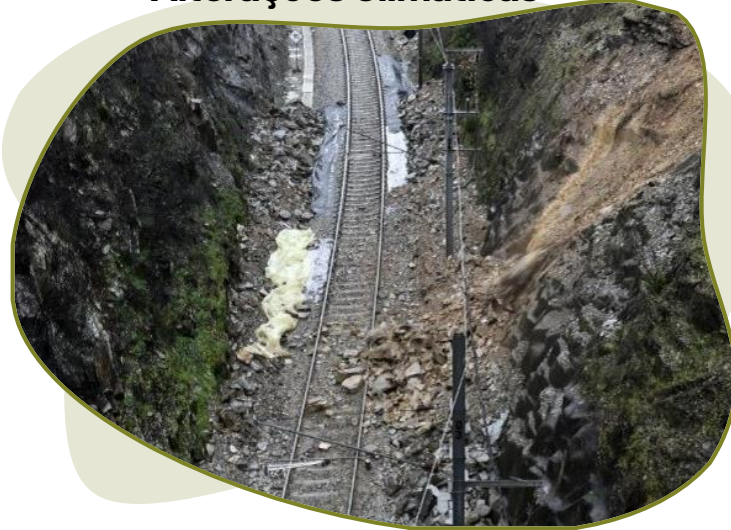
EIXO DE INTERVENÇÃO 1

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



EIXO DE INTERVENÇÃO 5

Capital humano e talento



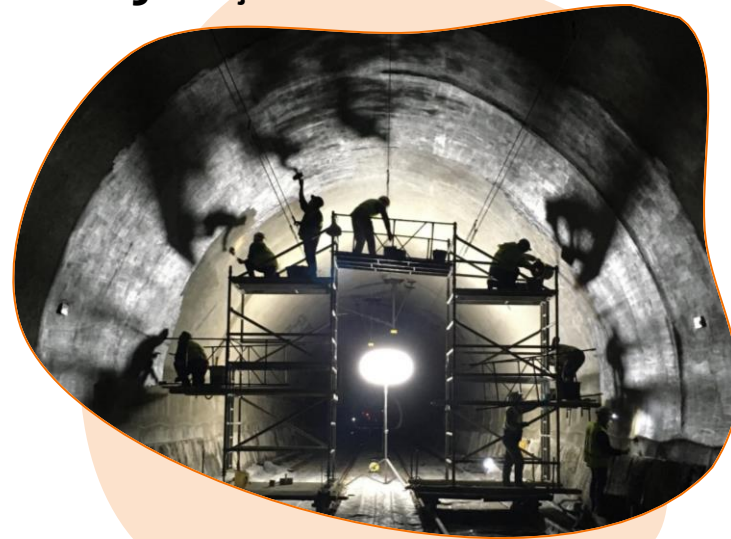
EIXO DE INTERVENÇÃO 6

Mobilidade e acessibilidade



EIXO DE INTERVENÇÃO 7

Segurança



EIXO DE INTERVENÇÃO 8

Boas práticas de gestão



EIXO DE INTERVENÇÃO 9

Inovação



EIXO DE INTERVENÇÃO 10

Cibersegurança





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

2.2

EIXO DE INTERVENÇÃO 1

Eficiência energética, transição e descarbonização



A IP 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

Estratégias e Políticas

- Política Energética do Grupo IP
- Programa Ferrovia 2020
- PNI 2030

Ações-Chave

- Programa *Business Ambition* “1.5 IP”
- ECO-AP 2030
- Programa de Sustentabilidade e Eficiência (Programa SEE)
- Programa de Eletrificação da RFN
- Instalação de sistemas solares fotovoltaicos para autoconsumo (edifícios, estações e parques de estacionamento)
- Mobilidade elétrica: renovação da frota e postos de carregamento
- Projetos de eficiência energética dos *Data Centers*

Métricas

- Eletrificação da Rede Ferroviária Nacional
- Consumo de energia nas instalações (ECO.AP)
- Consumo de combustível na frota (ECO.AP)
- Consumo de energia elétrica nas estações e complexos ferroviários (ECO.AP)
- Produção de energia no âmbito do projeto piloto de autoprodução de energia fotovoltaica para tração
- Composição da frota de automóveis
- Número de carregadores de veículos elétricos
- Autoprodução de energia renovável
- Incorporação de energia renovável no *mix* energético
- *Power Usage Effectiveness* (PUE) nos *Data Centers*
- Eficiência energética nas unidades de consumo de eletricidade da IP

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 kWp para autoconsumo
- Redução média de 20% do consumo de energia elétrica nas principais estações ferroviárias
- 78,3% da RFN eletrificada
- Redução de 46,2% de emissões de GEE, nos âmbitos 1, 2 e 3
- Frota constituída por 94 veículos de baixo carbono e 443 veículos com tecnologias mais eficientes (2026)
- 127 postos de carregamento de veículos elétricos / 162 pontos de carregamento (a definir)
- Conclusão do projeto de autoprodução de energia fotovoltaica para tração (2027)



EIXO DE INTERVENÇÃO 1 | Eficiência energética, transição e descarbonização

IRO associados

No âmbito da análise de dupla materialidade, os impactos, 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 (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**

Estratégias, Políticas e Plano de Transição

A IP tem vindo a desenvolver estratégias e políticas internas para gerir o seu desempenho em termos da mitigação das alterações climáticas, destacando-se a sua Política Energética, o Programa Ferrovia 2020 e o Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030). Está em vigor o plano de transição para a mitigação das alterações climáticas, denominado Programa *Business Ambition* "1.5 IP".

Política Energética

Esta política consagra o compromisso com a eficiência energética, a melhoria contínua, o cumprimento de objetivos, metas, programas e requisitos legais relacionados com a gestão eficiente da energia, através da monitorização, racionalização de consumos e adoção de melhores práticas internacionais ao longo de todas as fases do negócio. Inclui ainda a promoção de tecnologias mais eficientes, a redução de emissões de CO₂, o reporte transparente de resultados, a colaboração com *stakeholders* e a sensibilização dos colaboradores para o uso sustentável e a poupança de energia.



Programa Ferrovia 2020

O Programa Ferrovia 2020, sob tutela do Ministério das Infraestruturas e Habitação, visa investimentos na rede ferroviária, incluindo novos projetos e a eletrificação da rede existente, tendo origem no Programa PETI3+.



Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030)

O Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030), sob tutela interministerial e do Ministério das Infraestruturas e Habitação, abrange investimentos rodoviários e ferroviários, incluindo novos projetos, a eletrificação da rede existente e iniciativas orientadas para a transição energética da mobilidade e para a redução das emissões de GEE.



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%;
- Âmbito 2 - Redução de 46,2%;
- Âmbito 3 - Redução de 46,2%.

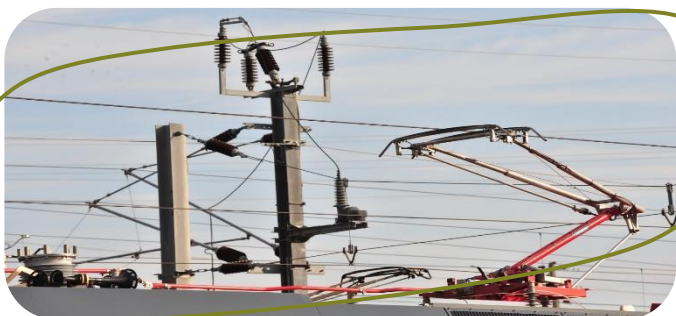


EIXO DE INTERVENÇÃO 1 | Eficiência energética, transição e descarbonização

Ações, Métricas e Desempenho

Programa de Eletrificação da Rede Ferroviária Nacional

Conjunto de investimentos previstos, quer no programa Ferrovia 2020, quer no Programa Nacional de Investimentos 2030. Em 2025, 1.792 km da RFN em exploração já se encontrava eletrificada, o que corresponde a 71% do total da rede ferroviária em exploração (2.525 km).



Plano ECO.AP 2030



A IP terá até ao ano de 2030 de garantir:

- 10% do consumo de energia assegurado por soluções de autoconsumo em edifícios/instalações;
- Redução média de 20% do consumo de energia elétrica nas principais estações ferroviárias;
- Redução em 20% do consumo de combustíveis fósseis na frota;
- Redução em 20% do consumo de eletricidade nas instalações.

As medidas incluem a substituição de iluminação e otimização do funcionamento de escadas rolantes em estações ferroviárias, a substituição da iluminação na rede rodoviária e em túnel rodoviário, e dos sistemas de ventilação de túnel rodoviário, e de renovação e instalação de painéis fotovoltaicos em coberturas de edifícios.

Projeto piloto de autoprodução de energia fotovoltaica para tração

Atualização do projeto fotovoltaico para autoconsumo (para energia de tração) na subestação do Entroncamento, em função da recente revisão e aprovação do novo PDM, aguardando-se a aprovação deste investimento pela tutela.

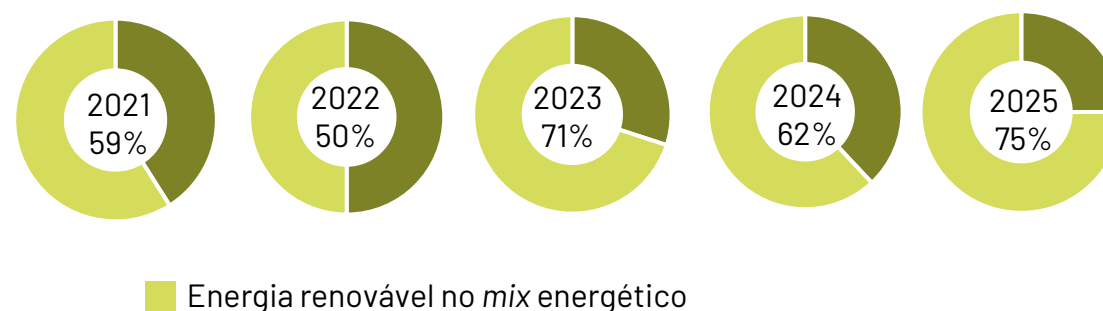
Renovação da frota automóvel do Grupo IP

Durante o ano de 2025, os veículos a combustão diminuíram de 731 para 709 unidades, refletindo o início do ciclo de renovação previsto, e o reforço dos veículos de baixo carbono, que passaram de 45 para 50 veículos. A categoria de veículos com tecnologias mais eficientes (inclui BEV+PHEV+HEV) passou de 45 para 69 unidades (+53%), evidenciando um avanço rumo a uma frota mais sustentável.

Frota do Grupo IP (nº de veículos)	2024	2025	Meta 2026
Veículos Elétricos (BEV)	45	50	94
Veículos Híbridos plug-in (PHEV)	7	9	33
Veículos Híbridos não plug-in (HEV)	38	60	410
Veículos de Combustão	731	709	236
Total de Veículos Frota IP de Baixo Carbono	45	50	94
Total de Veículos Frota IP com tecnologias mais eficientes	45	69	443
Total de Veículos da Frota do Grupo IP	821	828	773

Modelo de aquisição de energia a fornecedores externos

Destaca-se, em 2025, a estabilização dos comercializadores de eletricidade da IP, LUZBOA e IBERDROLA. A contratualização destes fornecedores teve como requisito a garantia de um mínimo de quota de renováveis de 75% no *mix* energético, incluindo para a energia de tração.



Projetos de autoprodução de energia fotovoltaica

Parcerias com promotores privados

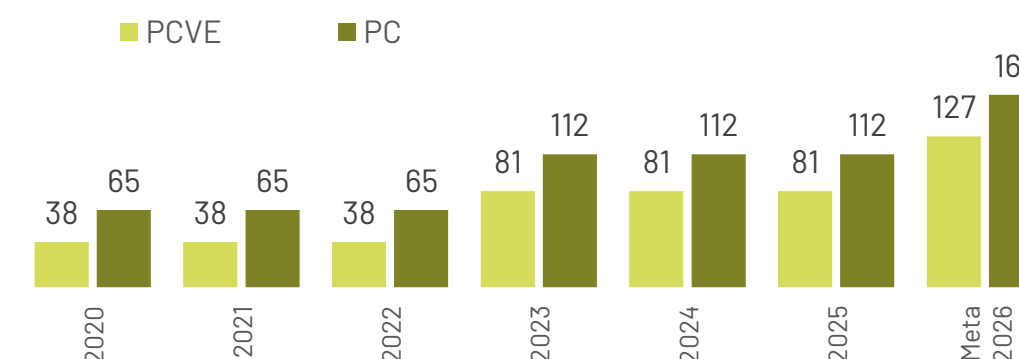
Concessão de infraestruturas próprias para instalação e exploração de projetos de energia renovável. Atualmente está instalada uma potência de cerca de 782 kWp (pico) em 24 unidades de produção, mantendo-se a capacidade instalada em 2024. A energia produzida durante 2025 atingiu os 891 MWh, e foi vendida 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 2025, a potência instalada para autoconsumo manteve-se nos 300 kWp (pico) em 9 unidades. Foram produzidos 378 MWh nestas unidades, o que representa um aumento de 6,7% relativamente a 2024.

Instalação de carregadores de veículos elétricos (VE)

A estratégia do Grupo IP passava por fazer um reforço, em 2025, do número de postos de carregamento (PCVE) e do número de postos de carregamento (PC) disponíveis nas instalações ao longo do país, atingindo respetivamente 127 e 162. Ainda não foi possível lançar o concurso de contratação, o qual se encontra suspenso devido ao processo de contencioso sobre este procedimento, a decorrer em sede de Tribunal Administrativo e Fiscal.



EIXO DE INTERVENÇÃO 1 | Eficiência energética, transição e descarbonização

Ações, Métricas e Desempenho

Ações de reflorestação e compensação

O Grupo IP realizou, em 2025, várias ações de reflorestação e compensação, que podem ter enquadramento em projetos de remoção de GEE.

Não foi efetuado o cálculo da remoção efetiva contabilizada em CO₂, sendo que a IP irá, em 2026, dar seguimento a esta temática no sentido de estabelecer e aplicar uma metodologia de quantificação da remoção de GEE associada a estas iniciativas, assim que esteja disponível.

Medidas de eficiência energética nos data centers

Todos os *data centers* da IP são certificados através da norma ISO/IEC 30134-2:2016. Nestes faz-se a medição e registo permanente e estratificado dos consumos de energia e do PUE (*Power Usage Effectiveness*) e gere-se o ciclo de vida dos equipamentos, substituindo os obsoletos.

Em 2025, no *data center* de Viseu, foram aplicadas as seguintes medidas:

- Implementação de *free cooling*;
- Instalação de painéis fotovoltaicos;
- Contentorização dos corredores frios;
- Implementação de IA sobre o funcionamento do sistema de climatização.

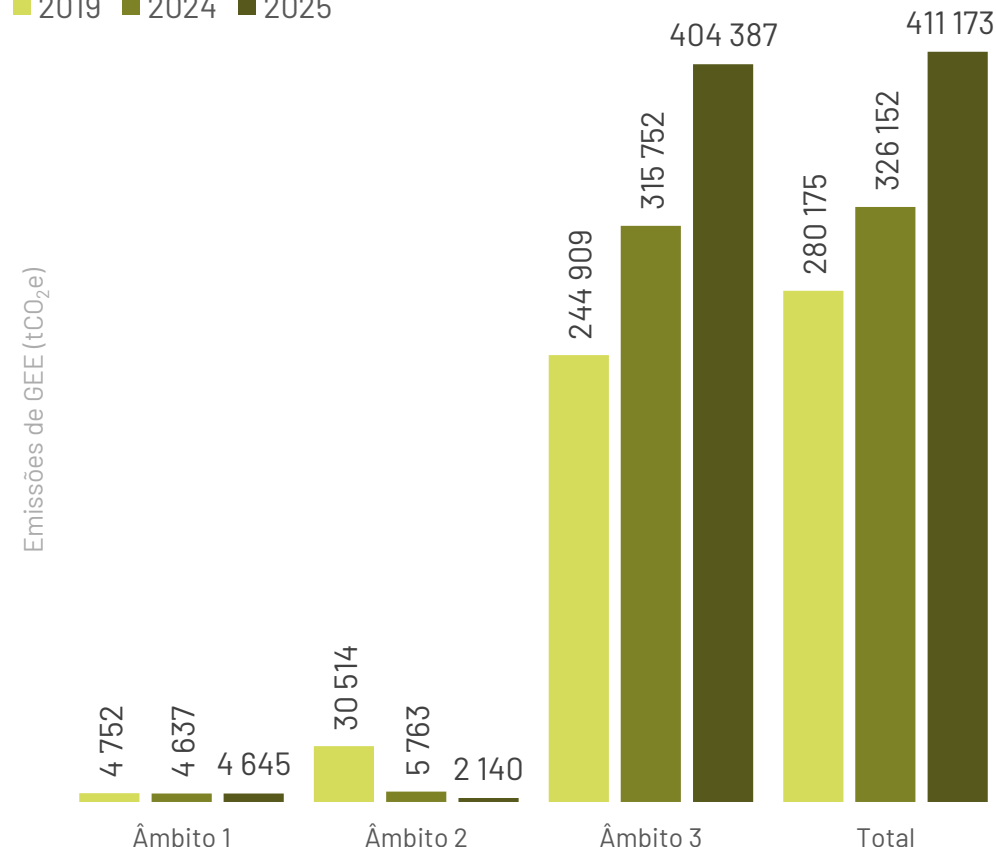
Prevê-se a aplicação de medidas nos *data centers* de Lisboa e do Porto, com o objetivo de atingirem, respetivamente, um PUE de 1,45 e inferior.

Programa *Business Ambition* "1.5 IP"

A IP tem vindo a calcular as suas emissões de GEE desde 2019, no âmbito do seu Programa *Business Ambition* "1.5 IP". Este cálculo abrange as emissões de âmbito 1, 2 e 3. Numa perspetiva de melhoria contínua, foi melhorada a metodologia de cálculo de algumas categorias de âmbito 3, nomeadamente, da categoria 1 (Aquisição de Bens e Serviços), da categoria 3 (Energia não incluída em A1 e A2) e da categoria 7 (Viagens Pendulares).

Emissões de GEE

■ 2019 ■ 2024 ■ 2025



Verificou-se, em 2025, um aumento de 0,2% das emissões de GEE de âmbito 1 relativamente a 2024, impulsionado pelo aumento do consumo de gasolina (+17,4%) e de gasóleo (+1,5%) (em L).

Em 2025, as emissões de GEE de âmbito 2, relativas ao consumo de energia elétrica e baseadas no mercado, reduziram em 62,9% comparativamente com o ano de 2024. Embora o consumo de energia tenha aumentado 5,7%, o aumento da quota de energia renovável no *mix* energético, para 75%, permitiu esta redução expressiva.

Comparativamente com 2024, verifica-se um aumento de 148,9% do total de GEE de âmbito 3, impulsionado, essencialmente pelo aumento em 165,4% da categoria 1, mas também da categoria 2 referente aos bens de capital, com incremento de 188,8%. Estes valores são explicados pelo aumento da atividade de modernização, renovação e eletrificação da ferrovia e da requalificação, manutenção e construção nova de rodovia, com o correspondente aumento do consumo de materiais, matérias-primas e bens de capital.

Tendo sido considerado um tema material, independentemente de não fazer parte das metas SBTi, calculou-se para 2025, a categoria 11 do âmbito 3, onde se enquadra a utilização das infraestruturas rodoferroviárias, resultando num total de emissões de 6.025.501 tCO₂e. A utilização da rodovia representa 99,5% deste valor e a utilização da ferrovia os restantes 0,5%, o que espelha bem as diferenças da intensidade carbónica associada à circulação, entre os dois modos.

Ainda assim, verifica-se que não existe controlo operacional da IP sobre a componente rodoviária dessas emissões, que resultam diretamente da composição da frota rodoviária nacional, que está dependente das estratégias nacionais em termos, p. ex. da eletrificação da mobilidade rodoviária. Na componente ferroviária, através da expansão e eletrificação da RFN, a IP promove a transferência modal e a diminuição de circulação de comboios a *diesel*.

EIXO DE INTERVENÇÃO 1 | Eficiência energética, transição e descarbonização

Desempenho - Principais conclusões

Programa Business Ambition "1.5 IP"

Face às alterações metodológicas no âmbito 3 adotadas em 2025, a comparabilidade direta das emissões do *Business Ambition "1,5 IP"*, com o ano de 2019 ficou comprometida. Não tendo sido possível em tempo útil realizar o recálculo do ano de 2019, não se apresenta o desempenho das emissões de GEE relativamente às metas SBTi de âmbito 3 e ao total dos âmbitos de emissão.

Considerando os âmbitos 1 e 2 verifica-se, em 2025, uma redução de 2,3% nas emissões de âmbito 1 e uma redução de 93,0% das emissões de âmbito 2. A ambição e os esforços da IP devem ser redobrados nas medidas que afetam as emissões diretas, nomeadamente, o reforço da conversão da frota própria para veículos elétricos, bem como a expansão da instalação de postos de carregamento para veículos elétricos (PC e PCVE) nas instalações próprias em todo o país, paralelamente ao incremento de energia renovável no *mix* energético consumido, que deverá atingir os 100% em 2030, tanto para a energia consumida nas instalações próprias como para a energia de tração.

Plano ECO.AP 2030 e outras medidas de eficiência energética

Considerando o *Plano ECO.AP 2030*, a meta de redução de 20% do consumo de energia elétrica nas principais estações ferroviárias foi já atingida em 2023 e 2024, sendo que, em 2025, essa redução atingiu os 32,2%. Já o consumo de eletricidade nas instalações registou uma redução de 15,3%, mantendo uma trajetória estável face aos anos anteriores (17,1% em 2023 e 15,3% em 2024), ainda que abaixo da meta definida de 20%. Estes desempenhos evidenciam a eficácia das medidas de eficiência energética que têm vindo a ser implementadas.

Quanto à redução de consumo de combustíveis fósseis na frota, o desempenho continua aquém da meta de 20%, tendo atingido em 2025, 1,3% de redução. Este valor está intrinsecamente relacionado com as metas de renovação da frota, sendo que, em 2025, atingiu-se 15% da meta para os veículos híbridos não *plug-in*, 27% para os veículos híbridos *plug-in* e 53% para os veículos elétricos. Considerando os veículos a combustão, atingiu-se apenas 4% relativamente à meta de redução para 2026, evidenciando a necessidade de reforço das estratégias de mobilidade sustentável.

Quanto ao autoconsumo, a capacidade instalada em sistemas solares fotovoltaicos manteve-se nos 300 kWp (pico) em 9 unidades, o que representa 8% do objetivo para 2030. A produção de energia renovável para autoconsumo em 2025 foi de 378.940 kWh, o que representa 0,6% do total da energia consumida. Verifica-se que o ritmo de crescimento atual é insuficiente para alcançar a meta prevista para 2030, pelo que será necessário um aumento do investimento em soluções deste tipo. Está atualmente em fase de contratação o fornecimento e instalação de 22 UPACs para produção de energia solar para autoconsumo em estações e edifícios da IP, com uma potência estimada de 891 kWp, prevendo-se a sua conclusão até final de 2026.

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 financeiros*.

Indicadores de intensidade carbónica	2024	2025	Unidade
Intensidade carbónica (Âmbitos 1, 2 e 3) por Volume de Negócios Total	205,8	261,4	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	522,1	998,0	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	573,0	478,9	tCO ₂ e/M€
Intensidade carbónica da utilização da ferrovia (Categoria 11 de Âmbito 3), pela utilização da infraestrutura ferroviária (milhões de comboios quilómetro)	1776,7	768,7	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	231,4	tCO ₂ e/Mvkm

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.

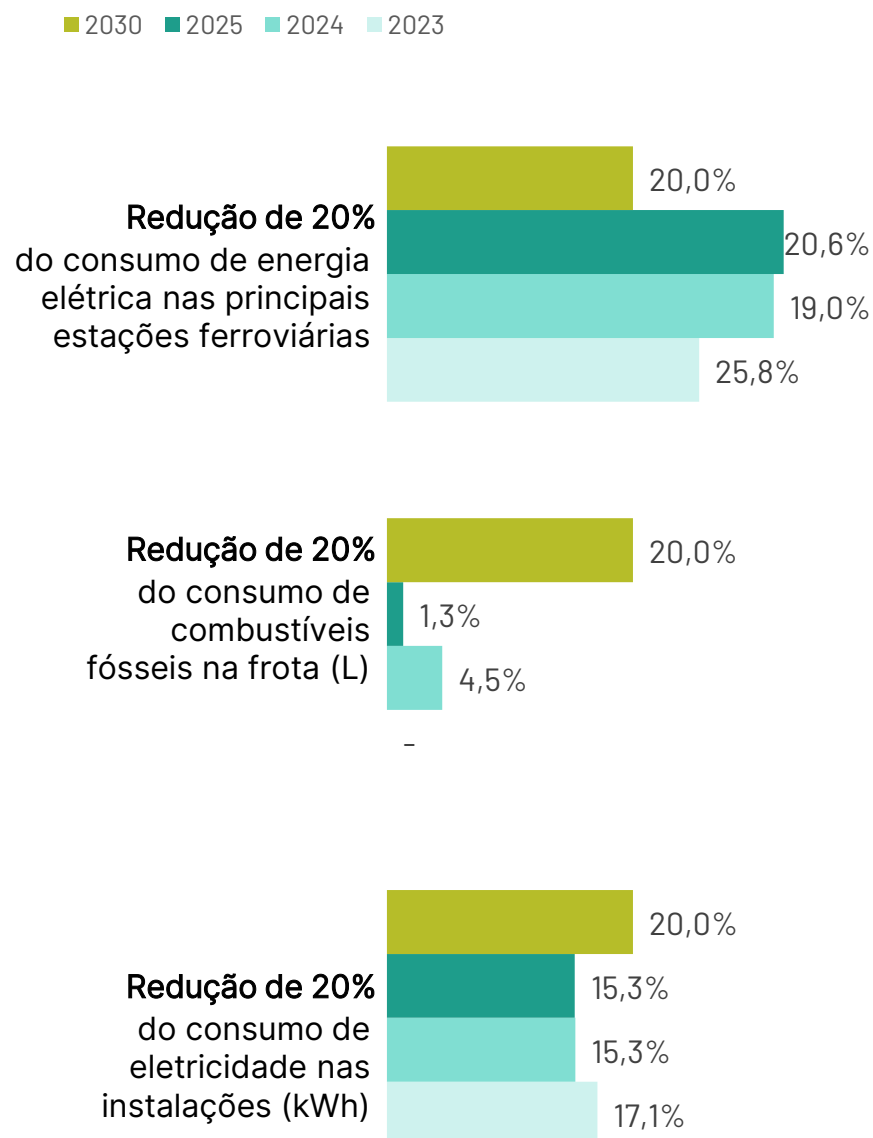
Quanto à relação entre emissões de GEE e o volume de negócios da empresa, indica que a descarbonização das operações, poderá ser um fator estratégico para melhorar a sustentabilidade financeira e ambiental.

EIXO DE INTERVENÇÃO 1 | Eficiência energética, transição e descarbonização

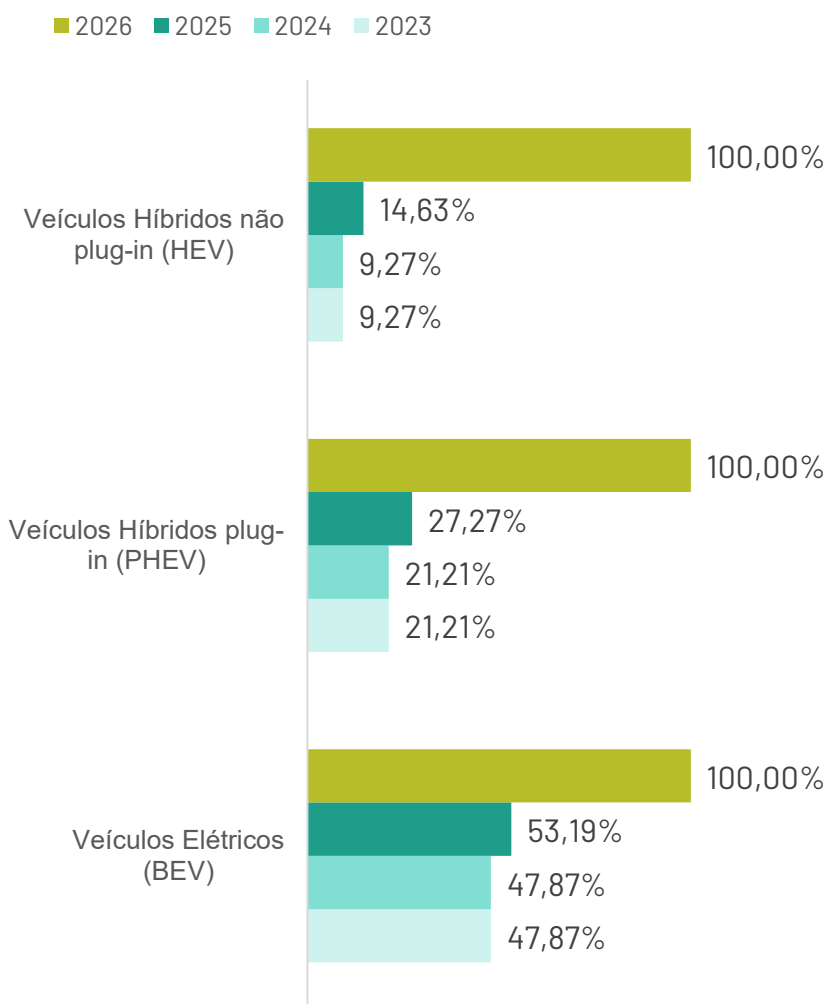
Metas

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 2025, relativamente às metas:

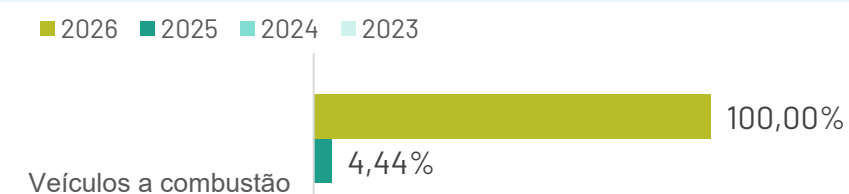
Metas de Redução em relação a 2019 ECO.AP 2030



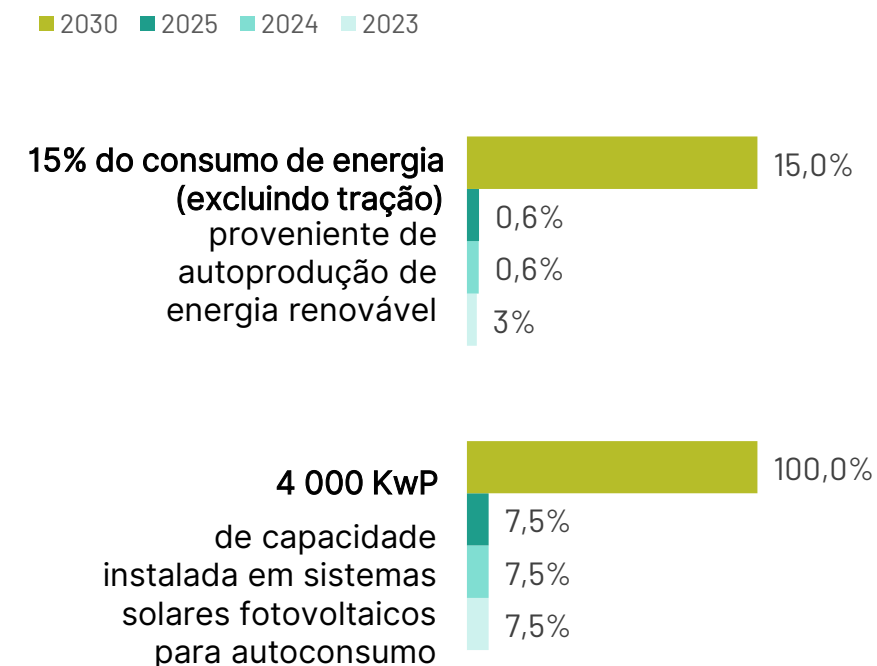
Metas de aumento do nº de veículos na frota própria



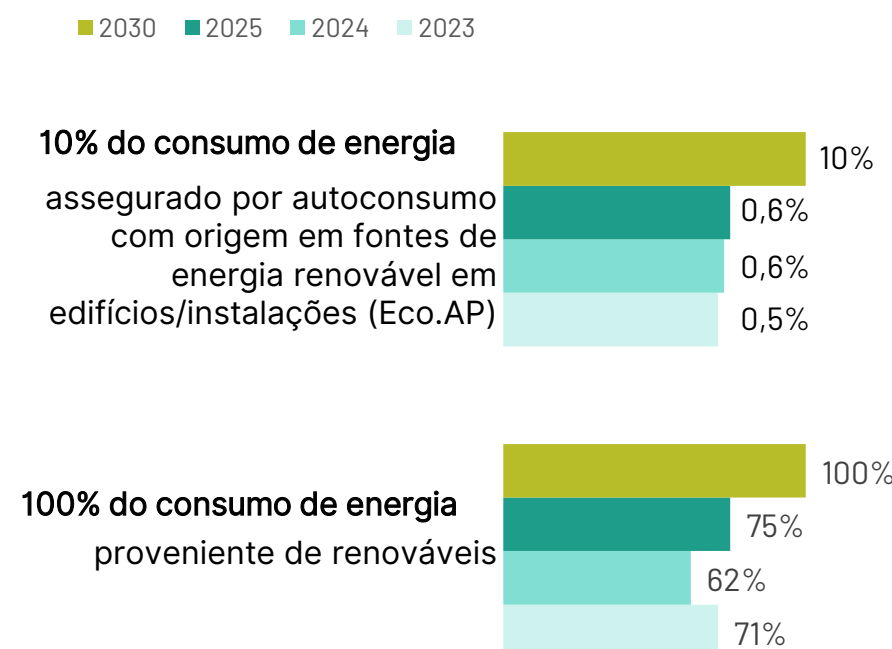
Meta de redução do nº de veículos na frota própria



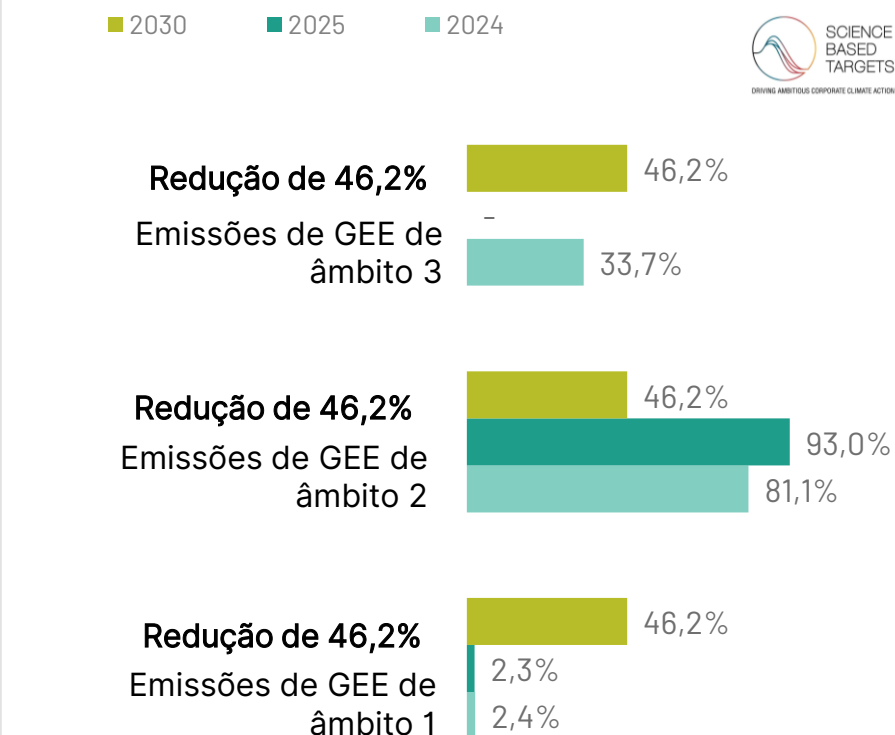
Metas de autoprodução e autoconsumo de energia fotovoltaica



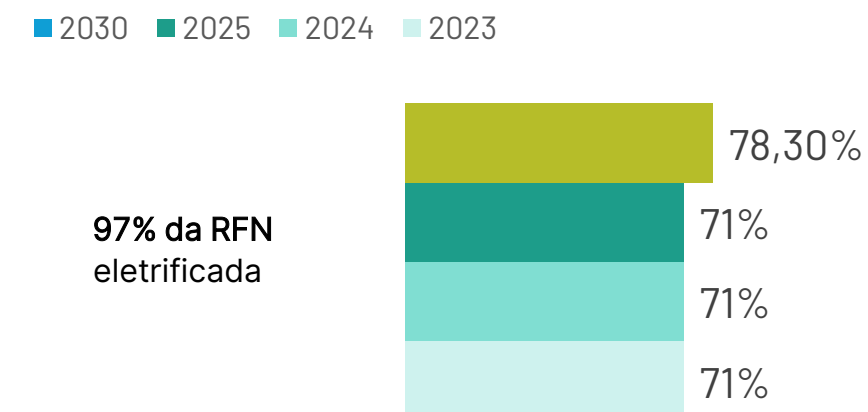
Metas do modelo de aquisição de energia a fornecedores externos



Metas de Redução de emissões em relação a 2019



Eletrificação da Rede Ferroviária Nacional



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 serem minimizados os danos nas infraestruturas e a correspondente disrupção dos serviços, no caso da ocorrência desses eventos extremos.

Dimensão Ambiente Resiliência às Alterações Climáticas

Tópicos materiais

- Adaptação às Alterações Climáticas

Estratégias e Políticas

- Estratégia de Resiliência às Alterações Climáticas

Ações-Chave

- Plano de Resiliência das Infraestruturas às Alterações Climáticas (PRIAC) – rodovia, ferrovia e telecomunicações – fase 1
- Plano de Resiliência das Infraestruturas às Alterações Climáticas (PRIAC) – rodovia, ferrovia e telecomunicações – fase 2
- Estudos de Avaliação da Adaptação às Alterações Climáticas e Resiliência a Catástrofes Climáticas (AAAC) - ferrovia

Métricas

- Avaliação dos riscos climáticos físicos (atuais e futuros) das infraestruturas geridas pela IP
- Identificação dos perigos climáticos mais importantes para a RFN e para a RRN
- Extensão da rede ferroviária da IP em exploração, com riscos materiais físicos associados ao clima
- Extensão da rede rodoviária da IP em exploração, com riscos materiais físicos associados ao clima
- Estimativa de valores de reconstrução da RFN
- Estimativa de valores de reconstrução da RRN
- Perda potencial de receitas ferroviárias
- Perdas potenciais de receitas líquidas da atividade rodoviária



EIXO DE INTERVENÇÃO 2 | Resiliência às alterações climáticas

A **resiliência às alterações climáticas** é primordial para a empresa, na medida em que as alterações climáticas e os eventos meteorológicos extremos exigem que as infraestruturas genericamente, e as infraestruturas de transportes especificamente, sejam mais robustas e resilientes, visando a minimização de danos e a disrupção operacional associada, no caso da ocorrência desses eventos extremos.

A IP, como empresa gestora de infraestruturas de transporte e com um papel central na mobilidade nacional, necessita de garantir que os seus projetos e planos garantem valores básicos e fundamentais de sustentabilidade, como a resiliência às alterações climáticas.

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, de forma a torná-las mais resilientes aos perigos climáticos extremos atuais e futuros, 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**

Estratégias e Políticas

A IP tem presente o seu papel central na mobilidade nacional, dado que as suas redes rodoviária e ferroviária são extensas, complexas, interdependentes e fundamentais para a economia do país.

Reconhecendo esta realidade, e atendendo à extrema importância do tema das AC e dos seus efeitos sobre as suas redes, a IP assumiu uma Estratégia de Resiliência às Alterações Climáticas, que abrange a resiliência das suas 3 redes, com especial enfoque nas infraestruturas rodo e ferroviárias em exploração.

Ações, Métricas e Desempenho

Para fazer face às AC a IP desenvolveu o Plano de Resiliência das Infraestruturas às Alterações Climáticas (PRIAC).

O PRIAC visa avaliar o risco climático para as suas redes e, identificar e planear medidas e ações que garantam a resiliência das redes de infraestruturas rodoviárias e ferroviárias às alterações climáticas, e a eventos climáticos extremos, numa perspetiva de gestão adaptativa, ao longo do tempo, e concorrendo, por esta via, para a segurança, fiabilidade, sustentabilidade e plena capacidade de gestão e exploração das infraestruturas geridas pela IP.

Uma outra prática de gestão da IP, diz respeito ao desenvolvimento de 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.

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.

Estes estudos consideram os cenários climáticos futuros RCP do Relatório do Painel Intergovernamental sobre Alterações Climáticas (IPCC) - 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).

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 (2023) e nos horizontes 2050 e 2100.

Extensão das redes RFN, RRN e RT analisadas (km)	2023	
	RCP 4.5 (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*

Efeitos Físicos

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) pressupõe o desenvolvimento do Plano de Ação e a identificação e proposta de medidas de adaptação, quer ao nível da fase de projeto, quer ao nível operacional.

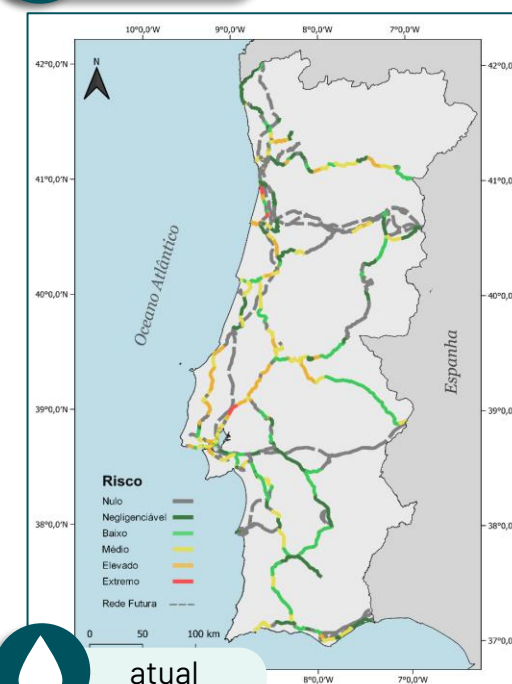
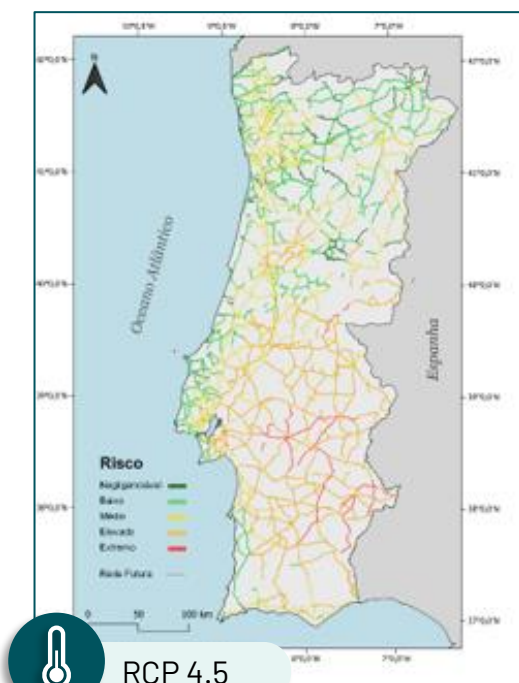
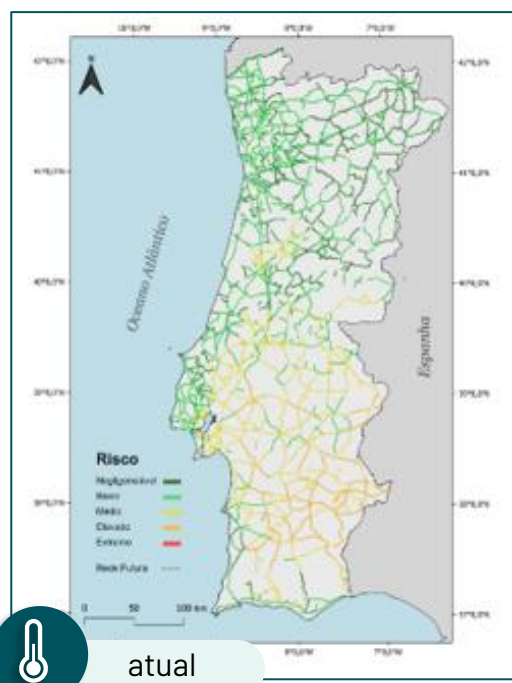
A implementação das medidas de adaptação previstas pretende assegurar não só a resiliência das redes RRN, RFN e RT aos eventos climáticos extremos, mas também aumentar o ciclo de vida das infraestruturas e dos seus ativos.

EIXO DE INTERVENÇÃO 2 | Resiliência às alterações climáticas

Ações, Métricas e Desempenho

PRIAC – 1ª FASE

A título de exemplo, apresentam-se os mapas de risco da rede rodoviária nacional para os cenários atual (ano 2023 - PRIAC), cenário RCP 4.5 e cenário RCP 8.5, para o perigo climático “Calor excessivo”. Apresenta-se também o mapa de risco atual da rede ferroviária nacional para o perigo climático de “Inundações fluviais”.



Perigo climático

- Calor excessivo
- Inundações fluviais

PRIAC – 2ª FASE

A fase 2 do PRIAC (em curso) pressupõe o desenvolvimento do Plano de Ação e a identificação e proposta de medidas de adaptação, quer ao nível da fase de projeto, quer ao nível operacional. Este Plano de Ação, está dividido em três pilares fundamentais, dentro dos quais estão previstas várias atividades que se consideraram essenciais para a sua concretização.

Pilar 1 - Gestão dos ativos existentes

Neste pilar inclui-se, entre outras atividades, por ex. a criação de um registo sistemático e integrado das redes ferroviária, rodoviária e telemática que permita construir uma base de dados de ocorrências e respetivas causas e, com sequências suficientemente robustas, que contribua para um melhoramento constante da avaliação futura do risco climático.

Pilar 2 - Investimentos futuros

No pilar 2 inclui-se, entre outras atividades, por ex. a integração das conclusões da análise de risco e de vulnerabilidade às alterações climáticas nos processos de preparação dos projetos de investimento, a análise e revisão das práticas e padrões de design atuais e a definição de métodos para avaliação das medidas de adaptação (incluindo análise económica).

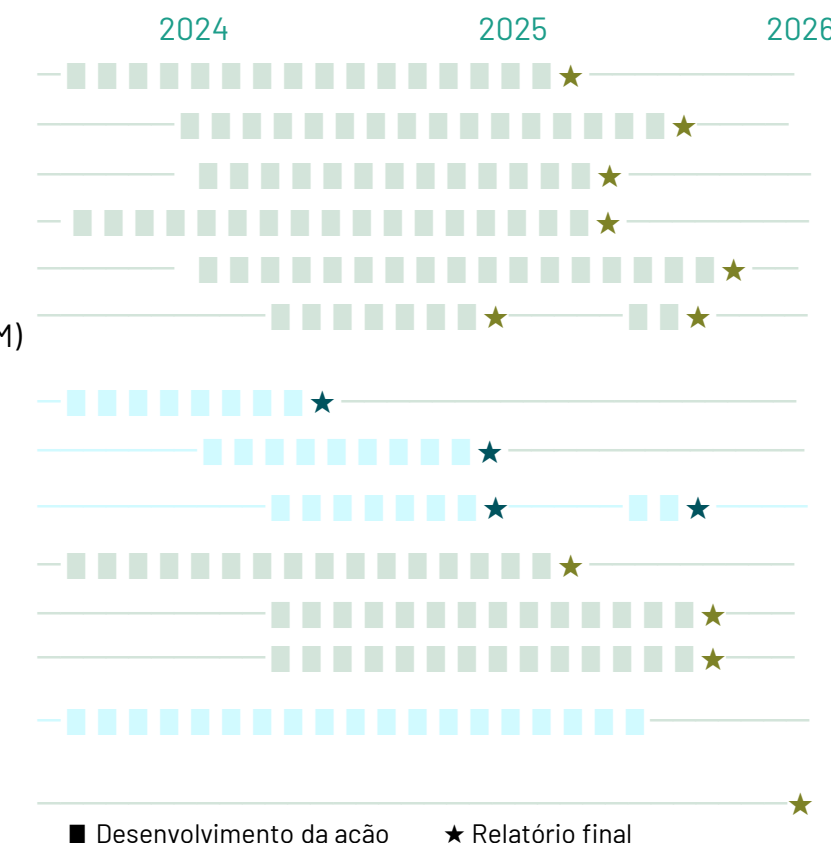
Este pilar inclui ainda a compilação, em forma de “catálogo” de medidas de adaptação e mitigação das alterações climáticas, para a RFN e RRN (desenvolvimento em curso), que se pretendem incluir no planeamento dos investimentos de curto, médio e longo prazos, para promover o aumento do ciclo de vida das infraestruturas e minimizar a disrupção dos serviços prestados, por via da respetiva resiliência às alterações climáticas.

Pilar 3 - Estrutura institucional

Neste pilar inclui-se, entre outras atividades, por ex. a criação de uma estrutura de *governance* do PRIAC, para assegurar o compromisso necessário para o seu desenvolvimento, incluindo a sua implementação e monitorização e a consolidação da divulgação interna/externa do PRIAC e partilha de conhecimento.

O cronograma previsto para o desenvolvimento do Plano de Ação é aqui apresentado, referindo-se, no entanto, que algumas das atividades aí previstas não são estáticas, apesar de terem um planeamento inicial atribuído, dado que encerram uma componente incremental ao longo do tempo, que pode ir para além das datas previstas neste planeamento.

Pilar	Ação
1. Gestão dos ativos existentes	1.1 Melhoria contínua da análise de risco das redes
	1.2 Identificação de pontos críticos que requerem medidas imediatas
	1.3 Identificação de potenciais fontes de financiamento
	1.4 Refinamento da análise de risco da rede de telemática
	1.5 Criação de um registo integrado de perigos climáticos para as três redes
	1.6 Integração do risco climático nos contratos de manutenção/conservação (O&M)
2. Investimentos futuros	2.1 Integração das conclusões do PRIAC – Fase I na preparação do projeto
	2.2 Identificação, análise e revisão das práticas de design atuais
	2.3 Definição de métodos para avaliação das medidas de adaptação
3. Estrutura institucional	3.1 Constituição de estrutura de <i>governance</i> para o desenvolvimento do PRIAC
	3.2 Divulgação interna do PRIAC
	3.3 Divulgação externa do PRIAC
4. Ações de Divulgação	4 Realização de Workshops, reuniões temáticas e fichas com <i>Best Practices</i>
5. Elaboração do Relatório final	5 Elaboração do Relatório Final do PRIAC - Fase II



Um dos objetivos principais da 2ª Fase do PRIAC foi o de identificar e propor medidas de adaptação para tornar as infraestruturas da IP mais resilientes, de forma a promover o planeamento dos respetivos investimentos de curto, médio e longo prazo, designadamente, para os casos das linhas ferroviárias ou dos troços rodoviários em que estas medidas não estivessem já implementadas ou planeadas.

EIXO DE INTERVENÇÃO 2 | Resiliência às alterações climáticas

Ações, Métricas e Desempenho

Efeitos Financeiros

A IP dispõe de uma métrica de contabilização do efeito financeiro na empresa, em caso de necessidade de proceder à reconstrução das infraestruturas, em resultado da ocorrência de danos físicos relevantes com origem em eventos climáticos extremos.

Estimativa de valores de reconstrução (em €) da RFN

RFN	Valor médio estimado para reconstrução via-férrea eletrificada (M€/km)	Valor médio estimado para reconstrução via-férrea não eletrificada (M€/km)
Infraestrutura e Plataforma de Via-Férrea		
Plataforma de via +Taludes	0,293	0,293
Superestrutura de Via-Férrea		
Via	0,581	0,581
Aparelhos de Via	0,154	0,154
Infraestruturas de Obras de Arte		
Pontes	7	7
Túneis	3	3
Sistemas de Sinalização e Segurança de Exploração		
Equipamento Exterior	0,054	-
Encravamento e Equipamento Interior *	0,243	-
Sistema ATP	0,030	-
Catenária e Energia de Tração		
Catenária	0,175	-
Subestações **	4,150	-
Postos de Catenária	0,086	-
TOTAL	11,682	11,028

* Valor médio de 1 Enclavamento e Equipamento Interior (EEI)

**Valor médio de 1 subestação de tração

Estimativa de valores de reconstrução (em €) da RRN

RRN	Valor médio estimado para reconstrução de via rodoviária (M€/km)
Plataforma de Via Rodoviária	
Pavimentos	0,415
Infraestrutura de Obras de Arte	
Ponte	7
Túneis	3
TOTAL	10,415

O valor total estimado de reconstrução da RFN é da ordem de 11,7 M€/km para a via-férrea eletrificada e de 11,028 M€/km para a via-férrea não eletrificada, sendo da ordem de 10,4 M€/km para a reconstrução de via rodoviária (RRN).

A IP dispõe também de uma métrica de contabilização do efeito financeiro na empresa, associado a perdas potenciais de receitas líquidas provenientes das suas infraestruturas, em resultado da ocorrência de danos físicos relevantes com origem em eventos climáticos extremos, que possam condicionar ou interromper a prestação dos serviços.

No caso ferroviário, consideraram-se as receitas provenientes de troços ferroviários (TUI – Taxa de Utilização da Infraestrutura) cujos ativos foram considerados com risco físico significativo para os perigos inundações e vertentes (perigos para a RFN).

No caso rodoviário, consideraram-se as receitas provenientes da cobrança de portagens, em vias de alta prestação cujos ativos foram considerados com risco físico significativo para os perigos identificados para a RRN.

Perda potencial de receitas ferroviárias (em €) – 2025 (TUI)

Receitas da RFN	TUI 2024 (€)	TUI 2025** (€)
Linhas da RFN com perigos Inundações e Vertentes		
Linha do Norte	25 325 746,4	27 789 909
Linha do Minho	1 826 864,8	3 776 102
Linha da Beira Baixa	759 757,6	815 524
Linha de Cintura	546 877,1	1 079 931
Linha do Douro	1 446 677,5	1 451 571
Linha do Leste	138 732,1	151 712
Linha de Guimarães	748 075,0	791 762
Linha de Vendas Novas	515 838,4	655 184
Ramal Porto de Aveiro	4 119,6	9 834
Linha do Algarve	784 547,9	829 941
Linha da Beira Alta *	11 124,6	-
Linha de Sintra	1 748 281	2 936 298
Linha do Oeste	856 013,2	788 670
Linha do Sul	2 687 330,5	3 945 024
Concordância de Sete Rios	397 134,8	416 522
Linha de Cascais	2 848 804,8	353 287
Linha do Vouga	-	406 450
Total de receitas	40 645 925	46 197 722

* A Linha da Beira Alta esteve parcialmente encerrada em 2024 e 2025

** Os valores das receitas de 2025 ainda não refletem o recálculo (AMT)

Perda potencial de receitas rodoviárias (em €) – 2025 (portagens)

RECEITAS DA RRN (VIAS COM PORTAGENS)	
AUTOESTRADAS COM PERIGOS CLIMÁTICOS SIGNIFICATIVOS	RECEITA POTENCIAL 2025 (€)
A16 – Subconcessão Grande Lisboa	26 034 880
A28 – Subconcessão Norte Litoral	23 730 629
A4 – Subconcessão Grande Porto	8 506 210
A8 – Subconcessão Litoral Oeste	2 328 641
A22 – Via do Infante de Sagres	-
A13-1 Subconcessão*	-
Total de receitas	60 600 360

* As autoestradas da IP, A22 e A13-1 Subconcessão, são autoestradas que foram abrangidas pela Lei nº 37/2024, onde foi eliminada a cobrança de taxas de portagens (a partir de 01/01/2025)

EIXO DE INTERVENÇÃO 2 | Resiliência às alterações climáticas

Ações, Métricas e Desempenho

Medidas de Adaptação às Alterações Climáticas

Para os **riscos materiais identificados no cenário atual**, a IP já implementou ou está a planear 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 (risco extremo e risco elevado), como exemplificado a seguir.

Rede Ferroviária

Perigos: inundações e instabilidade de vertentes



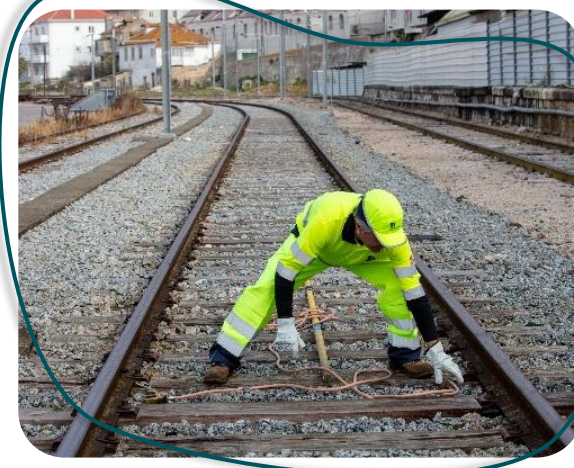
Dimensionamento para cheias de período de retorno centenário ou milenar



Estabilização, proteção e reperfilamento de taludes



Condicionamento ou suspensão da circulação após notificação da Proteção Civil



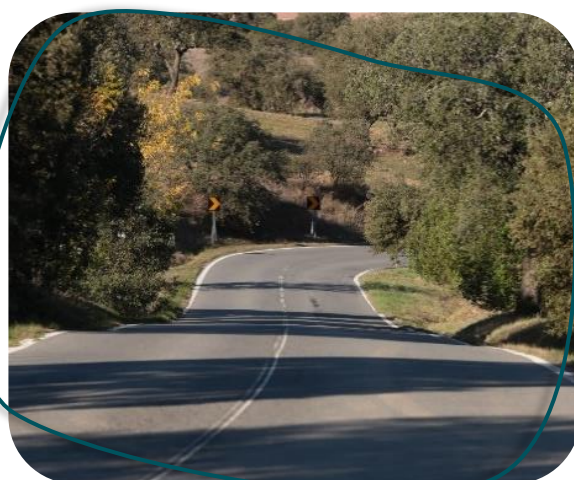
Intensificação da manutenção preventiva das infraestruturas e equipamentos



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 da otimização do consumo de recursos e minimização ao máximo da produção de resíduos, em resultado das suas atividades.

Dimensão Ambiente Economia Circular

Tópicos materiais

- Fluxo de entrada de materiais utilizados na produção

Estratégias e Políticas

- Estratégia de Transição para a Economia Circular

Ações-Chave

- Eco-conceção: incorporação de materiais reciclados ou que incorporem materiais reciclados nas empreitadas (obras) da RFN e RRN
- Programa de reutilização e valorização de resíduos nas prestações de serviço da RFN e RRN
- Testes de soluções inovadoras e circulares na RFN e RRN

Métricas

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

Metas até 2030

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

EIXO DE INTERVENÇÃO 3 | Economia circular

Nas suas atividades, nomeadamente, nas suas empreitadas (obras), a IP consome uma quantidade significativa de recursos e matérias-primas primárias, com os resultantes impactes negativos no ambiente e na disponibilidade de recursos.

Atenta a esta questão, a empresa adota um conjunto de práticas de gestão e reutilização de materiais (matérias-primas secundárias) e de minimização de resíduos, que resultam em impactes positivos quer na redução do consumo de recursos e matérias-primas virgens, quer em termos do prolongamento do ciclo de vida dos materiais.

A dependência de recursos e materiais para as atividades de construção e conservação das infraestruturas, com especial ênfase para o caso da ferrovia, representa um risco para a IP, pois as quebras na cadeia de abastecimento desses materiais/equipamentos que possam vir a ocorrer, especialmente de fornecedores críticos, representam riscos financeiros para a empresa, decorrentes de eventuais perturbações na prestação de serviços de mobilidade.

As exigências feitas aos empreiteiros, como as de incorporação de reciclados nos materiais usados nas obras e adoção de práticas de gestão otimizada e reutilização de materiais, tem vindo a encarecer os projetos e a representar encargos financeiros mais elevados para a empresa.

IRO associados

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**

Estratégias e Políticas

As atividades desenvolvidas pela IP, designadamente, na fase de construção e manutenção/conservação das suas infraestruturas ferroviárias e rodoviárias, são passíveis de consumir quantidades significativas de recursos.

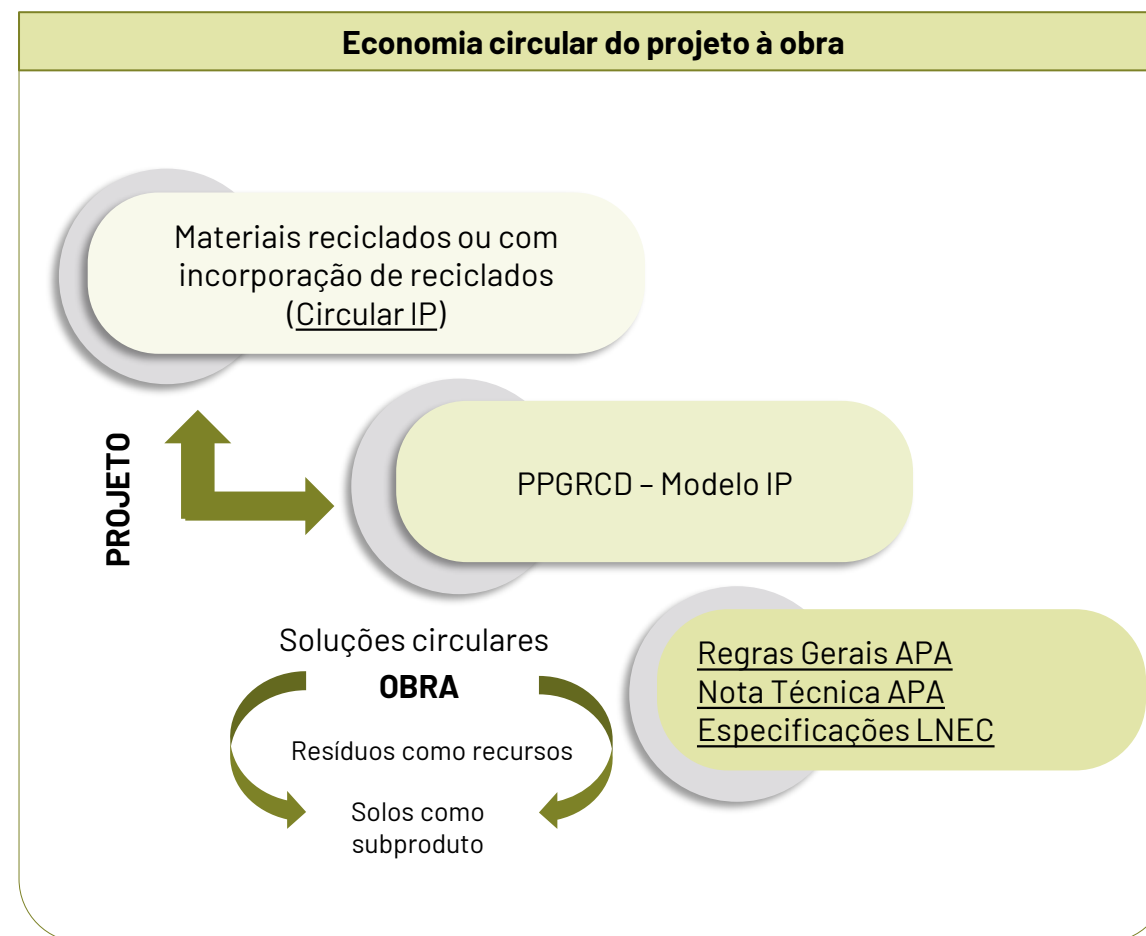
Nessa medida, a empresa tem apostado numa **Estratégia de Transição para a Economia Circular**, com o objetivo de incrementar os princípios de circularidade de materiais, abrangendo todo o ciclo de vida dos seus projetos e a cadeia de valor, designadamente, as suas empreitadas (obras) rodo e ferroviárias, e também as suas prestações de serviço de manutenção e conservação da RFN e RRN.

A **Estratégia de Transição para a Economia Circular** materializa-se num conjunto de ações e práticas, no âmbito da economia circular, que têm permitido à empresa otimizar quer o consumo de recursos e matérias-primas virgens, quer prolongar o ciclo de vida dos materiais.

Ações, Métricas e Desempenho

Reconhecendo os impactes que as suas atividades têm no consumo de recursos/materiais, a IP tem atuado nesta matéria, com a definição e implementação de ações associadas à transição da empresa para a economia circular:

- **Eco-conceção:** incorporação de materiais reciclados ou que incorporem materiais reciclados nas empreitadas (obras) da RFN e RRN;
- **Programa de reutilização e valorização de resíduos nas prestações de serviço da RFN e RRN** e que são da responsabilidade da IP;
- **Testes de soluções inovadoras e circulares na RFN e RRN.**



EIXO DE INTERVENÇÃO 3 | Economia circular

Ações, Métricas e Desempenho

No contexto da Eco-conceção, 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 nº 102-D/2020, 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.

Assim, a métrica usada na avaliação do desempenho das empreitadas é a quantidade de material reciclado ou com incorporação de reciclado incluído nas empreitadas/ quantidade de matérias-primas incluídas nas empreitadas (% média).

Durante o ano de 2025 decorreram um total de 460 empreitadas das redes rodo e ferroviárias da IP (206 ferroviárias e 254 rodoviárias), com acompanhamento ambiental da DEA.

Relativamente ao desempenho a reportar, consideraram-se as empreitadas que terminaram em 2025 – 100 empreitadas, de forma a assegurar um maior rigor dos dados. De facto, a consolidação das quantidades de materiais e de resíduos acontece apenas no fecho de cada empreitada, com o fecho do seu respetivo PPGRCD, que engloba o modelo de desempenho da empreitada em termos de economia circular.

Das 100 empreitadas concluídas, não estavam disponíveis dados de 26 delas à data deste reporte, uma vez que os respetivos PPGRCD finais não estavam ainda concluídos.

Assim, apresenta-se o desempenho da IP em 74 empreitadas com acompanhamento ambiental (44 da RFN e 30 da RRN) e concluídas em 2025, em termos de consumos das principais tipologias de materiais e inclusão de reciclados nesses consumos.

A IP está a envidar esforços para que no futuro, todos os PPGRCD das empreitadas concluídas possam estar também eles finalizados, para poderem ser incluídos no respetivo reporte anual.

Consumo de materiais e de reciclados - Rede ferroviária

Desempenho da IP nas 44 empreitadas da rede ferroviária, em termos de consumos das principais tipologias de materiais e da incorporação de reciclados:

Matérias-primas e materiais consumidos em 44 empreitadas da RFN concluídas em 2025	Total de materiais*	Total com reciclados*	
	(T)	(T)	(%)
Carril**	9 786,6	9 786,6	100%
Pré-Fabricados de Betão (tais como travessas e caixas de visita)	50 940,8	42 960,2	84,33%
Cimento e Betão (incluindo a argamassa mineral)	91 336,2	90 364,3	98,94%
Balastro	195 197,9	0,00	0%
Madeira	276,4	0,00	0%
Tout Venant, rachão, brita, entre outros	235 652,9	1,2	0%
Ferro e Aço (incluindo postes de catenária)**	166 807,3	7 050,0	4,23%
Plásticos	454,0	306,8	67,57%
Outros metais (alumínio, cobre)**	6 576,8	4 125,9	62,73%
Misturas Betuminosas	5 045,6	96,2	1,91%
Outros***	337,9	124,1	36,72%
TOTAL	762 412,4	154 815,2	20,29%

* Empreitadas terminadas em 2025 e contabilizadas neste exercício (74 empreitadas). 44 empreitadas ferroviárias.
 ** Matérias-primas ou consumos de materiais críticos (carril, alumínio, aço e cobre)
 *** Materiais não classificados em tempo útil, face à elevada complexidade da composição e reduzida representatividade

Em termos relativos pode dizer-se que do total de materiais reciclados ou que incorporam reciclados, nas empreitadas ferroviárias, o cimento e o betão correspondem a cerca de 58,4% dos materiais com reciclados, os pré-fabricados como as travessas de betão e as caixas de visita a cerca de 27,8%, seguindo-se o carril, com 6,3%, o ferro e aço (postes) com 4,6% e outros metais com 2,7%. Os materiais das empreitadas ferroviárias com menor expressão em termos da incorporação de reciclados, são as misturas betuminosas e o tout venant/britas.

Em 2025, nas atividades de construção e grandes manutenções da infraestrutura ferroviária consideradas (44 empreitadas concluídas), a IP consumiu um total de cerca de 762.412 toneladas de materiais, correspondendo a cerca de 154.815 toneladas de materiais com incorporação de reciclados.

Consumo de materiais e de reciclados - Rede rodoviária

Desempenho da IP nas 30 empreitadas da rede rodoviária, em termos de consumos das principais tipologias de materiais e da incorporação de reciclados:

Matérias-primas e materiais consumidos em 30 empreitadas da RRN concluídas em 2025	Total de materiais*	Total com reciclados*	
	(T)	(T)	(%)
Misturas Betuminosas	369 427,1	210 343,6	56,94%
Pré-fabricados de betão (tais como caixas de visita)	27 850,9	26 967,3	96,83%
Cimento e Betão (incluindo a argamassa mineral)	64 494,5	63 441,6	98,36%
Madeira	108,4	38,4	35,42%
Tout Venant, rachão, brita, entre outros	465 399,9	33 447,7	7,19%
Ferro e Aço**	8 782,5	6 917,4	78,78%
Plásticos	1 483,7	1 178,8	79,44%
Outros metais (incluindo alumínio, cobre)**	6,7	3,8	56,27%
Outros***	10 895,8	10 271,8	94,27%
TOTAL	948 449,7	352 610,3	37,10%

* Empreitadas terminadas em 2025 e contabilizadas neste exercício (74 empreitadas). 30 empreitadas rodoviárias.
 ** Matérias-primas ou consumos de materiais críticos (alumínio, aço e cobre)
 *** Materiais não classificados em tempo útil, face à elevada complexidade da composição e reduzida representatividade

Em termos relativos pode dizer-se que do total de materiais reciclados ou que incorporam reciclados, nas empreitadas rodoviárias, as misturas betuminosas correspondem a cerca de 59,7% dos materiais que incorporam reciclados, seguindo-se o cimento e o betão com cerca de 18%, o tout venant/britas com 9,4% e os pré-fabricados como as caixas de visita com 7,5%. Os materiais das empreitadas rodoviárias com menor expressão em termos da incorporação de reciclados, são os plásticos, madeira e outros metais.

Também em 2025, nas suas atividades de construção e grandes reparações da infraestrutura rodoviária consideradas neste exercício (30 empreitadas concluídas), a IP consumiu cerca de 948.450 toneladas de materiais, correspondendo a cerca de 352.610 toneladas de materiais com incorporação de reciclados.

EIXO DE INTERVENÇÃO 3 | Economia circular

Ações, Métricas e Desempenho

Economia circular - Redes rodo e ferroviária

Na tabela seguinte apresenta-se o desempenho das 74 empreitadas selecionadas das redes rodo e ferroviárias, e que concluíram em 2025.

Desempenho das empreitadas da IP terminadas em 2025*	RRN	RFN
Número de contratos de empreitada/aquisição com inclusão de cláusulas específicas de economia circular	30	44
Número de contratos de empreitada/aquisição sem inclusão de cláusulas específicas de economia circular	0	0
Quantidade de material reciclado incluído nas empreitadas* (toneladas)	352 610,3	154 815,3
Quantidade de material reciclado ou com incorporação de reciclado* incluído nas empreitadas/quantidade de matérias-primas incluídas nas empreitadas (% média)	37,1%	20,3%

* Empreitadas terminadas em 2025 e contabilizadas neste exercício (74 empreitadas num universo de 100 empreitadas nestas condições)

A quantidade de material reciclado ou com incorporação de reciclado incluído nas empreitadas da IP selecionadas e que concluíram em 2025, apresenta valores bastante superiores à meta estabelecida, correspondendo respetivamente a cerca de 37% na RRN e cerca de 20% na RFN, do total dos materiais consumidos nessas empreitadas.

No caso prestações de serviço, a IP dispõe de duas aplicações corporativas, onde fica registada toda a informação sobre os materiais consumidos nessas mesmas prestações de serviço.

Nas prestações de serviços de construção e manutenção da infraestrutura ferroviária, em 2025, a IP consumiu um total de cerca de 8.856 toneladas de materiais.

Alguns dos materiais com consumos mais significativos nas prestações de serviço ferroviárias, são o carril e as travessas de betão, que são fornecidos diretamente pela IP, sendo que alguns destes materiais são reutilizados e/ou materiais novos que também incorporam reciclados.

Em 2025, não foi possível contabilizar os principais materiais consumidos nas prestações de serviço rodoviárias. A IP está a envidar esforços para que, no futuro, seja possível aos Centros Operacionais da Direção de Rede Rodoviária (DRR) segregar a quantidade de materiais consumidos apenas nas prestações de serviço, dos valores totais de materiais consumidos e registados em sistema, para poderem ser incluídos no reporte anual.

Gestão de resíduos - Redes rodo e ferroviária

O desempenho da IP em 2023, 2024 e 2025, no que se refere à gestão de resíduos geridos pela própria empresa / adoção de princípios de economia circular, nas prestações de serviço na RFN e RRN, é apresentado em seguida.

2023 (t)	RRN	RFN	TOTAL
Total de resíduos produzidos	27 667,0	341,0	28 008,0
Total de resíduos para valorização/reutilização	27 572,0	341,0	27 913,0
2024 (t)	RRN	RFN	TOTAL
Total de resíduos produzidos	846,2	15 278,6	16 124,8
Total de resíduos para valorização/reutilização	838,2	15 277,4	16 115,6
2025 (t)	RRN	RFN	TOTAL
Total de resíduos produzidos	804,8	3 087,1	3 891,9
Total de resíduos para valorização/reutilização	802,6	2 991	3 793,6

Os resíduos das prestações de serviço da RFN e da RRN que são valorizados ou reutilizados, contribuem para a economia circular e para o consumo de matérias-primas secundárias, nas próprias ou noutras prestações de serviço.

Para a quase totalidade das frações de resíduos produzidos na RFN em 2025 – cerca de 3.087 toneladas - foi assegurada a sua valorização ou reutilização (mais de 96,9%), contribuindo desta maneira para o incremento do potencial de consumo de matérias-primas secundárias em prestações de serviço, em alinhamento com os princípios de economia circular. Para o caso dos resíduos produzidos nas prestações de serviço da RRN em 2025 – cerca de 805 toneladas - foi assegurada a sua valorização ou reutilização (cerca de 99,7%).

EIXO DE INTERVENÇÃO 3 | Economia circular

Ações, Métricas 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



Utilização definitiva de **resíduos de balastro inerte**, para enchimento do **fundo de caixa do Caminho Paralelo (CP 43.1)**. Este balastro inerte teve origem no levantamento do balastro, em plena via entre o PK 43+200 e o PK 43+400, tendo a quantidade aplicada sido de 160 m³.

Troço Torres Vedras – Caldas da Rainha



Utilização definitiva de **resíduos de betão**, para execução no **acesso e fundação dos muros de gabião na Passagem Superior 98 (PS 98)**, tendo a quantidade aplicada sido de 800 m³.

Empreitada da Linha do Norte

Aplicação de betão britado

No decurso da execução desta empreitada e mediante a localização da área de intervenção, foi viável a utilização de **betão britado**, decorrente do processo de **britagem de travessas de betão**, que apresentava granulometria adequada à compactação e estabilização da plataforma de via. Foram aplicados 4.225 m³ na camada drenante da via, na zona do Complexo Logístico do Entroncamento.

Aplicação de material levantado da via

No decurso da execução desta empreitada, acresceu à utilização de **resíduos na obra**, a aplicação de **material levantado de vias**, tais como travessas de betão monobloco, que apresentavam integridade física para aplicação junto de armários, garantindo uma melhor acessibilidade. As travessas são invertidas na sua posição e permitem, com a devida fixação, constituir uma plataforma de acesso.

Empreitada da Beira Baixa

Solução inovadora de travessas em material compósito

Alternativa tecnológica de travessas ferroviárias, para colocação em pontes ferroviárias metálicas, face à aplicação das tradicionais **travessas de madeira**.



A IP instalou **travessas em material compósito na Ponte de Alferrarede**, na Linha da Beira Baixa, constituindo esta a primeira aplicação desta tecnologia em pontes ferroviárias em Portugal. As travessas em material compósito constituem uma alternativa que garante maior durabilidade face às tradicionais travessas de madeira tratadas com creosoto, oferecendo elevada resistência, estabilidade e sustentabilidade, enquanto reduzem a necessidade de intervenções de manutenção periódica.

EIXO DE INTERVENÇÃO 3 | Economia circular

Ações, Métricas e Desempenho

Exemplos de Projetos de Inovação de Economia Circular - Rodovia

Empreitada na EN 125 - Variante a Olhão

Reutilização de águas residuais tratadas (ApR) em frentes de obra

No âmbito da empreitada que decorreu na EN 125 - Variante a Olhão, no ano de 2025, de destacar a solução inovadora e circular encontrada, para a **reutilização de águas residuais**.

Nesta empreitada da Variante de Olhão, foram **utilizadas águas residuais tratadas (ApR) nas frentes de obra**, nomeadamente, no processo de humedificação de vias e também para a compactação de aterros, promovendo a reutilização de águas resultantes de outras atividades/ usos. No período compreendido entre junho e setembro de 2025, foi possível utilizar 8.620 m³ de **águas residuais tratadas provenientes da ETAR de Faro/Olhão**, que se localiza na proximidade desta Variante. Prevê-se que esta utilização possa continuar até ao final de março de 2026, até à conclusão da empreitada.

Esta prática circular da IP, em colaboração com a ETAR de Faro/Olhão, foi inclusivamente destacada na Revista Águas do Algarve #9 (set/out/nov 2025).



Meta

A meta associada à economia circular é:

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

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* respetivamente com 1 737 m e de 2 200 m de extensão e numa nova ligação à Zona Industrial do Entroncamento – *T3 - Acesso à Zona Industrial de Riachos*, com 1.425 m de extensão.



Com a 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, resultando em impactos significativos positivos, ao nível da produção de resíduos – 0 t levadas a vazadouro face às 45.000 t previstas no método tradicional e ao nível da redução de emissões de CO₂e (– 5.400 tCO₂e).

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, para diminuir a afetação de áreas protegidas, para monitorizar a mortalidade da fauna nas estradas, e reflorestar áreas sob sua gestão.



Dimensão Ambiente

Proteção do ambiente e ecossistemas

Tópicos materiais

- Impactes no estado das espécies

Estratégias e Políticas

- Avaliação de Impacte Ambiental (AIA)

Ações-Chave

- Estudos de Impacte Ambiental
- Estudos Ambientais
- Sistema de Gestão Ambiental
- Programa de Monitorização de Mortalidade de Fauna
- Incorporação de medidas de monitorização, minimização e compensação da afetação da fauna
- Projeto *LYNXCONNECT* de recuperação da espécie lince-ibérico

Métricas

- Área (ha) de áreas protegidas e Rede Natura 2000 (áreas-chave de biodiversidade) afetadas pela existência de vias rodo e ferroviárias (considerando um buffer de 250 m em torno das vias)
- Extensão (km) das vias em áreas protegidas e Rede Natura 2000 enquanto indicador de mudanças na configuração espacial da paisagem (fragmentação de habitats, mudanças na conectividade do ecossistema)
- Extensão total (km) ou número de intervenções das iniciativas e/ou medidas destinadas à minimização da mortalidade da fauna na RRN, discriminadas por fase de obra, fase de projeto, previstas e concluídas
- Número de árvores plantadas em projetos de reflorestação
- Área (ha) intervencionada em ações de reflorestação
- Número de árvores plantadas em projetos de compensação
- Número de atropelamentos de animais nas vias da RRN sob gestão direta, por tipo de animal (domésticos e silvestres)
- Número de atropelamentos de animais nas vias da RRN sob gestão direta, com estatuto de ameaça de extinção

Metas até 2030

- Redução dos *hotspots* de atropelamentos de fauna, identificados pelo menos três vezes entre 2022 e 2026 (até 2031)
- Redução do número de atropelamentos de espécies sensíveis, durante um período de 10 anos (2025-2034)

Proteção do ambiente e ecossistemas

IRO associados

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

Proteção do ambiente e ecossistemas

Proteção da fauna pela implementação de medidas de mitigação
(+) *impacte positivo*

Custos associados às medidas de mitigação de impactes na fauna e biodiversidade
(-) *risco financeiro*



Estratégias e Políticas

A IP segue como política associada à proteção do ambiente ecossistemas a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA). Este é um instrumento preventivo de política ambiental que visa identificar, prever e avaliar os efeitos significativos que determinados projetos públicos ou privados podem ter no ambiente, antes da sua decisão de licenciamento ou autorização.

Ações, Métricas e Desempenho

Estudos de Impacte Ambiental (EIA) ou Estudos Ambientais

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

Sistema de Gestão Ambiental (SGA)

No SGA faz-se a validação técnica face aos requisitos do Caderno de Encargos. São realizadas visitas mensais às empreitadas (obras), com a presença do Gestor Ambiental do Empreiteiro e da Fiscalização (interna ou contratada externamente). Proceda-se à validação de documentos desenvolvidos no âmbito da Gestão Ambiental, como o Plano de Gestão Ambiental, Relatórios Mensais, Relatório Final e PPGRCD.

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

Documento guia produzido no âmbito do Projeto *LifeLines*, ao abrigo do qual algumas das soluções de minimização de impactes na fauna 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

Guião sobre o controlo de vegetação invasora, e com efeitos negativos na biodiversidade, identificando vários métodos testados e que demonstram resultados positivos.

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

Guião que identifica as boas práticas a utilizar no tratamento de dados de mortalidade de fauna por atropelamento.

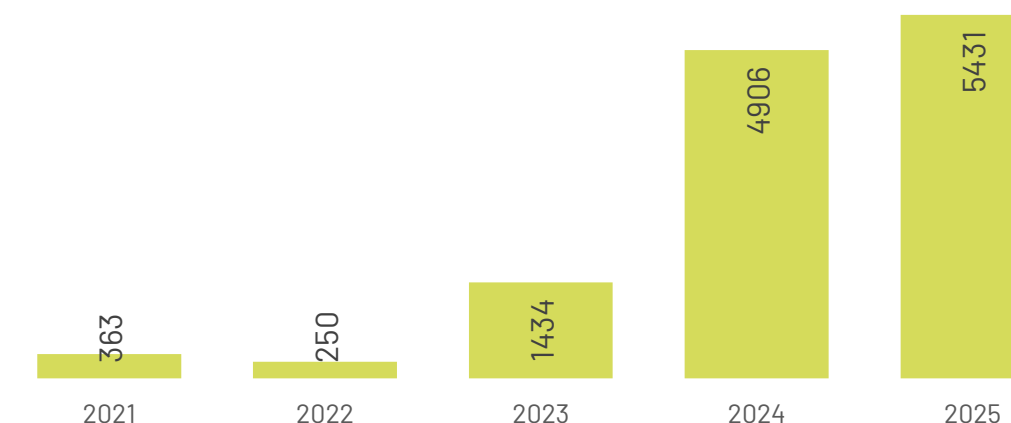
Ações de Reflorestação e Compensação

A IP executou, durante o ano de 2025, diversas ações de reflorestação, nas quais se incluem as ações de compensação decorrentes dos processos de AIA, e que têm como objetivo a melhoria da qualidade dos ecossistemas sob gestão direta.



A plantação deve ser feita no outono, aproveitando núcleos vegetados, usando *mulch* e promovendo a proximidade entre árvores e arbustos, para reduzir as necessidades de rega. Deve privilegiar-se a diversidade de espécies autóctones e a valorização dos vários estratos vegetais, ajustados aos habitats mais favoráveis. A implantação deve respeitar critérios de segurança e manutenção das infraestruturas, com distâncias adequadas e boa sinalização das plantas.

Nº de árvores plantadas



Proteção do ambiente e ecossistemas

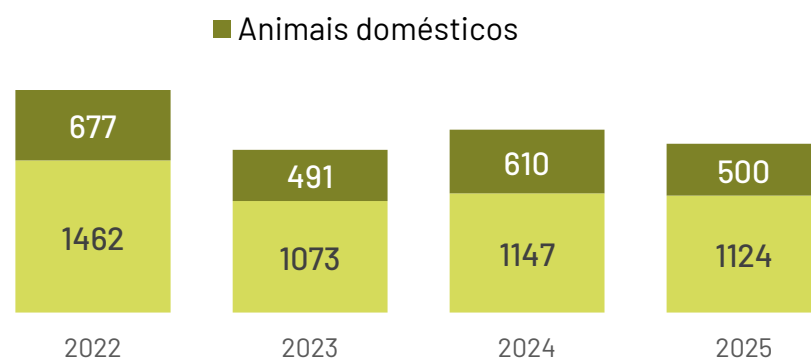
Ações, Métricas e Desempenho

Programa de Monitorização da Mortalidade de Fauna

Programa que identifica e avalia impactes reais e potenciais das atividades da IP na biodiversidade. É publicado anualmente e está disponível para consulta no *website* da IP. Este determina o registo de todos os avistamentos de cadáveres de animais, durante os percursos regulares de inspeções das estradas, numa base de dados georreferenciada para identificação de zonas críticas e *hotspots* de mortalidade.

O desempenho em 2025 e anos anteriores, no que se refere à RRN, apresenta-se de seguida.

Nº de atropelamentos de animais nas vias da RRN sob gestão direta



Nº de atropelamentos nas vias da RRN sob gestão direta de animais com estatuto de ameaça de extinção	2023	2024	2025
Vulnerável	129	131	107
Em Perigo	8	5	4
Criticamente em perigo	0	0	0
Total	137	136	111

Comparando com os valores registados no ano de 2024, em 2025 os atropelamentos diminuíram para 1.624, o que significa uma redução de 7,6%. A redução verificou-se principalmente ao nível dos animais domésticos, tendo o valor de animais silvestres sido também menor que o do ano 2024.

Os atropelamentos de espécies com estatuto de ameaça de extinção “Vulnerável” dizem respeito às espécies de Lebre-ibérica (*Lepus granatensis*), com um total de 48, de Coelho-ibérico (*Oryctolagus cuniculus*), com 19, de Garça-boieira (*Bulbucus ibis*), com 32, de Bufo-pequeno (*Asio otus*), com um total de 7 e de 1 Peneireiro-vulgar (*Falco tinnunculus*).

Relativamente ao atropelamento de espécies com estatuto de ameaça “Em Perigo”, ocorreram 3 atropelamentos de Lince-ibérico (*Lynx pardinus*) e 1 de Furão-bravo (*Mustela putorius*) durante o ano de 2025. O número de animais atropelados com estatuto de ameaça diminuiu cerca de 18,4% relativamente ao ano de 2024.



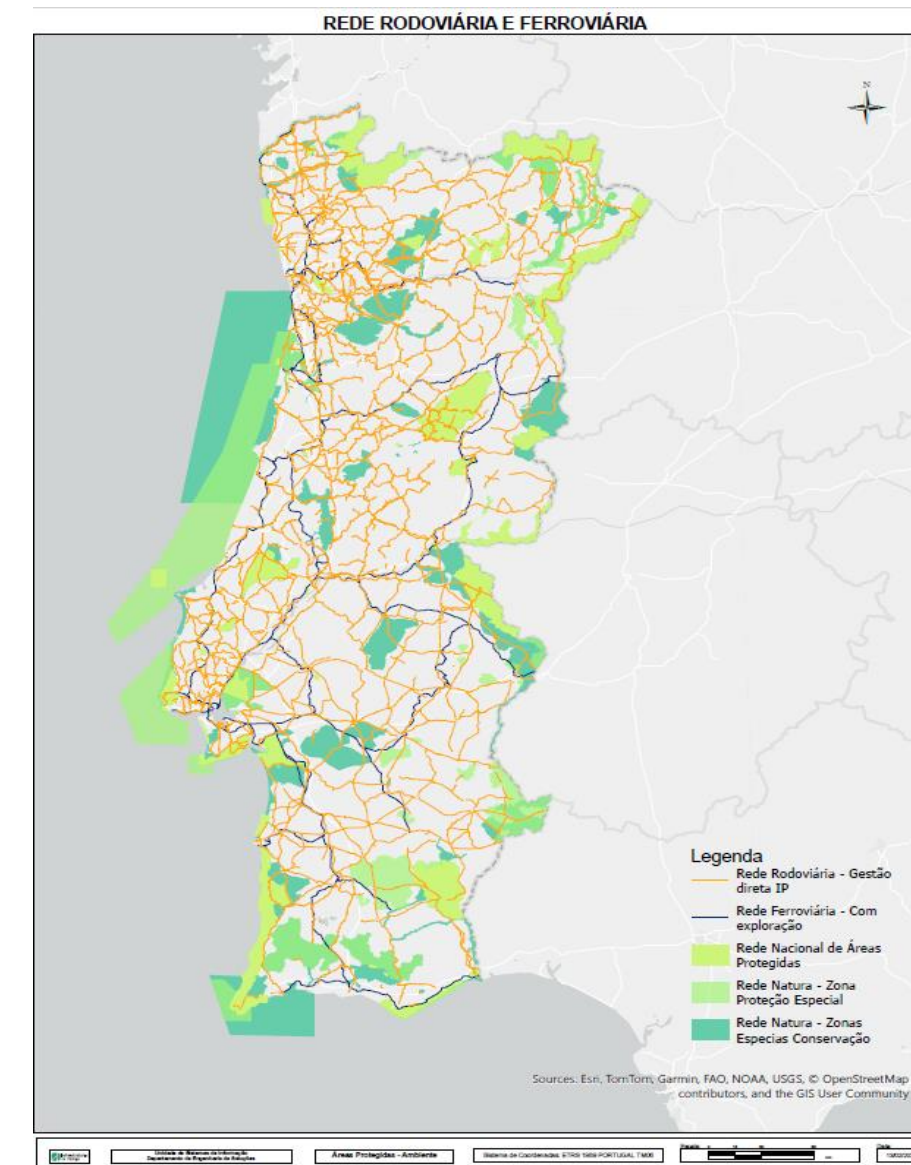
Caracterização da afetação de espécies faunísticas associada às infraestruturas rodo e ferroviárias

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 feito o cruzamento da RRN e da 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). O mapa e as métricas apresentadas pretendem dar uma visão global sobre o potencial de afetação da fauna presente nessas áreas, associada à presença das infraestruturas de transporte.

Área (ha) de áreas protegidas e Rede Natura 2000 (áreas-chave de biodiversidade) afetadas considerando um buffer de 250 m em torno das vias	2025
RFN (Em exploração)	11 227
RRN (Gestão direta)	106 195

Extensão (km) das vias em áreas protegidas e Rede Natura 2000 enquanto indicador de mudanças na configuração espacial da paisagem (fragmentação de habitats, mudanças na conectividade do ecossistema)	2025	% de afetação
RFN (Em exploração)	212	8%
RRN (Gestão direta)	2 162	16%



Proteção do ambiente e ecossistemas

Ações, Métricas e Desempenho

Incorporação de medidas de monitorização, minimização e compensação da afetação da fauna

De modo a reduzir o número de atropelamentos, assim como a perturbação dos ecossistemas e da fauna, são implementadas nos projetos rodó e ferroviários diversos tipos de **medidas, tanto de monitorização, como de minimização ou compensação**. Para a RRN, algumas medidas, quantificadas nos gráficos ao lado, são:

- Criação de passagens específicas para fauna, ampliação de passagens hidráulicas com implementação de passadiços e adaptação de passagens agrícolas;
- Melhoramento das vedações, complementadas com a rede em L, com altura igual ou superior a 1,7 m de altura para minimizar a entrada de cervídeos e lince na via e inclusão de escapatórias em rampa;
- Instalação de redes sobre os taludes para impedir a sua colonização por coelhos;
- Instalação de barreiras de encaminhamento de anfíbios, de barreiras para elevar o voo das espécies voadoras e de refletores para vida selvagem.

Especificamente sobre o lince-ibérico, a IP é parceira do projeto *Life – Lynxconnect*, que promove os objetivos da reintrodução e da presença desta espécie. A IP tem vindo a implementar medidas nos troços de estradas mais críticos:

- Instalação de painéis de alerta, sinalização rodoviária, controladores de velocidade e vedações;
- Adaptação de passagens seguras sob a estrada;
- Limpeza da vegetação nas bermas.

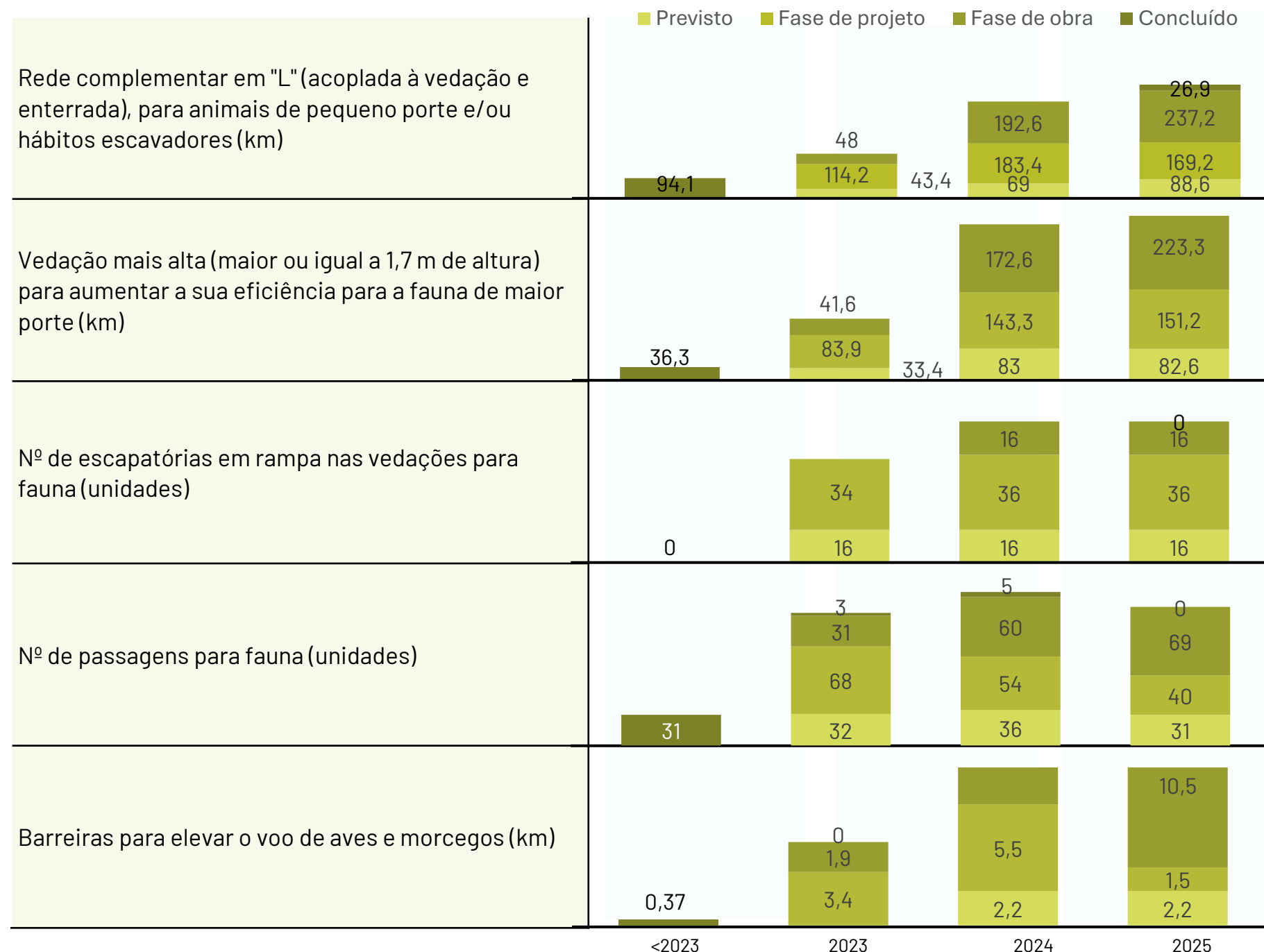
Embora a IP não realize monitorização de atropelamento na RFN, são aplicadas **medidas de mitigação ou de compensação**, visando aumentar a permeabilidade da ferrovia e minimizar a mortalidade da fauna, tais como:

- Instalação de vedações, nomeadamente barreiras para anfíbios, vedações com rede em L;
- Instalação de dispositivos anticolisão (sinalizadores de catenária e mecanismos anti pouso) para a avifauna;
- Adaptação de passagens hidráulicas, agrícolas e superiores para passagem de fauna.

Os resultados obtidos pela IP relativamente à mortalidade da fauna têm sido favoráveis, demonstrando a eficácia das medidas.

Como exemplos de **medidas de compensação**, refere-se:

- Melhoria das condições de acolhimento /nidificação do francelho;
- Gestão agrícola de proteção dos pousios e pastagens permanentes para o sisão e abetarda;
- Criação de áreas de reprodução para flamingos e aves limícolas, em salinas.



Meta

O ano de 2025 marcou o início do período de análise da meta “Redução do Valor Faunístico (VF) dos atropelamentos, durante um período de 10 anos (2025-2034)” e 2026 marcará o final do período de análise (2022-2026) da meta “Redução dos hotspots identificados pelo menos 3 vezes, durante um período de 5 anos, nos 5 anos seguintes”.



2.3

Dimensão Social

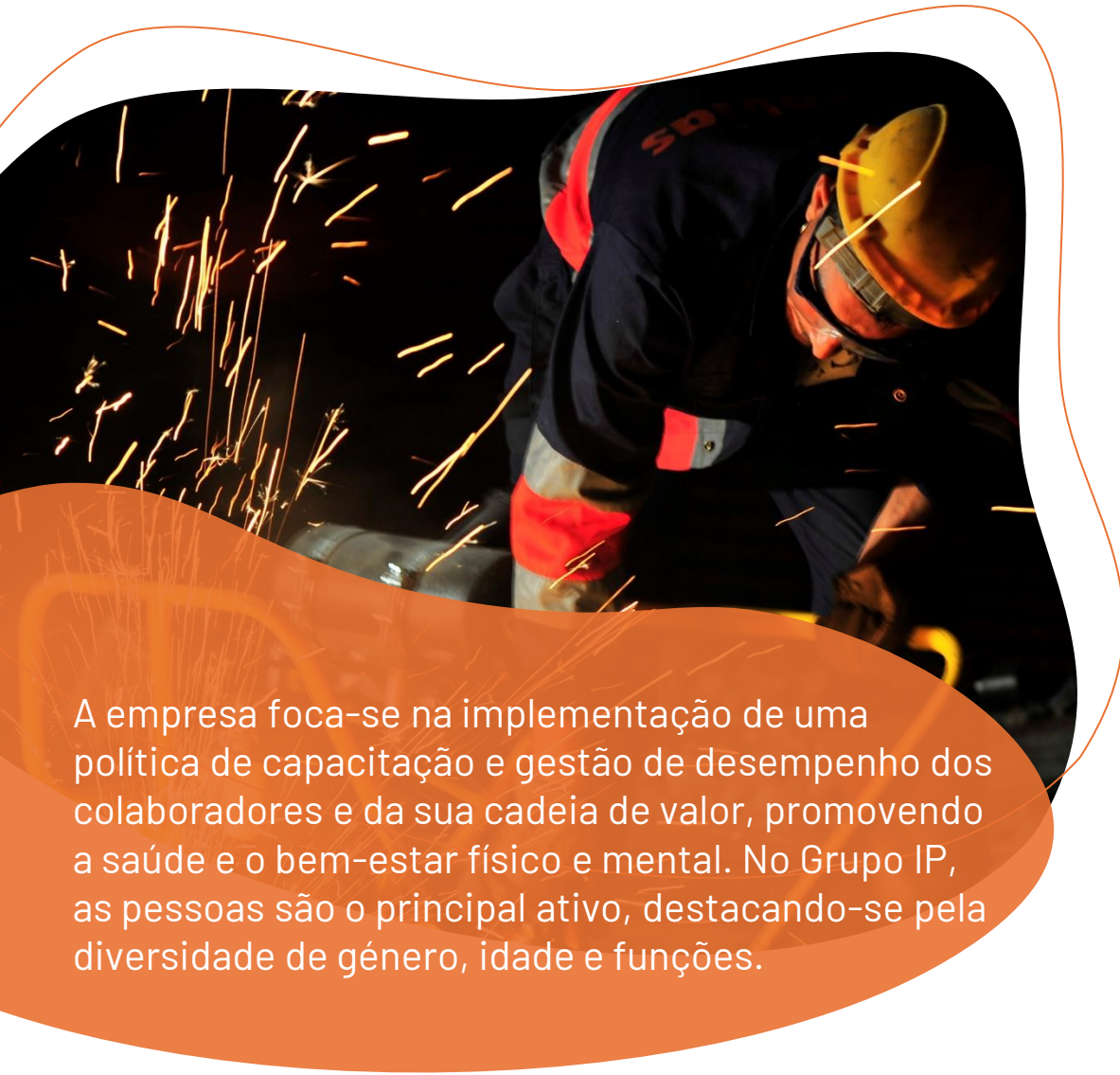
Eixo de Intervenção 5
Capital humano e talento

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 sua 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

Tópicos materiais

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

Estratégias e Políticas

- Política de Responsabilidade Social
- Política de Conciliação

Ações-Chave

- Programa de conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal
- Parentalidade positiva e partilhada
- Estudo do Clima
- Plano de Formação
- Plano de Segurança e Saúde (PSS)

Métricas

- Nº de processos do Programa de Mobilidade Interna
- Nº de trabalhadores em regime de teletrabalho
- Nº de colaboradores com filhos na creche/infantário
- Nº de colaboradores em licença de parentalidade
- Nº de colaboradores com atribuição de subsídios de pré-escolaridade
- Nº de colaboradores com atribuição de bolsas de mérito aos filhos
- Nº de acidentes mortais na própria força de trabalho em resultado de lesões e doenças relacionadas com o trabalho
- Nº de mortes resultantes de lesões e doenças relacionadas com o trabalho de outros colaboradores que trabalham nas instalações da empresa
- Nº de acidentes registados, relacionados com o trabalho para a própria força de trabalho
- Taxa de acidentes de trabalho registados na própria força de trabalho
- Casos de doenças relacionadas com o trabalho que podem ser registadas pelos colaboradores
- Dias perdidos devido a lesões relacionadas com o trabalho e vítimas mortais de acidentes de trabalho, doenças relacionadas com o trabalho e mortes por problemas de saúde sofridos pelos colaboradores
- Número de horas de formação e número de colaboradores abrangidos
- Nº total de horas de formação por género

Metas até 2030

- Objetivo de 0 mortes de trabalhadores próprios e da cadeia de valor (anual e contínua)

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**

Garantia das condições de segurança no trabalho

(+) **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**

Estratégias e Políticas

A **Política de Responsabilidade Social**, concretizada pela Declaração de Política de Responsabilidade Social do Grupo IP, de 15 de julho de 2016, estabelece os objetivos e compromissos que regem a atuação sustentável da empresa na sociedade, tendo em conta o interesse público inerente à sua atividade.

No plano interno, o Grupo IP promove a igualdade de oportunidades, a não discriminação e o respeito pelos Direitos Humanos, valorizando o desenvolvimento profissional, o reconhecimento de competências e a conciliação entre vida pessoal, profissional e familiar. Compromete-se igualmente a atuar com legalidade e transparência, respeitar o Código de Ética e assegurar políticas eficazes de saúde e segurança no trabalho.

Relativamente aos *stakeholders* externos, o Grupo IP assume uma cooperação ativa com acionistas e entidades reguladoras, contribui para o desenvolvimento económico, social e cultural das comunidades, assegura elevados padrões de qualidade e segurança para os clientes e estabelece relações com parceiros baseadas na transparência, imparcialidade e definição clara de responsabilidades.

A **Política de Conciliação**, abrange os *stakeholders* internos e estabelece eixos de atuação. O Grupo IP compromete-se a promover uma comunicação contínua e estruturada com colaboradores e partes interessadas, ajustando as medidas de conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal às necessidades identificadas. Assume igualmente a promoção da igualdade de género, da proteção na parentalidade e da partilha de boas práticas na Administração Pública. É garantido o cumprimento dos requisitos da NP 4552:2012, assegurando a aplicação dos princípios da Conciliação definidos institucionalmente e promovendo a melhoria contínua do Sistema.

A **Política de Segurança** da IP define os princípios e compromissos da empresa para garantir a segurança de todos os trabalhadores, como explicado em maior nível de detalhe no Eixo de Intervenção 7 – Segurança.

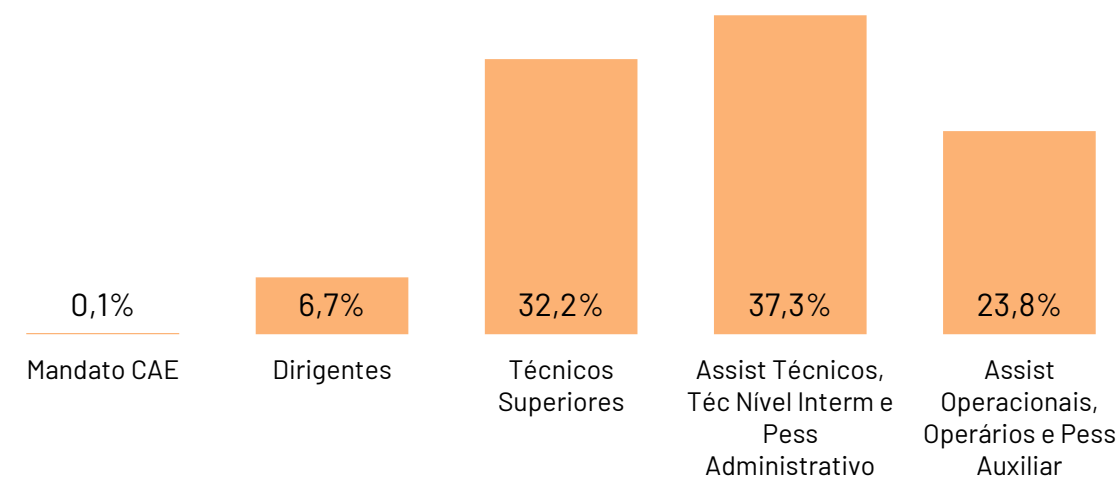
Ações, Métricas e Desempenho

Caracterização da mão de obra própria

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 Infraestruturas de Portugal, S.A. e as participadas e o Sindicato Nacional dos Trabalhadores do setor ferroviário e outros sindicatos e associações do setor - Revisão global, publicado no Boletim do Trabalho e Emprego, n.º 46, de 15 de dezembro de 2024, estando disponível a todos os *stakeholders* para consulta.

Estabelece um quadro laboral assente no compromisso social e laboral, englobando os temas das condições de trabalho e bem-estar, da igualdade e não-discriminação e do diálogo social, no desenvolvimento de competências e carreiras, na remuneração e benefícios, na ética, *compliance* e transparência, na sustentabilidade ambiental e no envolvimento comunitário.

Trabalhadores da IP por categoria funcional



Em 2025, o Grupo IP empregava 3.607 colaboradores (considerando o CAE), distribuídos por cinco categorias funcionais.

90% trabalhadores com contrato sem termo

90% taxa de rotatividade

210 entradas de novos colaboradores

102% taxa de cobertura

206 saídas de colaboradores

11,5% taxa de mobilidade total



EIXO DE INTERVENÇÃO 5 | Capital humano e talento

Trabalhadores próprios

Ações, Métricas e Desempenho

Condições de trabalho - Equilíbrio entre a vida profissional, familiar e pessoal

A conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal manteve-se como um eixo estruturante da estratégia de gestão de pessoas, sendo reconhecida pelos próprios trabalhadores como um fator crítico para a atração, retenção, motivação e construção de ambientes de trabalho equilibrados.

A certificação do [Sistema de Gestão da Conciliação \(SGC\)](#), conforme a norma NP 4552: 2012, representa mais do que um conjunto de medidas, traduzindo uma abordagem estruturada, monitorizada e continuamente melhorada, que assegura a adequação das práticas às expectativas das partes interessadas e aos objetivos estratégicos do Grupo, procurando contribuir de forma positiva para os impactes, riscos e oportunidades na gestão das pessoas.

Foram asseguradas diversas ações orientadas para a consolidação das práticas existentes:

- Manutenção e reforço do [Plano de Comunicação](#), assegurando a divulgação das medidas de Conciliação em vigor no Grupo;
- No âmbito da [adaptabilidade do horário de trabalho](#), continuaram a ser assegurados horários flexíveis, que permitem aos trabalhadores gerir o início e o termo do período diário de trabalho, bem como dispensa mensal até metade do período normal de trabalho para créditos de tempo equivalente;
- Manteve-se em vigor o regime de Teletrabalho, implementado desde outubro de 2022 e regulado pelo Regulamento Interno de Teletrabalho (RIT). Em 2025, abrangeu 1 250 trabalhadores;
- Realização, análise e divulgação dos resultados do [Estudo de Clima](#), que pretendeu medir a satisfação dos trabalhadores;
- Implementação de ações em áreas como a mobilidade funcional e/ou geográfica, com a criação do [Programa de Mobilidade Interna MovIP](#), destinado a promover o desenvolvimento pessoal e profissional dos trabalhadores;
- Alargamento dos locais de disponibilização de cafés e pontos de água (máquinas), em novos centros de trabalho fora da sede, bem como, o [Plano de Melhoria das Instalações de Serviço do Grupo](#);
- Reforço das medidas de Apoio à Educação, designadamente do alargamento do [Subsídio de Pré-Escolaridade](#) aos filhos (ou equiparados) de colaboradores do Grupo IP.

Teletrabalho	2024		2025	
	Nº	%	Nº	%
Nº de colaboradores com filhos na creche/infantário	1 700	47%	1 250	35%

Manteve-se a aposta na promoção de uma [Parentalidade Positiva e Partilhada](#), com destaque para as seguintes ações:

- **Medida “+ Pai”**: um bônus de dois dias por cada período de 30 dias consecutivos gozados pelo pai, no âmbito da licença parental inicial, para além dos 15 dias obrigatórios, até ao limite máximo de quatro dias de bônus;
- **Brochura “Direitos e Deveres**: atualização e divulgação dos direitos e deveres em matéria de parentalidade;
- **Cartão “Parabéns Pais”**: o envio de um cartão personalizado para os pais;
- **Acolhimento do(a) colaborador(a) após a licença parental**: com reforço da sensibilização e orientação às chefias diretas, com vista ao planeamento adequado do regresso ao trabalho;
- **Bolsas de Mérito**: atribuídas aos filhos e equiparados que obtenham uma média \geq a 14 valores entre o 10º ano de escolaridade e o final do ensino superior;
- **Subsídio de Pré-Escolaridade**: subsídio mensal aos filhos e equiparados dos trabalhadores, dos 4 meses aos 6 anos, e que frequentam creches, jardim-de-infância ou amas reconhecidas pela segurança social. A partir de setembro de 2025, ocorreu o alargamento do subsídio de pré-escolaridade a crianças independentemente da frequência de creche/ama.
- **Passes de Estudante**: disponibilizados aos filhos dos trabalhadores que deles necessitem.

Utilização da creche/infantário	2025	
	Nº	%
Nº de colaboradores com filhos na creche/infantário	25	0,7%

EIXO DE INTERVENÇÃO 5 | Capital humano e talento

Trabalhadores próprios

Ações, Métricas e Desempenho

Condições de trabalho - Saúde e Segurança no Trabalho

Entre as ações-chave de concretização das políticas relacionadas a saúde e segurança do trabalhador da própria força de trabalho, destacam-se:

- o **Programa de Assistência a Trabalhadores** visa o aconselhamento e acompanhamento dos colaboradores que procuraram apoio para lidar com questões de cariz psicológico e emocional;
- a **Campanha anual de vacinação contra a gripe** pretendeu reduzir a suscetibilidade individual e a carga da doença, reforçando a proteção dos colaboradores face à gripe sazonal e contribuindo, simultaneamente, para a proteção dos grupos mais vulneráveis. Entre outubro e dezembro de 2025, foram administradas 449 vacinas;
- a **formação** direcionada para a **área de Operações e Segurança**, que abrangeu temas como Circulação ferroviária, Comando e controlo da circulação, Gestão operacional, Manutenção operacional, Segurança de pessoas e bens, Segurança no Trabalho, Segurança Ferroviária e Segurança Rodoviária, Procedimentos críticos, Prevenção de riscos e Conformidade técnica obrigatória. Envolveu, em 2025, 5.033 formandos e representou cerca de 22.636 horas de formação; e
- ações incluídas no **Sistema de Gestão de Segurança (SGS)**, nomeadamente:
 - Presença regular no terreno e acompanhamento das equipas: os técnicos de segurança acompanham as frentes de trabalho e verificam se as medidas de segurança estão a ser aplicadas corretamente;
 - Inspeções e auditorias frequentes: para confirmar que os procedimentos de segurança estão a ser cumpridos, avaliar a sua eficácia e, quando há falhas, definir e aplicar medidas corretivas;
 - Consulta e participação dos trabalhadores: através de processos formais de consulta, questionários internos de SST e canais para comunicar riscos ou problemas, com o objetivo de melhorar as práticas de segurança;
 - Gestão dos Equipamentos de Proteção Individual (EPI): incluiu a definição dos requisitos técnicos dos EPI e a gestão da sua aquisição, garantindo que os trabalhadores têm o equipamento adequado e que sabem utilizá-lo corretamente;
 - Gestão de emergências e resposta rápida: estabelecimento de procedimentos de emergência, implementando sistemas de vigilância e garantindo a capacidade de resposta imediata em caso de incidentes, coordenados pela Central de Segurança;
 - Integração dos fatores humanos e organizacionais (FHO): o SGS considera aspetos humanos (fadiga, carga de trabalho, erros previsíveis) e organizacionais (processos, informação, coordenação) para reduzir falhas e melhorar a segurança.

Métricas de saúde e segurança para colaboradores da mão de obra própria	2023	2024	2025
Acidentes mortais na própria força de trabalho em resultado de lesões e doenças relacionadas com o trabalho	0	0	0
Número de mortes resultantes de lesões e doenças relacionadas com o trabalho de outros colaboradores que trabalham nas instalações da empresa	2	2	1
Acidentes registados, relacionados com o trabalho para a própria força de trabalho	62	62	80
Taxa de acidentes de trabalho registados na própria força de trabalho	11,11	10,96	13,45
Casos de doenças relacionadas com o trabalho que podem ser registadas pelos colaboradores	3	4	3
Dias perdidos devido a lesões relacionadas com o trabalho e vítimas mortais de acidentes de trabalho, doenças relacionadas com o trabalho e mortes por problemas de saúde sofridos pelos colaboradores	1 920	1 387	2 621

Desde 2023, que não se regista qualquer morte na própria força de trabalho em resultado de lesões e/ou doenças relacionadas com o trabalho. No entanto, em 2025 registou-se uma morte no grupo de outros colaboradores que trabalham nas instalações da empresa.

Meta

A IP considera que qualquer um 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. A meta é válida tanto para os trabalhadores próprios como para os trabalhadores da cadeia de valor.

EIXO DE INTERVENÇÃO 5 | Capital humano e talento

Trabalhadores próprios

Ações, Métricas e Desempenho

Igualdade de tratamento e oportunidades para todos - Formação e desenvolvimento de competências

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

A nível operacional, e dada a natureza eminentemente técnica da atividade da empresa, o know-how técnico, os conhecimentos regulamentares e de segurança e a certificação, ocupam uma parte significativa do Plano de Formação. Existe igualmente um conjunto importante de Programas de Liderança, de Eficácia Pessoal e Profissional para Quadros.

Em 2025, a **atividade formativa** totalizou 161.695 horas, distribuídas por 15.930 participações em ações de formação. Importa ressaltar que, embora a organização tenha 3.607 colaboradores, este número corresponde ao total de inscrições efetivas, contabilizando-se cada participação individual sempre que um colaborador frequentou uma formação.

Trabalhadores do género feminino registaram 18.612 horas, com uma média de 21,01 horas por participante, enquanto os do **género masculino** acumularam 143.083 horas, refletindo uma média de 52,76 horas por participante.

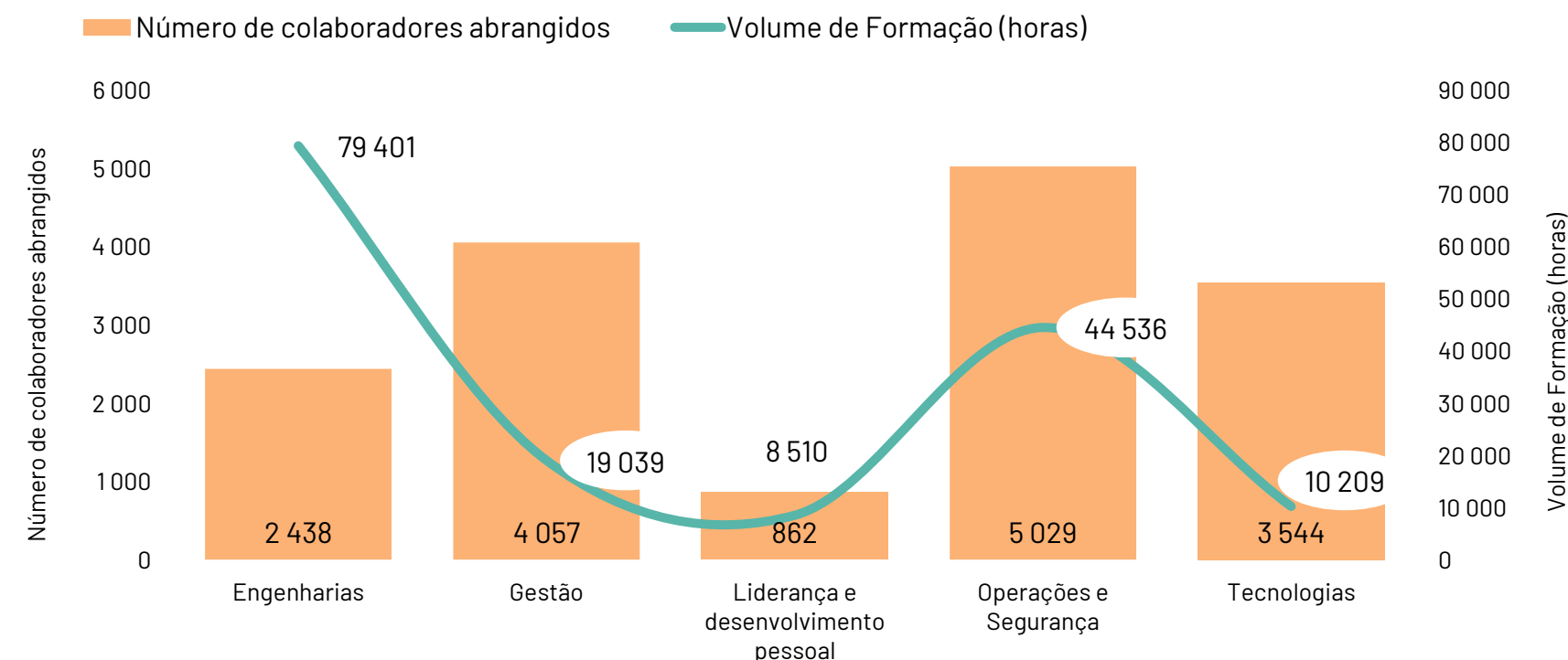
Globalmente, a organização atingiu uma média de **44,93 horas de formação por colaborador**.

As iniciativas de formação e desenvolvimento distribuíram-se em cinco áreas de conhecimento principais: Engenharias, Gestão, Liderança e Desenvolvimento Pessoal, Operações e Segurança e Tecnologias, conforme se pode observar no gráfico seguinte.

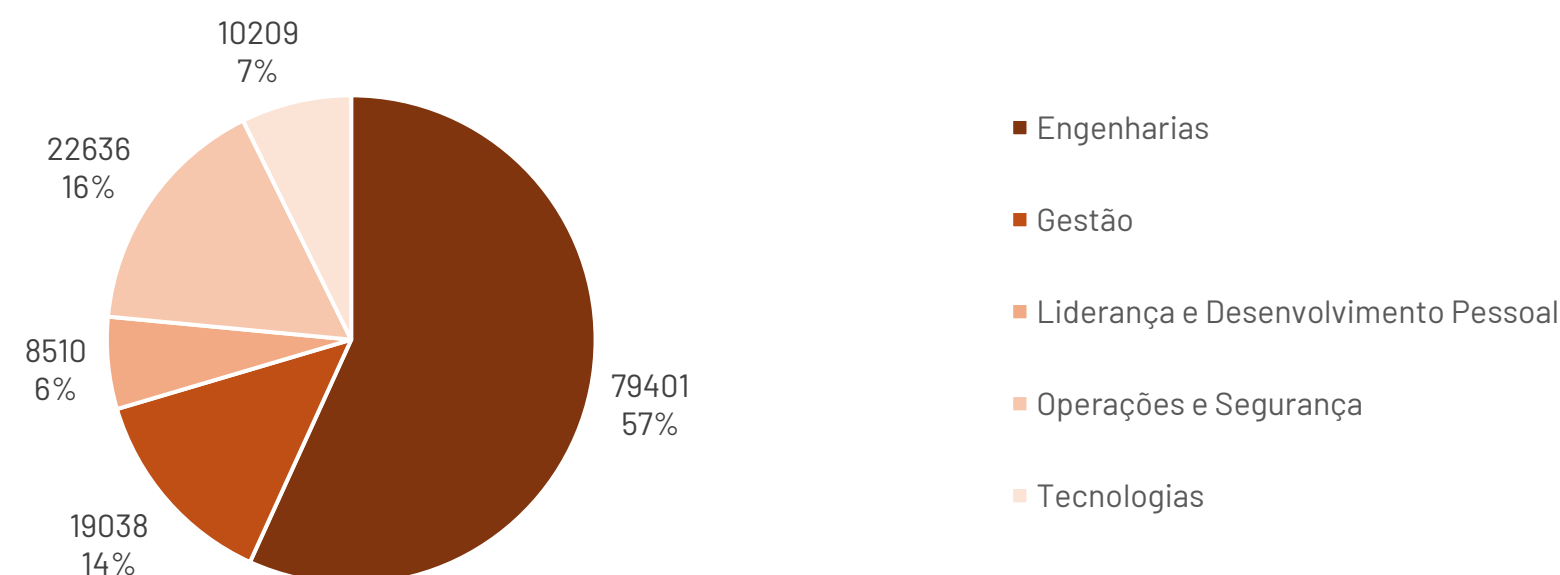
Apresenta-se uma breve análise de cada área de conhecimento de formação, e salienta-se três programas formativos especiais:

- Formação para Funções críticas e relevantes operacionais (Modelo NTS);
- Formação orientada aos novos desafios tecnológicos;
- Formação em Competências Sócio-Emocionais (SEL – *Social and Emotional Learning*).

Áreas de conhecimento das formações



Horas de formação por área de conhecimento



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

Estratégias e Políticas

As estratégias de Condições de Trabalho, assim como de Saúde e Segurança na cadeia de valor, estão incluídas nas Políticas de Capital Humano. Exige-se à cadeia de valor o compromisso e cumprimento de normas e princípios em consonância com o Código de Ética do Grupo IP.

A IP assegura a formação de todos os trabalhadores que atuam na infraestrutura ferroviária ou na sua proximidade, promovendo no seu Plano de Formação, as formações necessárias e obrigatórias para os colaboradores da cadeia de valor.

Ações, Métricas e Desempenho

Condições de trabalho - Saúde e Segurança

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 serviço.

O Plano de Segurança e Saúde (PSS) obriga o empreiteiro a garantir a segurança na obra, fornecendo os Equipamentos de Proteção Individual (EPI) necessários, coordenando os trabalhos e cumprindo as medidas legalmente exigidas.

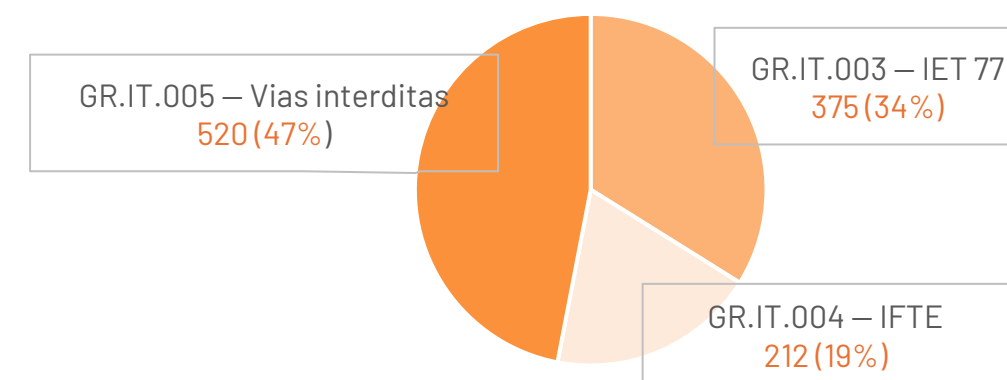
A fiscalização é feita pela IP ou por entidades especializadas, podendo exigir correções ou suspender os trabalhos se as condições de segurança forem insuficientes, sem prejuízo da responsabilidade do empreiteiro. O contratado deve cumprir as obrigações laborais, fiscais e contributivas relativas aos trabalhadores, incluindo imigrantes, bem como respeitar as normas específicas de segurança ferroviária aplicáveis.

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. Refere-se a IET 77 e a IFTE 5 (Instalações Fixas para Tração Elétrica), considerando, para esse efeito, Instruções Técnicas específicas.

Estas qualificações estão definidas e englobam temas como a segurança para trabalhos na via-férrea e na sua proximidade, conceitos gerais de infraestruturas ferroviárias, regulamentação, planeamento da segurança e execução dos trabalhos.

Existem outras formações intensivas para trabalhos específicos na ferrovia, nomeadamente, a formação em catenária, em energia e tração, regulamentar e complementar.

Em 2025, 1.107 trabalhadores externos pertencentes a empreiteiros e prestadores de serviço, que desenvolveram atividades na infraestrutura ferroviária, efetuaram provas específicas de segurança para trabalhos na via.



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. Em 2025 ocorreu uma morte.

Métricas de saúde e segurança para trabalhadores da cadeia de valor	2023	2024	2025
Nº de Mortes resultantes de lesões e doenças	2	2	1

Meta

A mesma referida para os trabalhadores próprios, de 0 mortes, é válida para os trabalhadores da cadeia de valor.



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

Tópico material

- Mobilidade e acessibilidade

Estratégias e Políticas

- 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)
- Plano Nacional de Ecopistas
- Estratégia de Redução de Ruído

Ações-Chave

- Concretização dos Programas de Investimento
- Satisfação dos Clientes
- Mobilidade Ativa
- Medidas de minimização para a redução do ruído
- Mapas Esstratégicos de Ruído (MER) das Grandes Infraestruturas de Transporte Ferroviário e Rodoviário

Métricas

- Investimentos Rodo e Ferroviários
- Obrigações do Contrato de Concessão Rodoviário e do Contrato Programa Ferroviário
- Acompanhamento da Utilização das Redes
- Avaliação da Satisfação dos Clientes
- Promoção da Mobilidade Ativa
- Indicador do CPF 2016-2020
- Indicador do CPF 2024-2028

Metas até 2030

- Conclusão da fase 1 do projeto LAV Porto-Lisboa (2032)
- 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)
- Meta do indicador de ruído Proteção Ambiental/Sustentabilidade Ambiental previsto no CPF (anual)

EIXO DE INTERVENÇÃO 6 | Mobilidade e acessibilidade

As **infraestruturas de transporte** são um ativo crítico das cidades e dos países, tendo um impacto primordial relativamente à coesão territorial, à organização, planeamento e estrutura do território e ao seu desenvolvimento social e económico.

As **infraestruturas de transporte rodoviárias e ferroviárias disponibilizadas pela IP e a possibilidade da sua utilização pelas populações, são fundamentais para a mobilidade e acessibilidade da nossa sociedade, quer na perspetiva individual quer na dos operadores económicos.**

Como prestador de um serviço público, a IP procura conhecer as necessidades dos clientes e utilizadores finais das suas infraestruturas, de forma a conhecer as suas preocupações e identificar questões/situações que devam ser melhoradas.

Por outro lado, a operação dessas infraestruturas constitui uma **fonte de emissão de ruído**, que pode ser significativa, designadamente para as comunidades que se localizam na proximidade imediata dessas infraestruturas.

Nesta medida, a **gestão do ruído resultante da operação das suas infraestruturas constitui uma área de intervenção relevante para a IP, investindo significativamente a empresa, em medidas para mitigar os impactos sonoros da exploração rodoviária e ferroviária.**

As estratégias de minimização do ruído adotadas na IP estão totalmente alinhadas com os padrões reconhecidos internacionalmente para este efeito, adotando a empresa as medidas, práticas e normativos regulamentares também idênticos aos estabelecidos internacionalmente.

IRO associados

Mobilidade e acessibilidade

Promoção da coesão territorial e novas centralidades
(+) **impacte positivo**

Melhoria das condições de mobilidade
(+) **impacte positivo**

Ruído proveniente da utilização de rodovia e ferrovia
(+) **impacte negativo**

Custos com barreiras acústicas necessárias e obrigatórias para a minimização do ruído
(-) **risco financeiro**

Mobilidade e acessibilidade

Estratégias e Políticas

As **Políticas da IP de Mobilidade e Acessibilidade** são os principais **programas nacionais de investimento** (supra IP), que decorrem em grande medida de políticas públicas e estratégias nacionais para o setor dos transportes e de decisões do Estado.

Neste sentido, a atividade da IP é enquadrada e rege-se pelas políticas públicas setoriais, uma vez que a organização tem a responsabilidade de as concretizar.

Assim a IP assume como suas, as políticas públicas e estratégias nacionais para o setor dos transportes e as decisões do Estado, designadamente no que se refere às redes ferroviária e rodoviária nacionais:



Programa de Investimentos Ferrovia 2020 (Ferrovia 2020)



Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI2030)



Plano de Recuperação e Resiliência (PRR)



Programa de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE)

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

As **redes rodo e ferroviária da IP estão também, respetivamente, enquadradas pelos requisitos e indicadores constantes do Contrato de Concessão Rodoviário (CCR), de 2007 e suas atualizações e do Contrato Programa Ferroviário (CPF), de 2016, e suas diversas prorrogações, sendo que a última aprovação do CPF foi em janeiro de 2024, para o período 2024-2028 (Resolução do Conselho de Ministros nº 3/2024).**

O **Plano Nacional de Ecopistas**, é a Política da IP para promover a mobilidade sustentável, com o objetivo de possibilitar 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.



EIXO DE INTERVENÇÃO 6 | Mobilidade e acessibilidade

Mobilidade e acessibilidade

Ações, Métricas e Desempenho

Investimentos Rodo e Ferroviários

Em 2025, as principais ações-chave da IP em termos da mobilidade estiveram associadas à concretização de projetos que permitem o avanço dos investimentos da IP na RFN e RRN, designadamente, a materialização de 4 programas nacionais de investimento: Ferrovia 2020, PNI2030, PRR e PVAE.

A extensão em 2023, 2024 e atual das redes rodo e ferroviárias da IP, resultante dos investimentos que têm vindo a ser realizados, é apresentada na tabela a seguir.

Extensão das redes rodoviária e ferroviária	2023	2024	2025
Extensão da RRN (km)	15 056	15 056	17 447
Extensão da RFN (km)	2 526	2 526	2 525

Contrato de Concessão Rodoviário

A IP tem previstas, no CCR, várias obrigações relacionadas com os níveis de serviço a cumprir, pelas diferentes secções de estrada (IP, EDIP, IC e EDIC e EN/ER) 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.

Não foi possível ter disponível a avaliação dos níveis de serviço a cumprir, pelas diferentes secções de estrada da RRN, em conformidade com o preconizado no Plano Rodoviário Nacional 2000, para a Rede Fundamental e para a Rede Complementar, para poderem ser incluídos neste reporte anual.

A IP está a envidar esforços para que no futuro, seja possível ter esta informação disponível a tempo de poder ser incluída no reporte.

Apesar dos dados finais não se encontrarem ainda apurados, considera-se que o desempenho da IP em termos da disponibilização da infraestrutura rodoviária é muito relevante, resultando também, quer na melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade dos utilizadores das suas infraestruturas quer dos serviços prestados, o que contribui para a coesão territorial e a aproximação dos territórios e das comunidades.

Contrato Programa Ferroviário

A IP tem também previstas no CPF, várias obrigações, que se traduzem em indicadores de exigência do nível de serviço prestado aos utilizadores, tais como: **Margens Suplementares** (min); **Pontualidade Ferroviária** (%); **Disponibilidade da Rede** (%); e **Níveis de Segurança** (AS/MCK).

Como métrica de avaliação do seu desempenho em termos de mobilidade e acessibilidade ferroviária, a IP acompanha as suas obrigações no contexto do previsto nos Contratos Programa Ferroviários, designadamente no CPF 2024-2028.

Não obstante o atual CPF ter entrado em vigor em dezembro de 2025, a IP manteve o apuramento e a monitorização dos indicadores de desempenho, previstos anteriormente, produzindo relatórios que são apresentados e discutidos com a Comissão de Acompanhamento que inclui, além do Gestor de Infraestrutura (IP), o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), a Entidade do Tesouro e Finanças (ETF) e os operadores ferroviários de passageiros e mercadorias.

Indicadores CPF	2023	2024	2025
Margens Suplementares (min)	96,0	95,0	52
Pontualidade Ferroviária (%)	83,3	78,3	77,2
Disponibilidade da Rede (%)	71,3	79,4	80,4
Níveis de Segurança (AS/MCK)	1,07	0,92	0,69

Comparativamente com o ano de 2024, a evolução da performance da IP em 2025, 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 é muito relevante e tem como resultado, quer a melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade dos utilizadores das suas infraestruturas, quer dos serviços prestados, contribuindo para a aproximação dos territórios e das comunidades.

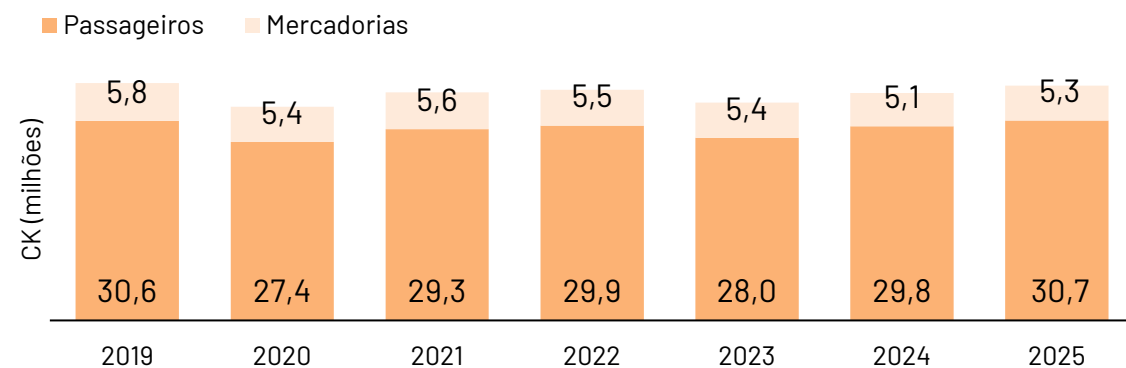


EIXO DE INTERVENÇÃO 6 | Mobilidade e acessibilidade

Mobilidade e acessibilidade

Ações, Métricas e Desempenho

Utilização da Rede Ferroviária Nacional



Em 2025, foram realizados pelos operadores ferroviários um total de aproximadamente 36 milhões de comboios-quilómetro (CK), dos quais cerca de 85% (30,7 milhões CK) corresponderam ao tráfego de passageiros e cerca de 15% (5,3 milhões CK) ao tráfego de mercadorias.

Foi registado um aumento global da utilização da RFN pelos operadores ferroviários, de cerca de 3,2% relativamente a 2024. Verificaram-se evoluções distintas consoante o tipo de utilização, tendo a circulação de comboios de passageiros aumentado 3%, enquanto a circulação de comboios de mercadorias registou um aumento de 4,7%.

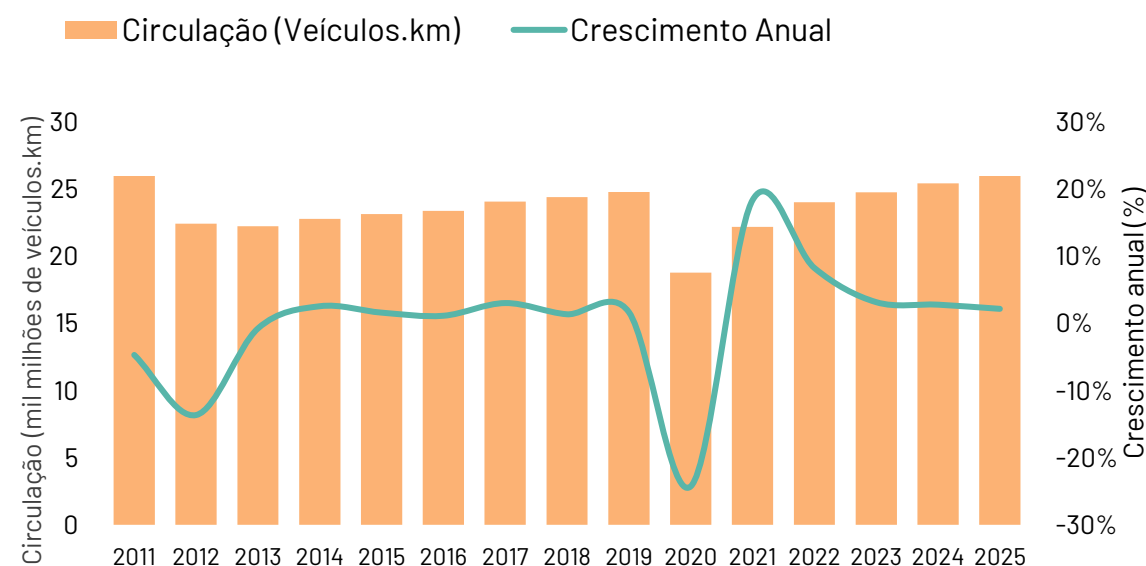
A CP continua a representar o operador que mais impacte tem na atividade ferroviária do Grupo IP, representando 78% da quota de mercado (28.170.270 CK), seguida da *Medway* com cerca de 11,5%, da *Fertagus*, com 7% e da *Captrain Portugal*, com 3,2%.

Os outros operadores de mercadorias tiveram uma representatividade residual: a *Captrain España* (1.250 CK), a *Continental* (30.636 CK), a *Renfe Mercancías* (92 CK) e a *Transfesa* (107 CK), com pesos inferiores a 1%.

De referir que, da totalidade dos CK realizados em 2025 pelos operadores ferroviários (36 milhões CK), cerca de 84% foram com utilização de tração elétrica (30 milhões CKe). Estes valores de CKe representam um aumento de cerca de 1,1 milhões de CKe relativamente ao ano de 2024, correspondendo a um aumento percentual de 3,9%.

Os CKe tendem a aumentar, por via do incremento da eletrificação da infraestrutura ferroviária, sendo que, esta eletrificação da RFN, é um dos objetivos primordiais dos investimentos da empresa em curso e futuros.

Utilização da Rede Rodoviária Nacional



Em 2025, a operação rodoviária registou um crescimento anual de 2,1% da circulação na rede rodoviária concessionada à IP, atingindo os 25.915.375.769 veículos-quilómetro (VK), o que é justificado pela retoma da normalidade verificada ao longo dos anos depois de 2021.

A distribuição da circulação de veículos ligeiros e pesados na rede rodoviária concessionada à IP, foi de 93% (24.101.299.466 VK) para veículos ligeiros e 7% (1.814.076.303 VK) para veículos pesados

Promoção da Mobilidade Ativa

A IP promove uma outra ação de promoção da mobilidade ativa, através da implementação do Plano Nacional de Ecopistas (PNE).

Esta iniciativa concretiza-se pela reutilização e adaptação dos canais ferroviários desativados, para os transformar em rotas de passeio não motorizado, promovendo para além da qualidade ambiental, o desenvolvimento do turismo sustentável.

Em 2025 já estão em plena utilização 16 Ecopistas, totalizando atualmente uma extensão de cerca 519 km.

Estão previstas mais 2 novas Ecopistas, que acrescentarão quilómetros adicionais a esta rede ciclável, a saber: Ecopista do Tua (Macedo de Cavaleiros e Bragança), com conclusão prevista para 2026 e Ecopista do Baixo Alentejo (Ramal de Moura), com projeto a ser desenvolvido.



EIXO DE INTERVENÇÃO 6 | Mobilidade e acessibilidade

Mobilidade e acessibilidade

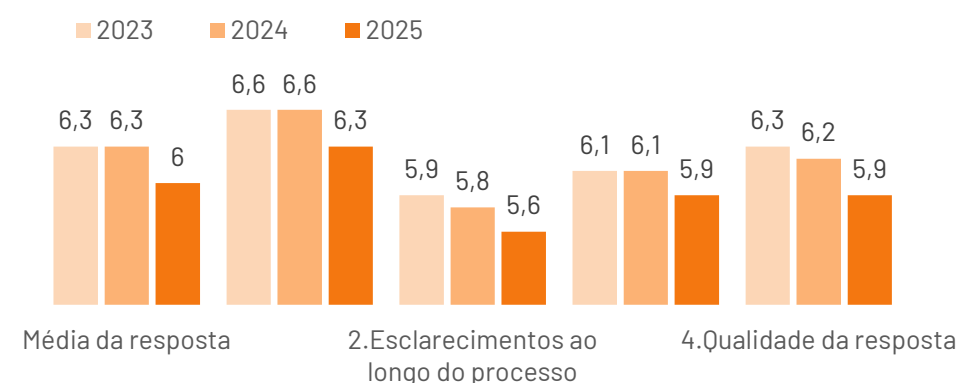
Ações, Métricas e Desempenho

Avaliação da satisfação dos clientes

A **avaliação da satisfação dos seus clientes** com as infraestruturas disponibilizadas pela IP, i.e., dos clientes das suas infraestruturas rodo e ferroviárias, é uma ação realizada pela empresa, por via da realização de auscultações/inquéritos periódicos. De forma a conhecer a satisfação dos seus clientes a IP realiza 4 tipos de auscultação:

i. Gestor de cliente

Inquérito de Satisfação no Gestor de Cliente - Avaliação por categoria

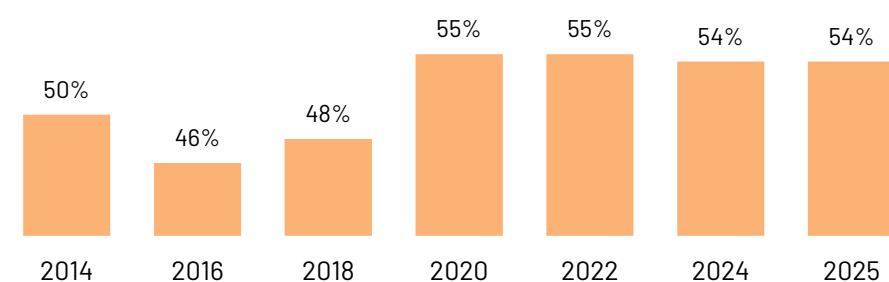


Em 2025, foram obtidas 1.999 respostas e o resultado global foi de 6.

O indicador melhor classificado foi o “Formulário” com um resultado de 6,3 e o indicador com pior resultado foi o “Esclarecimentos ao longo do processo” com um resultado de 5,6.

ii. Operadores ferroviários

Avaliação global da IP pelos operadores ferroviários



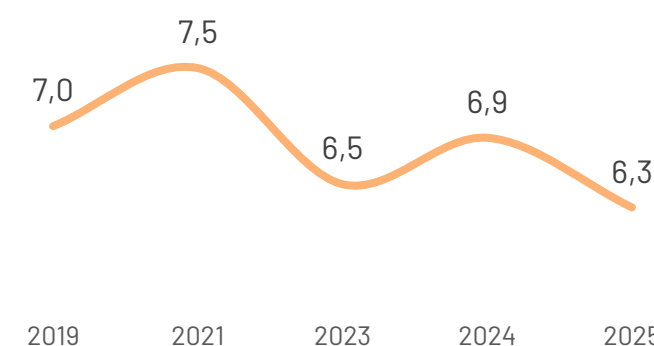
O apuramento do resultado global da satisfação dos clientes operadores em 2025, referente ao período de 2023/2024, manteve-se nos 54%, refletindo um ligeiro decréscimo do resultado face à última avaliação global (55%), em 2022.

Em janeiro de 2027, a IP apurará o valor da satisfação dos operadores, relativa ao período de 2025-2026. Até essa data, considera-se válida a satisfação apurada em janeiro de 2025, referente aos anos de 2023-2024.

Os índices de satisfação de cada um dos operadores ferroviários (2025), em comparação com os valores (%) obtidos no inquérito anterior (2022), apresentam o aumento da satisfação na *Medway* (+2 %) e *Captrain* (+7 %), e um decréscimo na *Fertagus* (-3 %) e na *CP* (-4 %).

iii. Clientes ferroviários

Avaliação clientes ferroviários



Na avaliação da satisfação dos clientes ferroviários, entre 13 de outubro e 20 de novembro de 2025 foram realizadas 5.031 entrevistas presenciais, em estações e a bordo dos comboios.

Os resultados mostram uma quebra generalizada da satisfação e da recomendação. A Satisfação Global em 2025 desceu para 6,3, quando em 2024 se situava em 6,9, e o NPS deteriorou se de -19 para -36. Também a percentagem de clientes satisfeitos (notas iguais ou superiores a 7) diminuiu, passando de 75% para 66%.

iv. Clientes rodoviários

A auscultação dos clientes para a avaliação da satisfação dos clientes rodoviários, foi executada pela primeira vez pela IP, em 2024.

Em 2024, foram efetuados 2.541 inquéritos e o resultado global do inquérito de satisfação dos clientes rodoviários 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.

Metas

As metas definidas para as **Políticas de Mobilidade e Acessibilidade** estão associadas à concretização dos programas nacionais de investimento (supra IP), que decorrem em grande medida das estratégias nacionais para o setor dos transportes e decisões do Estado, designadamente os programas PNI2030 e PRR.

A meta associada à **auscultação da Satisfação dos Clientes / Gestor de Cliente** é de 15 dias úteis de prazo de resposta a clientes (público).

EIXO DE INTERVENÇÃO 6 | Mobilidade e acessibilidade

Estratégias e Políticas

A IP tem consciência de que a operação e utilização das infraestruturas ferroviárias e rodoviárias sob sua jurisdição, se constitui numa fonte de emissão de ruído, que pode ser significativa, na proximidade imediata dessas infraestruturas.

O Grupo IP dispõe de uma **Estratégia de Redução do Ruído**, dado que este tema constitui uma área de intervenção relevante para a empresa, e que tem resultado em investimentos significativos da organização, designadamente em medidas para mitigar os impactes sonoros da exploração rodoviária e ferroviária sobre as populações/comunidades. Esta Estratégia abrange toda a rede rodoviária e ferroviária da IP.

Ações, Métricas e Desempenho

O principal objetivo da gestão do ruído ambiente causados pela operação destas infraestruturas de transporte é a redução do número de pessoas expostas a níveis elevados de ruído.

Para alcançar este objetivo, e como ações-chave deste tema, destacam-se os **Mapas Estratégicos de Ruído (MER)**, que consubstanciam o diagnóstico da situação das Grandes Infraestruturas de Transporte (GIT) da IP, e os consequentes **Planos de Ação (PA)**, que corporizam as medidas de mitigação de ruído necessárias implementar e que permitem o planeamento da sua efetiva materialização no terreno.

Estes documentos são publicados no website corporativo da IP, estando acessíveis a todos os *stakeholders*.

A elaboração de MER é obrigatória no caso de:

- **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);
- **Grandes Infraestruturas de Transporte Rodoviário**, ou seja, as vias rodoviárias com mais de 3 milhões de veículos por ano, cobrindo aproximadamente 1.840 km de vias rodoviárias (processo em curso), tendo sido concluídos e aprovados pela APA, praticamente na sua totalidade, os MER de 60 troços de via.

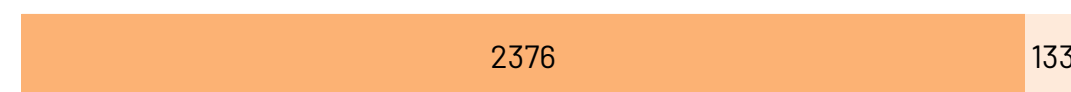
Poluição sonora

Medidas técnicas para gestão do ruído

Em 2025 foram aplicadas as seguintes medidas técnicas para gestão do ruído, que incidiram especificamente sobre troços da rede ferroviária:

■ Realizado ■ A realizar

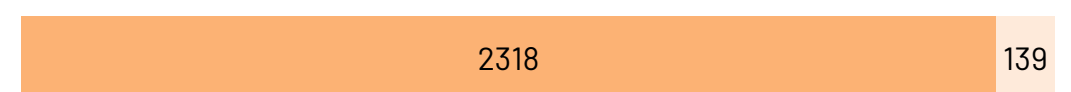
Modernização da via-férrea em toda a RFN (km)



Eletrificação da via-férrea em toda a RFN (km)



Substituição de barra curta por barra longa soldada em toda RFN (km)



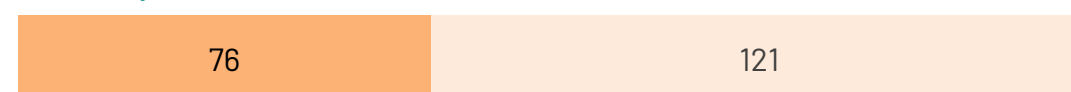
Realização de esmerilagem em GIT* (km)

Devido à avaria de um sistema de aquisição de dados do Veículo de Inspeção de Via da IP, os dados relativos à esmerilagem da rede, não estão disponíveis para o ano de 2025.

Instalação de palmilhas otimizadas em GIT* (km)



Construção de barreiras acústicas em locais sensíveis da RFN (km)



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

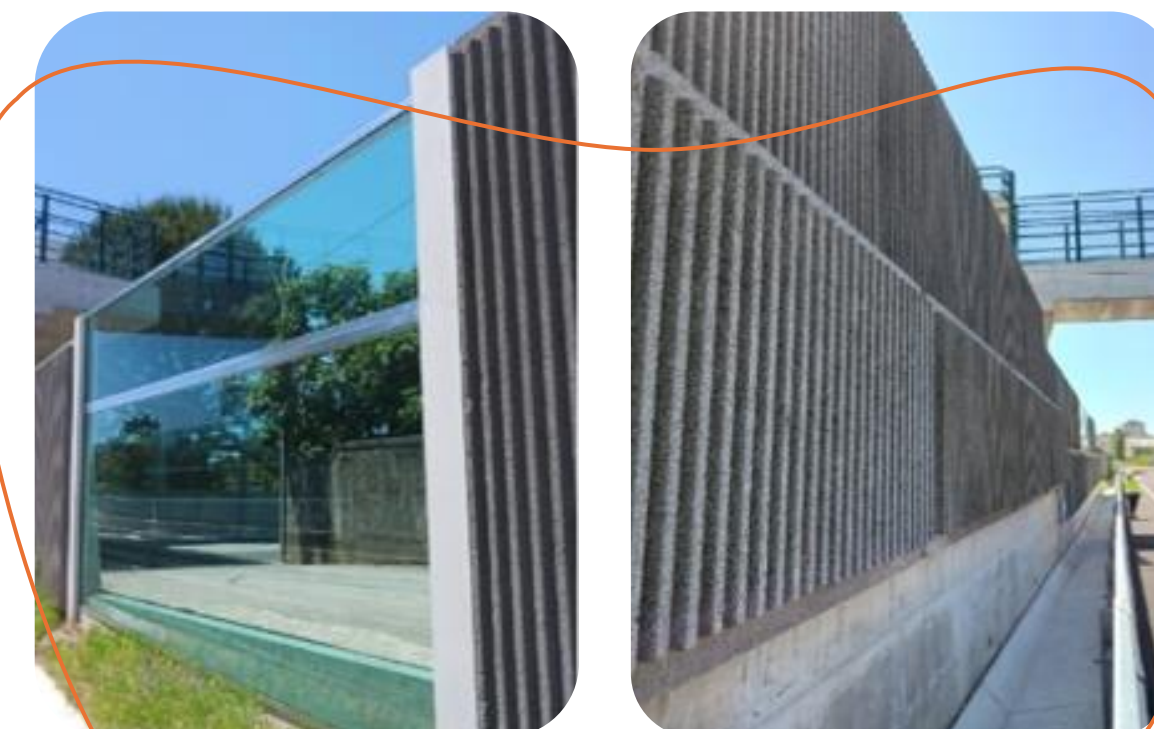
Exemplo de ações de mitigação do ruído na RFN e RRN

Rede Rodoviária Nacional

- Avaliação do descritor ruído em 70 Projetos em curso ou previstos, no âmbito da RRN;
- Construção duma extensão de 348 metros de novas barreiras acústicas na RRN;
- Procedimento de contratação para a instalação de 33 barreiras acústicas em troços da A44, IP7 e IC2.

Rede Ferroviária Nacional

- 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.
- Continuação do contacto com especialistas na conceção de barreiras acústicas inovadoras no âmbito ferroviário, tais como barreiras absorventes transparentes homologadas pela *Deutsche Bahn*;



EIXO DE INTERVENÇÃO 6 | Mobilidade e acessibilidade

Poluição sonora

Ações, Métricas e Desempenho

Monitorização de Ruído

A IP procedeu à monitorização do ruído em locais não abrangidos pelos MER, designadamente em resultado de reclamações.

Está em curso, um contrato com Laboratório Acreditado para realização de medições acústicas em situações de reclamação de ruído, em locais próximos de estradas e linhas ferroviárias, que não estejam cobertas por Mapas Estratégicos de Ruído, i.e., infraestruturas não classificadas como GIT.

Em 2025, foram analisadas 99 reclamações relativas à RRN e 37 relativas à RFN, das quais, respetivamente 46% e 55% não necessitaram de medidas de mitigação de ruído adicionais, por cumprirem os valores limite estabelecidos no RGR.

As ações de mitigação do ruído emitido, designadamente durante a operação das suas infraestruturas, são contínuas, enquanto a IP tiver como responsabilidade atribuída, a gestão das redes ferroviária e rodoviária nacional.

Uma vez que a gestão do ruído das suas infraestruturas constitui uma das principais áreas de intervenção da IP, a empresa tem vindo a alocar continuamente investimentos significativos ao longo do tempo, em medidas de minimização para reduzir os impactes sonoros da exploração rodoviária e ferroviária.

Na rodovia, e em termos da monitorização e cumprimento dos vários Regulamentos, de destacar as seguintes ações:

- 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;
- Realização das campanhas de monitorização de ruído, referentes à Fase de Pós-Avaliação Ambiental, das infraestruturas rodoviárias.

Estudos e Projetos de Investigação na Área do Ruído

Durante o ano de 2025, foram desenvolvidos e implementados estudos e projetos de investigação, na área do ruído, nomeadamente:

- Foram integradas nos procedimentos de aquisição da IP, as palmilhas otimizadas, com as características resultantes do projeto *Lownoise pad (Low cost noise control by optimised rail pad)*, promovido pela UIC, assegurando que as mesmas possam contribuir para a redução do ruído ferroviário emitido na operação;
- Deu-se início à avaliação de uma nova solução de redução de ruído de baixa altura (*Whis Wall*).

Metas

A IP tem metas anuais associadas à proteção de pessoas expostas a níveis elevados de ruído na proximidade das GIT e previstas nos CPF.

No CPF 2016-2020 foram definidas Metas anuais obrigatórias e exigidas pela legislação de ruído, no sentido de avaliar a redução do número de pessoas expostas a níveis elevados de ruído nas GIT ferroviárias, com aplicação até ao ano de 2020.

Estas Metas eram calculadas através dum indicador mono-fator, associado à exposição a níveis de ruído.

O indicador "Proteção do Ambiente" e a respetiva meta traduziam o desempenho da IP em termos da redução percentual do número de pessoas expostas a níveis de ruído ambiente superiores aos limites impostos no RGR, em relação ao total de pessoas expostas a esses níveis de ruído.

O CPF 2024-2028 inclui também Metas anuais obrigatórias de avaliação de desempenho na ótica do ruído ambiente, no contexto do indicador "Proteção Ambiental/Sustentabilidade Ambiental".

Estas Metas são calculadas através de um indicador de Sustentabilidade Ambiental (ISA) composto por 2 fatores: Indicador do Ruído (IR) e Indicador de Transição Energética (ITE).

O cálculo do indicador ISA, é:

$$ISA = IR * 0,5 + ITE * 0,5$$

Este novo indicador não se aplicou ao ano 2025, uma vez que o novo CPF 2024-2028, só entrou em vigor em dezembro de 2025.



EIXO DE INTERVENÇÃO 7

Segurança



A Segurança da mobilidade é um valor essencial para todos aqueles que utilizam as redes rodoviária e ferroviária nacionais. A IP 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

Estratégias e Políticas

- Política de Segurança da IP

Ações-Chave

- Plano de Redução da Sinistralidade Rodoviária da IP 2024-2030
- Plano de Redução de Sinistralidade em Passagens de Nível 2024-2030
- Sistema de Gestão de Segurança Ferroviária da IP
- Planos de Conservação e Reparação da RRN e RFN
- Planeamento de Gestão de Emergência

Métricas

- N° de vítimas mortais por milhão de habitantes, na RRN
- N° de vítimas mortais na RRN vs execução do PRN
- N° de pontos negros na rede IP
- N° de vítimas mortais na rede IP
- Indicador de gravidade dentro de localidades
- N° de acidentes com vítimas na RRN
- N° de inspeções à RRN
- N° de acidentes significativos
- Índice de acidentes significativos
- N° de vítimas mortais na RFN
- N° de precursores de acidentes
- N° de acidentes em PN
- N° de supressões de PN
- N° de reclassificações de PN
- N° de colisões em PN
- N° de colhidas em PN
- N° de FWI (*Fatalities and Weighted Injuries*)
- N° de inspeções à RFN

Metas até 2030

- Redução de 50% do número de vítimas mortais na rede IP, face a 2019
- Redução de 50% do indicador de gravidade dentro das localidades, face a 2019
- Redução do número de acidentes em PN para um valor inferior a 10

EIXO DE INTERVENÇÃO 7 | Segurança

A segurança é primordial para a IP, na medida em que a segurança é um valor essencial para todos aqueles que utilizam as redes rodoviária e ferroviária nacionais.

A IP entende e trata a Segurança, de forma integrada e orientada pela mesma Política, nas vertentes rodoviária e ferroviária, com enfoque nos utilizadores e entidades com que se relacione no âmbito da conceção, manutenção e exploração das infraestruturas que gere.

O trabalho desenvolvido por todos, na IP e nas empresas antecessoras, contribuiu de forma inequívoca para os elevados progressos obtidos na redução da sinistralidade rodoviária e ferroviária, nas últimas décadas, em Portugal.

IRO associados

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**

Estratégias e Políticas

Sendo um dos objetivos da missão da IP, assegurar uma mobilidade segura nas infraestruturas rodoviárias e ferroviárias sob sua gestão, a IP dispõe de uma Política de Segurança, que abrange as suas redes rodo e ferroviárias em exploração.

Neste contexto, esta Política enquadra todos os instrumentos e Planos da IP que visam a segurança dos consumidores e/ou utilizadores finais das suas infraestruturas, respeitando a vida das Pessoas e a sua integridade física.

A **Política de Segurança da IP** abrange as suas infraestruturas rodoviárias e ferroviárias e tem 4 princípios orientadores:

- A Segurança é inerente à atividade da IP, traduzindo-se nas decisões tomadas nos diferentes níveis de gestão;
- A Segurança é uma atitude e uma responsabilidade de TODOS, afirmada a todo o momento por: i) inclusão nas atividades e práticas de cada um e no respeito e aplicação da legislação, regulamentação e procedimentos de segurança e normativos técnicos; ii) Alinhamento com os Compromissos e Objetivos de Segurança e respetiva avaliação de desempenho; e iii) participação e promoção da segurança e seu incremento;
- Todas as atividades desenvolvidas nas redes rodoviária e ferroviária nacionais, por recursos internos ou externos, estão sujeitas aos mesmos padrões de exigência em matéria de segurança;
- As ações em prol da Segurança visam proteger as Pessoas, os Ativos operacionais, as Entidades que interagem com as redes rodoviária e ferroviária e a integridade do Património próprio e confiado pelo Estado à IP.

Para assegurar uma mobilidade segura nas infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, a empresa reforçou o seu modelo de governo da sinistralidade, através da criação da **Estrutura de Missão para Redução da Sinistralidade (EMRS)**, que tem como atribuição fundamental dinamizar a atuação da IP com vista à redução da sinistralidade rodo e ferroviária.

Ações, Métricas e Desempenho

A materialização da Política de Segurança da IP pressupõe um conjunto de 5 ações-chave:

- Plano de Redução da Sinistralidade Rodoviária 2024-2030;
- Plano de Redução da Sinistralidade em Passagens de Nível 2024-2030;
- Sistema de Gestão de Segurança Ferroviária da IP;
- Planos de Conservação e Reparação da RRN e RFN;
- Planeamento de Gestão de Emergência.

Plano de Redução da Sinistralidade Rodoviária 2024-2030

O PRSR 2024-2030 tem em conta as orientações e objetivos fixados pela UE e a proposta de Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária – Visão Zero 2030, que define metas de redução para 2030, para Mortes rodoviárias (VM) e Feridos graves MAIS3+ (*), relativamente a 2019.

O **Plano de Redução da Sinistralidade Rodoviária da IP** pretende prevenir a ocorrência de erros do condutor e mitigar a ocorrência desses mesmos erros, assumindo cinco 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.

Contrato de Concessão Rodoviário (CCR)

Em consonância com os objetivos da ENSR – VZ2030, a IP assumiu na última revisão das metas dos indicadores de sinistralidade rodoviária definidos no seu CCR, estabelecido com o Estado, as mesmas metas para 2030:

- Redução de 50% no indicador de vítimas mortais (VM);
- Redução de 50% no indicador de gravidade dentro de localidades (IG DL).

Estas metas são metas relativas, tais como as metas da incluídas na ENSR (assumem o ano de referência 2019), e foram validadas pelo Estado/IMT.

O **CCR** especifica 3 indicadores como métricas de desempenho, acrescentando aos 2 indicadores definidos na ENSR – VZ2030, o seguinte indicador:

- Número de pontos negros (PN).

(*): ferido grave 'MAIS3+' - critério clínico fidedigno e comparável internacionalmente, para pessoa com ferimentos de grau igual ou superior a 3 na escala AIS (Abbreviated Injury Scale) adotada na União Europeia"

EIXO DE INTERVENÇÃO 7 | Segurança

Ações, Métricas e Desempenho

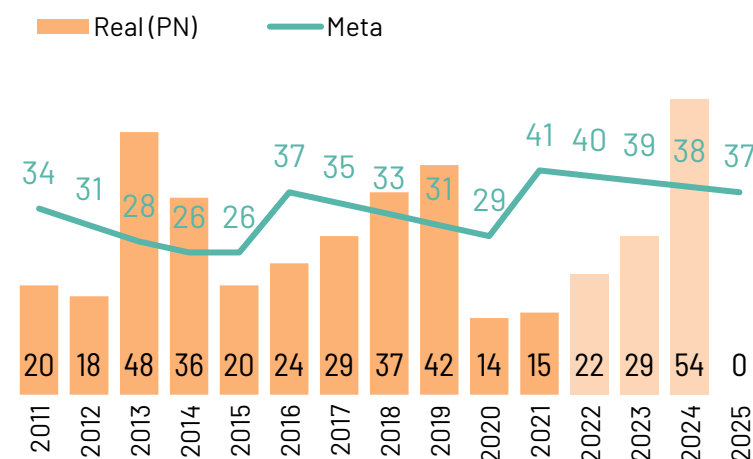
Plano de Redução da Sinistralidade Rodoviária 2024-2030

Principais Indicadores Rodoviários

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 27 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 26 anos na RRN, nomeadamente, em vias com maior qualidade e segurança, como as autoestradas, que permitiram o incremento na execução do Plano Rodoviário Nacional (PRN), que em 1995 rondava os 23%, e atualmente atinge mais de 85%. Não obstante a redução muito relevante verificada nas últimas décadas, conclui-se que os indicadores de sinistralidade rodoviária revelaram um abrandamento na evolução anual, nos últimos 3-4 anos.

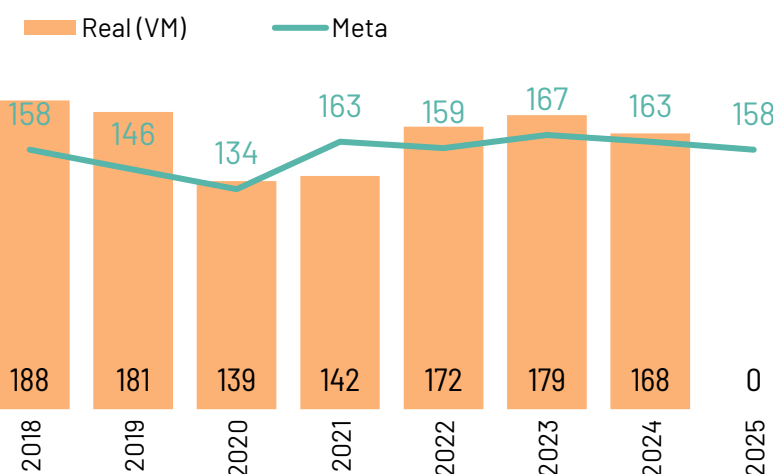
Pontos negros registados na rede IP



NOTA: O número de pontos negros indicado para 2022, 2023 e 2024 devem ser ainda considerados como provisórios, encontrando-se em curso o processo de validação. Não é possível indicar o número de pontos negros registados na rede IP, em 2025, uma vez que a ANSR ainda não disponibilizou qualquer lista para este ano (provisória ou definitiva). Assim, o número de Pontos Negros na rede IP, representado como "0", em 2025, deve ser considerado como n.d., uma vez que a ANSR ainda não disponibilizou qualquer lista para este ano (provisória ou definitiva).

A IP tem como meta estabelecida para a rede rodoviária sob sua gestão, e para o ano de 2025, o valor máximo de 37 Pontos Negros.

Vítimas mortais registadas na rede IP*

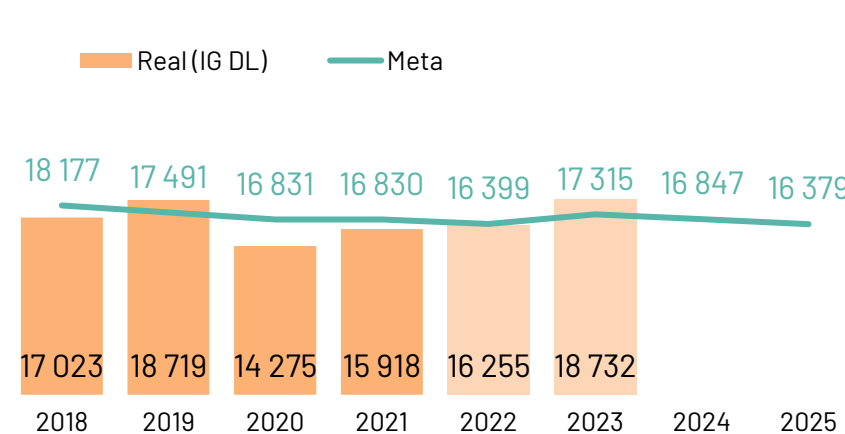


* Número de vítimas mortais registadas na rede IP incluindo rede IP sub-concessionada e excluindo estradas desclassificadas não entregues
 NOTA: Relativamente a 2024, o valor das vítimas mortais deve ser considerado como valor provisório, estando em curso a validação dos registos de acidentes com vítimas mortais facultados pela ANSR.
 A ANSR mantém os problemas de ligação entre sistemas com a GNR, pelo que não é possível indicar qualquer valor para o ano de 2025. Assim, o número de Vítimas Mortais na rede IP, representado como "0", em 2025, deve ser considerado como n.d., uma vez que a ANSR ainda não disponibilizou qualquer lista para este ano (provisória ou definitiva).

Relativamente a Vítimas Mortais, e considerando os dados provisórios para 2024 (168 VM), constata-se uma ligeira redução, em cerca de 6% face ao valor registado em 2023. No entanto, o indicador superou a meta anual (163 VM) para 2024 em 3% (+5 VM).

A IP tem como meta estabelecida para a rede rodoviária sob sua gestão, e para o ano de 2025, o valor máximo de 158 Vítimas Mortais.

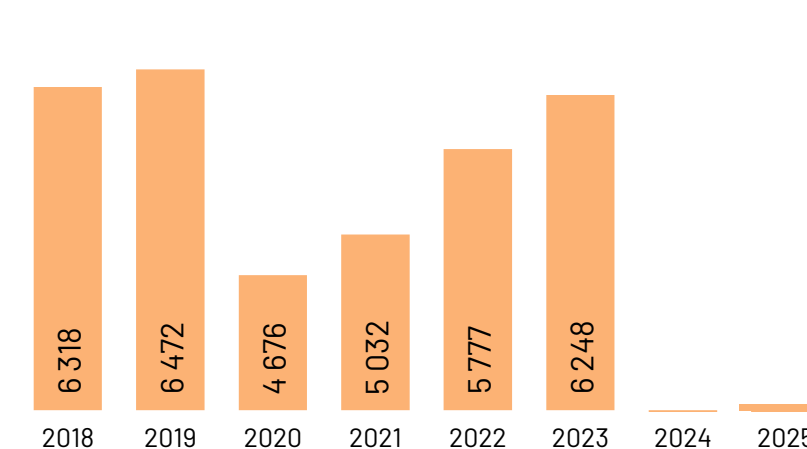
Indicador de Gravidade Dentro de Localidades (IG DL)*



* IG DL na rede IP, incluindo rede IP sub-concessionada e excluindo estradas desclassificadas não entregues
 NOTA: A ANSR mantém os problemas de ligação entre sistemas com a GNR, pelo que não é possível indicar qualquer valor para os anos de 2024 e 2025. Assim, o indicador IG DL na rede IP, representado como "0", em 2024 e 2025, deve ser considerado como n.d., uma vez que a ANSR ainda não disponibilizou qualquer lista para estes anos (provisória ou definitiva).

A meta anual de Indicador de Gravidade Dentro de Localidades (IG DL) estabelecida para 2025 é de 16.379.

Evolução de Acidentes com Vítimas (AcV)



* AcV na rede IP inclui rede IP sub-concessionada e exclui estradas desclassificadas não entregues
 NOTA: A ANSR mantém os problemas de ligação entre sistemas com a GNR, tendo sido apenas partilhados pela ANSR dados do número de Acidentes com Vítimas provenientes da PSP, pelo que, não é possível indicar qualquer valor para os anos de 2024 e 2025.

O indicador número de Acidentes com Vítimas (AcV), no período 2018 – 2023 (2024 e 2025 não tem ainda dados disponíveis), registados na rede IP, incluindo rede IP sub-concessionada e excluindo estradas desclassificadas não entregues, registou um incremento desde 2020 até 2023.

EIXO DE INTERVENÇÃO 7 | Segurança

Ações, Métricas e Desempenho

Plano de Redução da Sinistralidade em Passagens de Nível 2024-2030

A IP aposta na segurança ferroviária, com o objetivo de ter um sistema ferroviário cada vez mais seguro, através de uma abordagem proativa, com enfoque nas temáticas da segurança ferroviária e na adequação de comportamentos seguros.

O Plano de Redução da Sinistralidade em Passagens de Nível 2024-2030 foca-se em 4 dimensões principais: Supressão; Automatização; Sensibilização; e Fiscalização.

Com estas medidas esperam-se impactes positivos na segurança ferroviária, nomeadamente na redução do número de acidentes e de vítimas, diminuição do risco de colisão e atropelamento, e também ganhos de eficiência e pontualidade dos serviços ferroviários.

O art.º 2º do Decreto-Lei nº 568/99 define como obrigação para os gestores das redes rodoviária e ferroviária, a adoção de medidas de segurança ferroviária ao nível das PN, dado serem uma das componentes mais perturbadoras do sistema de exploração ferroviário, e constituírem pontos de conflito geradores de permanente insegurança.

O Plano de Redução da Sinistralidade em Passagens de Nível (PRSPN) engloba uma meta de redução de sinistralidade em PN, até 2030, e a estratégia da IP associada à supressão e reclassificação de Passagens de Nível prevê também que até essa data, valores para supressão e/ou reclassificação de várias PN da RFN.

O PRSPN tem como meta de redução de sinistralidade em Passagens de Nível - menos de 10 acidentes em 2030.

A IP tem uma abordagem específica à supressão e reclassificação de Passagens de Nível (PN), prevendo que até 2030, possam ser suprimidas 135 PN e reclassificadas 237 PN, envolvendo um investimento que ascende a 316 milhões de euros.

Com a implementação do PRSPN e da estratégia associada à supressão e reclassificação de PN, 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.

Contrato Programa Ferroviário (CPF)

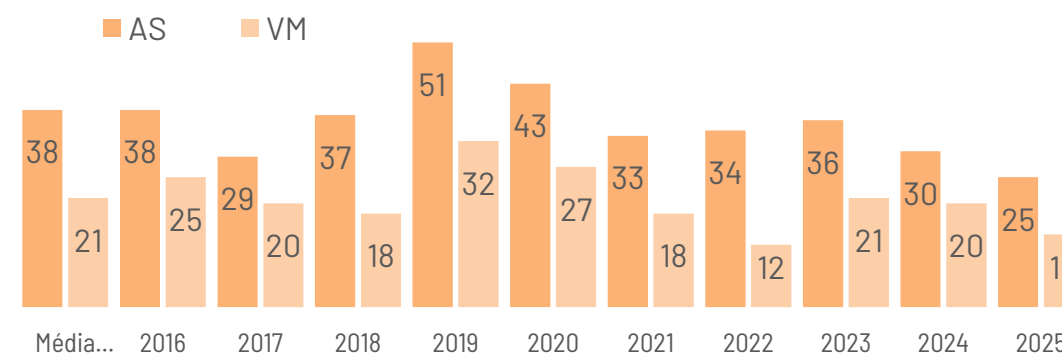
O Contrato de Concessão da RFN estabelecido com o Estado define objetivos de níveis de segurança, designadamente 1 indicador, que constitui uma métrica de desempenho:

- Número de Acidentes Significativos (AS) na rede ferroviária, conforme definido no guia de Implementação do IMT, relativamente à utilização da infraestrutura ferroviária, por serviços comerciais e não comerciais.

Principais Indicadores Ferroviários

A IP monitoriza e avalia anualmente 4 indicadores de segurança ferroviária principais, que constituem as suas métricas de desempenho:

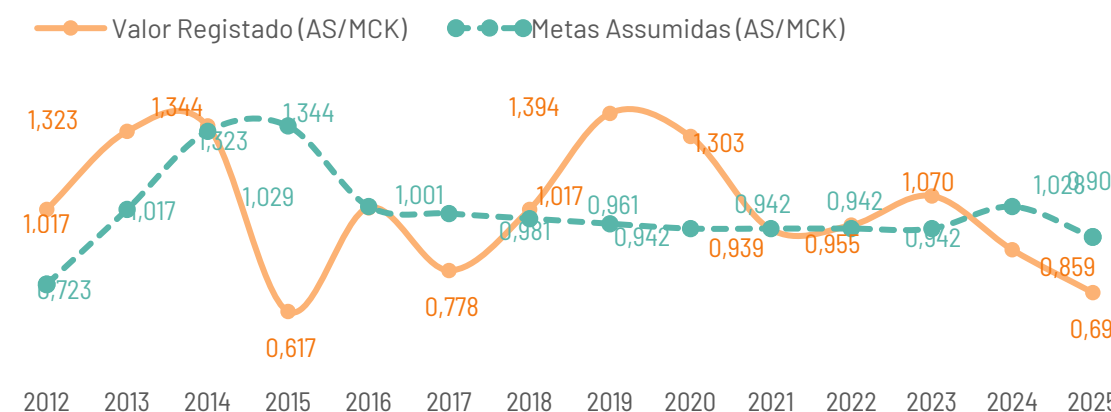
i. Acidentes Significativos e ii. Vítimas Mortais



No ano de 2025 registaram-se 25 Acidentes Significativos (AS) (-5 AS que no ano de 2024) e 14 Vítimas Mortais (-6 VM que no ano de 2024).

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, verifica-se que a maioria das causas de acidentes está associada à intrusão no espaço ferroviário, apesar dos sistemas e medidas implementadas.

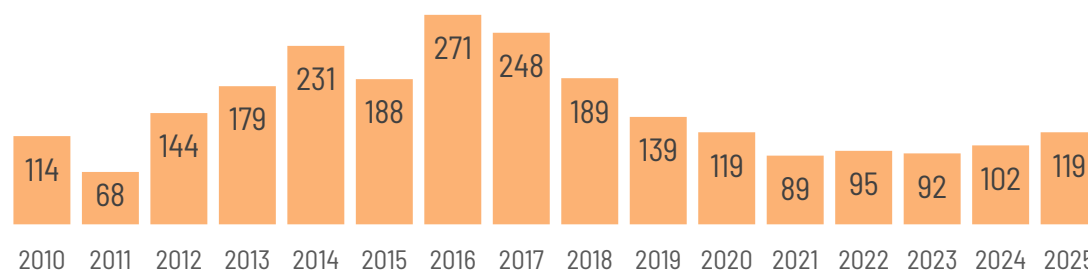
iii. Índice de Acidentes Significativos



Em termos do Índice de Acidentes Significativos (AS/MCK) - número de acidentes significativos por milhão de comboios.kilómetro - em 2025, o valor foi de 0,691 AS/MCK.

Este valor encontra-se favoravelmente abaixo da meta fixada para 2025 (0,909 AS/MCK) no Contrato Programa Ferroviário.

iv. Precursores de Acidentes



Em termos dos Precursores de Acidente (PA), a evolução dos valores obtidos, no período 2010-2025, é apresentada no gráfico seguinte, onde se pode verificar um decréscimo consistente dos precursores de acidente a partir de 2016, com um ligeiro aumento registado em 2024 e 2025.

Pretende-se reforçar em 2026 a 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.

Acidente Significativo (AS) - Qualquer acidente que implique, pelo menos, um veículo ferroviário em movimento e provoque a morte ou ferimentos graves em, pelo menos, uma pessoa ou danos significativos ao material, à infraestrutura, a outras instalações, ao ambiente, ou interrupções prolongadas da circulação. Excluem-se os acidentes ocorridos em oficinas, armazéns e parques de material circulante.
 Vítimas Mortais (VM) - Número de vítimas mortais registadas, consequências dos acidentes significativos
 Índice de Acidente Significativo - número de acidentes significativos por milhão de comboio.kilómetro.
 Precursores de Acidentes - número de eventos que não são acidentes (ex. deformação da via).

EIXO DE INTERVENÇÃO 7 | Segurança

Ações, Métricas e Desempenho

Plano de Redução da Sinistralidade em Passagens de Nível 2024-2030

Segurança em Passagens de Nível

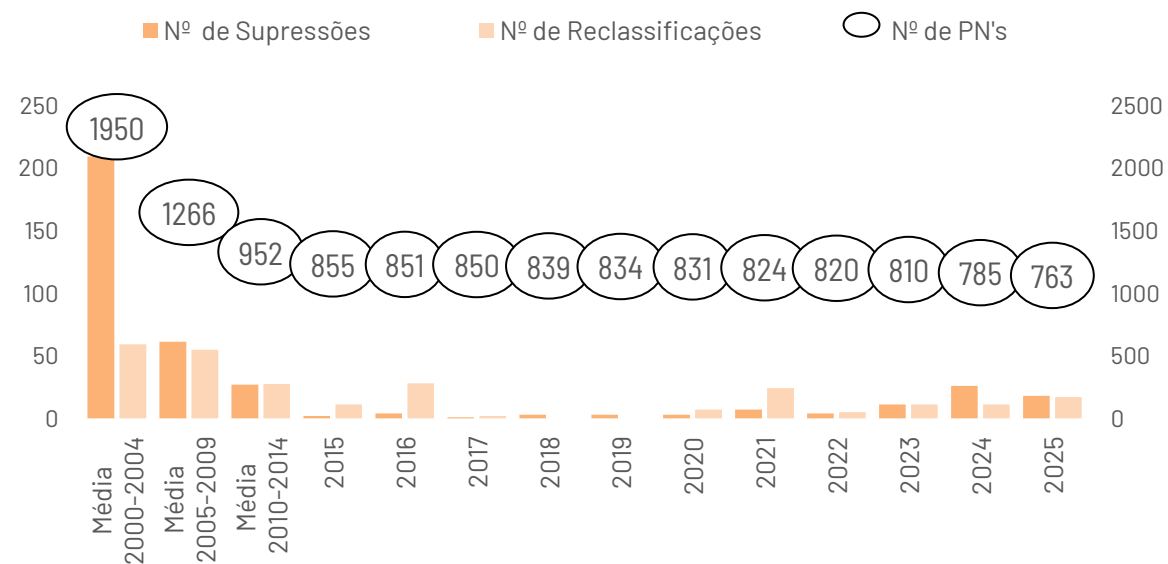
Os acidentes em passagens de nível representam na Europa 30% do número total de mortes no transporte ferroviário. Entre as causas principais para a ocorrência destes acidentes estão a desvalorização do risco, a distração e a falta de atenção às indicações dos sinais, quer no atravessamento pedonal quer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

De forma a reduzir a sinistralidade e tornar mais seguras as Passagens de Nível (PN) da RFN, a IP tem efetuado estudos e intervenções progressivas em várias delas, da seguinte tipologia:

- Inspeção, classificação ou reclassificação das PN existentes;
- Reconversão de PN passivas em PN automatizadas;
- Separação dos tráfegos rodoviário e pedonal nas PN;
- Projetos de desnivelamento de PN.

Para reforçar a segurança das PN e uma vez que muitos dos acidentes registados dependem sobretudo do comportamento e corresponsabilização dos utilizadores dessas PN, a empresa tem 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

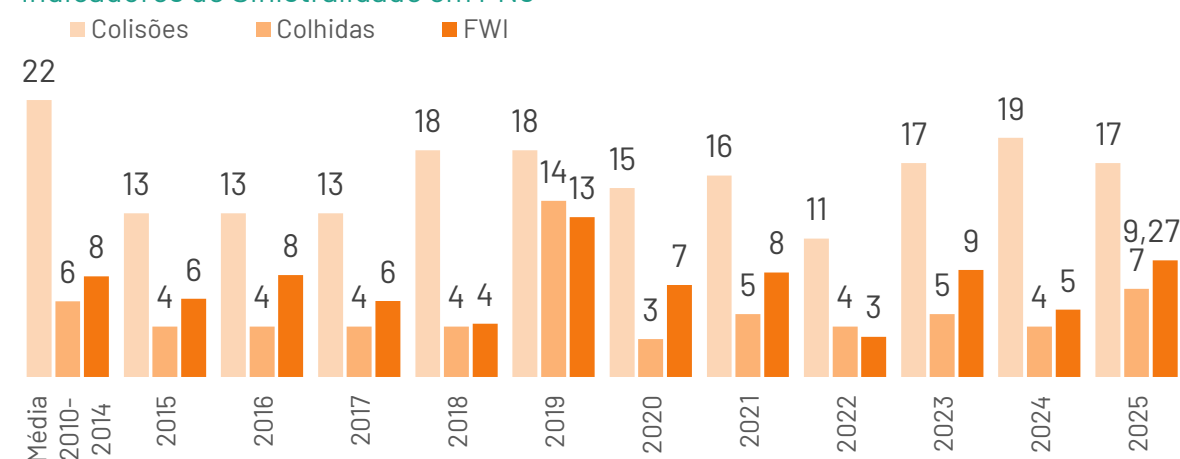


Foram concretizadas em 2025, 18 supressões e 17 reclassificações de PN, com o investimento associado a estar incluído nas empreitadas de modernização das várias linhas da RFN.

O desempenho da IP em termos do PRSPN, em termos das intervenções supressões e reclassificação de PN, ao longo dos anos, apresenta-se no gráfico ao lado.

No final de 2025 existiam 763 PN no universo das linhas com exploração ferroviária: 387 automatizadas, 26 guardadas, 159 sem guarda, 121 para uso exclusivo de peões (53 delas automatizadas) e 70 de uso particular (8 das quais automatizadas).

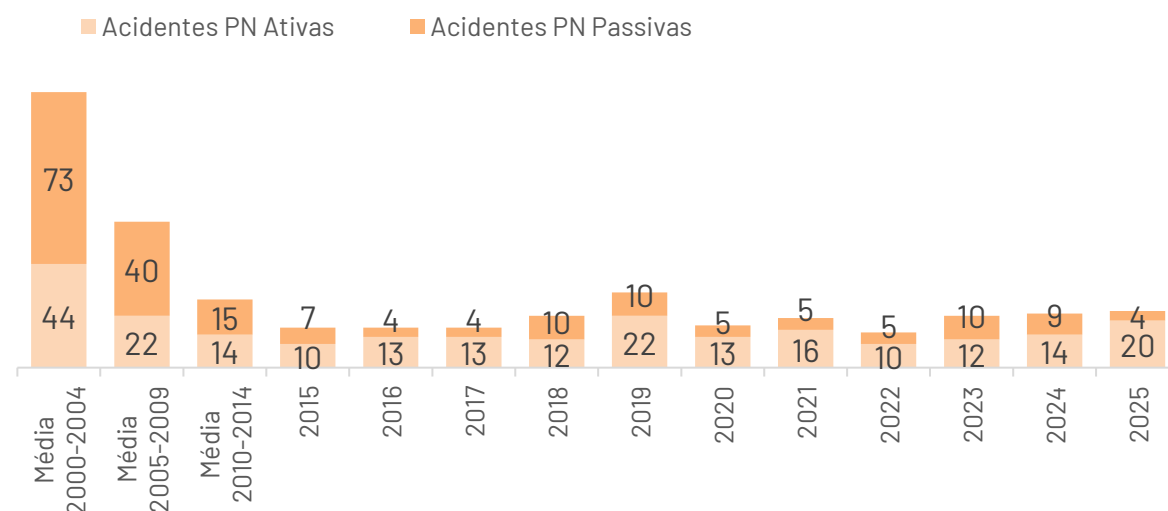
Indicadores de Sinistralidade em PN's



A evolução da sinistralidade em PN em termos dos indicadores Colisões, Colhidas e *Fatalities and Weighted Injuries* (FWI), nos últimos anos, no intervalo 2010-2025, apresenta-se no gráfico ao lado.

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

Acidentes em PN



A evolução da sinistralidade verificada em PN ativas e PN passivas, ao longo do tempo, no intervalo 2010-2025, apresenta-se no gráfico ao lado.

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

No entanto, tendo em consideração as evidências de sinistralidade ainda verificada atualmente em PN, a IP continuará, a par das ações no terreno com intervenções nas vias de acesso às PN, a apostar em campanhas de comunicação e sensibilização.

EIXO DE INTERVENÇÃO 7 | Segurança

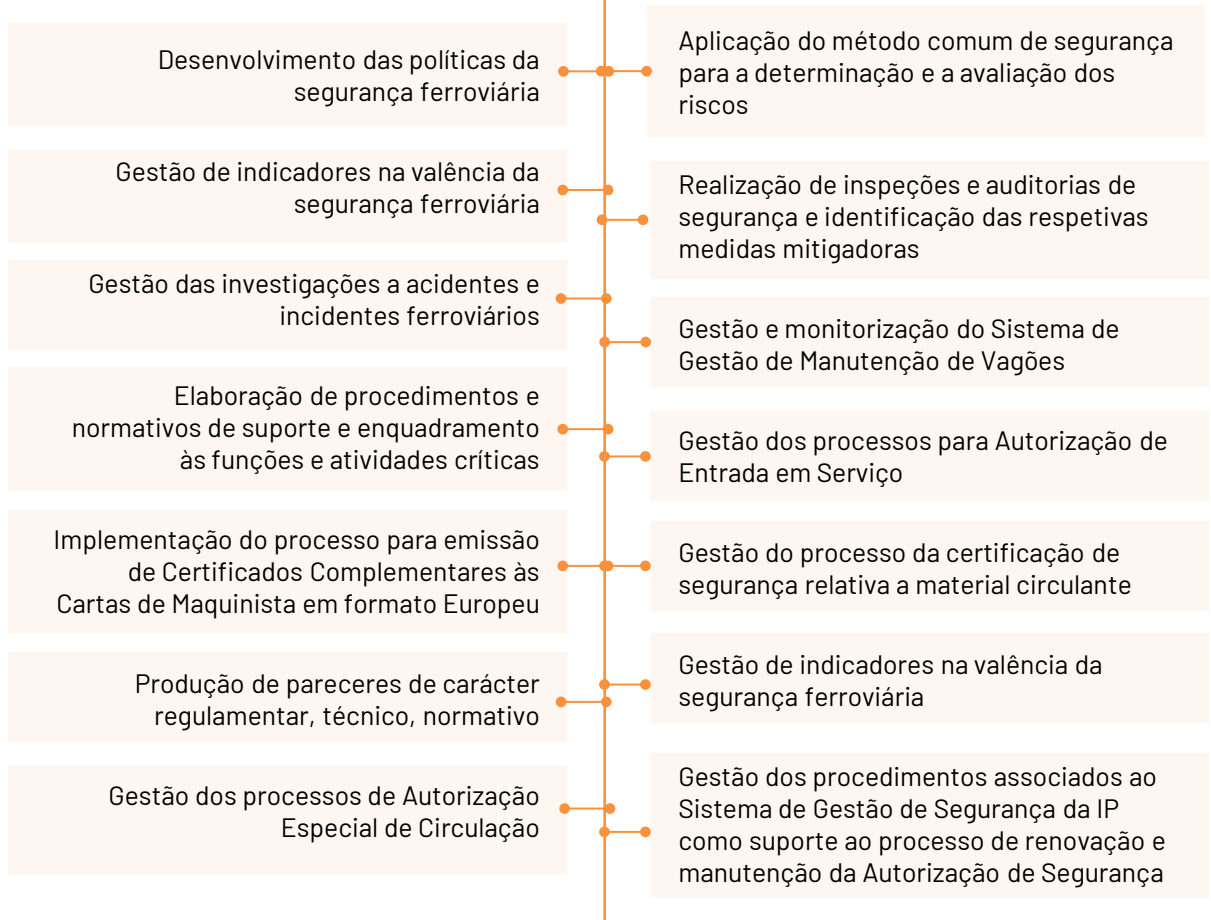
Ações, Métricas e Desempenho

Sistema de Gestão de Segurança Ferroviária da IP

No âmbito ferroviário, a IP dispõe ainda de um Sistema de Gestão de Segurança.

A atual Autorização de Segurança, com o número de identificação UE: PT21 2023 0002, é válida de 01-06-2023 a 31-05-2028, e confirma a aceitação do Sistema de Gestão de Segurança da IP, em conformidade com a Diretiva 2016/798 e o Decreto-Lei nº 85/2020, e 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, a gestão e o controlo do tráfego.

No domínio da segurança da exploração ferroviária, e indo ao encontro da missão da IP como entidade gestora de uma infraestrutura ferroviária fiável e segura, dão-se como exemplo as seguintes atividades que são obrigatórias assegurar.



Planos de Conservação e Reparação da RRN e RFN

Rodovia

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

Os contratos de empreitadas de equipamentos de segurança agruparam-se principalmente em 3 tipos de equipamentos: sinalização vertical, marcação rodoviária e 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.

As inspeções de segurança são de várias tipologias, tais como inspeções à rede, a pontos negros, a zonas de acumulação de acidentes, entre outros, sendo que as que foram realizadas no período 2019-2025, são apresentadas na tabela seguinte.

De referir que, em 2022 e 2023, só há informação disponível de inspeções a locais de acidente.

Inspeções à RRN	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Programadas à rede (km)	114	25,3	44,4	nd	nd	6,3	0
Pontos Negros (nº)	39	42	18	nd	nd	38	24
Zonas Acum. de Acidente (nº)	20	23	46	nd	nd	0	2
Monitorização interv. (nº)	9	6	nd	nd	nd	0	0
Insp. a local de acidente (nº)	71	125	153	196	208	191	199

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.

De referir que, desde 2015, as equipas de inspeção da unidade de segurança rodoviária da IP já inspecionaram e analisaram 1.417 acidentes graves (com registo de vítimas mortais e/ou feridos graves) ocorridos na rede sob sua gestão.

Em 2025, foram identificadas atividades/medidas do âmbito da segurança rodoviária num valor de 23,2 milhões de euros.



EIXO DE INTERVENÇÃO 7 | Segurança

Ações, Métricas e Desempenho

Planos de Conservação e Reparação da RRN e RFN

Ferrovias

Também no caso ferroviário, uma das atividades fundamentais desenvolvidas pela IP em termos de segurança está ligada às **inspeções de segurança da rede ferroviária**, 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. A maioria destes contratos são plurianuais e contemplam intervenções nas vertentes de **Manutenção Preventiva Sistemática, Manutenção Preventiva Condicionada e Manutenção Corretiva**.



Seguidamente apresenta-se o número de **inspeções** realizadas e a respetiva extensão da rede ferroviária, por tipologia de inspeção de segurança ferroviária, nos últimos anos (2020 a 2025).

Evolução das Inspeções de Segurança Ferroviária						
Tipo de inspeções	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Pedonal (nº/km)	10/54	22/148	23/123	14/82	11/56	12/51
Comboio (nº/km)	2/39	3/284	4/348	8/680	9/669	7/1 070
Regulamentar (nº/km)	11/240	04/19	24/180	30/322	63/606	76/2 740

A atividade da IP desenvolvida no ano de 2025, deu continuidade ao reforço das inspeções embarcadas em comboio, as quais se inserem na tipologia de inspeção regulamentar.



Coordenação de Segurança da IP no Âmbito Rodoviário e Ferroviário

O acompanhamento de todo o ciclo de vida dos projetos das infraestruturas do Grupo IP, na perspetiva da segurança, é uma tarefa considerada primordial pela empresa. Este papel é responsabilidade da **Coordenação de Segurança**, que desenvolve esta atividade quer para o âmbito ferroviário quer rodoviário, destacando-se o acompanhamento dos cadernos de encargos, projetos, execução das empreitadas, entre outros.

No ano de 2025, foram efetuados pareceres / análises a um total de 1.381 cadernos de encargos de projetos, dos quais 781 referentes à ferrovia, 384 à rodovia e 216 noutros âmbitos, nomeadamente contratos de construção civil e telecomunicações.

Em termos de Coordenação de Segurança em Projeto, foram seguidos 180 projetos, 86 na ferrovia, 81 na rodovia e 13 noutros âmbitos.

Ao nível da Coordenação de Segurança em Obra, foram geridos um total 1.073 contratos, sendo 486 na ferrovia, 532 na rodovia e 55 noutros âmbitos.

Foram ainda seguidos no âmbito da Supervisão de Coordenações Externas, um total de 97 Empreitadas, dividindo-se em 47 na Ferrovia, 41 na rodovia e 9 de outros âmbitos.

Envolvimento com consumidores/utilizadores finais

A segurança uma prioridade da empresa, pelo que envolvimento com os consumidores e utilizadores finais das infraestruturas é relevante.

A divulgação de informação aos consumidores e utilizadores finais assenta na divulgação de Relatórios anuais, que incluem informações sobre segurança, em publicações no *site* corporativo da IP, na participação em eventos, conferências e fóruns do setor dos transportes e na interação com os reguladores e demais órgãos fiscalizadores.

Ainda não se encontra implementado um processo formal de envolvimento ou auscultação dos consumidores/utilizadores finais, relativamente às questões de segurança e, especificamente direcionado ao conhecimento das suas perspetivas.

Ainda assim, a consideração da perspetiva dos consumidores/utilizadores finais das infraestruturas do Grupo IP está integrada em todos os níveis da gestão de segurança, desde a fase da recolha de informações e análise de dados, até à definição de políticas e priorização dos investimentos a realizar. Esse enfoque na segurança de pessoas e bens, garante que as decisões e atividades da empresa estão alinhadas com as questões de segurança, contribuindo para a mitigação dos riscos.

EIXO DE INTERVENÇÃO 7 | Segurança

Ações, Métricas e Desempenho

Planeamento de Gestão de Emergência

Esta ação pretende desenvolver uma cultura de segurança, através da promoção e valorização de comportamentos seguros em todas as atividades do Grupo IP, e coerente com o sistema de emergência.

O Planeamento de Gestão de Emergência abrange várias atividades, tais como:

- **Emergência** – realização de exercícios e simulacros, com a finalidade de testar os procedimentos operacionais de emergência;
- **Segurança contra incêndios em edifícios** – programação de exercícios e simulacros para testar as medidas de autoproteção implementadas nos edifícios sob gestão da IP, e treino dos ocupantes;
- **Ações de formação** – formação ministrada a entidades internas e a entidades externas;
- **Boletim de informação empresa** – comunicados relativos por ex. a cenários meteorológicos adversos, resultantes de Comunicados Técnico-Operacionais emitidos pela Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil;
- **Representação da IP** – representação da empresa junto das Entidades de Emergência e Proteção Civil e Serviços Municipais de Proteção Civil.

No âmbito da segurança, a IP realiza diversas iniciativas focadas na gestão da emergência, sendo que no ano de 2025, se destacam as seguintes ações:

- Realização de 3 **exercícios LIVEX**, previstos no Plano de Emergência Geral (PEG) – IET96, em ambiente ferroviário;
- Enquadrados nos testes aos Planos Municipais de Emergência e Proteção Civil, realizaram-se 3 **exercícios de acidentes rodoviários em vias de gestão da IP** e o **exercício em modo Command Post Exercise** para teste ao Plano de Emergência Interno do Túnel do Marão;



- 4 ações de **formação a entidades externas** - agentes de proteção civil - no tema dos riscos associados à infraestrutura ferroviária;

- 2 **exercícios no âmbito da Segurança do Trabalho** envolvendo os Comandos Sub-Regionais de Emergência e Proteção Civil;
- Participação nos **exercícios FENIX2025 e FIREX2025** no âmbito do Dispositivo Especial de Combate a Incêndios Rurais 2025;



- **Exercício de segurança contra incêndios** em edifícios no Complexo Empresarial de Braga;
- 9 **ações de formação de segurança e emergência** a operacionais da DCF e a novos elementos que integraram a empresa;
- **Ações de formação** destinadas a Corpos de Bombeiros e Forças de Segurança sobre resgate de pessoas em elevadores em Estações;



- Elaboração de **55 comunicados**, relativos a cenários meteorológicos adversos;
- **Aperfeiçoamento do mecanismo automático de difusão de avisos meteorológicos** emitidos pelo IPMA para automatizar a ativação das limitações de velocidade em troços da RFN. Em 2025 foram emitidos automaticamente um total de 220 Alertas;
- A Equipa de Emergência da IP assegurou a **representação institucional e a colaboração operacional** ao nível das Comissões distritais e municipais de proteção civil;
- A Equipa de Emergência assegurou a **coordenação institucional com a ANEPC, agentes de proteção civil e entidades cooperantes**, participando em briefings dos CCO de nível nacional, regional e sub-regional;
- A Unidade de Emergência promoveu **visitas aos Centros Coordenadores de Emergência**;
- Participação em **mostra de meios promovida pelo Exército**, sobre riscos associados à infraestrutura ferroviária;
- Articulação com os SMPC para **remoção de ninhos de vespa velutina** dentro do Domínio Público Ferroviário.

Metas

Metas do Contrato de Concessão Rodoviário (CCR)

As metas previstas no CCR são metas anuais absolutas, para 3 indicadores, sendo eles i) número de pontos negros (PN), ii) número de vítimas mortais (VM) e iii) indicador de gravidade dentro das localidades (IG DL), sendo estas atualizadas também anualmente pelo Estado/IMT.

- Meta para 2025 relativamente ao número de Pontos Negros: 37 PN
- Meta para 2025 relativamente ao número de Vítimas Mortais: 158 VM
- Meta para 2025 relativamente ao Indicador de Gravidade Dentro de Localidades: 16.379 IG DL.

Indicadores de segurança VM e IG DL (2030)

Em consonância com os objetivos de redução definidos na ENSR – VZ2030 para 2030, a IP assumiu na última revisão das metas dos indicadores de sinistralidade rodoviária definidos no seu CCR, as mesmas metas da ENSR, para 2030:

- Redução de 50% no indicador de vítimas mortais (VM) e
- Redução de 50% no indicador de gravidade dentro de localidades (IG DL).

Estas metas são metas relativas, tais como as metas da previstas incluir na ENSR, com o ano de referência 2019.

Meta do Contrato Programa Ferroviário (CPF)

A meta prevista no CPF para a sinistralidade ferroviária, é uma meta absoluta anual, integrada no indicador Níveis de Segurança (NS):

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

Esta meta é definida a cada revisão do CPF (em geral, com vigência de 5 anos) pelo Estado/IMT, para o índice de acidentes significativos (AS/MCK).

A meta para o indicador Níveis de Segurança, que está prevista no Contrato Programa Ferroviário 2024-2028, para o ano de 2025, não é aplicável uma vez que o CPF apenas entrou em vigor em dezembro de 2025. Em 2026 a meta prevista já será aplicável.

Meta do Plano de Redução da Sinistralidade em Passagens de Nível 2024-2030

Esperam-se impactes positivos na segurança ferroviária, por via das ações referidas acima, nomeadamente na redução do número de acidentes e de vítimas, diminuição do risco de colisão e atropelamento, e também ganhos de eficiência e pontualidade dos serviços ferroviários.

Este Plano tem como meta absoluta para 2030:

- Redução de sinistralidade em Passagens de Nível (PN) - menos de 10 acidentes em 2030



2.4

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

Estratégias e Políticas

- Estratégia de Compras Sustentáveis
- Políticas de Pagamento
- Programa de Cumprimento Normativo
- Código de Ética
- Declaração de Política Antifraude
- Política de Comunicação de Irregularidades
- Política de Prevenção e Combate ao Assédio no Trabalho
- Política de Proteção de Dados Pessoais

Ações-Chave

- Integração de critérios ESG no clausulado dos Cadernos de Encargos
- Avaliação do desempenho de Sustentabilidade do Empreiteiro
- Avaliação de Fornecedores
- Manual da Contratação
- Processo de Contas a Pagar
- Procedimento de Prevenção e Combate ao Branqueamento de Capitais e Financiamento do Terrorismo
- Procedimento de Comunicação de Irregularidades
- Plataforma de Comunicação de Irregularidades (Canal de Denúncias)
- Plano de Prevenção de Riscos e Infrações Conexas
- Manual de Auditoria
- Sistema de Gestão da Privacidade
- Manual do Sistema de Gestão da Privacidade
- Gestão de Riscos e Oportunidades
- Plano de formação para a integridade

Métricas

- 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
- Nº de ações judiciais pendentes por atrasos de pagamento
- % de subscrição do Código de Ética do Grupo IP por parte dos colaboradores
- 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 Responsabilidade Social, Ética e Transparência
- % do investimento da IP associado a financiamento sustentável por rede (RFN e RRN) e total

Metas até 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)

EIXO DE INTERVENÇÃO 8 | Boas práticas de gestão

As **boas práticas de gestão** são fundamentais para a IP, uma vez que traduzem o empenho da empresa nas práticas éticas, orientadas pelo Código de Ética, na transparência, na prevenção da corrupção e suborno e no relacionamento responsável com os seus fornecedores, constituindo estes, princípios basilares da nossa conduta empresarial.

Neste contexto, 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, estabelecendo compromissos claros com:

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

De facto, os padrões de gestão responsável e a integridade da conduta empresarial do Grupo IP, resultam em impactos positivos quer na sua operação própria quer na sua cadeia de valor, ao privilegiar a legalidade, a transparência, a sustentabilidade dos seus projetos, os prazos curtos de pagamento aos seus fornecedores e a prevenção de atos de corrupção e infrações conexas.

A exigência de inclusão de critérios ESG nos projetos das infraestruturas, imposta pelos vários programas de financiamento, que só financiam infraestruturas sustentáveis e orientadas por princípios éticos e responsáveis, resulta em impactos positivos na sustentabilidade dos investimentos ferroviários e rodoviários da IP.

IRO associados

Gestão de relação com os fornecedores, incluindo práticas de pagamento

Estabilidade financeira dos fornecedores, através de prazos de pagamento reduzidos

(+) **impacte positivo**

Promoção da sustentabilidade através da adoção de critérios ESG nos cadernos de encargos

(+) **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**

Corrupção e suborno

Cumprimento do Código de 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 (*Do No Significant Harm*), princípios horizontais e avaliação de risco da resiliência de infraestruturas

(+) **oportunidade**

Relação com fornecedores

Estratégias e Políticas

A IP tem uma **Estratégia de Compras Sustentáveis**, com o objetivo de promover a sustentabilidade das operações e a adoção de critérios ESG pelos seus fornecedores.

Esta Estratégia está alinhada com os objetivos basilares da Estratégia Nacional para as Compras Públicas Ecológicas 2030 — ECO360, que pretende potenciar o papel transformador da Administração Pública e dos mercados, promover a eficiência de recursos, a 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.

A empresa tem ainda em consideração critérios ecológicos específicos, que estão estabelecidos para os procedimentos de formação dos contratos públicos do setor empresarial do Estado.

A Política de Pagamentos do Grupo IP está suportada no Processo de Contas a Pagar, sendo um dos objetivos da gestão, assegurar o pagamento atempado da faturação aos seus fornecedores.

Ações, Métricas e Desempenho

A materialização duma boa **Gestão de relação com os fornecedores**, incluindo **práticas de pagamento** pressupõe um conjunto de ações-chave.

Sustentabilidade das compras e da atividade dos fornecedores

Como uma das principais ações para a concretização da sua **Estratégia de Compras Sustentáveis**, e com o objetivo de promover a sustentabilidade das operações, pode referir-se a inclusão de requisitos/critérios ESG nos Cadernos de Encargos (CE).

Neste contexto, a IP assegura a integração nos CE das suas obras, de requisitos de qualidade, ambiente e social, segurança e saúde no trabalho, que devem ser cumpridos pelos empreiteiros, fornecedores e prestadores de serviços, assim como a exigência do cumprimento das normas e princípios do Código de Ética do Grupo IP.

Os CE integram também, sempre que exequível, critérios ecológicos específicos e aplicáveis às atividades/materiais consumidos pela IP nas suas empreitadas.

EIXO DE INTERVENÇÃO 8 | Boas práticas de gestão

Relação com fornecedores

Ações, Métricas e Desempenho

Sustentabilidade das compras e da atividade dos fornecedores

Em 2025, a IP desenvolveu várias iniciativas/ações em alinhamento com a sua Estratégia, por via da aplicação, entre outros, dos seguintes critérios obrigatórios nos procedimentos de contratação pública da IP: aquisição de energia renovável; aquisição de serviços relacionados com a energia (ECO AP); utilização de materiais reciclados nas empreitadas (Decreto-Lei nº 102-D/2020); certificação ISO 14001 e/ou EMAS (empreitadas da RFN e RRN).

Foram assim aplicados em 2025, entre outros, os seguintes critérios obrigatórios nos procedimentos de contratação pública da IP:

- Aquisição de **energia renovável**: a penetração de renováveis no *mix* contratado em 2025, situa-se em 75%;
- Aquisição de **serviços relacionados com a energia**: a IP já possui uma estratégia de gestão de energia baseada, entre outras iniciativas, na implementação de planos de racionalização e eficiência energética, na realização de auditorias e certificação energética;
- Utilização de **materiais reciclados nas empreitadas**: a IP exige nos seus CE das empreitadas da RFN e RRN, a incorporação de pelo menos 10% de materiais reciclados ou que incorporem materiais reciclados;
- **Certificação ISO 14001 e/ou EMAS**: a IP exige nos CE das suas empreitadas, a certificação dos empreiteiros por um destes sistemas;

Foram ainda exigidos nos CE das empreitadas ou das prestações de serviço, **outros critérios ecológicos e sociais**:

- Elaboração de um **sistema de gestão da qualidade** (SGQ) da obra, 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** em todas as obras;
- Exigência de desempenho relativamente às questões ambientais: a IP inclui nos seus contratos a obrigação de realizar uma **Avaliação do Desempenho de Sustentabilidade**, 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 da obra;
- Exigência de apresentação de um **Plano de Monitorização e a Avaliação da Conformidade** com os requisitos legais e outros requisitos aplicáveis às empreitadas.

O Manual da Contratação exige também que “Antes de se iniciar um procedimento por ajuste direto ou consulta prévia deve ser analisada a informação de avaliação do(s) fornecedor(es) em anterior(es) contrato(s).”

Práticas de Pagamento

O Processo de Contas a Pagar é uma ação chave da Política de Pagamentos, enquadrada pela Resolução do Conselho de Ministros nº 34/2008, que aprovou o **Programa Pagar a Tempo e Horas**, e que tem como objetivo reduzir significativamente os prazos de pagamento a fornecedores de bens e serviços praticados por entidades públicas.

Adicionalmente, o Despacho nº 9870/2009, vem adaptar o cálculo do indicador do prazo médio de pagamento (PMP).

O Decreto-Lei nº 65-A/2011, define que “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”. A superação do indicador acontece sempre que o PMP é menor que 30 dias.

O Grupo IP tem vindo a publicitar o prazo médio de pagamento, designadamente nos Relatórios e Contas anuais de cada uma das empresas:

Empresa	Prazo Médio de Pagamento (dias)	
	2024	2025
Infraestruturas de Portugal (IP)	11	12
IP Telecom (IPT)	35	44
IP Património (IPP)	46	59
IP Engenharia (IPE)	33	27

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

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

Para além da monitorização do prazo médio de pagamento, a IP monitoriza ainda o número de dias que decorrem entre a data de entrada da fatura no sistema da IP (SAP) e a data de pagamento efetiva aos seus fornecedores.

Em resultado do esforço que tem vindo a ser feito pela IP na redução do prazo de pagamento aos seus fornecedores, o número médio de dias de pagamento da faturação atingiu os 31 dias em 2025, contra os 36 dias verificados em 2024.

O número de pagamentos alinhados com as condições normais de pagamento, durante o ano de 2025, foi de 36.057, tendo sido este valor em 2024, de 33.167.

O número de pagamentos não alinhados com as condições normais de pagamento, durante o ano de 2025, foi de 8.751, o que compara com o resultado de 2024, na ordem de 7.234.

A percentagem de pagamentos alinhados com as condições normais de pagamento, durante o ano de 2025, foi de 80% (para os 20% de pagamentos não alinhados, o desvio médio fixou-se em 9 dias), tendo este valor, em 2024, atingido 82% (com 18% de pagamentos não alinhados e um desvio médio de 16 dias).

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

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

Metas

Práticas de Pagamento

Em alinhamento com a sua Política de Pagamentos, a empresa tem como meta os seguintes prazos de pagamento a fornecedores:

- **Até 30 dias** (prestações de serviços relacionadas com fornecimento de bens e funcionamento geral);
- **Até 60 dias** (empreitadas, outras prestações de serviços que exijam a medição de trabalhos e fornecimento de materiais ferroviários).

O Grupo IP tem também como meta associada a ações judiciais:

- **0 ações judiciais** pendentes por atrasos de pagamento.

EIXO DE INTERVENÇÃO 8 | Boas práticas de gestão

Corrupção e suborno

Estratégias e Políticas

A IP dispõe de um [Manual de Organização](#) que estabelece as atribuições de cada unidade orgânica (UO) 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 \(SGE\)](#), que constitui o documento de referência do sistema de gestão da empresa e estabelece o modo de atuação na gestão e na melhoria do desempenho da empresa, traduzem as atribuições e as competências do Conselho de Administração e de cada Direção/UO, incluindo as matérias de conduta empresarial.

A [conduta empresarial da IP](#) está ainda conformada, entre outros instrumentos, pelos seguintes:

Programa de Cumprimento Normativo (PCN)

O [PCN](#) foi elaborado em 2024, com o propósito de agregar num só documento os principais instrumentos relacionados com a prevenção e combate à corrupção, facilitando a respetiva divulgação, conhecimento e apreensão.

Código de Ética



O Código de Ética entrou em vigor em março de 2016. 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. Em abril de 2020 decorreu a 1ª revisão do Código de Ética da IP e, em março de 2024, decorreu a sua 2ª revisão, a qual foi também objeto de homologação pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT).

Declaração de Política Antifraude

A Declaração foi aprovada em outubro 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

A Política foi publicada em fevereiro de 2016. Estabelece o regime geral de comunicação de irregularidades e de proteção de denunciante de infrações. A 1ª revisão da Política de Comunicação de Irregularidades ocorreu em novembro de 2022.

Política para Prevenção e Combate ao Assédio no Trabalho



A Política foi publicada em abril de 2018. 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



A Política foi publicada em maio de 2018. 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, descrito adiante.

O conjunto dos instrumentos referidos anteriormente traduzem, no seu todo, aquilo que a gestão de topo definiu como a moldura dentro da qual a gestão da empresa deve ocorrer e que é aquela que é entendida como apta à valorização e dignificação das empresas do Grupo IP e dos seus colaboradores.

EIXO DE INTERVENÇÃO 8 | Boas práticas de gestão

Corrupção e suborno

Ações, Métricas e Desempenho

A materialização da [Conduta Empresarial da IP](#) pressupõe o alinhamento da empresa e dos seus colaboradores com um conjunto de instrumentos de política e um conjunto de procedimentos/ações-chave.

Programa de Cumprimento Normativo (PCN)

No modelo de governo do Programa de Cumprimento Normativo, as empresas do Grupo IP estão comprometidas em atuar com respeito pelos princípios éticos, nomeadamente os da transparência, boa-fé e honestidade.

Para assegurar o cumprimento do Decreto-Lei nº 109-E/2021 e da Recomendação nº 7/2024 do [Mecanismo Nacional Anticorrupção \(MENAC\)](#), a IP tem de enviar mensalmente um relatório sobre o cumprimento do Programa de Cumprimento Normativo, disponibilizando informação sobre as irregularidades em matéria de corrupção e sobre as medidas corretivas adotadas.

Código de Ética

A divulgação do [Código de Ética](#) na empresa e aos *stakeholders*, é assegurada por via da sua disponibilização permanente na intranet e no site institucional, e da existência de *teasers* na intranet, da existência de uma área na intranet 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.

A IP reporta especificamente ao MENAC, o relatório de infrações ao Código de Ética, em cumprimento dos requisitos do anexo ao Decreto-Lei nº 109-E/2021.

Está também previsto o reporte anual ao Presidente do Conselho de Administração Executivo, através de relatório sucinto, de todas as irregularidades comunicadas, especificando as que foram objeto de análise e averiguação, quais os resultados e as medidas propostas. O relatório é igualmente dado a conhecer ao órgão de fiscalização da IP - Conselho Geral e de Supervisão.

Todos os colaboradores da IP têm de declarar o seu compromisso com o Código de Ética. A subscrição da declaração de compromisso é monitorizada, até à sua efetivação por todos os colaboradores. Na admissão de novos colaboradores, a IP disponibiliza um Manual de Acolhimento e, o Código de Ética é também distribuído, em formato eletrónico.

Anualmente é feita a monitorização do cumprimento das normas do Código de Ética, designadamente, por via do mecanismo de registo de ofertas, com a elaboração de um relatório de reporte ao Conselho de Administração Executivo.

Está previsto, em norma autónoma do Código de Ética, que a inobservância do mesmo por parte dos colaboradores, para além de ser passível de constituir infração disciplinar pode determinar a instauração de procedimento criminal por crimes relativos a atos de corrupção ou por infrações conexas com atos de corrupção, previstos no Código Penal criminal, sem prejuízo de as condutas que violarem as regras do Código de Ética poderem ainda ter consequências em sede de responsabilidade civil ou contraordenacional.

Está ainda previsto que qualquer conduta que indiciem estar em desconformidade com o Código de Ética, deve ser reportada nos termos previstos na Política de Comunicação de Irregularidades e no procedimento que a complementa, através dos canais criados e exclusivamente afetos a este propósito (nº 9 do Código de Ética).

Estes instrumentos preveem a proposta de comunicação e reporte às entidades competentes, nos casos em que a averiguação de denúncias conclua pela existência de materialidade que consubstancie irregularidade, bem como a instauração de procedimento judicial.

Declaração de Política Antifraude

A divulgação da [Declaração de Política Antifraude](#) na empresa e aos *stakeholders*, é assegurada por via da sua disponibilização permanente na intranet e no site institucional.

Política de Comunicação de Irregularidades

A [Política de Comunicação de Irregularidades](#) 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 nº 93/2021, 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.

Qualquer irregularidade detetada, deve ser apresentada através da [Plataforma de Comunicação de Irregularidades \(Canal de Denúncias\)](#).

Política para Prevenção e Combate ao Assédio no Trabalho

A divulgação da [Política para Prevenção e Combate ao Assédio no Trabalho](#) na empresa e aos *stakeholders*, é assegurada por via da sua disponibilização permanente na intranet e no site institucional.

Política de Proteção de Dados Pessoais

A divulgação da [Política de Proteção de Dados Pessoais](#) na empresa e aos *stakeholders*, é assegurada por via da sua disponibilização permanente na intranet e no site institucional.

EIXO DE INTERVENÇÃO 8 | Boas práticas de gestão

Corrupção e suborno

Ações, Métricas e Desempenho

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

O [Procedimento de Branqueamento de Capitais](#), de agosto de 2020, 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. A 1ª revisão do Procedimento de Branqueamento de Capitais ocorreu em novembro de 2022 e a 2ª revisão em dezembro de 2024.

Plano de Prevenção de Riscos e Infrações Conexas

O [Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas](#) foi publicado em 2025.

Já em 2015, a IP implementou um modelo integrado de gestão do risco, onde se incluíam também os riscos de corrupção e infrações conexas, para apreciação e tratamento das ameaças intrínsecas à atividade do Grupo IP.

Assim, foi elaborado o [Plano de Prevenção de Riscos de Gestão](#), que integra os riscos de corrupção e infrações conexas, documento atualizado e divulgado anualmente, acompanhado do respetivo relatório de execução, no qual se sintetizam as principais conclusões sobre a gestão do risco do Grupo IP em cada exercício.

A partir de 2025, o Grupo IP implementou um procedimento autónomo e específico para a gestão e controlo dos riscos de corrupção e infrações conexas, no qual se definem as ações a desenvolver para a identificação, análise, avaliação, tratamento e monitorização destas situações, numa perspetiva integrada e transversal às empresas do Grupo.

O resultado ficou sistematizado no [Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas do Grupo IP](#).

Este Plano é revisto com a periodicidade determinada pelo nível dos riscos identificados:

- Anual, para a globalidade do mapa;
- Semestral, nas situações de riscos elevado e muito elevado.

A divulgação do Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, em cada exercício, é feita através dos canais institucionais que asseguram a comunicação no Grupo IP e junto dos *stakeholders*, designadamente na *intranet* e na *internet*.

Procedimento de Comunicação de Irregularidades

Este Procedimento 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 apresentada.

O [Procedimento de Comunicação de Irregularidades](#) serve como guia a receção, registo e tratamento das Comunicações de Irregularidades, apresentadas pelos interessados, sejam colaboradores ou outros *stakeholders* / partes interessadas, ocorridas nas empresas do Grupo IP, no estrito cumprimento dos princípios estabelecidos na [Política de Comunicação de Irregularidades](#).

Plataforma de Comunicação de Irregularidades (Canal de Denúncias)

Outra das ações levadas a cabo no âmbito do tema da conduta empresarial e da corrupção e suborno, tem a ver com a criação da [Plataforma de Comunicação de Irregularidades \(Canal de Denúncias\)](#), onde qualquer irregularidade detetada deve ser apresentada e que, substituiu o correio eletrónico para denúncias, em uso até esta data.

A Plataforma de Comunicação de Irregularidades assegura a confidencialidade da identidade dos envolvidos na denúncia (anonimato) e da demais informação pessoal, o princípio da presunção da inocência, a prevenção de eventuais riscos de represálias e a confidencialidade das matérias objeto da denúncia. Permite ainda gerir e centralizar numa única plataforma todas as denúncias que venham a ser apresentadas, com garantias adicionais de segurança no tratamento da informação, proporcionadas por uma ferramenta especificamente concebida para este efeito, a qual poderá ser acedida quer através da intranet da IP quer através dos *websites* das empresas do Grupo IP.

EIXO DE INTERVENÇÃO 8 | Boas práticas de gestão

Corrupção e suborno

Ações, Métricas e Desempenho

Auditoria Interna / Manual de Auditoria

A IP dispõe ainda de um [Manual de Auditoria](#), que foi elaborado em consonância com as Normas Globais de Auditoria Interna do *The Institute of Internal Auditors*, que orientam a prática profissional mundial de auditoria interna e servem como base para avaliar e elevar a qualidade da função de auditoria interna.

A nova versão do [Manual de Auditoria \(2025\)](#) decorreu da necessidade de alinhar a Auditoria Interna da Infraestruturas de Portugal, S.A., com as Normas Globais de Auditoria Interna e com as recomendações decorrentes do Programa de Garantia e Melhoria da Qualidade (QAIP), que foi efetuado em 2024 pelo Instituto Português de Auditoria Interna.

Sistema de Gestão da Privacidade / Manual do Sistema de Gestão da Privacidade

No âmbito da prossecução da sua missão, as empresas do Grupo IP encaram os dados pessoais como um ativo que lhes é entregue temporariamente e que devem tratar no estrito respeito pelo direito à privacidade, comprometendo-se com o tratamento desses dados de forma lícita, leal e transparente.

A IP dispõe assim dum [Sistema de Gestão da Privacidade](#), que foi estabelecido em agosto de 2020, e 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 das empresas que integram o Grupo IP com as melhores práticas internacionais em matéria de privacidade.

A 1ª revisão do Sistema de Gestão da Privacidade ocorreu em novembro de 2022 e a 2ª revisão em dezembro de 2024.

Gestão de Riscos e Oportunidades

A IP dispõe dum processo de [Gestão de Riscos e Oportunidades](#).

A abordagem ao risco aplicada no Grupo IP consiste, genericamente, no reconhecimento e apreciação dos riscos intrínsecos à atividade do Grupo IP que impactam nos objetivos definidos para cada Direção/Empresa Participada (Mapa dos Riscos Corporativos).

O processo de [gestão do risco da organização](#) está suportado num procedimento interno que define, designadamente, o seu objetivo e âmbito de aplicação, as responsabilidades dos intervenientes, bem como as diferentes fases do processo e as atividades inerentes à identificação, análise, avaliação e controlo de situações potenciadoras de risco para a organização.

O tratamento das [oportunidades](#) (ou seja, risco “positivo”) é efetuado conforme o procedimento interno, o qual determina que as oportunidades são identificadas, aquando da realização do exercício da análise do contexto interno e externo, sendo consideradas nos Plano de Atividades e Orçamento (PAO) das empresas do Grupo IP.

O modelo de gestão do risco do Grupo IP prevê:

- a revisão e monitorização sistemática das atividades para assegurar o necessário alinhamento deste instrumento de gestão ao contexto do negócio do Grupo e;
- a comunicação / divulgação dos resultados obtidos às partes interessadas (internas e externas) através dos canais institucionais que asseguram a interação no Grupo IP.

A IP dispõe ainda de um [Mapa de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas independente](#), e que abrange todas as UO da empresa, em que a classificação do risco Alto associado a cada uma delas, tem por base o respetivo impacte financeiro e reputacional na organização.

Em 2025, e no âmbito específico da [Gestão do Risco](#), procedeu-se à elaboração do [Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas do Grupo IP](#), enquanto instrumento autónomo, e monitorização dos controlos para tratamento das situações identificadas no mapa dos riscos anexo a este Plano, no qual se sintetizam também as principais conclusões sobre a gestão do risco do Grupo IP em cada exercício.

Foi elaborado e atualizado o [Plano de Riscos de Gestão do Grupo IP \(2025\)](#), e feita a monitorização dos controlos para tratamento das situações identificadas no mapa dos riscos anexo ao Plano, no qual se sintetizam também as principais conclusões sobre a gestão do risco do Grupo IP deste exercício.

EIXO DE INTERVENÇÃO 8 | Boas práticas de gestão

Corrupção e suborno

Ações, Métricas e Desempenho

Plano de formação para a integridade

No sentido de apoiar o compromisso da empresa e do Grupo IP, com a ética, a integridade e a transparência, têm vindo a ser concretizadas na empresa, tal como já referido, diversas [ações de formação e iniciativas de sensibilização](#) sobre estas temáticas.

O [Plano de formação para a integridade](#), constitui um instrumento fundamental para a implementação dos instrumentos de que a organização dispõe, no âmbito das boas práticas de gestão e da prevenção e combate à corrupção.

A IP desenvolve ainda, regularmente, diversas atividades de formação e sensibilização interna sobre todos os temas contemplados no Código de Ética da empresa, designadamente sobre Prevenção e Combate à Corrupção, Conflito de Interesses, Proteção de Dados Pessoais, Cibersegurança, e Gestão do Risco.

[A formação que está disponível nestas temáticas, destina-se a todos os colaboradores incluindo os membros do CAE.](#)

O Regime Geral de Prevenção da Corrupção (Artigo 9º), determina a obrigatoriedade de as Organizações disporem de um programa de formação que abarque a totalidade dos colaboradores dessa organização, por forma a promover o conhecimento e a compreensão das políticas e procedimentos de prevenção da corrupção e infrações conexas implementadas. Entre as iniciativas incluídas no Plano de Formação da IP de 2025, contam-se para os vários temas, Conferências, ações de formação dirigidas a públicos específicos, cursos *e-learning*, entre outros.

A partir de 2025, e em linha com o determinado pelo [Regime Geral de Prevenção da Corrupção](#), o programa de formação sobre a [Corrupção e o Conflito de Interesses](#), passou a estar integrado no Plano anual de formação da empresa.

As referidas ações de formação e sensibilização realizadas, incidem entre outros temas, sobre a temática da comunicação de irregularidades, no sentido de capacitar os colaboradores da IP para denunciarem comportamentos inadequados ou ilegais que ocorram na organização.

[Em 2025, as ações de formação em Responsabilidade Social e Ética, abrangeram 369 formandos, correspondendo a 898 horas de formação.](#)

Com o objetivo de monitorizar a apreensão interna da mensagem integrante do Código de Ética, é também realizado periodicamente um questionário *online* sobre o mesmo, tendo a IP também disponível na Plataforma de Formação da empresa, cursos e-learning sobre ética e sobre prevenção da corrupção.

Por outro lado, os novos colaboradores devem realizar o *Etiquiz* - questionário online, que visa aferir o grau de apreensão da mensagem do Código de Ética da empresa.

As ações de formação constantes do Plano de formação para a integridade e o Canal de Denúncias/Comunicação de Irregularidades do Grupo IP, são medidas complementares que visam garantir a implementação de uma cultura de integridade e ética, em alinhamento com as melhores práticas nacionais e internacionais.

Metas

Código de Ética

A IP tem como meta anual associada às boas práticas de gestão e ao combate às práticas de corrupção e suborno, a subscrição por 100% dos colaboradores, da declaração de compromisso com o Código de Ética do Grupo IP.

EIXO DE INTERVENÇÃO 8 | Boas práticas de gestão

Financiamento sustentável

Estratégias e Políticas

Apesar de ter como objetivo a maximização da percentagem do seu investimento, associado a financiamento sustentável, a IP não tem disponível uma Política de Financiamento Sustentável, mas dispõe de uma **Estratégia em matéria de financiamento sustentável dos seus investimentos**, amplamente conhecida pelas UO com atribuições e responsabilidades nesta matéria.

Assim, independentemente de não dispor duma Política formal, a empresa tem vindo a assegurar, na máxima extensão possível, que as suas infraestruturas e os seus investimentos cumpram critérios de sustentabilidade, i.e., que integrem critérios ESG, em todo o ciclo de vida dos mesmos.

Critérios de sustentabilidade nos investimentos

A IP procura assegurar que as suas infraestruturas e os seus investimentos cumpram critérios de sustentabilidade, quer por os considerar importantes, quer por constituírem uma exigência da maior parte dos programas de financiamento das suas infraestruturas.



Ações, Métricas e Desempenho

A materialização duma estratégia em matéria de **financiamento sustentável dos investimentos** pressupõe a adoção de um conjunto de ações-chave.

A IP assegura que as suas infraestruturas e os seus **investimentos cumprem critérios de sustentabilidade**, por via da adoção/incorporação de critérios ESG, quer nos **processos de desenvolvimento dos próprios projetos**, quer nos **processos de financiamento** dos mesmos, constituindo estas duas ações-chave, nesta temática.

Neste contexto, no desenvolvimento das suas infraestruturas, a IP integra em todos os Cadernos de Encargos das empreitadas ou prestações de serviço, requisitos de qualidade, ambiente e social, e segurança e saúde no trabalho, que devem ser cumpridos pelos seus empreiteiros, fornecedores e prestadores de serviços.

Por outro lado, para que seja obtido financiamento comunitário para os seus investimentos, é exigido pela maior parte dos programas de financiamento de infraestruturas, designadamente, nos programas como o Compete 2020, o POSEUR, o Sustentável 2030 e o PRR, que os projetos candidatos sejam acompanhados por documentação comprovativa da sustentabilidade dos investimentos.

Alguns dos documentos que acompanham as candidaturas a financiamento são:

- Estudos de Avaliação de Adaptação às Alterações Climáticas e Resiliência a Catástrofes Climáticas (EAAC), que analisam os riscos dos perigos climáticos nos cenários climáticos futuros RCP4.5 e RCP8.5 do IPCC;

- **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: i) Mitigação das alterações climáticas; ii) Adaptação às alterações climáticas; iii) Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos; iv) Economia circular; v) Prevenção e controlo da poluição do ar, da água ou do solo, e vi) Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas.

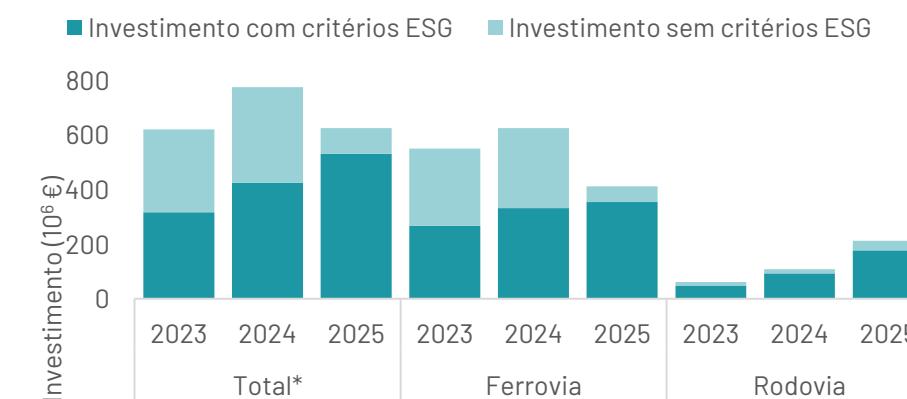
- **Check-list dos Princípios Horizontais**, que comprova o respeito desses investimentos/projetos, pelos princípios horizontais relacionados com a Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia e, os princípios de acessibilidade para pessoas com deficiência referidos nos artigos 9º, nºs 1, 2 e 3, e artigo 22º do Regulamento (UE) 2021/1060, e que se destinam a assegurar a igualdade, a inclusão e a não discriminação de qualquer grupo em particular.



Nesta temática, a IP usa como métrica do seu desempenho, a avaliação (%) dos investimentos associados a financiamento sustentável, relativamente aos investimentos totais realizados.

O investimento total da IP, nos anos de 2023, 2024 e 2025, e os investimentos ferroviários e rodoviários associados a programas de financiamento de infraestruturas que exigem a inclusão de critérios ESG, apresenta-se a seguir.

Financiamento sustentável



* Investimento Total: Inclui Investimento Ferroviário, Rodoviário, Anel CAM e Investimentos de Apoio à Gestão

Em 2025, a percentagem do investimento da IP total associado a financiamento sustentável foi de 83% (cerca de 532 milhões de euros, num total de cerca de 638 milhões de euros), tendo sido este valor mais baixo em 2024, da ordem de 55%.

A percentagem do investimento ferroviário e rodoviário da IP em 2025 e associado a financiamento sustentável, foi respetivamente de 85% (ferrovia: cerca de 353,8 milhões de euros num total de cerca de 412 milhões de euros) e de 83% (rodovia: cerca de 177,2 milhões de euros num total de cerca de 213 milhões de euros).

O valor dos investimentos com inclusão de critérios ESG para a ferrovia foi mais baixo em 2024, da ordem de 53% e, foi similar no caso da rodovia, da ordem dos 86%.

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

Estratégias e Políticas

- Estratégia de Gestão Integrada de Inovação do Grupo IP 2035 (EGIIIP 2035)

Ações-Chave

- Candidaturas de projetos de IDI a programas de financiamento comunitário;
- Participação e realização de projetos de IDI, resultantes de candidaturas a financiamento comunitário, de parcerias com *stakeholders* do ecossistema de inovação, e realizados internamente exclusivamente com recursos próprios;
- Estabelecimento de parcerias de IDI com a comunidade científica, tecnológica e empresarial;
- Promoção de uma cultura de inovação na Organização.

Métricas

- Projetos de IDI por eixo em desenvolvimento
- Projetos de IDI por eixo concluídos
- Candidaturas submetidas e aprovadas
- Colaboradores envolvidos nos projetos de IDI
- Protocolos com entidades
- Teses de doutoramento em ambiente não académico
- Participações em programas de inovação aberta
- Ações de promoção da cultura de inovação na Organização

Metas até 2030

- Aprovação da dimensão operacional da Estratégia de Gestão Integrada da Inovação do Grupo IP 2035 (2026)
- Definição da abordagem estratégica do Grupo IP à IA e o respetivo Plano de Ação (2026)
- Revisão da EGIIIP 2035 (2029)

EIXO DE INTERVENÇÃO 9 | Inovação

IRO associados

Inovação

Parcerias de IDI e participações em grupos de trabalho internacionais
(-) impacte negativo

Implementação de novas tecnologias na atividade (ex: *drones*, IA, entre outras)
(+) impacte positivo

Estratégias e Políticas

A IP iniciou a sua atuação em inovação de forma estruturada com o Plano de Inovação de 2015, que permitiu identificar e organizar as iniciativas de Investigação, Desenvolvimento e Inovação (IDI) a desenvolver nos anos seguintes, marcando a inovação como área estratégica da Organização.

Ao longo da última década, a IP desenvolveu um portefólio significativo de projetos e parcerias, reforçando competências internas, adquirindo conhecimento e testando soluções inovadoras em contexto real.

Não obstante os progressos alcançados, a IP reconhece a necessidade de aprofundar e consolidar a forma como a inovação é gerida. Em particular, ao longo destes últimos dez anos, verificou-se a dificuldade em incorporar a inovação desenvolvida em projetos na atividade corrente da organização, nomeadamente em assegurar uma transição eficaz entre a fase de experimentação e a adoção em escala.

Adicionalmente, a IP desenvolve a sua atividade num contexto externo particularmente exigente, marcado pela aceleração tecnológica e pela transição digital, pelo agravamento das alterações climáticas, bem como por desafios sociais e geopolíticos e por transformações nos modelos de gestão de infraestruturas e de mobilidade.

Nesse sentido, em 2025, elaborou-se a *Estratégia de Gestão Integrada de Inovação da IP 2035 (EGIIP 2035)*, tendo como objetivo endereçar estes desafios, definir uma visão de longo prazo para a inovação na IP, bem como os respetivos objetivos estratégicos e eixos de atuação.

A EGIIP 2035 organiza-se em duas dimensões complementares: uma dimensão estratégica, já aprovada pelo CAE, e uma dimensão operacional, a ser aprovada em 2026. A dimensão estratégica define a visão, missão e valores, que se traduzem em 5 objetivos estratégicos, de modo a especificar os resultados que se pretendem alcançar até 2035.

Foram definidos 5 eixos estratégicos de inovação, que integram um conjunto de áreas orientadoras, que traduzem as áreas prioritárias onde a inovação deve contribuir de forma mais significativa para a criação de valor, abrangendo dimensões ambientais, operacionais, tecnológicas, de mobilidade e organizacionais.

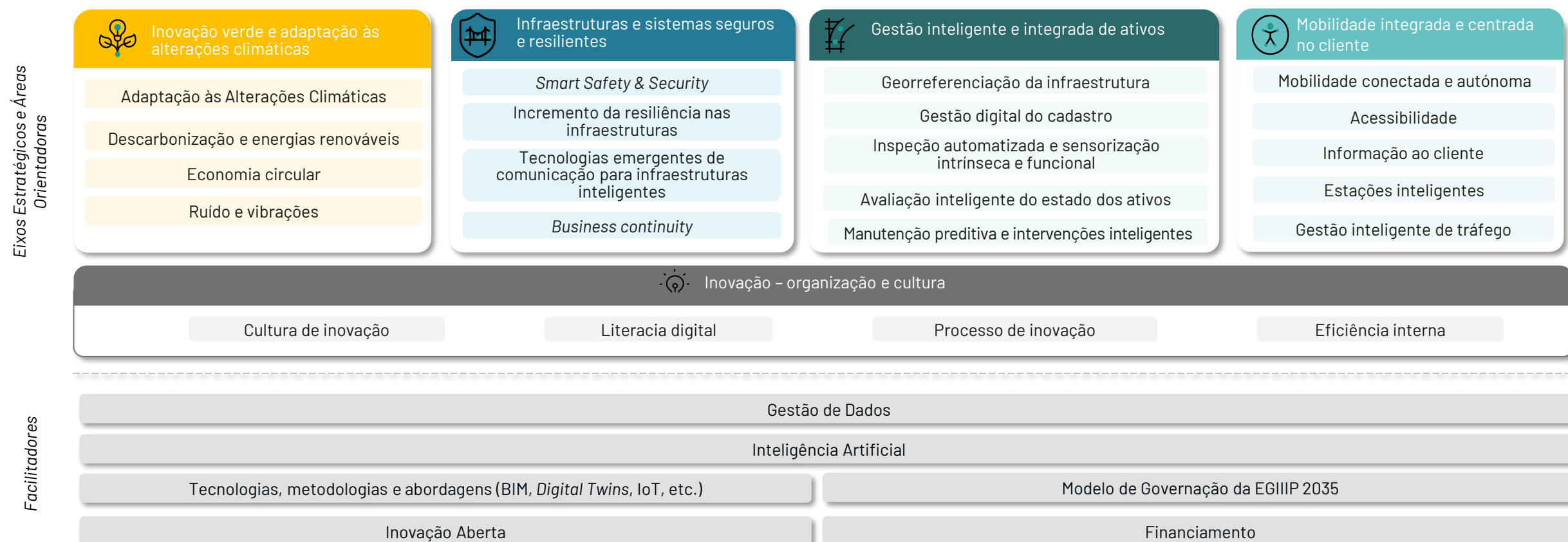
Identificaram-se igualmente um conjunto de facilitadores transversais funcionando como catalisadores dos 5 eixos estratégicos de inovação.

Destaca-se, em particular, o papel transversal da Inteligência Artificial como uma capacidade habilitadora ao serviço dos objetivos estratégicos da empresa, em particular da inovação, e não como um fim em si mesma. Atendendo ao seu carácter disruptivo e ao enquadramento regulatório europeu (*AI Act*), encontra-se em desenvolvimento uma *Política de IA responsável*, uma abordagem estratégica da IP à IA e o respetivo Plano de Ação, com validação prevista pela Organização e pelo CAE no primeiro semestre de 2026.

A dimensão operacional, com aprovação prevista para o ano de 2026, é composta pelos projetos e iniciativas de inovação que materializam a estratégia, além dos programas âncora que potenciam sinergias entre projetos em prol de um objetivo comum. Nesta dimensão é definido um conjunto de diretrizes de implementação, sustentado por uma série de instrumentos.

De destacar que a elaboração da EGIIP 2035 assentou num processo participado e colaborativo, assegurando uma compreensão aprofundada do contexto interno e externo da organização, bem como dos seus desafios e oportunidades no domínio da inovação.

Na base definição da estratégia de inovação esteve a realização de um diagnóstico sobre o percurso da inovação do Grupo IP nos últimos 10 anos, incluindo a realização de um inquérito interno de avaliação do grau de maturidade da inovação na Organização, de um benchmarking de tendências e oportunidades, de uma análise *SWOT* e de uma extensa e profunda abordagem colaborativa que se materializou através da realização de diversos workshops e reuniões temáticas, com o objetivo de recolher contributos de diferentes áreas e níveis hierárquicos da Organização.



EIXO DE INTERVENÇÃO 9 | Inovação

Ações, Métricas e Desempenho

Projetos IDI submetidos ao SIFIDE

SIFIDE - programa nacional de financiamento às atividades de Investigação e Desenvolvimento.

Em 2025, de destacar a submissão de 17 candidaturas referentes a atividades de ID realizadas em 2024 e a aprovação de 19 candidaturas referentes a atividades de ID realizadas em 2023, correspondendo a um benefício fiscal de 175.599,54 €.

Candidaturas de projetos de IDI a programas de financiamento comunitário

A IP submeteu 9 candidaturas a programas de financiamento comunitário, tendo sido aprovadas 4, e estando a aguardar o resultado de 5.

Protocolos com entidades e teses de doutoramento

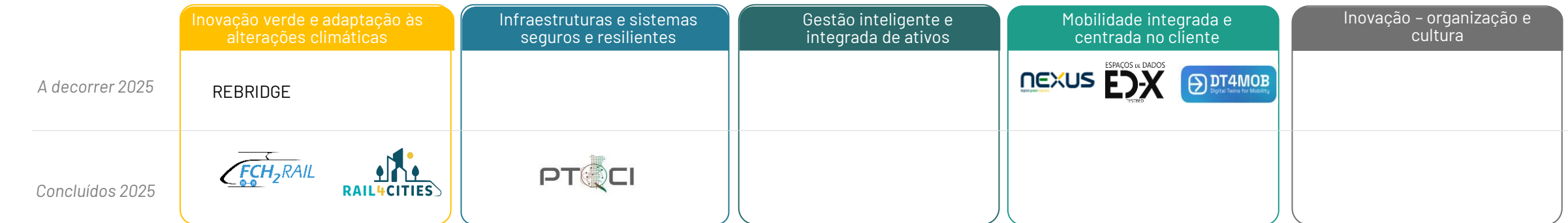
Em 2025, foi proposta a renovação de Protocolos com 6 entidades: IST, FEUP, Universidade de Coimbra, Universidade de Aveiro, Universidade Lusófona e Universidade do Minho.

Salienta-se também a colaboração da IP na realização de testes de avaliação de validação de diversas tecnologias, em ambiente real nas infraestruturas da IP e no desenvolvimento de teses de mestrado, através do fornecimento de dados e do apoio na interpretação e validação dos resultados, e ainda no desenvolvimento de teses de doutoramento em ambiente não académico, com supervisão partilhada entre a Universidade e a IP.

Em 2025, encontram-se em curso um total de 5 teses de doutoramento em ambiente não académico.

Participação e realização de projetos de IDI – com financiamento comunitário

7 projetos de IDI com financiamento comunitário decorreram em 2025 – 4 ainda a decorrer e 3 concluíram -, envolvendo cerca de 26 colaboradores do Grupo IP. A participação do Grupo IP nestes projetos de IDI permitiu a construção de uma extensa rede de colaboração, superior a uma centena de parceiros.



Projetos a decorrer em 2025

Nexus

Teve como objetivo a criação da plataforma "Nexus Open Data Collaboration", que pretende constituir-se num instrumento de promoção do processo de inovação associado ao setor, e onde serão disponibilizados os dados gerados pela atividade portuária e logística.

Rebridge

Visa criar conhecimento científico e técnico que permita reutilizar pontes e componentes metálicos existentes, prolongando o seu tempo de vida útil e reduzindo a necessidade de nova produção de aço. O projeto aborda os novos desafios para a indústria e visa desenvolver métodos para um projeto confiável de componentes recuperados de pontes, considerando novos métodos NDT (Non Destructive Tests) para avaliação *in situ*, bem como incertezas decorrentes de históricos de carga imprecisos, danos causados pelo uso e desconstrução e impacte de quaisquer medidas de reparação e melhoria. Como resultado, serão obtidas regras em conformidade com o Eurocódigo para a reutilização de componentes recuperados de estruturas de pontes existentes para, para concretizar a visão de eternidade circular. O projeto enquadra-se na transição para uma construção mais verde e circular, onde a fiabilidade estrutural, durabilidade e impacte ambiental são parâmetros centrais.

EDXTestBed

Desenvolvimento da Rede Nacional de Test Beds para apoio a empresas no desenvolvimento e teste de novos produtos, acelerando a transformação digital através de equipamentos físicos e simuladores virtuais. Inclui a implementação de infraestrutura de rede com software livre e a realização de pilotos que exploram a interligação de ecossistemas de dados para reforçar a digitalização das empresas.

DT4MOB

Desenvolvimento de gémeos digitais de âmbito urbano/interurbano focados na mobilidade (VCI A3-Circunvalação, no Porto; A9/CREL em Lisboa), alinhados com a Arquitetura de Referência para Plataformas de Gestão Urbana (ARPGU), para a melhoria das condições de tráfego e da segurança, do desempenho global na circulação rodoviária, na inspeção, na assistência e na sustentabilidade do sistema, e no suporte a inventário, inspeção e monitorização.

Projetos concluídos em 2025

FCH2Rail

Teve como objetivo 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 (unidades múltiplas, locomotivas e locomotivas de manobras). Pretende atingir um nível de TRL 7.

PTQCI

Teve como 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.

Rail4Cities

Projeto com 3 objetivos principais: 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 a metodologia e ferramenta para a implementação efetiva e sustentável destes conceitos nas estações ferroviárias e iii) ativação do ecossistema ferroviário e promoção dos resultados alcançados através de sinergias nos investimentos.

EIXO DE INTERVENÇÃO 9 | Inovação

Ações, Métricas e Desempenho

Promoção da cultura de inovação – Adesão ao Europe's Rail

A **EU-Rail** (*Europe's Rail Joint Undertaking*) é a parceria europeia de investigação e inovação no setor ferroviário, criada em 2021 no âmbito do Horizonte Europa, sendo a sucessora universal do *Shift2Rail*.



O seu propósito é acelerar a transformação do sistema ferroviário europeu, apoiando prioridades como digitalização/automação e a transição para um sistema mais sustentável, contribuindo para o Espaço Ferroviário Europeu Único.

Para reforçar a presença de Portugal neste ecossistema, a IP liderou a constituição da Aliança Portuguesa (Aliança PT) com universidades, centros de investigação e empresas nacionais, candidatando-se a Membro Associado da EU-Rail.

A participação da **Aliança PT** foca-se na gestão inteligente e integrada de ativos e no desenvolvimento de um sistema ferroviário sustentável e ecológico, através de projetos a lançar em 2025 e 2027 (conclusão prevista até 2031).

A *Letter of Commitment* estabelece um compromisso para a IP de contribuições em espécie para atividades operacionais (IKOP) de 4 milhões de euros e para atividades adicionais (IKAA) de 3 milhões, quatrocentos e oitenta mil euros, no período compreendido entre 2026-2031. No âmbito desta parceria, a IP integra o *Governing Board* e o *Executive Director's System Innovation Programme Board* (ED-SIPB) da EU-Rail.

Promoção da cultura de inovação – Programas de inovação aberta colaborativa

Em termos de promoção da cultura de inovação na Organização, destaca-se, em 2025, a participação da IP nos seguintes programas de inovação aberta colaborativa:

3ª edição do Programa NextLap - NextLap Tech Hub

Programa de aceleração de inovação em circularidade, promovido pela Beta-i, Valorpneu e Genan, no âmbito do qual foram desenvolvidos, em 2025, 1 Prova de Conceito e 1 teste piloto, de soluções propostas pelos inovadores:



1. Desenvolvimento de produto de revestimento de madeira derivado de borracha de pneu em fim de vida útil, para aplicação nas travessas de madeira, em alternativa ao creosoto utilizado atualmente Prova de Conceito (PoC).

2. Instalação de tapetes de urinóis com incorporação de borracha reciclada em instalações sanitárias do edifício da sede da IP (piloto).

4ª edição do Programa NextLap

Concluiu-se a primeira seleção de potenciais casos de uso com interesse para a IP, na 4ª edição do **Programa Next Lap Tech Hub**, após a sessão de *pitches online*, em que os inovadores apresentaram durante 5 minutos as suas soluções.

AI Experience LAB

Laboratório colaborativo promovido pelo Instituto Nacional de Administração (INA), no âmbito do qual foi desenvolvido um projeto de automatização da análise e da geração de relatórios de avaliação da condição do pavimento, no âmbito de acidentes rodoviários, produzidos pela DAM, visando aumentar a eficiência e o rigor de um processo anteriormente manual e moroso.

O desenvolvimento da solução contou com o apoio de um parceiro científico do meio académico e de um parceiro tecnológico especializado, combinando competências na conceção e implementação de soluções de Inteligência artificial (IA). O projeto seguiu uma metodologia ágil, iniciando-se com uma sessão de ideação para clarificação de requisitos e alinhamento da equipa. Ao longo de cerca de duas semanas, uma equipa multidisciplinar — envolvendo especialistas do INA, da IP e dos parceiros — desenvolveu uma prova de conceito ajustada ao desafio identificado.

O principal resultado foi um agente inteligente capaz de analisar dados de ocorrências rodoviárias e da condição dos pavimentos, gerando automaticamente relatórios de vistoria. Entre os entregáveis destacam-se o protótipo funcional validado e a documentação de requisitos técnicos e funcionais, preparada para suportar uma futura implementação em escala. A iniciativa validou a abordagem proposta e contribuiu para o reforço da confiança das equipas da IP na utilização de soluções de IA, evidenciando que a sua adoção evolui em função da confiança gerada.

EIXO DE INTERVENÇÃO 9 | Inovação

Ações, Métricas e Desempenho

Promoção da cultura de inovação – Outras ações

Inquérito de Maturidade da Inovação

Realizou-se um inquérito interno dirigido a todos os trabalhadores do Grupo IP, para avaliar o grau de maturidade da inovação na organização, com 641 respostas (cerca de 18% dos trabalhadores da IP).

Os resultados posicionam a IP no nível 3 de 5 ("Definido"), demonstrando um reconhecimento generalizado da importância da inovação para o negócio e para a competitividade.

Processo colaborativo de elaboração da EGIIP 2035

Destaca-se o carácter participativo e colaborativo do processo de elaboração da EGIIP 2035, através da realização de 3 workshops com o Grupo de Trabalho (GT), 5 workshops com GT específicos, 5 reuniões com pontos focais das UO, 2 workshops com a equipa de trabalho, 1 reunião com diretores de diferentes UO e 1 reunião com o CAE.

Esse processo envolveu, portanto, todas as áreas de negócio, algumas áreas corporativas e de suporte à governação. Os contributos reunidos permitiram a definição dos eixos estratégicos, suas áreas orientadores e respetivos programas âncora da EGIIP 2035.

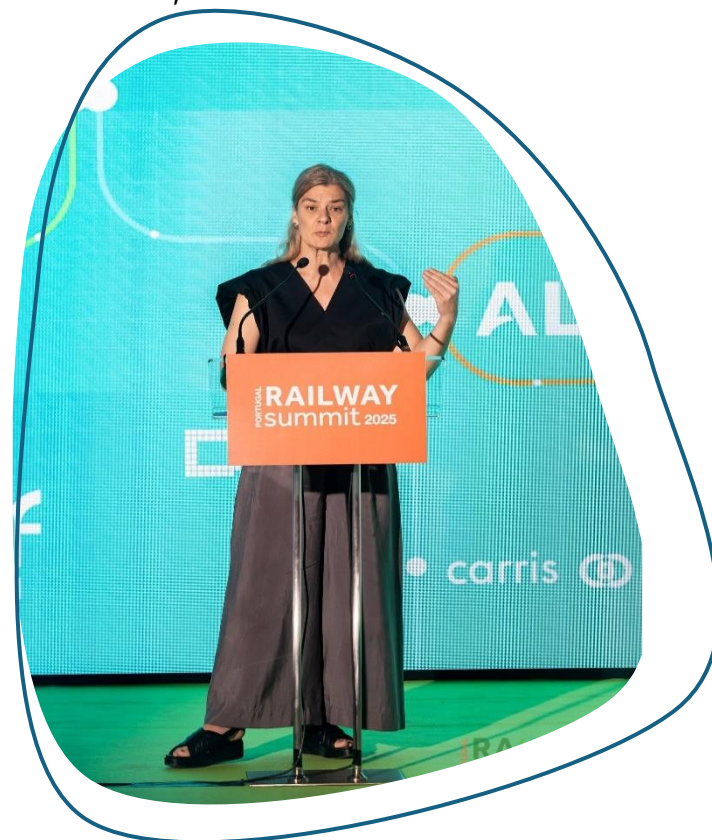


Think Tank de Inovação

Em virtude da participação de uma parte significativa dos embaixadores nos workshops e eventos associados à elaboração da EGIIP 2025, foi decidido não realizar as habituais duas sessões anuais do Think Tank, prevendo-se a sua retoma em 2026.

Portugal Railway Summit

Importa referir à participação na PFP - Plataforma Ferroviária Portuguesa, organização reconhecida como um dos Clusters de Competitividade da economia portuguesa, cuja motivação é reunir todos os stakeholders da ferrovia nacional para a promoção de Portugal como país inovador na indústria ferroviária. Em 2025, a IP continuou o mandato de presidência da Direção da PFP, tendo-se realizado a Organização do Portugal Railway Summit, o maior evento do setor ferroviário português, que decorreu no Museu Nacional Ferroviário, no Entroncamento a 21 e 22 de maio.



Metas

Em relação à meta de conclusão da Estratégia de Gestão da Inovação da IP 2035, estabelecida para o ano de 2025, salienta-se que houve a conclusão da elaboração da EGIIP 2035, aprovação da sua dimensão estratégica, estando em falta apenas a aprovação da dimensão operacional pelo CAE (estabelecida como uma meta para 2026).

No âmbito da Inteligência Artificial, como um facilitador transversal identificado na EGIIP 2035, associa-se a meta de definir a abordagem estratégica do Grupo IP à IA e o respetivo plano de ação, prevendo-se a sua validação pela Organização e CAE no 1º semestre de 2026.

Com o objetivo de encarar a EGIIP 2035 como um instrumento vivo, em função das alterações significativas que ocorram no contexto interno e/ou externo, a Estratégia deve ser atualizada de acordo com um processo definido. Estabelece-se, portanto, a meta de revisão da estratégia a cada três anos, sendo a primeira em 2029, e pontualmente, sempre que identificada uma necessidade de ajuste.



EIXO DE INTERVENÇÃO 10

Cibersegurança



A Cibersegurança é fundamental para a preservação, a operacionalidade e a segurança das infraestruturas tecnológicas e nesse sentido assegurar um bom desempenho das infraestruturas rodo e ferroviárias. Paralelamente, garante a proteção da informação, a minimização do risco de perda de dados, a prestação contínua dos serviços e a conformidade com normas e regulamentações existentes, com impactes positivos na resiliência da atividade socioeconómica nacional.



Dimensão Governança Cibersegurança

Tópico material

- Cibersegurança

Estratégias e Políticas

- Política de Segurança da Informação do Grupo IP
- Plano Estratégico de Cibersegurança (PECIP) 2025/2028)

Ações-Chave

- Grupo de trabalho CiberSecIP
- Plano de Ação do CiberSecIP
- Promoção de uma cultura de cibersegurança e de gestão de risco

Métricas

- Nº de tickets de cibersegurança (Taxonomia RNCSIRT)
- Nº de eventos de cibersegurança
- Nº de incidentes sem impacte significativo
- Nº de ataques conseguidos
- Nº de horas de formação em cibersegurança
- Nº de colaboradores com formação em cibersegurança

Metas até 2030

- Aprovação da revisão do PECIP 2025-2028 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)

EIXO DE INTERVENÇÃO 10 | Cibersegurança

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**.

IRO associados

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**

Estratégias e Políticas

A IP, como prestador de serviços de mobilidade, tem como uma das preocupações mais fundamentais, a **cibersegurança**, adotando nesta medida várias estratégias e medidas de proteção que evitam que as eventuais ameaças contra a segurança - disponibilidade, integridade e confidencialidade da informação - possam resultar em ocorrências com impacto elevado para a atividade da organização e do país.

Assim, no contexto da cibersegurança das suas atividades, a IP assegura fortes investimentos para dotar o seu ecossistema de meios, recursos e competências para assegurar a prestação dos serviços de mobilidade e a preservação, a operacionalidade e a segurança das infraestruturas tecnológicas e sistemas.

A ação do Grupo IP em termos de cibersegurança está assim ancorada em vários instrumentos, destacando-se:

- [Política de Segurança da Informação do Grupo IP](#);
- [Plano Estratégico de Cibersegurança do Grupo IP \(PECIP\)](#).

A [Política de Segurança da Informação do Grupo IP](#) estabelece as diretrizes fundamentais para proteger os ativos de informação contra ameaças internas e externas, acidentais ou deliberadas, assegurando a confidencialidade, integridade, disponibilidade, autenticidade e não repúdio.

É aplicável a todas as empresas do Grupo IP, a todas as áreas organizacionais, colaboradores, prestadores de serviços, fornecedores e demais partes interessadas que, direta ou indiretamente, acedam a ativos de informação, independentemente da localização ou modelo de trabalho.

Esta Política encontra-se alinhada com a legislação nacional e europeia aplicável, incluindo o Decreto-Lei nº 65/2021, o Decreto-Lei nº 125/2025, que transpõe a Diretiva (UE) 2022/2555 - Diretiva NIS2, bem como com as boas práticas das normas ISO/IEC 27001 e ISO/IEC 27002.

O [Plano Estratégico de Cibersegurança \(PECIP\) 2025/2028](#) estabelece a estratégia plurianual de cibersegurança do Grupo IP, alinhada com os principais referenciais internacionais NIST *Cybersecurity Framework* - NIST CSF 2.0, ISO 27001, orientações da Agência Europeia para a Segurança das Redes e da Informação - ENISA e com os requisitos da Diretiva NIS2 / Decreto-Lei nº 125/2025.

As linhas de orientação do PECIP baseiam-se no entendimento de que a cibersegurança é um pilar essencial da operação do Grupo IP, assegurando a proteção das redes rodoviária e ferroviária e dos sistemas de comunicações. O Plano aposta na integração de tecnologia avançada, processos maduros e práticas comportamentais sólidas, promovendo ainda a cooperação com entidades externas especializadas.

O PECIP adota as melhores práticas internacionais, garantindo uma visão integrada de gestão de riscos, proteção e resiliência, e estrutura-se em 5 domínios fundamentais: i) Identificar; ii) Proteger; iii) Detetar; iv) Responder; e v) Recuperar.

Em cada um dos domínios, estão integradas ações, metas, indicadores e investimentos orientados para reforçar a resiliência digital e assegurar a continuidade operacional, garantindo uma visão integrada de gestão de riscos, proteção e resiliência.

Os objetivos estratégicos do PECIP 2025/2028 visam reforçar a resiliência tecnológica e organizacional do Grupo IP, aumentar o nível de maturidade em cibersegurança, garantir a conformidade integral com a NIS2 (Decreto-Lei nº 125/2025), reduzir o tempo médio de deteção e resposta a incidentes e consolidar uma cultura de segurança.

Procuram ainda proteger infraestruturas críticas rodoviárias, ferroviárias e de comunicações, promover a interoperabilidade entre Tecnologia de Informação (TI)/Tecnologia Operacional (OT), fortalecer as competências internas através de formação e certificações, e consolidar métricas e mecanismos de avaliação contínua.

Ações, Métricas e Desempenho

No contexto da cibersegurança, a IP dispõe de um conjunto de medidas e de boas práticas no âmbito da segurança da informação, que pretendem garantir o uso seguro das tecnologias, nomeadamente, das que estão ligadas aos serviços críticos disponibilizados aos diferentes *stakeholders*, destacando-se:

Grupo CiberSecIP

Foi criado o **CiberSecIP** para dotar o Grupo IP de uma estrutura técnica e organizacional capaz de responder aos desafios crescentes da segurança da informação, e é constituído pela IP Telecom, líder do grupo, pela Direção de Acessibilidade e Telemática e Direção de Sistemas de Informação.



EIXO DE INTERVENÇÃO 10 | Cibersegurança

Ações, Métricas e Desempenho

O **CiberSecIP** coordena as ações preventivas e corretivas alinhadas com as disposições legais e regulamentares, promove a cooperação interna e externa, articula com estruturas como o *Computer Security Incident Response Team* (CSIRT) e o *Security Operations Center* (SOC) e assegura a execução do **Plano de Ação** que operacionaliza o PECIP.

Plano de Ação

Para concretizar a visão do PECIP, o Grupo IP vai realizar diversos investimentos entre 2025 e 2028, estruturado em três pilares fundamentais:

- **Tecnologia**, reforço da monitorização, deteção e resposta com a solução de gestão de eventos e informações de segurança;
- **Processos**, desenvolvimento de políticas claras, fluxos integrados e interoperabilidade entre sistemas Tecnologia de Informação (TI) e Tecnologia Operacional (OT);
- **Pessoas**, formação contínua, certificações e retenção de talento especializado

Ameaças e Cibersegurança

A cibersegurança é entendida como um esforço contínuo que combina tecnologia, governação, cultura e capacitação. O sucesso desta estratégia depende de avaliação permanente, auditorias internas e externas, exercícios de cibersegurança e revisão periódica do PECIP, assegurando a adaptação ao panorama de ameaças em evolução.



Para avaliar o seu desempenho em termos de cibersegurança, a IP monitoriza um conjunto de indicadores Tickets de cibersegurança identificados na taxonomia da Rede Nacional de CSIRT (RNCSIRT).

O número de eventos ocorridos em 2025 na IP, de acordo os Tickets de cibersegurança, por “tipologia”, é apresentado na tabela.

Assim, no contexto da cibersegurança das suas atividades, a IP assegura fortes investimentos para dotar o seu ecossistema de meios, recursos e competências para assegurar a prestação dos serviços de mobilidade e a preservação, a operacionalidade e a segurança das infraestruturas tecnológicas e sistemas.

Tickets (Taxonomia RNCSIRT)	Nº
Código Malicioso	55
Conteúdo Abusivo	1
Disponibilidade	13
Fraude	83
Intrusão	12
Outro	27
Recolha de Informação	18
Segurança da Informação	11
Tentativa de Intrusão	11
Vulnerabilidade	28
TOTAL	259

** A Taxonomia foi desenvolvida em conjunto com RNCSIRT. Para uma melhor comunicação entre os CSIRTs (Nacionais e Internacionais) é importante que a classificação de incidentes de Cibersegurança seja comum e adotada por todos.*

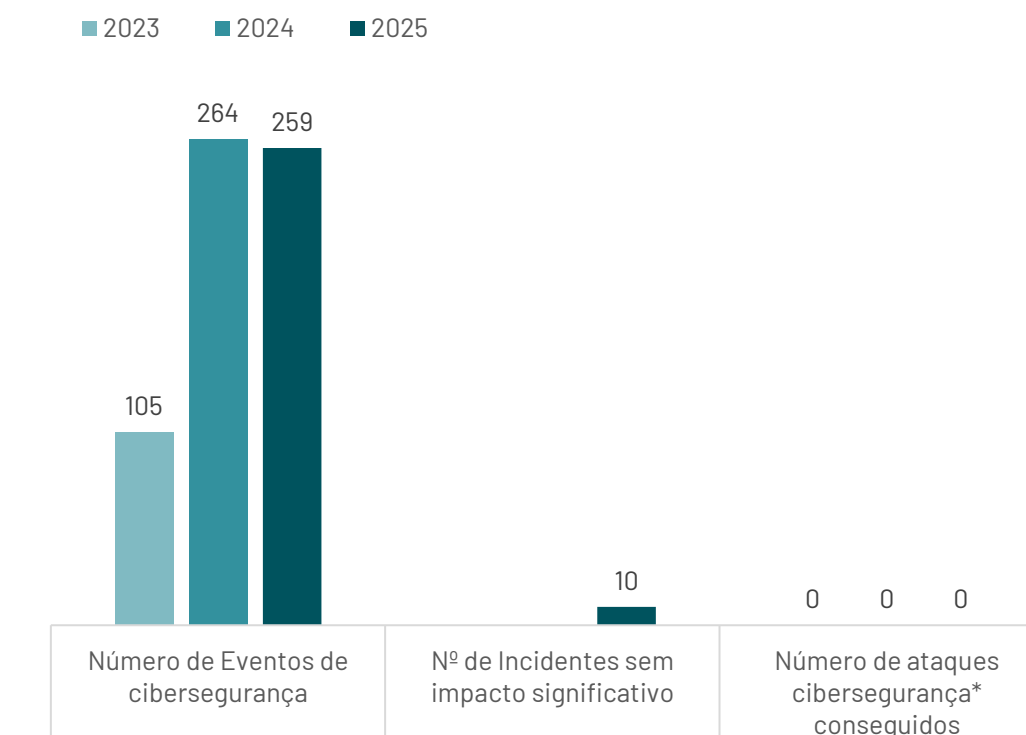
Formação e Cultura de Cibersegurança

Em 2025, a empresa desenvolveu diversas ações de formação e de sensibilização dos seus colaboradores nesta temática, para promover uma cultura de cibersegurança na organização e de redução do risco.

Houve um incremento das formações no tema material da cibersegurança, com um aumento de 460 formandos (154%) e de mais 440 horas (+550%), face a 2024.

Em seguida apresenta-se o desempenho do Grupo IP no período 2023-2025.

Indicadores de Cibersegurança



Em 2025, ocorreram 259 eventos de cibersegurança a diversos sistemas da IP, ligeiramente menos do que em 2024, sendo que nenhum desses ataques foi bem-sucedido.

Metas

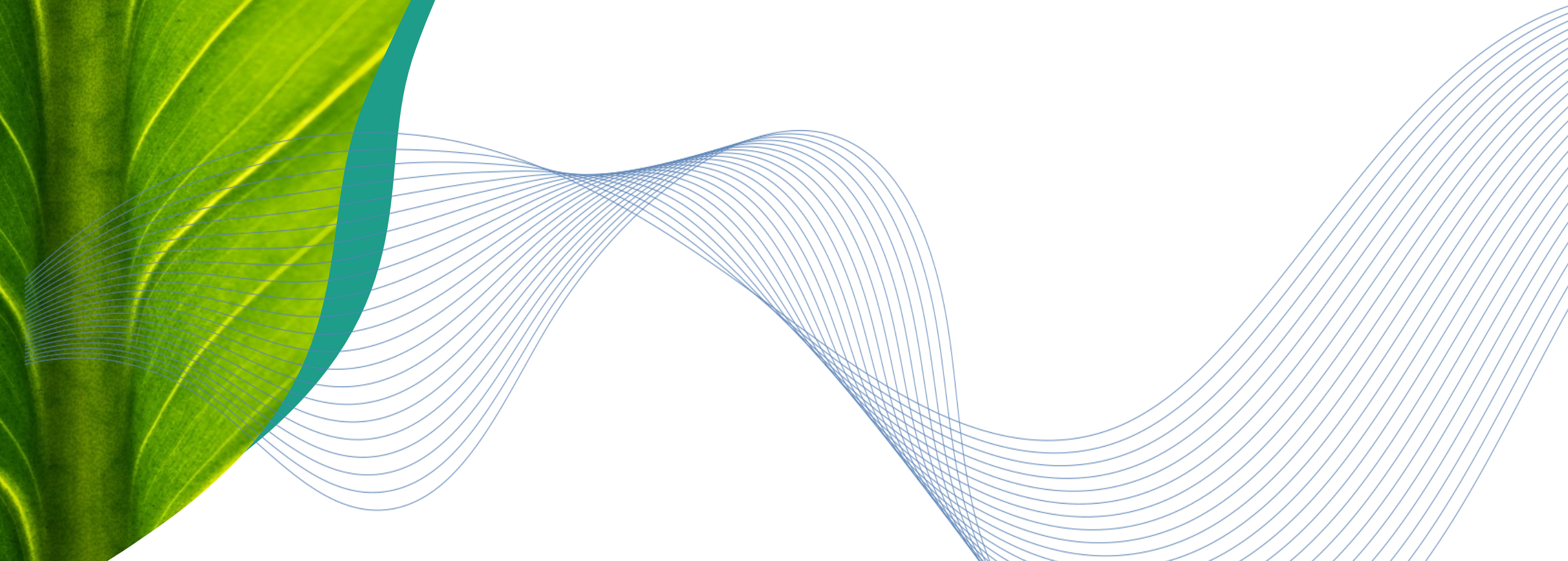
A IP não tem metas formais associadas à cibersegurança, mas a sua ação está ancorada, quer em vários instrumentos/medidas de vigilância e *backup*, quer no envolvimento transversal de todas as áreas do Grupo IP, de forma a constituir um fator determinante para fortalecer a resiliência organizacional e garantir uma operação segura e confiável ao longo do tempo, assegurando um resultado de:

- 0 ataques cibernéticos conseguidos



2.5

Taxonomia Europeia



TAXONOMIA EUROPEIA

Para eliminar obstáculos ao funcionamento do mercado Europeu e evitar que tais obstáculos surjam no futuro, é exigida a utilização de um conceito comum de investimento sustentável do ponto de vista ambiental – Taxonomia Europeia.

Neste contexto a **Taxonomia Europeia** (Regulamento UE 2020/852) estabelece um sistema de classificação uniforme, que inclui critérios para determinar se uma atividade económica é qualificada como sustentável do ponto de vista ambiental (6 objetivos), que permitem às organizações avaliar em que grau determinado investimento é sustentável do ponto de vista ambiental

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, i.e., ao âmbito refletido nas contas consolidadas do Grupo IP, a 31 de dezembro de 2025. As entidades consolidadas são a IP e as 3 empresas onde a IP tem participação no capital social: IP Engenharia (IPE), IP Património (IPP) e IP Telecom (IPT). Neste contexto, os indicadores financeiros consolidados do Grupo IP correspondem aos valores consolidados, considerando também estas empresas participadas.

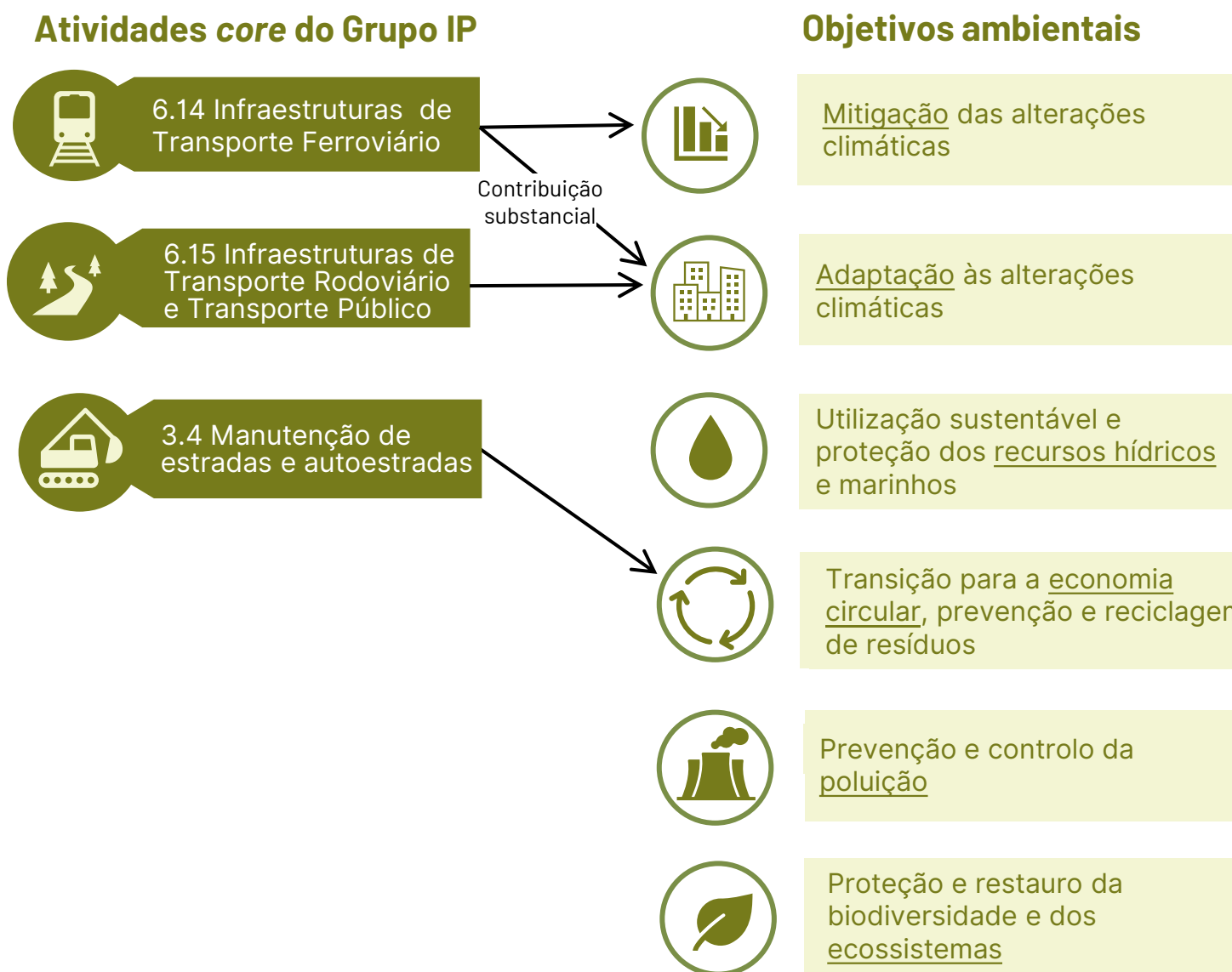
O Anexo 5 – Relatório da Taxonomia Europeia do Grupo IP – incluído na Parte I do Relatório e Contas 2025 apresenta com maior detalhe a abordagem metodológica para avaliar a elegibilidade e o alinhamento das atividades do Grupo IP com a Taxonomia Europeia, assim como os resultados dos respetivos indicadores de elegibilidade e indicadores chave de desempenho relativos ao exercício de 2025, no formato do modelo de comunicação europeia C (2023) 3851, que alterou o modelo do Regulamento Delegado (UE) 2021/2178.

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 exercício de 2025, apenas três 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
- 3.4 Manutenção de estradas e autoestradas

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



TAXONOMIA EUROPEIA

A abordagem metodológica adotada para verificar a **Elegibilidade** das atividades do Grupo IP para a Taxonomia Europeia, apresentada anteriormente, envolveu uma análise detalhada das suas atividades, começando pela recolha dos códigos NACE (Nomenclatura das Atividades Económicas) associados a todas as atividades desenvolvidas pela empresa, e verificando se estavam ligadas a atividades ao abrigo da Taxonomia.

Para além da análise dos códigos NACE, a IP procurou identificar outras atividades empresariais que pudessem ser potencialmente elegíveis ao abrigo da Taxonomia, descritas nos anexos I e II do Regulamento Delegado (UE) 2021/2139 e no anexo II do Regulamento Delegado (UE) 2023/2486.

Como referido, a IP concluiu pela elegibilidade de 3 atividades económicas *core*: atividade 6.14 associada ao Transporte Ferroviário, e atividade 6.15 e atividade 3.4, ambas associadas ao Transporte Rodoviário, não considerando no exercício as outras atividades económicas de suporte a estas atividades *core*, dado que se verificam 5 condições principais vinculadas às atividades não consideradas no exercício:

- i) inexistência de representatividade no modelo de negócio;
- ii) imaterialidade financeira;
- iii) imaterialidade física;
- iv) sub-atividades marginais/sem expressão e que estão muitas vezes integradas e/ou associadas às atividades *core* da empresa e;
- v) sub-atividades marginais/sem expressão e não mensuradas financeiramente (ausência de qualquer indicador chave de desempenho considerado na Taxonomia).

Indicadores de Elegibilidade

Tendo em consideração as atividades elegíveis *core* 6.14, 6.15 e 3.4 – atividades mais representativas – calcularam-se os indicadores chave de desempenho, de acordo com a Taxonomia Europeia, relativos ao volume de negócios (VN), despesas de capital (CAPEX) e despesas operacionais (OPEX) associados a essas atividades, para o ano de 2025.

Para o cálculo dos valores de volume de negócios, CAPEX e OPEX, relativos às atividades 6.14, 6.15 e 3.4, foram considerados os valores apurados na Demonstração de Resultados por atividades, tendo sido desconsideradas, nas atividades ferroviária, rodoviária e manutenção rodoviária, as transações intra Grupo IP, não tendo sido integradas depreciações e amortizações do exercício, provisões (aumentos/ reduções) e imparidades (perdas/ reversões), de acordo com o estabelecido no Anexo I Regulamento Delegado da UE 2021/2178.

Para efeitos de elegibilidade, considerou-se a totalidade do volume de negócios, CAPEX e OPEX das atividades elegíveis 6.14, 6.15 e 3.4.

De referir que, de forma a evitar a dupla contabilização, e uma vez que a atividade 3.4 é parte integrante da atividade 6.15, os respetivos valores dos indicadores volume de negócios, CAPEX e OPEX foram apresentados, mas não foram adicionados aos correspondentes indicadores das atividades elegíveis 6.14 e 6.15.

Resultados da Elegibilidade

O **total de réditos** da atividade consolidada da IP em 2025 ascendeu aos 1.573.168 milhões de euros, dos quais 1.329.980 milhões de euros (84,54%) são relativos a **atividades elegíveis** para a Taxonomia da UE, e 243.188 milhões de euros a **atividades não elegíveis** (15,46%).

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.

Como seria de esperar, o **Volume de Negócios** das **atividades elegíveis** da IP para a Taxonomia Europeia está essencialmente associado a 2 das atividades económicas *core*, representando a atividade 6.15 Infraestruturas de Transporte Rodoviário e Transporte Público (inclui a atividade 3.4), 66,33% do volume de negócios total, e a atividade 6.14 Infraestruturas de Transporte Ferroviário, 18,21%.

O valor do volume de negócios da atividade 3.4 Manutenção de estradas e autoestradas está integrado no volume de negócios da atividade 6.15, e ascendeu a 710.026,20 milhões de euros e corresponde a 68,04% do volume de negócios da atividade 6.15.

No âmbito da Taxonomia Europeia, relativamente ao **CAPEX** e **OPEX**, em 2025, a atividade consolidada da IP ascendeu, respetivamente, a 1.284.508 e 630.248 milhões de euros.

Em termos de **CAPEX**, 1.270.608 milhões de euros, (98,92%) são relativos a **atividades elegíveis**, 32,08% correspondem à atividade de infraestruturas de transporte ferroviário (6.14) e 66,84% à atividade de transporte rodoviário e transporte público (6.15).

A atividade 3.4 Manutenção de estradas e autoestradas não tem valores de CAPEX.

Relativamente ao **OPEX**, 345.556 milhões de euros, (54,83%) correspondem a **atividades elegíveis**, com 30,08% afeta à atividade Infraestruturas de transporte ferroviário (6.14) e 24,75% à atividade Transporte rodoviário e transporte público (6.15).

O OPEX associado à atividade Manutenção de estradas e autoestradas em particular (atividade 3.4), está integrado no OPEX da atividade 6.15, ascendeu a 155.992 milhões de euros e corresponde a 100% do OPEX da atividade 6.15.

TAXONOMIA EUROPEIA

Alinhamento

No seguimento da análise de elegibilidade das atividades core da IP, foi também realizada a avaliação do **Alinhamento** dessas atividades.

De acordo com o Regulamento (UE) 2023/2485, para o ano de 2025, o alinhamento é aplicado ao objetivo de mitigação das alterações climáticas (atividade 6.14), ao objetivo da adaptação às alterações climáticas (atividades 6.14 e 6.15) e ao objetivo da economia circular (atividade 3.4).

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 das alterações climáticas (MAC)** e de **adaptação às alterações climáticas (AAC)**.
- No caso da atividade **6.15. Infraestruturas de Transporte Rodoviário e Transporte Público**, a avaliação foi feita para o objetivo de **adaptação às alterações climáticas (AAC)**.
- No caso da atividade **3.4 Manutenção de estradas e autoestradas**, a avaliação foi feita para a **Economia Circular**.

Após aferição dos critérios de contribuição substancial para cada um dos objetivos ambientais da Taxonomia selecionados, foram ainda analisados os critérios de **não prejudicar significativamente** (NPS) nenhum dos restantes objetivos.

Por último, verificou-se o cumprimento das **salvaguardas mínimas sociais**, que pretende aferir a observância de um conjunto de normas internacionais e nacionais reconhecidas a nível de direitos humanos e condições de trabalhos, da IP como empresa.

Resultados do Alinhamento

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**.

Após a aferição dos critérios de CS da atividade 3.4 – Manutenção de Estradas e Autoestradas para o objetivo Transição para a Economia Circular, concluiu-se que esta atividade é elegível para a Taxonomia Europeia, mas não alinhada.



A tabela seguinte sintetiza a informação sobre a divulgação da proporção do volume de negócios (VN), despesas de capital (CAPEX) e despesas operacionais (OPEX) elegíveis, não elegíveis e alinhadas com a Taxonomia Europeia, ao abrigo dos novos modelos de reporte da informação financeira ambiental apresentados na Comunicação da Comissão Europeia C (2023) 3851, relativa ao artigo 8º do Regulamento da Taxonomia.

Salvaguardas Mínimas

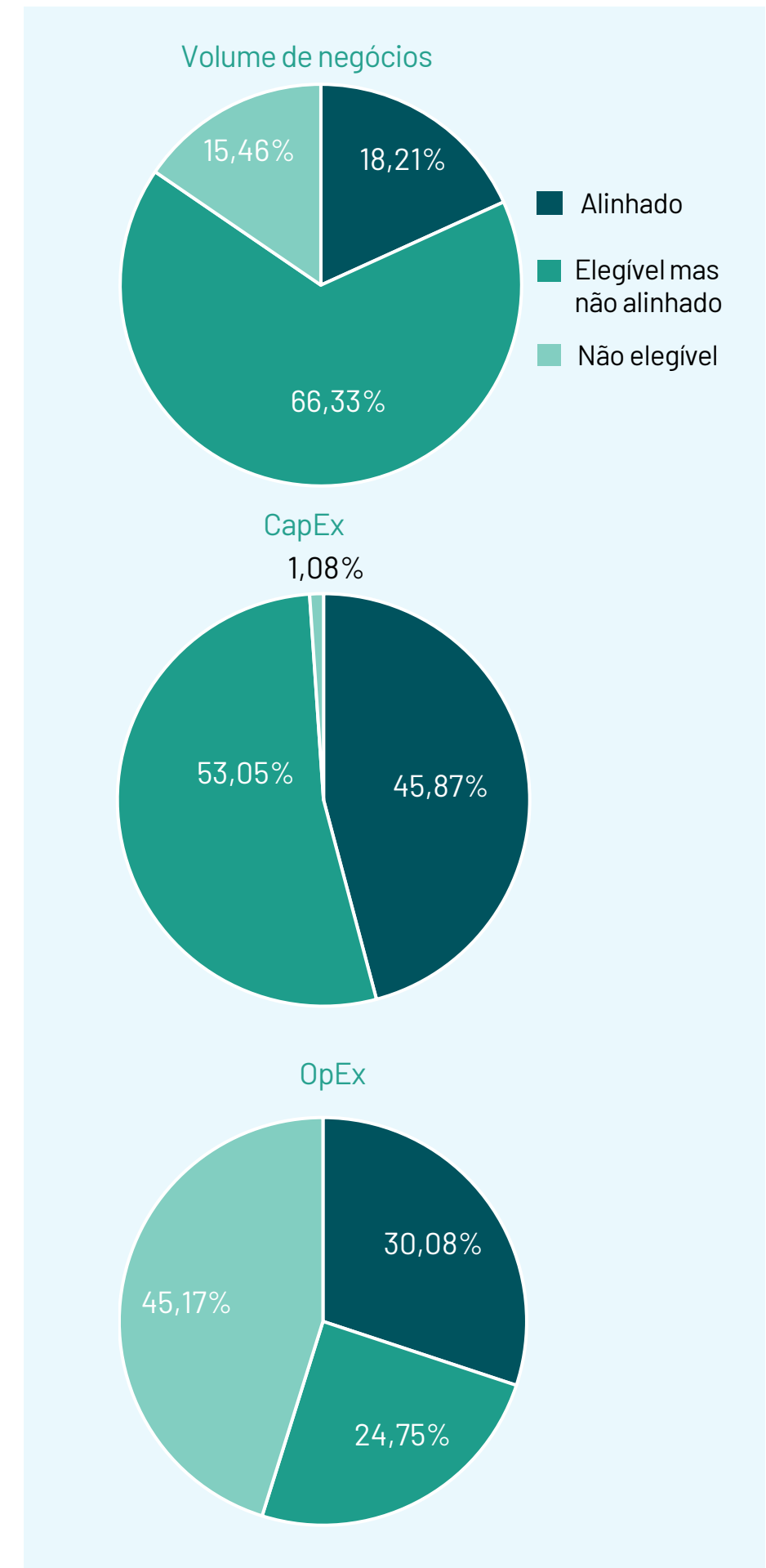
Verificou-se o **cumprimento das Salvaguardas Mínimas Sociais** pela IP como empresa, que pretendem aferir a observância de um conjunto de normas internacionais e nacionais reconhecidas a nível de direitos humanos e condições de trabalho.

TAXONOMIA EUROPEIA

Indicadores chave de desempenho

Considerando os cálculos apresentados para o Grupo IP para o ano de 2025, a proporção de alinhamento da **atividade 6.14** com a Taxonomia Europeia é da ordem de 18,21%, 45,87% e 30,08% respetivamente para o Volume de Negócios, CAPEX e OPEX. A proporção de alinhamento da **atividade 6.15** com a Taxonomia Europeia é 13,79% apenas para o CAPEX, uma vez que esta atividade não dispõe de valores para o volume de negócios e OPEX. A **atividade 3.4** não é alinhada com a Taxonomia Europeia.

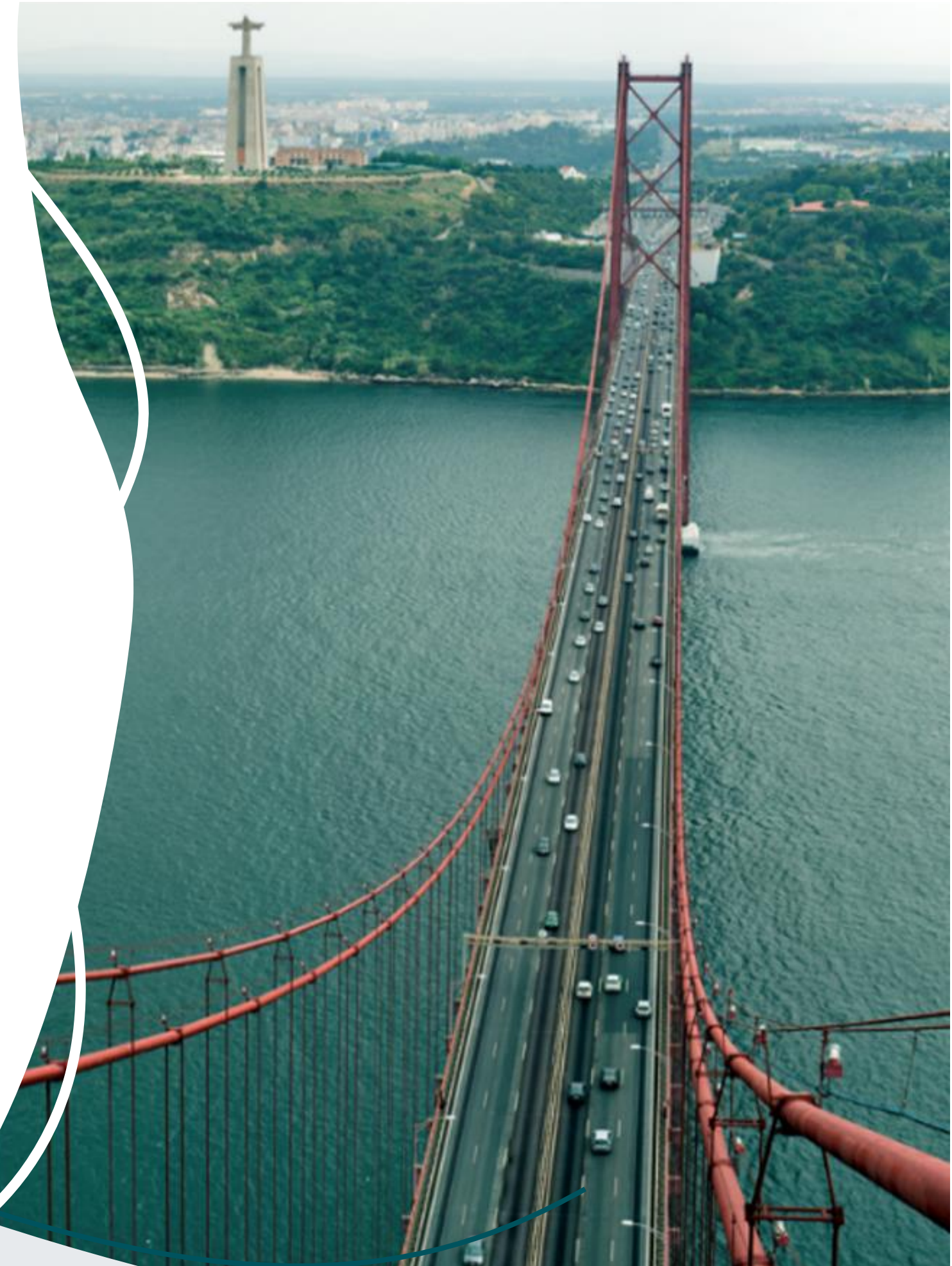
	Volume de Negócios 2025		CapEx 2025		OpEx 2025	
	M€	%	M€	%	M€	%
A1. Atividades Elegíveis e Alinhadas (sustentáveis)	286 480	18,21%	589 177	45,87%	189 564	30,08%
<i>6.14 Infraestruturas de Transporte Ferroviário</i>	286 480	18,21%	412 014	32,08%	189 564	30,08%
<i>6.15 Infraestruturas de Transporte Rodoviário e Transporte Público</i>	0*	0,00%	177 163	13,79%	0*	0,00%
A2. Atividades Elegíveis e Não Alinhadas (não sustentáveis)	1 043 501	66,33%	681 431	53,05%	155 992	24,75%
<i>6.15 Infraestruturas de Transporte Rodoviário e Transporte Público</i>	1 043 501	66,33%	681 431	53,05%	155 992	25,00%
<i>3.4 Manutenção de estradas e autoestradas</i>	**	**	**	**	**	**
B. Atividades Não Elegíveis	243 188	15,46%	13 900	1,08%	284 692	45,17%
Total (A+B)	1 573 168	100%	1 284 508	100%	630 248	100%



Nota:
 * A atividade 6.15 - Infraestruturas de Transporte Rodoviário e Transporte Público correspondente aos projetos do PRR não dispõe de valores para o volume de negócios e OPEX.
 ** A atividade core 3.4 - Manutenção de Estradas e Autoestradas, é elegível para a Taxonomia Europeia no contexto do objetivo Transição para a Economia Circular, mas não alinhada. Como referido anteriormente, a atividade core 3.4 é parte integrante da atividade core 6.15 nos indicadores volume de negócios, CAPEX e OPEX, pelo que os respetivos valores dos indicadores não são adicionados, evitando-se a dupla contabilização.

03

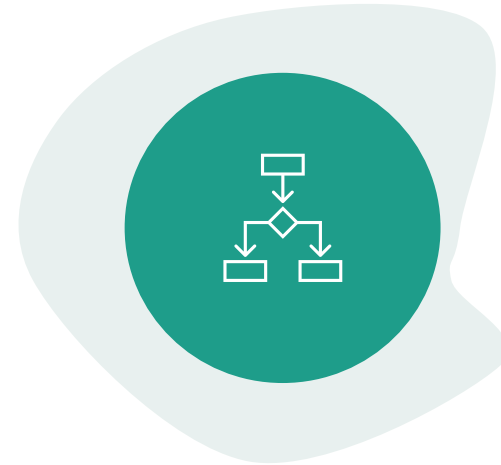
OPORTUNIDADES DE MELHORIA



Oportunidades de Melhoria

Esta secção apresenta oportunidades de melhoria de processos e de ações a serem implementadas gradualmente, e que pretendem fortalecer o alinhamento das atividades e desempenho do Grupo IP com os objetivos estratégicos, com os requisitos regulamentares europeus e com as expectativas dos *stakeholders*.

As áreas identificadas representam passos relevantes para consolidar práticas de gestão sustentáveis e reforçar a transparência e consistência da informação reportada pela Organização.



Processos

- Automatização da recolha e tratamento dos dados ESG, tornando o processo mais eficiente e estruturado, reduzindo o grau de intervenção manual e o risco associado
- Criação de manual de processos e/ou manual de reporte, com identificação de responsabilidades, metodologias e pressupostos utilizados na informação disponibilizada para o reporte de sustentabilidade (governança dos dados de reporte ESG)
- Implementação de alterações ao cálculo das emissões de GEE de Âmbito 3 e recálculo do desempenho relativamente às metas de redução e recálculo do ano de 2019 (ano base da iniciativa SBTi)

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

- Implementação de medidas de minimização, compensação e adaptação, designadamente nos temas da poluição sonora, alterações climáticas, biodiversidade e ecossistemas
- Integração de critérios ESG na avaliação de fornecedores e nas compras
- Consolidação da 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

- Custos das medidas associadas a temas materiais (ex: biodiversidade, poluição sonora, adaptação às alterações climáticas)
- Resposta a indicadores específicos, nomeadamente os associados à economia circular (ex: quantidade de materiais reciclados) e à descarbonização (ex: captura de carbono)
- Revisão da estrutura e da informação a reportar face as alterações às ESRS no âmbito do Pacote *Omnibus*
- Formalização de algumas Políticas associadas a temas materiais da empresa (ex: Política de Direitos Humanos, Política de Compras Públicas Sustentáveis, Política de Alterações Climáticas)

04

CORRESPONDÊNCIA COM AS ESRS



CORRESPONDÊNCIA COM AS ESRS

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.

Declaração de sustentabilidade	Tópico (ESRS)	Temas Materiais (Subtópico ESRS)	Disclosure Requirements (ESRS)
Estratégia de sustentabilidade	-	-	ESRS 2 SBM-1; ESRS 2 SBM-2; ESRS 2 SBM-3; ESRS 2 IRO-1; ESRS 2 IRO-2; ESRS 2 GOV-1; ESRS 2 GOV-5
Informação geral	-	-	ESRS 2 BP-1; ESRS 2 BP-2; ESRS 2 GOV-1; ESRS 2 GOV-2; ESRS 2 GOV-3; ESRS 2 GOV-4; ESRS 2 GOV-5; ESRS 2 SBM-1; ESRS 2 SBM-2; ESRS 2 SBM-3; ESRS 2 IRO-1; ESRS 2 IRO-2
Eficiência energética, transição e descarbonização	E1 - Alterações climáticas	Mitigação das alterações climáticas	ESRS 2 MDR-M; ESRS 2 SBM-3; E1.ESRS 2 SBM-3;
		Energia	E1.ESRS 2 IRO-1; E1-1; E1-2; E1-3; E1-4; E1-5; E1-6
Resiliência às alterações climáticas		Adaptação às alterações climáticas	ESRS 2 SBM-3; ESRS 2 MDR-P; E1.ESRS 2 SBM-3; E1.ESRS 2 IRO-1; E1-2; E1-3; E1-9
Economia circular	E5 - Economia circular e utilização de recursos	Fluxo de entrada de materiais utilizados na produção, incluindo embalagens	ESRS 2 SBM-3; ESRS 2 MDR-P; E5-1; E5-2; E5-3; E5-4
Proteção do ambiente e ecossistemas	E4 - Biodiversidade	Impacte no estado das espécies	ESRS 2 SBM-3; ESRS 2 MDR-P; E4.ESRS 2 SBM-3; E4.ESRS 2 IRO-1; E4-1; E4-2; E4-3; E4-4; E4-5
Capital humano e talento	S1 - Trabalhadores próprios	Condições de Trabalho	ESRS 2 SBM-3; S1.ESRS 2 SBM-3; S2.ESRS 2 SBM-3; S1-1; S1-2; S1-3; S1-4; S1-5; S1-6; S1-13; S1-14; S1-15; S2-1; S2-2; S2-3; S2-4; S2-5
	S2 - Trabalhadores na cadeia de valor	Condições de Trabalho	
Mobilidade e acessibilidade	Específico da IP	Mobilidade e acessibilidade	ESRS 2 SBM-3; ESRS 2 MDR-P, ESRS 2 MDR-A, ESRS 2 MDR M, ESRS 2 MDR-T
		Poluição sonora	
Segurança	S4 - Consumidores e utilizadores finais	Segurança pessoal dos consumidores e/ou utilizadores finais	ESRS 2 SBM-3, S4.ESRS 2 SBM-2, S4.ESRS 2 SBM-3, S4-1, S4-2, S4-3, S4-4, S4-5
Boas práticas de gestão	G1 - Conduta de negócio	Gestão da relação com os fornecedores, incluindo práticas de pagamento	ESRS 2 SBM-3, ESRS 2 MDR-P, G1-1, G1-2, G1-3, G1-4, G1-6
		Corrupção e suborno	
	Específico IP	Financiamento sustentável	ESRS 2 MDR-P, ESRS 2 MDR-A, ESRS 2 MDR-M, ESRS 2 MDR-T
Inovação	Específico IP	Cultura empresarial	ESRS 2 SBM-3, ESRS 2 MDR-P, ESRS 2 MDR-A, ESRS 2 MDR-M, ESRS 2 MDR-T
Cibersegurança	Específico IP	Cibersegurança	ESRS 2 SBM-3, MDR-P, ESRS 2 MDR-A, ESRS 2 MDR-M, ESRS 2 MDR-T