



Infraestruturas
de Portugal

CONTRATO PROGRAMA

Relatório de Avaliação
do Desempenho
2019

FEVEREIRO DE 2020

ÍNDICE

1. NOTA INTRODUTÓRIA	3
2. QUADRO SÍNTESE DOS INDICADORES DE AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO	3
3. INDICADORES DE AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO	6
3.1 INTRODUÇÃO.....	8
3.2 ANÁLISE DOS INDICADORES DE AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO	8
3.2.1 <i>Margens Suplementares</i>	8
3.2.2 <i>Pontualidade Ferroviária</i>	8
3.2.3 <i>Satisfação dos Clientes Ferroviários</i>	9
3.2.4 <i>Disponibilidade da Rede</i>	11
3.2.5 <i>Gestão de Ativos ferroviários</i>	12
3.2.6 <i>Volumes de Atividade</i>	13
3.2.7 <i>Níveis de Segurança</i>	13
3.2.8 <i>Proteção do Ambiente</i>	14
3.2.9 <i>Rendimentos Ferroviários</i>	14
3.2.10 <i>Outros Rendimentos</i>	15
3.2.11 <i>Gastos de Manutenção</i>	16
3.2.12 <i>Gastos com outros FSE's</i>	16
3.2.13 <i>Gastos com Pessoal</i>	17
4. ANEXOS	18
4.1 ANEXO “MARGENS SUPLEMENTARES”	18
4.2 ANEXO “PONTUALIDADE FERROVIÁRIA”	19
4.3 ANEXO “SATISFAÇÃO DOS CLIENTES FERROVIÁRIOS”	20
4.4 ANEXO “DISPONIBILIDADE DA REDE”	20
4.5 ANEXO “GESTÃO DE ATIVOS FERROVIÁRIOS”	21
4.6 ANEXO “VOLUMES DE ATIVIDADE”	22
4.7 ANEXO “NÍVEIS DE SEGURANÇA”	22
4.8 ANEXO “PROTEÇÃO DO AMBIENTE”	23
4.9 ANEXO “DADOS DE GESTÃO”	25

1. Nota Introdutória

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

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

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

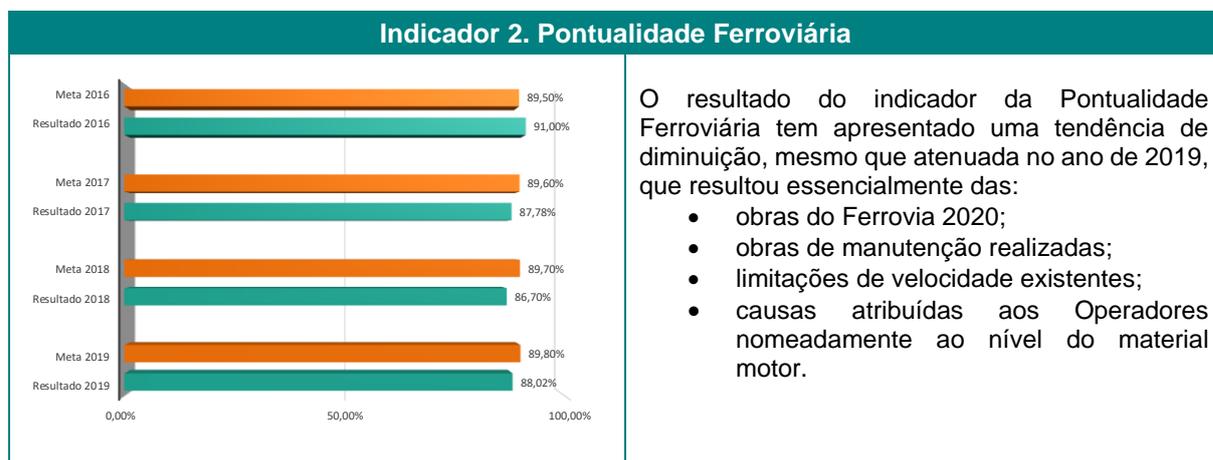
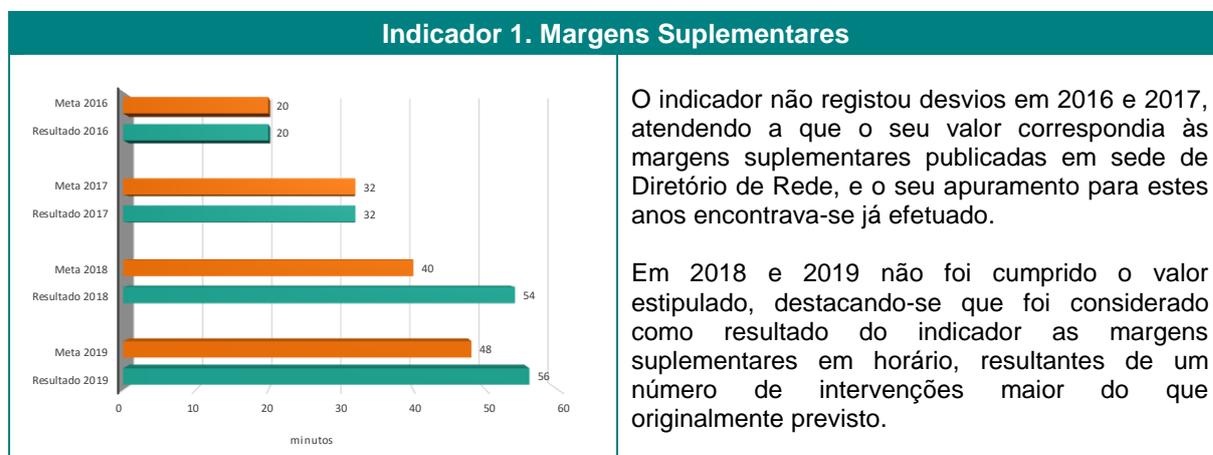
O presente relatório desempenho visa a apresentação dos resultados acumulados do desempenho da IP em 2019, o cálculo dos desvios relativos aos objetivos definidos, a justificação para os desvios negativos e a identificação de medidas de correção a implementar.

2. Quadro Síntese dos Indicadores de Avaliação de Desempenho

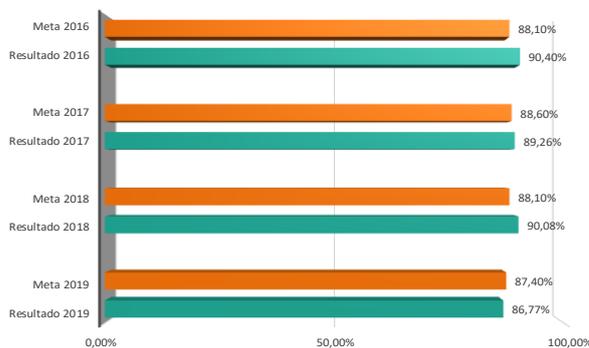
Indicador	Meta Anual 2019	Resultado 2019	Desvio 2019
1 Margens Suplementares	48	56	16,67%
2 Pontualidade Ferroviária	≥ 89,80%	88,02%	-1,78 p.p.
3 Satisfação dos Clientes Ferroviários	≥ 55,00%	59,00%	4,00 p.p.
4 Disponibilidade da Rede	≥ 87,40%	86,77%	-0,63 p.p.
5 Gestão de Ativos Ferroviários	≥ 60,80%	60,88%	0,08 p.p.
6 Volumes de Atividade	≥ 37.329.020	36 374 886	-2,56%
7 Níveis de Segurança	≤ 0,961	1,394	45,10%
8 Proteção do Ambiente	5,00%	0,00%	-5,00 p.p.
9 Rendimentos Ferroviários	100,00%	98,37%	-1,63 p.p.
10 Outros Rendimentos	5,20%	13,94%	8,74 p.p.
11 Gastos de Manutenção	3,20%	-1,34%	-4,54 p.p.
12 Gastos com outros FSE's	0,00%	7,51%	7,51 p.p.
13 Gastos com o Pessoal	-3,00%	0,24%	3,24 p.p.

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

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



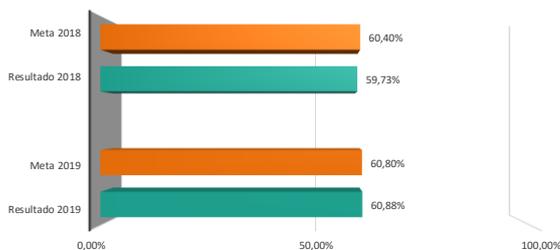
Indicador 4. Disponibilidade da Rede



Nos 3 primeiros anos, o valor deste indicador manteve-se acima da meta contratual.

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

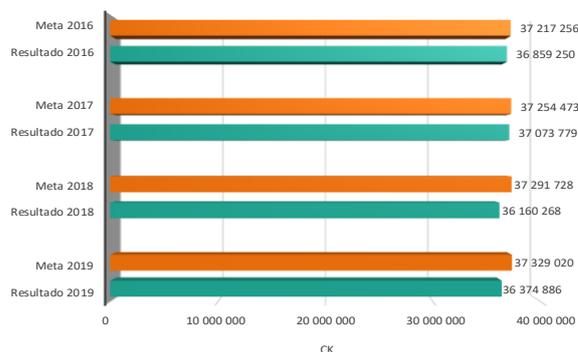
Indicador 5. Gestão dos Ativos Ferroviários



Atendendo ao alargamento em 2018 do âmbito original do indicador, que passou a incluir a avaliação do estado das restantes classes de ativos fundamentais da infraestrutura, são apenas apresentados para análise comparativa, os anos de 2018 e de 2019.

O resultado de 2019 deveu-se essencialmente ao cumprimento de investimentos no âmbito do programa Ferrovia 2020 (especial enfoque nas Linhas do Douro e Leste), assim como à operacionalização dos contratos de manutenção.

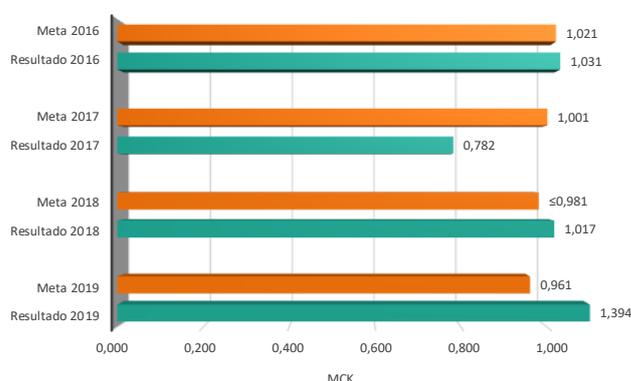
Indicador 6. Volumes de Atividade



O volume de tráfego na infraestrutura ferroviária nos 4 anos de análise foi inferior ao previsto no Contrato Programa, tendo-se verificado um acréscimo em 2017 e 2019 face aos CKs realizados no ano anterior (0,6%).

O acréscimo dos CKs realizados em 2019 face a 2018, foi impulsionado pelo aumento de 1,7% de CKs nos comboios de passageiros, apesar da redução de 5,0% de CKs nos comboios de mercadorias.

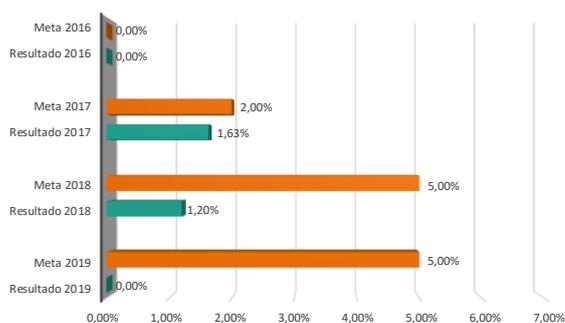
Indicador 7. Níveis de Segurança



Em 2016, 2018 e 2019, contrariamente a 2017, o resultado do indicador foi superior à meta definida contratualmente, pelo que não foi atingido o objetivo contratual.

O desvio negativo verificado em 2019 deveu-se fundamentalmente ao aumento de acidentes significativos causados por fatores externos (intrusão no espaço ferroviário).

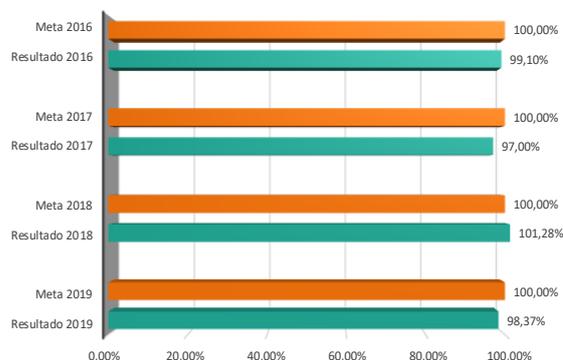
Indicador 8. Proteção do Ambiente



Em 2017 e 2018 o resultado do indicador foi inferior à meta definida contratualmente, em virtude dos efeitos de redução de ruído decorrentes das obras de modernização não terem permitido atingir os objetivos previstos de redução.

Em 2019, não se verificou redução nas pessoas expostas a níveis de ruído ambiente superiores aos limites previstos na legislação aplicável, dado que as empreitadas realizadas não permitiram reduzir o número total de pessoas expostas.

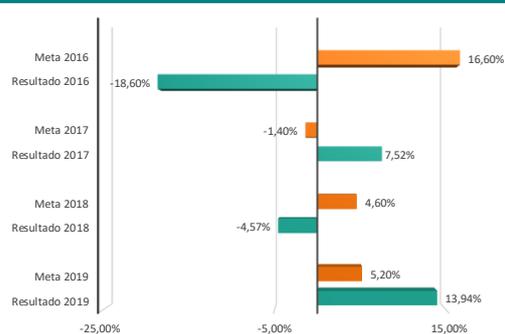
Indicador 9. Rendimentos Ferroviários



Em 2016, 2017 e 2019 verificou-se uma execução inferior à meta contratual de 100% face ao nível de rendimentos previstos em Orçamento, não sendo cumprida a meta estabelecida no Contrato Programa.

Em 2019, a execução foi inferior à meta contratual e em comparação com período homólogo decresceu por redução de valores ao nível da penalidade da capacidade pedida e não utilizada e da energia de tração.

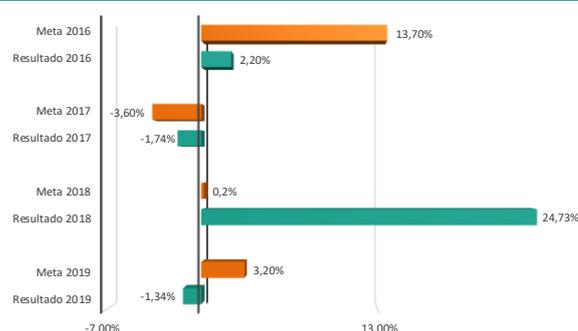
Indicador 10. Outros Rendimentos



Em 2016 e 2018 o valor apurado de Outros Rendimentos representou um desvio negativo face à meta estabelecida contratualmente.

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

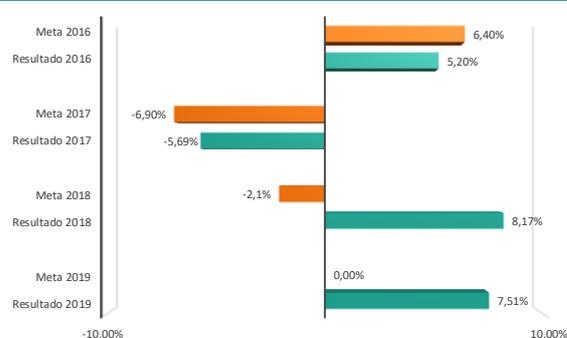
Indicador 11. Gastos de Manutenção



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

Em 2019, a redução decorreu essencialmente da redução dos gastos nos subcontratos de construção civil, de sinalização e de desmatação.

Indicador 12. Gastos com Outros FSE's



Em 2016 o indicador cumpriu o objetivo contratual, mas nos restantes anos de análise (2017, 2018 e 2019) o valor dos outros FSE associados à gestão da infraestrutura ferroviária não cumpriram a meta definida no Contrato Programa. Em 2017 e 2018 esta situação resultou maioritariamente dos gastos de energia e em 2019 foi devida ao aumento dos gastos em vigilância e licenças de software.

Indicador 13. Gastos com o Pessoal



Nos 4 anos de análise, os gastos com o Pessoal ficaram sempre aquém dos objetivos de desempenho contratuais, devido essencialmente a fatores não previstos em orçamento e consequentemente não refletidos nas metas definidas no Contrato Programa, destacando-se os gastos decorrentes da reposição dos direitos adquiridos.

3. Indicadores de Avaliação de Desempenho

3.1 INTRODUÇÃO

No presente capítulo procede-se à medição dos indicadores de avaliação de desempenho respeitantes a 2019, e respetiva análise de desvios, projeção previsional do valor anual, bem como identificação de medidas de correção, quando aplicáveis.

3.2 Análise dos Indicadores de Avaliação de Desempenho

3.2.1 Margens Suplementares

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

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

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

Em 2019, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2019	Resultado 2019	Desvio 2019
Margens Suplementares	48 min	56 min	16,67%

O valor do indicador foi apurado com base nas margens suplementares utilizadas no Horário 2019 (33,5 minutos), e que ascendeu a 56 minutos (ver detalhe do cálculo no Anexo 4.1). Este valor decorreu principalmente do aumento das margens suplementares na Linha do Norte, de 12 para 15 minutos, e na Linha do Minho, de 3 para 4 minutos.

3.2.2 Pontualidade Ferroviária

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

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

A perspetiva futura deste indicador é de evolução gradual conforme abaixo indicado.

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

Em 2019, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2019	Resultado 2019	Desvio 2019
Pontualidade Ferroviária	≥ 89,80%	88,02%	-1,78 p.p.

A desagregação do indicador pontualidade por segmento em 2019 é a seguinte:

Pontualidade Ferroviária	Resultado 2019
Passageiros	89,17%
Alta Qualidade (Alfa Pendular)	65,21%
Intercidades	60,86%
Urbanos	94,31%
Restantes Tráfegos	78,67%
Mercadorias	70,99%
Pontualidade Global	88,02%

O valor do indicador agregado em 2019 corresponde a uma pontualidade superior em 1,32 p.p. relativamente ao período homólogo de 2018, mas inferior à meta anual definida para 2019.

Os tráfegos Alta Qualidade e Intercidades foram os que registaram pior performance em 2019.

O valor do indicador decorreu essencialmente de:

- Trabalhos na Infraestrutura com especial incidência nas Linhas do Norte, Minho e Douro;
- Limitações de Velocidade na Linha do Norte e nos eixos secundários à mesma;
- Causas de responsabilidade dos Operadores, nomeadamente no se refere ao serviço de Passageiros e essencialmente no sul do País;
- Causas externas, tais como intempéries, com penalizações significativas essencialmente no mês de dezembro.

3.2.3 Satisfação dos Clientes Ferroviários

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

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

A perspetiva futura deste indicador é de evolução gradual conforme abaixo indicado.

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

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

Assim, para o ano de 2019, é apresentado o valor do inquérito de satisfação dos clientes realizado em 2018:

Indicador	Meta Anual 2019	Resultado 2019	Desvio 2019
Satisfação dos Clientes Ferroviários	≥ 55,00%	59,00%	4,00 p.p.

A desagregação deste indicador é a seguinte:

Satisfação dos Clientes Ferroviários	Resultado
Operadores Ferroviários	48,00%
Clientes Finais	70,00%
Satisfação Global	59,00%

No que concerne aos resultados obtidos, as matérias com pior avaliação e as respetivas medidas implementadas ou em curso no âmbito do Plano de Ações IP que decorre dos Inquéritos de satisfação são:

- Informação ao Público** - Esta matéria registou em 2016 e em 2018, uma avaliação baixa. Para procurar melhorar o resultado nesta matéria, a IP criou um grupo de trabalho interno que desenvolveu o “Plano estratégico SIP 360”, com vista ao desenvolvimento de procedimentos, ações de formação, apoio ao cliente via *help desk*, instalação de mais equipamentos, segmentação do mercado e criação de níveis de serviço SIP (Sistema de Informação ao Público). Este grupo de trabalho também prevê a elaboração de procedimentos de contingência a adotar em conjunto com os operadores em situações de perturbação da circulação;
- Gestão dos Terminais de Mercadorias** – A gestão dos terminais de mercadorias sob responsabilidade da IP, também obteve avaliações baixas em 2016 e em 2018. A IP desenvolveu um plano de intervenção para resolver/melhorar as restrições na infraestrutura dos terminais, a saber:

 - Terminal da Bobadela: No âmbito do projeto Ferrovia 2020, a IP lançou concurso para o projeto de uma segunda ligação entre os feixes norte e sul do complexo, para a construção de linhas de 750 metros de comprimento e para a automatização da sinalização em todo o complexo;
 - Terminal de Alfarelos: O Plano Ferrovia 2020 prevê melhorias no layout da estação de Alfarelos que permite o aumento do comprimento dos comboios. Quanto à eletrificação dos acessos aos terminais e ramais, a IP irá proceder à eletrificação do acesso durante o ano 2020;
 - Terminal de Setúbal: foi firmado um protocolo entre a APSS (Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra) e a IP, que inclui o Projeto de Execução de trabalhos de alteração do layout e eletrificação das linhas de expedição e receção, com previsão de término em 2020, estando ainda em curso a elaboração de um Protocolo equivalente para a realização da obra;
- Tarifação e Faturação** – No que concerne à satisfação com o sistema tarifário, os Operadores registaram um nível de satisfação baixo nos Inquéritos de 2016 e 2018, dado que essencialmente, consideravam que as tarifas praticadas em Portugal são superiores às praticadas em Espanha e muito superiores às tarifas rodoviárias. O processo de reformulação do sistema tarifário teve como objetivos primários o cumprimento da legislação atualmente em vigor e tornar a metodologia de cálculo mais simples e transparente, tendo na 1ª Adenda ao Diretório da Rede 2020 sido incluída a descrição dos critérios de diferenciação tarifária e a valorização dos respetivos parâmetros. Destaca-se que o sistema inscrito em 1ª Adenda ao Diretório da Rede 2020, foi resultante de consulta prévia ao mercado;

- **Conforto, serviços disponíveis e Limpeza das estações** – O conforto das estações registou uma baixa avaliação, encontrando-se a IP a realizar esforços na introdução de melhorias nos edifícios das estações de forma a aumentar o conforto dos utentes e funcionalidades, através do reforço da sinalética, da criação de espaços de conforto, da minimização de percursos pela criação de acessos que favorecem a circulação do passageiro. Atualmente estão a ser realizados processos de melhoria nas estações de Sete Rios e Entrecampos e durante o ano de 2020 estão previstas ações em São Bento e na Campanhã, bem como está em curso a contratação plurianual dos serviços de limpeza das estações de modo a garantir maior estabilidade na prestação do serviço e consequentemente maior qualidade nos serviços prestados. Refere-se ainda que a IP tem vindo a dinamizar ações de promoção do arrendamento dos espaços comerciais das estações, referindo-se que em 2019 registou-se uma recuperação (em 2018 a IP Património tinha celebrado 256 contratos e em 2019, celebrou 409 contratos de subconcessão de espaços);
- **Acessibilidade às estações por pessoas de mobilidade condicionada** - Esta dimensão registou também uma baixa avaliação, sendo compromisso da IP até 2030 dotar todas as estações de acessos para Passageiros de Mobilidade Reduzida (atualmente, apenas cerca de 20% das estações e apeadeiros não permitem o acesso a Passageiros de Mobilidade Reduzida).

Adicionalmente, no âmbito do Plano de Investimentos Ferrovia 2020 e no âmbito do PNI2030, está ainda prevista a realização de várias intervenções que visam a melhoria da capacidade, da disponibilidade e da segurança de Exploração da Rede ferroviária Nacional, como por exemplo a instalação de sistemas de sinalização eletrónica (eletrificação da Linha da Beira Baixa - troço Covilhã-Guarda e respetiva concordância entre a linha da Beira Alta e Linha da Beira B e a conclusão da Eletrificação da Linha do Minho - Troço Viana do Castelo – Valença), a substituição da tecnologia Convel (Linha da Beira Alta, Linha do Minho - Troço Nine-Valença e no novo Troço da Linha de Évora - entre Évora – Elvas) e a ampliação de estações (está prevista a ampliação da estação do Lourical e intervenções na estação da Guarda, de modo a torná-la uma estação fronteiriça).

3.2.4 Disponibilidade da Rede

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

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

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

Em 2019, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2019	Resultado 2019	Desvio 2019
Disponibilidade da Rede	≥ 87,40%	86,77%	-0,63 p.p.

O valor da Disponibilidade da Rede em 2019 é inferior 3,31 p.p. relativamente ao período homólogo de 2018 e inferior à meta anual definida para 2019. A disponibilidade foi penalizada, essencialmente, pelas seguintes intervenções:

- Encerramento do troço Caíde – Marco de Canavezes (meses de junho e julho);
- Encerramento do troço Elvas – Caia (mês janeiro);
- Intervenções da RIV Ovar-Válega-Espinho, RIV Espinho – Gaia e Alfarelos-Pampilhosa;
- Intervenções na Linha do Minho e Douro.

3.2.5 Gestão de Ativos Ferroviários

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

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

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

Em 2019, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2019	Resultado 2019	Desvio 2019
Gestão de Ativos Ferroviários	≥ 60,80%	60,88%	0,08 p.p.

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

Indicador	Ponderação	2019
Estado da Via Férrea	36,70%	48,38%
Estado das Pontes	8,00%	71,88%
Estado dos Túneis	1,60%	57,63%
Estados dos Aparelhos de Via	8,60%	62,63%
Estado dos Encravamentos	25,10%	61,63%
Estado do sistema ATP	2,20%	66,50%
Estado da Catenária	9,30%	84,38%
Estado das sub-estações de Tração	0,90%	67,38%
Estado das Estruturas de Proteção e Estabilização de Plataforma	7,60%	74,75%
GAF	100,00%	60,88%

O cumprimento da meta contratual em 2019, deveu-se, essencialmente, ao cumprimento de investimentos no âmbito do programa Ferrovia 2020 (especial enfoque nas Linhas do Douro e Leste), assim como à operacionalização dos contratos de manutenção.

3.2.6 Volumes de Atividade

O indicador reporta o número total de comboios-quilómetro (CK) realizado por operadores ferroviários. A perspetiva futura deste indicador é de evolução gradual conforme abaixo indicado.

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

Em 2019, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2019	Resultado 2019	Desvio
Volumes de Atividade	≥ 37.329.020 CK	36.374.886 CK	-2,56%

O volume de tráfego na infraestrutura ferroviária no ano de 2019 foi de 36,4 milhões de comboios – quilómetro (CK), o que representa um desvio de -0,5% face ao previsto em orçamento (PAO 2019-2021) e de -2,56% face ao estabelecido no Contrato Programa, ou seja, a meta do Contrato Programa não foi cumprida.

Na comparação com o mesmo período do ano anterior verifica-se um acréscimo de 0,6%, impulsionado pelo aumento verificado nos CKs de comboios de passageiros. Na análise por segmento de mercado:

- A utilização da infraestrutura por comboios de Passageiros (30,57 MCK) registou um acréscimo de 1,7% face a 2018 e representa 84% da quota de mercado;
- A utilização da infraestrutura por comboios de Mercadorias (5,80 MCK) registou uma redução de 5,0% face a 2018 e representa 16% da quota de mercado.

3.2.7 Níveis de Segurança

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

A perspetiva futura deste indicador é de redução gradual conforme abaixo indicado.

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

Em 2019, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2019	Resultado 2019	Desvio 2019
Níveis de Segurança	≤ 0,961	1,394	45,10%

Em 2019, comparando com o período homólogo de 2018, registaram-se mais 14 AS (51 AS em 2019 vs 37 AS em 2018).

Do total dos 51 AS registados em 2019:

- 46 AS (90% dos AS registados em 2019) foram resultado do comportamento indevido de terceiros, quer por circularem em local interdito a pessoas, quer por atravessamento indevido em passagem de nível;
- 1 AS foi atribuído à atividade de Operador Ferroviário;

- 1 AS encontra-se em processo de Investigação para apuramento de causas e responsabilidades;
- 3 AS foram atribuídos à IP, dos quais 1 foi da responsabilidade de prestador de serviços a trabalhar para a IP.

No decorrer de 2019 foram desenvolvidas as ações do "Plano de Segurança Ferroviária para 2019" nomeadamente inspeções de segurança à infraestrutura e atividades operacionais, bem como ações de manutenção aos equipamentos de segurança da infraestrutura. No que diz respeito aos equipamentos de Passagem de Nível, foram desenvolvidas ações de monitorização com vista ao cumprimento das características técnicas a manter em conformidade com o normativo em vigor.

3.2.8 Proteção do Ambiente

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

A perspetiva futura deste indicador é de redução da exposição da população ao ruído, conforme abaixo indicado.

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

Em 2019, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2019	Resultado 2019	Desvio
Proteção do Ambiente	5,00%	0,00%	-5,00 p.p.

Em 2019, não se verificou redução nas pessoas expostas a níveis de ruído ambiente superiores aos limites previstos na legislação aplicável, dado que não ocorreram empreitadas com potencial benefício do total de pessoas expostas (ver detalhe do cálculo do indicador no Anexo 4.8).

Refere-se, todavia, que estão em elaboração os Planos de Ação (PA) previstos no DL 146/2006 e que serão concluídos e submetidos à aprovação da APA durante 2020. Após a aprovação dos PA, os mesmos irão dar origem ao projeto e posterior implementação de medidas de minimização de ruído que, então, permitirão a redução do total de pessoas expostas a níveis de ruído ambiente superiores aos limites impostos no Regulamento Geral do Ruído.

3.2.9 Rendimentos Ferroviários

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

A perspetiva futura deste indicador é de concretização plena dos objetivos de receita traçados para cada ano, conforme abaixo indicado.

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

Em 2019, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2019	Resultado 2019	Desvio 2019
Rendimentos Ferroviários	100,00%	98,37%	-1,63 p.p.

Durante o ano de 2019 verificou-se uma execução de 98,4% face ao previsto em Orçamento (81,2 milhões de euros vs. 82,5 milhões de euros). Esta performance representou um desvio de -1,63% face à meta do Contrato Programa de 100%.

Em comparação com o valor verificado em 2018 (81,8 milhões de euros), o montante de rendimentos obtidos decresceu 0,84% (-700 mil euros) em resultado conjunto de:

- +1,3 milhões de euros, decorrentes da tarifa de utilização da infraestrutura, pelo aumento de CK;
- - 0,9 milhões de euros ao nível da penalidade da capacidade pedida e não utilizada;
- -1,2 milhões de euros de serviços adicionais + auxiliares + instalações de serviço, nomeadamente, no que à energia de tração diz respeito (variação negativa de 800 mil euros).

3.2.10 Outros Rendimentos

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

A perspetiva futura deste indicador reflete o plano de negócios da IP aquando da celebração do Contrato Programa.

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

Em 2019, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2019	Resultado 2018 (valor absoluto)	Resultado 2019 (valor absoluto)	Resultado 2019	Desvio 2019
Outros Rendimentos	5,20%	17 842 116,15 €	20 328 631,35 €	13,94%	8,74 p.p.

Durante o período compreendido entre janeiro e dezembro de 2019, os “Outros Rendimentos” atingiram os 20,3 milhões de euros; acima do obtido no período homólogo de 2018 (17,8 milhões de euros) e do objetivo definido no Contrato Programa.

O desvio de 2,5 milhões de euros é resultado de:

- +1,5 milhões de euros de venda de resíduos decorrente do processo de alienação de resíduos diversos;
- +1,0 milhão de euros ao nível dos rendimentos provenientes da renda de concessão IPP (por via da integração da GIL).

3.2.11 Gastos de Manutenção

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

A perspetiva futura deste indicador reflete o plano de negócios da IP aquando da celebração do Contrato Programa.

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

Em 2019, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2019	Resultado 2018 (valor absoluto)	Resultado 2019 (valor absoluto)	Resultado 2019	Desvio
Gastos de Manutenção	3,20%	74 385 859,04 €	73 390 864,43 €	-1,34%	-4,54 p.p.

O nível de gastos com manutenção situou-se em 2019, nos 73,4 milhões de euros, representando um decréscimo de 1,34% face aos 74,4 milhões de euros incorridos em 2018, superando a meta do Contrato Programa.

Analisando o decréscimo de 1 milhão de euros face aos montantes incorridos em 2018, o mesmo é justificado por um lado por:

- Aumento do valor dos materiais incorporados na manutenção da Rede Ferroviária Nacional (+1,8 milhões de euros);
- Diminuição do valor nos subcontratos (-2,8 milhões de euros), nomeadamente ao nível dos:
 - subcontratos de construção civil (-1,8 milhões de euros), pela anulação (por alteração da classificação contabilística) ou recalendarização para 2020 de algumas ações;
 - subcontratos de sinalização (-0,5 milhões de euros);
 - subcontratos desmatação (-0,5 milhões de euros) devido essencialmente à impugnação dos resultados do concurso do contrato de desmatação.

3.2.12 Gastos com outros FSE's

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

A perspetiva futura deste indicador reflete o plano de negócios da IP aquando da celebração do Contrato Programa.

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

Em 2019, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2019	Resultado 2018 (valor absoluto)	Resultado 2019 (valor absoluto)	Resultado 2019	Desvio 2019
Gastos com outros FSE's	0,00%	30 639 448,34 €	32 939 711,17 €	7,51%	7,51 p.p.

Os outros FSE associados à gestão da infraestrutura ferroviária totalizaram em 2019, 32,9 milhões de euros, o que representa um acréscimo de 2,3 milhões de euros face a 2018, não sendo assim cumprida a meta de variação de 0,00% prevista no Contrato programa.

A evolução dos gastos com FSE's deveu-se sobretudo aos seguintes fatores:

- Vigilância, com um aumento de 1,5 milhões de euros decorrente do facto do concurso inicialmente lançado para 2019 ter ficado deserto, o que obrigou ao lançamento de novo concurso com preço base mais alto, em linha com os preços de mercado (e não os do passado);
- Licenças de software, com um acréscimo de 0,5 milhões de euros pelo aumento do contrato de licenciamento com a Microsoft (MSFT) por via da contratualização de novos serviços como o Office 365.

3.2.13 Gastos com Pessoal

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

A perspetiva futura deste indicador reflete o plano de negócios da IP aquando da celebração do Contrato Programa.

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

Em 2019, obteve-se o seguinte resultado:

Indicador	Meta Anual 2019	Resultado 2018 (valor absoluto)	Resultado 2019 (valor absoluto)	Resultado 2019	Desvio 2019
Gastos com outros FSE's	-3,00%	83 448 346,99 €	83 652 152,65 €	0,24%	3,24 p.p.

O montante de gastos com pessoal registado em 2019 ficou 0,24% (200 mil euros) acima do incorrido em 2018, pelo que a meta de redução em 3% prevista no Contrato Programa não foi cumprida.

Este desvio é resultado de:

- Aumento da massa salarial: aumento de 0,3 milhões de euros decorrente de dois fatores, de sentido contrário:
 - Redução do efetivo, com inerente diminuição dos gastos;
 - Impacto da reposição dos direitos adquiridos consagrada na LOE 2017, com os inerentes reflexos salariais em termos de progressão nas carreiras e no acréscimo de diuturnidades.
- Aumento nas Concessões: aumento de 0,4 milhões de euros em consequência da regularização realizada em 2019 de gastos relativos a 2018.

4. Anexos

4.1 Anexo “Margens Suplementares”

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

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

Em que

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

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

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

Margens Suplementares publicadas em Diretório de Rede 2019								
Extensão	Linha	Troço	MS_l	Lim	SUM (MS _l)	Agravamentos	Agravamentos	Valor Final MS
						$MS_l - Lim$	Fórmula	
33,394	Minho	Viana do Castelo / Valença	3	3	4	1	2	56
		Caminha / Vila Nova da Cerveira	1					
164,42	Douro	Régua / Pocinho	2	5	2	0	0	
336,079	Norte	Lisboa SA / Oriente	2	5	15	10	20	
		Pampilhosa / Válega	4					
		Esmoriz / Gaia	9					
201,851	B.Alta	Guarda / Vilar Formoso	5	5	5	0	0	
14,809	Ramal de Tomar	Lamarosa / Tomar	1,5	3	1,5	0	0	
240,311	B.Baixa	P. Ribatejo / Alferrarede	2	5	4	0	0	
		Belver / Sarnadas	2					
272,856	Sul	Amoreiras-Odemira / Messines-Alte	2	5	2	0	0	
			33,5		33,5	11	22	

4.2 Anexo “Pontualidade Ferroviária”



4.3 Anexo “Satisfação dos Clientes Ferroviários”

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

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

Em que:

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

4.4 Anexo “Disponibilidade da Rede”

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

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

Em que

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

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

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

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

Cálculo da Disponibilidade, mensal, trimestral e anual:

2019						
janeiro		fevereiro		março		
DT	2 413 589,568	DR Mensal	2 180 016,384	DR Mensal	2 413 589,568	DR Mensal
RZA	385 766,668	88,15%	354 766,084	86,91%	385 766,668	87,79%
UZA	87 929,898	DR acumulada	107 759,069	DR acumulada	84 391,214	DR acumulada
UFZA	24 570,602	88,15%	27 010,871	87,56%	29 856,424	87,64%

abril		maio		junho		
DT	2 335 731,840	DR Mensal	2 413 589,568	DR Mensal	2 335 731,840	DR Mensal
RZA	356 260,968	89,69%	366 594,496	89,08%	356 260,968	88,36%
UZA	81 456,236	DR acumulada	81 857,913	DR acumulada	107 517,201	DR acumulada
UFZA	10 922,367	88,15%	19 716,962	88,34%	20 052,561	88,35%

julho		agosto		setembro		
DT	2 413 589,568	DR Mensal	2 413 589,568	DR Mensal	2 335 731,840	DR Mensal
RZA	364 336,660	87,78%	364 336,660	88,81%	354 003,132	88,09%
UZA	118 150,397	DR acumulada	85 482,102	DR acumulada	105 875,965	DR acumulada
UFZA	26 876,830	88,26%	22 633,212	88,33%	24 070,762	88,31%

outubro		novembro		dezembro		
DT	2 413 589,568	DR Mensal	2 335 731,840	DR Mensal	2 413 589,568	DR Mensal
RZA	604 093,035	82,04%	593 759,507	81,49%	604 093,035	83,05%
UZA	169 866,643	DR acumulada	153 442,218	DR acumulada	95 391,510	DR acumulada
UFZA	23 268,590	87,67%	29 410,669	87,11%	29 674,636	86,77%

4.5 Anexo “Gestão de Ativos Ferroviários”

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

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

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

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

Relativamente ao apuramento da evolução do GAF em 2019:

Indicador	1º Trim20	2º Trim20	3º Trim20	2019
Estado da Via Férrea	44,88%	44,88%	44,88%	48,38%
Estado das Pontes	71,90%	71,94%	72,04%	71,88%
Estado dos Túneis	56,00%	56,31%	56,31%	57,63%
Estados dos Aparelhos de Via	63,25%	63,25%	63,25%	62,63%
Estado dos Encravamentos	62,38%	62,38%	62,38%	61,63%
Estado do sistema ATP	66,63%	66,63%	66,63%	66,50%
Estado da Catenária	84,38%	84,38%	84,38%	84,38%
Estado das sub-estações de Tração	68,00%	68,00%	68,00%	67,38%
Estado das Estruturas de Proteção e Estabilização de Plataforma	74,13%	74,13%	74,13%	74,75%
GAF	59,77%	59,78%	59,79%	60,88%

4.6 Anexo “Volumes de Atividade”

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

	jan/19	fev/19	mar/19	1º Trim 19
Volumes de Atividade	3.088.007 CK	2.824.282 CK	3.026.645 CK	8.938.934 CK
	abr/19	mai/19	jun/19	1º Sem 19
Volumes de Atividade	2.963.098 CK	3.109.268 CK	2.929.722 CK	17.941.022 CK
	jul/19	ago/19	set/19	Acumulado 3º Trim19
Volumes de Atividade	3.197.726 CK	3.103.893 CK	2.991.244 CK	27.233.885 CK
	out/19	nov/19	dez/19	2019
Volumes de Atividade	3.172.956 CK	2.989.885 CK	2.978.160 CK	36.374.886 CK

4.7 Anexo “Níveis de Segurança”

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

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

Em que

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

	Acidentes Significativos (AS)	CK	AS/MCK
Janeiro	6	3 107 422	1,931
Fevereiro	1	2 839 963	0,352
Março	7	3 045 061	2,299
Abril	3	2 978 380	1,007
Maior	6	3 128 067	1,918
Junho	7	2 944 108	2,378
Julho	5	3 209 896	1,558
Agosto	4	3 116 884	1,283
Setembro	2	3 006 742	0,665
Outubro	2	3 194 287	0,626
Novembro	4	3 006 595	1,330
Dezembro	4	2 997 385	1,334
2019	51	36 574 790	1,394

4.8 Anexo “Proteção do Ambiente”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cálculos 2019:

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

Decorrente de não terem ocorrido empreitadas com potencial benefício do total de pessoas expostas a níveis de ruído ambiente superiores aos limites impostos no Regulamento Geral do Ruído, o número de pessoas expostas a níveis elevados de ruído em 31/12/2019 manteve-se em 38.459.

4.9 Anexo “Dados de Gestão”

Indicador	jan/19	fev/19	mar/19	1º Trim19 ¹	1º Trim19 ²
Rendimentos Ferroviários	7 031 317,01 €	6 123 262,70 €	6 909 388,57 €	20 063 968,28 €	97,27%
Outros Rendimentos	0,00€ ³	3 059 191,17 €	1 592 125,84 €	4 651 317,01 €	7,41%
Gastos de Manutenção	0,00€ ³	8 846 883,79 €	5 134 230,64 €	13 981 114,43 €	1,59%
Gastos com outros FSE's	0,00€ ³	3 861 051,71 €	2 950 372,14 €	6 811 423,85 €	5,23%
Gastos com o Pessoal	0,00€ ³	13 930 681,58 €	7 489 817,45 €	21 420 499,03 €	0,38%

Indicador	abr/19	mai/19	jun/19	2º Trim19 ¹	2º Trim19 ²
Rendimentos Ferroviários	6 501 331,66 €	6 919 173,16 €	6 713 696,88 €	40 198 169,98 €	97,44%
Outros Rendimentos	446 524,02 €	2 526 099,24 €	1 321 840,62 €	8 945 780,89 €	-6,24%
Gastos de Manutenção	4 322 791,64 €	8 008 439,39 €	6 076 449,59 €	32 388 795,05 €	4,26%
Gastos com outros FSE's	2 314 851,70 €	3 232 999,43 €	2 607 520,32 €	14 966 795,30 €	-2,00%
Gastos com o Pessoal	7 317 516,37 €	7 410 602,99 €	4 673 152,87 €	40 821 771,25 €	-1,09%

Indicador	jul/19	ago/19	set/19	3º Trim19 ¹	3º Trim19 ²
Rendimentos Ferroviários	6 935 699,64 €	7 000 835,99 €	6 728 182,59 €	60 862 888,20 €	98,36%
Outros Rendimentos	2 053 773,81 €	2 096 004,39 €	893 710,47 €	13 989 269,56 €	5,51%
Gastos de Manutenção	5 367 110,90 €	4 728 343,58 €	5 368 114,44 €	47 852 363,96 €	-1,77%
Gastos com outros FSE's	2 631 139,10 €	2 752 408,77 €	2 526 904,04 €	22 877 247,21 €	2,49%
Gastos com o Pessoal	7 454 587,26 €	7 404 584,06 €	5 216 423,86 €	60 897 366,44 €	-1,54%

Indicador	out/19	nov/19	dez/19	2019 ¹	2019 ²
Rendimentos Ferroviários	6 963 440,44 €	6 649 051,62 €	6 682 797,87 €	81 158 178,13 €	98,37%
Outros Rendimentos	3 191 110,38 €	884 137,31 €	2 264 114,09 €	20 328 631,35 €	13,94%
Gastos de Manutenção	6 635 208,94 €	7 699 139,03 €	11 204 152,50 €	73 390 864,43 €	-1,34%
Gastos com outros FSE's	2 081 181,09 €	3 216 368,10 €	4 764 914,77 €	32 939 711,17 €	7,51%
Gastos com o Pessoal	7 339 373,96 €	7 048 041,08 €	8 367 371,18 €	83 652 152,65 €	0,24%

Nota:

¹Realização em termos absolutos

²Realização conforme a métrica estabelecida no Contrato Programa

³Valores de janeiro contabilizados em fevereiro



Fotografia: Dario Silva



Infraestruturas
de Portugal

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

T +(351) 212 879 000
ip@infraestruturasdeportugal.pt
Capital Social 7 068 165 000,00 €
NIF 503 933 813

www.infraestruturasdeportugal.pt