

RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 08



Instituto de Infra-Estruturas
Rodoviárias IP

ÍNDICE

ÍNDICE.....	2
0 – COMPROMISSO	3
ENQUADRAMENTO DO RELATÓRIO	3
MENSAGEM DO CONSELHO DIRECTIVO	5
1 – INSTITUTO SUSTENTÁVEL.....	8
ORGANIZAÇÃO	8
ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS	13
COMPROMISSOS.....	15
PRINCIPAIS ACTIVIDADES EM 2008	17
GOVERNO DA SOCIEDADE.....	18
ÉTICA	20
INOVAÇÃO	21
2 – CONCRETIZAÇÃO DA MISSÃO DO INSTITUTO.....	26
RELACIONAMENTO COM OS <i>STAKEHOLDERS</i>	26
TUTELA.....	29
CONCESSIONÁRIAS.....	30
CONSULTORES.....	37
UTENTES	38
SOCIEDADE	44
COLABORADORES.....	45
<i>Exame Objectivo</i>	47
3 – RELAÇÃO COM O AMBIENTE	52
IMPACTE AMBIENTAL DO INIR	52
IMPACTE AMBIENTAL DAS CONCESSIONÁRIAS	53
IMPACTE AMBIENTAL DAS INFRA-ESTRUTURAS.....	54
4 – ÍNDICE GRI.....	64
5 – SIGLAS	76

0 – COMPROMISSO

Enquadramento do Relatório

O Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I.P. (InIR) elaborou o seu primeiro Relatório de Sustentabilidade, visando a melhoria do seu desempenho através do *reporting* nas áreas económica, ambiental e social e dando cumprimento ao disposto no seu contrato de gestão. Com este relatório, o InIR tem também como objectivo responder ao compromisso público de transparência e dar a conhecer os principais *drivers* da sua actividade rumo ao desenvolvimento sustentável do Instituto.

O relatório reúne para tal informação referente à actividade e ao desempenho do InIR durante o ano de 2008. Sendo este o primeiro ano completo de actuação do InIR, que iniciou a sua actividade a 1 de Novembro de 2007, não são apresentados dados anteriores a 2008.


A estrutura e conteúdo deste relatório estão de acordo com as instruções da tutela e na sua elaboração foram seguidas as Directrizes da Global Reporting Initiative (GRI), na sua terceira versão (GRI3), bem como os respectivos protocolos de indicadores. Sempre que no cálculo dos indicadores de desempenho não foi utilizada a metodologia proposta pelo GRI, tal é explicitamente referido, sendo indicadas as fórmulas consideradas.

Para a selecção da informação a incluir no relatório foram tidos em consideração os temas e indicadores mais relevantes para o instituto, para o sector e para todas as Partes Interessadas. Neste âmbito foi efectuado um benchmark a empresas e entidades gestoras, reguladoras e concessionárias de infra-estruturas rodoviárias de vários países.

Parte interessada	Tema relevante	Onde está reportado
Tutela	Compromisso com Excelência Desempenho Económico	Página 10 Página 29
Concessionárias	Avaliação de Desempenho Volume de tráfego Reclamações Normalização	Página 32 Página 32 Página 33 Página 35
Consultores	Qualificação de fornecedores	Página 37
Utentes	Qualidade do Serviço Segurança Rodoviária Reclamações	Página 38 Página 42 Página 44
Sociedade	Responsabilidade Social Impacte ambiental	Página 44 Página 52

Colaboradores	Avaliação de desempenho Formação	Página 45 Página 48
---------------	-------------------------------------	------------------------

Neste primeiro relatório, o nível de cumprimento do GRI atingido corresponde ao nível C, sendo objectivo do InIR melhorar este nível em futuros relatórios, a emitir anualmente.

		C	C+	B	B+	A	A+
Obrigatório	Auto-declarado						
	Examinado por Terceiros						
Opcional	Examinado pela GRI						

NOTA

O Global Reporting Initiative é uma rede global de organizações que promove a utilização de uma metodologia rigorosa de elaboração de relatórios de sustentabilidade, desenvolvendo e divulgando linhas de orientação para a comunicação da sustentabilidade. O GRI conta com a participação de organizações de todo o mundo dos mais variados sectores de actividade e é um centro oficial de colaboração do UNEP - United Nations Environmental Programme, entre outras colaborações de relevo no âmbito da sustentabilidade.

Para esclarecimentos, comentários ou sugestões a este relatório por favor contacte:

InIR - Instituto de Infra - Estruturas Rodoviárias, I.P.

Sede: Rua dos Lusíadas, 9 - 4º F
1300-364 Lisboa
213 643 116
inir@inir.pt

Mensagem do Conselho Directivo

As infra-estruturas rodoviárias e os transportes constituem um factor essencial para o desenvolvimento económico e social e para a melhoria da qualidade de vida das populações.

Propiciam o desenvolvimento económico, promovem o emprego e atribuem valor acrescentado às regiões, constituindo um elemento do próprio processo de crescimento económico. Têm um papel social relevante ao nível da melhoria das condições e qualidade de vida das populações, através do aumento da mobilidade e da acessibilidade em todo o território nacional - em 2004, a população com emprego no sector dos transportes representava cerca de 3% da população activa empregada, cerca de 150 mil pessoas, dos quais cerca de 66% correspondiam aos transportes terrestres.

Paralelamente a estes benefícios, os transportes têm um impacte ambiental significativo, relacionado com as emissões gasosas, nomeadamente as emissões de gases com efeito de estufa (GEEs), principalmente CO₂. Na sua globalidade, o sector dos transportes é actualmente responsável por 28% das emissões de GEEs, sendo o sector que regista o pior desempenho em relação aos objectivos do Protocolo de Quioto. Entre 1999 e 2007 as emissões de CO₂ aumentaram cerca de 36%, de 21% das emissões totais a nível europeu, em 1999, para 28%, em 2007. Neste contexto, estima-se que os transportes rodoviários sejam responsáveis por 14% do total de emissões de CO₂ a nível europeu.

O grande desafio actual do sector é inverter esta tendência e fazer com que os transportes se tornem mais sustentáveis e participem na mitigação das alterações climáticas. Para tal, as infra-estruturas rodoviárias desempenham um papel fulcral, optimizando a mobilidade terrestre com recurso aos sistemas inteligentes de gestão de tráfego e de transportes, por exemplo, ou potenciando o planeamento e concertação regional para uma sustentabilidade sem fronteiras.

Para uma maior eficácia e sustentabilidade, é assim necessário combinar diferentes políticas ao nível do desenvolvimento tecnológico (no sentido de aumentar a eficiência energética e de utilizar combustíveis alternativos), dos instrumentos de mercado (taxas ou tarifação com base no impacte ambiental e incentivos fiscais), das medidas de optimização da utilização dos meios de transporte, promovendo uma mudança dos hábitos das empresas e dos cidadãos (onde se inserem medidas relacionadas com as infra-estruturas de transporte), e de utilização de sistemas de transporte inteligentes (com vista a uma melhor gestão de tráfego e conseqüente contribuição para eliminação de congestionamentos).

Neste âmbito, o compromisso público do InIR passa por desempenhar as suas actividades numa perspectiva de longo prazo com o objectivo de criar valor para a comunidade está enquadrado no empenho em promover um desenvolvimento sustentável nas vertentes económica, ambiental e social.

Neste enquadramento, foi iniciada a elaboração, durante o ano de 2008, do Plano Estratégico de Transportes (PET) do qual o InIR é parte activa, em colaboração com as restantes entidades envolvidas no sector Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Aeroportuário e Logístico. O PET visa criar um sistema de transportes cómodo e seguro, respeitador do ambiente e eficiente do ponto de vista energético, que satisfaça as necessidades de mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens, e assim contribua para a coesão social e territorial e para uma economia nacional robusta e bem integrada a nível europeu e mundial.

Em termos económico-financeiros, o primeiro ano integral da vida do InIR caracterizou-se pela auto-suficiência de recursos próprios obtidos no quadro do novo Modelo de Gestão e Financiamento do sector rodoviário. Da sua aplicação resultou que o financiamento através das contribuições das empresas Concessionárias da Rede Nacional nos termos definidos nos respectivos contratos de concessão foi apropriado aos encargos assumidos. Nesse sentido, o próprio orçamento de 2009 foi elaborado tendo em consideração este facto, não contando assim com quaisquer transferências do Orçamento de Estado.

Quanto à sustentabilidade ambiental, as políticas seguidas pelo InIR face às características da sua missão centram-se fundamentalmente na análise e evolução de indicadores ambientais e na apresentação de objectivos a atingir pelas Concessionárias. Esses indicadores têm em conta valores médios relacionados com a concentração de NO₂ nas infra-estruturas rodoviárias, correcção de situações de ruído, descargas e escorrências de águas sem tratamento, atropelamentos de fauna e níveis de serviço.

Complementarmente, e tendo em conta que a capacidade de intervenção técnica é sempre alavancada num contexto favorável de procedimentos e de hábitos dos técnicos envolvidos e no sentido de promoção de valores de sustentabilidade ambiental junto dos colaboradores directos do InIR, foram lançadas campanhas internas de sensibilização ecológica com efeitos na redução do consumo de energia eléctrica e na reutilização de papel. O InIR apostou na desmaterialização dos processos, privilegiando o uso de meios digitais na transmissão e circulação de informação (interna e externa) e restringindo o uso de papel, para o que contribuiu a criação do arquivo técnico e administrativo digital, para além de formações relativas à utilização eficiente e optimizada do mesmo.

Quanto à sustentabilidade de âmbito social, foi realizado o Inquérito à Satisfação dos Utentes (ISU), cuja análise e apreciação dos resultados servirá de suporte à reflexão interna sobre medidas ou ajustamentos cuja implementação se demonstre aconselhável. Ainda ao nível social e com o objectivo de fomentar uma atitude de solidariedade social junto dos seus colaboradores, foi lançada na época natalícia a campanha "O InIR e o Natal dos Sem-Abrigo" para a recolha de alimentos e vestuário a distribuir através da associação Casa.

Para o InIR, estas acções realizadas ao longo de 2008 reflectem a estratégia de desenvolvimento sustentável subjacente à actividade do Instituto, quer interna, quer externamente. O desempenho do InIR assenta nas competências do seu capital humano e na sua capacidade de inovar e de garantir um serviço de elevados padrões de qualidade aos agentes do sector rodoviário, mas assegurando o equilíbrio entre as vertentes económica,

ambiental e social da sua actuação. Esta é a nossa visão e o nosso compromisso, apresentado e explicitado neste Relatório de Sustentabilidade.

"...melhores estradas contribuem, de forma decisiva, para promover a mobilidade e acessibilidade dos cidadãos e das empresas, aumentando a fluidez das deslocações, a proximidade entre pessoas e famílias e a competitividade dos negócios, assim como para atrair investimento, criar emprego e dinamizar a actividade económica... melhores estradas reduzem os impactes ambientais e a taxa de sinistralidade rodoviária..."

Intervenção do Exmo. Sr. Eng. Mário Lino, Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações na apresentação dos resultados do primeiro Inquérito de Avaliação da Satisfação dos Utentes das Auto-Estradas, promovido pelo INIR, a 14 de Julho, em Lisboa.

I – INSTITUTO SUSTENTÁVEL

Organização

Em Portugal, enquanto principal agente no sector dos transportes, o Estado tem como atribuição regular o Sector das Infra-Estruturas Rodoviárias, produzindo normas, informação estatística, análises sectoriais, assim como a supervisão dos contratos de concessão de serviço público com as Concessionárias Rodoviárias.

Para desempenhar estas funções, foi criado o Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I.P., pelo Decreto-Lei n.º 210/2006, de 27 de Outubro, uma entidade colectiva pública tutelada pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC), dotada de personalidade jurídica e autonomia administrativa.

MISSÃO

O InIR tem como principal missão fiscalizar e supervisionar a gestão e exploração da rede rodoviária, controlando o cumprimento das leis e regulamentos e dos contratos de concessão e subconcessão, de modo a assegurar a realização do Plano Rodoviário Nacional e a garantir a eficiência, equidade, qualidade e a segurança das infra-estruturas, bem como os direitos dos utentes.

Na Lei Orgânica do InIR, definida no Decreto-Lei n.º 148/2007, de 27 de Abril, são estabelecidas as suas atribuições:

- Contribuir para a definição das políticas do sector e aconselhar o Governo sobre as matérias da sua competência;
- Propor medidas legislativas ou regulamentares que tenham por objecto a gestão da rede de infra-estruturas rodoviárias;
- Apoiar o planeamento da rede rodoviária nacional, no âmbito das políticas de planeamento dos transportes;
- Superintender a segurança e qualidade da infra-estrutura rodoviária;
- Promover a definição e aplicação de normas relativas à qualidade e segurança das infra-estruturas rodoviárias;
- Definir as normas regulamentares aplicáveis ao sector e os níveis de desempenho das infra-estruturas rodoviárias;
- Fiscalizar o cumprimento das obrigações pelos operadores do sector;
- Assegurar e monitorizar a defesa dos direitos e interesses dos utentes;
- Promover a concorrência no sector rodoviário;
- Desempenhar funções de arbitragem e resolução de litígios e promover a resolução de conflitos entre operadores e gestores da rede ou entre eles e os utentes;
- Colaborar com a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária na elaboração de Planos Nacionais de Segurança Rodoviária;
- Participar na definição do regime e estatuto da infra-estrutura rodoviária.

No mesmo diploma, são ainda definidas atribuições específicas em relação à rede rodoviária nacional:

- Supervisionar a evolução e o uso das infra-estruturas rodoviárias, nos termos previstos no Estatuto das Estradas Nacionais;
- Exercer as funções de autoridade de normalização em matéria de infra-estruturas rodoviárias;
- Supervisionar a gestão da rede rodoviária e fazer cumprir as regras e obrigações que lhe são aplicáveis, nos termos da lei e dos respectivos contratos de concessão e subconcessão;
- Representar oficialmente o sector rodoviário nacional, a nível das instâncias da União Europeia e da comunidade internacional, nas áreas das suas atribuições;
- Exercer as demais funções previstas noutros instrumentos legais ou contratuais, designadamente no Estatuto das Estradas Nacionais, no Plano Rodoviário Nacional e nos contratos de concessão e subconcessão da infra-estrutura rodoviária;
- Promover estudos e a divulgação técnica e científica, nos planos nacional e internacional, das actividades e funções públicas do universo das infra-estruturas rodoviárias;
- Produzir e prestar informação ao Governo e ao público nas áreas de gestão e regulação das infra-estruturas rodoviárias.

Importa salientar que, tendo o InIR resultado da reestruturação empreendida no âmbito do Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado (PRACE), parte das suas atribuições em matéria de supervisão das infra-estruturas rodoviárias advêm da EP – Estradas de Portugal, EPE, agora sociedade anónima (S.A.) (Fig.1).

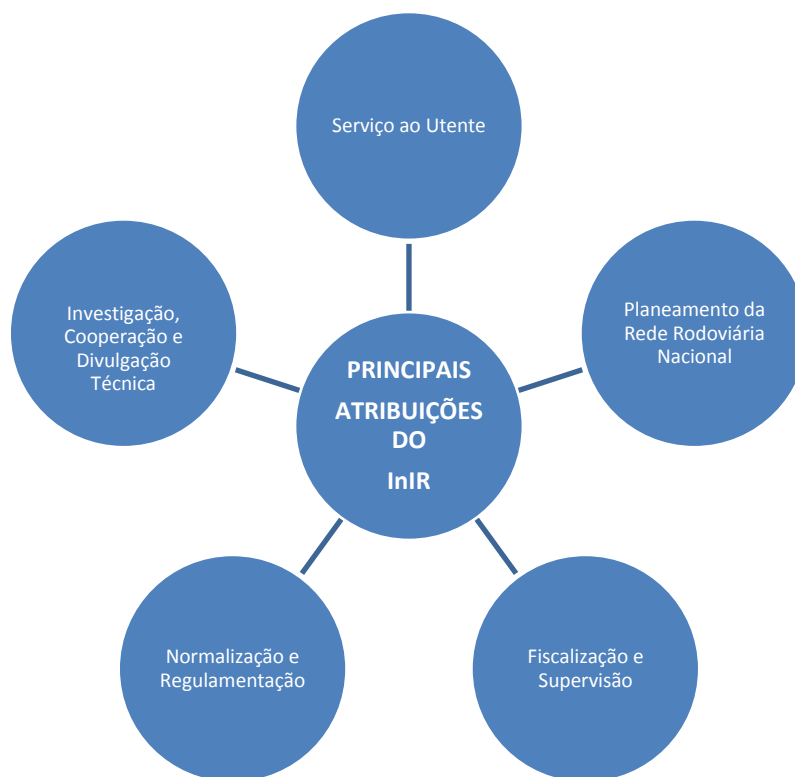


Fig. 1 - Atribuições do InIR

InIR: UM COMPROMISSO COM A EXCELÊNCIA

A responsabilidade do InIR na sustentabilidade económica e ambiental nas infra-estruturas de transporte rodoviário está concretizada no seu contrato de gestão e no “Compromisso com a Excelência”, que inclui objectivos de sustentabilidade.

UM COMPROMISSO COM A EXCELÊNCIA

O contrato de gestão do InIR foi celebrado no âmbito do «Compromisso com a Excelência na Gestão das Empresas e Organismos Tutelados», programa implementado pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC). Para além de implementar uma cultura de mérito e de avaliar a performance individual das empresas e organismos tutelados pelo MOPTC, o modelo de gestão definido tem o propósito de assegurar a contribuição dos Institutos Públicos para o desenvolvimento dos sectores por eles supervisionados, a melhoria da qualidade do serviço prestado aos agentes económicos do sector e uma maior eficácia e eficiência organizativa.

O contrato de gestão do InIR teve em conta o seu enquadramento no âmbito do novo Modelo de Gestão e Financiamento do sector das infra-estruturas rodoviárias, incluindo princípios orientadores de gestão que visam a sua sustentabilidade:

- A implementação de uma filosofia de gestão profissionalizada, baseada nas competências adequadas e no incremento da contribuição para o desenvolvimento do sector das Infra-Estruturas Rodoviárias segundo os mais exigentes parâmetros de qualidade, em prol do cumprimento da sua missão, traduzidos em objectivos ambiciosos (mas atingíveis) e mensuráveis anual e plurianualmente (mandato);
- A adopção das melhores práticas de gestão de organismos públicos;
- O desenvolvimento de uma cultura organizacional orientada para a excelência do desempenho, através da utilização de um conjunto de práticas de referência, que possibilitem ao Instituto o sucesso no caminho da procura da sustentabilidade, assente, fundamentalmente, numa nova filosofia de gestão que contemple as dimensões económica, ambiental e social;
- A prestação de um serviço aos cidadãos com a qualidade;
- A garantia de eficiência económica nos custos suportados e nas soluções adaptadas para prestar esse serviço;
- A observância dos princípios gerais da actividade administrativa, quando estiver em causa a gestão pública.

O PAPEL DO InIR NO SECTOR DAS INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS

O sector das infra-estruturas rodoviárias foi alvo, nos últimos anos, de alterações profundas que culminaram na implementação do modelo de gestão e financiamento para o sector. Este tem como principais pilares o InIR – Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I.P enquanto regulador para o sector e a EP – Estradas de Portugal, S.A. enquanto concessionária geral da rede rodoviária nacional (Fig.2).

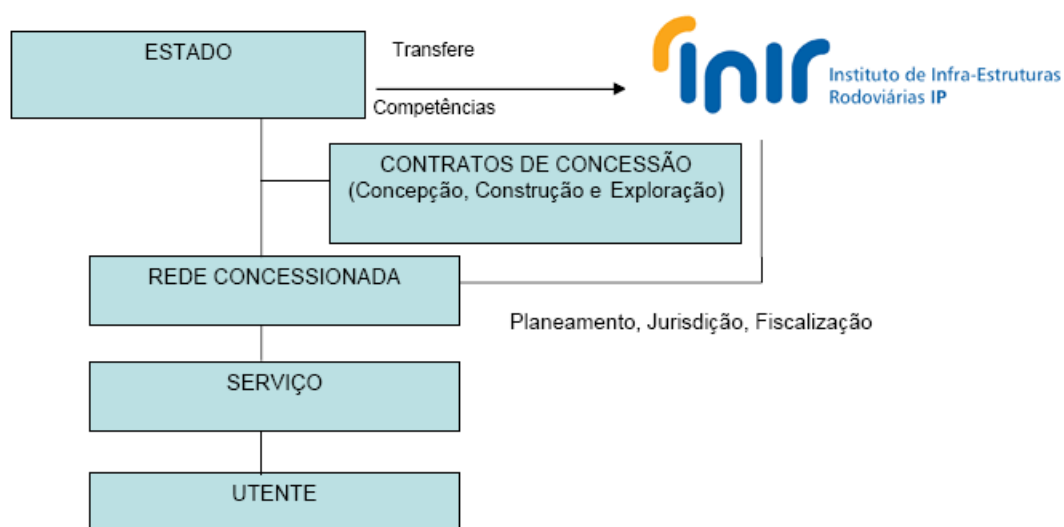


Fig. 2 – O Regulador do Sector Rodoviário

A REDE RODOVIÁRIA NACIONAL

O Plano Nacional Rodoviário (PRN 2000), estabelecido no Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, define a Rede Rodoviária Nacional (Fig.3) do território continental, considerando duas tipologias de rede: rede nacional fundamental e rede nacional complementar. O PRN 2000 corresponde a uma importante melhoria da cobertura rodoviária do País, quer a nível nacional, quer a nível regional.

Rede Rodoviária Nacional (RRN) – Extensão	km
Plano Rodoviário Nacional	15.198
Rede Rodoviária Nacional em exploração	13.399*
Itinerários Principais em exploração	2.197
Itinerários Complementares em exploração	1.470
Auto-Estradas com Portagem em exploração	1.499
Auto-Estradas sem Portagem em exploração	1.075

Fig. 3 – Rede Rodoviária Nacional

* Inclui Estradas Nacionais e Estradas Regionais

A extensão de Rede Nacional Rodoviária prevista no Plano Rodoviário Nacional 2000 (PRN 2000) corresponde a um aumento da ordem de 65% relativamente ao PRN 85. A rede de IP's e IC's encontra-se em fase de execução, apresentando uma percentagem de realização de cerca de 60% do PRN.

Inclui-se no PRN 2000 uma rede nacional de auto-estradas (AE) com cerca de 3.000 km de extensão. Verifica-se que já existe uma boa cobertura territorial da rede nacional de AE com uma extensão relevante 2.575 km, 58% de Auto-Estradas com Portagem e 42% de Auto-Estradas sem Portagem, sendo que nos últimos oito anos foram abertas ao tráfego 1.288 km de Auto-Estradas.

O InIR desenvolve toda a actividade relativa à gestão dos contratos de concessão do Estado, actualmente 16, cabendo-lhe o papel de relação formal e prioritária com as concessionárias, de representação do Estado enquanto Concedente.

Adicionalmente, teve início em 2007 o programa de subconcessões definido pelo Governo, com o lançamento de 8 concursos internacionais que irão resultar na construção de cerca de 1.160 km de novas vias. Os troços a construir estabelecem uma rede que contribui para a satisfação das necessidades de mobilidade e acessibilidade das pessoas e bens e potencia os objectivos nacionais de desenvolvimento económico e social, de equidade, de ordenamento do território e de coesão territorial. Estes contratos serão geridos pela EP- Estradas de Portugal, SA, com a supervisão do InIR.



Fig. 4 – Concessionárias da Rede Rodoviária

Orientações Estratégicas

No Contrato de Gestão assinado entre os membros do Conselho Directivo do INIR e o Estado são estabelecidas as linhas de orientação estratégica do INIR para o período 2008-2010, que integram os desígnios de contribuição deste Instituto para o desenvolvimento sectorial, eficiência e sustentabilidade financeira.

Ficou determinado que o INIR seguirá as seguintes linhas de orientação estratégica:

- 1 Posicionar-se como um regulador do sector de infra-estruturas rodoviárias de elevada competência, reconhecido por todos os agentes do sector, pelos seus contributos para o desenvolvimento, competitividade e sustentabilidade do sector;
- 2 Operacionalizar a organização do Instituto, os seus processos internos e os seus interfaces com os agentes do sector, prosseguindo desígnios de eficácia e de eficiência;
- 3 Construir uma sólida base de conhecimentos e de informação do sector de infra-estruturas rodoviárias que possa ser a base da definição e avaliação de políticas sectoriais e de estratégia de negócio;
- 4 Assegurar a sustentabilidade económico-financeira do Instituto no quadro do novo modelo de gestão de financiamento do sector rodoviário, financiando a sua actividade com as contribuições das empresas concessionárias ou subconcessionárias da rede rodoviária nacional, nos termos definidos nos respectivos contratos de concessão e subconcessão.

Deste modo, entre 2008 e 2010, o INIR deverá posicionar-se como um regulador de infra-estruturas rodoviárias de elevada competência e assegurar a sua sustentabilidade económico-financeira, financiando a sua actividade com as contribuições das empresas concessionárias ou subconcessionárias da rede rodoviária nacional, nos termos definidos nos respectivos contratos.

PLANO ESTRATÉGICO DO INIR

Foi lançado, em Novembro de 2008, o concurso público para elaboração do Plano Estratégico do INIR (Fig.5), um importante instrumento de gestão que irá reforçar a capacidade do INIR para desenvolver a sua actividade de forma eficaz e eficiente, fortalecer a sua posição como regulador e cumprir o Contrato de Gestão celebrado com o MOPTC.

Pretende-se com o Plano efectuar o diagnóstico da situação actual e uma análise sobre as tendências e requisitos de desenvolvimento do sector, nomeadamente:

- A perspectiva do Estado, das empresas concessionárias e utentes;
- A avaliação da satisfação dos serviços prestados;
- A análise da configuração estabelecida para o sector, tendo em conta o novo Modelo de Gestão e Financiamento;

- A definição do macro planeamento do Plano Rodoviário Nacional (PRN2000).

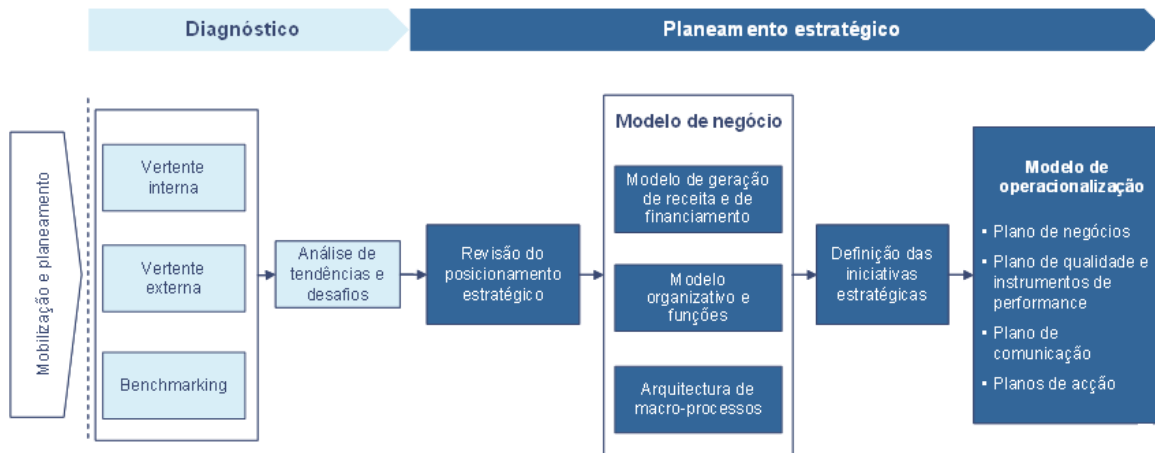


Fig. 5 – Plano Estratégico do INIR – Abordagem Metodológica

Compromissos

Tendo em consideração o Compromisso com a Excelência, o conjunto de orientações estratégicas foram traduzidas em objectivos detalhados e quantificados, com vista a assegurar o desenvolvimento do sector, a melhoria do serviço prestado aos agentes económicos do sector e uma maior eficácia e eficiência organizativa.

KPI	DESCRIÇÃO	OBJECTIVOS GLOBAIS ANUAIS			
		Valor a atingir	Valor atingido 2008	Valor a atingir 2009	Valor a atingir 2010
Taxa de cobertura de custos por proveitos próprios	Relação percentual entre os custos operacionais e os proveitos próprios	60%	123%	100%	100%
Ações de supervisão/fiscalização	Número de vistorias para abertura de novas vias de tráfego rodoviário, verificações no terreno de projectos de execução de obra ou inspecções à rede em exploração.	30 acções	42 acções	45 acções	60 acções
Custo operacional por actos regulatórios	Relação entre os custos operacionais e o número de actos regulatórios	A definir após entrega do Plano Estratégico a Médio Prazo			
Contribuição para o desenvolvimento do sector	Número de documentos publicados que tenham como objectivos a regulamentação da concepção, conservação, gestão, exploração e fiscalização do sector	1	3	2	2
Grau de execução orçamental de funcionamento	Relação entre o valor do orçamento aprovado e a sua execução	100%	61%	100%	100%
Implementação do sistema de avaliação	Cumprimento da aplicação efectiva do sistema de avaliação de desempenho dos serviços da Administração Pública (SIADAP)	U = 100%	U = 100%	Q1 ≤ 5 %	Q2 < 10%

Fig.6 - Objectivos de Gestão e Indicadores de Desempenho

U = Percentagem de trabalhadores avaliados/Total de efectivos sujeitos a avaliação

Q1 = Percentagem de pareceres favoráveis da Comissão Paritária/N.º trabalhadores avaliados

Q2 = Percentagem de reclamações submetidas a apreciação do dirigente máximo/ N.º trabalhadores avaliados (o Q2 só se aplica no caso de não existir ou não estar constituída Comissão Paritária no serviço em causa)

O índice de sustentabilidade inclui a avaliação do desempenho relativamente às três vertentes da sustentabilidade (Económica, Ambiental e Social) mediante critérios que têm por base as melhores práticas de sustentabilidade. Em 2008, o primeiro ano de actividade do InIR, encontravam-se ainda em desenvolvimento e implementação várias

medidas e boas práticas de sustentabilidade, não tendo sido possível o cumprimento do objectivo definido no Contrato de Gestão estabelecido entre a Tutela e os membros do Conselho Directivo do InIR, fixado em 5.000 pontos.

Adicionalmente, no âmbito do sistema de gestão e avaliação do desempenho na Administração Pública (SIADAP), a avaliação do desempenho do InIR assenta num Quadro de Avaliação e Responsabilização (QUAR) onde se encontram definidos objectivos operacionais, indicadores de desempenho e metas a atingir. A Figura 7 apresenta o QUAR do InIR para o ano de 2009, aprovado pela tutela.

	OBJECTIVOS OPERACIONAIS	INDICADOR DE DESEMPENHO	METAS 2009
EFICÁCIA	REGULAR	Estudos e Pareceres de Regulação	10
	Produzir actos regulatórios e normativos no âmbito das competências do InIR	Elaboração de disposições técnicas	12
		Análise e Aprovação de projectos	50
		Pareceres para CCDRs	24
	NORMALIZAR	Acompanhamento de PDMs	18
Emitir pareceres e decisões validatórias em projectos de âmbito nacional, regional e municipal quando interfiram com o sector rodoviário.	Intervenções PRN	6	
		Análise de acessibilidades	30
EFICIÊNCIA	SUSTENTABILIDADE		
	Garantir a sustentabilidade económico-financeira em conformidade com o 'novo modelo de financiamento' do sector definido pela SEOPC.	Cálculo do rácio entre o valor das receitas operacionais próprias e o valor dos custos operacionais, no final do período (em %)	100
QUALIDADE	FISCALIZAR		
	Realizar fiscalizações no âmbito das competências do InIR	Vistorias e Inspeções	45
	MONITORIZAR		
	Produzir e publicitar periodicamente na página electrónica um relatório abrangente de monitorização da rede rodoviária.	Número de relatórios de monitorização das infra-estruturas rodoviárias emitidos no decurso do ano	12

Fi. 7 - Quadro de Avaliação e Responsabilização (QUAR)

Principais Actividades em 2008

O ano de 2008 foi o primeiro ano completo de actuação do InIR. Foram realizadas as actividades principais de implementação organizativa dos diversos procedimentos administrativos, a aquisição de meios e equipamentos tecnológicos e o recrutamento de quadros e restante pessoal.

Durante o seu primeiro ano de actuação, o InIR iniciou o acompanhamento dos 16 contratos de concessão do Estado, incluindo o contrato da concessionária geral EP, tendo concretizado as seguintes acções:

- Obteve uma taxa de cobertura dos custos pelos proveitos próprios de 123%, assegurando a sustentabilidade e independência do Instituto face ao Orçamento de Estado;
- Realizou um total de 42 acções de supervisão e fiscalização da rede rodoviária nacional, superando as 30 acções previstas e contratualizadas;
- Efectivou a contratação de um corpo de colaboradores com elevada capacidade técnica, nos domínios da engenharia, jurídico, económico e financeiro;
- Contribuiu para a implementação do Modelo de Gestão da Rede Rodoviária, através da publicação de 3 documentos regulatórios orientados para a promoção da eficiência e a qualidade das infra-estruturas rodoviárias.

Normalização e Regulamentação

- Elaboração de documentos de natureza normativa ou legislativa
- Elaboração de um conjunto de documentos normativos no sentido de orientar tecnicamente o sector rodoviário
- Elaboração das versões portuguesas das Normas Europeias na qualidade de Organismo de Normalização Sectorial qualificado
- Elaboração da Conta Nacional de Transportes

Planeamento da Rede Rodoviária Nacional

- Elaboração do Plano Estratégico do InIR
- Participação na revisão parcial do PRN
- Participação no Plano Estratégico Nacional para o sector de Transportes (PET 2008-2020)
- Participação dos Planos Regionais de Ordenamento do Território
- Revisão dos Planos Directores Municipais (PDM) Lançamento de estudos de Avaliação Ambiental Estratégica da RRN de

Supervisão e Fiscalização

- Análise e Aprovação de Estudos e Projectos referentes às diversas Concessões Rodoviárias
- Análise de Projectos das Condições de Execução de Obras
- Vistorias e Inspeções
- Análise e aprovação dos Manuais de Operação e Manutenção e dos Planos de Controlo de Qualidade das diferentes Concessões
- Implementação/operação do Sistema de Gestão de Autos de Contra Ordenação (SGACO)

Investigação, Cooperação e Divulgação Técnica

- Participação em Grupos de Trabalho e Comissões Técnicas
- Cooperação Internacional
- Tradução para língua portuguesa de relatórios técnicos e artigos

Serviço ao utente

- Concepção e implementação do portal externo
- Relatório de Reclamações de 2008
- Inquérito de satisfação dos utentes
- Reactivação do Programa EasyWay

Governo da Sociedade

No âmbito do contrato de gestão estabelecido com o MOPTC foi assumido um Compromisso com a Excelência na Gestão das Empresas e Organismos Tutelados no sentido de incentivar os seus responsáveis a estabelecer e a desenvolver todos os esforços para alcançar objectivos de gestão definidos, numa lógica de gestão rigorosa, sustentável e responsabilizadora.

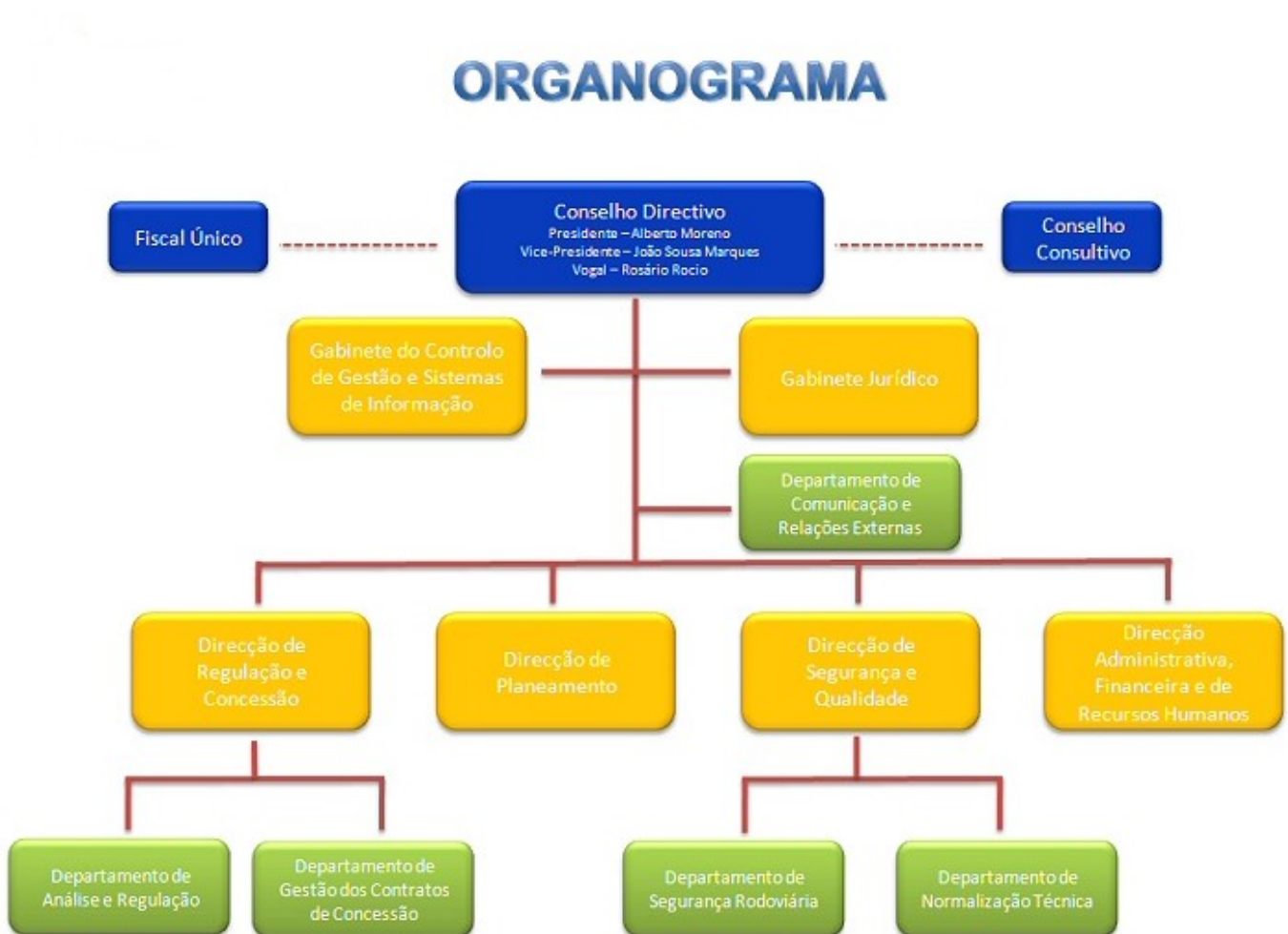


Fig. 8 – Organograma do InIR

O Conselho Directivo é o órgão colegial responsável pela definição da actuação do InIR, bem como pela direcção dos respectivos serviços, em conformidade com a lei e com as orientações governamentais, cabendo-lhe exercer as competências previstas na lei e aquelas que lhe forem delegadas ou subdelegadas.

É composto por um presidente, um vice-presidente e um vogal, e reúne ordinariamente uma vez por semana e extraordinariamente sempre que for convocado pelo Presidente, por sua iniciativa ou mediante solicitação da maioria dos seus membros.

Presidente: Engenheiro Alberto Conde Moreno



Vice - Presidente: Engenheiro João Manuel de Sousa Marques



Vogal: Engenheira Maria do Rosário Delícias Ferreira Rocio



O conselho consultivo é o órgão de consulta, apoio e participação na definição das linhas gerais de actuação do InIR, sendo constituído por representantes de todos os sectores interessados, juntamente com representantes de outros organismos e serviços públicos e de especialistas no domínio das infra-estruturas rodoviárias.

O fiscal único tem as competências e é nomeado nos termos previstos na Lei n.º 3/2004, de 15 de Janeiro.

A estrutura orgânica é composta por unidades orgânicas de nível I designadas por direcções e gabinetes, que se subordinam, hierárquica e funcionalmente, ao Conselho Directivo, e por unidades orgânicas de nível II, designadas por departamentos, que funcionam na dependência directa das unidades orgânicas de nível I, ou directamente do conselho directivo quando assim determinado.

	Apoio estratégico ao Conselho Directivo	Funções de suporte	Funções nucleares
Nível I	<ul style="list-style-type: none"> Gabinete do Controlo de Gestão e Sistemas de Informação Gabinete Jurídico 	<ul style="list-style-type: none"> Direcção Administrativa, Financeira e de Recursos Humanos 	<ul style="list-style-type: none"> Direcção de Regulação e Concessão Direcção de Planeamento Direcção de Segurança e Qualidade
Nível II	<ul style="list-style-type: none"> Departamento de Comunicação e Relações Externas 		<ul style="list-style-type: none"> Departamento de Análise de Mercados e Regulação Departamento de Gestão dos Contratos de Concessão Departamento de Segurança Rodoviária Departamento de Normalização Técnica

Fig.9 – Estrutura Orgânica do InIR

GESTÃO DE RISCOS

Está em curso, no âmbito do Plano Estratégico do InIR, a definição de um Plano de Riscos/Crises, que inclui a identificação e gestão de potenciais riscos e medidas de actuação.

Ética

Encontra-se em desenvolvimento o "Manual de Acolhimento e Boas Práticas" do InIR, que inclui informação sobre conduta e ética, corrupção e suborno, ambiente, saúde e segurança e discriminação. Após a sua conclusão, este manual será divulgação a todos os colaboradores através de sessões de formação/sensibilização.

O InIR compromete-se a respeitar e promover a diversidade e combater todas as formas de preconceito e discriminação, por meio de uma política transparente de admissão, formação e promoção e progressão na carreira e rescisão contratual.

No relacionamento com os colaboradores o InIR reconhece o direito à livre associação dos seus colaboradores, respeitando a sua participação em associações e/ou sindicatos sem exercer qualquer tipo de discriminação.

Quanto a práticas de trabalho infantil ou trabalho forçado, estas não são permitidas quer dentro do InIR quer por parte de terceiros que lhe forneçam produtos ou prestem qualquer tipo de serviço.

Inovação

InIR: PROJECTOS PARA O FUTURO

No âmbito das suas atribuições e com o objectivo principal de contribuir para a difusão do conhecimento e das boas práticas no sector rodoviário, o InIR pretende promover a discussão e o debate técnico de forma estruturada e aberta, com os vários intervenientes neste sector.

Neste sentido, foi concebido em 2008 um programa de comunicação e divulgação alargado - sob o lema “InIR – Projectos para o Futuro” - que terá um carácter dinâmico, público e notório, e que apela à participação de todos os interessados na “matéria rodoviária” que, quer no sector público, quer no sector privado, se sintam envolvidos directa ou indirectamente pelos temas em análise e discussão e pretendam contribuir, assistir ou acompanhar, os desafios que se colocam ao sector.

A implementar em 2009, este programa consistirá num ciclo de conferências. Trimestralmente, o InIR organizará um dia de debate acerca de um tema actual e relevante para o sector rodoviário, como pretexto para uma profícua troca de saberes e de experiências, bem como da identificação e caracterização de eventuais problemas suscitados não apenas no domínio operativo, mas também conceptual, procurando os melhores caminhos e as soluções mais adequadas para a melhoria da qualidade, da inovação e do desenvolvimento sustentado do sector rodoviário.

Prevê-se a realização de 4 eventos, subordinados a temas de elevada relevância para o sector:

Enquadramento

ITS - Sistemas inteligentes de transportes aplicados à gestão da circulação rodoviária

A utilização e aplicação de novas tecnologias são, hoje, um elemento essencial para o sucesso da optimização dos recursos, com repercussões na sustentabilidade de vários sectores de actividade, não sendo excepção o Sector Rodoviário. O seu contributo é, por isso, fundamental para alguns dos objectivos deste sector, nomeadamente, a redução de impactes ambientais, a redução do congestionamento dos grandes centros urbanos e a diminuição da sinistralidade

Auto-Estradas em Obras vs Direitos dos Utentes - Da teoria à prática

Na sequência da publicação da Lei n.º 24/2007 de 18 de Julho foram definidos os direitos dos utentes perante situações de obras quando circulam em vias que integram o Plano Rodoviário Nacional, quer sejam auto-estradas concessionadas, itinerários principais ou itinerários complementares, desde que dotados de perfil transversal com faixas de rodagem separadas e no mínimo com duas vias em cada sentido.

**Um País, uma Rede
Concessionada
Harmonização da
Sinalização em Itinerários**

A numeração própria de cada uma das tipologias de estradas torna o sistema de identificação e de sinalização complexo, e de difícil compreensão para o utente. No caso das AE's a numeração foi definida para cada concessionária e não com base no itinerário. Pretende-se portanto uniformizar a demarcação da rede de Auto-estradas. Por sua vez a Norma de Sinalização Vertical de Orientação (NSVO), apresenta-se muitas vezes omissa ou desajustada, permitindo a adopção de diferentes critérios para situações idênticas. A mesma ambiguidade reflecte-se na informação prestada ao utente pelos painéis de mensagens variáveis (PMV).

**Jornadas de
Normalização**

No âmbito das suas atribuições o InIR desenvolveu vários documentos normativos no sentido de orientar tecnicamente o sector rodoviário, que devem ser amplamente divulgados e discutidos.

PROGRAMA EASYWAY

O Programa Easyway é um Programa Operacional de “Sistemas Inteligentes de Transportes aplicados à gestão da circulação” (ITS), de âmbito europeu. ITS refere-se ao esforço conjunto de agregar tecnologias de comunicações e da informação das infra-estruturas de transportes e dos veículos, para compatibilizar políticas de gestão de transporte, tais como o congestionamento, transporte de cargas, escolha de percursos, no sentido da melhoria da segurança, da rentabilização de recursos e da redução do consumo de combustível, contribuindo desta forma para um ambiente mais sustentável.

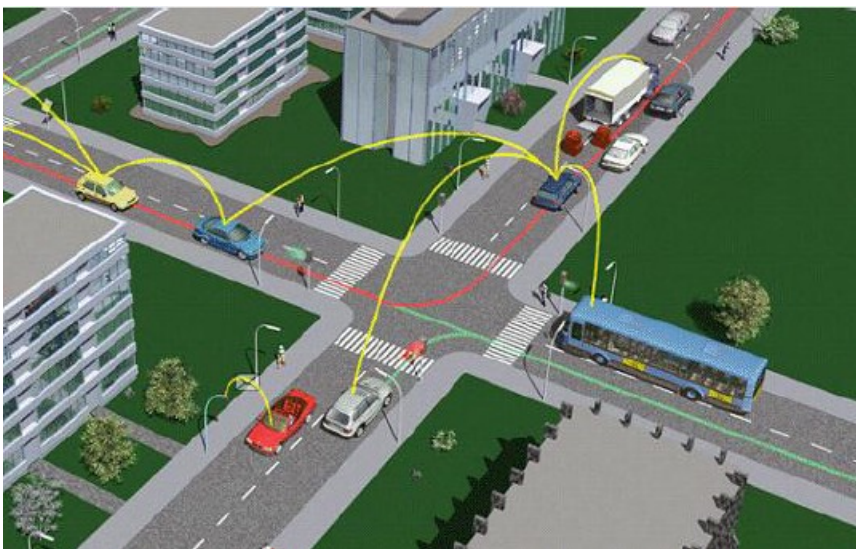


Fig. 10 – Sistemas Inteligentes de Transportes aplicados à gestão da circulação (ITS)

Os objectivos do Programa EasyWay, até 2020, são os seguintes:

- Fluidez do tráfego/redução congestionamentos - reduzir até 25% os congestionamentos de tráfego na TERN (Rede Rodoviária Transeuropeia);
- Melhorar a Segurança Rodoviária - reduzir em 50% o número de acidentes mortais;
- Melhor Ambiente - reduzir em 10% as emissões de CO₂ resultantes do tráfego na TERN.

No âmbito deste programa existem os seguintes Protocolos de Intenção orientados para o Serviço Público:

- A garantia de troca e partilha de informação, entre os diversos “centros de tráfego”, assente numa plataforma tecnológica comum e que cumpra, neste domínio, as recomendações e “standards” comunitários.
- A garantia de tratamento e gestão de informações relevantes para o utente da infra-estrutura rodoviária, de forma articulada entre os diversos operadores de tráfego.
- A garantia da divulgação dessa informação para os Painéis de Mensagem Variável (PMV's), na estrada, competência dos respectivos operadores da infra-estrutura rodoviária.

SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA

Na medida em que um Sistema de Informação Geográfica (SIG) integrando informação gráfica e alfanumérica da rede rodoviária constitui uma ferramenta integrante e auxiliar no planeamento, gestão/supervisão da rede rodoviária e dos bens patrimoniais a ela associado, o InIR considerou estratégica a sua implementação, planeada de forma ajustada e integrada com os objectivos estratégicos da instituição.

Esta ferramenta irá permitir a criação de uma base de dados geográfica da rede de estradas, servindo de suporte à criação de um sistema de supervisão do património das infra-estruturas rodoviárias consubstanciado em diversos projectos SIG, nomeadamente o Sistema de Tráfego, Sistema de Sinistralidade, Sistema de Monitorização de Estudos, Projectos e Obras da Rede Rodoviária Nacional, para que o InIR se possa assumir como o repositório de conhecimento das características das infra-estruturas rodoviárias.

Neste âmbito, o InIR celebrou Protocolos de Colaboração Institucional, com o Instituto Geográfico do Exército (IGeoE) e com o Instituto Geográfico Português (IGP), com o objectivo de partilhar dados e conhecimentos. O IGeoE é o organismo oficial responsável pela elaboração das cartas topográficas às escalas 1:25 000, 1:50 000 e 1:250 000, de Portugal Continental, pelo que dispõe de informação geográfica de bastante utilidade para o InIR. O IGP é a instituição oficial reguladora do exercício das actividades no âmbito da geodesia, da cartografia e do cadastro no que respeita a normas e especificações técnicas de produção e reprodução.

Em 2008 foi fornecido, ao abrigo do protocolo celebrado, um conjunto de imagens de ortofotomapas numa faixa de 1000 metros ao longo das estradas do PRN, que foram integrados na Base de Dados Geográfica do InIR.

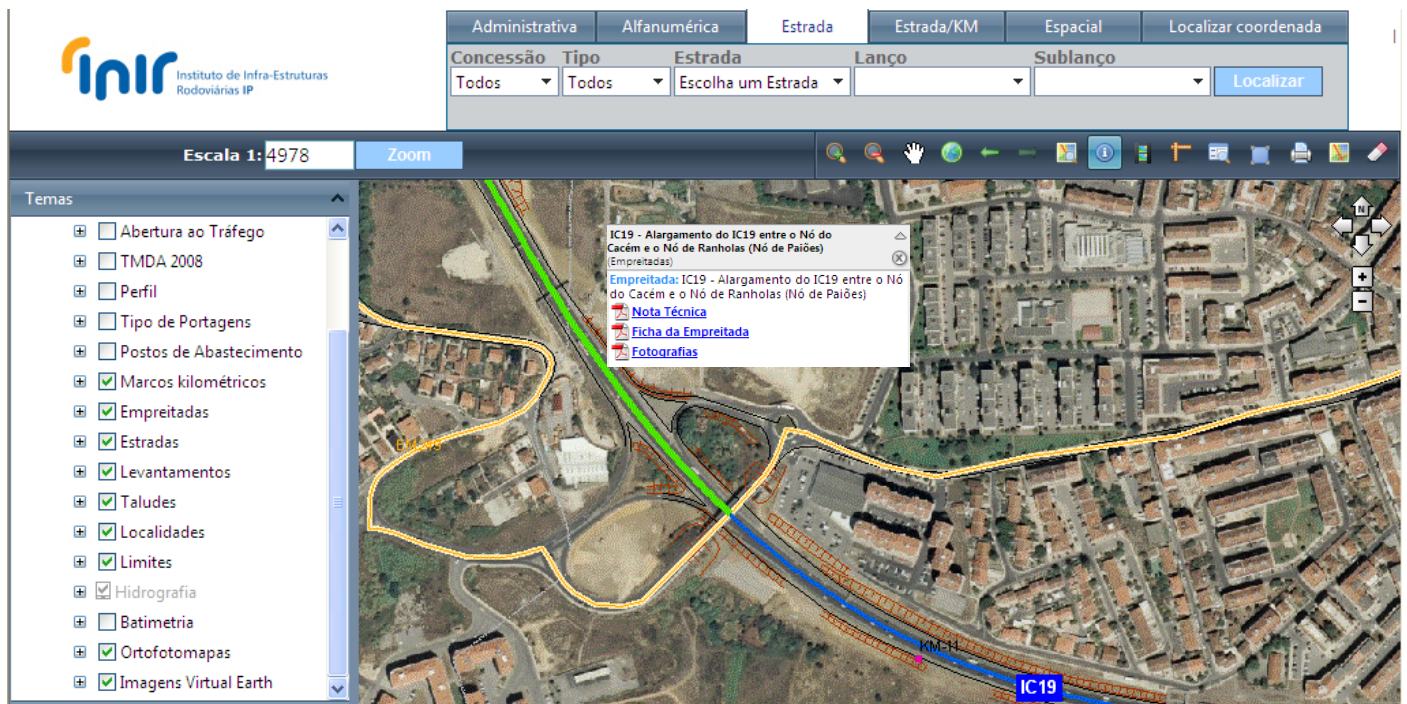


Fig. 11 – Sistema de Informação Geográfica - (SIG), do InIR

PARTICIPAÇÃO EM GRUPOS DE TRABALHO E COMISSÕES TÉCNICAS

O InIR, em representação do Estado Português, está envolvido em vários projectos comunitários e Grupos de Trabalho de peritos internacionais, não apenas para garantia activa da representação do país, mas essencialmente por considerar que é de extrema importância, para o exercício das suas atribuições, uma permanente e sistemática actualização técnica relacionada com a informação, análise e aprofundamento das problemáticas rodoviárias.

À sua função de regulador, com a autoridade e a credibilidade inerente à representação do Estado Português no Sector Rodoviário, acresce uma função dinamizadora na divulgação de conhecimento e das melhores práticas, a todos os intervenientes deste sector.

Neste sentido, destacam-se as seguintes participações em Grupos de Trabalho e Comissões Técnicas:

- Comissão de Tecnologias de Informação e Comunicação do MOPTC;
- Grupos de Trabalho no âmbito de Directivas Europeias;
- Grupos de Trabalho no âmbito da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária;
- Grupos de Trabalho do âmbito do Órgão de Normalização Sectorial;
- Comissões Técnicas no âmbito da Associação Mundial da Estrada (AIPCR/PIARC). De acordo com a legislação existente, o Presidente do InIR é, por inerência de funções, o Primeiro Delegado de Portugal junto daquela Associação, com funções de nomeação dos especialistas portugueses nos Comitês Técnicos. Nesse sentido foram nomeados especialistas nacionais para assegurarem a representação nacional e a participação, em 13 Comitês Técnicos, sendo que 10 dos membros nomeados representam o InIR.

- Comissões Técnicas de Normalização do Comité Europeu de Normalização no domínio dos produtos de pavimentação.

COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

Relativamente à função de representação internacional, anteriormente assumida pela EP, foi necessário realizar um processo de transferência, respeitando compromissos assumidos anteriormente, assegurando uma continuidade de representação sem hiatos e criando as condições (internas e externas) necessárias para assumir as responsabilidades inerentes às funções atribuídas.

A representação e os compromissos a nível internacional têm diferentes objectivos e tipos de intervenção, variando desde a cooperação bilateral, participação ou representação em fóruns constituídos por agrupamentos de países com interesses/objectivos comuns, participação em grupos de trabalho integrados no âmbito da União Europeia ou decorrentes de associações internacionais, cuja missão e objectivo se inserem no âmbito de temas ligados às infra-estruturas rodoviárias e ao transporte rodoviário.

A colaboração com outros países europeus decorreu, fundamentalmente, através da participação e acompanhamento dos trabalhos da Conferência de Directores Gerais de Estradas da Europa (CEDR) e de Grupos de Trabalho que funcionam no âmbito da União Europeia.

O InIR integrou, ainda, o *Steering Board* de um estudo integrado no Plano Estratégico da CEDR - “*The BEXPRAC Survey - Benchmarking of Expenditure and Practice of Maintenance and Operation over Trunk Road Networks of CEDR member countries*” – o estudo teve início em Julho de 2008 e decorrerá até Setembro de 2009.

2 – CONCRETIZAÇÃO DA MISSÃO DO INSTITUTO

Relacionamento com os Stakeholders

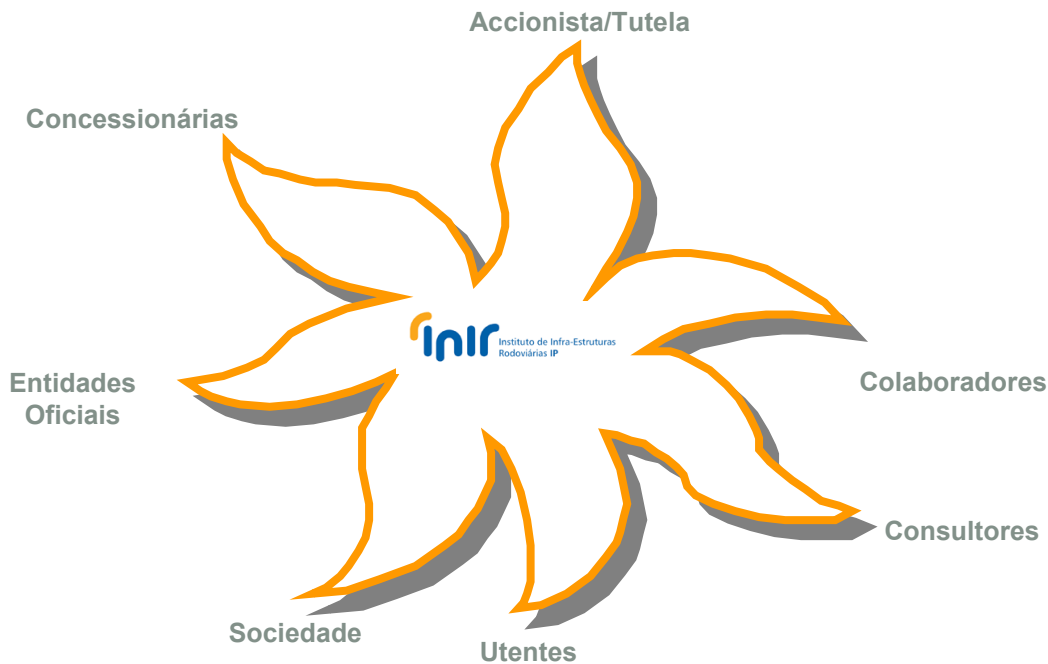


Fig. 12 – Identificação dos Stakeholders do InIR

Parte Interessada	Meios de Comunicação
Tutela	<ul style="list-style-type: none"> • Contrato de Gestão • Relatório e Contas • Relatórios de Actividades; • Plano de Actividades, • Relatórios de tráfego • QUAR • Reuniões
Concessionárias	<ul style="list-style-type: none"> • Contratos de Concessão • Instruções Técnicas • Plataformas Electrónicas (Reclamações e Contra-ordenações) • Sítio na internet
Consultores	<ul style="list-style-type: none"> • Avaliação de fornecedores
Utentes	<ul style="list-style-type: none"> • Inquérito de satisfação dos utentes • Supervisão e Reclamações • Sítio na internet • Divulgações de Informação Técnica • Sugestões e reclamações

Parte Interessada

Meios de Comunicação

Entidades Oficiais (IMTT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, ANSR – Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária, DGOTDU, CCDRs, CMs, APA, AICEP, etc.)

- Divulgações de Informação Técnica
- Reuniões
- Sítio na internet
- Acções a desenvolver no âmbito dos Contratos de Concessão
- Acções no âmbito do Planeamento Estratégico

Sociedade

- Sítio na internet Divulgações de Informação Técnica

Colaboradores

- Avaliação de desempenho
- Comunicação Interna
- Intranet – Plataforma Colaborativa

Fig. 13 – Comunicação e Relacionamento com os *Stakeholders* do InIR

SÍTIO do InIR NA INTERNET

Em 2008, o InIR desenvolveu os seus portais, interno e externo. O Portal Colaborativo Interno tem como objectivo disponibilizar aos utilizadores um meio eficiente de colaboração e partilha de informação na organização integrando, um conjunto de aplicações de âmbito geral e específicas de cada Unidade Orgânica.

O Portal Institucional na internet (Fig.14), entrou em produção com a funcionalidade de registo de empresas para efeitos de consulta de patentes de concursos, constitui, hoje em dia, um dos principais meios de comunicação com os *stakeholders*. Visando a comunicação e divulgação de toda a informação sobre o InIR e a sua actividade institucional, o site inclui, entre outras informações relevantes para o sector das infra-estruturas rodoviárias:

- Missão, Atribuições, Objectivos Estratégicos e Estrutura Orgânica do InIR;
- Principais notícias;
- Divulgação de informação técnica;
- Informação sobre a rede rodoviária (concessionárias, Avaliações Ambientais Estratégicas; Plano Rodoviário Nacional);
- Espaço para o direito dos utentes (contra-ordenações e reclamações, sugestões e pedidos de informação);
- Actividade do InIR como Organismo de Normalização Sectorial.

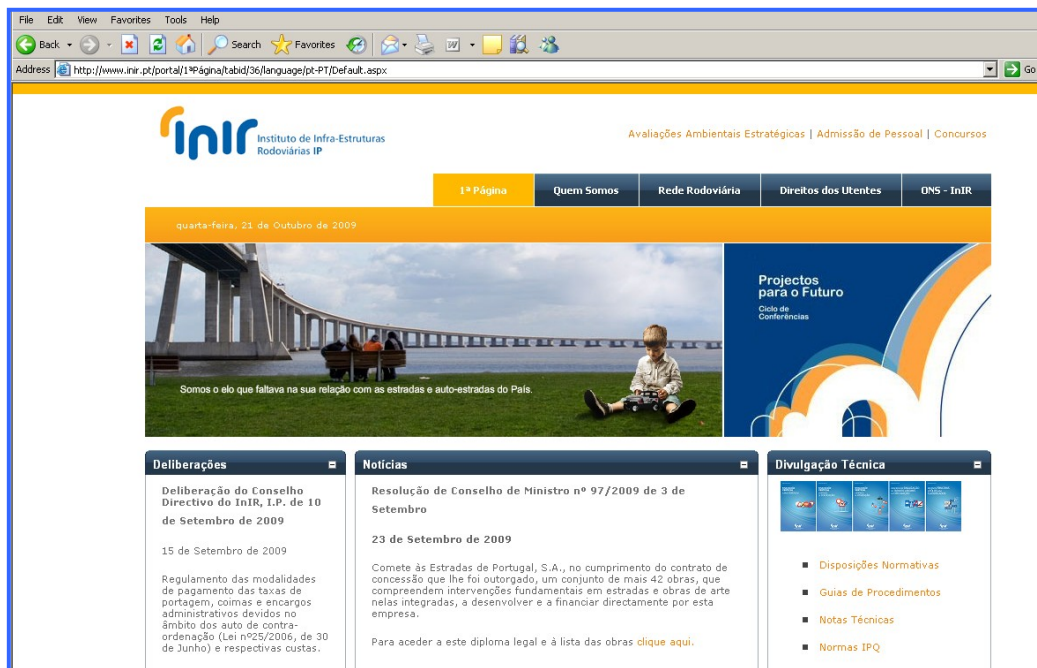


Fig. 14 – Sítio do InIR na internet

DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÃO TÉCNICA

Adicionalmente, o InIR promoveu a tradução para língua portuguesa e a divulgação de relatórios técnicos do sector, versando temática considerada de interesse, tendo em atenção as atribuições e a missão do Instituto.



Fig. 15 – Relatórios Técnicos

Foi, igualmente, realizada pelo INIR a tradução para língua portuguesa e a respectiva revisão de 15 artigos temáticos, incidindo sobre questões referentes ao Financiamento da conservação rodoviária em países da América Latina. Os artigos serão publicados numa edição especial, da revista *Routes/Roads*.

Tutela

Considerando as características do INIR, os seus objectivos de auto sustentabilidade económica e financeira assente em receitas próprias e os resultados do desempenho em 2008, pode-se afirmar que a situação económico-financeira do INIR é robusta e, de uma forma geral, não suscita problemas ao nível da sua sustentabilidade económica. O INIR dispõe das seguintes receitas próprias:

- Contribuições da EP e das empresas concessionárias ou subconcessionárias da rede rodoviária nacional, nos termos definidos nos respectivos contratos de concessão e subconcessão, através da taxa de regulação das infra-estruturas rodoviária (TRIR)
- Produto das sanções contratuais pecuniárias previstas nos contratos de concessão ou subconcessão;
- Produto das coimas aplicadas na punição das contra-ordenações que lhe caiba aplicar;
- Produto das taxas de licenciamento, registo e actos equiparados, previstos na lei;
- Rendimentos patrimoniais e aplicações financeiras;
- Dotações orçamentais que lhe sejam atribuídas, em caso de insuficiência das fontes de receita já mencionadas;
- Quaisquer outras receitas que lhe sejam atribuídas, por lei, acto ou contrato.

A taxa de regulação das infra-estruturas rodoviária (TRIR) está bem definida e é, actualmente, suficiente para assegurar a solvabilidade do INIR.

A Figura 16 apresenta os indicadores de desempenho económico que reflectem a actividade do INIR em 2008 e os fluxos de capital entre os diferentes *stakeholders*, traduzindo o impacto económico do INIR sobre a sociedade.

DESEMPENHO ECONÓMICO INIR - 2008	Milhares de euros
Valor económico directo gerado	5.006.944
Receitas	5.006.944
Valor económico distribuído	-4.075.202
Custos operacionais	-2.619.055
Salários e benefícios de trabalhadores	-1.453.892
Pagamento a fornecedores de capital	-2.214
Pagamentos ao Estado	-40
Investimentos na comunidade	0
Valor económico acumulado	931.742

Fig.16 - Indicadores de desempenho económico do INIR em 2008

Concessionárias

O Estado tem actualmente celebrados 16 contratos de concessão, correspondentes a cerca de 13 mil km. As concessões do Estado são actualmente as seguintes:

Concessionárias	Itinerários Concessionados	Extensão em exploração		
 <p>EP Estradas de Portugal, S.A.</p>	Rede Rodoviária Nacional	Itinerários Principais (IP) Itinerários Complementares (IC) Estradas Nacionais (EN)	2.197 1.470 4.911	
	 <p>AUTO-ESTRADAS DOURO</p>	A41 / IC24	Espinho (IC1) - Picoto (IC2)	5,6
		A28 / IC1	Ponte da Arrábida (Norte) - Sendim (IP4)	6,1
EN14		Ameal (IC23) - Leça do Balio (IP4)	4,0	
A20 / IC23		Nó de Francos (IC1) - Nó da VCI (IP1)	4,2	
A43 / IC29		Ponte do Freixo Norte (IP1) - Gondomar	8,1	
A44 / IC23		Coimbrões (IC2) - Ponte do Freixo (Sul)	5,2	
A1 / IC1		Coimbrões (IC23) - Ponte da Arrábida (Norte)	4,3	
A1 / IC2		Nó de Sto. Ovídio (IC2) - Coimbrões (IC1)	2,6	
A20 / IP1	Carvalhos (IC2) - Nó da VCI (IC23)	12,6		
 <p>aenor</p>	A7	Vila do Conde (A28) - Vila Pouca de Aguiar	103,8	
	A11	Apúlia (A28) - M. Canavezes (A4)	73,9	
 <p>AUTOESTRADAS DO ATLANTICO</p>	A8	Lisboa - Leiria	129,8	
	A15	Caldas da Rainha (A8) - Santarém	40,2	
 <p>Brisa</p>	A1	Lisboa - Porto	294,9	
	A2	Lisboa - Via Longitudinal do Algarve (VLA)	234,8	
	A3	Porto - Valença, Circular Sul de Braga	106,5	
	A4	Águas Santas - Amarante	51,3	
	A5	Lisboa - Cascais	25,0	
	A6	Marateca - Caia	157,9	
	A9 (CREL)	Estádio Nacional - Alverca	34,4	
	A10	Bucelas - Carregado - IC3	39,8	
	A12	Setúbal - Montijo	24,8	
	A13	Marateca - Almeirim (IC10)	78,7	
	A14	Figueira da Foz - Coimbra Norte	40,1	
Circular de	Braga - CSB	6,3		
 <p>Brisal Auto-estradas do Litoral</p>	A17	Concessão Litoral Centro Marinha Grande (A8) – Mira	92,7	
 <p>euroscut</p>	A22	Via Infante de Sagres (VLA)	130,2	






Concessionárias	Itinerários Concessionados	Extensão em exploração
	A27 Viana do Castelo - Nogueira	31,0
	A28 Porto - Viana do Castelo	82,3
	A16/IC30 Lourel (IC16) - Ranholas (IC30)	3,6
	A16/IC16 Lisboa (IC17) - Nó de Belas (IC18)	4,2
	A30/IC2 Sacavém (IP1) – Santa Maria da Azóia (IP1)	10,4
	A36/IC17 Algés (IC17) - Buraca (IC17)	4,9
	A36/IC17 Pontinha - Sacavém	12,3
	A37/IC19 Buraca - Ranholas	15,8
	A40/IC22 Olival de Basto (IC17) – Montemor (IC18)	3,9
	IP7 Eixo Rodoviário Norte-Sul	12,5
	Ponte 25 de Abril Lisboa - Almada	6,0
	Ponte Vasco da Gama Lisboa - Montijo	18,0
	A4 Sendim - Águas Santas	8,8
	A41 Freixieiro (A28) - Aeroporto - Maia - Alfena - Ermida (A42)	23,3
	A42 Ermida (A41) - Paços de Ferreira - Lousada	19,7
	Variante 107 (VRI) EN Aeroporto (A41) - A4	2,9
	A17 Aveiro (A25) - Mira	24,6
	A25 Aveiro (Barra) - Albergaria (A1)	22,9
	A29 Coimbrões - ER.1-18	3,9
	A29 ER.1-18 - Miramar - Ovar - Estarreja	41,1
	A25 Albergaria (A1) - Viseu - Mangualde - Guarda - Vilar Formoso	172,6
	A23 Abrantes - Guarda	177,5
	A24 Castro Daire Sul (Carvalhal) - Castro Daire Norte, Reconcos (Bigorne), Régua, Vila Real	156,4

Fig.17 - Concessões actuais

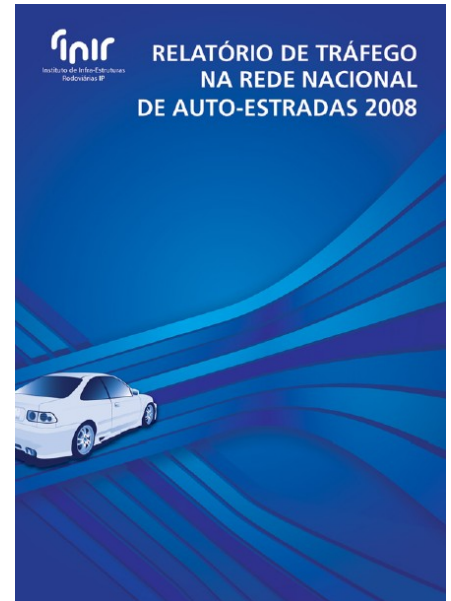
DESEMPENHO DAS CONCESSIONÁRIAS

Tráfego

A análise e comparação do desempenho das várias concessionárias de AE, em termos de tráfego, são efectuadas no relatório de tráfego na rede nacional de auto-estradas, referente ao ano de 2008, publicado pelo InIR e disponível da sua página de internet.

Em 2008 registou-se uma quebra de tráfego, de uma forma generalizada nos Tráfegos Médios Diários (TMD) da rede rodoviária nacional, decorrente do aumento do preço dos combustíveis e da crise económica, que teve impacto sobretudo no final do ano e que não permitiu a recuperação dos valores verificados anteriormente.

A partir dos dados fornecidos pelas concessionárias¹ foi efectuada a análise da variação mensal por concessão. A Lusoponte é a concessionária que apresenta valores mensais de TMD mais elevados (Fig.18).



TMD mensal por concessionária

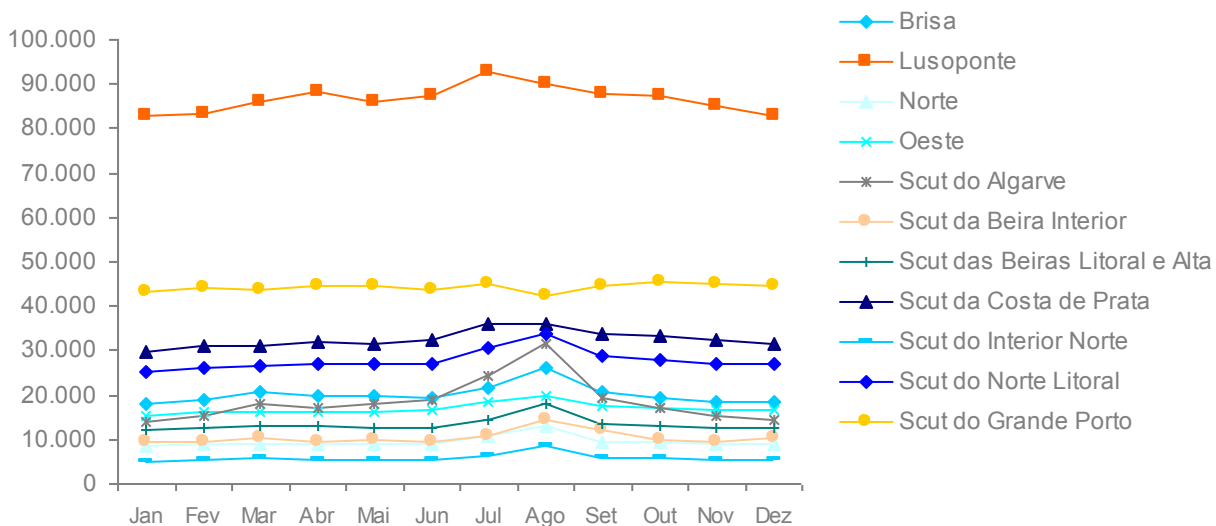


Fig. 18 – Análise da variação mensal de tráfego

Os contratos de concessão prevêem o alargamento do número de vias de um sublanço sempre que o TMD atinja um limite pré-estabelecido de forma a assegurar a fluidez e a qualidade de circulação.

¹ Não foram disponibilizados dados relativos às redes das Concessões Grande Lisboa, Túnel do Marão, Douro Litoral e Brisal, pelas mesmas se encontrarem em construção.

De acordo com estes limites, sempre que o TMD de um sublanço seja superior a 35.000 veículos, este deverá ser alargado de duas para três vias em cada sentido e caso o TMD seja superior a 60.000 veículos, o número de vias deverá passar de três para quatro em cada faixa de rodagem. Para cumprir esta obrigação encontra-se em fase de construção para alargamento da plataforma cerca de 90 km de extensão de Auto-estradas integradas na rede de Concessões Brisa e Auto-Estradas do Atlântico.

CONTA NACIONAL DE TRANSPORTES

Sendo o sector das infra-estruturas rodoviárias regulado por contratos de concessão, nos quais as tarifas são pré-estabelecidas num horizonte temporal, entendeu o InIR, na vertente económica da sua missão de Regulador do Sector, e no âmbito do sistema de monitorização do desempenho económico e financeiro das concessionárias e sub-concessionárias, desenvolver um estudo que permita estabelecer uma relação clara e rigorosa entre a estrutura de custos associada à implementação, operação e expansão das infra-estruturas, e os níveis de preços reflectidos nos utilizadores.

Iniciou-se em 2008 a elaboração da Conta Nacional de Transportes de Infra-estruturas Rodoviárias, com o lançamento do Estudo. Este estudo deverá permitir a construção de um sistema actualizável periodicamente com a informação relevante, para dar apoio às funções de gestão e decisões de investimento, e designadamente para apurar os custos marginais de deslocações na infra-estrutura, aferindo esses custos com as receitas e estabelecer níveis adequados dos preços.

Reclamações

Relativamente às reclamações dos utentes e em cumprimento das obrigações decorrentes das respectivas bases e dos Contratos de Concessão, as concessionárias deverão ter à disposição dos utentes das Auto-Estradas, livros destinados ao registo de reclamações, e enviar ao InIR trimestralmente as reclamações registadas, acompanhadas das respostas dadas aos utentes e dos resultados das investigações que porventura tenham sido tomadas.

Com base nos relatórios enviados pelas concessionárias e no quadro de competências referidas, foi desenvolvido o Relatório de Reclamações efectuadas às Concessionárias durante o ano de 2008.

Esta análise pretende constituir uma fonte de informação a todos os intervenientes do sector, avaliar as principais causas de reclamação do utente sobre as infra-estruturas rodoviárias, o desempenho das entidades gestoras da rede nacional no tratamento das reclamações dos utentes, promover uma maior eficácia e eficiência neste tipo de actividade a que as concessionárias estão obrigadas pelo seu contrato de concessão, e apoiar estratégias empresariais na definição de políticas para a avaliação do serviço que é efectivamente prestado aos utentes das infra-estruturas rodoviárias.



O total de 3.696 reclamações registadas em 2008 distribui-se da seguinte forma pelas concessionárias das infra-estruturas rodoviárias. A média de reclamações por km concessionado é de 0,24 reclamações (Fig.19).

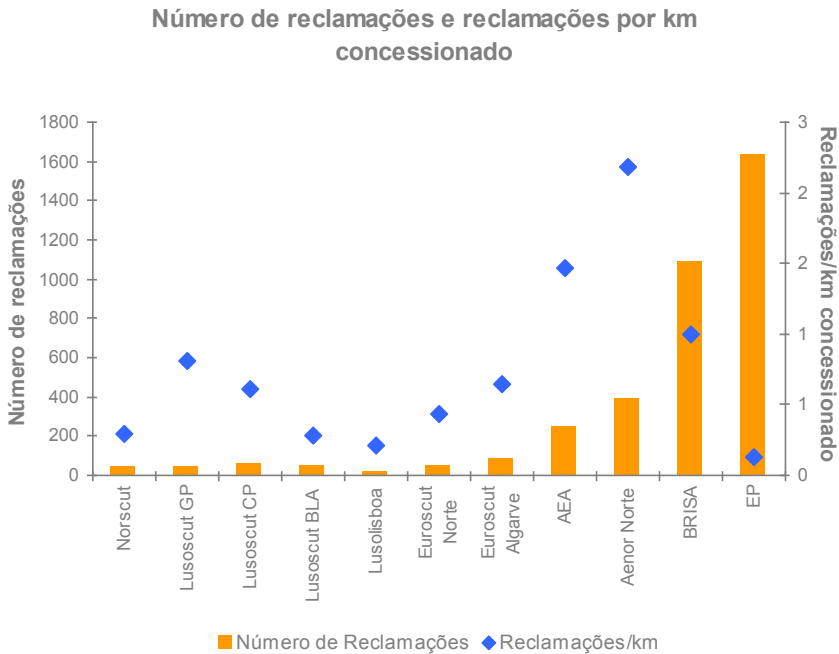


Fig. 19 – Número de reclamações por concessionária

Analisando as reclamações por tipo, no que refere ao objecto da reclamação, conclui-se que os “Obstáculos na via”, a “Taxa de portagem”, a “Faixa de rodagem” e a “Sinalização” representam, no seu conjunto, cerca de 80% do total de reclamações em 2008 (Fig.20).

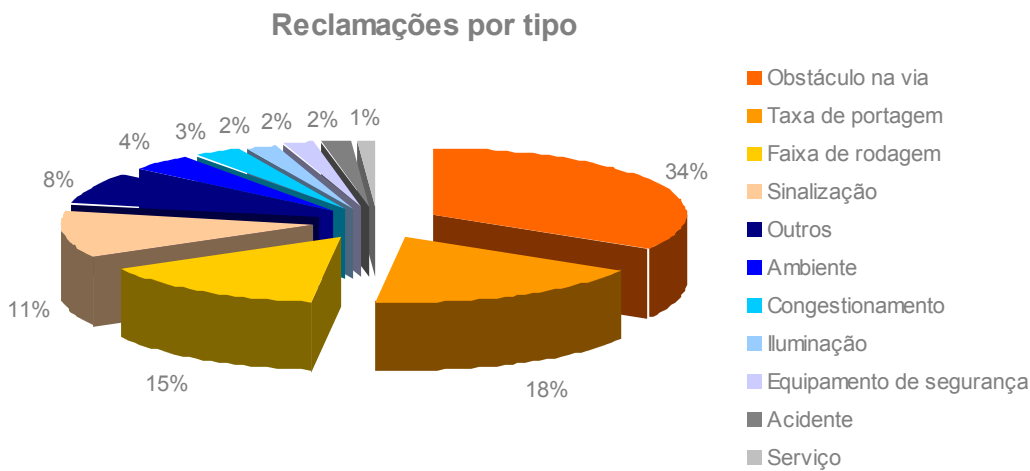


Fig. 20 – Reclamações por tipo

Monitorização

Para acompanhar e monitorizar o desempenho das várias concessionárias, o InIR realiza vistorias e inspecções de acordo com um plano de acção previamente definido.

Em 2008, foram realizadas um total de 42 vistorias e inspecções, 14 das quais referentes a vistorias para entrada em serviço e pré-vistorias. As Concessionárias abrangidas no plano de vistorias e inspecções de 2008 foram: Brisa, Brisal, EP, Aenor, Euroscut Norte, Lusolisboa, Lusoscut – A.E. das Beiras Litoral e Alta, Scutvias e Euroscut (Fig.21).

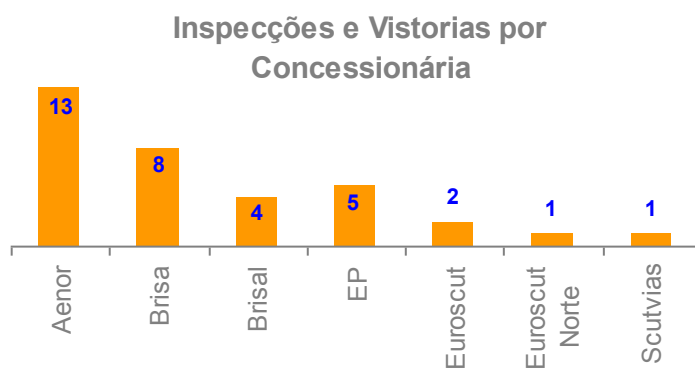


Fig. 21 – Inspecções e vistorias por concessionária

Como suporte às actividades de monitorização da rede rodoviária, nomeadamente acções de natureza fiscalizadora e de supervisão, foi implementado um Sistema de Informação Geográfica (SIG) cujas finalidades irão sendo desenvolvidas na medida da concretização de uma base de dados completa com as características da rede e seus eventos.

Em 2008 procedeu-se ainda à análise e aprovação dos Manuais de Operação e Manutenção, dos Planos de Controlo de Qualidade das diferentes Concessões com especial incidência nos da EP, nos termos do disposto no respectivo Contrato de Concessão.

ELABORAÇÃO DE NORMAS E DISPOSIÇÕES TÉCNICAS

O InIR tem vindo a elaborar um conjunto de documentos normativos no sentido de orientar tecnicamente o sector rodoviário e em particular, as empresas concessionárias do sistema rodoviário nacional. Nesse sentido, em 2008 foi produzido um primeiro lote de documentos, que se traduz numa variedade temática apreciável, procurando suprir, em vários domínios, as insuficiências que a prática vem evidenciando. Os principais domínios considerados são: sinalização vertical, marcação rodoviária, projecto e pavimentação.

Os documentos foram disponibilizados ao público em 2008, encontrando-se em período de auscultação, com o objectivo de recolher comentários e contributos por parte dos agentes do sector (Fig.22).

Sinalização Vertical	Marcação Rodoviária	Projecto	Pavimentação

Fig. 22 – Normas e Disposições Técnicas

Na sequência da sua criação, o InIR assumiu as responsabilidades de Organismo de Normalização Sectorial (ONS), materializado pela assinatura do Protocolo de Cooperação no domínio da Normalização em 18 de Abril de 2008 e pela qualificação pelo Instituto Português da Qualidade (IPQ). Esta era uma competência anterior da EP – Estradas de Portugal, EPE.

Adicionalmente, no âmbito das actividades da Normalização o InIR assumiu a coordenação das seguintes Comissões Técnicas:

- Materiais de Pavimentação;
- Ligantes Betuminosos;
- Agregados;
- Equipamentos para Estradas;
- Telemática dos Transportes e Tráfego Rodoviário.

Neste contexto, durante o ano de 2008, o InIR promoveu a elaboração das versões Portuguesas das Normas Europeias de “Misturas betuminosas”, “Misturas não ligadas e tratadas com ligantes hidráulicos” e “Misturas tratadas com ligantes hidráulicos”, as quais se encontram em análise no seio das respectivas Comissões Técnicas, para posterior envio ao IPQ e publicação.

Consultores

Enquanto Instituto tutelado pelo MOPTC, o InIR está obrigado ao cumprimento do definido nos acordos quadro definidos pela Agência Nacional de Compras Públicas (ANCP), o que significa que só podem ser consultadas nos seus processos de compras fornecedores que fazem parte dos acordo quadro.

Os acordos quadro pré-qualificam os fornecedores para realizarem vendas de bens e serviços à Administração Pública e estabelecem, através de um contrato público de aprovisionamento, as condições e requisitos que estes são obrigados a cumprir, em termos de preços, prazos, níveis de serviço e qualidade do serviço, entre outros aspectos. Mediante este instrumento os fornecedores ficam qualificados para fornecer todos os organismos do Estado de acordo com as regras definidas no respectivo acordo quadro.

Este programa de lançamento de concursos públicos incide sobre as rubricas de despesa pública relativas a comunicações móveis, informática (hardware e software), papel e economato, serviços de cópia e impressão, combustíveis, higiene e limpeza, vigilância e segurança, veículos e energia.

Os concursos para realização de acordos quadro que a ANCP lançou desde o início de 2008 incluem requisitos e critérios ambientais definidos na Estratégia Nacional para as Compras Públicas Ecológicas, integrando as normas nacionais e internacionais e as melhores práticas nesta área. Desta forma, encontra-se assegurada a qualificação dos fornecedores e a adopção de critérios de sustentabilidade.

Após consulta às entidades constantes dos acordos quadro, a selecção de fornecedores pelo InIR é efectuada segundo os critérios “cumprimento da legislação”, “preço” e “qualidade técnica”.

Em 2008 decorreram um total de 158 processos de compra, sendo que 83% foram concluídos durante o ano. O valor total de compras efectuadas foi de 5.819.000 €. A grande maioria (99%) dos fornecedores do InIR situa-se na área da Grande Lisboa (Fig.23).

	Aquisição de Bens		Aquisição de Serviços		Totais
	Concluídos	Não Concluídos*	Concluídos	Não Concluídos*	
N.º Processos	69	0	62	27	158
Montante (€)	1.141.000	-	951.000	3.727.000	5.819.000

Fig.23 - Fornecedores do InIR

* Os processos não concluídos significa que envolvem execução material e/ou financeira em dois anos económicos consecutivos e despesa.

Utentes

SATISFAÇÃO DOS UTENTES

Um dos principais objectivos das concessionárias das Auto-Estradas é melhorar as condições de circulação e aumentar os níveis de segurança e conforto dos utentes das vias cuja exploração esteja a seu cargo. Compete ao InIR, na sua missão de supervisão, conhecer e avaliar o desempenho das diversas concessionárias na prossecução desse objectivo, bem como compreender os motivos de satisfação e de insatisfação dos utentes e como estes evoluem no tempo.

Nesse sentido, o InIR lançou em 2008 um inquérito aos utentes das Auto-Estradas para conhecer o que estes pensam sobre o serviço prestado pelas respectivas concessionárias. O relatório que contém os resultados desta avaliação encontra-se disponível no sítio do InIR na internet. Esta foi a primeira vez que se realizou um estudo deste tipo em Portugal, em que a entidade reguladora promoveu junto dos utentes um inquérito com cobertura nacional.



Através da realização do inquérito pretendeu-se avaliar, numa base sólida e credível, a opinião dos utentes das auto-estradas, com vista a definir as linhas mestras de uma melhoria consistente e continuada daquelas vias.

Este estudo foi realizado pela Qmetrics – Serviços de Consultoria, Gestão e Avaliação da Qualidade e Satisfação S.A. e ISEGI – Instituto Superior de Estatística e Gestão de Informação da Universidade Nova de Lisboa. O método de recolha de dados foram entrevistas pessoais, realizadas em áreas de serviço ou postos de abastecimento, a utentes da rede nacional de auto-estradas.

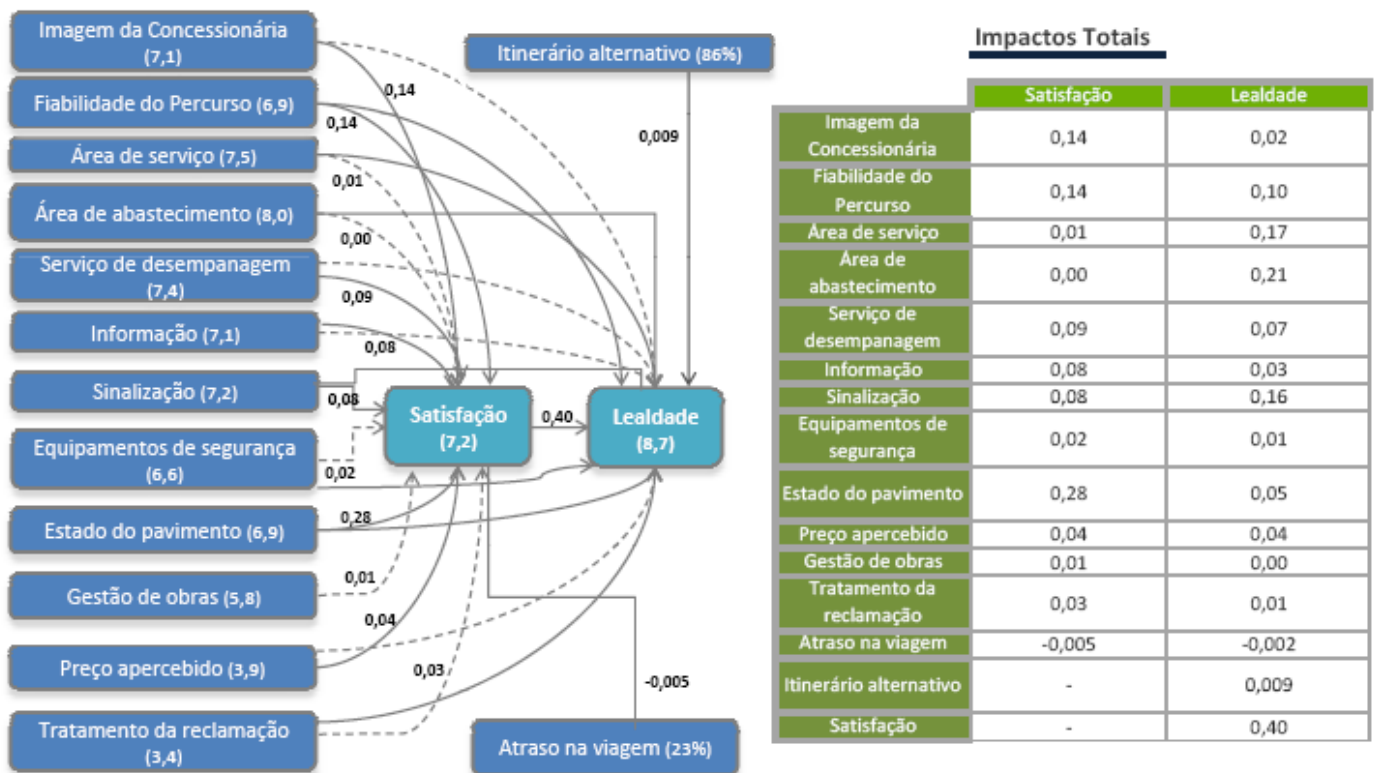
No total foram realizadas 3007 entrevistas, entre os dias 27 de Novembro de 2008 e 3 de Janeiro de 2009, sendo a população alvo os condutores de veículos ligeiros e pesados utentes das auto-estradas com e sem portagem.

Em termos globais, os utentes de Infra-Estruturas Rodoviárias encontram-se satisfeitos (7,2 pontos numa escala de 1 a 10) com as auto-estradas de Portugal continental. Numa análise de Benchmarking internacional verifica-se que o índice médio de Satisfação encontra-se acima da média das valorizações de outros sectores de actividade medidos no ECSI (*European Customer Satisfaction Index*).

Inquérito de Avaliação da Satisfação do Cliente

As dimensões Estado do Pavimento, Fiabilidade do Percurso e Imagem da Concessionária são as que apresentam maior impacto directo na Satisfação, sendo a Satisfação e a Área de Abastecimento as que apresentam maior impacto directo na Lealdade. Realça-se também o impacto total que as dimensões Área de Serviço e Sinalização apresentam na dimensão Lealdade.

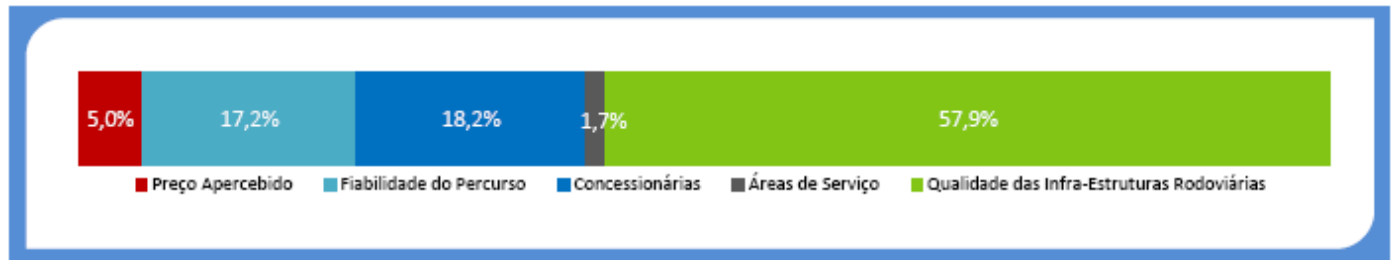
IMPACTOS DAS DIMENSÕES NO MODELO E IMPACTOS TOTAIS



Impactos directos entre as dimensões do modelo de satisfação

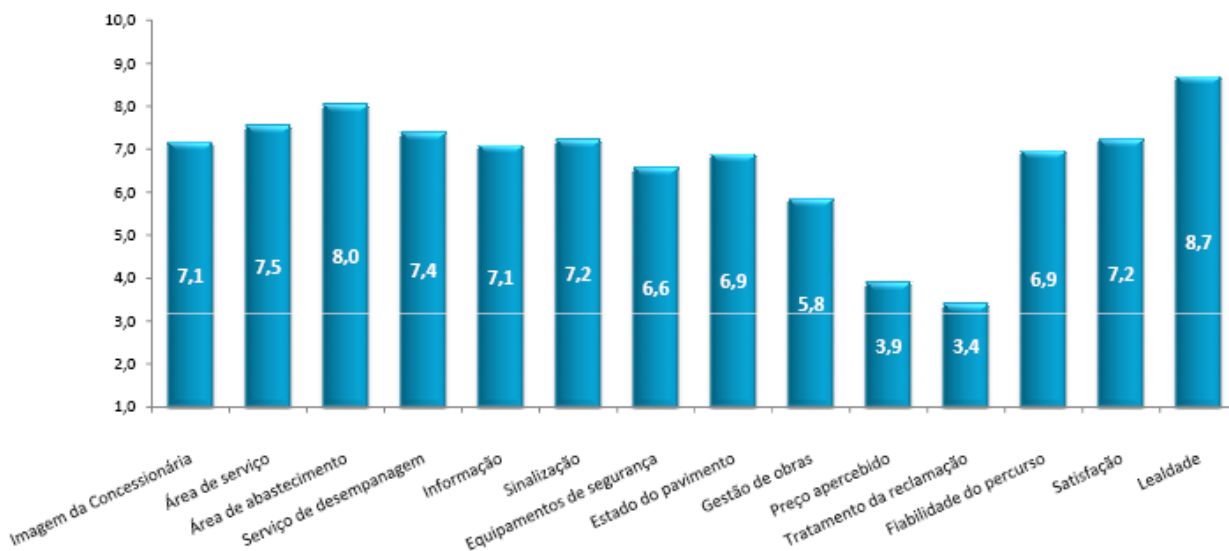
Desta análise é evidente que a componente da qualidade das Infra-Estruturas é a mais importante na determinação da Satisfação dos utentes. As Concessionárias, sobretudo a sua Imagem, e Fiabilidade do Percurso revelam ainda uma importância significativa.

Por outro lado, a Satisfação não depende muito do Preço Apercibido (preço da portagem dada a qualidade) nem da qualidade das áreas de serviço e de abastecimento, pelo menos em comparação com as restantes componentes.



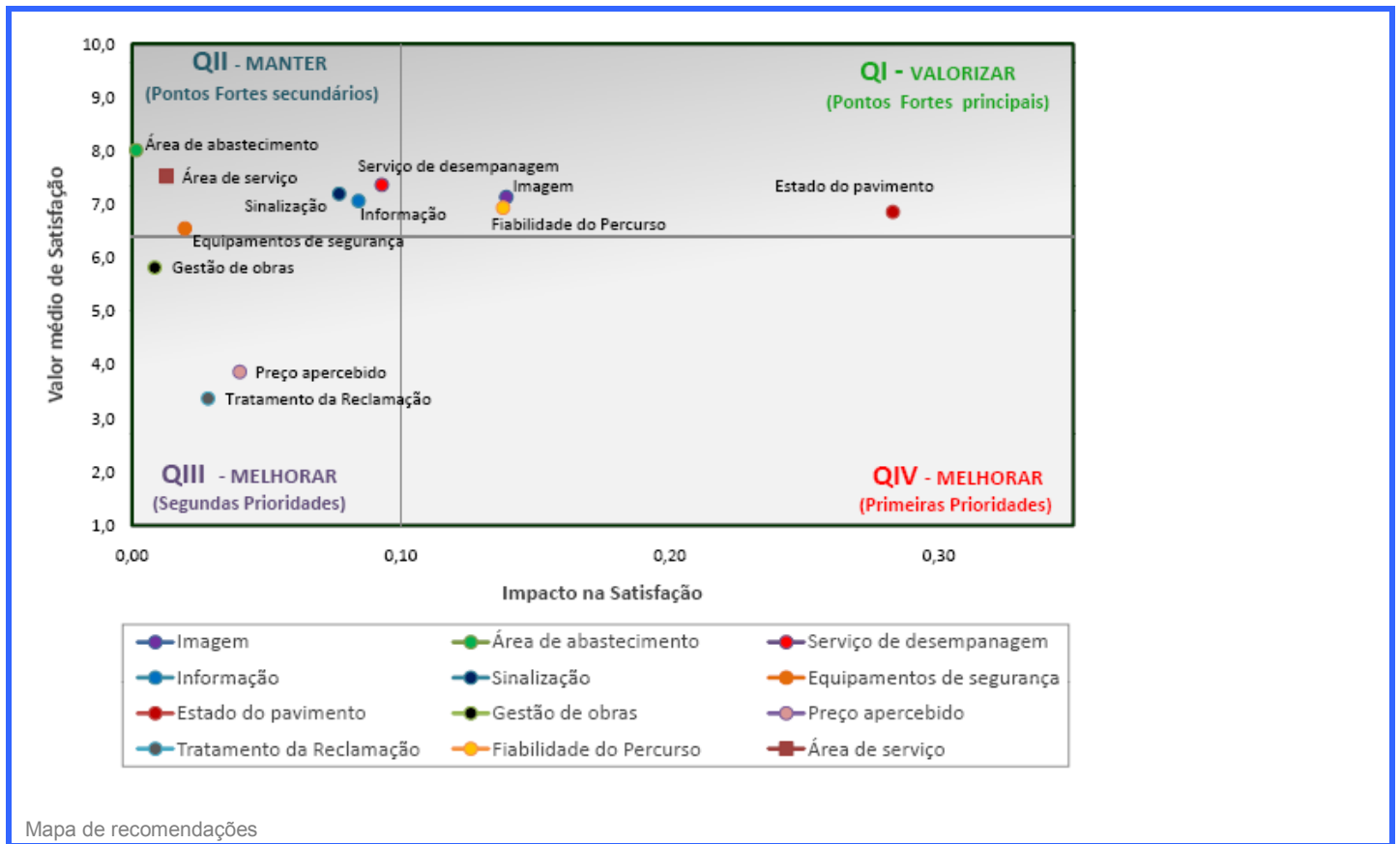
Importância das várias componentes na Satisfação dos Utentes

Analisando os valores médios globais para cada uma das dimensões, destaca-se o valor médio elevado da Lealdade do utente face ao itinerário, com 8,7 pontos, por oposição às valorizações do Preço Apercibido e Tratamento da Reclamação, respectivamente com 3,9 e 3,4 pontos



Índice das Dimensões

Como primeiras prioridades das Concessionárias, identificam-se o Estado do Pavimento e a Fiabilidade do Percurso e como segundas prioridades de actuação tem-se a Imagem, Informação e a Sinalização. Eventuais actuações nas restantes dimensões, tais como, Preço apercibido (preço da portagem dada a qualidade), Equipamentos de segurança, Área de abastecimento, Área de serviço, produziram apenas resultados marginais sobre a Satisfação dos utentes. Neste sentido, pode concluir-se que o preço das portagens não parece desadequado dada a qualidade das infra-estruturas.



Adicionalmente à realização do inquérito sobre infra-estruturas rodoviárias foram ainda efectuadas algumas perguntas sobre a notoriedade e imagem do INIR. Constatou-se que cerca de 86,9% dos utentes inquiridos não tinha conhecimento da existência do INIR e 16,4% teve a iniciativa de conhecer melhor o Instituto (Fig.24).

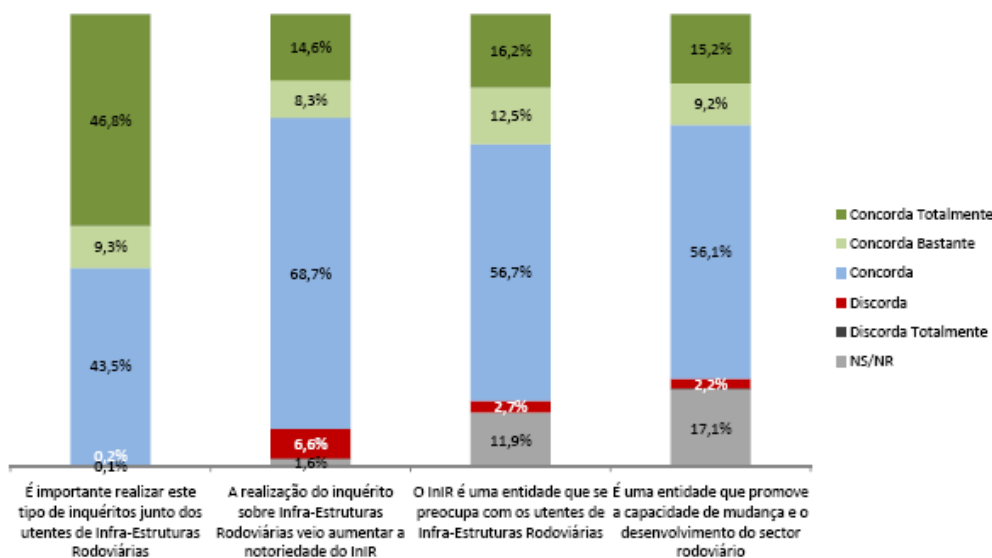


Fig. 24 – Notoriedade e imagem do INIR

SISTEMA DE MONITORIZAÇÃO DE RECLAMAÇÕES

As atribuições do InIR, ao nível da monitorização das reclamações apresentadas pelos utentes das infra-estruturas rodoviárias, tornaram necessária uma atenção especial a esta actividade, com o levantamento e definição dos fluxos de informação internos e com os contactos com as concessionárias no sentido de serem adoptados procedimentos comuns entre operadores da Rede Rodoviária, que possibilitasse a troca de dados em suporte electrónico. Assim, foi desenvolvida internamente uma aplicação para registo e monitorização dos processos de reclamação que são dirigidos directamente ao Instituto, ou por via das reclamações que os utentes apresentam às concessionárias, de forma a permitir a análise estatística e a obtenção de indicadores de desempenho no tratamento das mesmas, por parte das várias operadoras de rede.

Considerando a função do InIR nestes processos e as suas atribuições, a reclamação deve ser sempre apresentada em primeiro lugar junto da concessionária responsável pela estrada em questão, de forma a otimizar os respectivos circuitos e diminuir os tempos de resposta ao utente, sendo esta informação comunicada regularmente ao InIR pelas várias concessionárias, por aquela plataforma electrónica, promovendo a transparência e a desmaterialização dos processos.

Este procedimento permite uma supervisão mais eficaz e rigorosa, de forma a fiscalizar a execução dos objectivos contratualizados e assim fazer cumprir os níveis ambientais, de qualidade e de segurança explicitados nos contratos de concessão com vista à melhoria do serviço público.

SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A segurança rodoviária dos utentes é um dos temas essenciais do sector, em matéria de sustentabilidade. De referir que, no que respeita à sinistralidade, entre 2001 a 2007 Portugal diminuiu em 42% o número de vítimas mortais em acidentes rodoviários, um dos melhores resultados alcançados na União Europeia, em que a redução média foi de 22%. Em igual período, Portugal foi o 5.º país que mais vidas poupou – menos 696 de vítimas mortais em 2007, comparativamente a 2001.

Uma componente essencial na redução e controlo da sinistralidade rodoviária é a qualidade, o estado de exploração e a conservação das infra-estruturas rodoviárias. É neste contexto que o InIR actua, tendo em consideração as suas atribuições. Da actividade desenvolvida pelo InIR em 2008 destacam-se, para além da actuação a nível normativo, as seguintes iniciativas: sensibilização, remoção de painéis publicitários e a remoção de veículos nas bermas das auto-estradas.

Remoção de painéis publicitários

O InIR desencadeou em Março de 2008, no seguimento da implementação de uma estratégia assente na defesa dos direitos dos utilizadores das Auto-Estradas, uma campanha de remoção de todos os painéis publicitários, colocados no espaço físico delimitado exteriormente pela vedação da Auto-Estradas.

Esta Campanha realizada em colaboração com as diversas concessionárias, teve como objectivo contribuir para incrementar a segurança rodoviária destas vias, através da eliminação de elementos estranhos ao ambiente rodoviário, e que pudessem provocar a diminuição dos níveis de concentração dos condutores em vias de velocidade mais elevada como as Auto-Estradas. Adicionalmente a este impacto, destaca-se a redução do impacte ambiental, nomeadamente a minimização da degradação da paisagem.

Remoção de veículos das bermas

A frequência de acidentes verificados com veículos imobilizados na faixa de rodagem e bermas das auto-estradas portuguesas levantou legítimas preocupações ao InIR e às empresas concessionárias entretanto auscultadas, perante a gravidade das consequências humanas e materiais que daí resultavam. A este factor, acresce o impacto da indisponibilidade da via, cortada parcial ou totalmente ao tráfego, com efeitos ambientais, sociais e económicos relevantes.

Por forma a evitar a ocorrência destas situações, o InIR enviou às concessionárias em Março de 2008 uma comunicação referente à responsabilidade das mesmas procederem, em articulação com as entidades com competência de fiscalização do trânsito, à remoção imediata de veículos imobilizados na faixa de rodagem e bermas das auto-estradas para local seguro (áreas de serviço zonas de repouso, centro de apoio ou manutenção ou outro próximos, para que o condutor do veículo possa então accionar os seus próprios meios de remoção.

Em resultado desta medida as concessionárias passaram a actuar em conformidade com as instruções fornecidas, não se tendo verificado desde então acidentes provocados por veículos imobilizados na berma das AE.

A colaboração entre entidades como factor de sucesso essencial

Para a implementação e o sucesso desta medida possível foi essencial a colaboração e o apoio das diversas entidades envolvidas: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), Concessionárias, Instituto Nacional de Transportes Terrestres (INTT) e Entidades com Competência de Fiscalização de Trânsito (PSP e GNR).

Seminário “Segurança Rodoviária em Ambiente Urbano”

O Seminário Segurança Rodoviária em Ambiente Urbano teve Lisboa como Caso de Estudo, decorreu no dia 11 de Dezembro e foi organizado pelos MOPTC e MAI.

Foram abordados temas como a Evolução dos Indicadores Nacionais de Segurança dentro de povoações mais relevantes, a Gestão da Segurança Rodoviária pela Infra-estrutura – Racionalização do Meio Urbano, e a Segurança Rodoviária como Elemento da Cultura da Empresa.

Participaram neste Seminário diversas entidades intervenientes, nomeadamente o InIR, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, a Câmara Municipal de Lisboa, a Universidade Coimbra, a Policia de Segurança Pública, a Carris e a Prevenção Rodoviária Portuguesa.

LEI DO UTENTE

A Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, regulamentada pelo Decreto-Regulamentar n.º 12/2008, de 9 de Junho, definiu um conjunto normativo tendente à protecção dos direitos dos utentes das infra-estruturas rodoviárias, nos casos de obras que interfiram com as condições de circulação Relatório de Reclamações 2008 e a respectiva Portaria nº 604-A/2008, de 9 de Julho define o modelo de formulário destinado aos pedidos de restituição de valores de portagens nos casos de incumprimento das concessionárias, quer por falta ou deficiente informação ao utente, quer por desrespeito das exigências de segurança aplicáveis.

O direito a solicitar a restituição de valores de portagens relativos a troços em obras, depende da prévia Declaração de Incumprimento, a emitir pelo InIR, IP, nos termos do artigo 19.º do Decreto-Regulamentar n.º 12/2008, de 9 de Junho.

Com esta moldura legislativa foram reforçados os direitos dos utentes das AEs concessionadas sujeitas a obras de duração superior a 72 horas, e garantida a melhoria das condições de circulação, segurança e comodidade nesses troços, através de normativos mais exigentes, fiscalização mais efectiva e quadro sancionatório mais desencorajador. Os mecanismos de concretização dos direitos dos utentes serão aperfeiçoados e alargados, nos futuros contratos de concessão e na rede em geral, concretizando um novo paradigma da política rodoviária em que o objectivo de fazer mais estradas foi substituído pelo objectivo de fazer melhores estradas, tendo os utentes na primeira linha das suas preocupações, melhor qualidade de serviço e segurança das vias, maior informação e apoio aos utentes.

Sociedade

Além da interacção directa do InIR com a sociedade, através das iniciativas de responsabilidade social ou da participação e envolvimento com grupos e associações, é de destacar o impacte indirecto significativo, a nível de mobilidade e acessibilidade, segurança rodoviária, e através do envolvimento do InIR na preparação e elaboração de pareceres sobre diplomas legislativos ou planos.

RESPONSABILIDADE SOCIAL

Campanha “O InIR e o Natal dos Sem-Abrigo”

Com o objectivo de fomentar uma atitude de solidariedade social junto dos seus colaboradores, foi lançada na época natalícia a campanha “InIR e o Natal dos Sem Abrigos” para recolha de alimentos e vestuário a distribuir através da associação Casa.



Fig.25 – Imagem de sensibilização da Campanha “O InIR e o Natal dos Sem-Abrigo”

Colaboradores

GESTÃO DO CAPITAL HUMANO

Na área dos recursos humanos, foi adquirido em 2008 o Programa Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública (Programa SIADAP), que permitirá a avaliação do desempenho dos Recursos Humanos com base nos objectivos do QUAR. Este sistema de avaliação abrange todos os colaboradores, que estejam no InIR há pelo menos 6 meses. Em 2008 todos os colaboradores que se encontravam nessa condição foram sujeitos a avaliação, 20 técnicos superiores e 8 assistentes técnicos.

O Programa SIADAP visa contribuir para a melhoria do desempenho e qualidade de serviço da Administração Pública, para a coerência e harmonia da acção dos serviços, dirigentes e demais trabalhadores e para a promoção da sua motivação profissional e desenvolvimento de competências.

De acordo com os objectivos do QUAR, o dirigente de cada unidade orgânica reúne-se com os colaboradores individualmente, e estabelecem-se os objectivos, indicadores e competências para os avaliados para o ano em causa. Chegando à fase da avaliação, o colaborador faz a sua auto-avaliação e assim que estejam todos os funcionários avaliados estão reunidas as condições para se proceder à homologação das avaliações.

EMPREGO

O InIR iniciou a sua actividade em 1 de Novembro de 2007, com a nomeação do Conselho Directivo, que procedeu de mediato ao inicio dos procedimentos tendentes à selecção e afectação dos recursos humanos da EP com funções na área da supervisão das infra-estruturas rodoviárias, conforme previsto no artigo 23.º do Decreto-Lei 148/2007, de 27 de Abril.

Com a definição dos perfis que se adequavam às atribuições e funções que haviam sido cometidas ao InIR, foi enviado para aprovação de Sua Excelência o Ministro de Estado e das Finanças o processo de criação dos postos de trabalho, com o qual o Instituto passaria a ter um quadro de pessoal constituído.

No ano de 2008, face às adversidades que foram enfrentadas durante o processo de estabilização do quadro de pessoal, dos 56 colaboradores (14 dirigentes e 42 trabalhadores) que estava previsto integrarem o quadro do InIR, apenas 38 se encontravam ao serviço em 31 de Dezembro, dos quais 30 (7 dirigentes e 22 trabalhadores) possuíam vínculo ao Instituto e 8 estavam em regime de mobilidade.

Importa realçar, que apenas durante o último trimestre de 2008 se verificou a entrada da maioria dos trabalhadores, facto que condicionou determinantemente a actuação e desempenho do Instituto durante ¾ do primeiro ano completo de actividade.

Como organismo público, o InIR contava no seu quadro com dois tipos de vínculos laborais, nomeação e contrato individual de trabalho. Com vínculo de nomeação estavam ligados ao InIR 16 trabalhadores e 14 vinculados através de contrato individual de trabalho.

Prevendo-se que não fossem encontrados os perfis adequados à prossecução das atribuições e competências previstas para o InIR, face ao elevado grau de qualificação necessário para os recursos humanos a integrar, foi iniciado um processo de contratação no mercado de trabalho, que aguardou pela conclusão do processo de mobilidade.

Relativamente ao tipo de contrato de trabalho, cerca de 32% dos colaboradores do InIR, encontram-se vinculados através de um contrato efectivo, sendo todos eles trabalhadores a tempo integral.

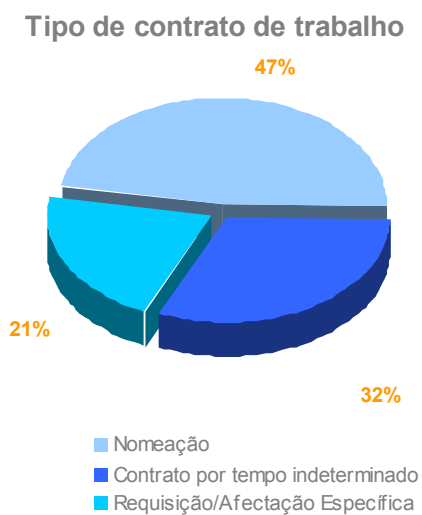


Fig. 26 – Colaboradores por tipo de contrato

No que se refere à rotatividade, apenas se registou a saída de dois colaboradores do género feminino, na faixa etária dos colaboradores com idade compreendida entre os 45 e os 49, correspondendo a uma taxa de rotatividade de 5,3%.

Enquanto entidade pública o InIR oferece a todos os seus colaboradores os seguintes benefícios: ADSE; Segurança Social; Serviços Sociais; Cofre de previdência.

Relativamente a organizações sindicais, apenas um colaborador do InIR é sindicalizado, o que corresponde a 3% do total de colaboradores da empresa.

Trabalhadores sindicalizados

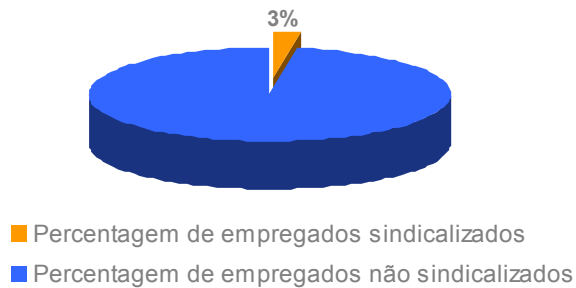


Fig. 27 – Colaboradores sindicalizados

SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO

Durante o ano de 2008 foi contratado o serviço de medicina no trabalho, que entrou em vigor no dia 1 de Janeiro de 2009. O serviço contratado é composto pelos exames obrigatórios por lei:

Anamnese

- Inquérito sobre os antecedentes profissionais
- Inquérito sobre os antecedentes clínicos pessoais
- Inquérito sobre os antecedentes clínicos familiares
- Inquérito sobre o estado de saúde à data do exame
- Inquérito sobre o posto para que é proposto e eventuais patologias associadas a essa actividade

Exame Objectivo

- Perfil Psicológico
- Biometria (medição da Tensão Arterial, da Altura, do Peso, Pulso.)
- Exame Clínico:
 - Avaliação Física por Aparelhos e Sistemas
 - Observação da Pele e Mucosas
 - Observação da Cabeça e Pescoço
 - Acuidade Visual e Auditiva
 - Observação Cardíaca e Pulmonar
 - Observação Abdominal
 - Observação dos Membros
 - Exame neurológico sumário

E pelos seguintes alguns exames complementares:

- Análises Clínicas (Hemograma, Glicémia em Jejum, Creatinina, GOT, GPT, Colesterol Total, Colesterol HDL, Triglicéridos, Urina II)
- Electrocardiograma em Repouso, e respectivo relatório
- Rastreio Oftalmológico, com aparelho e respectivo relatório

SERVIÇOS DE SEGURANÇA

Foi efectuada uma visita ao edifício ocupado pelo InIR, no âmbito da Higiene e Segurança, visando o levantamento de riscos Profissionais e sugestão de medidas Técnicas convenientes, para melhoria das condições de Trabalho e produção do respectivo Relatório (Carta de Riscos), com base na análise dos dados colhidos.

Em 2008 não se registou qualquer acidente com os colaboradores do InIR. Relativamente à taxa de absentismo de 9,4%, a análise das respectivas causas permitiu concluir que a ausência se deu única e exclusivamente a licenças de maternidade/paternidade (Fig. 28).

Taxa / Índice	Valor
Nº de óbitos	0
Taxa de acidentes/lesões	0
Taxa de doenças ocupacionais	0
Taxa de dias perdidos	0
Taxa de absentismo	9,4%

Fig. 28 – Taxas de acidentes e absentismo no InIR

Índice de frequência = (N.º de acidentes/N.º total de horas efectivamente trabalhadas) * 200.000

Taxa de doenças profissionais = (N.º de doenças ocupacionais/N.º total de horas efectivamente trabalhadas) * 200.000

Taxa de dias perdidos = (N.º de dias perdidos/N.º de horas potencialmente trabalhadas) * 200.000

Taxa de absentismo = N.º de dias de ausência (incluindo licenças de maternidade/paternidade) /N.º de dias potencialmente trabalhados* 100

FORMAÇÃO E EDUCAÇÃO

As actividades de formação desenvolvidas pelo InIR em 2008 totalizaram 364 horas de formação, o que corresponde a uma média de 9,6 horas de formação por colaborador. Houve participação em acções de formação nas seguintes áreas temáticas: Código de Contratação Pública, Tecnologias de Informação e Comunicação, Sistemas de informação Geográfica, Sistema de Gestão Documental, SIADAP123 e formação no SRH.

Número de Horas de Formação por Categoria Profissional em 2008

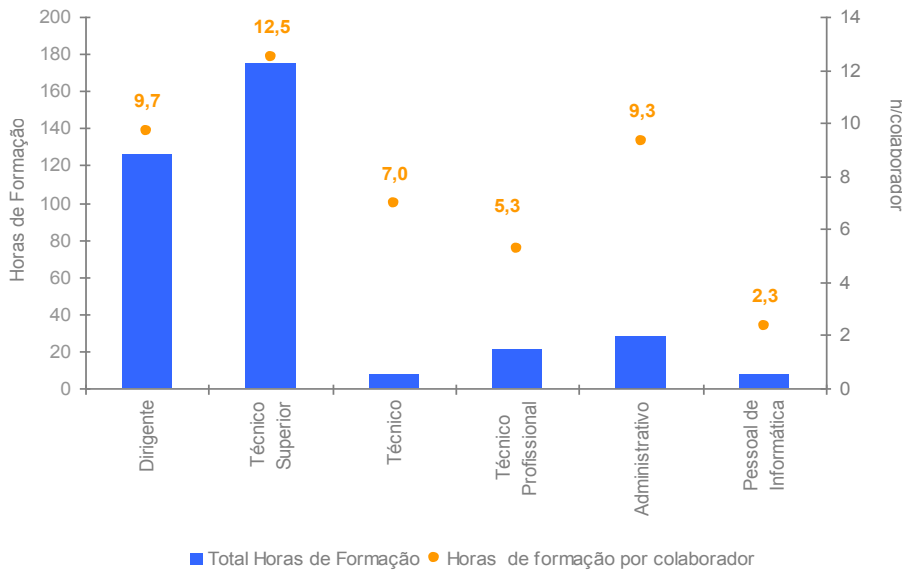


Fig. 29 – Horas de Formação

O InIR tentará ainda obter financiamento comunitário para o plano de formação do biénio 2009/2010 através da apresentação de candidaturas ao Programa Operacional do Potencial Humano (POPH) integrado no Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN).

A formação profissional em 2009 será objecto de um plano específico de forma a aumentar as competências profissionais, que deverá incidir sobre as seguintes áreas temáticas:

- Formação para dirigentes;
- Gestão pública, qualidade e comunicação organizacional;
- Código de contratação pública;
- Gestão de recursos humanos;
- Controlo de gestão;
- Tecnologias de Informação e Comunicação e Sistemas de Informação Geográfica;

A metodologia de desenvolvimento do plano de formação para 2009 terá por base um levantamento das necessidades de formação/competências necessárias para o cumprimento das atribuições e objectivos do InIR, considerando as respectivas prioridades.

DIVERSIDADE E IGUALDADE DE OPORTUNIDADES

O InIR rejeita todas as formas de discriminação, sendo este um dos princípios básicos que regem as suas actividades e que está coberto pela legislação em vigor em Portugal. A Figura 30 apresenta a caracterização do universo de colaboradores do InIR, por género, faixa etária e categoria profissional.

Distribuição dos colaboradores do InIR por género e faixa etária										
CATEGORIA PROFISSIONAL	H	M	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	Total
Dirigente	9	4	1	2	1	2	3	2	2	13
Técnico Superior	8	6	1	1	3	5	2	2		14
Técnico	0	1					1			1
Técnico Profissional	1	2					1	2		3
Administrativo		4	1	2			1			4
Especialista de Informática	2				1			1		2
Técnico de Informática		1						1		1
Total	20	18	3	5	5	7	8	8	2	38

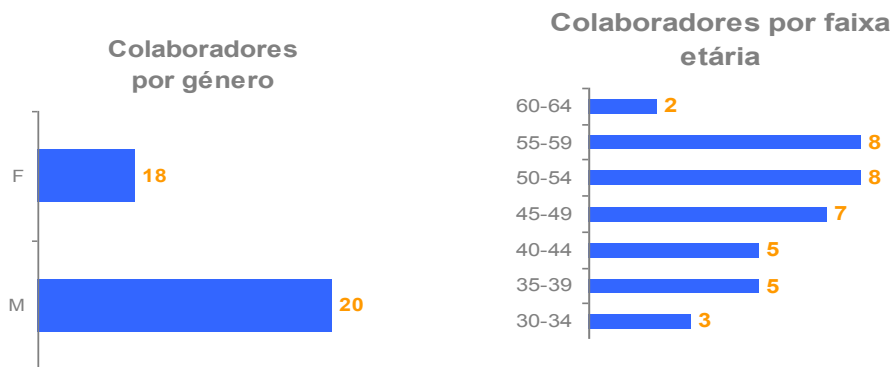


Fig. 30 – Colaboradores por género e por faixa etária

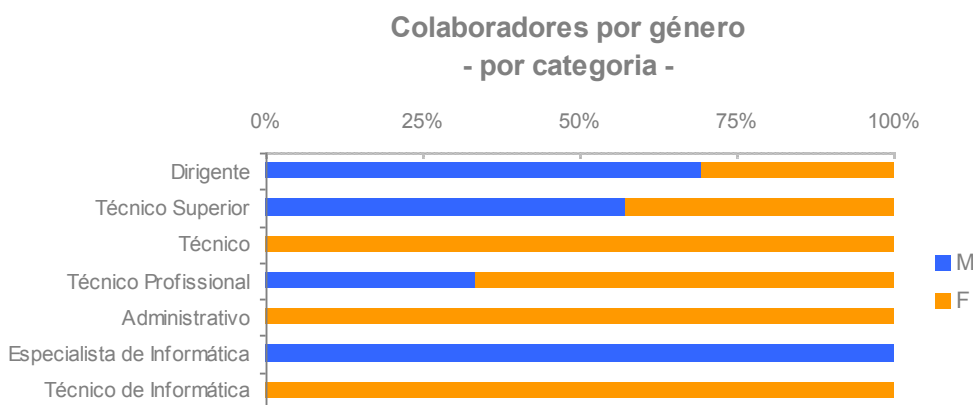


Fig. 31 – Colaboradores por categoria e género

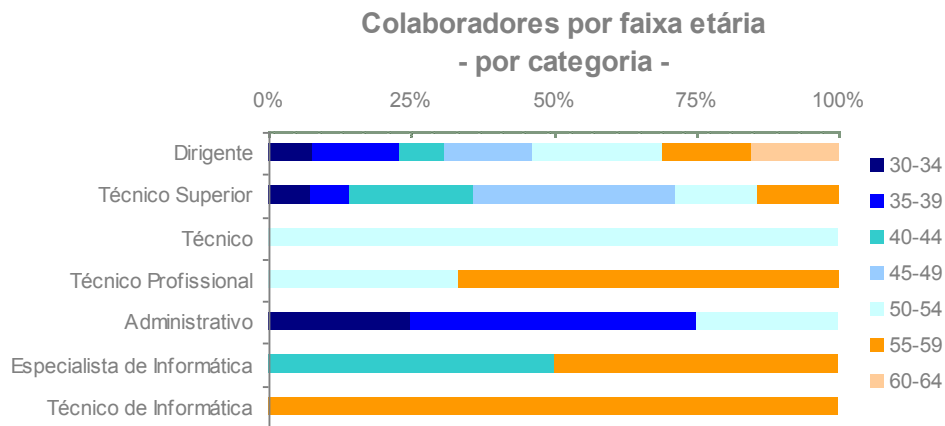


Fig. 32 – Colaboradores por categoria e por faixa etária

Relativamente aos salários, apenas é possível efectuar uma análise comparativa dos salários médios por género nas categorias “Dirigente”, “Técnico Superior” e Administrativo”. A análise não resulta na identificação de qualquer diferença relevante entre géneros, comprovando a política não discriminatória do INIR.

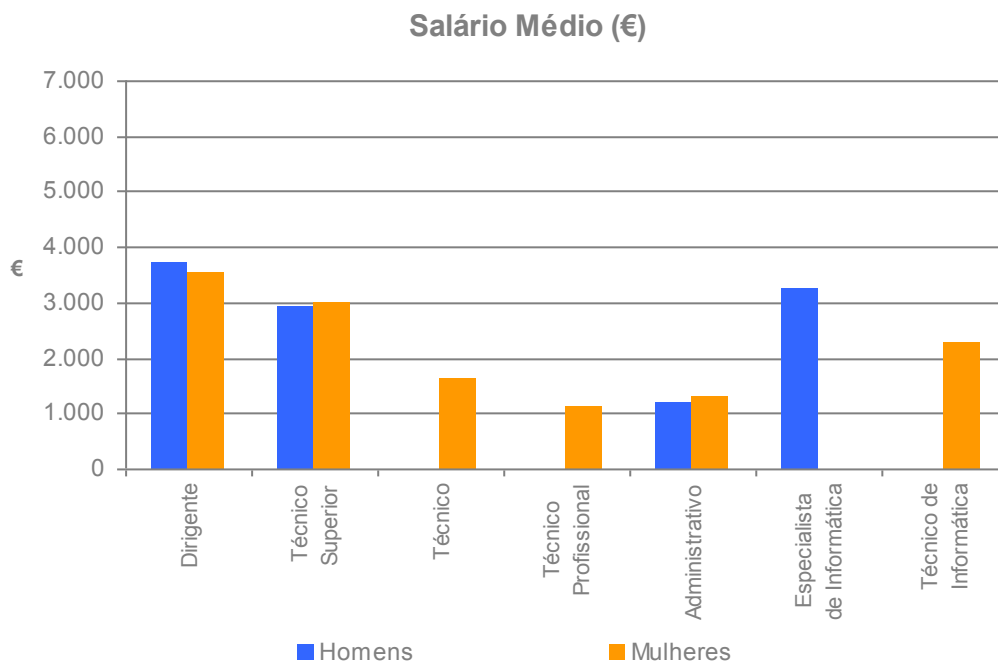


Fig. 33 – Salário médio dos colaboradores por categoria e por género

3 – RELAÇÃO COM O AMBIENTE

O factor principal da actividade do InIR, no que se refere à sua relação com o ambiente, é o elevado impacte indirecto que detém enquanto regulador das infra-estruturas rodoviárias, em resultado da sua capacidade de influência sobre um sector tão relevante em termos ambientais.

Neste contexto, além das actividades de monitorização do desempenho ambiental das concessionárias, destaca-se neste relatório o impacte da actuação do InIR a nível das alterações climáticas e do ordenamento do território – desde a fase de planeamento, ao projecto, construção e exploração.

Relativamente à actuação do InIR a nível dos instrumentos de planeamento é particularmente importante – através da integração dos princípios de sustentabilidade no desenvolvimento dos planos sectoriais dos transportes – o Plano Estratégico dos transportes e o Plano Rodoviário Nacional - e a realização das avaliações ambientais estratégicas.

Não obstante, sendo este o Relatório de Sustentabilidade do InIR, inclui-se também neste documento informação sobre o desempenho ambiental do InIR e o impacte directo da sua actividade – impacte este de reduzida materialidade, sobretudo quando comparado com os aspectos indirectos já referidos.

Impacte Ambiental do InIR

Em resultado das características da sua actividade, essencialmente administrativa, os impactes ambientais directos associados à actividade do InIR correspondem ao consumo de materiais (consumíveis administrativos, equipamento informático, mobiliário de escritório, entre outros), consumo de energia e água, e à produção de efluentes líquidos e resíduos (Fig.34). No entanto, tendo em conta que para o ano de 2008 não há valores de consumos de água e electricidade, uma vez que estes não eram liquidados directamente pelo InIR por se encontrarem incluídos no contrato do proprietário do imóvel.



Fig.34 – Impacte ambiental InIR em 2008

Consciente de que é responsabilidade de todos a adequada gestão dos seus impactes ambientais, o INIR adoptou e implementou em 2008 um conjunto de boas práticas ambientais, sintetizadas em seguida:

- Aquisição de servidores de baixo consumo evitando a instalação de novos circuitos eléctricos de maior potência;
- Substituição de iluminação por lâmpadas de baixo consumo;
- Implementação do Sistema de Gestão Documental, privilegiando o uso de meios digitais na transmissão e circulação de informação, diminuindo desta forma o consumo interno de papel e permitindo a desmaterialização dos processos;
- Apesar de ainda não existir um sistema de gestão de resíduos, foi concebido um plano de reciclagem do papel e os *tonners* foram enviados para destino final adequado;
- Utilização de plataformas electrónicas para envio de relatórios de reclamações por parte das concessionárias, para participação do INIR nos Planos Regionais Ordenamento do Território e para as fases de consulta dos estudos de Avaliação Ambiental Estratégica.

SISTEMA DE GESTÃO DOCUMENTAL

Com a implementação Sistema de Gestão Documental, no final de 2008, foi disponibilizada uma solução global para efectuar o registo de documentos e associação a processos, integrada no ambiente informático do INIR e compatível com as ferramentas de produtividade individual em utilização. O objectivo do Sistema de Gestão Documental é otimizar o funcionamento das áreas funcionais, permitindo basicamente:

- Efectuar o registo e pesquisa de todos os documentos, entrados, saídos e produzidos internamente;
- Introduzir a implementação do conceito de processos electrónicos, ao nível do controlo da sua circulação interna e/ou de agregação de documentos para consulta;
- Acesso rápido e em tempo real à informação armazenada. Esta funcionalidade atinge especial relevância com o decorrer do tempo e o crescimento da informação armazenada;
- Possibilidade de saber, em qualquer momento, onde se encontra um determinado registo, quais as etapas percorridas, os pareceres e documentos associados. Adicionalmente fornece o tempo de permanência em cada etapa assim como eventuais suspensões.
- Reduzir a quantidade de papel a circular na organização e evitar as cópias sucessivas.

Impacte Ambiental das Concessionárias

MONITORIZAÇÃO DO DESEMPENHO AMBIENTAL DAS CONCESSIONÁRIAS

As políticas de gestão ambiental seguidas pelo INIR face às características da sua missão centram-se fundamentalmente na análise e evolução de indicadores específicos e na apresentação de objectivos a atingir pelas Concessionárias. Estes indicadores (Fig.35) têm em conta valores médios de concentração de NO₂, correcções de

níveis de emissão de ruído, descargas de águas de escorrências sem tratamento prévio e atropelamentos da fauna. Até ao final de 2010 serão apresentadas novas metas, novas tecnologias e novos indicadores para toda a rede concessionada.

INDICADORES DE QUALIDADE/PERFORMANCE – Sustentabilidade Ambiental	Unidade
Concentração de NO ₂	µg/m ³
Percentual de correcção das situações em que 80% da população está exposta a níveis sonoros acima de 70 dB(A)	%
Percentual de correcção das situações em que 80% da população está exposta a níveis sonoros acima de 70 dB(A)	%
Redução da descarga de águas de escorrência sem tratamento prévio sempre que Cu>0,1 mg/l, Zn>1 mg/l e Pb>0,1 mg/l em zonas hídricas sensíveis aos poluentes rodoviários	%
Redução dos atropelamentos de fauna e aumento da eficácia das passagens hidráulicas/fauna	%

Fig.35 – Indicadores de qualidade do desempenho ambiental das concessionárias

PARTICIPAÇÃO NO COMITÉ TÉCNICO “PRESERVING THE ENVIRONMENT”

Durante o ano de 2008 o InIR participou num Comité Técnico relacionado com a sustentabilidade dos sistemas de transporte rodoviários - “*Preserving the Environment*”-, organizado pela Associação Mundial da Estrada (AIPCR/PIARC), composto por 3 subgrupos:

- National policies and strategies for reducing the impacts of the road transport system on climate change
- Monitoring of environmental impacts
- Monitoring alternative solutions for fossil fuels for the road system

A participação do InIR incidiu no subgrupo de Monitorização dos Impactes Ambientais, sendo que em Portugal apenas se monitoriza em termos ambientais a qualidade do ar água e ruído. Estes requisitos estão definidos no contrato de concessão com a EP e nos contratos de concessão com as restantes concessionárias. A monitorização destes descritores é obrigatória por imposição da DIA.

Impacte Ambiental das Infra-Estruturas

AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA

O InIR privilegia a adopção das melhores soluções a nível ambiental desde a fase de planeamento das infra-estruturas, promovendo a realização de estudos de avaliação ambiental estratégica, de acordo com o Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de Junho.

Este diploma obriga a avaliação ambiental estratégica de todos os planos de desenvolvimento que sejam susceptíveis de impactos negativos – como é o caso das infra-estruturas rodoviárias – e tem como objectivo fundamentar as propostas de intervenção da rede nacional, com a seguinte perspectiva:

- Servir as directrizes do PRN2000 e identificar a lógica das características da rede;
- Identificar os condicionalismos ambientais, físicos e sociais associados à concretização do PRN2000;
- Articular a rede com as restantes infra-estruturas de transporte;
- Articular o PRN com o previsto nos planos de desenvolvimento Regional (PROT Centro; PNPOT)
- Avaliar dos principais impactes da implementação do PRN2000
- Identificar os cenários que minimizam os impactes negativos

Durante 2008, foram lançados 6 concursos para estudos de avaliação ambiental estratégica (Fig.36).

Concursos Públicos	Data de Lançamento	Estado
Estudo de Planeamento e Avaliação Estratégica Integrada no IC26 Lamego/Trancoso	25-06-2008	Em curso
Estudo de Avaliação Estratégica IC10 Santarém/Coruche/Montemor-o-Novo	01-07-2008	Concluído
Estudo de Planeamento e Avaliação Estratégica Integrada EN101 Braga/Valença, EN202 Monção/Melgaço e IC28 Ponte da Barca/Lindoso;	03-07-2008	Concluído
Estudo de Planeamento e Avaliação Estratégica para a zona de influência do IC35 Vale de Cambra / Sever do Vouga	16-07-2008	Concluído
Estudo de Planeamento e Avaliação Estratégica Ambiental para a zona de influência do IC12 Mira/Mealhada (A1)	23-10-2008	Em curso
Estudo de Avaliação Ambiental Estratégica para o Desenvolvimento da Rede Rodoviária no Litoral Alentejano e Algarvio	04-11-2008	Em curso

Fig.36 - Concursos para estudos de avaliação ambiental estratégica

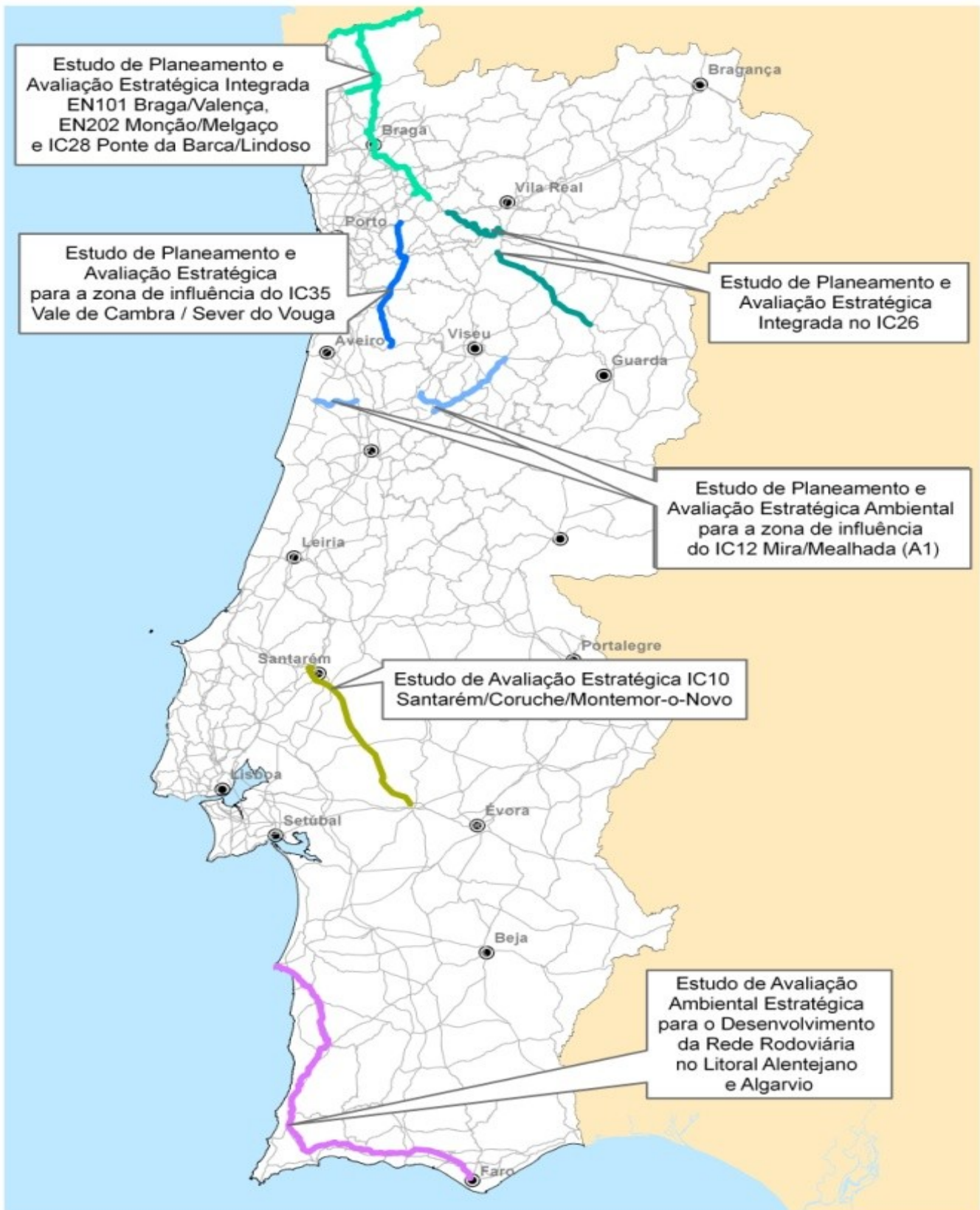


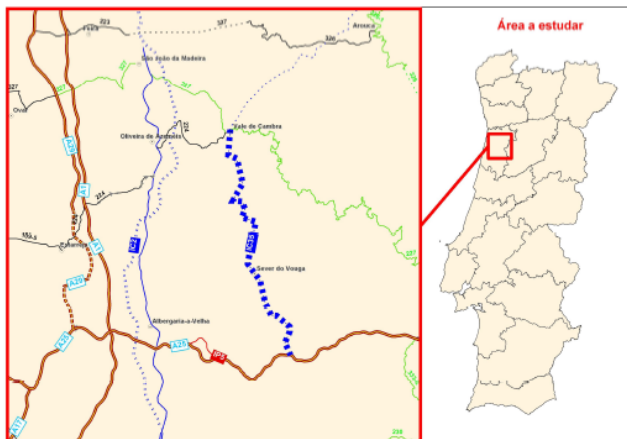
Fig. 37 – Estudos de Avaliação Ambiental Estratégica

IC35 Vale de Cambra / Sever do Vouga

Os objectivos que presidiram à elaboração da Avaliação Ambiental Estratégica do IC35 constituem, de um modo geral, as questões estratégicas estruturantes que presidiram à sua elaboração:

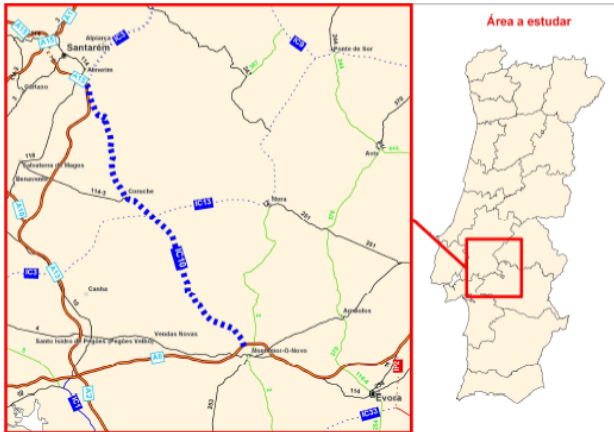
- Reequacionar a rede envolvente numa lógica de articulação com os planos de ordenamento e desenvolvimento económicos;
- Completar as infra-estruturas de acessibilidade potenciadoras da mobilidade em termos regionais e locais;
- Melhorar as infra-estruturas de apoio à actividade económica;
- Estudar os cenários de implantação que melhor garantam o desenvolvimento e ordenamento do território na zona em causa, tendo em conta os três pilares da sustentabilidade (social, ambiental e económica).

Assim, considerando as relações de mútuo condicionamento entre o sistema urbano territorial e a rede de acessibilidades, trata-se, portanto, de identificar a lógica de articulação da rede que melhor sirva as referidas directrizes do PRN.



IC10 Santarém/Coruche/Montemor-o-Novo

A elaboração do presente estudo fundamenta-se na necessidade de efectuar uma análise da rede rodoviária envolvente à zona de influência do IC10 previsto no PRN 2000, numa lógica de articulação com os planos de ordenamento e desenvolvimento económicos, considerando as relações de mútuo condicionamento entre o sistema urbano - territorial e a rede de acessibilidades que melhor serve o desenvolvimento e ordenamento do território na zona, tendo em conta os três pilares da sustentabilidade (social, ambiental e económica).



EN101 Braga/Valença, EN202 Monção/Melgaço e IC28 Ponte da Barca/Lindoso

A elaboração do presente estudo fundamenta-se na necessidade de efectuar uma análise da rede rodoviária nacional da Região do Alto Minho, mais especificamente na área de influência da EN 101 Braga/ Valença, da EN 202 Monção/ Melgaço e do IC28 Ponte da Barca/ Lindoso, tendo em vista encontrar o cenário mais favorável ao desenvolvimento da rede rodoviária, considerando as relações de mútuo condicionamento entre o sistema urbano - territorial e a rede de acessibilidades que melhor serve o desenvolvimento e ordenamento do território na zona, tendo em conta os três pilares da sustentabilidade (social, ambiental e económica).



ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Além do seu envolvimento no âmbito de planos do sector dos transportes, como o Plano Rodoviário Nacional e Plano Estratégico de Transportes, o InIR colabora no desenvolvimento de diversos planos de ordenamento do território, a nível regional e nacional, mediante elaboração de pareceres que lhe são solicitados por diversas entidades.

Este envolvimento do InIR resulta da necessidade de assegurar a integração das políticas sectoriais, conferindo maior coerência aos instrumentos de ordenamento nacionais, regionais e locais. De entre as iniciativas que foram desencadeadas nesse sentido, incluem-se a preparação de um plano estratégico nacional para o sector dos transportes (PET 2008-2020), a elaboração dos planos regionais de ordenamento do território (PROT) e a revisão dos planos directores municipais (PDM).

Neste âmbito, o InIR pronunciou-se sobre as estratégias de desenvolvimento e evolução da rede rodoviária nacional, de ligação com outras redes e meios de transporte e em articulação com os outros instrumentos de ordenamento e planeamento de âmbito nacional, regional municipal ou sectorial, salvaguardando a unidade do sistema rodoviário e a tutela dos interesses públicos tem sido assegurada a sua participação através da apresentação de propostas ou de pareceres ou na discussão dos documentos finais apresentados.

PLANO ESTRATÉGICO DE TRANSPORTES 2008-2020 (PET)

A elaboração do PET representa um momento importante e necessário de reflexão prospectiva sobre o sector e inscreve-se no esforço nacional que tem vindo a ser feito no sentido de se caminhar para o desenvolvimento sustentável.

Este plano sectorial, visa estabelecer uma abordagem integrada para o sector de transportes, inclui a definição das opções sectoriais e os objectivos a alcançar, as medidas e as acções de concretização desses objectivos e a articulação da política sectorial com o consagrado nos outros instrumentos de gestão territorial. O InIR acompanhou a elaboração e discussão deste plano estratégico.



O PET define orientações específicas para o sector das infra-estruturas rodoviárias e nesse âmbito, no período do PET, serão desenvolvidas as seguintes acções e medidas, organizadas de acordo com os objectivos do PET:

1. Integração de Portugal nas cadeias europeias e mundiais de transporte,

- Conclusão da rede Transeuropeia (RTE-T) com vias de alta capacidade ligando as principais fronteiras: Valença, Chaves, Quintanilha, V. Formoso, Caia e V.R. St. António (IP2, IP4, IP5, IP8 e IC33)
- Conclusão das ligações em auto-estrada aos principais portos nacionais: Viana do Castelo, Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal e Sines (IP8 e IC33)
- Conclusão da ligação das capitais de distrito por rede de alta capacidade (IP2, IP4 e IP8), interligadas com a RTE-T
- Conclusão da ligação aos aeroportos nacionais com vias de alta capacidade: Porto, Lisboa (NAL), Beja e Faro (IC13 e IP8)
- Ligação das principais Plataformas Logísticas à rede de alta capacidade.

2. Melhor articulação entre os centros urbanos que compõem os diferentes níveis do sistema urbano nacional e entre estes e a sua área de influência

- Redução dos tempos de percurso para valores tendencialmente inferiores a 30 minutos nas ligações das sedes de concelho à rede de IP's e IC's
- Conclusão dos eixos estruturantes nas áreas metropolitanas (estrutura rádio - concêntrica) – IC2, IC16, IC17, IC24, IC29, IC30, IC32, IC36)
- Intensificar a concretização das malhas primária e secundária em zonas de fraca densidade populacional e baixa procura (IP2, IC5, IC3, IC6, IC7, IC37)
- Estabelecimento de um Plano de Variantes a Centros Urbanos

3. Governância, qualidade e segurança melhoradas no sector dos Transportes

- Desenvolvimento do novo modelo organizacional, mantendo a segregação das funções de operação e regulação
- Actualização da legislação rodoviária (EEN, PRN, Regulamentação Técnica e Económica face ao novo modelo organizacional
- Prossecução do principio do utilizador/pagador e integração do custo das externalidades na tarifação das infra-estruturas
- Redução dos níveis de sinistralidade em articulação com os objectivos nacionais (ENSR) e comunitários
- Melhoria do serviço de informação e apoio ao utente
- Disponibilizar aos utentes a via de acordo com os níveis de serviço adequados à sua funcionalidade
- Alargamento dos sistemas ITS às áreas metropolitanas e rede RTE-T, garantindo a sua interoperabilidade
- Melhoria dos indicadores ambientais, nomeadamente com a redução das concentrações de emissões de CO2 e NO, dos níveis sonoros e das descargas de água de escorrência sem tratamento prévio
- Monitorização dos objectivos estabelecidos no PET.

Planos Regionais de Ordenamento do Território

Compete ao InIR, por representação da Secretaria de Estado das Obras Públicas e Comunicações (GSEAOPC), pronunciar-se sobre as estratégias de desenvolvimento e evolução da rede rodoviária nacional, de ligação com outras redes e meios de transporte e em articulação com outros instrumentos de ordenamento e planeamento de âmbito nacional, regional municipal, salvaguardando a unidade do sistema rodoviário e a tutela dos interesses públicos. A participação do sector rodoviário no acompanhamento dos instrumentos de gestão territorial, com particular destaque para os PROT's (PROT LVT, PROT Norte, PROT Centro e PROT AML), pelo facto de definirem as grandes opções estratégicas de base territorial para o desenvolvimento regional em articulação com as políticas e planos sectoriais, tem permitido verificar que a ausência de definição de uma rede regional de estradas (falta de regulamentação, diferentes soluções de gestão, por exemplo), introduz alguns constrangimentos na consolidação dos modelos territoriais regionais.

Planos Directores Municipais

A simplificação de procedimentos associada à descentralização de competências para os municípios foi um dos vectores em que assentou a recente alteração introduzida pelo Decreto - Lei n.º 316/2007, de 19 de Setembro, no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial (RJIGT). Na sequência deste diploma, a Portaria n.º 1474/2007, de 16 de Novembro, define as competências da comissão de acompanhamento (CA) e dos respectivos membros, de entre as quais se destacam as de informação e de articulação com as orientações de política sectorial e respectivos planos, programas e projectos com incidência na área de intervenção.

Nesse contexto, o InIR tem vindo a integrar as Comissões de Acompanhamento nos Planos Directores Municipais em revisão.

Revisão Parcial do PRN

A construção de uma nova travessia rodoviária entre Chelas e o Barreiro irá provocar um reordenamento do sistema de deslocações a que a rede viária terá que dar resposta. Para além disso torna-se necessário otimizar a utilização da nova infra-estrutura, alargando a sua zona de influência natural, o que será conseguido através de uma melhoria criteriosa da acessibilidade de algumas zonas.

Foi assim proposto ao governo uma revisão pontual do PRN na AML, onde se pretende fundamentalmente desviar um valor significativo do tráfego da Ponte 25 de Abril, onde actualmente se verificam congestionamentos diários nas horas de ponta.

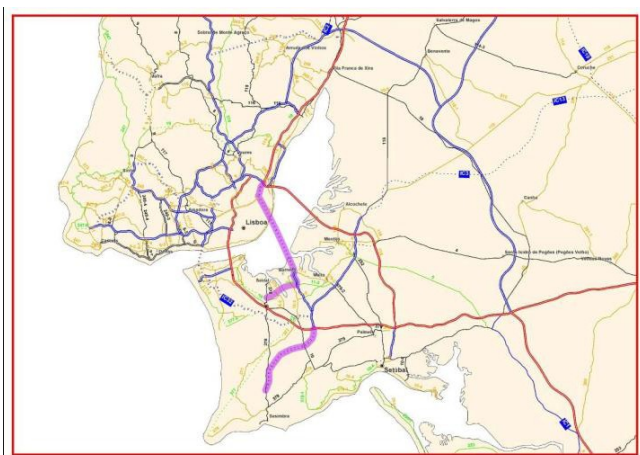


Fig. 38 – Revisão do PRN na AML

ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

No que se refere às alterações climáticas, além do PET, destacam-se ainda duas iniciativas específicas com uma contribuição relevante para a redução das emissões associadas ao transporte rodoviário – a implementação de vias de alta ocupação e a redução das velocidades médias de circulação.

Implementação das Vias de Alta Ocupação (VAO)

O conceito de alta ocupação aplica-se aos veículos de passageiros que transportam um número mínimo de ocupantes, superior à média habitual nas horas de ponta das áreas metropolitanas. Geralmente nos corredores de acesso às grandes cidades o tráfego pendular é caracterizado por índices de ocupação reduzidos que nas horas de ponta rondam os 1,3 passageiros por veículo ligeiro.

O programa de execução do plano de melhoria da qualidade do ar na região de Lisboa e do Porto integra um conjunto de medidas das quais se destaca a implementação de vias de alta ocupação em rodovias estruturantes de acesso a esses núcleos urbanos, como meio de a curto prazo se conseguir:

- Aumentar a capacidade da auto-estrada em termos de passageiros transportados;
- Redução dos tempos de percurso
- Aumento da taxa de ocupação dos veículos
- Diminuição da poluição associada à circulação
- Diminuição do consumo energético

Foi dado início ao desenvolvimento de um estudo, em parceria com o Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território (MAOTDR), para a implementação de Vias de Alta Ocupação nos principais acessos à cidade de Lisboa e Porto, contribuindo para a redução de emissões poluentes. O InIR, em conjunto com a Secretaria de Estado do Ambiente, definiu as características que poderão viabilizar essas vias especiais, identificou alguns corredores onde as mesmas poderão ser implementadas e elaborou a metodologia para desenvolvimento de um teste piloto num desses corredores.

No âmbito do Plano Nacional de Alterações Climáticas (PNAC), o InIR tem colaborado com o Ministério da Administração Interna (MAI) na medida de monitorização das velocidades médias praticadas em auto-estradas.

Redução das Velocidades médias de circulação em auto-estradas

O Plano Nacional de Alterações Climáticas (PNAC) é primeiro programa nacional desenvolvido com o objectivo específico de controlar e reduzir as emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE), de modo a respeitar os compromissos de Portugal no âmbito de Protocolo e do Acordo de Partilha de Responsabilidades no seio da UE, bem como antecipar os impactes das alterações climáticas e propor medidas de adaptação que visem reduzir os aspectos negativos desses impactes.

Das políticas e medidas apresentadas no PNAC 2006 respeitantes ao sector dos transportes, é importante salientar uma medida em que o InIR está envolvido: a “Redução das Velocidades Praticadas em auto-estradas interurbanas” (Meta 2010: redução da velocidade média de circulação em auto-estradas para 118 km/h). No âmbito deste plano, o InIR, em colaboração com a Administração Interna, efectuou o levantamento das velocidades médias de circulação em Auto-Estrada e será também responsável pela monitorização desta medida.

AVALIAÇÃO E GESTÃO DO RUÍDO AMBIENTAL

O Decreto-Lei nº 148/2008 de 31 de Julho que transpõe a Directiva Comunitária 2002/49/CE de 25 de Junho, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente, estabelece as fases de implementação do diploma e os prazos de realização das tarefas pelos agentes envolvidos, entre os quais os gestores das grandes infra-estruturas de transporte rodoviário.

No âmbito da legislação referida, compete ao InIR a responsabilidade de informar a comunidade das actividades associadas a secções com TMD superior a 16.000 veículos/dia, nomeadamente os mapas estratégicos de ruído preparados pelas concessionárias, e consequentes planos de acção, bem como preparar a informação georreferenciada para as secções com TMD superior a 8.000 veículos/dia.

Neste âmbito, o InIR preparou a informação relativa às rodovias que em 2008 apresentaram tráfego superior a 8.000 veículos/dia (aproximadamente 3.000.000 veículos por ano) e organizou os ficheiros georreferenciados referentes a essas secções.

4 – ÍNDICE GRI

InIR		
	Resposta	Página
1. ESTRATÉGIA E ANÁLISE		
1.1	Mensagem do Presidente	● 5-6
1.2	Descrição dos principais impactos, riscos e oportunidades	◐ 7-8, 15-16
2. PERFIL ORGANIZACIONAL		
2.1	Nome da organização	● 3
2.2	Principais marcas, produtos e/ou serviços	● 17
2.3	Estrutura operacional da organização	● 18
2.4	Localização da sede da organização	● 4
2.5	Países em que a organização opera	NA -
2.6	Tipo e natureza jurídica da organização	● 9
2.7	Mercados servidos	● 11
2.8	Dimensão da organização	● 11
2.9	Mudanças significativas realizadas	NA -
2.10	Prémios/reconhecimentos recebidos	Não existem -

InIR		
	Resposta	Página
3. PARÂMETROS DO RELATÓRIO		
Perfil do Relatório		
3.1	Período a que se referem as informações	● 3
3.2	Data do relatório mais recente	● 3
3.3	Ciclo de reporte	● 3
3.4	Contactos para questões relacionadas com o relatório ou o seu conteúdo	● 4
Âmbito e Limites do Relatório		
3.5	Processo para a definição do conteúdo do relatório	● 3
3.6	Limites do relatório	● 3
3.7	Outras limitações de âmbito específico	Não existem -
3.8	Base para a elaboração do relatório no que se refere a <i>joint ventures</i> , subsidiárias, instalações arrendadas, operações subcontratadas e outras organizações que possam afectar significativamente a comparabilidade entre períodos e/ou entre organizações	● 3
3.9	Técnicas de medição de dados e as bases de cálculos	● 3
3.10	Explicação da natureza e das consequências de qualquer reformulação de informações contidas em relatórios anteriores	NA -
3.11	Mudanças significativas em comparação com anos anteriores	NA -
Índice de Conteúdo do GRI		
3.12	Tabela que identifica a localização de cada elemento do relatório da GRI	● 65-76
Verificação		
3.13	Políticas e procedimentos actuais existentes para fornecer verificações externas do relatório	NA -

- Responde parcialmente
- Não responde
- Responde totalmente
- NA Não aplicável

InIR		
	Resposta	Página
4. GOVERNAÇÃO		
4.1	Estrutura de Governação	● 18-19
4.2	Indicação caso o presidente do mais alto órgão de governação também seja um director executivo (e suas funções dentro da administração da organização)	● 19
4.3	Declaração do número de membros independentes ou não-executivos	● 19
4.4	Mecanismos que permitem aos accionistas e trabalhadores fazerem recomendações ao mais alto órgão de governação	● 25-26
4.5	Relação entre remuneração dos membros do mais alto órgão de governação, diretoria executiva e demais executivos e o desempenho da organização (incluindo desempenho social e ambiental)	● 15-16
4.6	Processos em vigor no mais alto órgão de governação para assegurar que conflitos de interesse sejam evitados	○ -
4.7	Processo para determinação das qualificações e conhecimento dos membros do mais alto órgão de governação para definir a estratégia da organização para questões relacionadas com temas económicos, ambientais e sociais	○ -
4.8	Declarações de missão e valores, códigos de conduta e princípios internos relevantes para o desempenho económico, ambiental e social, assim como o estado de sua implementação	● 9-10
4.9	Procedimentos do mais alto órgão de governação para supervisionar a identificação e gestão por parte da organização do desempenho económico, ambiental e social, incluindo riscos e oportunidades relevantes, assim como a adesão ou conformidade com normas acordadas internacionalmente, códigos de conduta e princípios	● 19-20
4.10	Processos para a auto-avaliação do desempenho do mais alto órgão de governança, especialmente com respeito ao desempenho económico, ambiental e social	○ -
Compromissos com Iniciativas Externas		
4.11	Explicação sobre como o princípio de precaução é tratado pela organização	○ -
4.12	Cartas, princípios ou outras iniciativas desenvolvidas externamente de carácter económico, ambiental e social que a organização subscreve ou endosse	○ -
4.13	Participação em associações (como federações de indústrias) e/ou organismos nacionais/internacionais de defesa	○ -
Participação das Partes Interessadas		
4.14	Lista das principais partes interessadas da organização	● 25-26
4.15	Base para identificação e selecção das principais partes interessadas	● 3
4.16	Formas de consulta às partes interessadas	● 25-26
4.17	Principais questões e preocupações apontadas pelos interessados como resultado da consulta, e como a organização responde a estas questões e preocupações	○ -

- Responde parcialmente
- Não responde
- Responde totalmente
- NA Não aplicável

InIR					
	Indicador	Resposta	Página	Valor	
ASPECTO: DESEMPENHO ECONÓMICO					
EC1	Valor económico directo gerado e distribuído (milhares de euros)	Valor económico directo gerado		5.006.944	
		Receitas		5.006.944	
		Valor económico distribuído		-4.075.202	
		Custos operacionais		-2.619.055	
		Salários e benefícios de empregados	●	28-28	-1.453.892
		Pagamento a Fornecedores de Capital			-2.214
		Pagamentos ao Estado			-40
		Investimentos na comunidade			0
	Valor económico acumulado			931.742	
EC2	Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades para as actividades da organização, devido às alterações climáticas	◐	62-63	-	
EC3	Cobertura das obrigações em matéria de plano de benefícios da organização (valor em euros)	Encargos sobre remunerações	●	68	96.223
EC4	Benefícios financeiros significativos, recebidos pelo governo (valor em euros)			NA	
ASPECTO: PRESENÇA NO MERCADO					
EC5*	Variação da proporção do salário mais baixo comparado com o salário mínimo local, nas unidades operacionais importantes.	Rácio entre o salário mais baixo e o salário mínimo nacional	○	-	-
EC6	Política, práticas, e proporção das despesas em fornecedores locais (milhares de euros)		●	68	99%
EC7	Procedimentos para contratação local e proporção de membros de alta gerência recrutados na comunidade local em unidades operacionais importantes				NA
ASPECTO: IMPACTES ECONÓMICOS INDIRECTOS					
EC8	Desenvolvimento e impacto de investimentos em infraestruturas e serviços fornecidos, essencialmente para benefício público através de compromisso comercial em géneros ou sem fins lucrativos		○	-	-

* Indicadores complementares

- ◐ Responde parcialmente
- Não responde
- Responde totalmente
- NA Não aplicável

InIR					
			Resposta	Página	Valor
ASPECTO: MATERIAIS					
EN1	Consumo de materiais por peso ou volume	Papel (kg)	●	53	1.900
		Toners (kg)			88
EN2	Materializados utilizados que são resíduos reciclados de fontes externas		○	-	-
ASPECTO: ENERGIA					
EN3	Consumo directo de energia, segmentado por fonte primária	Gasolina (GJ/ano)	●	53	14
		Gasóleo (GJ/ano)			125
EN4	Consumo indirecto de energia, segmentado por fonte primária	Electricidade (GJ/ano)	●	53	660
ASPECTO: ÁGUA					
EN8	Consumo de água segmentado por fonte	Total (m3/ano)	●	53	579
ASPECTO: BIODIVERSIDADE					
EN11	Localização e áreas das terras pertencentes à organização, arrendadas ou por ela geridas, em áreas protegidas e em áreas ricas em biodiversidade, exteriores às áreas protegidas				NA
EN12	Impactes significativos das actividades, produtos e serviços da organização na biodiversidade em áreas protegidas e em áreas ricas em biodiversidade exteriores às áreas protegidas				NA

InIR					
			Resposta	Página	Valor
ASPECTO: EMISSÕES, EFLUENTES E RESÍDUOS					
EN16	Total de emissões de gases com efeito de estufa, directas e indirectas, por fonte de energia	Gasolina (ton/ano)	●	53	1
		Gasóleo (ton/ano)			9
		Electricidade (ton/ano)			71
		TOTAL (ton/ano)			81
EN17	Outras emissões indirectas de gases com efeito de estufa relevantes, por peso		○	-	-
EN18	Iniciativas de redução das emissões de gases com efeito de estufa e a redução alcançada		◐	62-63	-
EN19	Emissões de substâncias destruidoras de ozono, por peso		○	-	-
EN20	NOx, SOx e outras emissões atmosféricas significativas		●		Não significativas
EN21	Total de efluentes líquidos classificados por qualidade e por destino	Total (m ³ /ano)	●		Os efluentes líquidos produzidos são apenas de origem doméstica, recolhidos e encaminhados para tratamento no respectivo sistema municipal, não sendo por isso um aspecto relevante da actividade do InIR
EN22	Quantidade total de resíduos por tipo e por método de tratamento	Resíduos perigosos (ton/ano)	○	-	-
		Valorização (Códigos R) (ton/ano)			
		Eliminação (Códigos D) (ton/ano)			
		Resíduos não perigosos (ton/ano)			
		Valorização (Códigos R) (ton/ano)			
		Eliminação (Códigos D) (ton/ano)			
EN23	Número e volume total de derrames significativos				NA




InIR				
		Resposta	Página	Valor
ASPECTO: PRODUTOS E SERVIÇOS				
EN26	Iniciativas de mitigação dos impactes ambientais dos produtos e serviços da organização, e a extensão do impacte da mitigação	●	54	-
EN27	Percentagem recuperada dos produtos vendidos e das suas respectivas embalagens			NA
ASPECTO: CONFORMIDADE				
EN28	Valor monetário de multas significativas e o número total de sanções não-monetárias, pelo não cumprimento das leis e regulações ambientais	●	Valor (euros)	0

* Indicadores complementares

- ◐ Responde parcialmente
- Não responde
- Responde totalmente
- NA Não aplicável

InIR					
	Indicador	Resposta	Página	Valor	
ASPECTO: EMPREGO					
LA1	Mão-de-obra total por tipo de emprego (tempo integral ou parcial), tipo de contrato de trabalho (integral ou parcial) e por região	Total Trabalhadores		38	
		Nomeação	●	18	
		Contrato por tempo indeterminado		46	
		Requisição/Aquisição específica		12	
LA2	Criação de empregos e taxa de rotatividade por faixa etária, género e região			8	
		Total de Saídas em 2008		2	
		Taxa Rotatividade Global		5,3%	
		Mulheres		2	
		Homens	●	46	
		<30		0	
30 a 50		2			
>50		0			
ASPECTO: TRABALHO/RELAÇÕES DE GESTÃO					
LA4	Percentagem de empregados representados por organizações sindicais	Percentagem de empregados representados por organizações sindicais	●	47	3%
LA5	Período mínimo de anúncio sobre mudanças nas operações da organização relatora, incluindo se está especificado em acordos sindicais				NA
ASPECTO: SAÚDE E SEGURANÇA OCUPACIONAL					
LA7	Tipo de lesões, dias perdidos, índice de absentismo e número de óbitos relacionados com o trabalho	Nº de óbitos		0	
		Taxa de acidentes/lesões		0	
		Taxa de doenças ocupacionais	●	48	
		Taxa de dias perdidos		0	
		Taxa de absentismo		9,4%	
LA8	Educação, formação, aconselhamento, prevenção e programas de controlo de risco para assistir os colaboradores, as suas famílias, ou membros da comunidade, a respeito de doenças	Total de horas de formação em Higiene e Segurança no Trabalho	●	47	-

InIR					
	Indicador	Resposta	Página	Valor	
ASPECTO: FORMAÇÃO E EDUCAÇÃO					
LA10	Média de horas de formação por ano, por empregado e por categoria	●	48-49	N.º Total de Horas de Formação	364
				N.º de horas por trabalhador	9,6
				Dirigente	9,7
				Técnico Superior	12,5
				Técnico	7,0
				Técnico Profissional	5,3
				Administrativo	9,3
Pessoal de Informática	2,3				
LA12	Percentagem de funcionários que recebem, regularmente, análises de desempenho e de desenvolvimento da carreira	●	45	-	
ASPECTO: DIVERSIDADE E IGUALDADE DE OPORTUNIDADES					
LA13	Composição da direcção e do grupo responsável pela governação empresarial; proporção homem/mulher, faixa etária, minorias e outros indicadores de diversidade	●	49-51	-	
LA14	Rácio entre a média de salário atribuído ao homem e a média de salário atribuído à mulher, na mesma categoria profissional	●	52	Caracterização dos trabalhadores por género e faixa etária, por categoria profissional	-
				Dirigente	0%
				Média Salário Homens	0
				Média Salário Mulheres	1612
				Técnico Superior	0%
				Média Salário Homens	0
				Média Salário Mulheres	1117
				Técnico	93%
				Média Salário Homens	1201
				Média Salário Mulheres	1292
				Técnico Profissional	0%
				Média Salário Homens	0
				Média Salário Mulheres	2263
				Administrativo	93%
Média Salário Homens	1201				
Média Salário Mulheres	1292				
Técnico de Informática	0%				
Média Salário Homens	0				
Média Salário Mulheres	2263				

-  Responde parcialmente
-  Não responde
-  Responde totalmente
- NA Não aplicável

InIR				
		Resposta	Página	Valor
ASPECTO: INVESTIMENTO E PRÁTICAS DE PROCUREMENT				
HR1	Percentagem e número total de contratos de investimentos significativos que incluam cláusulas referentes a direitos humanos ou que foram submetidos a avaliações referentes a direitos humanos			NA
HR2	Percentagem de empresas contratadas e fornecedores críticos que foram submetidos a avaliações referentes a direitos humanos e as medidas tomadas			NA
ASPECTO: NÃO-DESCRIMINAÇÃO				
HR4	Número total de casos de discriminação e as medidas tomadas	●		0
ASPECTO: LIBERDADE DE ASSOCIAÇÃO E SINDICALIZAÇÃO				
HR5	Operações identificadas em que o direito de exercer a liberdade de associação e a negociação coletiva pode correr risco significativo e as medidas tomadas para apoiar esse direito	●	Não foram identificadas	
ASPECTO: TRABALHO FORÇADO E COMPULSÓRIO				
HR7	Operações identificadas como tendo risco significativo de ocorrência de trabalho forçado ou análogo ao escravo e as medidas tomadas para contribuir para a sua erradicação	●	Não foram identificadas	

◐ Responde parcialmente
○ Não responde
● Responde totalmente
 NA Não aplicável

InIR			
		Resposta	Página
ASPECTO: COMUNIDADE			
SO1	Natureza, âmbito e eficácia de quaisquer programas e práticas para avaliar e gerir os impactos das operações nas comunidades, incluindo a entrada, operação e saída	●	Não relevante tendo em conta a actividade do InIR
ASPECTO: CORRUPÇÃO			
SO2	Percentagem e número total de unidades de negócio analisadas relativamente a riscos associados com corrupção	◐	Auditorias externas que incluem alguns contratos de 2008
SO3	Percentagem de colaboradores formados nas políticas e procedimentos de anti-corrupção da organização	●	0
SO4	Acções como resposta a ocorrência de situações de corrupção	●	Não ocorreram situações de corrupção
ASPECTO: POLÍTICA PÚBLICA			
SO5	Posições quanto a políticas públicas e participação na elaboração de políticas públicas e lobbies	●	Não estão definidas
ASPECTO: CONCORDÂNCIA			
SO8	Valor monetário de multas significativas e número total de sanções não monetárias por não cumprimento de leis e regulações	●	0

- ◐ Responde parcialmente
- Não responde
- Responde totalmente
- NA Não aplicável

InIR					
			Resposta	Página	Valor
ASPECTO: SAÚDE E SEGURANÇA DO CONSUMIDOR					
PR1	Fases do ciclo de vida de produtos e serviços em que os impactos na saúde e segurança são avaliados visando melhoria, e a percentagem de produtos e serviços sujeitos a esses procedimentos				NA
ASPECTO: ROTULAGEM DE PRODUTOS E SERVIÇOS					
PR3	Tipo de informação dos produtos e serviços requeridos pelos procedimentos, e percentagem de produtos e serviços sujeitos a tais requisitos de informação				NA
PR6*	Práticas relacionadas com a satisfação do consumidor, incluindo resultados de pesquisa sobre o assunto	Número de Reclamações	●	33-34	3.696
ASPECTO: PUBLICIDADE					
PR6	Programas para adesão a leis, padrões e códigos voluntários relacionados com comunicações de <i>marketing</i> , incluindo publicidade, promoção e patrocínios				NA
ASPECTO: CONCORDÂNCIA					
PR9	Valor monetário de multas (significativas) por não-conformidade com leis e regulamentos relativos ao fornecimento e uso de produtos e serviços				NA

* Indicadores complementares

- ◐ Responde parcialmente
- Não responde
- Responde totalmente
- NA Não aplicável

5 – SIGLAS

AE - Auto-estrada
AICEP - Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal
AIPCR/PIARC - Association mondiale de la Route / World Road Association
AML - Área Metropolitana de Lisboa
ANCP - Agência Nacional de Compras Públicas
ANSR - Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
APA - Agência Portuguesa do Ambiente
CA - Comissão de Acompanhamento
CCDR - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional
CEDR - Conferência de Directores Gerais de Estradas da Europa
CM - Câmara Municipal
dB – Decibéis
DIA - Declaração de Impactes Ambientais
ECSI - European Customer Satisfaction Index
EEN - Estatuto das Estradas Nacionais
EN - Estrada Nacional
ENSR - Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
EP - Estradas de Portugal
GEE - Gases com efeito de estufa
GRI - Global Reporting Initiative
IC - Itinerário complementar
IGeoE - Instituto Geográfico do Exército
IGP - Instituto Geográfico Português
IMTT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes
InIR - Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias
INTT - Instituto Nacional de Transportes Terrestres
ISU - Inquérito à Satisfação dos Utentes
IP - Itinerário principal
IPQ - Instituto Português da Qualidade
ITS - Sistemas Inteligentes de Transporte (em inglês, Intelligent Transportation Systems)
ISEGI - Instituto Superior de Estatística e Gestão de Informação
LVT - Lisboa e Vale do Tejo
MAI - Ministério da Administração Interna
MAOTDR - Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território
MOPTC - Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
NSVO - Norma de Sinalização Vertical de Orientação

ONS - Organismo de Normalização Sectorial
PDM - Plano Director Municipal
PET - Plano Estratégico de Transportes
PMV - Painéis de Mensagens Variáveis
PNAC - Programa Nacional para as Alterações Climáticas
PNPOT - Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território
PNSR - Planos Nacionais de Segurança Rodoviária
POPH - Programa Operacional do Potencial Humano
PRACE - Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado
PRN - Plano Rodoviário Nacional
PROT - Plano Regional de Ordenamento do Território
QREN - Quadro de Referência Estratégico Nacional
QUAR - Quadro de Avaliação e Responsabilização
RJIGT - Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial
RRN - Rede Rodoviária Nacional
SEOPC - Secretaria de Estado das Obras Públicas e das Comunicações
SGACO - Sistema de Gestão de Autos de Contra Ordenação
SIADAP - Sistema de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública
SIG - Sistema de Informação Geográfica
TERN - Rede Rodoviária Transeuropeia
TMD - Tráfegos Médios Diários
TRIR - Taxa de regulação das infra-estruturas rodoviária
VAC - Vias de Alta Ocupação
VLA - Via Longitudinal do Algarve

RUA DOS LUSÍADAS, 9 - 4º F 1300-364 LISBOA

TEL.: 213 643 116 • FAX: 213 643 119

inir@inir.pt www.inir.pt


Instituto de Infra-Estruturas
Rodoviárias IP