

Relatório de Atividades 2011

RELATÓRIO DE ATIVIDADES

2011

FICHA TÉCNICA

Título **Relatório de Atividades 2011**

Editor INIR – Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, IP
Rua dos Lusíadas nº 9
1300-364 Lisboa - Portugal
Tel. (+351) 213 643 116 / Fax: (+351) 213 643 119
e-mail: inir@inir.pt
www.inir.pt

Coordenação: Gabinete de Controlo de Gestão e Sistemas de Informação

Data de Edição março 2012

Índice

1.	Nota do Conselho Diretivo.....	1
2.	Principais Indicadores.....	4
2.1.	Indicadores do QUAR 2011	4
2.2.	Indicadores de Atividade Operativa	6
3.	Enquadramento Institucional, Legislativo e Económico.....	7
3.1.	Missão.....	7
3.2.	Enquadramento Legal do INIR.....	7
3.3.	Estrutura Orgânica	10
3.4.	Produção Legislativa Setorial	14
3.5.	Envolvente Macroeconómica	17
4.	Evolução e Desenvolvimento Setorial	20
5.	Atividade de 2011	31
5.1.	Regulação Económica	31
5.2.	Regulação Normativa	34
5.3.	Planeamento Estratégico da Rede Rodoviária Nacional	36
5.4.	Gestão e Supervisão dos Contratos de Concessão	43
5.5.	Cooperação, Representação Internacional e Divulgação Técnica	51
5.6.	Relação com o Utente	58
5.7.	Comunicação Institucional.....	63
5.8.	Inovação no Setor Rodoviário.....	65
6.	Recursos Humanos	68
i.	Mapa de Pessoal, Recrutamento e Política Remuneratória.....	68
ii.	Valorização do Capital Humano.....	70
iii.	Perfis Quantitativos e Qualificativos.....	71
7.	Recursos Financeiros	74

1. Nota do Conselho Diretivo

O exercício caracterizou-se pelo acentuar do quadro de crise económico-financeira e a consequente redução do tráfego nas redes concessionadas, em particular as que passaram a ser pagas pelos utilizadores.

Em 17 de Maio, o Governo Português, assinou o Memorando de Entendimento com a Comissão Europeia, o Banco Central Europeu e o Fundo Monetário Internacional, que veio estabelecer um conjunto de objetivos de ajustamento estrutural. Neste âmbito, foi definido um Plano Estratégico de Transportes para o Horizonte 2011-2015 (PET), visando racionalizar as redes de transportes e melhorar as condições de mobilidade e de logística; aumentar a eficiência energética e reduzir os impactos ambientais; reduzir os custos de transporte e garantir a sustentabilidade financeira do setor; reforçar a concorrência no sector ferroviário e atrair mais tráfego integrando os portos no sistema logístico e de transportes global.

Ao nível do setor rodoviário, o PET preconiza uma inversão na política de investimentos em infraestruturas rodoviárias de alta capacidade – salvo casos de inequívoco benefício para o Estado – e o estancamento da contratação de novas Parcerias Público-Privadas (PPP), em linha com as iniciativas de avaliação dos contratos atuais mais significativos e de auditoria detalhada às PPP. Este plano prevê também a quantificação das responsabilidades contingentes do Estado, bem como a avaliação da viabilidade de renegociação de contratos, visando reduzir as responsabilidades financeiras do Estado.

O PET previu ainda uma regulação mais forte e independente, a obtenção de sinergias e a redução de custos de financiamento do setor das infraestruturas e transportes, o que se encontra em curso com a criação do Instituto de Mobilidade dos Transportes no final de 2011.

Constitui-se assim, passados 30 anos dos primeiros apoios de pré adesão à então CEE e do programa de contratualizações com as empresas públicas de transportes, oportunidades para a ação desenvolvida pelo InIR desde 2007 atuar num quadro mais vasto, facilitador da coordenação dos diferentes modos de transporte, beneficiando de maior autonomia institucional, beneficiando do maior envolvimento na renegociação das concessões e do

necessário reforço em meios humanos qualificados, o que ultrapassa uma simples translação de atribuições do InIR para o IMT.

A Lei n.º 55-A/2010, de 31 de Dezembro - Lei do Orçamento do Estado para 2011, que procedeu à quarta alteração à Lei n.º 25/2006, de 30 de Junho, veio atribuir às concessionárias e às entidades gestoras de sistemas eletrónicos de cobrança de portagens as competências para instaurar, instruir, analisar defesas, elaborar propostas de decisão, notificar os arguidos das decisões administrativas, bem como preparar o título executivo.

Com esta alteração legislativa, e não obstante continuar a ser da competência exclusiva do InIR a decisão de aplicação das coimas, a partir de 1 de Janeiro de 2011 operou-se uma alteração profunda ao regime de execução das coimas, deixando de se aplicar subsidiariamente o Regime Geral das Contraordenações. O InIR passou a ser o órgão de execução dos créditos decorrentes dos processos de contra-ordenação e procedeu à sua cobrança coerciva através do Sistema de Execução Fiscal residente na Direção Geral de Contribuições e Impostos, atual Autoridade Tributária e Aduaneira, no âmbito de uma estratégia de cooperação com ganhos de eficiência para o Estado e para o InIR.

No domínio da engenharia, o InIR enquanto representante do Estado concedente, continuou a deter papel determinante na supervisão contratual, ao nível do controlo de qualidade da rede concessionada e dos serviços prestados pelos concessionários aos utentes das vias. Subjacente a esta supervisão, encontra-se a verificação rigorosa e permanente do cumprimento dos Contratos de Concessão e das especificações que constam dos Manuais de Operação e Manutenção, a que as concessionárias estão obrigadas perante o Estado.

Esse controlo é hoje garantido através da existência de uma plataforma tecnológica criada no InIR – *Open Roads*, que permite a gestão e o tratamento, em moldes inovadores, da informação proveniente das concessionárias rodoviárias, colocando Portugal numa posição pioneira em matéria de supervisão face aos restantes países da Europa comunitária.

No âmbito das competências de planeamento estratégico da rede rodoviária nacional, foi concluído o Programa de Avaliação do PRN a determinadas parcelas do território nacional, que levou em consideração os planos de ordenamento do território nacionais e regionais em vigor e consubstanciaram a elaboração de uma Proposta de Rede Rodoviária que constitui um contributo relevante para a revisão do PRN2000 que se encontra prevista no Programa de Governo.

Cumpre salientar a atitude dinâmica, de confiança e de motivação, própria das equipas coesas competentes e determinadas na defesa do interesse público, que os colaboradores do InIR demonstram diariamente, não obstante os expetáveis efeitos negativos ao nível das incertezas decorrentes da reestruturação em curso. O que deve ser enaltecido, por parte de quem, na gestão de topo, o testemunha todos os dias.

O Presidente do Conselho Diretivo



Alberto Conde Moreno

2. Principais Indicadores

2.1. Indicadores do QUAR 2011

O InIR está abrangido pela Lei nº 66-B/2007, de 28 de dezembro (SIADAP), pelo que, conseqüentemente foi elaborado o QUAR que estabelece os Objetivos Operacionais aprovados para 2011 pela Tutela.

A monitorização final do QUAR 2011 está apresentada de seguida, demonstrando que foram alcançados todos os sete Objetivos Operacionais inscritos e destes, três foram superados.

Ainda no âmbito da legislação referida, o Instituto produziu um Relatório de Auto-Avaliação, documento anual com estrutura e conteúdo específicos nos termos das boas práticas fixadas sobre o tema que se integra no presente relatório, conforme Despacho nº16568/2011 e Circulara 13/GDG/2008 da Direção Geral da Administração Pública..

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2011



Versão: data 2012 01 17

Ministério da Economia e do Emprego

Entidade: Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, IP

MISSÃO: Regular e fiscalizar o sector das infra-estruturas rodoviárias e supervisionar e regulamentar a execução, conservação, gestão e exploração das referidas infra-estruturas, numa perspectiva integrada de ordenamento do território e desenvolvimento económico. (Decreto-Lei 148/2007 de 27 de Abril)

Objectivos Estratégicos

DESIGNAÇÃO

O1: Posicionar-se como um regulador 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.

O2: 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.

O3: 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.

O4: Assegurar a sustentabilidade económico-financeira do Instituto no quadro do novo Modelo de Gestão e Financiamento do sector rodoviário, financiando a sua actividade com as contribuições das empresas concessionárias ou sub-concessionárias da rede rodoviária nacional, nos termos definidos nos respectivos contratos de concessão e

Objectivos Operacionais

Eficácia

Ponderação **40%**

O1. Regular - Elaborar Actos Regulatórios no âmbito das competências atribuídas ao Instituto pelo Estado concedente. Peso 25%

INDICADORES	2009	2010	META 2011	Tolerância	Valor crítico	Peso	Trimestre	Resultado	Taxa de Realização	Classificação
Ind.1 - Determinações aos Regulados.	N.D.	35	50	5	68	100%	4º	63	118%	Superou

O2. Normalizar – Elaborar normativos técnicos no sector rodoviário. Peso 25%

INDICADORES	2009	2010	META 2011	Tolerância	Valor crítico	Peso	Trimestre	Resultado	Taxa de Realização	Classificação
Ind.2 - Elaboração de Normativos Técnicos	15	8	6	1	9	100%	4º	7	100%	Atingiu

O3. Planear – Acompanhar o desenvolvimento dinâmico da Rede Rodoviária e propor as necessárias alterações ou ajustamentos. Peso 25%

INDICADORES	2009	2010	META 2011	Tolerância	Valor crítico	Peso	Trimestre	Resultado	Taxa de Realização	Classificação
Ind.3 - Elaboração de Estudos de Avaliação Ambiental Estratégica	N.A.	2	3	1	5	100%	4º	3	100%	Atingiu

O4. Fiscalizar - Efectuar inspecções e vistorias no sector rodoviário no âmbito da actividade reguladora do INIR. Peso 25%

INDICADORES	2009	2010	META 2011	Tolerância	Valor crítico	Peso	Trimestre	Resultado	Taxa de Realização	Classificação
Ind.4 - Realização de Inspeções no âmbito das competências sectoriais do INIR.	55	61	40	5	56	100%	4º	45	100%	Atingiu

Eficiência

Ponderação **30%**

O5. Sustentabilidade - Garantir a auto-sustentabilidade em conformidade com o 'Novo Modelo de Financiamento' do sector definido pelo MOPTC. Peso 100%

INDICADORES	2009	2010	META 2011	Tolerância	Valor crítico	Peso	Trimestre	Resultado	Taxa de Realização	Classificação
Ind.5 - Auto Sustentabilidade – Rácio entre as Receita Próprias e as Despesa (óptica orçamental)	100%	132%	85%	10%	125%	100%	4º	166%	151%	Superou

Qualidade

Ponderação **30%**

O6. Serviço ao Utente - Assegurar e monitorizar a defesa dos direitos e interesses dos utentes. Peso 50%

INDICADORES	2009	2010	META 2011	Tolerância	Valor crítico	Peso	Trimestre	Resultado	Taxa de Realização	Classificação
Ind.6 - Taxa de Resolução de Reclamações de Utentes.	N.D.	N.D.	85%	5%	100%	100%	4º	94,1%	115%	Superou

O7. Formar - Promover a formação, valorização e a qualificação profissional dos funcionários do Instituto. Peso 50%

INDICADORES	2009	2010	META 2011	Tolerância	Valor crítico	Peso	Trimestre	Resultado	Taxa de Realização	Classificação
Ind.7 - Nº de colaboradores abrangidos por acções de formação no ano / Nº total de colaboradores.	N.D.	27%	33%	7%	100%	100%	4º	38,3%	100%	Atingiu

Quadro 1 - QUAR 2011

2.2. Indicadores de Atividade Operativa

No âmbito da atividade regulatória, para além da produção de documentos setoriais o InIR desempenha funções institucionais de fiscalização, monitorização, licenciamento e intervenção no âmbito da infraestrutura rodoviária.

O quadro seguinte contém um conjunto significativo de indicadores da atividade operativa em 2011.

Indicadores de Atividade Operativa	2011
Planeamento	
Intervenções no PRN	23
Pareceres para CCDRs	70
Pareceres de Viabilidade	17
Acompanhamento de PDMs	81
Regulação e Concessão	
Apuramentos da TRIR	15
Aprovação de Taxas de Portagem	16
Verificação de Modelos Financeiros	6
Pareceres de licenciamento	248
Aprovação Inst.de Terceiros	41
Pareceres Urbanísticos	619
Segurança e Qualidade	
Disposições Técnicas Normativas	7
Inspeções e Vistorias	45
Projetos de Obra (Análise)	65
Licenciamentos (Processos)	63
Ações de Supervisão da Rede Concessionada	186
Informações Prestadas a Terceiros	105
Serviço ao Utente	
Reclamações Tratadas	338
Visitas ao Portal Eletrónico	61.410

Quadro 2 – Indicadores de Atividade Operativa

3. Enquadramento Institucional, Legislativo e Económico

3.1. Missão

O Instituto das Infra-estruturas Rodoviárias, IP tem como Missão regular e fiscalizar o setor das infraestruturas rodoviárias e supervisionar e regulamentar a execução, a conservação, a gestão e a exploração das referidas infraestruturas numa perspetiva integrada de ordenamento do território e desenvolvimento económico, bem como assegurar os direitos dos utentes.

Para a prossecução da sua Missão incumbe especialmente ao InIR:

- Propor medidas legislativas ou regulamentares que tenham por objeto a gestão da rede de infraestruturas rodoviárias;
- Promover a definição e aplicação de normas relativas à qualidade e segurança das infraestruturas rodoviária;
- Fiscalizar o cumprimento das obrigações pelos operadores do setor;
- Assegurar e monitorizar a defesa dos direitos e interesses dos utentes;
- Desempenhar funções de arbitragem e resolução de litígios;
- Representar o Estado, enquanto Concedente, nos contratos de concessões rodoviárias.

3.2. Enquadramento Legal do InIR

O InIR foi criado como entidade coletiva pública pelo Decreto-Lei n.º 210/2006, de 27 de outubro, que aprova a Lei Orgânica do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, dotado de personalidade jurídica e autonomia administrativa.

Os documentos normativos e legislativos mais relevantes e que simultaneamente se apresentam como referências da atuação do Instituto são os seguintes:

- Decreto-Lei nº 148/2007, de 27 de abril, que estabelece o regime orgânico do InIR, como regulador e supervisor da construção, conservação, gestão e exploração da rede rodoviária nacional;
- Decreto-Lei nº 132/2008, de 21 de julho, que complementa o Decreto-Lei nº 148/2007, de 27 de abril, que esclarece as atribuições estabelecidas na lei orgânica, definindo o InIR como entidade representante do “concedente Estado nos contratos de concessão que possam vir a ser por este celebrados no futuro”, bem como o exercício dos “poderes ou faculdades anteriormente atribuídas à Estradas de Portugal, E.P.E. (ou a qualquer entidade que a tenha antecedido nas suas atribuições), no âmbito dos contratos de concessão do Estado atualmente em vigor”;
- Portaria nº 546/2007, de 30 de abril, que publica os Estatutos e determina a organização interna do InIR;
- Decreto -Lei nº 380/2007, de 13 de novembro, que aprova as bases da concessão geral rodoviária de serviço público estabelecida entre o Estado e a EP- Estradas de Portugal, SA, para a concepção, o projeto, a construção, o financiamento, a exploração, a requalificação e o alargamento das vias que se encontram contempladas no PRN 2000, por um período de 75 anos, consubstanciadas pela celebração do respetivo contrato de concessão;
- Despacho nº 8216/2008, de 19 de março, do MOPTC que define as orientações estratégicas específicas do InIR com vista à celebração com cada um dos membros do Conselho Diretivo de um Contrato de Gestão que traduza em objetivos detalhados e quantificados as metas a concretizar no seu mandato;
- Decreto-Lei nº 43/2008, de 10 de abril, que cria a Taxa de Regulação de Infraestruturas Rodoviárias (TRIR), visando “a recuperação dos encargos incorridos pelo InIR no exercício dos poderes e funções de regulação e supervisão da gestão e exploração das infraestruturas rodoviárias”;

- Decreto-Lei nº 110/2009, de 18 de maio, que altera as bases de concessão da Concessionária Geral, EP,SA;
- Decreto-Lei nº 111/2009, de 18 de maio, que cria a sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos SIEV- Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, SA;
- Decreto-Lei nº 112/2009, de 18 de maio, que estabelece o Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos (SIEV), e que permite implementar um sistema de cobrança exclusivamente através de equipamentos eletrónicos;
- Decreto-Lei nº 113/2009, de 18 de maio, que consagra o regime de cobrança de portagens pelo Dispositivo Eletrónico de Matrícula (DEM) e aprova o regime sancionatório aplicável às contra-ordenações em matéria de falta de pagamento de portagens em infraestruturas rodoviárias, alterando a Lei 25/2006, de 30 de junho;
- Decreto-Lei 72-A/2010, de 18 de junho, que no artigo 83º altera o nº 3 do artigo 18º do Decreto-Lei 210/2006, de 27 de outubro, dotando o InIR de autonomia financeira e de património próprio;
- Decreto-Lei 86-A/2011, de 12 de julho; **Lei Orgânica do XIX Governo Constitucional**. O inIR continua a ser tutelado pelo Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, agora enquadrado no Ministério da Economia e do Emprego;
- PET, **Plano Estratégico de Transportes 2011-2015**, divulgado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 45/2011 de 10 de novembro; determina a fusão do InIR,IP e do IMTT,IP num instituto público que congrega a missão, competências e atribuições daquelas entidades;
- Lei 126-C/2011, de 29 de dezembro, **Lei Orgânica do Ministério da Economia e do Emprego**, que na alínea g) do o artigo 5º, estabelece o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP, como organismo da Administração Indireta do Estado.

3.3. Estrutura Orgânica

O Decreto-Lei nº 148/2007, de 27 de abril, estabelece como órgãos sociais do InIR: o Conselho Diretivo, o Conselho Consultivo e o Fiscal Único.

O Conselho Diretivo é um órgão colegial composto por um presidente, um vice-presidente e um vogal e nos termos da Lei, é *“responsável pela definição da atuação do InIR, I. P., bem como pela direção dos respetivos serviços, em conformidade com a lei e com as orientações governamentais”*

O Conselho Consultivo é o *“órgão de consulta, apoio e participação na definição das linhas gerais de atuação do InIR, I.P.”*. É composto por vinte representantes de instituições e organismos públicos e privados, com interesse ou relevância na estratégia e âmbito da atividade do Instituto.

O Fiscal Único *“tem as competências e é nomeado nos termos previstos na Lei nº 3/2004, de 15 de Janeiro”*, nomeadamente na alínea b) do ponto 1, do art.º 17, sendo o órgão responsável pelo controlo da legalidade, da regularidade e da boa gestão financeira e patrimonial do Instituto.

A macro estrutura orgânica interna está estabelecida na Portaria nº 546/2007 de 30 de abril, e é composta *“unidades orgânicas de nível I designadas por direções e gabinetes, que se subordinam, hierárquica e funcionalmente, ao conselho diretivo, e por unidades orgânicas de nível II, designadas por departamentos, que funcionam na dependência direta das unidades orgânicas de nível I, ou diretamente do conselho diretivo quando assim for determinado”*

De acordo ainda com os seus Estatutos (aprovados pela Portaria nº 546/2007, de 30 de abril), o InIR para prossecução das suas atribuições, encontra-se organizado em seis unidades orgânicas de Nível I (quatro direções e dois gabinetes) e outras cinco de Nível II (cinco departamentos):

- **Na área de funções de apoio direto ao Conselho Diretivo:**
 - O Gabinete de Controlo de Gestão e Sistemas de Informação;
 - O Gabinete Jurídico;
 - O Departamento de Comunicação e Relações Externas:

- **Na área de funções nucleares:**
 - A Direção de Regulação e Concessão, com as seguintes departamentos:
 - Departamento de Análise e Regulação;
 - Departamento de Gestão de Contratos de Concessão.
 - A Direção de Planeamento;
 - A Direção de Segurança e Qualidade, com os seguintes departamentos:
 - Departamento de Segurança Rodoviária;
 - Departamento de Normalização Técnica.

- **Na área de funções de suporte:**
 - A Direção Administrativa, Financeira e de Recursos Humanos

Procede-se em seguida à enumeração e descrição do conjunto de competências das Unidades Orgânicas de nível I ou diretamente dependentes do Conselho Diretivo:

GCGSI – Gabinete de Controlo de Gestão e Sistemas de Informação - A este Gabinete está atribuída a produção de informação de gestão para o acompanhamento interno do desempenho financeiro e qualitativo do Instituto. Compete-lhe também o dimensionamento, manutenção e disponibilização das infraestruturas tecnológicas, a integração das componentes aplicacionais necessárias ao Conselho Diretivo e às diversas Unidades Orgânicas para suporte de informação interna e setorial, bem como a sua interoperabilidade com os agentes externos.

GJ – Gabinete Jurídico – Compete-lhe a prestação de apoio jurídico especializado ao Conselho Diretivo e às diversas Unidades Orgânicas, dar forma jurídica aos projetos normativos e contratuais do INIR e gerir o contencioso.

DC – Departamento de Comunicação - A este Departamento estão atribuídas funções de assessoria ao Conselho Diretivo nas áreas das relações públicas.

DRC – Direção de Regulação e Concessão - As atividades desta Direção estão centradas no acompanhamento dos contratos de Concessão, cabendo-lhe o papel de relação formal e prioritária com as Concessionárias, principalmente no âmbito das atribuições conferidas ao INIR de representação do Estado enquanto Concedente. Deve ainda promover estudos para apoio de formulação de estratégias e políticas de regulação.

DPL – Direção de Planeamento - A Direção de Planeamento acompanha a execução do Plano Rodoviário Nacional e pronuncia-se sobre alterações ao mesmo, garantindo a sua unidade, coerência e sustentabilidade, e assegurando a sua articulação com os restantes instrumentos de ordenamento e planeamento de âmbito nacional, regional ou local. Deve ainda promover os estudos relativos ao desenvolvimento setorial, e zelar pela existência de uma base de dados técnicos e patrimoniais atualizados da RRN, representação oficial do sector do setor rodoviário nacional, da promoção da divulgação técnica e da prestação de informação ao Governo e entidades institucionais sobre as atividades de supervisão e regulação das infraestruturas rodoviárias.

DSQ – Direção de Segurança e Qualidade - A esta Direção compete a definição dos indicadores de segurança e desempenho da rede rodoviária e a respetiva avaliação. Compete-lhe ainda promover a elaboração de documentos normativos nacionais necessários à boa execução, conservação, operação e manutenção das infraestruturas rodoviárias, assim como diligenciar no sentido da verificação da aplicação dos normativos vigentes sobre segurança e disponibilidade rodoviária.

DAFRH – Direção Administrativa, Financeira e de Recursos Humanos - Com um âmbito de funções transversais às diversas áreas do Instituto, esta Direção assegura a fiabilidade e a legalidade dos registos e procedimentos contratuais, administrativos, financeiros e de gestão dos recursos patrimoniais e humanos. Complementarmente deve ainda propor ao Conselho Diretivo soluções de optimização dos meios disponíveis

Organograma INIR

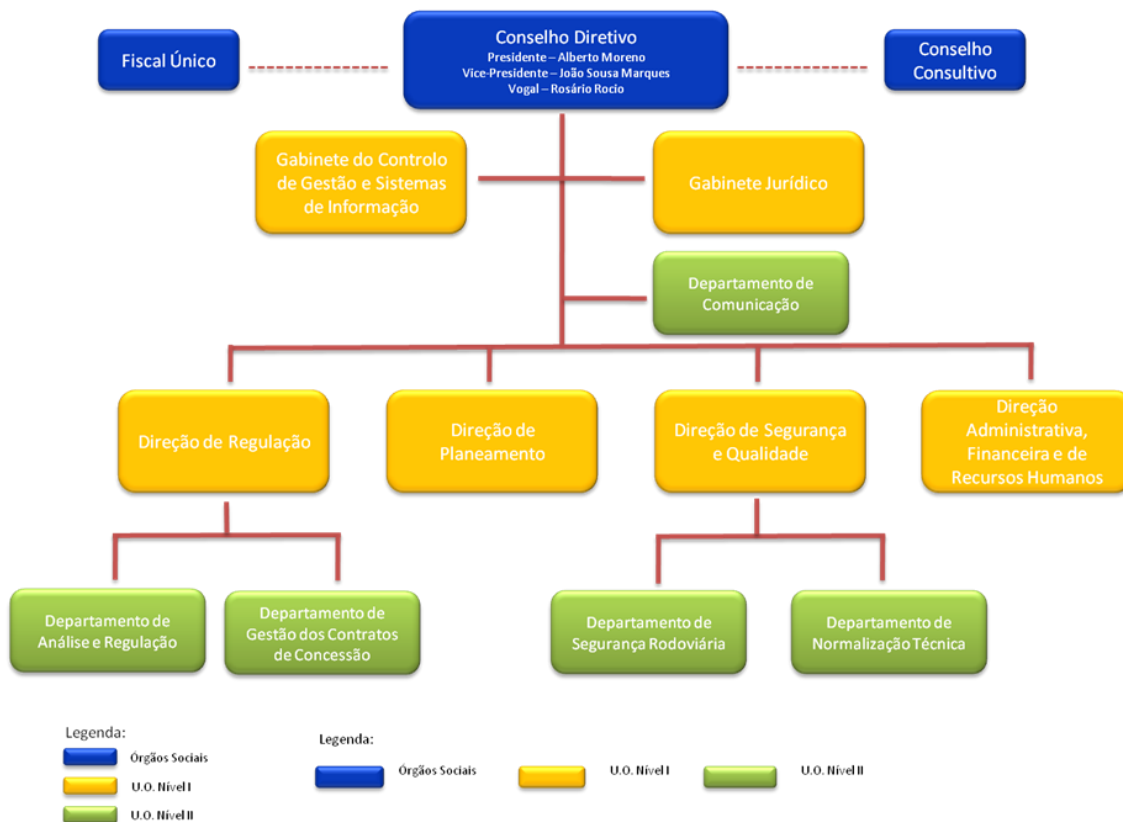


Figura 1 – Organograma INIR

3.4. Produção Legislativa Setorial

A legislação setorial publicada a partir de 2008 foi elaborada, por regra, envolvendo o INIR, ou por iniciativa, ou com a participação ou com o parecer prévio do Instituto, (excluindo os Acórdãos de órgãos judiciais e legislação específica das Regiões Autónomas).

A legislação com relevância setorial publicada em 2011 é a seguinte:

Diploma	Matéria
Decreto Regulamentar n.º 2/2011, D.R. n.º 44, Série I de 3 de março.	Introduz novos símbolos e sinais de informação relativos à cobrança eletrónica de portagens em lanços e sublanços de autoestradas e aos radares de controlos de velocidades, procedendo à quarta alteração do Regulamento de Sinalização do Trânsito, aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 22-A/98, de 1 de outubro.
Portaria n.º 135-A/2011. D.R. n.º 66, Suplemento, Série I, de 04 de abril.	Altera a Portaria n.º 314-B/2010, de 14 de junho, alterada pelas Portarias n.º 1033-C/2010, de 6 de outubro, e 1296-A/2010, de 20 de dezembro, que define o modo de utilização do dispositivo eletrónico de matrícula para efeitos de cobrança eletrónica de portagens.
Portaria n.º 179/2011. D.R. n.º 84, Série I, de 02 de maio.	Primeira alteração à Portaria n.º 419-A/2009, de 17 de abril, que regula o modo de elaboração, contabilização, liquidação, pagamento, processamento e destino das custas processuais, multas e outras penalidades;
Portaria n.º 180/2011. D.R. n.º 84, Série I, de 02 de maio.	Regula os termos e condições essenciais da remuneração da atividade de operação de pontos de carregamento no âmbito da mobilidade elétrica.
Portaria n.º 200/2011. D.R. n.º 98, Série I, de 20 de maio.	Segunda alteração à Portaria n.º 419-A/2009, de 17 de abril, que regula o modo de elaboração, contabilização, liquidação, pagamento, processamento e destino das custas processuais, multas e outras penalidades.
Portaria n.º 252/2011. D.R. n.º 121, Série I, de 27 de junho.	Portaria n.º 252/2011. D.R. n.º 121, Série I - Estabelece as normas técnicas para instalação e funcionamento de pontos de carregamento normal em edifícios e outras operações urbanísticas.
Resolução do Conselho de Ministros n.º 30/2011. D.R. n.º 140, Série I, de 22	Reintroduz o pagamento de portagens na Ponte de 25 de abril durante o mês de agosto.

de julho.

Despacho normativo n.º 11-A/2011. D.R. n.º 143, Suplemento, Série II, de 27 de julho.	Aumento tarifário de transportes.
Lei n.º 51/2011. D.R. n.º 176, Série I, de 13 de setembro.	Altera a Lei das Comunicações Eletrónicas, que estabelece o regime jurídico aplicável às redes e serviços conexos e define as competências da Autoridade Reguladora Nacional neste domínio, transpondo as Diretivas nº 2002/19/CE, 2002/20/CE, 2002/21/CE, 2002/22/CE e 2009/140/CE.
Plano Estratégico dos Transportes, de 18 outubro	Divulgadas as linhas orientadoras do Plano Estratégico dos Transportes.
Despacho n.º 14310/2011. D.R. n.º 203, Série II, de 21 de outubro	DUP - IC 36 - Leiria Sul-Leiria Nascente - realocação da praça da portagem da A8 - Marinha Grande-Leiria.
Despacho n.º 14311/2011. D.R. n.º 203, Série II, de 21 de outubro	DUP - construção do troço Senhora da Hora-Vila do Conde-Póvoa de Varzim, do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto.
Despacho n.º 14687/2011, D.R. n.º 208, Série II, de 28 de outubro	Despacho n.º 14687/2011, D.R. n.º 208, Série II - Declara a imprescindível utilidade pública da obra de construção do lote 6 (sublanço Mirandela Norte-Amendoeira) da Autoestrada Transmontana - IP 4 - Vila Real (Parada de Cunhos) - Bragança (Quintanilha).
Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011. D.R. n.º 216, Série I de 1º de novembro	Aprova o Plano Estratégico dos Transportes para o horizonte 2011-2015.
Lei n.º 57/2011. D.R. n.º 228, Série I de 28 de novembro	Institui e regula o funcionamento do Sistema de Informação da Organização do Estado SIOE)
Decreto-Lei n.º 111/2011. D.R. n.º 228, Série I de 28 de novembro	Sujeita os lanços e sublanços das autoestradas SCUT do Algarve, da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores.
Lei n.º 64-A/2011. D.R. n.º 250, Suplemento, Série I de 30 de Dezembro	Aprova as Grandes Opções do Plano para 2012-2015
Plano Estratégico de Transportes 2011-2015;	Determina a fusão do INIR,IP e do IMTT,IP num instituto público que congregue as respetivas missões, competências e atribuições.

Resolução do Conselho de
Ministros nº 45/2011 de
10 de novembro .

Lei 126-C/2011, de 29 de dezembro (Lei Orgânica do Ministério da Economia e do Emprego) Estabelece o IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP, como organismo da Administração Indereta do Estado.

3.5. Envolvente Macroeconómica

O ano foi marcado pelo agravamento da crise financeira com consequências económicas e políticas no primeiro semestre que se traduziram no pedido de assistência financeira do Estado ao FMI e às autoridades políticas e financeiras europeias e na antecipação do fim da legislatura.

Neste contexto, teve particular relevância a assinatura do Memorando de Entendimento entre o Governo português, a Comissão Europeia, o Banco Central Europeu e o Fundo Monetário internacional, a 17 de maio, no qual foram assumidos por Portugal importantes compromissos de ajustamento estrutural do funcionamento e financiamento do Estado.

No sector dos transportes, as medidas acordadas incluíram a elaboração de um Plano Estratégico de Transportes, tendo em vista racionalizar as redes e melhorar as condições de mobilidade e de logística em Portugal, melhorar a eficiência energética e reduzir o impacto ambiental, reduzir os custos de transporte e garantir a sustentabilidade financeira das empresas do sector, reforçar a concorrência no sector ferroviário e atrair mais tráfego e integrar os portos no sistema logístico e de transportes global, tornando-os mais competitivos.

O PET prevê a realização de uma análise aprofundada do sistema de transportes, incluindo a avaliação da capacidade existente, previsão da procura e projecção dos fluxos de tráfego, medidas para integrar os serviços de transporte ferroviário, marítimo e aéreo no sistema logístico e de transportes global, nomeadamente melhorando a concorrência nestes meios de transporte, medidas para facilitar a entrada de companhias aéreas de tarifas reduzidas, mediante utilização da infraestrutura existente, e o estabelecimento de um conjunto de prioridades de investimento com uma estimativa das necessidades financeiras e das fontes de financiamento previstas. Ainda no sector dos transportes, previram-se as privatizações da ANA – Aeroportos de Portugal, da TAP e da CP Carga.

Em matéria de Parcerias Público-Privadas, e no caso específico das PPP rodoviárias, as medidas previstas no Memorando incluíram a não contratação de qualquer nova PPP; a avaliação inicial de, pelo menos, os 20 mais significativos contratos de PPP; a realização de uma auditoria detalhada das PPP, quantificando as responsabilidades contingentes de maior relevo e

quaisquer os montantes relacionados que possam vir a ser pagas pelo Estado, assim como a avaliação da viabilidade de renegociar qualquer PPP ou contrato de concessão, a fim de reduzir as responsabilidades financeiras do Estado.

O PET prevê ainda a reorganização do modelo organizativo, com vista a uma mais eficiente regulação do sector, e à obtenção de sinergias e redução de custos de funcionamento. Neste sentido, o Decreto-Lei n.º 126-C/2011 de 29/12 definiu o IMT com a missão de regular, fiscalizar e exercer funções de coordenação e planeamento, bem como supervisionar e regulamentar as atividades desenvolvidas no sector das infra-estruturas rodoviárias, no sector dos transportes terrestres e supervisionar e regular a atividade económica do sector dos portos comerciais e transportes marítimos, de modo a satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e bens, visando, ainda, a promoção da segurança, da qualidade e dos direitos dos utilizadores dos referidos transportes.

Com especial efeito no sector rodoviário e na circulação, e portanto na actividade da SIEV,SA, vale a pena fazer referência a algumas variáveis relevantes: a cotação do petróleo; os consumos de gasolina e gásóleo; e a renovação do parque automóvel.

De acordo com dados da GALP, no que respeita aos consumos de combustíveis, o consumo de gasolina terá caído cerca de 11% e o de gásóleo cerca de 8% em 2011, reflectindo o aumento das dificuldades financeiras da economia portuguesa, mas também a subida substancial do preço do petróleo, cerca de 40% num único ano.

Também a venda de veículos automóveis sofreu fortemente no não 2011. De acordo com dados da ACAP, a venda de automóveis caiu mais de 30 por cento durante o ano. De acordo com os dados do Banco de Portugal, a matriculação de veículos ligeiros de passageiros desceu 31,8% em 2011, e a de veículos comerciais pesados caiu 62,7%.

Em termos macroeconómicos, e de acordo com o Banco de Portugal, a informação disponível sobre a evolução recente da economia portuguesa aponta para que a atividade económica tenha contraído -1,6% por cento em 2011, correspondente à queda registada no produto interno bruto (PIB). Esta evolução, decisivamente marcada pela interrupção do acesso a financiamento de mercado e pelo início da aplicação do Programa de Assistência Económica e Financeira, traduz uma queda generalizada das componentes da procura interna (-5,7%), que contrasta com um crescimento significativo das exportações no período (cerca de +7,4%). Em

2011, o consumo privado caiu -3,9% por cento, enquanto o investimento contraiu cerca de 11,4%. De destacar ainda a magnitude de redução do consumo público (-3,9%), após anos consecutivos de aumento expressivo.

Não obstante o aumento das exportações, a redução da procura interna traduziu-se numa queda da procura agregada, induzindo uma significativa redução das importações de bens e serviços, em particular devido ao elevado conteúdo importado das componentes da procura que registaram quedas mais expressivas..

De acordo com o Relatório do Orçamento de Estado para 2012, o cenário macroeconómico apontava para uma quebra do PIB de -1,9% em 2011 e -2,8% em 2012, associada a uma forte redução da procura interna a qual é atenuada pelo contributo positivo esperado da procura externa líquida. As estimativas mais recentes do Banco de Portugal (no Boletim Económico da Primavera) apontam para uma quebra do PIB de -3,4% em 2012.

4. Evolução e Desenvolvimento Setorial

O Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000) em vigor, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, com algumas alterações posteriores, reflete a preocupação de construir um conjunto de vias que garantam a ligação entre as principais cidades do país e os portos, aeroportos e fronteiras, assim como as ligações do litoral ao interior.

A rede rodoviária prevista no PRN (Figura 2), constituída pela Rede Rodoviária Nacional e pela Rede Regional, garante uma boa cobertura do território nacional e apresenta-se hierarquizada por Itinerários Principais (IPs), Itinerários Complementares (ICs), Estradas Nacionais (ENs) e Estradas Regionais (ERs).

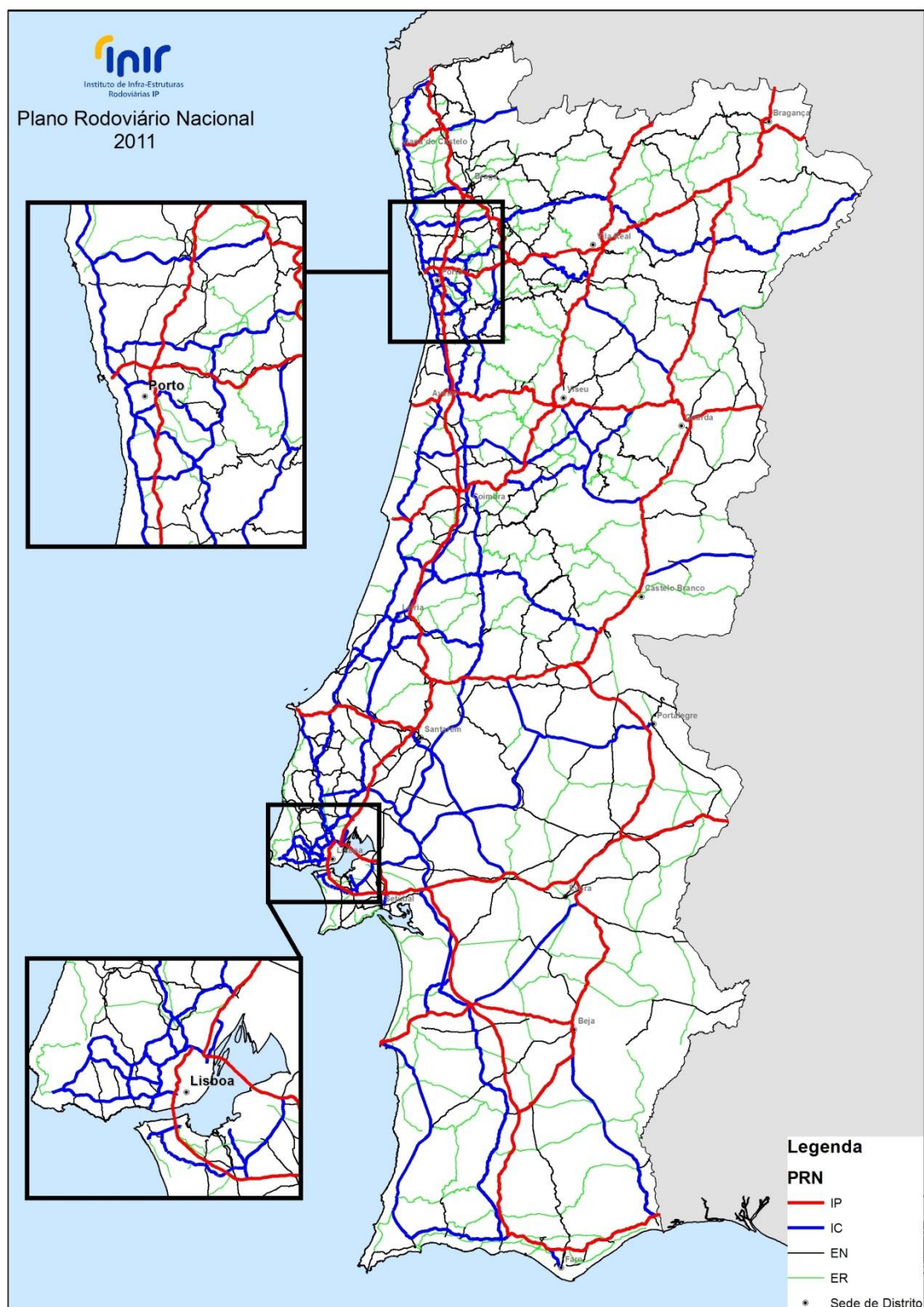


Figura 2 – PRN 2000: Plano Rodoviário Nacional e Rede Rodoviária Regional

Tendo em consideração a capacidade estruturante e a dinâmica impulsionadora do desenvolvimento a nível nacional, a rede nacional fundamental, materializada em IPs que asseguram as ligações entre os centros urbanos com influência supra distrital e destes com os aeroportos, portos e fronteiras, apresenta atualmente uma concretização de cerca de 88% da rede planeada. Com uma extensão prevista de cerca de 2 600 km estão em exploração 2 292 km (Quadro 1).

Os itinerários complementares e as estradas nacionais formam a rede nacional complementar que assegura a ligação entre rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia e supra-concelhia não distrital. Os ICs são as vias que, no contexto do PRN, estabelecem as ligações de maior interesse regional, bem como a ligação entre as principais vias envolventes e de acesso às áreas metropolitanas de Lisboa e Porto. Presentemente a extensão de ICs em serviço é de 1711 km (Quadro 4) o que representa cerca de 50% da rede planeada no PRN.

PRN 2000	Extensão (Km)
Rede Rodoviária Nacional em exploração *	13 712
Itinerários Principais em exploração	2 292
Itinerários Complementares em exploração	1 711
Autoestradas em exploração	2 864

* Inclui Itinerários Principais, Itinerários Complementares, Estradas Nacionais e Estradas Regionais

Quadro 4 – Extensões da Rede Rodoviária Prevista no PRN

No que concerne à Rede Rodoviária Nacional prevista no PRN, os IPs apresentam uma cobertura bastante equilibrada do território nacional, enquanto que os ICs evidenciam uma maior densidade na faixa litoral refletindo a distribuição populacional.

De notar que as principais fronteiras terrestres estão servidas por infraestruturas modernas de alta capacidade, nomeadamente autoestradas, caso de Valença, Chaves, Vilar Formoso, Elvas e Vila Real de Stº António.

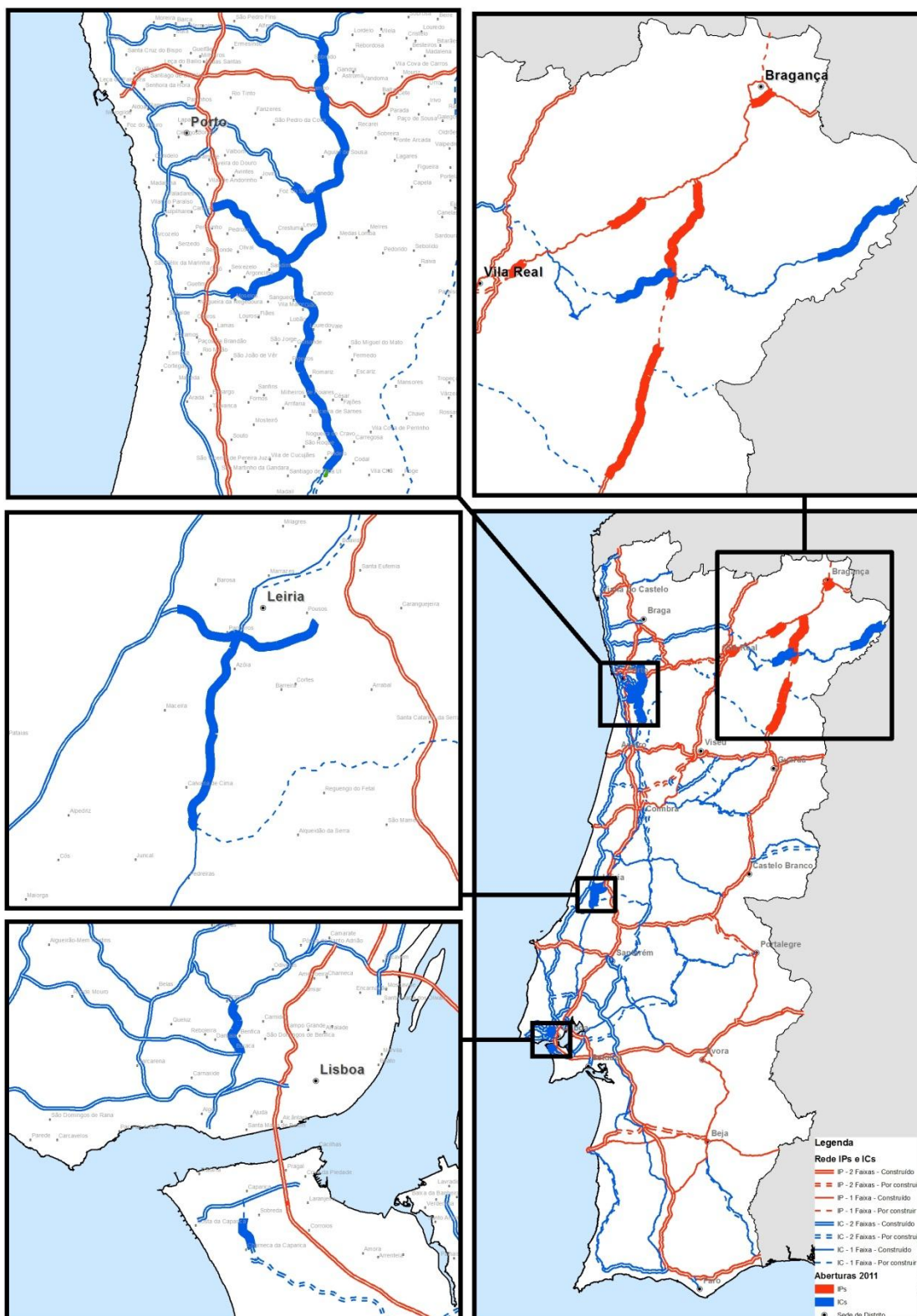


Figura 3 –IPs e ICs abertos ao tráfego em 2011

No ano de 2011, da rede fundamental foram concluídos os lanços do IP2 entre Vale Benfeito – Junqueira e entre Pocinho - Trancoso. Da rede de ICs abriram ao tráfego os lanços do IC2, Variante da Batalha e entre Oliveira de Azemeis - S. Lourenço, os lanços do IC5 entre Pombal - Lodões e entre Mogadouro - Miranda do Douro, o lanço do IC24 entre o nó da A41/A42 e Argocilhe, o lanço do IC29 entre Gens e o nó da A41/A43, o lanço do IC36 entre Leiria Sul e Pousos (Leiria) e foi concluído o IC17 com a abertura do lanço Buraca – Pontinha Figura 3.

A Figura 4 apresenta a evolução na concretização da rede de ICs e de IPs nos últimos anos.

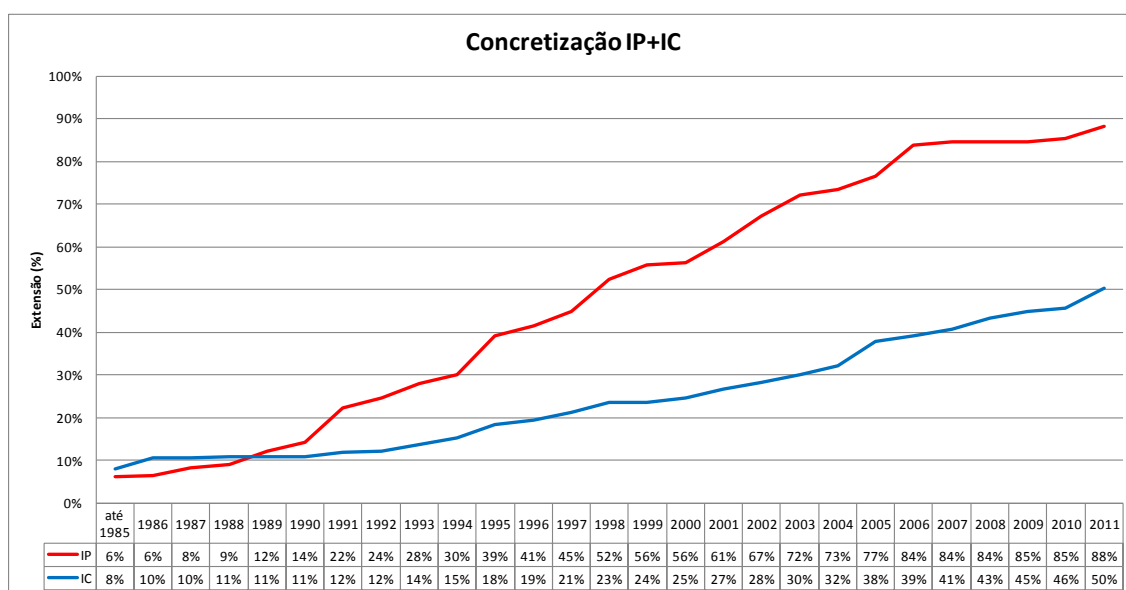


Figura 4 – Evolução da Rede de IPs e ICs

De acordo com o PRN, os IPs devem assegurar correntes de tráfego estáveis e permitir uma razoável liberdade de circulação aos condutores – nível de serviço B. As estradas que integram a rede nacional complementar devem assegurar condições de circulação relativamente estáveis embora com restrições quanto à velocidade e ultrapassagens - nível de serviço C. Estes níveis de serviço terão de ser mantidos em todas as componentes de cada ligação, incluindo as zonas de entrecruzamento, ramos de nós de ligação e em intersecções de nível.

Para manutenção dos níveis de serviço das vias com perfil de autoestradas, para além das características próprias de traçado, sempre que o Tráfego Médio Diário (TMD) atinja em qualquer sublanço um determinado limiar, os contratos de concessão prevêm e exigem o aumento do número de vias desse sublanço.

Neste contexto, durante o ano de 2011 foi concluído o alargamento para 2x3 vias do lanço Coina / Palmela / Setúbal (A2/A12), da A2 - Autoestrada do Sul, do lanço Estarreja / Feira, na A1 e dos lanços CRIL / Loures / Malveira da A8, encontrando-se o sublanço Maia / Santo Tirso da A3 - Autoestrada Porto / Valença ainda em fase de obras de alargamento para 2x3 vias.

Atendendo à tipologia das vias verifica-se que cerca de 2 864 km da RRN em serviço se encontram integrados na atual rede de autoestradas (Figura 4), a qual se encontra portajada em quase toda a extensão (Figura 5), após a renegociação dos contratos de concessão SCUT.

Em 2011 foi decidido pelo Governo a implementação de portagens nas restantes concessões SCUT, tendo ocorrido a implementação de portagens a 8 de dezembro de 2011 nas concessões Algarve, Beira Interior, Beira Litoral e Beira Alta e Interior Norte, correspondendo a cerca de 637 km, sendo que, nesta última data também foram implementadas portagens no lanço da A23 concessionada à Estradas de Portugal.

Nas últimas décadas a rede rodoviária evoluiu significativamente em extensão e principalmente em qualidade de serviço, tendo caminhado no sentido de promover a concepção, construção, manutenção e exploração das vias de hierarquia mais elevada, em regime de parceria público privada, com regimes de exploração dependentes da função da via e das suas características.

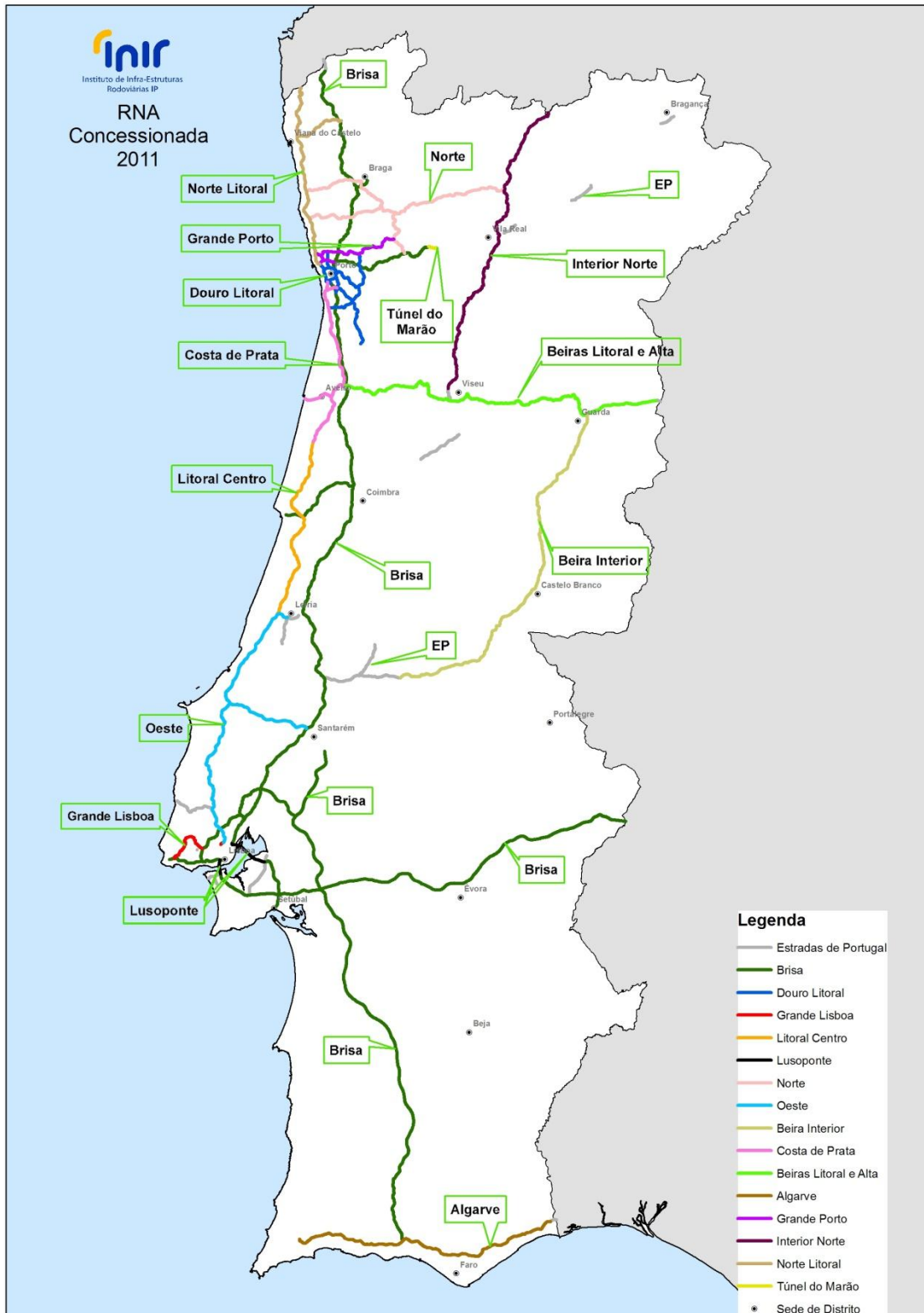


Figura 5 – Rede de Autoestradas

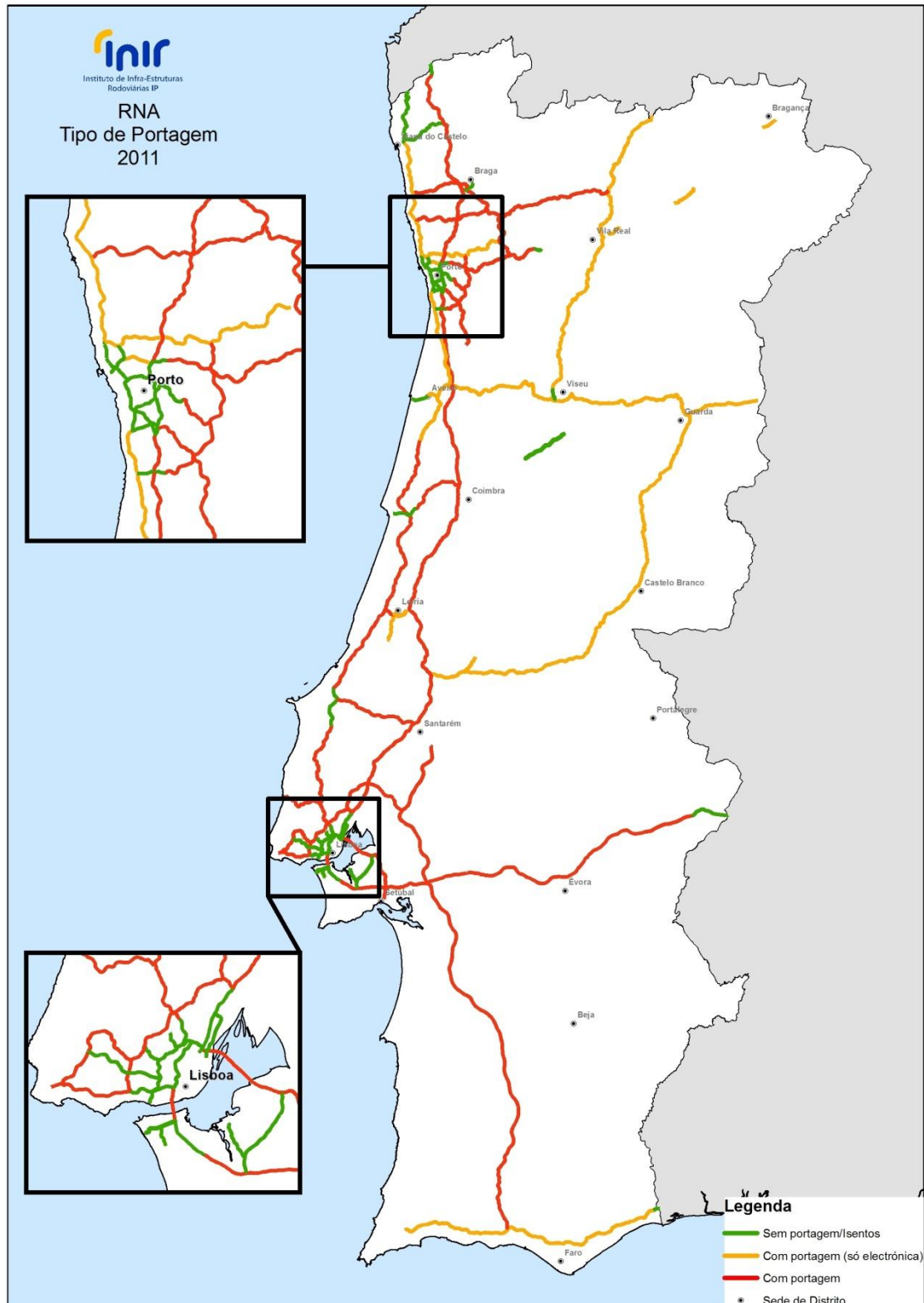


Figura 6 – Rede de Autoestradas – Tipo de Portagem

Para além da concessão EP, cujo contrato foi celebrado com o Estado em novembro de 2007 e por 75 anos, o Estado tem presentemente quinze outras concessões para exploração da RRN (Quadro 2).

Concessão	Concessionária	Extensão (km) Dez/2010	Extensão (km) Dez/2011	TMDA 2010	TMDA 2011	Regime de Exploração
Estradas de Portugal	EP	10.873,0	11.029,0	7.014	6.663	Sem portagem*
Brisa	Brisa	1.094,6	1.094,6	22.125	21.288	Portagem real
Douro Litoral	AEDL	57,5	126,7	68.404	32.600	Portagem real
Grande Lisboa	Ascendi GL	84,3	87,2	55.169	57.654	Portagem real
Litoral Centro	Brisal	92,7	92,7	8.509	6.205	Portagem real
Lusoponte	Lusoponte	24,0	24,0	85.346	81.107	Portagem real
Norte	Ascendi Norte	174,5	174,5	9.881	8.941	Portagem real
Oeste	AEA	170,0	170,0	19.155	17.496	Portagem real
Algarve	Euroscut	130,2	130,2	17.451	15.759	Portagem eletrónica***
Beira Interior	Scutvias	177,5	177,5	10.574	9.671	P Portagem eletrónica***
Beira Litoral e B. Alta	Ascendi BLA	172,6	172,6	13.650	12.482	Portagem eletrónica***
Costa de Prata	Ascendi CP	104,5	104,5	35.184	20.779	Portagem eletrónica**
Interior Norte	Norscut	156,5	156,5	7.123	6.554	Portagem eletrónica***
Norte Litoral	AENL	113,3	113,3	27.748	21.880	Portagem eletrónica**
Grande Porto	Ascendi GP	54,7	54,7	35.602	22.205	Portagem eletrónica**
Marão	AE Marão	3,9	3,9	****	15.628	Portagem real
		13.483,8	13712,4			

Fonte: Concessionárias da rede no âmbito da TRIR. Inclui a rede subconcessionada

* Excepto 90, 5 km de autoestrada que passaram a regime de portagem

** A partir de 15 de outubro de 2010 passaram a regime de cobrança de portagem 272,5 km da rede Scut

*** A partir de 8 de dezembro de 2011 passaram a regime de cobrança de portagem 636,8 km da rede Scut

**** TMDA não considerado devido à abertura ao tráfego a 16 de dezembro de 2010

Quadro 5 - Rede Concessionada

Relativamente à evolução da procura no domínio das infraestruturas rodoviárias, medida pelo Tráfego Médio Diário Anual registado na RRN, iniciou-se um abrandamento do crescimento na última década do século XX (1991-2000), período em que se verificou uma Taxa Média de Crescimento Anual (TMCA) de 6,6%, contra os 7,3% na década anterior (1981-1990). Na primeira década deste século a tendência da TMCA tem continuado a mostrar uma clara desaceleração (4% ao ano).

Na linha de cumprimento das Resoluções do Conselho de Ministros n.º 177/2007, de 10 de dezembro, n.º 181/2007, de 11 de dezembro, n.º 56/2008, de 26 de março, n.º 106/2008, de 7 de Julho, verificou-se a partir do final de 2007, o lançamento de oito concursos internacionais, dos quais apenas a Subconcessão AutoEstradas do Centro não foi adjudicada (Quadro 6 e Figura 7).

Rede Subconcessionada	Extensão (Km)						Data	
	Em Exploração	A Construir	TOTAL	Com Portagem	Sem Portagem	TOTAL	Lançamento do Concurso	Contratação
Douro Interior	173	70	243	0	243	243	23-11-2007	25-11-2008
AE Transmontana	82	112	194	14	180	194	26-11-2007	10-12-2008
Baixo Alentejo	220	127	347	68	279	347	03-12-2007	31-01-2008
Baixo Tejo	38	36	74	22	52	74	12-12-2007	23-01-2009
Algarve Litoral	235	35	270	0	270	270	17-03-2008	21-04-2009
Litoral Oeste	55	56	111	19	92	111	24-03-2008	26-02-2009
Pinhal Interior	374	147	520	102	418	520	16-06-2008	28-04-2010
AE do Centro	192	192	384	184	200	384	02-10-2009	
Total	1.369	774	2.143	409	1.734	2.143		

Quadro 6 - Rede de Subconcessões Lançadas pela EP, SA

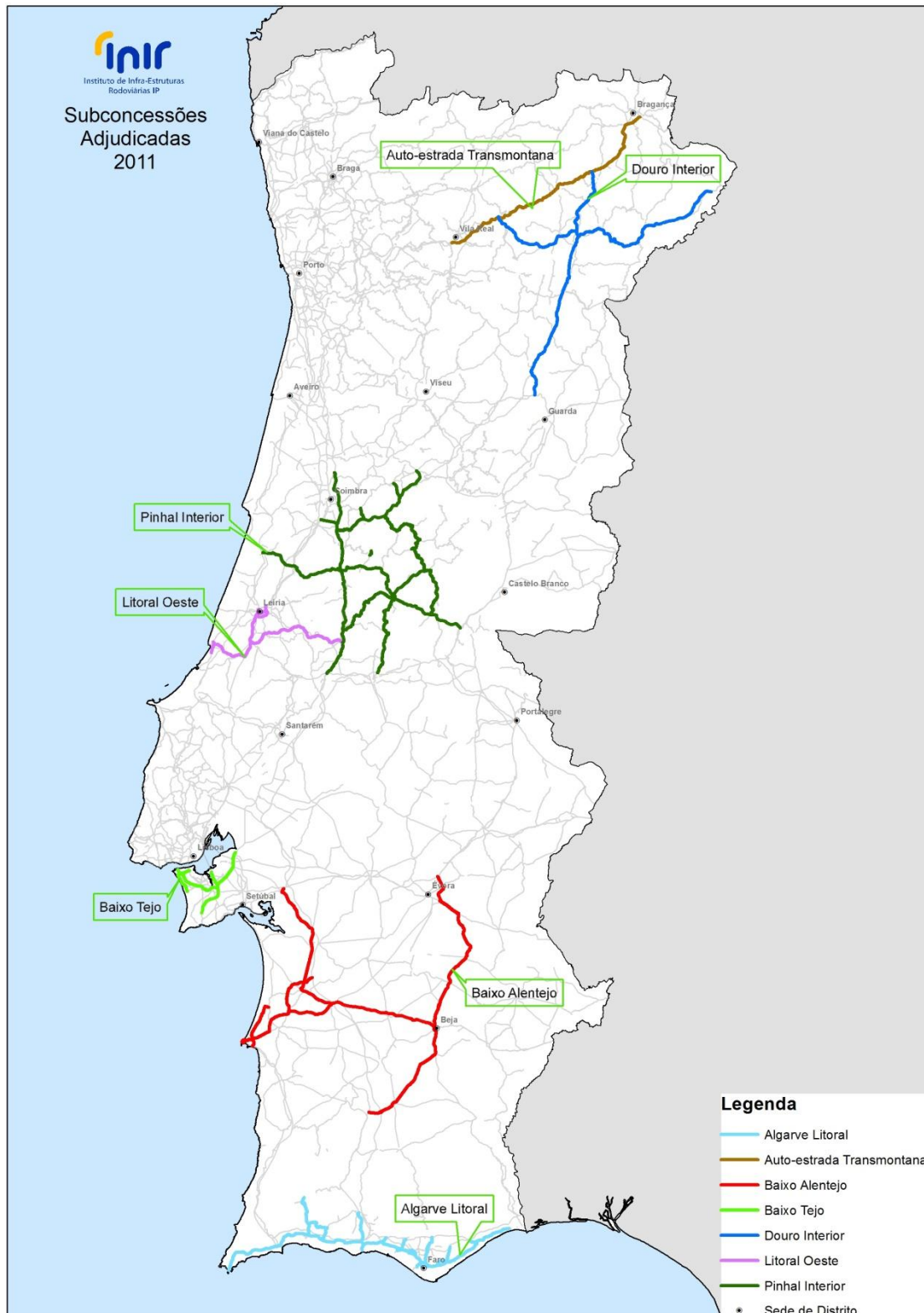


Figura 7 - Subconcessões adjudicadas pela EP,SA

5. Atividade de 2011

5.1. Regulação Económica

No âmbito do modelo de regulação por contrato que a estrutura do sector impõe e a missão do InIR determina foram desenvolvidas diversas actividades, as principais das quais em articulação com a gestão dos contratos de concessão. Entre os trabalhos desenvolvidos em 2010, destaca-se o foco na análise jurídica e financeira da evolução e do desempenho das concessões, com base nos modelos financeiros actualizados e por referência aos casos base contratuais, originais ou renegociados e a Consolidação de modelos para o acompanhamento das diversas concessões, com destaque para a gestão dos regimes de incentivo e penalização relativos a sinistralidade, níveis de serviço e externalidade ambientais, e da estruturação e do preenchimento de Fichas de Concessão, em articulação com a DGTF/MFAP. Foi particularmente intensa a necessidade de pesquisa, compilação e processamento de informação para resposta a pedidos do Tribunal de Contas no âmbito de auditorias à gestão das Parcerias Público-Privadas e aos encargos para o Estado com as concessões rodoviárias.

Prosseguiu acompanhamento do início da vigência dos contratos de concessão revistos e dos acordos celebrados entre o Estado Português e as cinco concessionárias do Grupo Aenor (actualmente Ascendi) e entre o Estado Português e a concessionária Euroscut Norte, dos quais resultara, em Julho de 2010, a transformação do regime de exploração e remuneração destas concessões – passando as receitas de portagem cobradas a pertencer à EP SA, que as remunera através de pagamentos de disponibilidade e de serviço – e, no caso das SCUT da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral (e futuramente da SCUT das Beiras Litoral e Alta), a introdução do regime de cobrança de portagem aos utentes, igualmente por conta da EP SA.

Em Janeiro de 2011 foram celebrados entre o Estado e as concessionárias das concessões Beira Interior, Algarve, Beiras Litoral e Alta e Interior Norte os Acordos Intercalares que regularam o investimento e a instalação dos sistemas de cobrança electrónica (MLFF) de portagens e o regime da sua remuneração.

O ano de 2011 ficou marcado pela tendência de intensificação das reclamações, pré-contenciosas e litigiosas, por parte das concessionárias do Estado, apresentando-se em seguida uma enumeração sumária das principais situações que exigiram o acompanhamento, análise e condução processual por parte do INIR:

- A reclamação da Lusoponte fundada na Derrama Estadual sobre o IRC, na TRIR e nas taxas do SIEV e negociações resultantes da decisão de reintroduzir a cobrança de portagens no mês de Agosto na Ponte 25 de Abril;
- A arbitragem iniciada pela Auto-Estradas do Atlântico com fundamento na alegação do incumprimento pelo Estado da obrigação contratual de entrega e/ou execução das garantias de obra vigentes relativas ao troço Torres Vedras / Bombarral da A8;
- A distribuição pela Brisal de uma arbitragem com fundamento em diversos pedidos de compensação relacionados com a fase de construção e que tinham sido anteriormente rejeitados pela EP ou pelo INIR; e a submissão de um novo pedido de reposição do equilíbrio financeiro da concessão com fundamento no impacto que o atraso da conclusão e a introdução de portagens na concessão Costa de Prata teria alegadamente tido no tráfego da concessão Litoral Centro, assim como fundado na imposição da TRIR e nas taxas do SIEV. No final de 2011, perante a contestação do INIR aos pedidos fundados na Costa de Prata e nas Taxas do SIEV (foi proposto acordo relativamente à TRIR), a Brisal informou ter sido notificada pelos seus bancos financiadores para que submetesse os pedidos a arbitragem, que não deu entrada no INIR até ao final de 2011;
- A submissão pela AEDL de 3 pedidos de reposição do equilíbrio financeiro da concessão com fundamento em reclamações do seu agrupamento de construtores relativas a sobrecustos incorridos na construção e de uma reclamação subscrita conjuntamente com o acionista Brisa e o agrupamento construtor de uma compensação fundada na rejeição pelo Estado, através do INIR, de um traçado alternativo para a A32.

A concessão Túnel do Marão conheceu novos desenvolvimentos negativos, na sequência da resolução das matérias anteriormente sujeitas a tribunal, com a manutenção da suspensão dos desembolsos pelos bancos, o financiamento da construção através de um contrato de cessão de créditos dos construtores ao Grupo CGD, com apoio do Estado, e a decisão da própria

concessionária de determinar ao agrupamento construtor a suspensão dos trabalhos de construção por 60 dias, depois prorrogados por mais 90 dias, sem que no fim destes, e na sequência de diversas diligências negociais com o Governo e o INIR, aqueles trabalhos de construção tivessem sido retomados até ao final de 2011.

5.2. Regulação Normativa

Na sequência dos trabalhos iniciados nos anos anteriores, foi dada continuidade à elaboração de diversos documentos normativos no sentido de orientar tecnicamente o setor rodoviário tendo como objetivo a auscultação técnica por parte dos agentes do setor.

Foi ainda dada continuidade aos trabalhos em curso no âmbito dos Protocolos estabelecidos com o **LNEC** e com a **Universidade de Coimbra** com vista à elaboração de estudos técnicos especializados na área da segurança rodoviária, nomeadamente:

- Recomendações para avaliação de impacto sobre a segurança devido a intervenções na infraestrutura;
- Documento-base para a elaboração de normas de Projeto de Rodoviário;
- Medidas de Acalmia de Tráfego em Atravessamentos de Localidades.

A decisão de atribuição de receitas de portagem à EP — Estradas de Portugal, S.A., implicou um conjunto de alterações, entre as quais se contam, nomeadamente, a inclusão de novas disposições que consagram a partilha de benefícios entre o concessionário e o Estado.

Os processos negociais relativos à Concessão SCUT Costa de Prata, à Concessão SCUT Grande Porto, à Concessão SCUT Beira Litoral e Alta, à Concessão Norte, à Concessão Grande Lisboa, à Concessão SCUT Norte Litoral e à Concessão Túnel do Marão, entretanto concluídos conduziram à introdução de um conjunto de novos princípios relativos à remuneração por disponibilidade.

A sua operacionalização implicou assim a clarificação de novos conceitos, mas foi atempadamente implementada com o recurso às competências internas do INIR. Este processo de clarificação resultou na necessidade de criação de dois documentos de apoio, o “**Glossário**” e os “**Crítérios de Medição**”, onde se pormenorizam e detalham os novos termos e se descrevem os processos de cálculo e as informações necessárias para o efeito.

Serviram como suporte ao trabalho de clarificação da linguagem técnica, os respetivos Planos de Controle e Qualidade e Manuais de Operação e Manutenção, anexos aos contratos, bem como bibliografia normativa de referência nacional e internacional e condutas de boas práticas.

Tal como nos caso dos MOM's e dos PCQ's, os novos contratos revelam na aplicação do conceito da Disponibilidade uma falta de homogeneidade, pelo que os "Critérios de Medição" refletem, por concessão, o que está acordado no respetivo contrato de concessão.

Foi concluída a disposição normativa **Implementação de Acessos à Rede Nacional**, que tem como objectivo definir e especificar os procedimentos e critérios a adoptar no processo de licenciamento de acessos à rede Rodoviária Nacional, sob jurisdição da EP.

5.3. Planeamento Estratégico da Rede Rodoviária Nacional

Foi concluído o Programa de avaliação ao PRN, em determinadas parcelas do território nacional (Figura 7), nas quais a rede prevista suscitara dúvida, nomeadamente:

- O **EARRN no Litoral Alentejano e Algarvio (IC4 – Sines/Lagos)** incidiu, em particular, sobre a configuração e tipologia da ligação prevista no PRN entre Sines e Lagos, sobre a pertinência de uma ligação ao litoral (Odemira) a partir da A2 (Ourique), bem como sobre a capacidade estruturante de algumas vias existentes, designadamente a ER 261 e a ER 253, perante as apostas de desenvolvimento territorial para o longo prazo.
- O **EARRN no Alto Minho** analisou criticamente o preconizado no PRN para o Alto Minho, tendo em conta a rede rodoviária já consolidada e em vias de concretização, considerando a possibilidade de se proceder à organização da rede rodoviária de forma distinta da atual e que responda melhor à equação da sustentabilidade socio-territorial, ambiental e económica.
- O **EARRN no Território do Vouga (IC35 – Vale de Cambra/Sever do Vouga)** analisou o conceito global e função do IC35, face à recente evolução da rede viária na região, bem como a justificação para continuar a ser defensável, ou não, a introdução de um novo eixo estruturante entre a A4/IP4 e o IP5, com características de Itinerário Complementar, tal como preconizado no PRN, no âmbito dos modelos territoriais preconizados nos PROT Norte e Centro e dos domínios do desenvolvimento regional e da sustentabilidade económico.
- O **EARRN no Douro Sul (IC26 – Lamego/Trancoso)** permitiu a clarificação da melhor opção rodoviária para a zona entre Lamego e Trancoso, atendendo à lógica de rede que melhor serve o território no trapézio definido pelos IP3/IP4/IP2/IP5.
- O **EARRN na zona Este da Região Metropolitana de Lisboa (IC10/IC13)** questionou a justificação e configuração da rede proposta no PRN para a Zona Este da Região Metropolitana, focalizada no IC10 e no IC13.
- O **EARRN no Baixo Vouga/Baixo Mondego (IC12 - Mira/Mealhada)**, que pretendeu verificar e definir se a ligação e tipo de via preconizada no PRN é a mais adequada, numa

perspetiva integrada de sustentabilidade sócio-territorial, ambiental, acessibilidade e de rentabilidade económica.



Figura 8 - Estudos de Avaliação da Rede Rodoviária Nacional

No âmbito daquele programa, foram objeto de consulta as entidades com responsabilidade ambiental específica e ao público em geral, a proposta de rede rodoviária e o relatório ambiental (incluindo resumo não técnico) de cada Estudo.

Finda a referida consulta, foram elaborados os respetivos relatórios, onde foi feita a sistematização e a ponderação dos contributos recebidos na decisão sobre a proposta final de rede.

Na sequência do trabalho desenvolvido foi preparado um documento síntese, designado como **Proposta de Rede Rodoviária**, que consubstancia os resultados obtidos nos estudos elencados, assumindo-se como um instrumento de apoio à decisão técnico-política.

Os resultados obtidos mostram algum desajustamento entre o PRN em vigor e as novas realidades e estratégias de ordenamento e desenvolvimento territorial, evidenciando a importância de se proceder à revisão do PRN2000.

Foi concluída a **Proposta de Renumeração das Autoestradas** que após análise das contribuições de outras entidades servirá de contributo ao procedimento de alteração/revisão do PRN.

Foi desenvolvido o Relatório da **Rede Transeuropeia de Transportes** e formalizada a proposta de atualização da rede.

Em 2011 a concretização da RTE-T rondava os 89% (Figura 9), tendo sido abertos ao tráfego os lanços Vale Benfeito / Junqueira e Pocinho / Trancoso do IP2, numa extensão de 71 km e o lanço A41/A42 – Argoncilhe, da A41, numa extensão de 33 km. Encontra-se ainda em duplicação o IP4 entre Amarante e Quintanilha (A4) e o IP8 entre Sines e Beja (A26).



Figura 9 – Rede Transeuropeia de Transportes Rodoviários

Nos termos da alínea d) do art.º 5.º da Portaria nº 546/2007, de 30 de abril, e na sequência das propostas da EP, o INIR validou os **processos de transferência da rede desclassificada** para os municípios.

No âmbito dos programas de execução dos **planos de melhoria da qualidade do ar nas regiões de Lisboa e Vale do Tejo e do Porto, foi concluído** o estudo de viabilidade nos principais acessos à cidade de Lisboa (Figura 10), como meio de a curto prazo se conseguir uma diminuição dos veículos que entram nestas cidades, tendo-se revelado que o corredor da A2 é o que reúne melhores condições a nível global para avançar com a fase experimental.

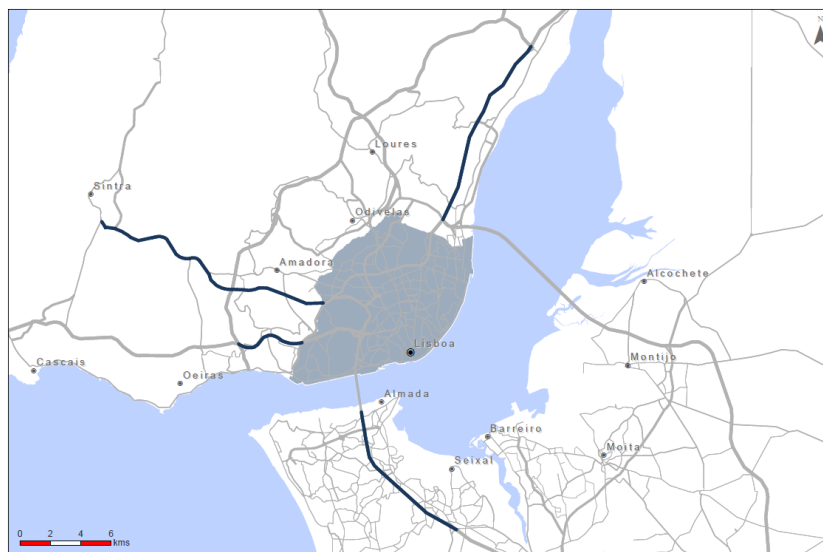


Figura 10 – Vias estudadas para a implantação de uma VAO

O estudo foi diretamente acompanhado pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, pelo Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres e pela Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, tendo sido solicitada a colaboração da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária no projeto de sinalização.

Encontrando-se concluído o estudo de seleção dos locais adequados à localização dos corredores BUS+VAO+E, em 2011 foi dado cumprimento à primeira fase da medida S1 do conforme Despacho Conjunto nº 20763/2009, de 16 de setembro.

Em 2011, o InIR integrou a **Comissão de Acompanhamento da Estrutura de Monitorização, Avaliação e Gestão do Plano Regional de Ordenamento do Território para a Região do Oeste e Vale do Tejo**, que visa assegurar a sua execução em condições de alcançar os objetivos e resultados previstos no Plano, num processo de participação e concertação estratégica de base territorial entre as administrações central e local e os agentes associativos, económicos, sociais e culturais regionais.

Continuou a integrar as comissões consultivas dos seguintes **conselhos estratégicos de parques naturais**: Conselho Estratégico do Parque Natural da Serra da Estrela, Conselho Estratégico do Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina; Conselho Estratégico do Parque Natural do Vale do Guadiana e Conselho Estratégico do Parque Natural da Ria Formosa.

Participou em **planos municipais de ordenamento do território** (PMOTs), através de conferências de serviços relativas à revisão ou alteração de Planos Diretores Municipais (PDMs), Planos de Urbanização (PUs) e Planos de Pormenor (PPs) e também pela integração em diversas comissões de acompanhamento da revisão de PDMs.

No decurso de 2011 o InIR integrou/participou:

- 84 comissões de acompanhamento da revisão de PDMs;
- 2 alteração de PDMs, por conferência de serviços;
- 4 revisões de PDMs, por conferência de serviços;
- 10 planos de urbanização, por conferência de serviços ;
- 12 planos de pormenor por conferência de serviços.

O **Plano Nacional de Ação Ambiente e Saúde** (PNAAS) aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 91/2008, de 4 de junho, visa melhorar as políticas de prevenção, controlo e redução de riscos para a saúde com origem em fatores ambientais, promovendo a integração do conhecimento e a inovação e contribuindo para o desenvolvimento económico e social do país, do qual o InIR integra a *Equipa de Projeto do Ar* e a *Equipa de Projeto do Ruído*.

A **Comissão Nacional da Reserva Ecológica Nacional (CnREN)** foi criada pelo Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto e é um órgão consultivo do membro do Governo responsável pelas áreas do ambiente e do ordenamento do território. Tem por atribuição coordenar e articular a delimitação das áreas da Reserva Ecológica Nacional (REN), garantindo a sua coerência sistémica.

Durante o ano de 2011, o InIR esteve presente nas reuniões da CnREN, nas quais foram emitidos pareceres sobre a alteração da Reserva Ecológica Nacional, no âmbito de processos remetidos pelas CCDRs.

Foram emitidos pareceres de **viabilidade para efeitos de licenciamento de grandes superfícies ou projetos industriais/comerciais** que têm como envolvente a rede concessionada, entre os quais;

- A44/IC23 - Coimbrões (IC2) / Ponte do Freixo Sul (IP1) - Loja alimentar da insígnia LIDL;

- Ramo de Saída da A1 para a rotunda de Santo Ovídio em Vila Nova de Gaia - Corgas Club (campo de ténis);
- A9 - CREL - Sublanço Zambujal / Nó A9 / A10 - Construção de edifício industrial;
- IC19 - Nó do Alto do Forte - Construção nova loja STAPLES.

Foram emitidos **pareceres sobre a viabilidade de construção de novos nós na rede de autoestradas, ou a reformulação de nós existentes**, designadamente:

- A1- Nó de Soure;
- A5/ IC15- Nó de Carnaxide;
- IC19- Novo Nó entre o Nó do Alto do Forte e o Nó de Mem Martins;
- IC 23/VL8 – Nó da Barrosa - proposta de Reformulação do Nó da Barrosa entre o IC23 e a Via Municipal VL8;
- A1/IP1 – Nó do Sobralinho – proposta de introdução de Nó;
- A3- Reformulação do Nó de Famalicão;
- A1- Reformulação do Nó de Grijó;
- A3 – Reformulação do nó de Santo Tirso.

Na rede concessionada o InIR deu parecer sobre a **viabilidade de instalação e/ou localização de novas Áreas de Serviço** :

- IC2 - Variante da Batalha, no sublanço Nó da Batalha/Nó da Azóia, entre o km 2+850 e o km 3+150;
- IC9 - Fátima (A1) / Ourém (Alburitel), no sublanço Nó de Ourém Poente – Nó de Ourém Norte do IC9, entre o km 4+845 e o km 5+075;
- IP4 - Lanço Vila Real Nascente/Justes - Área de Serviço de Lamesas;
- IP4 - Lanço Amendoeira / Vale de Nogueira - Área de Serviço de Macedo de Cavaleiros;
- IC 3 - Atalaia/Tomar - Área de Serviço de Atalaia;
- Nó de Benfica – Ramal de Ligação ao IC16 / Nó da Pontinha.

5.4. Gestão e Supervisão dos Contratos de Concessão

Esta atividade abrange um conjunto de tarefas vasto e diversificado que incluem a preparação de atos formais com relevância contratual ou legal - como as aprovações de estudos e projetos, de plantas parcelares de expropriações, de contratos de projeto, de subconcessão de atividades e de financiamentos, a verificação de documentação, cauções e obrigações de reporte e ações de relacionamento e de diálogo técnico, interpelação e/ou esclarecimento, pedidos e emissão de pareceres, resultantes das competências de monitorização e sancionamento do desempenho e cumprimento contratual pelas concessionárias.

Foram analisados diversos Estudos e Projetos referentes a diversas Concessões Rodoviárias, com destaque para os túneis e outras estruturas especiais, nomeadamente:

- Túnel do Marão (A4/IP4);
- Túnel do Covelo (A41);
- Túnel Montemor (A9-CREL);
- Estruturas de suporte da A32/IC2;
- Estruturas e muro de suporte da A1/IC24;
- Reforço de taludes da A16/IC16;
- Cinquenta e quatro Projetos das Condições de Execução de Obras (PCEO), no âmbito da Lei 24/2007, de 18 de julho e do D.R. 12/2008, de 9 de junho, distribuídos por várias concessões descritos no quadro seguinte:

Concessionária	PCEO's 2011	Nº
AEA - Auto-Estradas do Atlântico, S.A.	A8 - Beneficiação e Alargamento 2 x 3 vias - CRIL / Loures	2
	A8 - Trabalhos construção viaduto - Valado Frades / Pataias - versão 1 e versão 1.2	2
	A8 - Execução de Juntas de Dilatação na PI2.1 no Ramo G do Nó da A8/CREL, no sentido N/S	1
	A8 - Viaduto sobre A8 e Caminho de Ferro V1	1
	A8 - Viaduto sobre A8 e Caminho de Ferro V3	1
	A8 - Obras de construção da praça de portagem de Leiria Sul (plena via) - Fases 1, 2 e 3	3
	A8 - Barreiras Acústicas - Nó Leiria Sul /Ramo C	1
	A8 - Reparações pavimento pk 3+500	1
	A8 - Juntas Dilatação Ribeira da Póvoa e Rio de Loures	2
	AEDL - Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	A20 - Reparação Pavimentos 0+300 a 8+004, Nó Carvalhos
A28 - Reparação Pavimentos Nó de Francos		1

	A28 - Obras Pavimentação	1
	VCI (A28/IC23/A20) – Reparações Diversas no Pavimento	1
	A32 - Lanço Oliveira de Azeméis/IP1 (S. Lourenço) - Nó com A20/IP1 - 1ª e 2ª Fases	2
Ascendi Costa de Prata - Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A.	A44 e A29 - PCEO 6/2011	1
	A29 - PCEO 7/2011	1
	A44 - PCEO 9/2011	1
Ascendi Grande Lisboa - Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	A16 - Reparação pavimento e Juntas Dilatação PI1A e PI2A	1
	A16 - Reabilitação Talude pk 17+465 e 17+722	1
	A16 - Reparações Pavimentos	1
	IC2 - Juntas Dilatação Viaduto Matinha	1
	IC17 CRIL - Viaduto de Sacavém - Juntas de dilatação	1
	IC19 - Abatimento Berma, Cacém	1
Ascendi Norte - Auto-Estradas do Norte, S.A.	A7 - PCEO 8/2011	2
	A11 - PCEO 10/2011 - Nó Apúlia - Aditamento 1	1
	A11 - PCEO 12/2011 - Nó de Braga	1
BRISA - Auto-Estradas de Portugal, S.A.	A1 - Beneficiação/Reforço do Pavimento entre os pk's 12+800 e 21+630 - Alverca/VFXira II	1
	A1 - Pk 119+800 - Subconcessão Litoral Oeste - IC9 - PS 13	1
	A1 - Acessos à Plataforma Logística da Castanheira	1
	A1 - Carregado/Aveiras de Cima - Reparações Pavimento	1
	A1 - Carregado/Aveiras de Cima - Beneficiação Pavimento	1
	A2 - Estabilização dos taludes pk's 218+700 (S/N) e 218+800 (N/S) - Versão 2	1
	A4 - Paredes/Penafiel - Reparações Pavimento Rígido	1
	A10 - Túnel Mato Forte - Trabalhos	1
	A12 - Reabilitação pavimento Pinhal Novo / Nó A2-A12	1
	A12 - Reabilitação pavimento Nó A2-A12 / Setúbal	1
	BRISAL - Auto-Estradas do Litoral, S.A.	A17 - Talude Pk 94
A17 - Talude pk 100		1
EP - Estradas de Portugal, S.A	A33/IC32 - Baixo Tejo - PCEO - Nó de Penalva	1
	A33/IC32 - Baixo Tejo - PCEO - Passagem Superior à A2	1
SCUTVIAS - Auto-Estradas da Beira Interior	A23 - Pavimentação Castelo Branco/Soalheira - 136+700/144+437 - 2ª Fase	1
	A23 - Reparações Pavimento V3 - versões 1 e 2	3
	A23 - Reparações Pavimento V1 e V2 - Versões 1 e 2	2

Quadro 7 – Projetos das Condições de Execução de Obras

De acordo com um plano de ação elaborado segundo critérios previamente estabelecidos, e face aos requisitos contratuais para abertura de novos troços de estrada e Áreas de Serviço que entraram em serviço ao longo do ano, foram realizadas um total de **45 ações inspetivas**,

sendo **3 Inspeções à rede em exploração** e **42 Vistorias para entrada em serviço**, como consta nos quadros seguintes:

Concessionária	Inspeções 2011	Nº
AEDL - Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	A32 - Lanço Oliveira de Azeméis / IP1	1
Auto-Estradas do Atlântico, S.A.	A8 - Lanço CRIL / LOURES	1
EP - Estradas de Portugal, S.A.	N 125 - Lagos - Vila Real Santo António	1

Quadro 8 – Inspeções de Segurança à Rede em Exploração

Concessionária	Vistorias para Abertura ao Tráfego - 2011	Nº
AEDL - Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.	A1 - Nó de Sto. Ovídio - Acessos rodoviários	1
	A32 - Lanço Oliveira de Azeméis / IP1	2
	A41 - Picoto (IC2) / Nó da Emida (IC25)	2
	A43/IC29 - Gens / Aguiar de Sousa (IC24)	2
AEA - Auto-Estradas do Atlântico	A8 - Lanço Loures / Malveira	1
	A8 - Lanço CRIL / LOURES (pré-vistoria e vistoria)	2
	A8 - Lanço CRIL / LOURES (pré-vistoria: disponibilização da 3ª via entre CRIL - FRIELAS)	1
	A8 - Lanço CRIL / LOURES - Frielas - Portagem (pré-vistoria)	1
	A8 - Nó de Frielas - Ramos F e F1, G e G1	1
	A8 - Leiria Sul - Praça portagem plena via	2
Ascendi Grande Lisboa - Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.	IC17 (A8) - Nó de Frielas - Ramos B e B1	1
Ascendi Norte - Auto-Estradas do Norte, S.A.	A11/IC14 - Concessão Norte - Nó de Ferreiros	1
BRISA - Auto-Estradas de Portugal, S.A.	A2 - Palmela/A12 - Alargamento e Beneficiação 2 x 3 vias (pré-vistoria e vistoria)	2
	A4 - Nó de Campo	1
	Ligação da A12 ao Alto da Guerra (pré-vistoria e vistoria)	2
EP - Estradas de Portugal, S.A.	IP2 - Vale Benfeito /Junqueira (até ao nó de Bornes)	1
	IP2 - Vale Benfeito/Junqueira - Nó de Bornes/Nó de Junqueira	1
	IP2 - Pocinho / Longroiva	1
	IP2 - Longroiva / Trancoso	1

	IP4 / A4 - Lotes 10, 7 e 2	1
	IC2 (A19) - Variante da Batalha	2
	IC5 - Mogadouro / Miranda do Douro	1
	IC5 - Pombal / Nozelos	1
	IC17 CRIL - Buraca / Pontinha (pré-vistoria e vistoria)	2
	IC36 (A8) - Leiria Sul (IC2) / Leiria Nascente (COL)	1
	N101 - Variante entre Ponte da Barca/Arcos de Valdevez	1
	N 103 - Acessos ao novo Hospital de Braga	1
	N210 - Variante entre o pk 56+200 e 56+550 (Pte Rio Ovelha)	1
	N 236-1 – Variante do Troviscal	1
	N242 - Variante da Nazaré - Troço 1 (pk 0+000 a pk 0+700)	1
	Ligação ao Funchalinho	1
	Variante Urbana de Felgueiras - prolongamento até N101	1
NORSCUT - Auto-Estradas Interior Norte, S.A.	A24 - Área de Serviço de Vidago	1

Quadro 9 – Inspeções de Segurança à Rede em Exploração

Concluíram-se os trabalhos técnicos de análise das propostas de alteração dos PCQ das concessionárias do grupo Ascendi, na sequência do fixado nos novos contratos de concessão:

- Ascendi Beiras Litoral e Alta, Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, SA
- Ascendi Norte, Auto-Estradas do Norte, SA;
- Ascendi Grande Porto, Auto-Estradas do Grande Porto, SA;
- Ascendi Costa de Prata, Auto-Estradas da Costa de Prata, SA;
- Ascendi Grande Lisboa, Auto-Estradas da Grande Lisboa, SA.

No entanto, por questões relacionadas com a falta de acordo final por parte da administração das citadas concessionárias e da impossibilidade legal do INIR impor unilateralmente um novo PCQ, aqueles processos foram suspensos e adiados *sine die*

Sublinha-se a especial relevância da continuidade das ações ligadas à **função de Autoridade Administrativa**, tendo em vista a garantia dos **requisitos mínimos de segurança dos túneis**, sitos na rede rodoviária nacional com extensão superior a 500 metros, para além dos situados na rede rodoviária transeuropeia nacional.

Em cumprimento do **Decreto-Lei n.º 380/2007 de 13 de novembro**, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 110/2009 de 18 de maio, que aprova as bases de concessão EP, foram

analisados os relatórios elaborados pela concessionária referentes ao cumprimento dos **objetivos de sustentabilidade ambiental**, e ao cumprimento dos **níveis de serviço**, ambos relativos ao ano de 2010.

O referido diploma legal, discrimina, para os **níveis de serviço**, 88 secções amostrais a considerar na aferição do grau de cumprimento dos indicadores de funcionalidade da rede concessionada à EP, SA, entre os anos de 2007 e 2010. Foi analisada a conformidade desses indicadores, conforme contratado.

No que se refere ao cumprimento dos **objetivos de sustentabilidade ambiental** foram tomadas as iniciativas adequadas para examinar a adequação dos valores, metas e metodologias estabelecidos no diploma legal acima referido.

Foram fixados os objetivos de sustentabilidade ambiental, a vigorarem no período 2014-2018.

Face à sensibilidade ambiental da área onde se desenvolve o projeto relativo à Concessão Túnel do Marão foi, por solicitação do ACE construtor e acolhimento da Secretaria de Estado do Ambiente, constituída uma **Comissão de Acompanhamento Ambiental da Obra** que é liderada pelo InIR.

Esta comissão, constituída por representantes do InIR, ICNB; ARH Norte, CCDR N, APA, IGESPAR e DRC N, tem competência para, entre outros:

- Apreciar o Sistema de Gestão Ambiental de Obra e acompanhar a sua execução;
- Acompanhar a execução das medidas de compensação e de minimização;
- Determinar as medidas corretivas reputadas necessárias;
- Validar os relatórios periódicos que o promotor deve elaborar, relativos ao progresso da implementação das medidas ambientais.

Em 2011 ocorreram três visitas à obra e quatro reuniões, nas quais foram abordadas questões identificadas como críticas pela Comissão. Neste contexto, foram tomadas uma série de determinações resoluções, que foram transmitidas à Concessionária e a outros *stakeholders*, com o objetivo da melhoria da Gestão Ambiental da Obra.

Na sequência do processo iniciado, no final de 2010, procedeu-se ao desenvolvimento de uma aplicação informática para aferição de Disponibilidade - **“OpenRoads”** , com vista, entre

outros, a dar resposta aos requisitos introduzidos com a publicação dos novos contratos de concessão das ex-SCUT, no âmbito das competências do InIR, para supervisionar a gestão da rede rodoviária e fazer cumprir as regras e obrigações que lhe são aplicáveis, nos termos da lei e dos respetivos contratos.

A relação contratual entre o Concessionário e o representante do Concedente, no que se refere à avaliação e supervisão da qualidade da Manutenção, está circunscrita ao teor dos dois anexos que normalmente acompanham os respetivos contratos de concessão, nomeadamente ao Plano de Controle e Qualidade e ao Manual de Operação e Manutenção (respetivamente, PCQs e MOMs).

Nestes dois documentos definem-se os parâmetros de avaliação, a sua respetiva métrica, processo de medição e respetivos limites admissíveis.

Com a introdução do novo conceito de Disponibilidade, vertido nos Contratos de Concessão das ex-Scut, em Junho de 2010, determinou-se que a avaliação da Disponibilidade seria feita mediante verificação de um sub-conjunto dos parâmetros dos MOMs e dos PCQs.

O PCQ define os parâmetros de Qualidade da infraestrutura, que a concessionária se propõe manter durante o período de vida do contrato, assim como a periodicidade da verificação de cada um dos parâmetros e a forma como os mesmos são auditados.

Este documento encontra-se normalmente organizado de acordo com as diversas componentes físicas que compõem a infraestrutura e relaciona-se com as fases de Construção, Manutenção e Conservação, identificadas no ciclo de gestão da infraestrutura:

- Indicadores referentes a Pavimentos;
- Indicadores referentes a Obras de Arte;
- Indicadores referentes a Túneis;
- Indicadores referentes a Marcas Rodoviárias;
- Indicadores referentes a Sinalização Vertical;
- Indicadores referentes a Guardas de Segurança Flexíveis;
- Indicadores referentes a Delineadores;

- Indicadores referentes a Telemática;
- Indicadores referentes a Iluminação;
- Indicadores referentes a Telecomunicações;
- Indicadores referentes a Drenagem;
- Indicadores referentes a Integração Paisagística / Vegetação;
- Indicadores referentes a Protecção Ambiental;
- Indicadores referentes a Vedações e Património.

O Manual de Operação e Manutenção (MOM) descreve as ações e as iniciativas que a Concessionária deverá empreender com o objetivo de assegurar condições de segurança adequadas à circulação rodoviária. Compreende por isso, a gestão operacional e estratégica dos serviços prestados ao Utente da infraestrutura. Este documento está orientado para as fases de Operação e Exploração do ciclo de gestão da infraestrutura e organizado de acordo com as seguintes áreas de intervenção:

- Funcionamento do Sistema de Controlo e Gestão de Tráfego;
- Funcionamento dos Circuitos Fechados de TV;
- Funcionamento das Praças de Portagem;
- Funcionamento dos Serviços de Vigilância e Socorro;
- Segurança dos Utentes e Instalações;
- Estatísticas;
- Áreas de Serviço;
- Normas de Atuação no caso de restrições de circulação nas auto-estradas;
- Informação e Normas de Comportamento para com os Utentes;
- Monitorização e Controlo Ambiental;
- Túneis.

Contudo, quando comparados entre si, os Planos de Controle e Qualidade e os Manuais de Operação e Manutenção dos diferentes concessionários, apresentam-se objetivamente heterogéneos.

Esta constatação deixou em aberto a definição de uma política que tendencialmente pudesse conduzir à sua uniformização, ou normalização, tendo em vista princípios de qualidade que deveriam ser transversais a toda a rede Rodoviária concessionada, bem como à definição dos procedimentos de exploração que permitissem a manutenção de níveis de serviço ao utente equiparados, independentemente da concessão em que este se desloca.

Refletia-se assim, em diversidade e variabilidade, a dificuldade de supervisão da rede rodoviária, dependente da monitorização de enormes volumes de informação.

Foram assim detalhadamente descritos, classificados e comparados todos os parâmetros de todas as concessões, relativos aos Planos de Controle Qualidade e Manuais de Operação e Manutenção, o que deu origem a matrizes operacionais, que se constituíram como suporte ao desenho da arquitetura de dados.

A aposta na Inovação e a fixação de Conhecimento foi assim, reconhecida como fundamental e entendeu-se prioritária a internalização das competências adquiridas, suportadas com o desenvolvimento de ferramentas de *Business Intelligence*.

O exercício que permitiu chegar ao apuro tecnológico que é hoje garantido pelo *OpenRoads* foi o resultado de uma análise detalhada, complexa e extensa, quer sob o ponto de vista jurídico quer sob o ponto de vista da engenharia. Esse trabalho que se traduz numa análise muito fina dos Contratos de Concessão, PCQs e MOMs, trouxe para a luz do dia subtilezas contratuais, que espelham diferenças substantivas entre concessionários e que implicam para estes, de forma discreta, vantagens maiores ou menores sob o ponto de vista financeiro não anuláveis a não ser numa próxima revisão contratual.

O *OpenRoads* irá constituir-se assim como uma plataforma de resposta global para a Regulação Técnica e o seu desenvolvimento está fundado em critérios de uniformização ao nível da recolha de informação junto das diferentes concessionárias, à luz dos respetivos contratos de concessão, nomeadamente na identificação de informação relevante, na definição do seu respetivo formato e da periodicidade do seu envio, para posterior processamento e atuação, apoiado por ferramentas que tornam eficazes os processos de supervisão e gestão da rede rodoviária.

5.5. Cooperação, Representação Internacional e Divulgação Técnica

Constitui competência específica do InIR Representar oficialmente o setor rodoviário nacional, a nível das instâncias da União Europeia e da comunidade internacional, nas áreas das suas atribuições (cf. alínea d) do nº 3 do artigo 3º do Decreto-Lei nº 148/2007 de 27 de abril).

A representação internacional tem assumido, desde 2008, níveis de intervenção distinta:

- Representação institucional;
- Cooperação técnica e científica com a CPLP;
- Cooperação bilateral com Espanha e outros países;
- Representação em grupos de trabalho técnicos (União Europeia e outros);
- Representação em associações internacionais.

A **representação e cooperação oficial institucional** incluiu o acompanhamento dos trabalhos e na participação regular em reuniões que integram os dirigentes máximos de autoridades ou administrações rodoviárias de países distintos, mas com objetivos e problemas comuns, nomeadamente na Conferência de Diretores-Gerais de Estradas da Europa (CEDR) e no Conselho de Diretores Gerais de Estradas da Península Ibérica e América Latina (DIRCAIBEA). Tanto a CEDR como o Conselho DIRCAIBEA se assumem como fóruns de discussão e de intervenção nas políticas dos respetivos espaços geográficos (europeias e América Latina), congregam os responsáveis de administrações e autoridades rodoviárias, com o propósito de promover a identificação, discussão e intervenção em temas específicos comuns.

As condições existentes em 2011, dificultaram a participação presencial em grande parte das reuniões, sendo que se procurou assegurar o acompanhamento dos trabalhos.

No que respeita à CEDR, o InIR, IP tem participado regularmente desde 2008 nas reuniões do Governing Board (GB) e do Executive Board (EB), bem como nos trabalhos decorrentes desta participação. O InIR, IP tem assegurado, igualmente, a participação nos trabalhos da designada Task 15, *Customer Orientation of National Road Administrations*.

No decorrer de 2011, ocorreram sete reuniões destes grupos: 2 reuniões do *Governing Board* (Luxemburgo, maio; Lucerna, outubro); 3 reuniões do *Executive Board* (Luxemburgo, março;

Naantali, Setembro e Atenas, novembro); e 2 reuniões da Task 15 (Helsínquia, fevereiro; e Estocolmo, março).

O Presidente do Conselho Diretivo do InIR, IP participou na reunião do Governing Board de maio de 2011, na qual apresentou uma exposição relativa a Recent Developments in Concession Contracts Management in Portugal: *Availability based Payments Management in Concession Contracts and Implementation of charging schemes in former shadow toll concessions*.

Embora não se tenha registado participação presencial nas reuniões do *Executive Board* foi assegurado o acompanhamento dos trabalhos, através de resposta a questões colocadas por aquele órgão ou pelo Secretário - Geral da CEDR (SG).

Das respostas requeridas, destacam-se as que respeitam a:

- Revisão da missão, visão, estrutura e estratégia futuras da Associação;
- Ponto de situação sobre a implementação da Diretiva 2002/49, relativa ao ruído ambiental;
- Ponto de situação da componente nacional da rede transeuropeia de transportes (RTE-T), discussão das *Guidelines on the TEN e Financial instructions on TEN-T* (UE) e eventual participação num grupo de trabalho *ad-hoc* criado no seio da CEDR, para análise das propostas da UE e consequente intervenção em sede própria.

No que respeita ao Conselho DIRCAIBEA, o InIR, IP tem participado regularmente desde 2008 nas reuniões e trabalhos deste Conselho, sendo que esta colaboração tem tido expressão pública na participação de membros do Conselho Diretivo do InIR, IP nas reuniões anuais do Conselho e no acompanhamento dos trabalhos decorrentes dessa participação (questionários, exposições, efeitos de eventuais decisões tomadas nas reuniões, etc.)

Em 2011 ocorreram duas reuniões do Conselho DIRCAIBEA (Buenos Aires, maio e Cidade do México, setembro).

Na reunião de maio e em consequência da nova liderança do Conselho (México), houve um enfoque especial na discussão de questões processuais relativas à metodologia de

funcionamento e à ligação do Conselho de DIRCAIBEA a outras Associações ou fóruns internacionais.

A reunião realizada na Cidade do México coincidiu com a realização do XXIV Congresso Mundial da Estrada promovido pela Associação Mundial da Estrada (AIPCR/PIARC), tendo sido assinado, nesta ocasião, um Protocolo entre as duas organizações, cujo principal objetivo consiste na atualização do compromisso expresso no protocolo em vigor, celebrado aquando da fundação do Conselho DIRCAIBEA (1995), no decorrer do Congresso Mundial da Estrada (Montreal, Canadá).

De acordo com compromissos anteriormente assumidos por Portugal, o InIR, IP preparou a versão em língua portuguesa das atas das reuniões de 2011 e da reunião de dezembro de 2010, realizada no Rio de Janeiro.

No que respeita à **cooperação técnica e científica com a CPLP** tiveram especial significado os progressos registados em 2011, em atividades desenvolvidas com os organismos homólogos do InIR, IP no âmbito dos protocolos de cooperação técnica e científica anteriormente celebrados.

Nesse sentido, destacam-se as seguintes atividades:

- Encontro entre responsáveis do InIR, IP e responsáveis do Laboratório de Engenharia de Moçambique, LEM (janeiro 2011).
- Encontro entre responsáveis do InIR, IP e responsáveis do Instituto de Estradas (IE) de Cabo Verde (junho 2011).
- Organização de dois seminários destinados a quadros de alto nível da Administração Nacional de Estradas (ANE) e do Fundo de Estradas (FE) de Moçambique, incidindo sobre *Contratos de Concessão e Parcerias Público Privadas* (junho 2011) e *Planeamento Estratégico e Gestão Operacional* (julho 2011).

Estes seminários constituíram o módulo 1, da 1.ª fase de um *Projeto de Desenvolvimento de um Modelo de Gestão e Financiamento para o Setor Rodoviário Moçambicano*, que deverá ser concretizado em duas fases: Fase 1 - Desenvolvimento de competências técnicas e de gestão; e Fase 2 – Consolidação de um Modelo de Gestão Global.

A organização dos seminários foi integralmente assegurada por recursos do InIR, IP, com intervenções de oradores deste Instituto e de parceiros públicos e privados de reconhecida

capacidade, com experiência concreta nas matérias abordadas, designadamente nas áreas financeira, jurídico-legal, planeamento e ambiental.

Participaram 20 quadros técnicos de alto nível designados pela ANE e pelo Fundo de Estradas (FE).

O InIR, IP manifestou disponibilidade para, em conjunto com as autoridades moçambicanas responsáveis prosseguir as ações previstas no Projeto mencionado bem como para continuar a assumir-se como assessoria técnica especializada de alto nível junto das mesmas autoridades.

- Encontro com o responsável do Gabinete de Cooperação e Investimentos do Ministério das Obras Públicas e dos Recursos Naturais de S. Tomé e Príncipe (23 de setembro de 2011). O Encontro incidiu sobre a operacionalização das ações previstas no âmbito do Protocolo entre o InIR, IP e o INAE (maio de 2010) e focalizou-se nos seguintes temas, identificados como prioritários: planeamento rodoviário, inventário da rede, conservação, fiscalização, segurança rodoviária e formação técnica.

No que respeita à **cooperação bilateral com Espanha e outros países**, e apesar de não terem decorrido reuniões conjuntas com as autoridades espanholas durante 2011, foram mantidos contatos com as entidades envolvidas nos processos.

As principais pontes internacionais transfronteiriças encontram-se já construídas, bem como grande parte das ligações rodoviárias entre os dois países, pelo que são as questões ligadas à conservação e reabilitação de pontes e respetiva assunção de encargos, que assumem particular relevância.

De entre as questões relevantes atualmente, que carecem de discussão e decisão conjuntas e estiveram na base dos contatos efetuados em 2011 com as autoridades espanholas, referem-se:

Ponte Internacional (rodoferroviária) sobre o rio Minho entre Valença e Tuy

Aprovação do projeto de reabilitação, celebração de protocolo e assunção da repartição de encargos entre os dois países (EP, SA e REFER, por parte de Portugal; *Dirección General de Carreteras* e ADIF, por parte de Espanha).

Ponte Internacional sobre o rio Minho entre Monção e Salvatierra

Constituição de um grupo de trabalho para acompanhar os trabalhos de reabilitação identificados por Portugal, aprovação do projeto e assunção da repartição de custos (ponte da responsabilidade da Junta de Galiza).

Ponte de Internacional sobre o rio Guadiana entre Vila Real de Santo António e Ayamonte

Aprovação do projeto de reabilitação (EP, SA), assunção da consequente assunção de encargos e lançamento da respetiva empreitada de reabilitação.

O InIR integra diversas Comissões Técnicas e Grupos de Trabalho relacionados com a informação, análise e aprofundamento das problemáticas ligadas a temas do setor das Infraestruturas rodoviárias ou com ele confinantes, representado o Estado a nível nacional e internacional.

Apresenta-se em seguida a lista de **Grupos de Trabalho** e **Comissões Técnicas** em que o InIR se encontra representado:

- Comitês Técnicos da AIPCR/PIARC:
 - CT A.1 - Preservação do Ambiente;
 - CT B.1 - Boa Governação das Administrações Rodoviárias;
 - CT B.2 - Operação e Exploração de Redes Rodoviárias;
 - CT D.1 - Gestão do Património Rodoviário;

- Grupos de Trabalho no âmbito do EasyWay:
 - ES4 – Marenostrum;
 - ES5 Datex II;
 - ARTS ;
 - Steering Committee;
 - TEN-T EA;
 - ITS Nacional.

- Comissões Técnicas no âmbito do Organismo de Normalização Setorial (ONS - InIR)
 - CT 129 – Materiais para Pavimentação

- CT 153 – Ligantes Betuminosos
- CT 154 – Agregados
- CT 155 – Equipamentos para Estradas
- CT 157 – Telemática dos Transportes e Tráfego Rodoviário

- Comissões Técnicas de Normalização do CEN - Comité Europeu de Normalização e da ISO - International Organization for Standardization:
 - CEN/TC 50 - Lighting columns and spigots;
 - CEN/TC 154 – Aggregates;
 - CEN/TC 169 - Light and lighting;
 - CEN/TC 226 - Road equipment;
 - CEN/TC 227 – Road Materials;
 - CEN/TC 278 - Road Transport and Traffic Telematics;
 - CEN/TC 336 – Bituminous Binders;
 - CEN/TC 337 - Winter maintenance and road service area maintenance equipment;
 - ISO/TC 204 - Intelligent Transport Systems.

- PNAAS – Plano Nacional de Ação Ambiente e Saúde
 - Equipa do Projeto do Ar;
 - Equipa do Projeto do Ruído.

- CNREN – Comissão Nacional da Rede Ecológica Nacional

- Rede Transeuropeia de Transportes

Dentro do objetivo de divulgação de informação técnica relevante e intercâmbio de boas práticas, foi prosseguido o princípio interno de divulgar os resultados ou os principais temas abordados, na sequência de reuniões de carácter técnico, através da apresentação e divulgação de relatórios de participação ou da preparação de uma nota sucinta sobre a reunião.

O **Ecosistema de Transportes** faz parte de uma organização sem fins lucrativos, o ITS-Portugal, cujo principal objetivo é promover o Desenvolvimento da Mobilidade e dos Transportes Sustentáveis.

No âmbito da sua participação e dinamização das atividades do Ecosistema e do ITS Portugal, o InIR contribuiu ativamente para a elaboração do Plano Estratégico do Ecosistema dos Transportes específico para o triénio 2012 – 2014.

Esta iniciativa aberta baseia-se num modelo de colaboração, que estimula a partilha do conhecimento e a potenciação de sinergias entre os diversos intervenientes dos tradicionais setores da fileira dos Transportes - Aeroportuário, Marítimo e Portuário, Ferroviário e Rodoviário, cuja experiência e conhecimento possibilitam a identificação de novas abordagens à criação sustentável de valor.

O Ecosistema de Transportes reúne atualmente um conjunto muito representativo de entidades do setor, que lhe confere uma massa crítica única. São mais de 80 *Entidades Dinamizadoras*, aqui apresentadas:

AESE, AICEP, Alcatel-Lucent, ANA, ANSR, APL, Armis, Arsenal do Alfeite, Ascendi, Asterion, BES, BIT, Bosch, Brisa, CAEMD, Caixa BI, CBE, CENFIM, Compta, DHV, DUETO, EFACEC, Eleven, ELOS, EMEF, EMEF/UITF, EP, ETE, Logistica, G3P, Galp Energia, S.A., Glintt, GMV, Grupo Luis Simões, Hitachi, IBEROMOLDES, SGPS, INEC-Porto, INESC, InIR, Innowave, Inocrowd, INOV, IPL, IPTM, APP, ISCTE, ISEL, ISQ, IST, JPS Lda., Leadership, LINK, Logica, Magma Equity, Metro de Lisboa, Micro I/O, Microprocessador, MIT-Portugal, MOPTC, Multicert, NOVABASE, OPEN, Ordem dos Engenheiros, OTLIS, OTLIS/Carristur, Portos de Leixões, Aveiro, Lisboa e Sines, Portugal Global, PRIME, RAVE, REFER, REFER TELECOM, SET, Shell, SITI - Univ. Lusófona, SMAS de Oeiras, Sociedade Portuguesa de Robótica, Thales, TICE, TIS, UA, URGE, Vortal, Wavecom, Whatever, Xpand IT, 23Ideas.

5.6. Relação com o Utente

O InIR tem entre as suas atribuições “*assegurar e monitorizar a defesa dos direitos e interesses dos utentes*”. Essa atribuição foi desenvolvida em diversas linhas e áreas de atuação que se apresentam em seguida.

Durante o ano de 2011 foram analisados cerca de 65 processos relativos a pedidos de licenciamento de instalação de publicidade junto a estradas da Rede Rodoviária Nacional concessionada (excepto concessão EP, SA), provenientes quer de utentes particulares quer de Autarquias.

O InIR disponibilizou aos utentes de infraestruturas rodoviárias diversos meios para manifestação de satisfação, reclamação e informação. O InIR procedeu à análise, encaminhamento e acompanhamento das reclamações recebidas por todos os canais, com o objetivo de assegurar que as concessões e os serviços que elas proporcionam aos seus utentes se caracterizem por uma maior qualidade de serviço, segurança das vias, proteção ambiental com maior informação e apoio aos utentes.

Foram dirigidas diretamente ao InIR um total de 338 exposições, o que representou diminuição em cerca de 7% face ao ano anterior. Das exposições recebidas, 81% foram reclamações, 16% pedido de informações e 3% apresentação de sugestões, salientando-se a representatividade da comunicação eletrónica (e-mail e internet) como canal preferencial do utente (63%) para apresentar a sua exposição contribuindo para a desmaterialização do processo, tornando mais célere a circulação da informação entre o InIR, o utente e a concessionária visada, tendência também verificada em 2010.

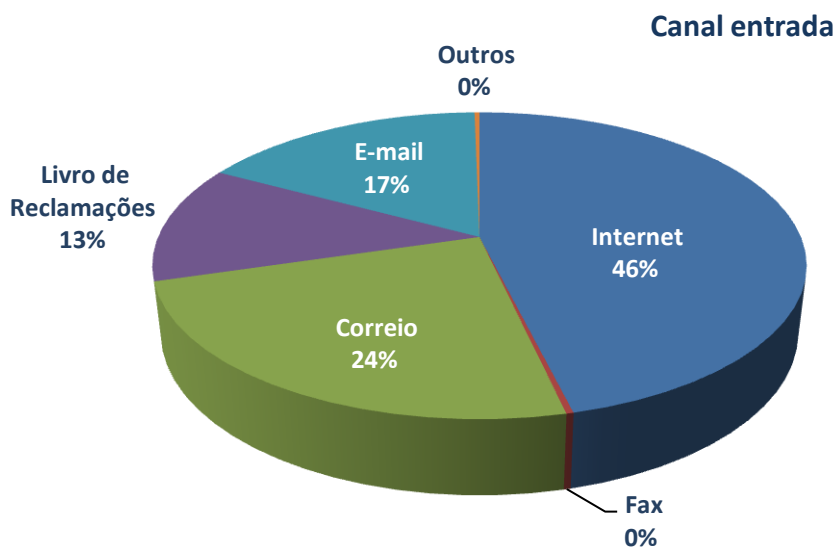


Figura 11 – Distribuição das exposições, por canal de entrada

As exposições de utentes por tipo de evento distribuíram-se como se expõe no gráfico seguinte:

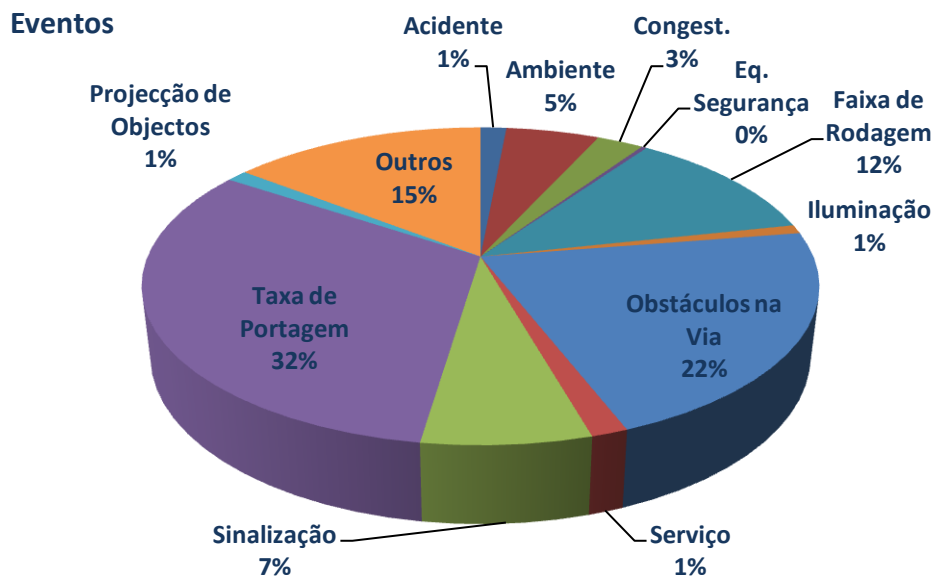


Figura 12- Distribuição percentual das exposições por tipo de evento

Sobressai o facto de os três principais motivos de exposição de utentes – taxas de portagem, obstáculos na via e faixa de rodagem – serem os mesmos observados no ano anterior.

No primeiro trimestre de 2011 foi elaborado pelo quarto ano consecutivo o **Relatório Anual das Reclamações**, que constituiu uma fonte de informação a todos os intervenientes no setor, sobretudo aos utentes. Permitiu também fundamentar as recomendações a emitir às concessionárias no sentido da melhoria das condições de operação da rede rodoviária contribuindo desta forma, para a garantia de um serviço público com melhor qualidade.

No âmbito do processo de contra-ordenações pelo não pagamento do uso de vias portajadas, registaram-se alterações na Lei nº25/2006, de 30 de Junho com a publicação da Lei nº55-A/2010, de 31 de Dezembro – Lei do Orçamento de Estado, que veio atribuir às concessionárias e às entidades gestoras de sistemas eletrónicos de cobrança de portagens, as competências para instaurar, instruir, analisar defesas, elaborar propostas de decisão, notificar os arguidos das decisões administrativas, bem como preparar o título executivo.

Esta alteração consagrou uma transformação profunda ao regime de execução das coimas e sanções acessórias, deixando de se aplicar subsidiariamente o Regime Geral das Contraordenações, passando o INIR, a ser o órgão de execução e mantendo o poder decisório na sua exclusiva competência.

O **Sistema de Gestão de Contra-Ordenações** foi alvo de adaptações ao novo quadro legal, com especial enfoque na tramitação de Processos Executivos de Créditos, para o qual foi necessário desenvolver interfaces com a Administração Fiscal com vista à utilização da sua plataforma de Execuções Fiscais, ao abrigo de um acordo estipulado para o efeito.

O portal eletrónico institucional – www.inir.pt – viu aumentado pelo terceiro ano consecutivo o número de visitas e visitantes, conformando-se um interface de importância crescente no relacionamento do INIR com os utentes e os parceiros setoriais.

A utilização do portal tem como principais áreas:

- a disponibilização de documentação técnica e de informação setorial produzida e divulgada pelo INIR;
- o registo e consulta de reclamações de utentes;

- o acesso a informação georeferenciada da rede rodoviária.

A manutenção e a atualização do Sistema de Informação Geográfica (SIG) permitiu a disponibilização externa através do portal institucional de informação georreferenciada sobre a rede rodoviária.

Integrada com esta plataforma de Informação Geográfica, esteve em pleno uso uma aplicação para análise e reporte de dados de tráfego em *Business Intelligence*, baseada nas especificações acordadas para a troca de dados de tráfego com as concessionárias.

Estes desenvolvimentos permitiram, em 2011, um acesso mais eficiente aos dados de tráfego pelos utentes.

Foram ainda criadas novas funcionalidades ao nível das pesquisas e foi disponibilizado um novo tema – Acidentes.

A evolução das visitas ao portal externo e a comparação homóloga com 2009 está apresentada no gráfico seguinte:

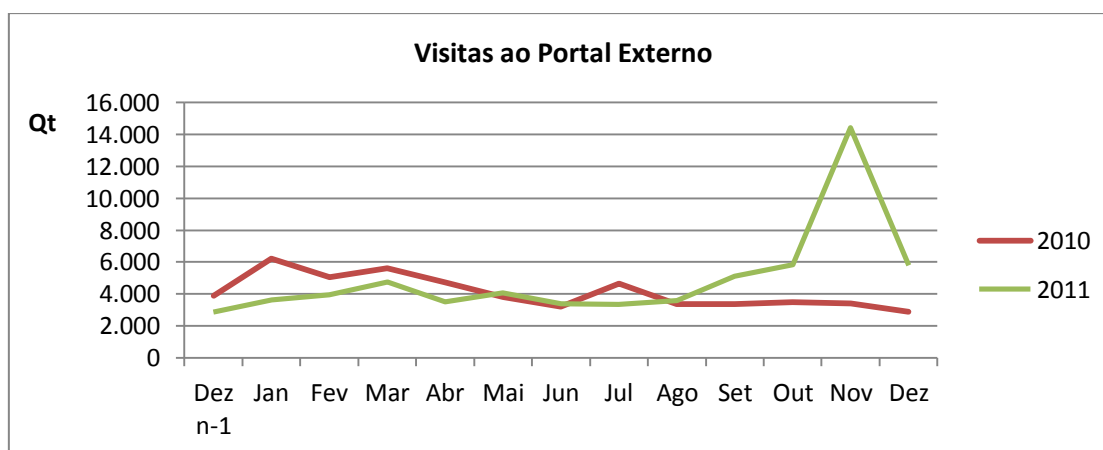


Fig.13– Visitas ao Portal Externo

Está também disponível uma Extranet que aloja áreas de colaboração orientada para grupos específicos facilitando a implementação de ações do InIR que envolvam entidades externas.

O InIR produziu e mantém dois microsites setoriais supletivos:

- Comité Português da AIPC, www.pt-aipcr.org;

- Programa EasyWay, www.easyway2010.inir.pt.

De referir, a ação de divulgação do Inquérito aos Utentes das Estradas 2011 realizado pelo Instituto, uma iniciativa inserida no Programa Europeu EasyWay, no qual o InIR assegura a representação de Portugal. Esta ação, que incluiu a divulgação mediática e a mobilização de *stakeholders*, resultou numa elevada participação de utentes portugueses, destacando a representatividade de Portugal face aos restantes Estados Membros envolvidos na iniciativa.

Adicionalmente, o InIR desenvolveu e mantém uma extranet para alojamento de áreas colaborativas orientadas para grupos específicos, apoiando o trabalho das comissões técnicas de normalização, no âmbito das atribuições do InIR enquanto organismo de normalização setorial para o setor rodoviário.

A extranet do InIR (ons.inir.pt) representa um aporte apreciável em termos de apoio ao utilizador (cerca de 300 vogais, de 100 organismos).

Em 2011, o site do InIR foi dinamizado com o reforço da redação e inserção de conteúdos de âmbito institucional, técnico e noticioso. Foram otimizados conteúdos já existentes e reformuladas determinadas páginas e menus com o objetivo de facilitar o acesso e compreensão da informação disponibilizada aos utilizadores.

Destaque também para a criação de uma página dedicada ao âmbito aos processos de contra-ordenação, decorrentes da falta de pagamento de taxas de portagem, com esclarecimentos, Perguntas Frequentes (FAQs) e legislação aplicável, respondendo às necessidades de informação dos utentes acerca desta matéria.

A gestão do site do InIR é realizada em total articulação com as diversas unidades orgânicas e departamentos do Instituto, de forma a viabilizar a informação mais atualizada e útil para os agentes do setor das infraestruturas rodoviárias e transportes

5.7. Comunicação Institucional

A Comunicação Institucional agrega um conjunto vasto de atividades que incluem a preparação de reuniões com entidades externas, a preparação de conteúdos institucionais, as relações públicas, bem como assuntos inerentes às relações externas e internas do Instituto.

Mais especificamente, as atividades de comunicação institucional desenvolvidas pelo INIR incluíram a divulgação de informação setorial; gestão e dinamização do site institucional; produção de suportes comunicacionais informativos; gestão da publicidade institucional; disseminação a informação ao nível interno; representação internacional do Instituto em determinadas áreas; e organização de reuniões e seminários - entre outras funções essenciais a uma performance de excelência enquanto instituto público.

A informação que o Instituto possui acerca do setor das infraestruturas rodoviárias é de reconhecida importância para os seus stakeholders, desde utentes das estradas, decisores governamentais, concessionárias rodoviárias e outras entidades, nacionais e internacionais, ligadas ao setor.

Nesse sentido, foram providenciadas respostas adequadas e atempadas aos meios de imprensa, utentes e organizações, que contactaram o Instituto sobre as mais diversas matérias, num total de 121 prestações de informação ao longo do ano.

A divulgação de informação setorial foi também assegurada através de artigos, notas de imprensa, relatórios, documentos técnicos, anúncios e outros conteúdos institucionais disponibilizados no site institucional e nos meios de comunicação social.

Como legalmente estabelecido, foram publicados anúncios institucionais na imprensa, nacional e regional, relativos à consulta pública de 6 Estudos de Avaliação da Rede Rodoviária Nacional realizados pelo INIR, bem como 2 anúncios de procedimentos de recrutamento de pessoal.

Estas ações traduziram-se em 18 inserções publicitárias que, tendo sempre subjacente a procura da melhor relação custo/qualidade, perfizeram o valor de €6.695,12.

As ações de publicidade foram reportadas ao Gabinete para os Meios de Comunicação Social (GMCS), respondendo à necessidade de maior eficiência e transparência, exigidas pelo Governo, no que concerne à distribuição da publicidade do Estado

5.8. Inovação no Setor Rodoviário

A participação do InIR no programa Easyway acumulou simultaneamente dois objetivos, nomeadamente o de assegurar a representação nacional, conforme definido nas suas atribuições, mas também o de promover uma visão alargada de mobilidade e de interoperabilidade.

Na prática, apoiar e dinamizar esta estratégia, numa perspetiva de liderança, significou fortalecer o InIR enquanto regulador do setor, nomeadamente pela adopção de uma postura mais aberta e colaborativa, com outros órgãos públicos, muitos dos quais fazem inclusivamente parte do seu conselho consultivo, e ainda esclarecedora e orientadora, no plano das suas relações com os restantes parceiros privados que participam no programa, que são todas as concessões rodoviárias.

O InIR detinha, relativamente aos demais intervenientes, uma posição de vantagem no setor, para assumir o papel de “motor de arranque” da implementação de uma visão de mobilidade verdadeiramente integrada e iniciou de forma articulada durante 2009, a construção desta visão, sendo reflexo disso a sua participação nos Estudos Europeus 4 e 5, Marenostrum e DatexII e o alargar do conjunto de parceiros, nomeadamente às Concessões SCUT, à ANSR e IMTT, tendo este último inclusivamente, participado no ES3 – Frete e Logística.

Para a fase II do Programa Easyway, o investimento Português superou em muito as expectativas. Efetivamente, para além de se reforçar a participação portuguesa em número de entidades formalmente envolvidas, também os montantes elegíveis foram 300% acima do máximo previsto para Portugal, o que denota bem a importância de que estas matérias se revestem.

Num programa como este de 500M€ à escala Europeia, o envolvimento é fundamental, a troco de contrapartidas adequadas para o volume de investimento realizado.

Com a publicação da Diretiva Europeia de ITS - 2010/40/UE não ficaram alterados os objetivos e principais linhas de orientação do InIR, na área do ITS, que procuram refletir claramente a realidade do grau e profundidade da efetiva disseminação dos serviços previstos, tendo ainda em atenção as áreas mais sensíveis nas fronteiras entre Estados-Membro. O InIR deveria assim assumir-se como uma peça fundamental para garantir a efetiva implementação da Diretiva no

terreno, devendo continuar a procurar motivar os operadores rodoviários a canalizar os seus investimentos em determinadas áreas, sem que isso se constitua necessariamente em pedidos de reequilíbrios financeiros. Essas áreas são, de acordo com uma leitura da Diretiva, as seguintes:

- Domínio de Ação 1: Desenvolver serviços de informação ao condutor, quer no seu planeamento de viagem quer durante a mesma, com (1) informação de eventos em tempo real; (2) condições de tráfego em tempo real e previsões do mesmo; (3) tempos de viagem em tempo real e previsões do mesmo; (4) condições meteorológicas nos itinerários pedidos; (5) limites de velocidade em lanços especificados de itinerários pedidos.
- Domínio de Ação 2: (1) Desenvolver as vertentes dos serviços de frete e logística, (2) os transportes de matérias perigosas tendo especial atenção aos corredores trans-Europeus e as áreas urbanas; (3) acompanhar o desenvolvimento e implementação de interoperabilidade dos sistemas de portagem eletrónica nas diferentes concessionárias envolvidas.
- Domínio de Ação 3: Incrementar a segurança dos viajantes, proteção dos trabalhadores da estrada e manutenção de instalações e ativos estando atento e promovendo (1) a I&D de novas tecnologias, relativas à área, nos veículos; (2) a introdução do sistema eCall pan-europeu em Portugal, (3) coordenação no planeamento da definição de áreas de estacionamento disponíveis a camiões e veículos comerciais de longo curso, nos corredores trans-Europeus, proporcionando descanso socialmente aceitável aos condutores e até capacidade de fazer reservas de estacionamento antes da chegada.
- Domínio da Ação 4: Para além do que acima foi mencionado, deverá ser fomentada a utilização, por parte dos condutores e empresas rodoviárias, das ofertas de novas tecnologias de conforto, segurança e ambientais e à sua incorporação integrada em plataformas já existentes nos veículos.
- Domínio de Ação 5: No que respeita à segurança e proteção de dados, a Diretiva do PE e do Conselho 2004/52/EC de 29 de Abril de 2004, transposta para a Lei nº 30/2007 de 6 de Agosto, sobre a interoperabilidade de sistemas de pagamento de portagem

eletrónica na Comunidade, no seu art.º. 6º - Tratamento de dados pessoais -, estipula que os estados membros devem assegurar que os dados pessoais necessários ao sistema de pagamento de portagem eletrónica europeu são processados segundo as normas nacionais e da Comunidade no que respeita a proteção das liberdades e direitos fundamentais, inclusive a sua privacidade e, em particular, respeitando o cumprimento do disposto nas diretivas 95/46/EC e 2002/58/EC.

- Domínio de Ação 6: Garantir efetiva coordenação a nível Europeu de implantação, hoje muito dependente do ritmo e até da boa vontade de concessionárias que já têm o seu estatuto conferido pelo contrato de concessão, pelo que a ou as entidades coordenadoras nesta área, terão de ser asseguradas pelas associações a que as concessionárias estão normalmente ligadas.

Referência final ainda para a necessidade de garantir níveis mínimos na interoperabilidade entre os sistemas telemáticos rodoviários urbanos e regionais que poderiam ser inseridos no Domínio de ação 2.

Em Agosto de 2011, um ano após a publicação desta Diretiva, os Estados Membros apresentaram à Comissão Europeia, um Relatório sobre o Estado da Arte nos seus países, relativo aos diversos domínios apresentados. No caso português, esse relatório foi coordenado pelo IMTT e contou com a colaboração do INIR e da APCAP.

6. Recursos Humanos

i. Mapa de Pessoal, Recrutamento e Política Remuneratória

O ano de 2011 foi um ano em que não se verificou uma evolução significativa na estrutura de recursos humanos, por força das alterações latentes ao nível de toda a Administração Pública, tendo o Instituto continuado a apostar na consolidação de uma cultura assente no desempenho e no desenvolvimento de competências.

A escassez de recursos humanos, continuou a ser uma dificuldade em todas as unidades orgânicas do InIR, pelo que a cooperação e colaboração inter-departamental revelou-se, mais uma vez, a forma determinante para o desenvolvimento das várias actividades de forma a atingir os objectivos institucionais programados.

No final de 2011, o InIR contava com sessenta e quatro trabalhadores a ocupar um lugar no mapa de pessoal, dos quais sessenta estavam efectivamente a prestar serviço no Instituto, incluindo quatro trabalhadores a prestar serviço ao abrigo do regime de mobilidade inter-serviços. O Instituto tinha ainda quatro colaboradores a prestar serviço em outras entidades. O quadro seguinte compara a evolução do pessoal, por situação funcional, entre 2010 e 2011:

Recursos Humanos	2011	2010
1.1 – Efectivos	60	58
1.2 - A prestar serviço noutras entidades	4	1
2 - Em mobilidade no InIR	4	3
3 - Recursos Humanos a prestar serviço no InIR (1.1 – 1.2 + 2)	60	60

Quadro 11 - Trabalhadores ao Serviço

Grupo, cargo, carreira	Procedimento Concursal		Cedência de Interesse público		Mobilidade		Comissão de serviço		Total
	M	F	M	F	M	F	M	F	
Dirigente Superior									
Dirigente intermédio									
Técnico superior		1		1					2
Assistente técnico		4			1				5
Informático			1		1				2

Quadro 12 - Tipo de recrutamento / Grupo, cargo, carreira

Em 2011 foram admitidos no InIR, IP, após procedimento concursal, **5** novos trabalhadores dos quais se destacam: 1 técnico superior e 4 assistentes técnicos. Por sua vez foram recrutados, em regime de mobilidade 4 trabalhadores, 1 técnico superior, 2 da área de informática e 1 assistente técnico. O **índice de entradas** em 2011 ficou em 14%, significativamente abaixo do registado em 2010 que se cifrou em **40%**.

No que se refere à política remuneratória, o InIR está obrigado ao cumprimento do regime jurídico aplicável ao pessoal da Administração Pública, designadamente o Regime de Contrato de Trabalho em Funções Públicas (RCTFP) e o Sistema Integrado de Avaliação de Desempenho da Administração Pública (SIADAP), que definem as formas de progressão na carreira dos trabalhadores que desempenham funções públicas.

O InIR deve ainda atender ao definido anualmente pela Lei do Orçamento de Estado e pelo Decreto-Lei de Execução Orçamental.

Face a este enquadramento, não houve quaisquer valorizações remuneratórias por as mesmas se encontrarem congeladas, tendo havido a aplicação de reduções remuneratórias nos vencimentos auferidos pelos trabalhadores nos termos da Lei.

ii. Valorização do Capital Humano

A formação profissional proporcionada no decurso do ano de 2011, para além de ter visto um crescimento significativo no valor do investimento, continuou a apostar numa estratégia destinada a dotar os trabalhadores e dirigentes do InIR de competências directamente relacionadas com as funções que desempenham.

Nesse sentido, manteve-se a linha de promoção da frequência de acções de formação e seminários relacionados com o Ordenamento do Território, Políticas Ambientais, PROT's e PDM's, assim como relativamente a matérias ligadas à Gestão Orçamental Pública, ao Novo Regime de Contrato de Trabalho em Funções Públicas e ao Sistema Integrado de Avaliação de Desempenho na Administração Pública.

Indicadores de Formação	2011	2010
N.º de acções	38	13
N.º de participações dos formandos	25	55
N.º de horas	1.754	1.524
Custos directos (euros)	17.817	14.850

Quadro 13 – Acções de Formação

Como se verifica no quadro anterior, o valor do investimento em formação verificou um crescimento de aproximadamente 20% relativamente a 2010, assim como ocorreu um crescimento muito significativo no número de acções de formação promovidas, cerca de 192%.

Importa ainda realçar que foi privilegiada a formação direccionada em primeiro lugar para o core da actividade do InIR enquanto entidade supervisora e fiscalizadora do sector das infra-estruturas rodoviárias, tendo-se também aplicado o critério de adequação ao conteúdo funcional dos colaboradores para selecção do investimento a realizar.

A avaliação de desempenho no âmbito do SIADAP 2 e 3 foi integralmente suportada e executada através de meios informáticos. Para esse efeito o InIR tem implementada uma aplicação informática denominada SIADAP123, através da qual é realizado todo o processo de avaliação de dirigentes e trabalhadores.

Dos sessenta trabalhadores a prestar serviço no InIR no final de 2011, todos preenchiam os requisitos legais para serem avaliados no âmbito do processo de avaliação de desempenho.

iii. Perfis Quantitativos e Qualificativos

Em termos gerais e de acordo com os elementos apresentados no gráfico abaixo, existe um equilíbrio no pessoal ao serviço no que se refere à distribuição por géneros.

Relativamente à distribuição das categorias profissionais, a predominante é a de Técnico Superior o que se mostra coincidente com as reais necessidades de qualificação requeridas para o desempenho das funções do Instituto.

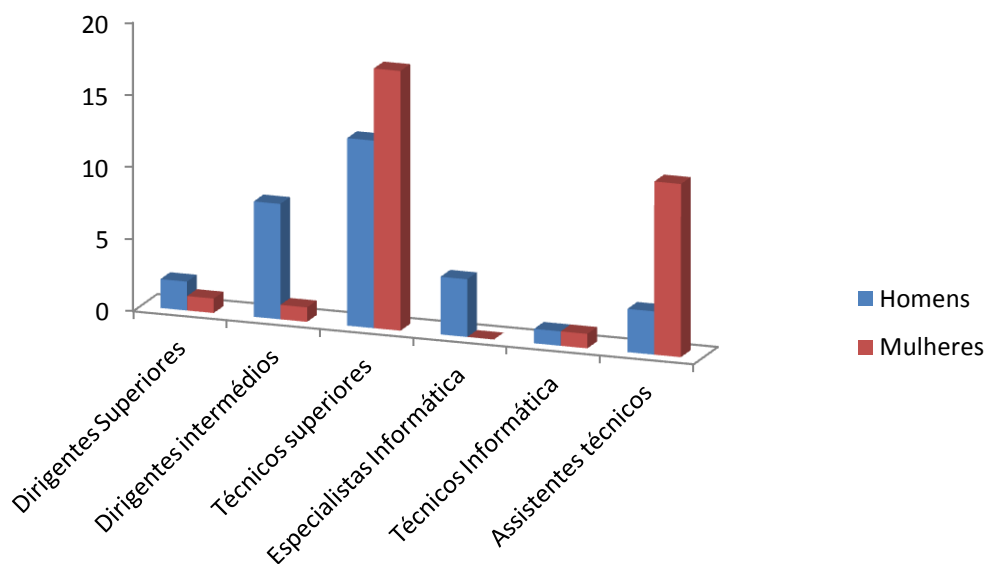


Fig. 18 – Distribuição por categoria profissional e género

O mapa de pessoal do InIR, I.P. era composto no final de 2011 por 64 elementos, incluindo o Conselho Directivo, dos quais 31 eram homens e 33 mulheres. Estes números evidenciam um claro equilíbrio de géneros.

Relativamente à distribuição por idades verificamos, ao observarmos o gráfico, que existe uma maior concentração de trabalhadores nas classes etárias dos 45 aos 49 anos e dos 50 aos 54 anos. Posteriormente verifica-se que as duas classes seguintes que abrangem maior número de trabalhadores são as dos 35 aos 39 anos e dos 30 aos 34, que contam com 9 e 10 trabalhadores, respectivamente.

Importa realçar que 60 % dos trabalhadores se integram nas classes etárias abaixo dos 50 anos, conseguindo-se ao mesmo tempo manter o nível de experiência e elevado grau de competências que a missão do Instituto e respectivas atribuições, naturalmente exigem.

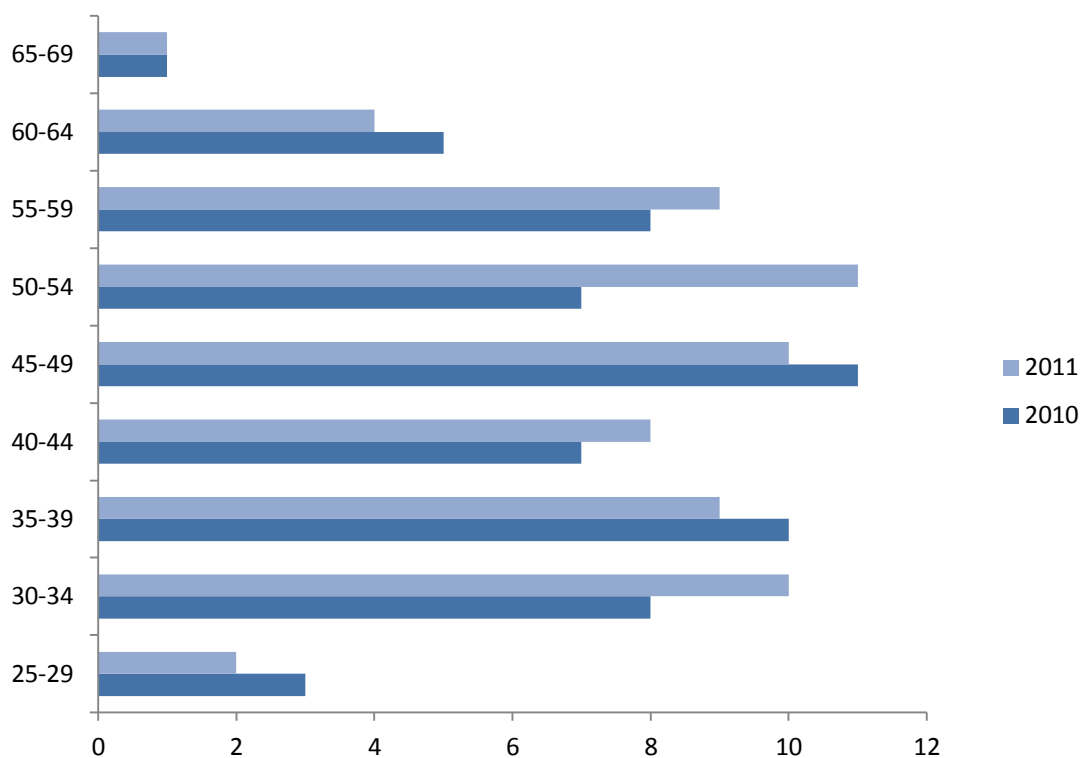


Fig. 19 – Estrutura Etária

No que respeita ao nível habilitacional dos recursos humanos este continua a ser o reflexo de um Organismo que aposta fortemente em dotar-se de trabalhadores altamente qualificados, privilegiando sempre o recrutamento de pessoal com um nível de conhecimento e competências consolidados nas matérias que são o ‘core business’ do Instituto.

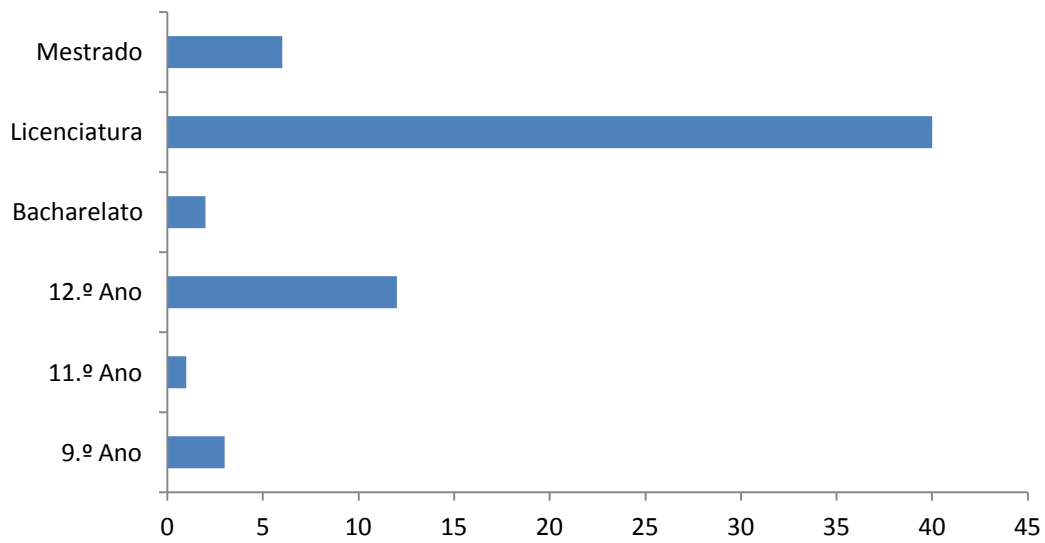


Fig. 20 - Nível de Habilitações

Ao analisarmos os dados apresentados no gráfico acima podemos concluir que 80 % dos trabalhadores possuem formação superior dos quais 13 % com o grau de Mestre.

7. Recursos Financeiros

Os valores da execução orçamental apresentados estão construídos numa base de contabilidade pública e, expressando com verdade os movimentos efetuados no exercício, evidenciam de acordo com as regras que lhe são próprias os fluxos de tesouraria verificados. Complementarmente essa mesma execução demonstra que os meios financeiros atribuídos foram aplicados conforme o aprovado pela autoridade orçamental.

A execução orçamental de 2011 foi marcada por dois factos com impacto relevante no valor final executado e no desenvolvimento da atividade ao longo do ano, designadamente:

- As fortes restrições à execução orçamental determinadas pela legislação sobre execução orçamental para 2011, no âmbito do objetivo mais vasto de contenção da despesa pública;
- A impossibilidade de uso do Saldo de Gerência de 2011, apesar de o respetivo valor ter sido integrado na execução orçamental.

No que se refere à Receita, a execução final ficou 12% abaixo do previsto. O principal fator de desvio foi o SGACO e decorreu da impossibilidade de refletir nas contas de 2011 o total cobrado no âmbito de sistema judicial no ano, pelo fato da transferência das verbas cobradas em 2011, não terem sido transferidas pela Autoridade Tributária e Aduaneira de forma atempada, montante que faria superar amplamente a receita prevista.

Em 2011, o InIR não beneficiou de quaisquer transferências diretas do OE, tal como tinha acontecido nos dois anos anteriores. Deste modo, e pelo terceiro ano consecutivo, a atividade foi financiada exclusivamente por recurso à Receita Própria.

A TRIR foi a principal componente da Receita representando 72% do valor cobrado total. Se excluirmos o Crédito Especial, o peso da TRIR é 91% da Receita, confirmando o papel central desta Taxa no financiamento da entidade reguladora setorial.

Un: M€

Receita -2011

Agregados	Orçamento Proposto e Consignação	Execução		
		Valor	% Orç.	% Total
TRIR	5,060	4,931	97,4	71,6
Multas e Penalidades	0,228	0,000	0,0	0,0
Outras	0,147	0,185	126,6	2,7
SGACO	0,900	0,338	37,5	4,9
Receita Consignada	1,433	1,433	100,0	20,8
Total	7,768	6,887	88,7	100,0

Fonte: DAFRH / Mapas Execução DGO.

Quadro 10 - Execução Orçamental

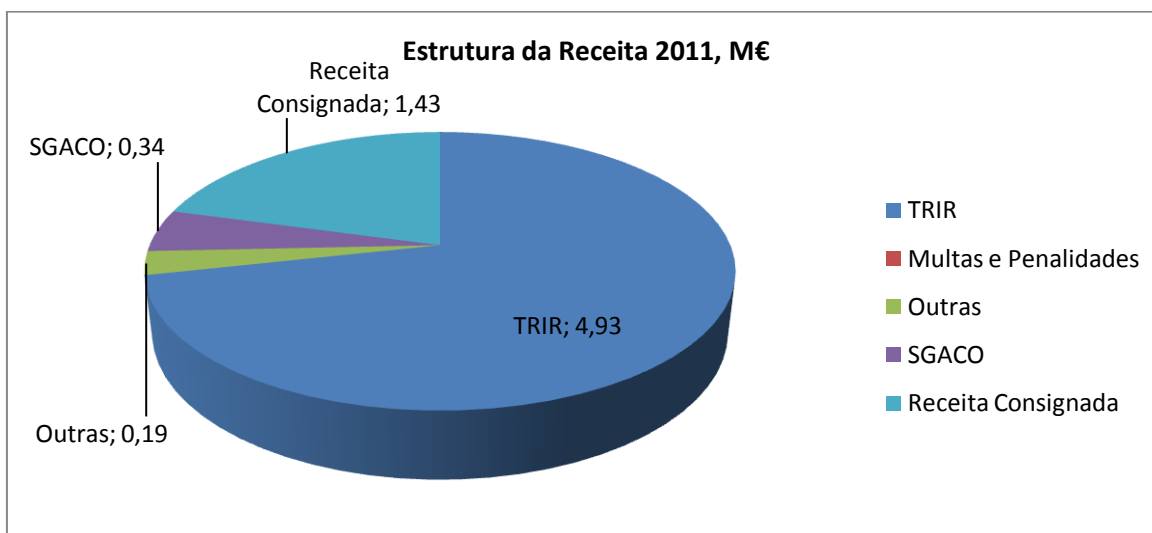


Figura 14 - Gráfico da Estrutura da Receita

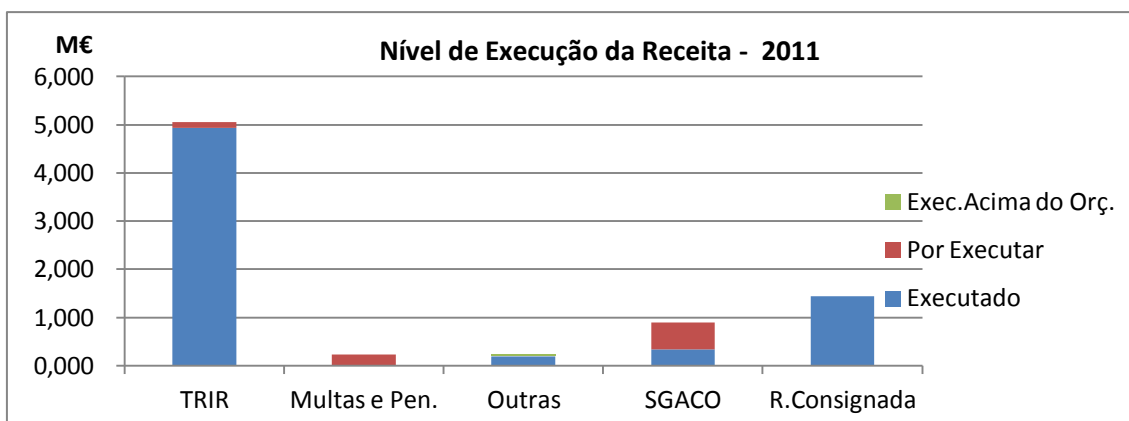


Figura 15 - Gráfico do Nível de Execução da Receita

No ano foram recebidos M€5,46 em receitas próprias a que acrescem M€1,43 do Crédito Especial não utilizável. O grau de execução final da Receita foi de 89%.

Na componente Despesa, o InIR geriu um orçamento proposto corrigido de M€6,55. Atendendo às cativações decorrentes da Lei do Orçamento e às limitações de uso do Crédito Especial, no final de Dezembro a dotação disponível para execução era de M€5,15.

O agregado com maior peso na estrutura da despesa foi Pessoal com 58% do total. A forte restrição legal à execução orçamental restringiu de modo significativo a execução do agregado Estudos e Projetos.

Despesa

Un: M€

Agregados	Orçamento Proposto		Dotação Executável **	Comprometido		Executado		
	Inicial	Corrigido		Valor	% Dot.	Valor	% Dot.	% Total
Pessoal	3,082	2,894	2,548	2,416	94,8%	2,416	94,8%	58,3%
Trab. Temporário	0,105	0,102	0,102	0,102	100,0%	0,064	62,4%	1,5%
FSE - Estrutura	1,069	1,331	1,049	0,944	89,9%	0,877	83,6%	21,2%
FSE - Est.e Projetos	1,379	1,962	1,193	0,944	79,2%	0,715	59,9%	17,3%
FSE - SGACO	0,700	0,262	0,262	0,262	100,0%	0,072	27,3%	1,7%
Total	6,335	6,552	5,154	4,668	90,6%	4,143	80,4%	100,0%

* Inclui receita consignada e alterações orçamentais; ** Orç. proposto corrigido deduzido dos congelamentos.

Fonte: DAFRH / Mapa de Execução DGO.

Quadro 11 - Execução Despesa

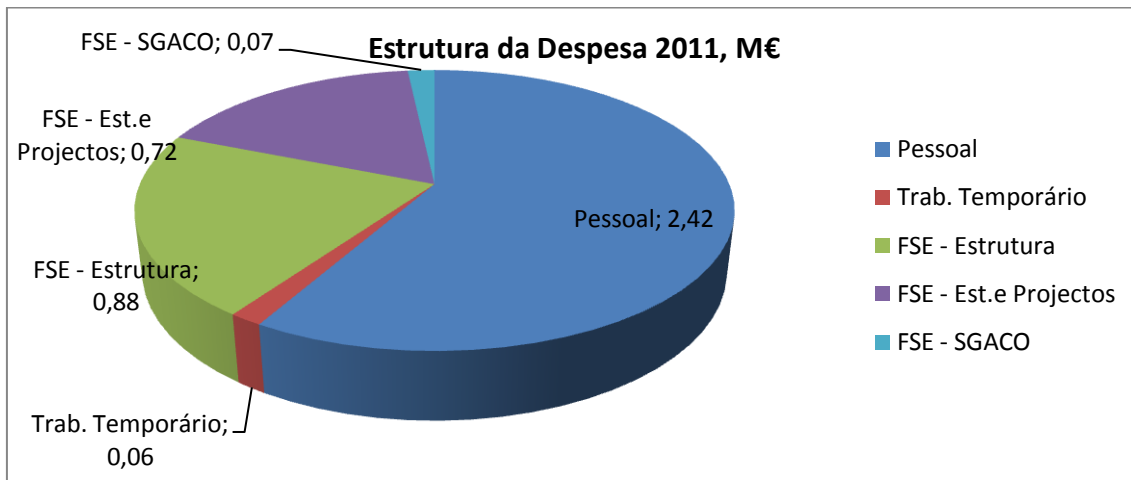


Figura.16 - Gráfico da Estrutura da Despesa

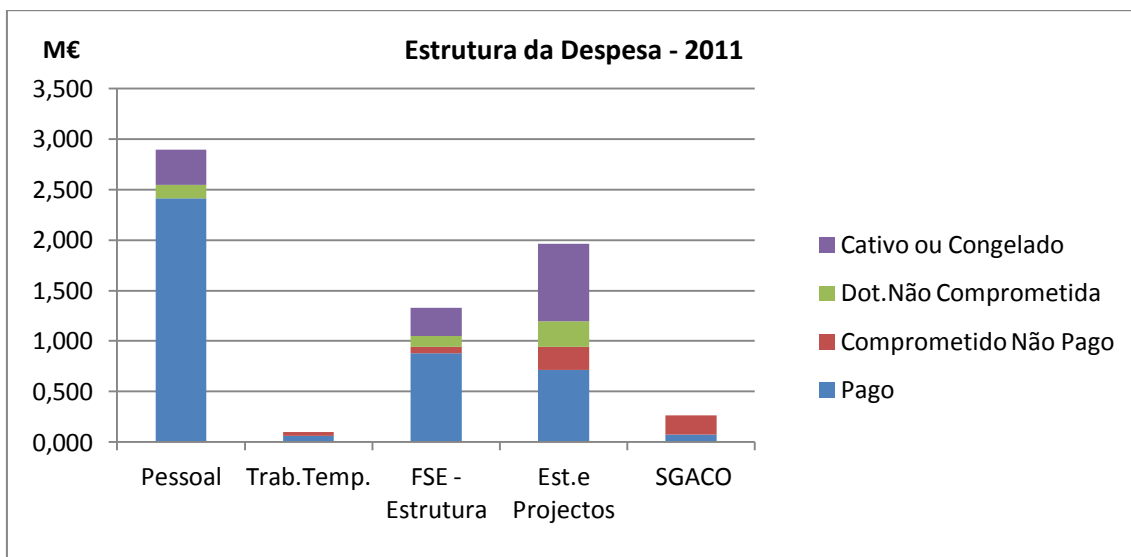


Figura 17 - Gráfico do Nível de Execução da Despesa

A despesa final comprometida foi de M€4.69 e a despesa executada M€4,14 a que corresponde um grau de execução final de 80,4% sobre o orçamento corrigido.

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