



RELATÓRIO DE  
SUSTENTABILIDADE  
2010

## ÍNDICE

ÍNDICE.....	2
0 – COMPROMISSO .....	3
ENQUADRAMENTO DO RELATÓRIO .....	3
MENSAGEM DO CONSELHO DIRECTIVO .....	5
1 – INSTITUTO SUSTENTÁVEL.....	7
ORGANIZAÇÃO.....	7
COMPROMISSOS.....	11
PRINCIPAIS ACTIVIDADES EM 2010 .....	14
GOVERNO DA SOCIEDADE .....	15
ÉTICA.....	17
INOVAÇÃO .....	18
2 – CONCRETIZAÇÃO DA MISSÃO DO INSTITUTO.....	25
RELACIONAMENTO COM <i>STAKEHOLDERS</i> .....	25
TUTELA .....	27
CONCESSIONÁRIAS .....	27
FORNECEDORES.....	37
UTENTES.....	37
SOCIEDADE .....	38
COLABORADORES.....	39
3 – RELAÇÃO COM O AMBIENTE.....	45
IMPACTO AMBIENTAL DO INIR IP.....	45
IMPACTE AMBIENTAL DAS CONCESSIONÁRIAS.....	45
IMPACTE AMBIENTAL DAS INFRA-ESTRUTURAS .....	47
4 – ÍNDICE GRI .....	53
5 – SIGLAS.....	60

## 0 – COMPROMISSO

### Enquadramento do Relatório

O presente Relatório de Sustentabilidade foi elaborado pelo Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I.P. (InIR IP), com base numa metodologia internacional e reúne informação referente à actividade e desempenho do Instituto nas áreas económica, ambiental e social durante o ano de 2010.

Pretende reportar a evolução de indicadores importantes para que os *stakeholders* do InIR IP tenham acesso a informação útil que contribua para a definição de estratégias políticas e empresariais ligadas ao sector das infra-estruturas rodoviárias e também para avaliar o serviço prestado pelo InIR IP à comunidade.


A estrutura e conteúdo adoptados, em linha com os primeiros relatórios, estão de acordo com as orientações estratégicas do Contrato de Gestão celebrado pelos membros do Conselho Directivo com o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC).

Na sua elaboração foram seguidas as Directrizes da *Global Reporting Initiative* (GRI), na sua terceira versão (GRI3). No entanto, o nível é autodeclarado, não havendo verificação externa dos dados referentes aos indicadores.

Para a selecção da informação a incluir no relatório foram tidos em consideração os temas e indicadores mais relevantes para o Instituto, para o sector e para todas as partes interessadas, tendo em consideração os temas abordados por outras entidades gestoras, reguladoras e concessionárias de infra-estruturas rodoviárias ao nível internacional.

Parte interessada	Tema relevante	Onde está reportado
Tutela	Desempenho Económico	Página 27
Concessionárias	Volume de Tráfego Reclamações Avaliação de Desempenho Normalização	Página 30 Página 32 Página 30 Página 35
Fornecedores	Qualificação de Fornecedores	Página 37
Utentes	Qualidade do Serviço Reclamações Segurança Rodoviária	Página 37 Página 32 Página 33
Sociedade	Impacte Ambiental Ordenamento do Território	Página 45 Página 49
Colaboradores	Avaliação de Desempenho Segurança e Saúde no Trabalho Formação	Página 39 Página 41 Página 41

O nível de cumprimento do GRI atingido corresponde ao nível C, sendo objectivo do Instituto melhorar este nível no futuro.

	C	C+	B	B+	A	A+
<b>Obrigatório</b>						
<b>Opcional</b>						

**NOTA**

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

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

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

Sede: Rua dos Lusíadas, 9 - 5º F  
 1300-364 Lisboa  
 213 643 116  
[inir@inir.pt](mailto:inir@inir.pt)

## Mensagem do Conselho Directivo

Ao longo dos seus três anos de existência, o InIR IP foi cimentando a sua acção, com a velocidade própria de quem pretende “viajar” seguro e firme, desenvolvendo prioritariamente as actividades que surgiram como mais indispensáveis ao sector, procurando responder às necessidades na proporção do seu próprio potencial humano e financeiro, sempre com a consciência de que a Missão que lhe fora desenhada pelo Governo e o Contrato de Gestão de cada um dos seus dirigentes, constituíam as orientações base que deveriam nortear a sua actuação.

Em linha com este esforço, a análise ponderada do desempenho do InIR IP e do Contrato de Gestão dos membros do seu Conselho Directivo evidencia que as metas atingidas traduzem integralmente o cumprimento dos objectivos e metas traçadas para o Instituto.

De facto, em determinadas áreas, designadamente no que se refere à gestão de contratos de concessão, o InIR IP superou a expectativa existente à data da consagração do novo Modelo de Gestão e Financiamento do sector rodoviário, uma vez que essa se centrava, exclusivamente, na gestão do Contrato de Concessão da concessionária geral, a EP SA, sendo que o InIR IP realizou, sem meios humanos adicionais significativos, a gestão de 16 contratos ao Estado ao longo destes três anos.

Neste quadro, enquanto regulador do sector das infra-estruturas rodoviárias e com a missão de garantir a sua eficiência, qualidade e a segurança, o InIR IP tem um papel fundamental na harmonização das medidas a implementar, contribuindo para que estas conduzam a melhorias significativas ao nível das condições de segurança e da circulação rodoviária, da diminuição do congestionamento, da diminuição de emissões de poluentes e da optimização de recursos.

Em 2010, e destacando entre outras acções, o InIR IP monitorizou o cumprimento dos objectivos de sustentabilidade ambiental da Rede Concessionada à EP, SA, promoveu a elaboração dos estudos de viabilidade da implementação de Vias de Alta Ocupação (VAOs) nos principais acessos à cidade de Lisboa e Porto, participou em Planos Municipais de Ordenamento do Território (PROTs) e nos processos de revisão de diversos PDMs, e integrou a Comissão Mista de Acompanhamento do Plano Regional de Ordenamento do Centro, por representação da Secretaria de Estado das Obras Públicas e Comunicações.

No âmbito do Plano Nacional de Acção Ambiente e Saúde (PNAAS), o InIR IP integra a “Equipa de Projecto do Ar” e a “Equipa de Projecto do Ruído”, grupos cujo trabalho visa melhorar as políticas de prevenção, controlo e redução de riscos para a saúde com origem em factores ambientais. Esteve presente também na maioria das reuniões da Comissão Nacional da Reserva Ecológica Nacional (CnREN), emitindo pareceres no âmbito dos processos de alteração da Reserva Ecológica Nacional e elaborando orientações estratégicas de âmbito nacional.

Noutra vertente, o InIR IP aprofundou a sua operacionalização através da gestão dos diversos contratos de concessão do Estado, da arbitragem de conflitos e da defesa dos utentes, da definição de novos indicadores para a qualidade e segurança do serviço público prestado, da normalização de documentos que visam a actividade técnica e o reforço da segurança rodoviária, da introdução de um programa com vista à avaliação da rede integrada no Plano Rodoviário Nacional e consequente análise no respectivo plano de investimentos, garantindo a eficiência, a qualidade e a equidade do sistema rodoviário.

As acções acima referidas exemplificam e revelam a actuação do InIR IP no sentido de contribuir para a integração do sector rodoviário e dos transportes com o desenvolvimento económico e social sustentável. Orientando todas estas actividades, está a função institucional de entidade reguladora do InIR IP, que desempenha um papel transversal na cadeia de valor como elo de ligação entre o Estado e os diversos agentes do sector rodoviário.

Por fim, uma palavra de agradecimento a todos os colaboradores, pela sua dedicação e qualidade do trabalho, prosseguindo o desígnio de melhor performance da rede rodoviária nacional.

## I – INSTITUTO SUSTENTÁVEL

### Organização

O Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias I.P (InIR IP) é um instituto público integrado na administração indirecta do Estado que tem como principal missão fiscalizar e supervisionar a gestão e exploração da rede rodoviária, controlando o cumprimento das leis e regulamentos e dos contratos de concessão e subconcessão, de modo a assegurar a realização do Plano Rodoviário Nacional e a garantir a eficiência, equidade, qualidade e a segurança das infra-estruturas, bem como os direitos dos utentes.

O InIR IP tem como atribuição principal regular o Sector das Infra-Estruturas Rodoviárias, produzindo normas, informação estatística, análises sectoriais, assim como a supervisão dos contratos de concessão de serviço público entre o Estado e as Concessionárias Rodoviárias.

Incumbe também ao InIR IP promover a defesa dos interesses dos utentes das infra-estruturas rodoviárias, garantir a eficácia dos sistemas de participação dos utentes na gestão de qualidade e desempenho das estradas e dos operadores e supervisionar o tratamento das queixas dos utentes, estando sujeitas à sua jurisdição, nos termos previstos na lei e nos contratos de concessão ou subconcessão, as concessionárias e subconcessionárias de segmentos da rede rodoviária nacional.

#### MISSÃO

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

#### VISÃO

Consolidar o posicionamento do InIR IP como um regulador de elevadas competências técnicas e de gestão estratégica aplicada ao sector rodoviário, com um papel activo na actuação das diversas autoridades no domínio da mobilidade.

#### ESTRATÉGIA

Enquanto entidade reguladora do sector das infra-estruturas rodoviárias, promover a constante identificação e divulgação das melhores práticas nacionais e internacionais bem como a inovação no sector.

#### VALORES E PRINCÍPIOS

**Rigor**, na exigência do cumprimento, com pontualidade e de forma exemplar, dos diversos parâmetros legais e regulamentares e de elevados padrões técnicos.

**Ética**, na assunção de um comportamento exemplar, movido por elevados padrões deontológicos em prol da promoção do bom nome do InIR IP, na defesa do interesse público.

**Credibilidade**, na actuação com critérios de imparcialidade e equidade, inspirando a confiança dos utentes e restantes agentes do sector rodoviário.

As atribuições do InIR IP, conforme estabelecido na Lei Orgânica do InIR IP (Decreto-Lei nº 148/2007, de 27 de Abril, com as alterações que lhe foram introduzidas pelo Decreto-Lei nº 132/2008, de 21 de Julho) incluem cinco áreas de actuação principais:

Políticas e normas legislativas	Planeamento e Financiamento da RRN	Gestão e Administração da Rede	Construção, conservação, segurança e operação	Serviço e relação com os utentes
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contribuir para as grandes opções na definição do enquadramento sectorial;</li> <li>• Aconselhar e assessorar o Governo na produção legislativa;</li> <li>• Representar do Estado junto das entidades nacionais e internacionais</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoiar o Estado no planeamento da rede rodoviária no âmbito das políticas de planeamento de transportes;</li> <li>• Promover uma visão alargada da mobilidade e intermodalidade;</li> <li>• Avaliar modelos de regulação económica e propor novos modelos de financiamento;</li> <li>• Manter um sistema que disponibilize a informação geográfica da rede rodoviária planeada e em exploração</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Representar o Estado concedente nos contratos de concessão;</li> <li>• Acompanhar e fiscalizar o cumprimento dos contratos de concessão;</li> <li>• Avaliar o estado da rede e propor linhas de actuação.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definir normas de qualidade técnica e de segurança rodoviária a garantir na operação e manutenção das vias;</li> <li>• Fiscalizar o cumprimento das normas de qualidade, segurança e monitorizar o desempenho das infra-estruturas concessionadas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assegurar a defesa dos direitos e interesses dos utentes;</li> <li>• Monitorizar e fiscalizar níveis de qualidade e serviço no tratamento das reclamações do utente;</li> <li>• Arbitrar conflitos entre utentes e concessionárias;</li> <li>• Identificar boas práticas no sector a nível nacional e internacional.</li> </ul>

Fig. 1 – Atribuições do InIR IP

Adicionalmente, são ainda definidas atribuições específicas em relação à rede rodoviária nacional:

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



- Promover estudos e a divulgação técnica, nos planos nacional e internacional, das actividades e funções públicas do universo das infra-estruturas rodoviárias;
- Produzir e prestar informação ao Governo e ao público nas áreas de gestão e regulação das infra-estruturas rodoviárias.

O InIR IP prossegue atribuições do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC), de acordo com modelo organizacional e de financiamento do sector, que o permitirá tornar-se auto-sustentável e geracionalmente equitativo.

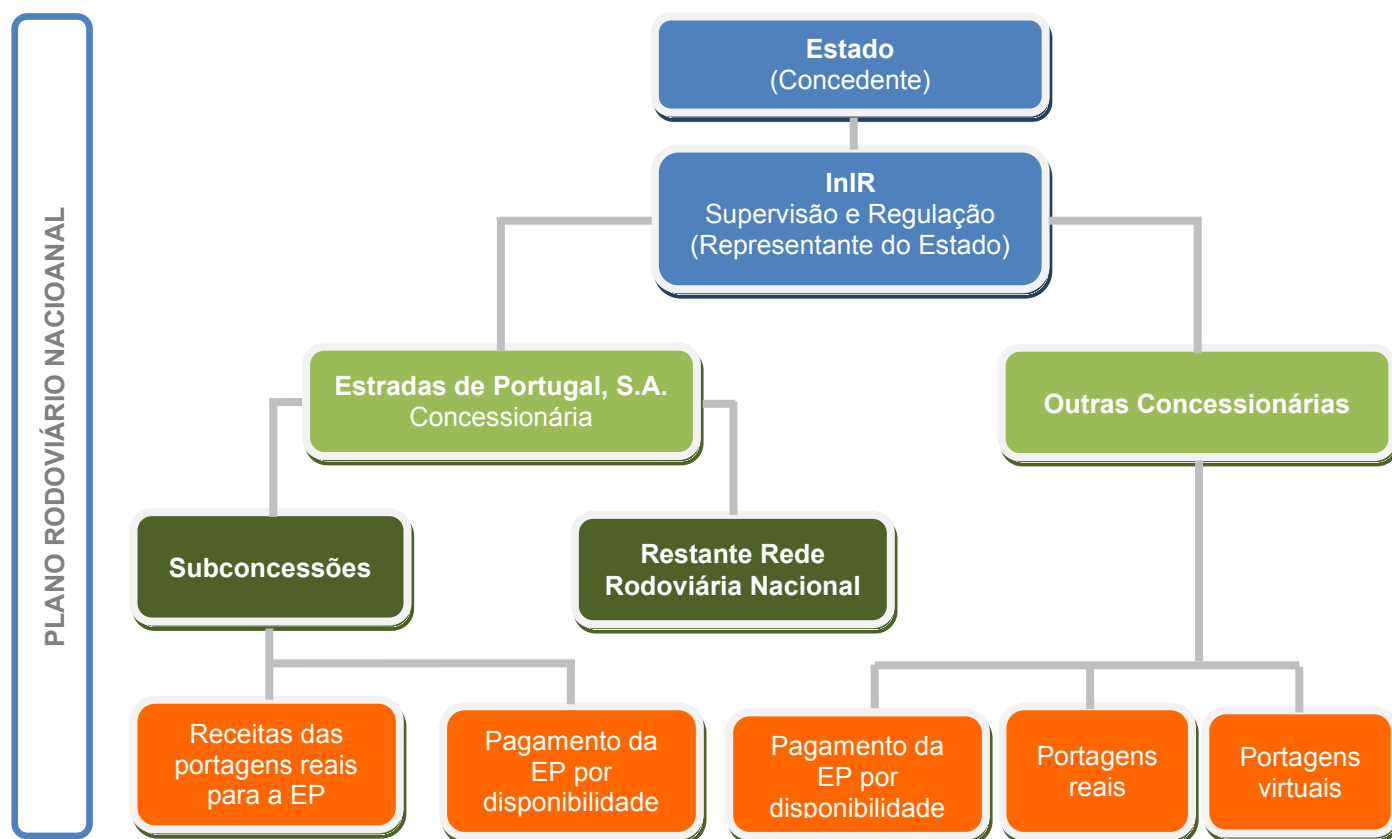


Fig. 2 – Posicionamento do InIR IP

### A REDE RODOVIÁRIA NACIONAL

A Rede Rodoviária Nacional (RRN) representa um dos principais instrumentos de estruturação do território e decorre do Plano Rodoviário Nacional (PRN2000) actualmente em vigor, aprovado pelo Decreto-Lei nº 222/98, de 17 de Julho, que sofreu algumas alterações posteriores, o qual reflecte a preocupação de construir um conjunto de

vias que garantam a acessibilidade entre as principais cidades do país, aos portos, aeroportos e fronteiras e promovam a ligação do litoral com o interior.

O PRN2000 é a referência condutora do desenvolvimento da Rede Rodoviária Nacional atendendo à qualidade de serviço a prestar, segurança, volumes de tráfego, mobilidade de bens e de populações, interdependência e solidariedade nacional. A RRN é assim um bem público, cujo valor resulta da funcionalidade de serviços prestados que necessariamente se reflectem na cobertura territorial e numa hierarquização de vias: Itinerários Principais (IP), Itinerários Complementares (IC), Estradas Nacionais (EN). No âmbito da concessão geral atribuída à EP - Estradas está integrado o conjunto das Estradas Regionais (ER), uma vez que a sua jurisdição se encontra sob responsabilidade daquela concessionária.

No âmbito das suas actividades o InIR IP supervisiona 16 contratos de concessão do Estado correspondentes à RRN.

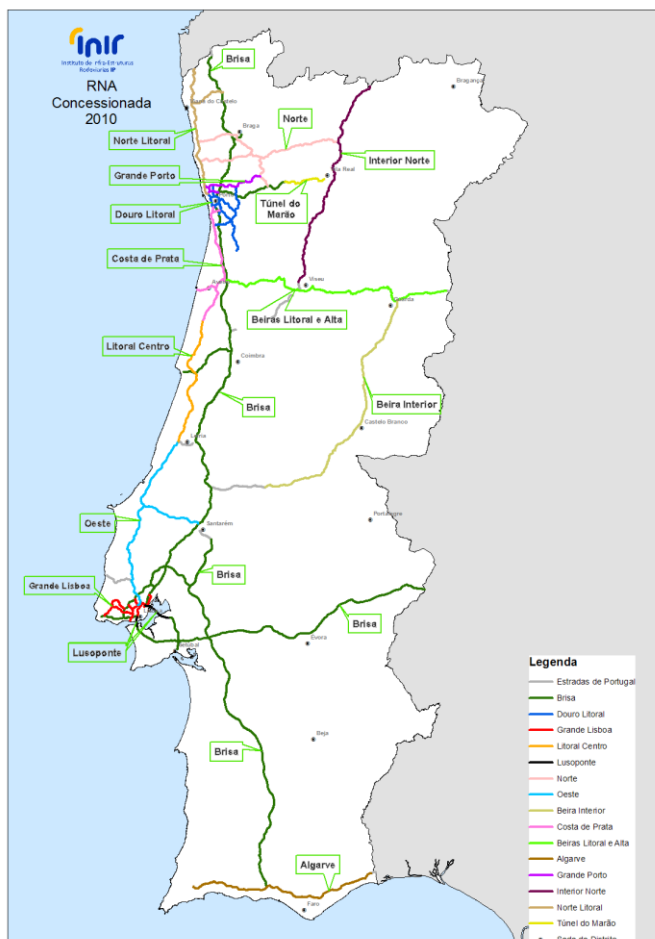


Fig. 3 – Caracterização da Rede Concessionada

## Orientações Estratégicas

As linhas de orientação estratégica do InIR IP para o período 2008-2010 encontram-se definidas no Contrato de Gestão assinado entre os membros do Conselho Directivo do InIR IP e o Estado.

As linhas definidas integram os desígnios de contribuição para o desenvolvimento sectorial, eficiência e sustentabilidade financeira:

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

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

## Compromissos

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

Tendo em consideração o Compromisso com a Excelência e no seguimento das orientações estratégicas foi determinado um modelo de objectivos para o triénio 2008-2010, baseado num conjunto de indicadores que permitirão avaliar o grau de concretização das acções específicas.

Os objectivos anuais e plurianuais do InIR IP para o ano de 2010 foram comuns a todos os membros do Conselho Directivo e procuraram assegurar o desenvolvimento do sector e a melhoria do serviço prestado aos agentes económicos do sector e uma maior eficácia e eficiência organizativa.

Verificou-se o cumprimento e ou superação destes objectivos, como comprovado no quadro seguinte.

KPI	DESCRIÇÃO	Valor a atingir	Valor atingido	Valor a atingir	Valor atingido	Valor a atingir	Valor atingido	
		2008		2009		2010		
OBJECTIVOS ANUAIS E PLURIANUAIS DE GESTÃO	Taxa de cobertura de custos por proveitos próprios	60	124	100	122	100	114	●
	Acções de supervisão/fiscalização	30	42	45	55	60	61	●
	Custo operacional por actos regulatórios	NA	NA	NA	21	19	17	●
	Contribuição para o desenvolvimento do sector	1	3	2	3	2	2	●
	Grau de execução orçamental de funcionamento*	100	61	100	73	100	81	●
	Implementação do sistema de avaliação	100	100	100	100	100	100	●
	Qualidade do serviço	ND	ND	NA	30	27	16,2	●
	Acompanhamento da resolução de reclamações de Utentes	90	100	95	96	100	100	●

\* A execução orçamental foi ajustada à programação das actividades, de forma a garantir a sustentabilidade financeira em 2010 com a transição do saldo

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

NA – Indicador plurianual e por isso não considerado em 2008

ND – Indicador não disponível

No âmbito do sistema de gestão e avaliação do desempenho na Administração Pública (SIADAP), a avaliação do desempenho do InIR IP assenta num Quadro de Avaliação e Responsabilização (QUAR) onde se encontram definidos objectivos operacionais, indicadores de desempenho e metas a atingir.

De seguida apresenta-se o QUAR do InIR IP para o ano de 2010, aprovado pelo Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, bem como os resultados relativos ao ano de 2009.

	OBJECTIVOS OPERACIONAIS	INDICADOR DE DESEMPENHO	2009 Resultados	2010 Metas	2010 Resultados
EFICÁCIA	<b>1 - REGULAR</b> Elaborar Actos Regulatorios no âmbito das competências atribuídas ao Instituto pelo Estado concedente	Actos Regulatorios Produzidos	NA	[32,45]	35
	<b>2 - NORMALIZAR</b> Elaborar normativos técnicos no sector rodoviário	Elaboração de Normativos	15	[6,8]	8
	<b>3 - PLANEAR</b> Acompanhar o desenvolvimento dinâmico da Rede Rodoviária e propor as necessárias alterações ou ajustamentos	Elaboração de Estudos de Avaliação Ambiental Estratégica	0	[2,2]	2
	<b>4 - FISCALIZAR</b> Efectuar inspecções e vistorias no sector rodoviário no âmbito da actividade reguladora do InIR IP	Realização de inspecções e vistorias	55	[55,65]	61
EFICIÊNCIA	<b>5 - SUSTENTABILIDADE</b> Garantir a auto-sustentabilidade em conformidade com o 'Novo Modelo de Financiamento' do sector definido pelo MOPTC	Rácio entre o valor das despesas e receitas próprias do InIR IP no final do período (em %)	100	[75%,95%]	132%
QUALIDADE	<b>6 - SERVIÇO AO UTENTE</b> Assegurar e monitorizar a defesa dos direitos e interesses dos utentes.	Disponibilizar no site do InIR IP a funcionalidade de consulta de reclamações de utentes	NA	[300,240]	235
	<b>7 - FORMAR</b> Propiciar a formação, valorização e qualificação profissional dos funcionários do InIR IP	Número de funcionários beneficiários de formação.	9	[16,18]	16

\* As metas para 2010 foram definidas em termos de intervalo, de acordo com orientações da Tutela.

## Principais Actividades em 2010

Em 2010, o InIR IP desempenhou as funções inerentes à sua missão e ao cumprimento das suas atribuições, tendo sempre subjacente o objectivo de criar valor para os *stakeholders* do sector das infra-estruturas rodoviárias.

Resume-se de seguida o âmbito dessas actividades, respectivas a cada área de actuação.

### REGULAÇÃO E NORMALIZAÇÃO

- Desenvolvimento do quadro de análise e gestão do risco contratual entre a EP SA e as suas subconcessões
- Análise jurídica e financeira da evolução e do desempenho das concessões
- Consolidação de modelos para o acompanhamento das diversas concessões
- Acompanhamento e emissão de pareceres sobre o processo de sub-concessão pela EP SA.
- Elaboração de documentos de natureza legislativa e normativa
- Elaboração de um conjunto de documentos normativos no sentido de orientar tecnicamente o sector rodoviário
- Elaboração das versões portuguesas das Normas Europeias na qualidade de Organismo de Normalização Sectorial qualificado
- Conclusão dos trabalhos ligados à Conta Nacional de Transportes

### SUPERVISÃO E FISCALIZAÇÃO DA RRN

- Análise e Aprovação de Estudos e Projectos, referentes às diversas Concessões Rodoviárias
- Análise de Projectos das Condições de Execução de Obras
- Vistorias e Inspeções
- Análise e aprovação dos Manuais de Operação e Manutenção e dos Planos de Controlo de Qualidade das diferentes Concessões
- Operação do Sistema de Gestão de Autos de Contra Ordenação (SGACO)
- Realização de Estudos de Avaliação da Rede Rodoviária Nacional
- Elaboração de propostas, análises e estudos relacionados com a Rede Rodoviária Nacional



Fig. 4 – Principais actividades em 2010

## Governo da Sociedade

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

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

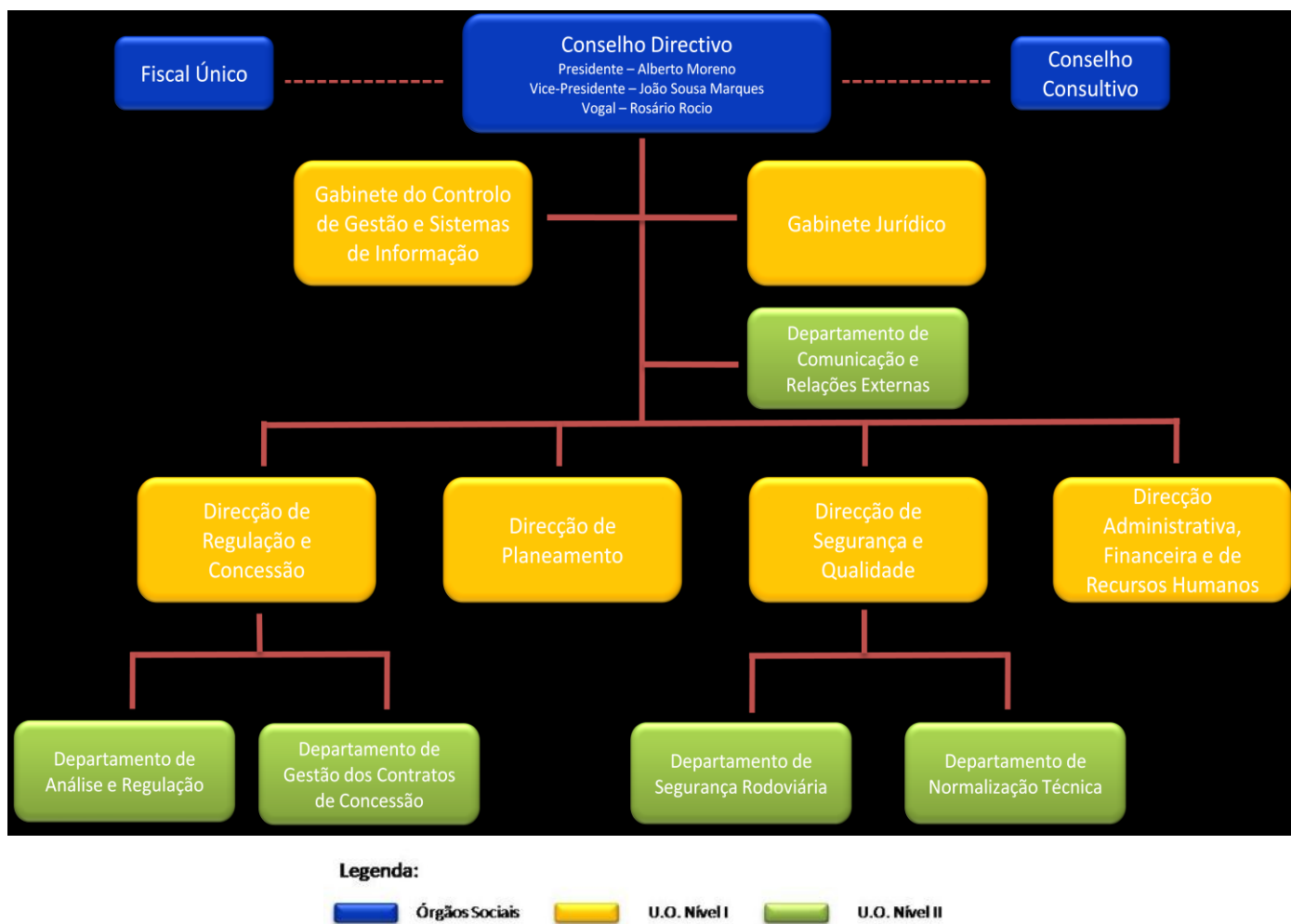


Fig. 5 – Organograma do InIR IP

O Conselho Directivo é o órgão colegial responsável pela definição da actuação do InIR IP e direcção dos respectivos serviços, em conformidade com a lei e com as orientações governamentais. É constituído por um presidente, um vice-presidente e um vogal.



Alberto Conde Moreno  
**Presidente**



João Sousa Marques  
**Vice - Presidente**



Maria do Rosário Rocio  
**Vogal**



A avaliação de desempenho dos membros do Conselho Directivo é efectuada de acordo com o contrato de gestão estabelecido com o MOPTC, onde foi assumido um Compromisso com a Excelência na Gestão das Empresas e Organismos Tutelados no sentido de incentivar os seus responsáveis a estabelecer e a desenvolver todos os esforços para alcançar determinados objectivos de gestão.

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

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

## GESTÃO DE RISCOS

O trabalho do InIR IP em 2010 no âmbito do Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infracções Conexas, elaborado em 2009 na sequência da publicação e divulgação da Recomendação do Conselho de Prevenção da Corrupção de 1 de Julho de 2009, teve maior desenvolvimento de medidas preventivas relacionadas com os riscos classificados com o elevado grau de probabilidade de ocorrência.

As medidas desenvolvidas foram direccionadas para o Sistema Integrado de Avaliação de Desempenho da Administração Pública (SIADAP), através da publicação de um manual que dá a conhecer aos colaboradores e dirigentes do Instituto toda a sua envolvente e parâmetros, para a sensibilização dos dirigentes relativamente ao reforço do controlo da assiduidade do pessoal e do respectivo gozo de licenças, e para o reforço da utilização dos sistemas de informação disponíveis no Instituto para registo e controlo de todas as etapas e pareceres emitidos no âmbito da análise e aprovação de projectos da rede concessionada.

Foram, ainda, reforçadas as regras de constituição das equipas que intervêm nas acções de supervisão e inspectivas, no sentido de dotá-las das necessárias competências técnicas em matérias de regulação e segurança rodoviária.

## Ética

Em 2010, e à semelhança de anos anteriores, foi reforçado junto de todos os colaboradores do InIR IP a importância da ética no desempenho das suas funções, assim como na divulgação do “Código de Conduta” em vigor no Instituto.

## Inovação

### PROGRAMA EASYWAY

#### Enquadramento

O EasyWay é o projecto Europeu coordenado pela TEN-T Executive Agency, que conta com um elevado número de Estados Membros participantes e que está orientado para o desenvolvimento e implementação de tecnologia ITS (Intelligent Transport Systems and Services) nos principais corredores transeuropeus, com vista a uma mobilidade sustentada.

O EasyWay concorre numa programação técnica e financeira coordenada, entre os diversos Estados Membros, que se pretende eficiente e que se traduz na aplicação combinada e coordenada de três serviços, nomeadamente Serviços de Informação aos Condutores, Serviços de Gestão de Tráfego e Serviços de transporte de Mercadorias e Logística.

O Programa EasyWay tem metas intercalares divididas pelos períodos de 2007-2013 e 2013-2020, e como principais objectivos podem apontar-se os seguintes:

- Redução do congestionamento – Objectivo: reduzir em 25% o congestionamento de tráfego TERN (Rede Rodoviária Transeuropeia).
- Incremento da Segurança de Tráfego – Objectivo: reduzir em 25% o número de mortos na EU.
- Meio Ambiente: Objectivo: melhoria ambiental de modo a reduzir a emissão de CO<sub>2</sub>, provocada pelo Tráfego do TERN em 10%.

**Na sequência da participação de Portugal nas diferentes iniciativas comunitárias no âmbito das redes transeuropeias, o InIR IP representa o Governo Português no Programa Europeu Easyway, projecto 2007-UE-50010-P, e tem colaborado de forma activa para a definição dos actuais objectivos e principais linhas de orientação, na área dos Sistemas de Transporte Inteligentes - ITS, que encara na vertente do interesse nacional, enquanto suporte para a implementação de políticas de transporte sustentáveis a nível local, nacional e europeu, tendo em conta aspectos de interoperabilidade.**

Por se considerar que neste desafio são necessários esforços concertados dos sectores público e privado que permitam adquirir uma visão simultaneamente alargada e consensual sobre a forma de operar e gerir as redes de infra-estruturas e dos modos de transporte, tendo em conta que:

- a mobilidade é um factor essencial para a qualidade de vida dos cidadãos;
- deve ser dedicado um esforço continuado na redução do congestionamento e da sinistralidade;

- um desenvolvimento mais sustentável do sector dos transportes conduzirá a menores impactes ambientais;

... e ainda, que a participação portuguesa é o fruto de uma estreita colaboração entre as esferas pública e privada, o InIR promoveu em Lisboa, durante 2010, a organização do Fórum Anual EasyWay. Esta decisão revelou-se um marco de enorme significado para a notoriedade e afirmação do InIR IP em duas vertentes:

- No Plano Internacional, na consolidação da participação Portuguesa no seio do projecto e;
- No Plano Nacional, pela clarificação do papel do Regulador no seio dos seus Parceiros e numa perspectiva de liderança.

### **A publicação da Directiva Europeia de ITS - 2010/40/EU em Julho de 2010**

Foi publicada a 7 de Julho de 2010 a Directiva 2010/40/EU relativa à criação de serviços Europeus baseados na disseminação harmonizada de ITS, pelos diversos Estados Membros.

Durante este ano foi também profundamente discutida a continuidade do Programa EasyWay e do seu papel enquanto veículo de materialização da Directiva. Pode afirmar-se que 2010 foi um ano de negociação entre o Programa EasyWay e a Comissão Europeia, no sentido deste se adaptar às necessidades específicas, manifestadas pela Comissão, pela publicação da Directiva.

Neste processo longo e árduo chegaram-se a alguns resultados interessantes, que dão resposta à Comissão sem desvirtuar completamente a lógica e o espírito iniciais do Programa.

O InIR IP detém, relativamente aos demais intervenientes, uma posição de vantagem no sector, para assumir o papel de “motor de arranque” da implementação de uma visão de mobilidade verdadeiramente integrada e perseguiu durante 2009, esse objectivo, sendo reflexo disso a sua participação nos Estudos Europeus 4 e 5, Marenostrom e DatexII e o alargar de parceiros, nomeadamente às SCUT, à ANSR e IMTT, ANPC e INEM, Câmaras Municipais de Lisboa e Porto.

Este alargamento é essencial para a definição das posições do Estado Membro, das quais o InIR será sempre porta-voz nas reuniões de Steering Committee do EasyWay, uma vez que a implementação de Serviços Europeus é transversal a uma série de organismos, das esferas pública e privada.

Destaca-se o reforço das actividades de coordenação, com a realização de um Steering Committee a cada 2 meses e a realização do Forum Anual, para além das reuniões de coordenação, a que Portugal está obrigado, dentro da euro-região ARTS.

Por outro lado, refira-se a criação de um novo corpo administrativo dentro do Programa, o Supervisory Programme Board, criado para dar resposta às expectativas da Comissão Europeia, para ver “no terreno” a materialização dos Serviços Europeus de ITS, consagrados na Directiva 2010/40/EU.

Este novo Corpo Administrativo é composto por altos dirigentes nacionais, dos Estados Membro da União Europeia que participam no programa EasyWay, dos quais se espera representatividade ao nível operacional no âmbito da disseminação dos Sistemas de Transporte Inteligentes e, simultaneamente, a capacidade de influenciar as políticas de mobilidade e transporte nos respectivos Estados Membros. Reuniu pela primeira vez, em Lisboa, durante o Fórum Anual a 16 de Novembro.

No final de 2010 era claro que o caminho estava traçado, para que o EasyWay, agora com maiores responsabilidades de reporte e monitorização, seja o veículo por excelência, para a materialização da maioria das acções previstas na Directiva.

### **Resultados alcançados**

Cerca de 300 participantes – incluindo representantes da Comissão Europeia, de autoridades rodoviárias e associações portuguesas e internacionais, de organismos de normalização, da indústria automóvel, dos operadores de telecomunicações, e fornecedores de serviços, entre outros stakeholders ligados aos transportes - divulgaram e partilharam conhecimentos com base em casos de estudo, novas abordagens, projectos e tecnologias de última geração. O plano de acção definido estabelece metas estabelecidas até 2020.

Ao nível nacional, a colaboração entre o sector público, representado pelo InIR e o sector privado, representado pelas concessionárias portuguesas saiu reforçado e serve ao estabelecimento de uma plataforma de colaboração formal para a implementação de sistemas de transportes inteligentes nas auto-estradas nacionais.

Relativamente a intervenientes internacionais, a presença de representantes da Direcção Geral para a Sociedade de Informação (DG INFSO) e de associações rodoviárias europeias foi fundamental para integrar, numa visão comum institucional e reguladora, os vários pontos de vista analisados, facilitando a implementação da recente Directiva Europeia de ITS, que veio instituir um plano de acção concreto para a implementação de sistemas de transporte inteligentes na rede rodoviária transeuropeia.

### **Portugal premiado no Fórum Easyway 2010**

Durante o Fórum, através de uma votação electrónica “in loco”, os participantes premiaram os projectos e ideias mais inovadoras apresentadas nas várias sessões. Portugal obteve dois prémios através de Rita Martins, da Direcção de Segurança e Qualidade do InIR e com o tema “VMS Harmonization – Portuguese State of Art”, e de Pedro Pinto, Director dos Serviços de Informação e da Portagem Electrónica, da Ascendi e com o tema “The experience of Ascendi in MLFF systems”.

## SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA

Com o objectivo de dotar o InIR IP com instrumentos que permitam maior eficiência nas suas actividades operacionais e no cumprimento da obrigação de produzir e prestar informação ao Governo, a organismos nacionais e internacionais e ao utente, foi desenvolvido um sistema de informação que integra o Sistema de Informação Geográfica (SIG), com uma plataforma Business Intelligence e de reporte.

Desta forma, durante o ano de 2010 foi possível:

1. Inserir no site do InIR IP, um mapa interactivo que fornece informação sobre a rede concessionada, estrada, lanço e sub-lanço, bem como informação de tráfego.
2. Produzir e publicar o primeiro Mapa Oficial de Estradas ao abrigo do protocolo de colaboração institucional celebrado com o Instituto Geográfico do Exército (IGeoE), a partir da informação sobre a rede de estradas constante na base de dados geográfica.
3. Actualizar a aplicação Análise Geográfica das Infra-estruturas Rodoviárias (AGIR) de uso interno no InIR IP.

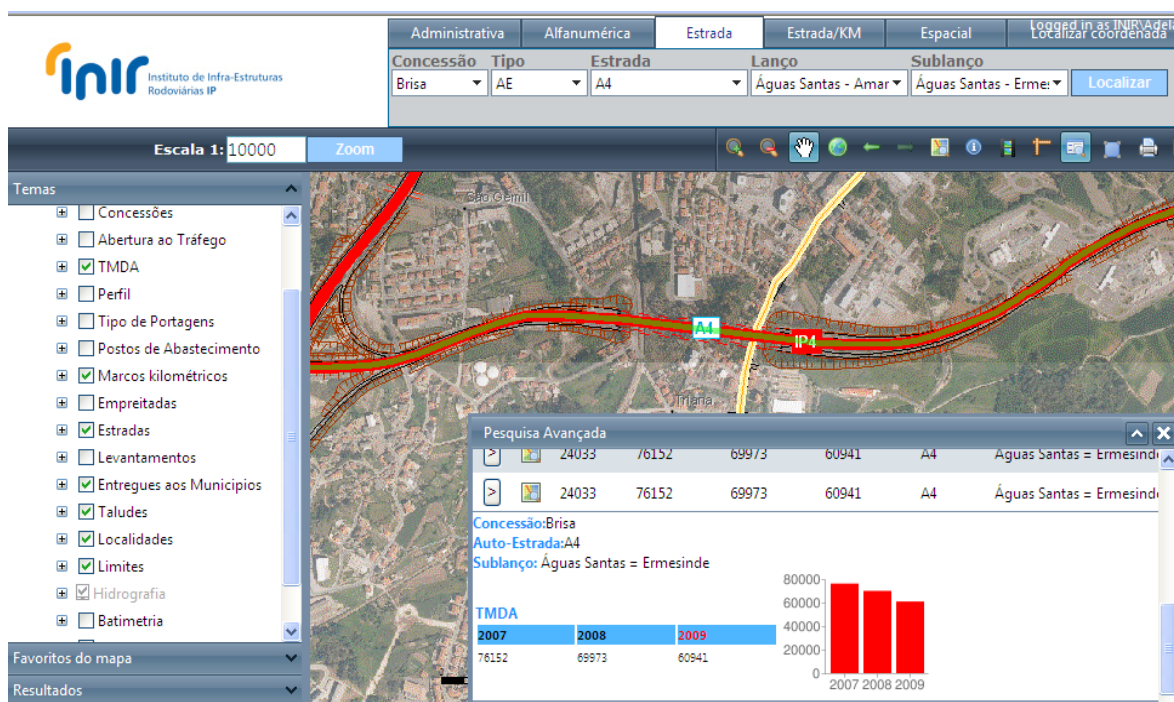


Fig. 6 – Sistema de Informação Geográfica

## SISTEMA DE MONITORIZAÇÃO E ANÁLISE DO RECENSEAMENTO DE TRÁFEGO

O Sistema de Monitorização e Análise do Recenseamento de Tráfego (SMART) foi desenvolvido tendo em vista a monitorização da evolução da procura na utilização das infra-estruturas rodoviárias, medida pelo Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) registado na Rede Rodoviária Nacional, bem como a manutenção dos níveis de serviço das

vias com perfil de auto-estradas, que para além das características do traçado, tem em conta o Tráfego Médio Diário (TMD). A obtenção de um sistema de informação que permitisse, de forma eficiente, efectuar as análises espaciais e temporais necessárias passou pelo desenvolvimento desta aplicação numa ferramenta de BI interligada com o SIG.

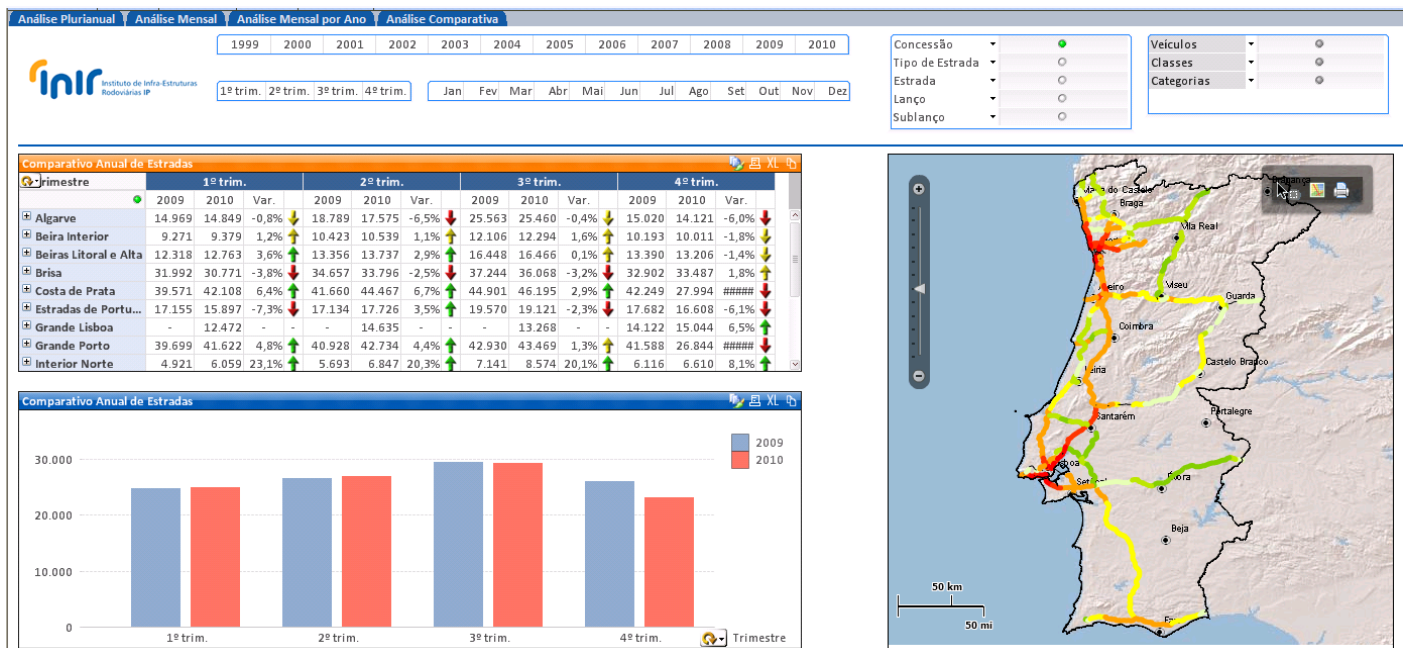


Fig. 7 – Sistema de Monitorização e Análise do Recenseamento de Tráfego (SMART)

## PARTICIPAÇÃO EM GRUPOS DE TRABALHO E COMISSÕES TÉCNICAS

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

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

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

- Comissão de Tecnologias de Informação e Comunicação do MOPTC;
- Grupos de Trabalho no âmbito de Directivas Europeias;
- Grupos de Trabalho no âmbito da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária;
- Grupos de Trabalho do âmbito do Órgão de Normalização Sectorial;

- Comitês Técnicos no âmbito da Associação Mundial da Estrada (AIPCR/PIARC). De acordo com a legislação existente, o Presidente do InIR IP é, por inerência de funções, o Primeiro Delegado de Portugal junto daquela Associação, com funções de nomeação dos especialistas portugueses nos Comitês Técnicos.
- Comissões Técnicas de Normalização do Comité Europeu de Normalização.
- Em 2010 foi assegurada a representação nacional no Comité de Portagem Electrónica (*'Regulatory Committee on the Interoperability of Electronic Road Toll Systems in the Community'* ou *'Electronic Toll Committee'*), relativa à interoperabilidade dos sistemas electrónicos de portagem rodoviária.

## COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

Em termos de cooperação internacional, em 2010 foi dado um enfoque especial às acções de cooperação com os países da CPLP.

As acções de cooperação com estes países tiveram expressão pública na assinatura de três protocolos de cooperação técnica e científica entre o InIR IP e a Administração Nacional de Estradas (ANE) de Moçambique (Março 2010), o Instituto de Nacional de Estradas (INAE) de S. Tomé e Príncipe (Maio 2010) e o Instituto de Estradas de Angola (INEA) (Maio. 2010). Foi também realizado em 2010, um encontro entre responsáveis do InIR IP e uma Delegação da Comissão de Infra-Estruturas e Telecomunicações do Parlamento de Timor Leste – 27 de Julho.

Ainda no âmbito de estreitamento de relações de cooperação com os países da CPLP, o InIR IP participou, igualmente, em diversas acções e intervenções na geografia CPLP, representando o Estado Português ou prestando apoio aos altos governantes do mesmo. Além disso, tendo em atenção a oportunidade de colaborar na promoção de projectos desenvolvidos por empresas portuguesas junto dos representantes da CPLP, o InIR IP promoveu a realização de uma sessão de apresentação do SGOA, Sistema de Gestão de Obras de Artes, aos membros dos países da CPLP, presentes em Lisboa em Maio 2010.

A cooperação bilateral com Espanha teve especial expressão pública na realização das reuniões que se indicam, tendo sido, igualmente, mantidos contactos regulares com técnicos e dirigentes da Dirección General de Carreteras (DGC) e com representantes de diversos governos regionais.

Ao nível de outros países europeus, a actividade do InIR concretiza-se, fundamentalmente, pela participação e acompanhamento dos trabalhos da Conferência de Directores Gerais de Estradas da Europa (CEDR). O InIR IP participa regularmente nos trabalhos do *Governing Board* e do *Executive Board* e no grupo de trabalho *Task 15*, cujas actividades incidem sobre *"Customer Orientation of National Road Administrations"*. Ainda no decorrer de 2010, e no que respeita à participação em Grupos de Trabalho no âmbito da União Europeia, refere-se o envio de um relatório de acompanhamento da implementação da directiva sobre Segurança em Túneis Rodoviários.

A colaboração do InIR IP com os países da América Latina e Espanha, decorreu fundamentalmente da participação e acompanhamento dos trabalhos do Conselho DIRCAIBEA, fórum que agrega os Presidentes e/ou Directores Gerais de Autoridades e Administrações Rodoviárias de Portugal, Espanha e países da América Latina.

Esta colaboração teve expressão pública na participação do InIR IP na XXI Sessão do Conselho, realizada em Abril de 2010.

O InIR IP tem assegurado parte significativa da participação nacional nas actividades dos órgãos de gestão da Associação Mundial da Estrada (AIPCR/PIARC) e nas reuniões de diversos Comitês Técnicos cujos trabalhos incidem na pesquisa, informação, análise e aprofundamento de temas ligados ao sector das infra-estruturas rodoviárias. Esta participação teve expressão pública na participação nos trabalhos do Conselho da AIPCR/PIARC (Budapeste, Setembro de 2010), na reunião dos Auditores Internos (Paris, 31 de Março) e na reunião da Comissão de Finanças (Madrid, 26 e 27 de Abril), bem como em 9 Comitês Técnicos, sendo de destacar a organização em Portugal, de reuniões dos seguintes CTs:

- CT C.1, Infra-estruturas Rodoviárias mais Seguras – Oeiras, 8 e 9 Abril.
- CT A.1, Preservação do Ambiente – Lisboa, 24 e 25 Maio.
- CT B.1, Boa Governação das Administrações Rodoviárias – Lisboa, 22 a 24 Junho.
- CT D.1, Gestão do Património Rodoviário – Lisboa, 29 Setembro a 1 Outubro.

Através do InIR IP foi, igualmente, assegurada a gestão corrente do Comité Nacional Português da AIPC/PIARC, a tradução para língua portuguesa dos resumos de artigos técnicos publicados na *ROUTES/ROADS*.

No que respeita aos trabalhos preparatórios do próximo Congresso Mundial de Estradas, Portugal, através do InIR IP, submeteu à organização do Congresso, dois Relatórios Nacionais, enquadrados nos temas estratégicos A e D, respectivamente, “ *Minimizar o impacte do sistema rodoviário nas alterações climáticas* ” e “ *A gestão do património rodoviário no contexto do desenvolvimento sustentável e das adaptações às alterações climáticas*”.



## 2 – CONCRETIZAÇÃO DA MISSÃO DO INSTITUTO

### Relacionamento com *Stakeholders*

O relacionamento com os Stakeholders é essencial para a sustentabilidade do InIR IP, com quem se relaciona na prossecução dos seus objectivos.

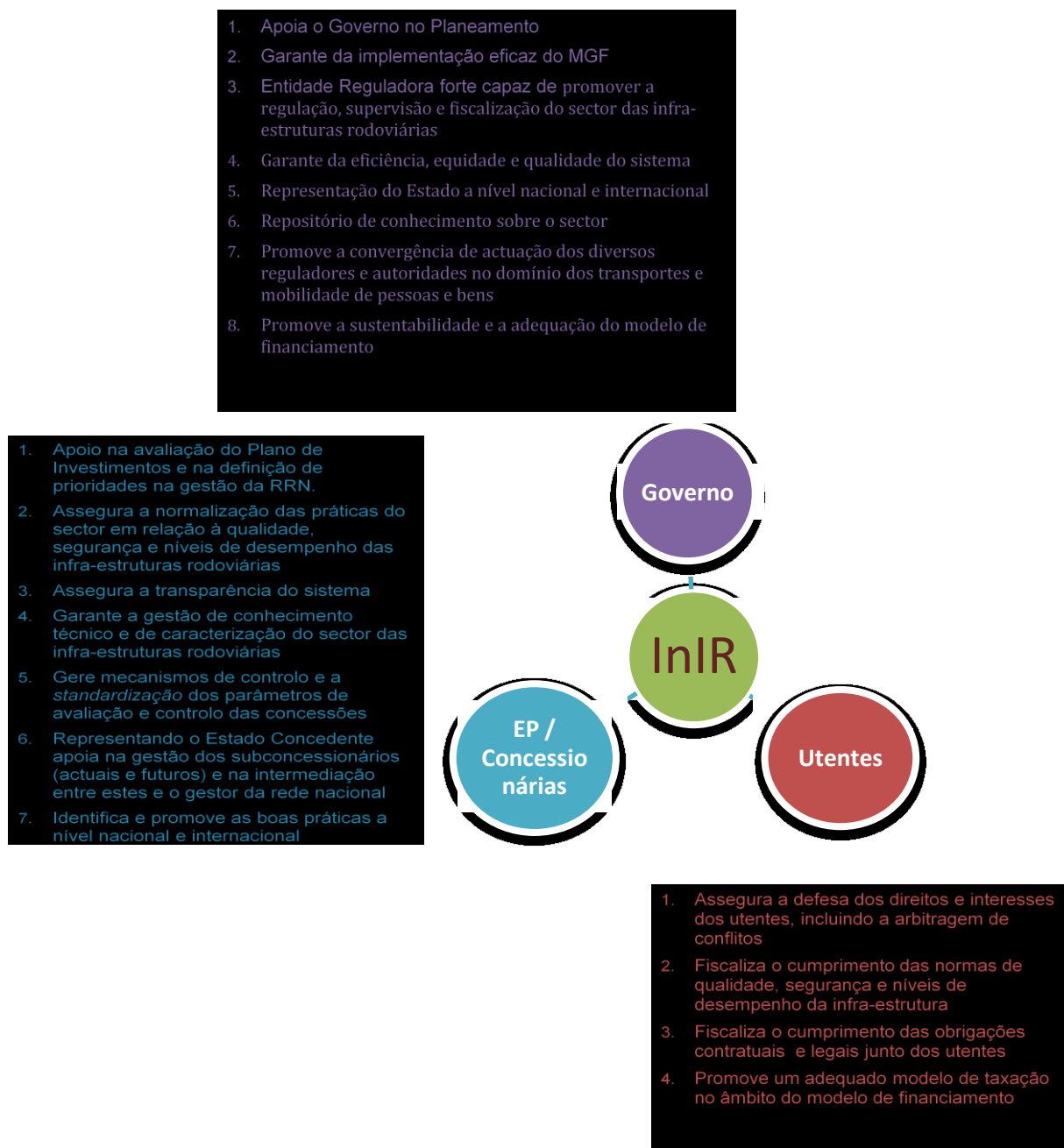


Fig. 8 – Proposta de valor do InIR IP para os principais *stakeholders*

### PORTAL ELECTRÓNICO INSTITUCIONAL

O portal electrónico institucional – [www.inir.pt](http://www.inir.pt) – tem-se revelado um interface de importância crescente no relacionamento do InIR IP com os utentes e os parceiros sectoriais. Assume particular relevo a disponibilização, no site do InIR IP, de um formulário para registo on-line das reclamações dos utentes, relativas aos serviços prestados pelas concessionárias bem como a possibilidade de consulta online do estado da reclamação apresentada.

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

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

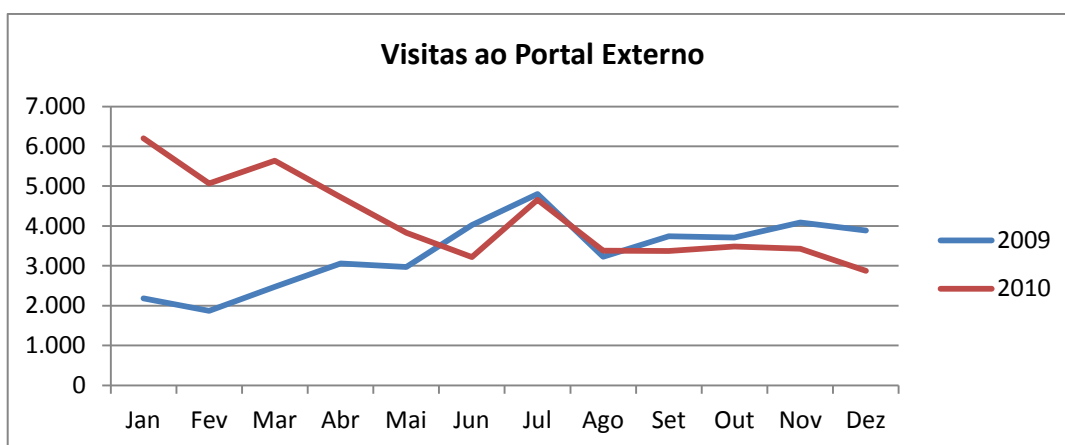


Fig. 9 – Visitas ao Portal Externo

### DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÃO TÉCNICA

O InIR IP foi chamado a emitir pareceres sobre a utilização de parcelas expropriadas, licenciamento de painéis publicitários, utilização e atravessamento de infra-estruturas rodoviárias e outros tipos de questões com elas relacionadas.

Relativamente ao envolvimento do InIR IP na preparação de novos diplomas legais, destacam-se as seguintes contribuições:

- Preparação da legislação relativa ao Regime Jurídico da Mobilidade Eléctrica, cuja publicação se aguarda.
- Preparação do Decreto-Lei n.º 138/2010, de 28 de Dezembro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Novembro de 2008, relativa à Gestão da Segurança da Infra-Estrutura Rodoviária.
- Preparação de dois projectos de Decretos-Regulamentar para regulamentação e operacionalização das Auditorias de Segurança Rodoviária (ASR) e das Inspeções de Segurança Rodoviária (ISR) previstas no Decreto-Lei 138/2010.

## Tutela

Numa perspectiva de auto-suficiência económico-financeira, o orçamento inicial do InIR IP em 2010 assentou apenas em receitas próprias do ano:

- Taxa de Regulação das Infra-estruturas Rodoviárias (TRIR) paga pelas concessionárias da rede rodoviária nacional nos termos definidos na legislação;
- Produto das sanções contratuais pecuniárias previstas nos contratos de concessão;
- Produto das coimas aplicadas no âmbito das contra-ordenações por transgressão das praças de portagem;
- Produto das taxas de licenciamento previstos na lei

Posteriormente foi também concedido o benefício da transição e aplicação do saldo transitado de 2009.


Em 2010, o InIR IP teve um comportamento orçamental de acordo com os valores previstos, o que permitiu cumprir o estabelecido na lei de bases da contabilidade pública, relativamente ao regime de autonomia financeira garantindo que um mínimo de 2/3 das despesas foram financiadas com receita própria do ano.

## Concessionárias

Nas últimas décadas, a rede rodoviária evoluiu significativamente em extensão e principalmente em qualidade de serviço, tendo-se caminhado no sentido de promover a concepção, construção, manutenção e exploração das vias de hierarquia mais elevada, em regime de parceria público privada.

Para além da concessão EP, SA, o Estado tem presentemente as outras quinze concessões que garantem a gestão da RRN (Brisa, Douro Litoral, Grande Lisboa, Litoral Centro, Lusoponte, Norte, Oeste, Algarve, Beira Interior, Beira Litoral e Alta, Costa de Prata, Interior Norte, Norte Litoral, Grande Porto e Túnel do Marão).

Concessão	Concessionárias	Extensão em 2009	Extensão em 2010
Estradas de Portugal	 Estradas de Portugal, S.A.	10.826	10.848,6
Brisa		1.094,6	1094,6
Douro Litoral	 AUTO-ESTRADAS DOURO	52,7	52,7

Concessão	Concessionárias	Extensão em 2009	Extensão em 2010
Grande Lisboa		65,0	84,3
Litoral Centro		92,7	92,7
Lusoponte		24,0	24,0
Norte		174,5	174,5
Oeste		170	170
Algarve		130,2	130,2
Beira Interior		177,5	177,5
Beiras Litoral e Alta		172,6	172,6
Costa de Prata		92,4	104,5
Interior Norte		156,4	156,4

Concessão	Concessionárias	Extensão em 2009	Extensão em 2010
Norte Litoral		113,3	113,3
Grande Porto		54,7	54,7
Túnel do Marão		–	3,9

Fig. 10 – Concessionárias da Rede Rodoviária Nacional

Nas últimas décadas a rede rodoviária evoluiu significativamente em extensão e principalmente em qualidade de serviço, tendo-se 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.

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, quatro das quais estão contratualizadas no regime de portagem real, quatro no regime de exploração Sem Custos para o Utilizador (SCUT) em portagem virtual, e, desde Julho de 2010, por acordo de revisão contratual, sete em regime de portagem real para a EP e com pagamentos de disponibilidade e/ou de serviço pelo Estado - das quais duas se encontram em construção - sendo o pagamento das respectivas remunerações, de SCUT's e pagamentos por disponibilidade /ou de serviço, assumido pelo orçamento da EP,SA.

Em 2010 foi decidido pelo Governo a implementação de portagens nas quatro concessões SCUT referidas no parágrafo anterior, encontrando-se a ser renegociados os respectivos contratos.

O InIR IP prosseguirá o cumprimento das diversas obrigações e relações de reporte a que a EP está contratualmente obrigada e que foram identificadas segundo o Documento “Modelo de Acompanhamento de Gestão do Contrato EP, SA”. Este modelo contempla a verificação dos objectivos associados a:

- Incentivos contratuais com base em obrigações de níveis de serviço, de redução de sinistralidade, de sustentabilidade ambiental e outras penalidades relativas à sinistralidade;
- Obrigação de resposta de informação, onde se incluem o manual de operação e manutenção (MOM), o plano de controlo de qualidade (PCQ), o relatório de acompanhamento de obras, o relatório de reclamação dos utentes, o relatório de expropriações, o relatório e contas, o plano de subconcessões, os casos base actualizados das

subconcessões, o relatório de informação financeira prospectiva, o relatório de sinistralidade e a informação financeira regulatória, onde se releva a caracterização do modelo financeiro da concessionária.

## DESEMPENHO DAS CONCESSIONÁRIAS

### Relatórios de Tráfego

A análise e comparação do desempenho das várias concessionárias de auto-estradas, em termos de tráfego, são efectuadas no relatório de tráfego na rede nacional de AE, referente ao ano de 2010, publicado pelo InIR IP e disponível na sua página de internet.

No quadro seguinte resume-se a circulação média diária anual na rede nacional de Auto-estradas onde foram validadas as contagens de tráfego.



Concessão	Circulação ( TMDA x km)			factor	
	2009	2010			
Brisa	24.865.753	24.218.054	0,974	↘	
Costa da Prata	3.817.979	3.676.727	0,963	↘	
Norte	1.810.640	1.782.604	0,985	↘	
Beiras Litoral e Alta	2.337.958	2.356.114	1,008	↗	
Beira Interior	1.871.750	1.876.901	1,003	-	
Algarve	2.363.708	2.272.098	0,961	↘	
Oeste	3.310.528	3.262.933	0,986	↘	
Lusoponte	2.085.198	2.048.292	0,982	↘	
Litoral Centro	760.575	788.831	1,037	↗	
Grande Porto	2.082.575	1.947.449	0,935	↘	
Norte Litoral	3.277.922	3.143.896	0,959	↘	
Interior Norte	942.467	1.114.781	1,183	↗	
<b>TOTAL</b>	<b>49.527.053</b>	<b>48.488.680</b>	<b>0,979</b>	↘	

Fig. 11 – Circulação Média Diária Anual na Rede Nacional de Auto-Estradas

Os maiores crescimentos de tráfego foram verificados nas AE da Concessão Litoral Centro e na Interior Norte , Como se pode constatar no relatório de tráfego de 2010 com os valores mensais, verifica-se na generalidade dos casos um valor atípico no mês de Agosto, com um incremento do tráfego sazonal durante o período das férias escolares, e nos acessos às zonas turísticas.

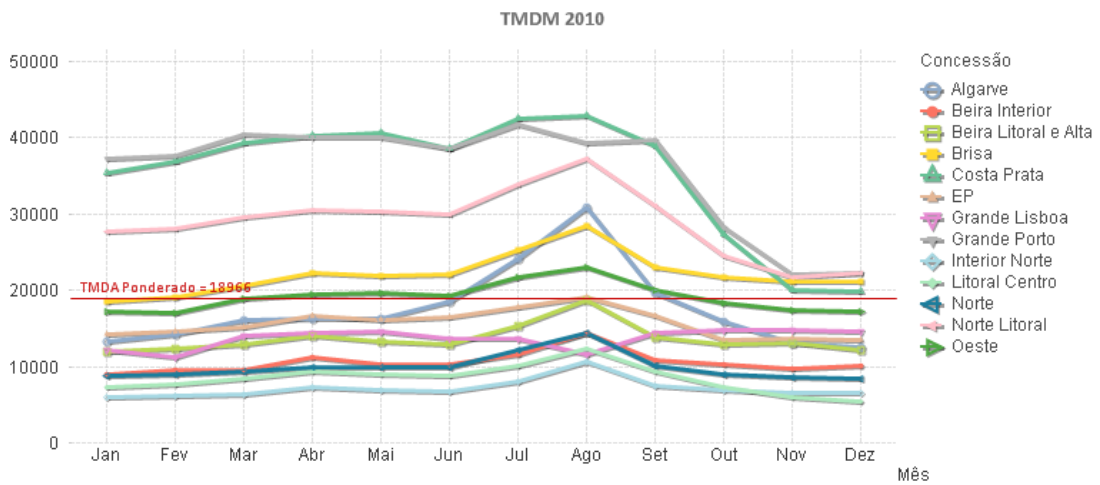


Fig.12 – TMD Mensal 2010 por Concessionária

Os contratos de concessão prevêem o alargamento do número de vias de um sublanço sempre que o TMD atinja um limite pré-estabelecido de forma a assegurar a fluidez e a qualidade de circulação. De acordo com estes limites, sempre que o TMD de um sublanço seja superior a 35.000 veículos, este deverá ser alargado de duas para três vias em cada sentido e caso o TMD seja superior a 60.000 veículos, o número de vias deverá passar de três para quatro em cada faixa de rodagem.

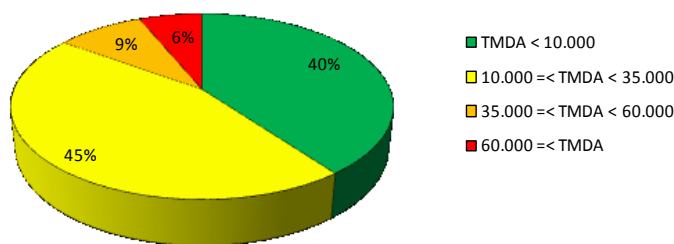
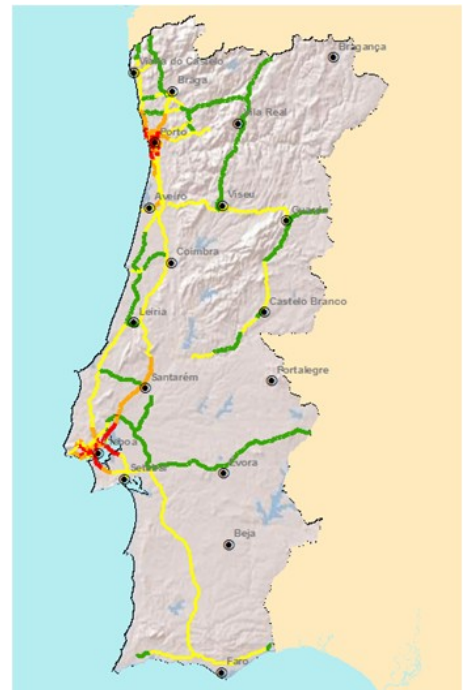


Fig.13 – Distribuição da Rede de AE por classes de TMDA



### **CONTA NACIONAL DE TRANSPORTES – INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS (CNIR)**

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

Foram concluídos em 2010, os trabalhos ligados à elaboração da estrutura da Conta Nacional de Transportes - Infra-estruturas Rodoviárias (CNIR) e da CNIR relativa a 2008. Trata-se de um instrumento de apoio às decisões a tomar no âmbito das obrigações comunitárias de Portugal relativas à tarifação das infra-estruturas rodoviárias (Directiva Eurovinheta), designadamente a avaliação entre o nível dos custos (totais e marginais) relacionados com a infra-estrutura e o nível das receitas (totais e marginais) cobradas aos utentes.

Este estudo disponibiliza igualmente ao InIR, enquanto entidade responsável por supervisionar a gestão das Infra-Estruturas Rodoviárias e fazer cumprir as regras e obrigações que lhe são aplicáveis, nos termos da lei e dos respectivos contratos de concessão e subconcessão, informação relevante no sentido de acompanhar a evolução económica e financeira das concessões, seja numa perspectiva temporal, inter-concessões ou de benchmarking internacional.

### **Relatório de Reclamações**

Reconhecendo a importância das reclamações para a função de supervisão que é legalmente atribuída ao InIR IP, procedeu-se pelo terceiro ano consecutivo à elaboração do Relatório de Reclamações, onde se faz uma análise quantificada às reclamações recebidas nas concessionárias, através dos diversos canais de entrada, e não exclusivamente ao Livro de Reclamações única obrigação contratual, à semelhança dos anos anteriores, pelo que, os valores no referido relatório não são directamente comparáveis com os de 2008 e 2009, como às reclamações recebidas directamente no Instituto.

No total em 2010 foram dirigidas às Concessionárias 11327 reclamações e cerca de 49% destas foram efectuadas através da comunicação electrónica (25% através do e-mail e 24% através da internet), correspondente a 5553 reclamações, contribuindo desta forma para a desmaterialização dos processos e tornando mais célere a circulação da informação. Verificou-se o envio por correio com cerca de 20%, correspondente a 2219





reclamações, seguido da apresentação no Livro de Reclamações com apenas 16% do total das reclamações, correspondente a 1876 registos, o que significa um decréscimo significativo de 64% em relação a 2009.

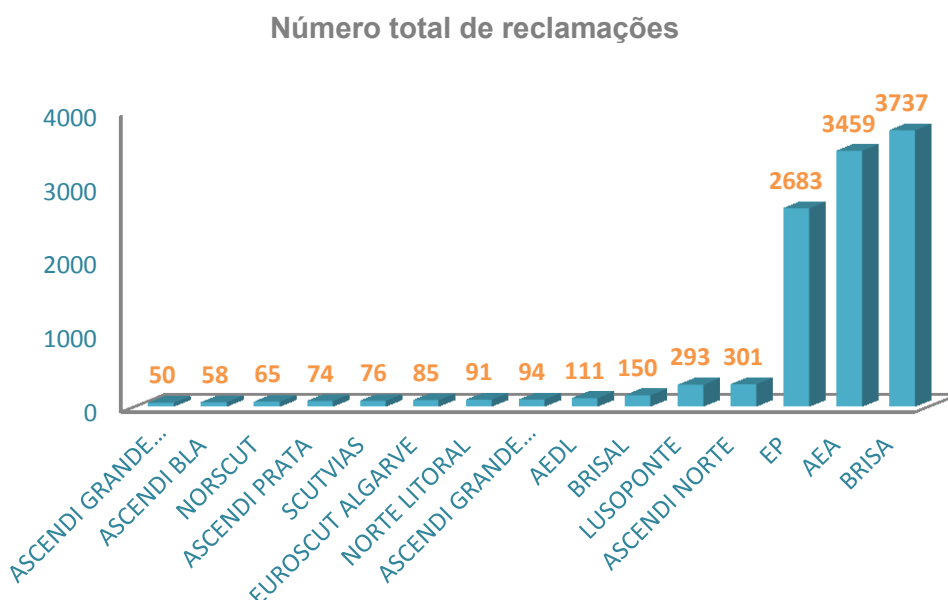


Fig. 14 – Número total de reclamações por concessão

A média de reclamações sobre a circulação total da rede concessionada corresponde a 0,37 reclamações, sendo que a Concessão Oeste foi a que teve uma média muito superior a este valor. Analisando as reclamações por evento, no que refere ao objecto da reclamação, conclui-se que a Taxa de Portagem, os Obstáculos na via e a Sinalização são os mais representativos.

No que se refere às exposições apresentados pelos utentes directamente ao InIR IP, registaram-se 363 exposições, uma diminuição em cerca de 15% face a 2009, das quais 88% dizem respeito a reclamações, 8% são pedidos de informações e 4% referem-se a sugestões.

Continua-se a salientar a representatividade da comunicação electrónica (e-mail e Internet) como canal preferencial do utente (58%) para apresentar a sua exposição contribuindo para a desmaterialização do processo, tornando mais célere a circulação da informação entre o InIR IP, o utente e a concessionária visada, tendência também verificada em 2009.

## Relatórios de Inspeções

Para acompanhar e monitorizar o desempenho das várias concessionárias, o InIR IP realiza anualmente diversas vistorias e inspeções, de acordo com um plano de acção previamente definido. Em 2010, foram realizadas um total de 61 vistorias e inspeções, sendo a EP a concessionária onde estas mais incidiram. Comparando com 2009 o número de vistorias e inspeções teve um aumento de cerca de 11%.

### Inspeções e Vistorias por Concessionária

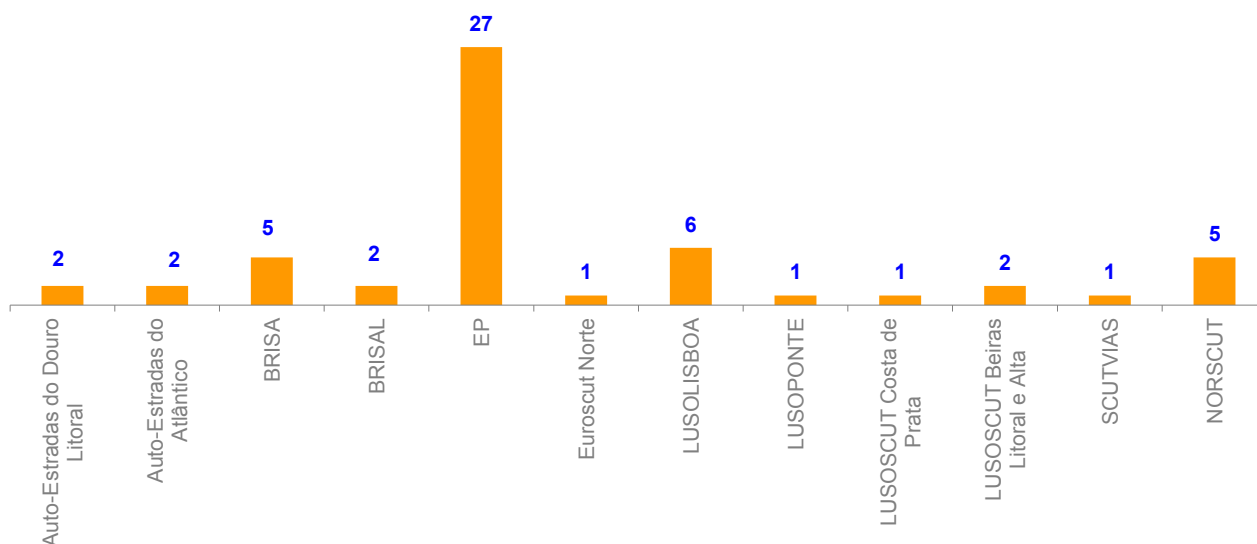


Fig. 15 – Inspeções e Vistorias por Concessionária em 2009

Como requisitos contratuais para abertura ao serviço de novas vias, foram realizadas pelo InIR IP 26 vistorias, na rede das Concessionárias AEDL, Ascendi Norte, Ascendi Costa de Prata, Ascendi Grande Lisboa, Auto-Estradas Norte Litoral, Brisa e EP. No âmbito do modelo de regulação por contrato que a estrutura do sector impõe e a missão do InIR IP determina foram desenvolvidas diversas actividades, as principais das quais em articulação com a gestão dos contratos de concessão.

Entre os trabalhos desenvolvidos em 2010, destacam-se ainda os seguintes ao nível do Desempenho das Concessionárias:

- Elaboração dos relatórios dos indicadores de desempenho ambiental e de níveis de serviço contratados entre a EP, SA e o Estado;
- Manutenção de uma base de dados actualizada da gestão do risco contratual entre a EP SA e as suas subconcessões;
- Consolidação de modelos para o acompanhamento das diversas concessões, com destaque para a estruturação e o preenchimento de Fichas de Concessão, em articulação com a DGTF/MFAP;
- Análise e estruturação dos conteúdos e formatos dos Relatórios de Informação Financeira Actual Prospectiva e de Informação Regulatória a fornecer pela EP SA;
- Acompanhamento e emissão de pareceres sobre o processo de sub-concessionamento pela EP SA;
- Foi iniciado o desenvolvimento de uma aplicação informática para aferição de Disponibilidade, tendo em vista a resposta aos requisitos introduzidos com a publicação dos novos contratos de concessão das ex-SCUT, no âmbito

das competências do InIR IP, para supervisionar a gestão da rede rodoviária e fazer cumprir as regras e obrigações que lhe são aplicáveis, nos termos da lei e dos respectivos contratos.

- Continuidade das acções 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.
- Concluída a análise e aprovados os Planos de Controlo de Qualidade (PCQ) das Concessões da EP, S.A. e da Brisa Auto-Estradas de Portugal, S.A., nos termos do disposto nos respectivos contratos de concessão.
- Continuidade da análise das propostas de alteração dos Planos de Controlo de Qualidade (PCQ) das concessionárias AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A., EUROSCUT – Sociedade Concessionária da SCUT do Algarve, S.A. e Ascendi Beiras Litoral e Alta, Auto-Estradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.
- Foi dado início à análise das propostas de alteração dos PCQ das restantes concessionárias do grupo Ascendi: Ascendi Norte, Auto-Estradas do Norte, S.A., Ascendi Grande Porto, Auto-Estradas do Grande Porto, S.A., Ascendi Costa de Prata, Auto-Estradas da Costa de Prata, S.A. e Ascendi Grande Lisboa, Auto-Estradas da Grande Lisboa, S.A.
- Análise e elaboração de Relatórios de Avaliação de Acidentes ocorridos na rede rodoviária nacional, nomeadamente na A25.

### **ELABORAÇÃO DE NORMAS E DISPOSIÇÕES TÉCNICAS**

Durante o ano de 2010, o InIR IP promoveu a elaboração de um conjunto de documentos normativos no sentido de orientar tecnicamente o sector rodoviário, tendo como objectivo a auscultação técnica por parte dos agentes do sector, nomeadamente:

- Medidas de Acalmia de Tráfego
- Revisão da Norma de Traçado
- Mitigação do Risco de Hidroplanagem
- Construção e Reabilitação de pavimentos – Agregados
- Directivas para a Concepção de pavimentos – Critérios da Qualidade Final
- Catálogo de Degradações-Tipo de Pavimentos
- Manual: Inspeção de Segurança Rodoviária
- Manual: Sistemas de Retenção Rodoviários
- Manual: Área Adjacente à Faixa de Rodagem



Fig. 16 – Documentos Normativos elaborados pelo InIR IP em 2010

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

Adicionalmente, no âmbito das actividades da Normalização o InIR IP assumiu a coordenação das Comissões Técnicas CT129 - Materiais de Pavimentação, CT 123 - Ligantes Betuminosos, CT 154 – Agregados, CT155 - Equipamentos para Estradas e CT157 - Telemática dos Transportes e Tráfego Rodoviário.

## Fornecedores

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

## Utentes

### SISTEMA DE MONITORIZAÇÃO DE RECLAMAÇÕES

Tendo o InIR IP nas suas atribuições as funções de assegurar e monitorizar a defesa dos direitos e interesses dos utentes e garantir a eficácia dos sistemas de participação dos utentes na gestão de qualidade e desempenho das estradas e dos operadores, impõe-se ao Instituto uma supervisão eficaz e rigorosa, de forma a fiscalizar a execução dos objectivos contratualizados e assim fazer cumprir os níveis ambientais, de qualidade e de segurança explicitados nos contratos de concessão.

Neste contexto, o ano de 2010 constituiu para o Instituto um período de consolidação dessa atribuição, com a operacionalização da plataforma informática entre o InIR IP e as Concessionárias, para envio das reclamações efectuadas pelos utentes de infra-estruturas rodoviárias directamente àquelas, visando uma maior eficiência e eficácia no tratamento dos dados, permitindo uma supervisão desmaterializada das reclamações dos utentes. Esta base de dados importante é também aproveitada para outras áreas de actuação.

O Portal Externo ([www.inir.pt](http://www.inir.pt)) que para além de facultar o acesso à informação sobre a Rede Rodoviária disponibiliza um formulário *on-line* que permite a apresentação de reclamações ou sugestões, relativas aos serviços prestados pelas concessionárias (Fig. 25 e 26), tendo sido em 2010 disponibilizado ao utente a funcionalidade de consulta *on-line* do estado das reclamações apresentadas ao InIR IP (Fig.27).

A implementação atempada desta funcionalidade permitiu superar um dos objectivos do QUAR 2010 do InIR IP.



Figura 25- Portal Externo do InIR IP



Fig. 18 - Consulta do estado do processo de reclamação

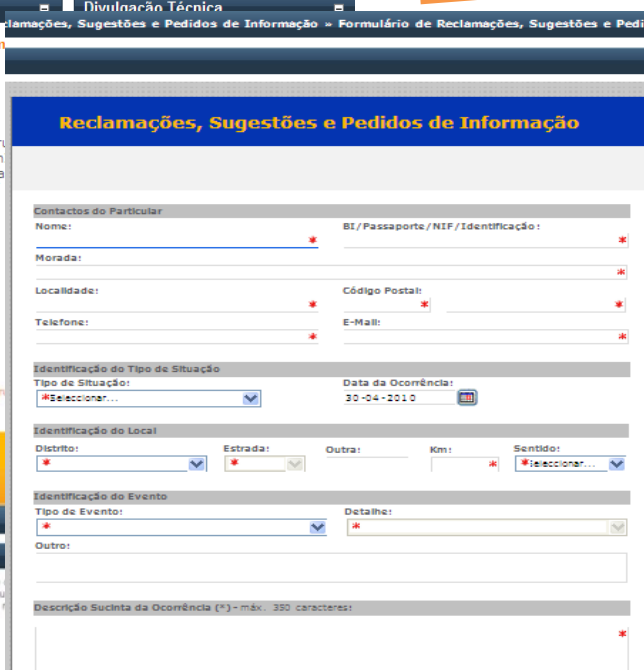


Fig. 17 - Formulário on-line

## Sociedade

O InIR IP relaciona-se indirectamente com a sociedade, decorrente do envolvimento do Instituto na preparação e elaboração de pareceres sobre diplomas legislativos ou planos, regulação e supervisão das infra-estruturas rodoviárias do país, com impacto significativo ao nível de mobilidade e acessibilidade, segurança rodoviária, e qualidade para os utentes das estradas. Adicionalmente, o InIR IP promove a participação e envolvimento com grupos e associações que também contribuem para esta finalidade.

## RESPONSABILIDADE SOCIAL

### **InIR IP Colabora com Santa Casa da Misericórdia, Banco Alimentar e Centro de Apoio aos Sem-Abrigo**

Sob o mote “IntervIR para Incluir”, em Dezembro de 2010, o InIR IP converteu o encontro anual de Natal num programa alargado de contributo social, que incluiu a colecta e oferta de alimentos para a Santa Casa de Misericórdia de Loures e para o Banco Alimentar Contra a Fome (delegação de Lisboa), bem como, à semelhança de anos anteriores, a recolha de artigos de vestuário e higiene para o Centro de Apoio aos Sem-Abrigo (CASA).

A iniciativa, designada de “Natal Solidário InIR IP - 2010” e cujo sucesso foi conseguido com o envolvimento dos colaboradores do InIR IP, beneficiou directamente mais de 80 jovens pertencentes a bairros degradados do Concelho de Loures. Além destes, abrangeu também as populações auxiliadas pelo Banco Alimentar e pela CASA, a quem foram doados respectivamente dezenas de artigos alimentares e de vestuário.

## Colaboradores

### GESTÃO DO CAPITAL HUMANO

Na área dos recursos humanos, encontra-se implementado o Programa Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública (Programa SIADAP), que permite a avaliação do desempenho dos Recursos Humanos com base nos objectivos do QUAR. Este programa visa contribuir para a melhoria do desempenho e qualidade de serviço da Administração Pública, para a coerência e harmonia da acção dos serviços, dirigentes e demais trabalhadores e para a promoção da sua motivação profissional e desenvolvimento de competências.

Esta avaliação abrange todos os colaboradores, que estejam no InIR IP há pelo menos 6 meses. O processo de avaliação de 2010 abrangeu a totalidade dos colaboradores sujeitos a este procedimento, em condições de serem avaliados, num total de 54.

### EMPREGO

O ano de 2010 foi um ano de progresso na estabilização dos recursos humanos e de consolidação de uma cultura assente no desempenho e no desenvolvimento de competências.

O total de efectivos atingiu os 60 o que demonstra, mesmo assim, em relação a 2009 – segundo ano de funcionamento e em que existiam 43 colaboradores – um crescimento gradual, tendo presente o âmbito de competências estabelecido pelo enquadramento legal: supervisor da rede rodoviária nacional, representação do Estado concedente e gestão dos contratos de concessão do Estado, exercer a actividade de normalização sectorial, representar oficialmente o sector a nível nacional e internacional.

A evolução do número de efectivos decorreu do recrutamento de trabalhadores através de procedimentos concursais comuns abertos no âmbito da Administração Pública e fora dela.

No final de 2010, o InIR IP contava com 60 colaboradores efectivos, encontrando-se um deles a prestar serviço noutra entidade em regime de mobilidade interna, e três a prestar serviço no InIR IP ao abrigo do mesmo regime.

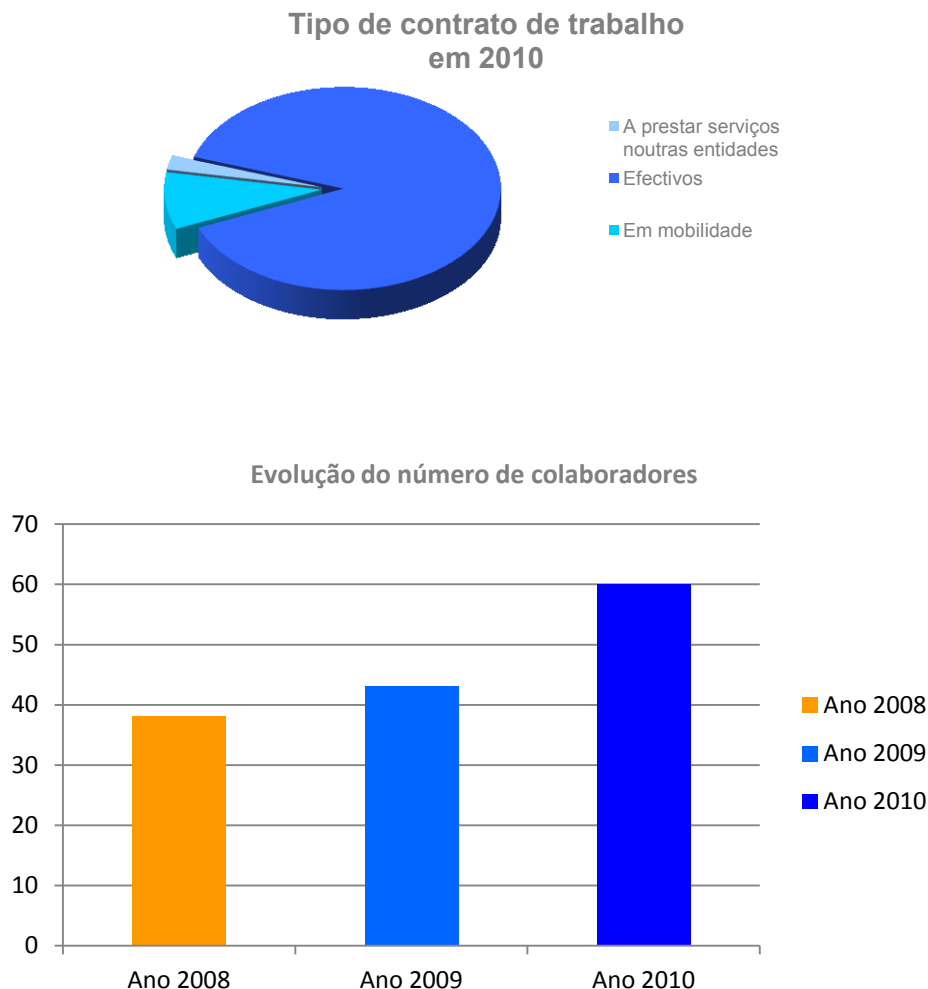


Fig. 19 – Tipo de contrato e evolução do número de colaboradores.

No que se refere à rotatividade, apenas se registou a saída de 2 colaboradores, por motivo de aposentação, nomeadamente um técnico superior que se encontrava em comissão de serviço como dirigente, e outro assistente técnico, ambos na faixa etária dos colaboradores com idade compreendida entre os 60 e os 64, correspondendo a uma taxa de rotatividade de 4,7%. Esta situação em nada prejudicou a operacionalidade do Instituto, que foi colmatada com vinte e uma entradas de técnicos superiores e assistentes técnicos, através de recrutamento por concurso.

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



## SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO

No ano de 2009 deu-se início ao programa de higiene e segurança no trabalho em cumprimento do estipulado no Regime do Contrato de Trabalho em Funções Públicas. Para o efeito foi celebrado um contrato com a empresa Atlanticare e foram realizados 41 exames médicos à totalidade dos colaboradores do InIR IP.

Em 2010, considerando que os trabalhadores já tinham sido submetidos a exames no ano transacto e que os novos trabalhadores recrutados, só podiam ser admitidos após exames médicos que os considerassem aptos para o ingresso, não foram realizadas actividades no âmbito de Higiene e Segurança.

Perceber quais os aspectos que podem ser melhorados, no que respeita às condições de trabalho, é uma preocupação constante do InIR IP. Desta forma, e seguindo uma política de inclusão participativa de todos os colaboradores na vida do Instituto, foi realizado em 2010 um inquérito de satisfação dos colaboradores, o qual teve como objectivo último a procura de novas formas de motivação de modo a aumentar a eficiência quer dos colaboradores quer do Instituto.

De acordo com os resultados apurados, 71% dos trabalhadores mostrou-se satisfeito com o desempenho global da organização e o nível de envolvimento dos colaboradores, e 76,3% dos colaboradores revelou-se satisfeito ou muito satisfeito com a forma de condução da organização, a forma como os objectivos são fixados e a postura do InIR IP face à mudança e à modernização. Em 2011 está prevista a realização de novo inquérito.

Refira-se que durante o ano de 2010 não se registou qualquer acidente ou doença profissional com os colaboradores do InIR IP. Verificou-se um total de 97 dias de ausência, sendo que as situações que mais contribuíram para o absentismo foram as doenças. A taxa de absentismo fixou-se assim em 0,3%.

Taxa/Índice	2010
N.º de Óbitos	0
Taxa de acidentes/lesões	0
Taxa de doenças profissionais	0
Número de dias perdidos	97
Taxa de absentismo	0,3%

Taxa de Absentismo =  $N.º \text{ total de dias de ausência} / N.º \text{ Dias trabalhados} \times N.º \text{ Efectivos} \times 100$

Fig. 20 – Taxas de acidentes e absentismo no InIR IP

## FORMAÇÃO E EDUCAÇÃO

Em 2010 o InIR IP continuou a apostar numa estratégia destinada a dotar os colaboradores e dirigentes do InIR IP de competências directamente relacionadas com as funções que desempenham, o que resultou num crescimento considerável do número de horas de formação,

Nesse sentido, foi promovida a frequência em acções de formação e seminários relacionados com o Ordenamento do Território, PROT e PDM, 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.

Formação	2008	2009	2010	Varição
Horas de Formação	364	437	1477	337
Horas de Formação/Colaborador	9,6	10,2	25	2,5
Investimento (€)	3.588	10.505	14.850	4.345

Fig. 21 - Horas de formação

As actividades de formação desenvolvidas pelo InIR IP em 2010 totalizaram cerca de 1.477 horas de formação, o que corresponde a uma média de 25 horas de formação por colaborador e a um aumento de 70% no total de horas de formação por colaborador.

Horas/cargo, carreira	Dirigente	Técnico superior	Pessoal Informático	Assistentes técnicos	Total
Horas despendidas em acções internas	7.30	39	0	9	55.30
Horas despendidas em acções externas	1140	72	60	150	1422
<b>Total de horas em acções de formação</b>	<b>1147.30</b>	<b>111</b>	<b>60</b>	<b>159</b>	<b>1477.30</b>

Fig. 22 – Horas de formação por categoria profissional em 2010

Em 2011 o InIR IP irá continuar a formação a colaboradores no sentido da convergência entre as capacidades técnicas do capital humano disponível, encontrando-se definido um plano de formação que dará grande enfoque às matérias relacionadas com o *'core business'* do InIR IP, nomeadamente, a regulação, a segurança rodoviária e a normalização no âmbito do sector das infra-estruturas rodoviárias.

Será ainda dada continuidade à formação em áreas laterais, mas também importantes para a actividade do Instituto e das unidades orgânicas que têm competências ao nível do apoio estratégico e de organização interna, como os sistemas de informação, matérias de âmbito financeiro e administrativo e de índole jurídica.

## DIVERSIDADE E IGUALDADE DE OPORTUNIDADES

O InIR IP rejeita todas as formas de discriminação, sendo este um dos princípios básicos que regem as suas actividades e que está previsto na legislação em vigor em Portugal.

Apresenta-se, em seguida, a caracterização do universo de colaboradores do InIR IP, por género, faixa etária e categoria profissional.

Distribuição dos colaboradores do InIR IP por género e faixa etária											
CATEGORIA PROFISSIONAL	H	M	25-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	Total
Dirigente	9	4	1	1	1	2	2	3	2	1	13
Técnico Superior	14	18	5	5	3	11	4	2	2		32
Administrativo	2	9	5	2	1		1	2			11
Especialista de Informática	3	0		1		1		1			3
Técnico de Informática	0	1						1			1
<b>Total</b>	<b>28</b>	<b>32</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>60</b>

Fig. 23 - Colaboradores por género, categoria e faixa etária

Em termos gerais 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 correspondente às reais necessidades de qualificação requeridas para o desempenho das funções do Instituto.

Na distribuição por idades verifica-se uma maior concentração de colaboradores na faixa etária entre os 45 e 49 anos. Podemos concluir que 58,3% dos trabalhadores têm idades superiores a 45 anos, facto que se compreende pela missão do Instituto e respectivas atribuições, que naturalmente exigem recursos humanos com experiência comprovada e um elevado grau de competências.

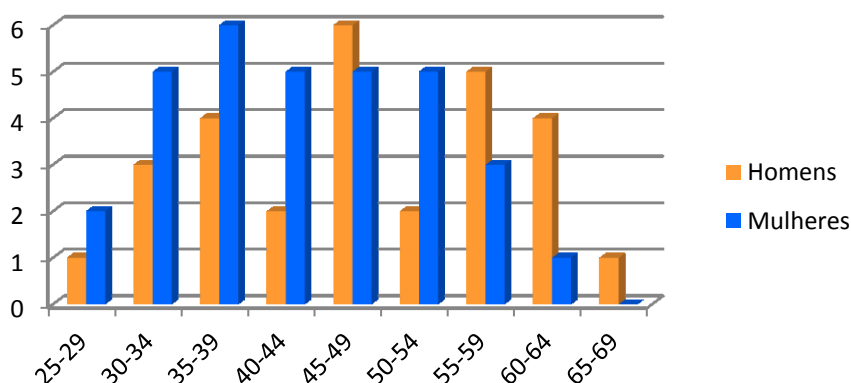


Fig. 24– Colaboradores por género e por faixa etária

O nível de habilitações dos recursos humanos é também o espelho de um Organismo que aposta fortemente em dotar-se de trabalhadores altamente qualificados, privilegiando desde o início da sua actividade o recrutamento de pessoal com um nível de conhecimento e competências consolidados nas matérias que são o ‘core business’ do Instituto.



Fig. 25 – Habilitações literárias

### POLÍTICA SALARIAL

Relativamente aos salários, da análise comparativa aos salários médios por género não resulta a identificação de qualquer diferença relevante já que os salários são estipulados por lei, sem qualquer discriminação entre géneros, comprovando assim a política não discriminatória do InIR IP e da Administração Pública.

## 3 – RELAÇÃO COM O AMBIENTE

Se por um lado, devido às características da actividade desempenhada pelo InIR IP, actividade administrativa, os impactes directos no ambiente são muito reduzidos ou pouco significativos, por outro o impacte indirecto em termos ambientais é muito relevante devido ao sector onde se encontra inserido.

Como tal, o InIR IP é elemento activo em várias iniciativas e projectos que visam contribuir para a redução dos impactos ambientais indirectos, nomeadamente através da Monitorização do Desempenho Ambiental das Concessionárias, Realização de Estudos de Avaliação Ambiental Estratégica, participação em Programas Comunitários para aumento da segurança rodoviária e sustentabilidade ambiental.

### Impacto Ambiental do InIR IP

O maior impacto ambiental directo associados à actividade do InIR IP corresponde ao consumo de materiais (consumíveis administrativos, equipamento informático, mobiliário de escritório, entre outros), consumo de energia e água, e à produção de efluentes líquidos e resíduos, decorrentes da sua actividade administrativa.

Em prol de uma adequada gestão do seu impacto ambiental, o InIR IP reforçou as boas práticas ambientais adoptadas em 2009, nomeadamente através da:

- Consolidação da utilização das ferramentas de *Business Intelligence* associadas à base de dados do SIG, privilegiando o uso de meios electrónicos na análise dos dados de tráfego;
- Utilização de plataformas electrónicas para:
  - Envio dos dados de tráfego e relatórios de reclamações por parte das concessionárias;
  - Emissão de pareceres de licenciamentos;
  - As fases de consulta dos estudos de Avaliação Ambiental Estratégica;
- Criação de processos associados às reclamações e requerimentos no Sistema de Gestão Documental;
- Implementação do sistema de reciclagem de papel e *tonners*;
- Utilização generalizada de papel reciclado;
- Entre outras práticas ambientais.

### Impacte Ambiental das Concessionárias

#### MONITORIZAÇÃO DO DESEMPENHO AMBIENTAL DAS CONCESSIONÁRIAS

No âmbito da sua missão, o InIR IP tem como áreas de actuação a análise da evolução de indicadores específicos e definição de objectivos a atingir pela EP- Concessionária Geral da RRN. Estes indicadores têm em conta valores médios de concentração de NO<sub>2</sub>, níveis de emissão de ruído, descargas de águas de decorrências sem tratamento prévio, atropelamentos da fauna e eficácia das passagens hidráulicas/ fauna.

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

Fig.26 – Indicadores de qualidade do desempenho ambiental das concessionárias

Relativamente ao ano de 2010, a EP apresentou ao InIR IP um Relatório relativo ao cumprimento dos objectivos de sustentabilidade ambiental, o qual foi objecto de análise. Conforme estabelecido no Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de Novembro, na sua redacção actual, a EP apresentou ao InIR IP, uma proposta de revisão das metodologias, metas, indicadores e locais de medição para vigorarem a partir de 2013 e por um período de 5 anos. Essa proposta foi analisada pelo InIR IP e como consequência a EP encontra-se a revê-la.

Foram ainda realizadas reuniões com a EP para examinar a adequação e suficiência dos valores, metas e metodologia estabelecidos no diploma legal acima referido.

#### **PARTICIPAÇÃO NO COMITÉ TÉCNICO “PRESERVING THE ENVIRONMENT”**

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

- National Policies and Strategies for Reducing the Impacts of the Road Transport System on Climate Change;
- Monitoring of Environmental Impacts;
- Monitoring alternative solutions for fossil fuels for the road system.

A participação do InIR IP incide no subgrupo Monitoring of Environmental Impacts.

No ano de 2010 o InIR IP participou na elaboração do relatório a apresentar pelo Comité Técnico no congresso mundial da AIPCR/PIARC, a realizar em 2011. Esse relatório sistematiza a situação actual, no que concerne às práticas e pesquisa nos vários países no domínio da monitorização, e perspectivas futuras com vista ao desenvolvimento de *guidelines* para a redução dos impactes ambientais negativos nas várias fases dos projectos das infra-estruturas rodoviárias.

## Impacte Ambiental das Infra-Estruturas

### AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Com o objectivo de avaliar criticamente o Plano Rodoviário Nacional relativamente a determinadas estradas da Rede Rodoviária Nacional Futura, o INIR IP promoveu, de acordo com a indicação da Secretaria de Estado das Obras Públicas e Comunicações, a realização de seis Estudos de Avaliação da Rede Rodoviária Nacional (EARRN) em unidades territoriais específicas.

Estes incorporam um Estudo Rodoviário, um Estudo de Tráfego e um Estudo de Rentabilidade Económica, sendo acompanhados, desde a sua fase inicial e numa lógica iterativa, por uma metodologia de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) que segue as etapas e os conteúdos previstos no Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de Junho.

Os Estudos incidem em troços de itinerários da Rede Rodoviária Nacional ainda não concretizados, relativamente aos quais se justifica avaliar a sua sustentabilidade (ambiental, territorial e viabilidade sócio-económica), tendo subjacente a evolução das condições económicas, sociais e ambientais posteriores ao PRN e as alterações significativas nas dinâmicas territoriais, no sistema de financiamento e gestão das infra-estruturas rodoviárias e em matéria de instrumentos de ordenamento do território em vigor:

O grande objectivo dos EARRN é definir e consensualizar o cenário que, em cada caso, traduz a melhor solução tendo em consideração a estratégia definida no modelo territorial dos PROT e do PNPO e às orientações globais do sector rodoviário. Por conseguinte, o seu pilar metodológico assenta na integração das componentes de sustentabilidade económica, social e ambiental, numa perspectiva estratégica, multidisciplinar e participada. Foram então realizados:

- Estudo de Avaliação da RRN no Litoral Alentejano e Algarvio (focado no lanço do IC4 entre Sines e Lagos, na ER 261 e na ER 253);
- Estudo de Avaliação da RRN no Território do Vouga (focado no lanço do IC35 entre Vale de Cambra e Sever do Vouga);
- Estudo de Avaliação da RRN na Zona de influência do Douro Sul (focado no lanço do IC 26 entre Lamego e Trancoso);
- Estudo de Avaliação da RRN na zona Este da Região Metropolitana de Lisboa (focado em toda a extensão do IC10, com perspectivas de inclusão do IC13);
- Estudo de Avaliação da RRN no Alto Minho (focado no IC28 e nas EENN 101 e 202, com perspectivas de inclusão do IC1);

Estudo de Avaliação da RRN no Baixo Mondego/Baixo Vouga (IC12 – Mira/Mealhada) influência do IC12 (focado no lanço entre Mira (IC1) e Mealhada (IP1/A1)).

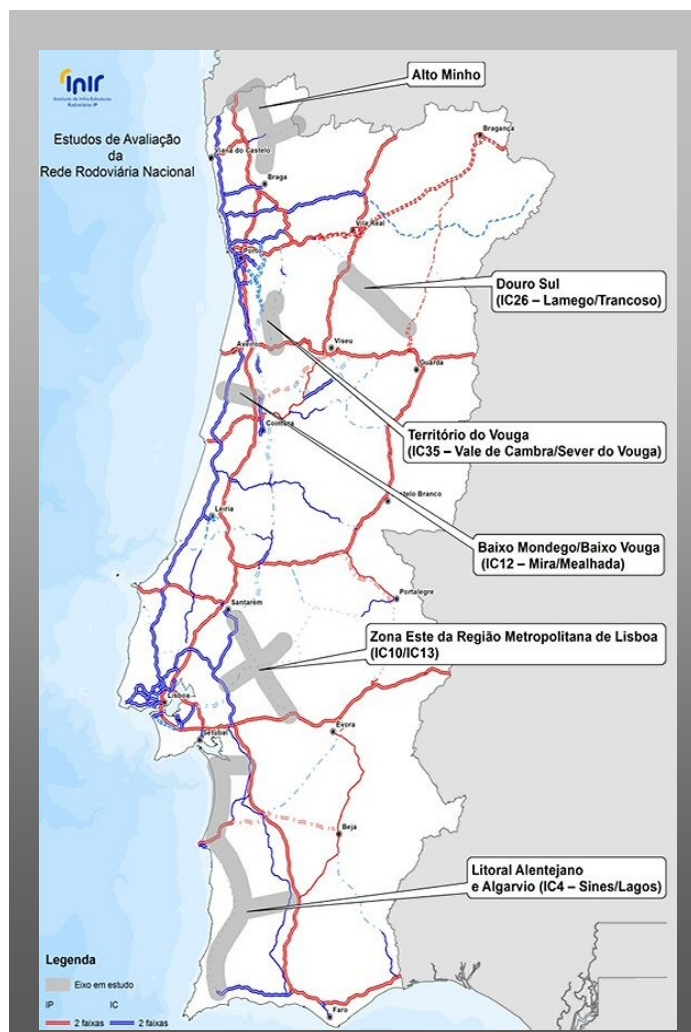


Fig. 27 – Estudos de Avaliação Ambiental Estratégica

Durante o ano de 2010 foi elaborada uma proposta de um “Programa de Avaliação do PRN”, com o qual se pretendia contextualizar e integrar os Estudos e suas AAEs num mesmo objecto, desencadear e afirmar a fase de preparação da alteração e/ou revisão do PRN, numa óptica dinâmica e de construção iterativa do próprio objecto de avaliação – PRN.

### ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

O InIR IP intervém de diversas formas no envolvimento do território, com o objectivo de assegurar a integração das políticas sectoriais e de conferir maior coerência aos instrumentos de ordenamento nacionais, regionais e locais. De entre as actividades do InIR IP com impacte a nível do ordenamento do território, salientam-se:

- Integração da Comissão Mista de Acompanhamento do Plano Regional de Ordenamento do Centro;
- Integração nos Conselhos Estratégicos do Parque Natural da Serra da Estrela, do Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa vicentina, do Parque Natural do Vale do Guadiana e do Parque Natural da Ria Formosa;
- Integração de comissões de acompanhamento da revisão de planos directores municipais;



- Participação de conferências de serviço de alteração/revisão de planos directores municipais, planos de urbanização ou planos de pormenor.

### **Planos Regionais de Ordenamento do Território**

O InIR IP integrou a Comissão Mista de Acompanhamento do Plano Regional de Ordenamento do Centro, por representação da Secretaria de Estado das Obras Públicas e Comunicações, pronunciando-se sobre as estratégias de desenvolvimento e evolução da rede rodoviária nacional, de ligação com outras redes e meios de transporte e em articulação com os outros instrumentos de ordenamento e planeamento de âmbito nacional, regional municipal, salvaguardando a unidade do sistema rodoviário e a tutela dos interesses públicos.

### **Planos Municipais de Ordenamento do Território, Planos de Urbanização e Planos de Pormenor**

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

Nesse contexto, no decurso de 2010, o InIR IP integrou 64 comissões de acompanhamento da revisão de Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT) distribuídos pelas regiões Centro, Norte, Lisboa e Vale do Tejo, Alentejo e Algarve e participou em conferência de serviços, de 6 alterações de PDMs e 2 revisões de PDM. Esses 72 processos encontram-se distribuídos pelas seguintes regiões:

- Região Centro - 18
- Região Norte - 18
- Região Lisboa e Vale do Tejo - 31
- Região do Alentejo - 2
- Região do Algarve - 3

Das 64 comissões de acompanhamento da revisão de PDMs, 54 transitaram de procedimentos de revisão de PDM relativos ao ano de 2009. O Mapa seguinte apresenta intervenção do InIR IP neste âmbito.

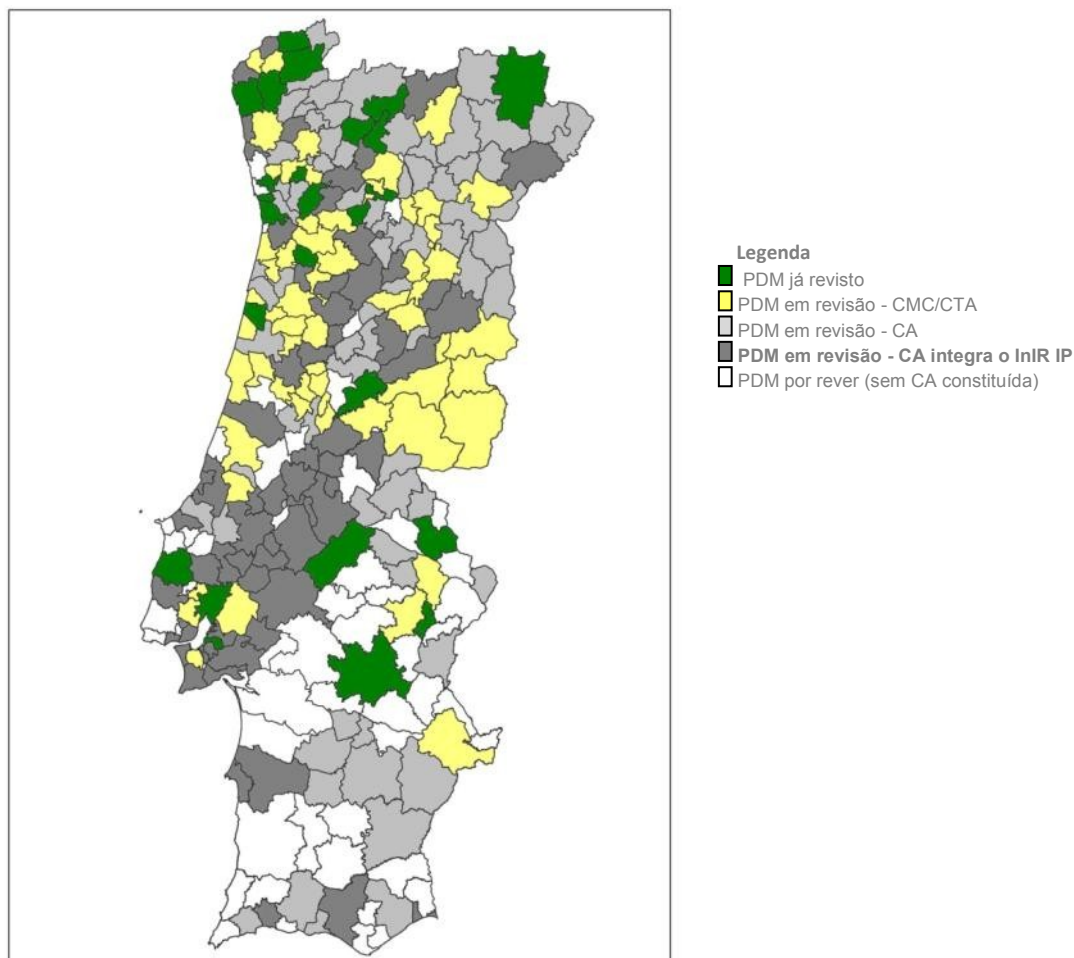


Fig. 28 – Intervenção do InIR IP na revisão de PDMs

Em 2010, o InIR IP participou nas conferências de serviço e/ou emitiu pareceres relativamente a 27 Planos de Urbanização (PU) e 3 Planos de Pormenor (PP).

#### **Revisão da Numeração da Rede de Auto Estradas**

Na sequência do trabalho desenvolvido em 2009, durante o ano de 2010 foi entregue o Relatório Final do Estudo de Renumeração das Auto-Estradas.

O estudo realizado corresponde a um trabalho de análise das opções de outros países quanto ao modelo de renumeração e à proposta de cenários para a remuneração da rede nacional e suas implicações políticas, técnicas, jurídicas e financeiras.

Foi preparado um documento síntese que irá servir de base a uma consulta às concessionárias, a promover durante o ano de 2011. Após a análise crítica das contribuições recebidas serão propostas recomendações sobre o modelo a adoptar e calendário de implementação.

### Plano Nacional de Acção Ambiente e Saúde

Este Plano visa melhorar as políticas de prevenção, controlo e redução de riscos para a saúde com origem em factores ambientais, promovendo a integração do conhecimento e a inovação e contribuindo para o desenvolvimento económico e social do país.

O InIR IP, como representante da Secretaria de Estado das Obras Públicas e Comunicações integra a “Equipa de Projecto do Ar” e na “Equipa de Projecto do Ruído”, ambas do PNAAS.

Em 2010, “Equipa de Projecto do Ar iniciou a consolidação de um sistema de previsão da qualidade do ar e implementar mecanismos adequados de comunicação à população de situações de risco para a saúde humana resultantes de contaminação atmosférica. A Equipa de Projecto do Ruído iniciou o levantamento bibliográfico que permita compreender melhor as relações entre a exposição a ruído ambiente (exterior e interior) e efeitos na saúde, no sentido de avançar com casos de estudo.

### Qualidade do Ar

Os programas de execução dos planos de melhoria da qualidade do ar nas regiões de Lisboa e Vale do Tejo e do Porto integram um conjunto de medidas das quais se destaca a implementação de Vias de Alta Ocupação (VAOs) nos principais acessos à cidade de Lisboa e Porto, como meio de a curto prazo se conseguir uma diminuição dos veículos que entram nas cidades.

### Implementação das Vias de Alta Ocupação (VAO)

A implementação de Vias de Alta Ocupação tem como objectivos a redução dos custos sociais, ambientais (qualidade do ar e consumo energético) e económicos associados ao elevado congestionamento da circulação rodoviária, por via da diminuição do número de veículos que entram nos grandes centros urbanos. Em última instância, a criação destes corredores especiais pretende desincentivar o uso do transporte individual, através do incentivo à utilização do transporte colectivo e veículos eléctricos, bem como à promoção de modos de partilha de veículos (*carpooling*).

Nesse sentido, em 2010 foi assinado o contrato para a elaboração do estudo de viabilidade de implementação de uma VAO nos principais acessos à cidade de Lisboa.

As actividades desenvolvidas no âmbito deste estudo corresponderam à identificação dos corredores a analisar, à elaboração, entrega e aprovação do “Plano de Trabalhos de Campo” e à realização dos trabalhos de campo.

Este Estudo tem sido acompanhado pela CCDR LVT, IMTT e AML.

### Regime Jurídico da Mobilidade Eléctrica

O InIR IP coordenou um grupo de trabalho sob a égide do Gabinete para a Mobilidade Eléctrica, com a missão de “preparar o quadro regulamentar para a introdução da Mobilidade Eléctrica no nosso país”, tendo como objectivos:

- Definir norma que prevesse a obrigatoriedade de instalação de postos de carregamento rápido para VE (veículos eléctricos) nas novas concessões;
- Implementar orientação para que, na revisão das concessões existentes, se considerasse a instalação de pontos de carregamento rápido.

Competiu ao InIR IP a revisão jurídica dos vários documentos preparados pelos diversos grupos, assim como a disponibilização de informação relevante quanto aos itinerários de infra-estruturas rodoviárias nacionais que integram a Rede Piloto do Programa para a Mobilidade Eléctrica, especialmente os dados relativos a volumes de tráfego e localização das existentes áreas de serviço.




Os trabalhos conduziram à publicação o Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril, que “regula a organização, o acesso e o exercício das actividades de mobilidade eléctrica e procede ao estabelecimento de uma rede piloto de mobilidade eléctrica e à regulação de incentivos à utilização de veículos eléctricos.”


Nos termos da citada legislação, “a rede de mobilidade eléctrica compreende o conjunto integrado de postos de carregamento e demais infra-estruturas, de acesso público e privativo, relacionadas com o carregamento de baterias de veículos eléctricos”.

### AVALIAÇÃO E GESTÃO DO RUÍDO AMBIENTAL

No âmbito da aplicação do Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de Julho, que prevê a elaboração de **mapas estratégicos do ruído e planos de acção** destinados a gerir o ruído ambiente e os problemas dele derivado, o InIR IP, conforme acordado com a Agência Portuguesa do Ambiente (APA), encontra-se a elaborar uma base de dados no sentido de centralizar, e remeter à APA, a informação final relativa à população exposta a ruído de todas as grandes infra-estruturas rodoviárias do território nacional abrangidas pela primeira fase do diploma legal acima mencionado.

## 4 – ÍNDICE GRI

\*Indicadores complementares  
 Responde parcialmente  
 Não responde  
 Responde totalmente  
 NA Não aplicável

InIR			
		Resposta	Página
<b>1. ESTRATÉGIA E ANÁLISE</b>			
1.1	Mensagem do Presidente		5-6
1.2	Descrição dos principais riscos e oportunidades		5-6
<b>2. PERFIL ORGANIZACIONAL</b>			
2.1	Nome da organização		Ao longo do relatório
2.2	Principais marcas, produtos e/ou serviços	NA	-
2.3	Estrutura operacional e organizacional		15
2.4	Localização da sede da organização		4
2.5	Países em que a organização opera	NA	-
2.6	Tipo e natureza jurídica da organização		7
2.7	Mercados servidos	NA	-
2.8	Dimensão da organização		40
2.9	Mudanças significativas realizadas	NA	-
2.10	Prémios reconhecimentos recebidos	Não existem	-
InIR			
		Resposta	Página
<b>3. PARÂMETROS DO RELATÓRIO</b>			
Perfil do Relatório			
3.1	Período a que se referem as informações		3
3.2	Data do relatório mais recente		3
3.3	Ciclo de reporte		3
3.4	Contatos para questões relacionadas com o relatório ou o seu conteúdo		4
Âmbito e Limites do Relatório			
3.5	Processo para a definição do conteúdo do relatório		3

3.6	Limites do relatório	●	3
3.7	Outras limitações de âmbito específico	Não existem	-
3.8	Base para a elaboração do relatório no que se refere a joint ventures, subsidiárias, instalações arrendadas, operações subcontratadas e outras organizações que possam afetar significativamente a comparabilidade entre períodos e/ou entre organizações	NA	-
3.9	Técnicas de medição de dados e as bases de cálculos	NA	-
3.10	Explicação da natureza e das consequências de qualquer reformulação de informações contidas em relatórios anteriores	NA	-
3.11	Mudanças significativas em comparação com anos anteriores	NA	-
<b>Índice de Conteúdo do GRI</b>			
3.12	Tabela que identifica a localização de cada elemento do relatório da GRI	●	3
<b>Verificação</b>			
3.13	Políticas e procedimentos actuais existentes para fornecer verificações externas do relatório	NA	-
<b>InIR</b>			
		<b>Resposta</b>	<b>Página</b>
<b>4. GOVERNAÇÃO</b>			
4.1	Estrutura de Governança	●	15-16
4.2	Indicação caso o presidente do mais alto órgão de governação também seja um diretor executivo (e suas funções dentro da administração da organização)	NA	-
4.3	Declaração do número de membros independentes ou não-executivos	●	15-16
4.4	Mecanismos que permitem aos acionistas e trabalhadores fazerem recomendações ao mais alto órgão de governação	NA	-
4.5	Relação entre remuneração dos membros do mais alto órgão de governação, diretoria executiva e demais executivos e o desempenho da organização (incluindo desempenho social e ambiental)	NA	-
4.6	Processos em vigor no mais alto órgão de governação para assegurar que os conflitos de interesse sejam evitados	●	17
4.7	Processo para determinação das qualificações e conhecimento dos membros do mais alto órgão de governação para definir a estratégia da organização para questões relacionadas com temas económicos, ambientais e sociais	○	-
4.8	Declarações de missão e valores, códigos de conduta e princípios internos relevantes para o desempenho económico, ambiental e social, assim como o estado de sua implementação	●	7
4.9	Procedimentos do mais alto órgão de governação para supervisionar a identificação e gestão por parte da organização do desempenho económico, ambiental e social, incluindo riscos e oportunidades relevantes, assim como a adesão ou conformidade com normas acordadas internacionalmente, códigos de conduta e princípios	●	17
4.10	Processos para auto avaliação do desempenho do mais alto órgão de governança, especialmente com respeito ao desempenho económico, ambiental e social	●	12-13
<b>Compromissos com Iniciativas Externas</b>			
4.11	Explicação sobre como o princípio de precaução é tratado pela organização	●	17
4.12	Cartas, princípios ou outras iniciativas desenvolvidas externamente de caráter económico, ambiental e social que a organização subscreve ou endosse	○	-
4.13	Participação em associações (como federações de indústrias) e/ou organismos nacionais /internacionais	●	22-23

Participação das Partes Interessadas					
4.14	Lista das principais partes interessadas da organização	●		25	
4.15	Políticas e procedimentos atuais existentes para fornecer verificações externas do relatório	NA		-	
4.16	Formas de consulta às partes interessadas	●		37	
4.17	Principais questões e preocupações apontadas pelos interessados como resultado da consulta, e como a organização responde a estas questões e preocupações	●		27-35	
InIR					
Indicador		Resposta	Página	Valor	
ASPECTO: DESEMPENHO ECONÓMICO					
EC1	Valor económico directo gerado e distribuído (milhares de euros)	●	27		
EC2	Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades para as atividades organização, devido às alterações climáticas	NA	-	-	
EC3	Cobertura das obrigações em matéria de plano de benefícios da organização (valor em euros)	○	-	-	
EC4	Benefícios financeiros significativos, Recebidos pelo governo (valor em euros)	NA			
ASPECTO: PRESENÇA NO MERCADO					
EC5*	Variação da proporção do salário mais baixo comparado com o salário mínimo local, nas unidades operacionais importantes	NA	-	-	
EC6	Política, práticas e proporção das despesas em fornecedores locais (milhares de euros)	●	37	-	
EC7	Procedimentos para contratação local e proporção de membros de alta gerência recrutados na comunidade local em unidades operacionais importantes	NA	-	-	
ASPECTO: PRESENÇA NO MERCADO					
EC8	Desenvolvimento e impacto de investimentos em infraestruturas e serviço fornecidos, essencialmente para benefício público através de compromisso comercial em géneros ou sem fins lucrativos	●	21	-	
InIR					
		Resposta	Página	Valor	
ASPECTO: MATERIAIS					
EN1	Consumo de materiais por peso ou volume	Papel (Kg)	○	-	-
		Toners (Kg)			-
EN2	Materiais utilizados que são resíduos reciclados de fontes externas	○	-	-	
ASPECTO: ENERGIA					
EN3	Consumo direto de energia por fonte primária	Gasolina (GJ/ano)	○	-	-
		Gasóleo (GJ/ano)			-

EN4	Consumo indireto de energia, segmento por fonte primária	Eletricidade (GJ/ano)	○	-	
<b>ASPECTO: ÁGUA</b>					
EN8	Consumo de água segmentado por fonte	Total (m3/ano)	●	56-57	-
<b>ASPECTO: BIODIVERSIDADE</b>					
EN11	Localização e áreas das terras pertencentes à organização, arrendadas ou por ela geridas em áreas protegidas e em áreas ricas em biodiversidade, exteriores às áreas protegidas		NA	-	-
EN12	Impactes significativos das atividades, produtos e serviços da organização na biodiversidade em áreas protegidas e ricas em biodiversidade exteriores às áreas protegidas		NA	-	-
<b>ASPECTO: EMISSÕES, EFLUENTES E RESÍDUOS</b>					
EN17	Outras emissões indiretas de gases com efeito de estufa relevantes por peso		NA	-	-
EN18	Iniciativas de redução das emissões de gases com efeito de estufa e a redução alcançada		NA	-	-
EN19	Emissões de substâncias destruidoras de ozono, por peso		●		Não significativas
EN20	NOX, SOx e outras emissões atmosféricas significativas		●		Não significativas
EN21	Total de influentes líquidos classificados por qualidade e por destino	Total (m3/ano)	●		Os efluentes líquidos reduzidos são apenas de origem doméstica recolhidos e encaminhados para tratamento no respetivo sistema municipal, não sendo por isso um aspecto relevante da atividade do InIR
<b>InIR</b>					
			<b>Resposta</b>	<b>Página</b>	<b>Valor</b>
<b>ASPECTO: MATERIAIS</b>					
EN22	Quantidade total de resíduos por tipo e por método de tratamento		○	-	-
EN23	Número e volume total de derrames significativos		NA	-	-
<b>ASPECTO: PRODUTOS E SERVIÇOS</b>					
EN26	Iniciativas de mitigação dos impactes ambientais dos produtos e serviços da organização, e a extensão do impacte de mitigação		●	57	-
EN27	Percentagem recuperada dos produtos vendidos e das suas respetivas embalagens		NA	-	-
<b>ASPECTO: CONFORMIDADE</b>					
EN28	Valor monetário de multas significativas e o número total de sanções não monetárias, pelo não cumprimento das leis e regulações ambientais	Valor (euros)	●		0



InIR				
Indicador	Resposta	Página	Valor	
<b>ASPECTO: EMPREGO</b>				
LA1	Mão-de-obra total por tipo de emprego (tempo integral ou parcial), tipo de contrato de trabalho (integral ou parcial) e por região	●	40	
LA2	Criação de empregos e taxa de rotatividade por faixa etária, género e região	●	41	
<b>ASPECTO: TRABALHO/RELAÇÕES DE GESTÃO</b>				
LA4	Percentagem de empregados representados por organizações sindicais	○	41	
LA5	Período mínimo de anúncio sobre mudanças nas operações da organização relatora, incluindo se está especificado em acordos sindicais	NA		
<b>ASPECTO: SAUDE E SEGURANÇA OCUPACIONAL</b>				
LA7	Tipo de lesões, dias perdidos, índice de absentismo e número de óbitos relacionados com o trabalho	●	41	
LA8	Educação, formação aconselhamento, prevenção e programas de controlo de risco para assistir os colaboradores, as suas famílias ou membros da comunidade, a respeito de doenças	●	41	-
<b>ASPECTO: FORMAÇÃO E EDUCAÇÃO</b>				
LA10	Média de horas de formação por ano, por empregado e por categoria	●	41	
LA12	Percentagem de funcionários que recebem, regularmente análises de desempenho e de desenvolvimento da carreira	○	-	-
<b>ASPECTO: DIVERSIDADE E IGUALDADE DE OPORTUNIDADES</b>				
LA13	Composição da direção e do grupo responsável pela governação empresarial, proporção homem/mulher, faixa etária, minorias e outros indicadores de diversidade	●	43	-
LA14	Rácio entre a média de salário atribuído ao homem e a média atribuído à mulher, na mesma categoria profissional	●	44	

InIR				
		Resposta	Página	Valor
<b>ASPECTO: INVESTIMENTO E PRÁTICAS DE PROCUREMENT</b>				
HR1	Percentagem e número total de contratos de investimentos significativos que incluam cláusulas referentes a direitos humanos ou que foram submetidos a avaliações referentes a direitos humanos	NA		-
HR2	Percentagem de empresas contratadas e fornecedores críticos que foram submetidos a avaliações referentes a direitos humanos e as medidas tomadas	NA		-
<b>ASPECTO: NÃO DISCRIMINAÇÃO</b>				
HR4	Número total de casos de discriminação e as medidas tomadas			0
<b>ASPECTO: LIBERDADE DE ASSOCIAÇÃO E SINDICALIZAÇÃO</b>				
HR5	Operações identificadas em que o direito de exercer a liberdade de associação e a negociação coletiva pode correr risco significativo e as medidas tomadas para apoiar esse direito			Não foram identificadas
<b>ASPECTO: TRABALHO INFANTIL</b>				
HR6	Operações identificadas como tendo risco significativo de ocorrência de trabalho infantil e as medidas tomadas para contribuir para a abolição do trabalho infantil			Não foram identificadas
<b>ASPECTO: TRABALHO FORÇADO E COMPULSÓRIO</b>				
HR7	Operações identificadas como tendo risco significativo de ocorrência de trabalho forçado ou análogo ao escravo e as medidas tomadas para contribuir para a sua irradicação			Não foram identificadas
InIR				
		Resposta	Página	Valor
<b>ASPECTO: COMUNIDADE</b>				
SO1	Natureza, âmbito e eficácia de quaisquer programas e práticas para avaliar e gerir os impactos das operações nas comunidades, incluindo a entrada, operação e saída	●		Não relevante tendo em conta a atividade do InIR
<b>ASPECTO: CORRUPÇÃO</b>				
SO2	Percentagem e número total de unidades de negócio analisadas relativamente a riscos associados com corrupção	●		Auditorias externas que incluem alguns contratos de 2009
SO3	Percentagem de colaboradores formados nas políticas e procedimentos de anti corrupção da organização	●		0
SO4	Ações como resposta a ocorrência de situações de corrupção	●		Não ocorreram situações de corrupção
<b>ASPECTO: POLÍTICA PÚBLICA</b>				
SO5	Posições quanto a políticas públicas e participação na elaboração de políticas e lobbies	●		Não estão definidas
<b>ASPECTO: CONCORDÂNCIA</b>				
SO6	Valor monetário de multas significativas e número total de sanções não monetárias por não cumprimento de leis e regulações	●		0

InIR					
		Resposta	Página	Valor	
<b>ASPECTO: SAÚDE E SEGURANÇA DO CONSUMIDOR</b>					
PR1	Fases do ciclo de vida de produtos e serviços em que os impactos na saúde e segurança são avaliados visando melhoria, e a percentagem de produtos e serviços sujeitos a esses procedimentos			NA	
<b>ASPECTO: ROTULAGEM DE PRODUTOS E SERVIÇOS</b>					
PR3	Tipo de informação dos produtos e serviços requeridos pelos procedimentos, e percentagem de produtos e serviços sujeitos a tais requisitos de informação			NA	
PR5*	Práticas relacionadas com a satisfação do consumidor incluindo resultados e pesquisa sobre o assunto		Número total de reclamações dirigidas às Concessionárias	38-40	5.202
			Número de reclamações enviadas pelos utentes ao InIR	47-48	374
<b>ASPECTO: PUBLICIDADE</b>					
PR6	Programas para adesão a leis, padrões e códigos voluntários relacic com comunicações de <i>marketing</i> , incluindo publicidade, promoção e patrocínios			NA	
<b>ASPECTO: CONCORDÂNCIA</b>					
PR9	Valor monetário de multas (significativas) por não conformidade com leis e regulamentos relativos ao fornecimento de uso de produtos e serviços			NA	

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

## 5 – SIGLAS

AE - Auto-estrada

AICEP - Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal

AIPCR/PIARC - Association mondiale de la Route / World Road Association

AML - Área Metropolitana de Lisboa

ANCP - Agência Nacional de Compras Públicas

ANSR - Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

APA - Agência Portuguesa do Ambiente

CA - Comissão de Acompanhamento

CCDR - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional

CEDR - Conferência de Directores Gerais de Estradas da Europa

CM - Câmara Municipal

dB – Decibéis

DIA - Declaração de Impactes Ambientais

ECSI - European Customer Satisfaction Index

EEN - Estatuto das Estradas Nacionais

EN - Estrada Nacional

ENSR - Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária

EP - Estradas de Portugal

GEE - Gases com efeito de estufa

GRI - Global Reporting Initiative

IC - Itinerário complementar

IGeoE - Instituto Geográfico do Exército

IGP - Instituto Geográfico Português

IMTT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes

InIR IP - Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias

INTT - Instituto Nacional de Transportes Terrestres

ISU - Inquérito à Satisfação dos Utentes

IP - Itinerário principal

IPQ - Instituto Português da Qualidade

ITS - Sistemas Inteligentes de Transporte (em inglês, Intelligent Transportation Systems)

ISEGI - Instituto Superior de Estatística e Gestão de Informação

LVT - Lisboa e Vale do Tejo

MAI - Ministério da Administração Interna

MAOTDR - Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território

MOPTC - Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

NSVO - Norma de Sinalização Vertical de Orientação

ONS - Organismo de Normalização Sectorial

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

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

TEL.: 213 643 116 • FAX: 213 643 119

[inir@inir.pt](mailto:inir@inir.pt) [www.inir.pt](http://www.inir.pt)

  
Instituto de Infra-Estruturas  
Rodoviárias IP