



Para mais informações contactar:
Gabinete de Comunicação
T: +351 217945103/05/06 | E: gc@tcontas.pt

Operacionalidade de Infraestruturas e Transportes

O que auditámos?

O Tribunal de Contas definiu como prioridade avaliar o modo como o Estado utiliza os recursos públicos na gestão e prevenção do risco de desastres e catástrofes. Os resultados dos estudos preliminares realizados para seleccionar o objeto dessa avaliação determinaram a opção pelo domínio das infraestruturas e dos transportes, devido à sua natureza, materialidade e impacto na vida dos cidadãos. E evidenciaram que, nesse domínio, a avaliação deve abranger a respetiva operacionalidade para verificar se o risco de inoperacionalidade é material, por insuficiência de investimento público e face ao estado das infraestruturas de transportes pois, sem gestão e prevenção eficazes, um risco de inoperacionalidade material é suscetível de limitar a mobilidade e a acessibilidade de pessoas e bens e de potenciar o risco de desastres e catástrofes.

Foi objeto de exame:

- ⇒ A execução do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+ 2014-2020);
- ⇒ A gestão do risco de inoperacionalidade de infraestruturas de transportes.

Porquê o PETI3+? Porque projetava, para o horizonte 2014-2020, um conjunto de reformas estruturais e de investimentos prioritários em transportes e infraestruturas assente em três objetivos estratégicos: contribuir para o crescimento económico, assegurar a competitividade e a sustentabilidade financeira do sector dos transportes e promover a coesão social e territorial (ver parágrafos 5 a 9 do relatório de auditoria).

Para examinar a gestão do risco de inoperacionalidade de infraestruturas de transportes foi selecionada a gestão de obras de arte (pontes, viadutos, túneis, passagens hidráulicas e outras estruturas com mais de dois metros de vão) sob jurisdição direta da empresa Infraestruturas de Portugal (IP).

A apreciação do Tribunal decorre da evidência obtida através do exame de informação sobre:

- ⇒ infraestruturas e transportes constante da Conta Geral do Estado (CGE) de 2018;
- ⇒ o PETI3+ 2014/2020 divulgada em 2018 e em 2019 no portal do Governo;
- ⇒ o estado das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias sob jurisdição direta da IP.



O que concluímos?

A auditoria revelou a materialidade financeira do investimento previsto no PETI3+ que faltava realizar em 31/12/2018, face à taxa de execução financeira reportada na CGE de 2018 (13%) e à previsão de investimento total (6.456 M€) reportada pelo Governo em 12/01/2019 (já sem o défice de financiamento original de 1.428 M€), após quatro dos seis anos previstos para executar esse plano.

Porém, também foram detetadas deficiências que consistem na falta de informação sobre os projetos de transportes de passageiros e dos setores marítimo-portuário e aeroportuário (que levaram à formulação de uma limitação do âmbito da auditoria) e na inconsistência entre os dados reportados quanto à execução financeira e quanto ao investimento previsto. A omissão e a inconsistência referidas comprometem a fiabilidade da informação divulgada sobre a execução do PETI3+ em 31/12/2018, pois a taxa de execução financeira (13%) reportada na CGE apenas respeita à execução dos projetos dos setores rodoviário e ferroviário (321 M€) face ao respetivo investimento previsto (2.534 M€) (ver parágrafos 32 a 58 do relatório de auditoria).

Além disso, o exame da informação sobre os projetos do PETI3+ nos setores ferroviário e rodoviário revela:

- ⇒ a atualização dessa parte do plano com a redução de 21% (de 1.485 para 1.178 km) na extensão global a construir e de 28% (de 3.537 para 2.534 M€) no investimento a realizar;
- ⇒ a execução física (extensão global construída) de 7% (77 km) do previsto no PETI3+ atualizado (5% do previsto no PETI3+ inicial) até 31/12/2018;
- ⇒ a execução financeira (investimento realizado) de 13% (321 M€) do previsto no PETI3+ atualizado (9%, do previsto no PETI3+ inicial) até 31/12/2018;
- ⇒ a estimativa de 71% (1.521 M€) do investimento nos projetos para a ferrovia ir ser realizado após 2020 e até 2023.

O atraso verificado em 31/12/2018 na execução do PETI3+ 2014-2020 compromete, nessa medida, os seus objetivos, bem como o principal objetivo do programa orçamental com a gestão das infraestruturas – potenciar o papel das infraestruturas e serviços de transportes no crescimento económico através do PETI3+ 2014-2020.

Por sua vez, o exame da informação sobre a gestão do risco de inoperacionalidade de infraestruturas de transportes revela que esse risco é material devido ao:

- ⇒ conjunto das 7.608 obras de arte em exploração sob jurisdição direta da IP não abranger infraestruturas de transportes sob gestão de outras entidades públicas ou objeto de concessão, cujo risco de inoperacionalidade importa conhecer;
- ⇒ estado de conservação de 936 das obras de arte (12%) ser inferior a regular (satisfatório) para 779 obras ou não estar classificado (ainda não estar inspecionado) para 157 obras;



TRIBUNAL DE
CONTAS

⇒ estado de condição dos ativos ser inferior a satisfatório em 33% da ferrovia e 18% da rodovia, com destaque para 62% da via férrea, em que 15% é avaliada com estado insatisfatório (necessita de investimento), daí resultando um estado de condição que requer atenção para esse grupo de ativos.

O que recomendamos?

As conclusões suscitam recomendações ao Governo, através dos membros responsáveis pelas áreas das finanças e das infraestruturas, visando a correção das deficiências reportadas:

- ⇒ Promover as condições necessárias para realizar o investimento previsto no PETI3+ 2014/2020 atualizado no PNI 2030 divulgado em 12/01/2019 (sem défice de financiamento).
- ⇒ Assegurar que a informação sobre a execução do PETI3+ passe a ser fiável e completa.
- ⇒ Concretizar, com urgência, o financiamento necessário para, pelo menos, passar a satisfatório o estado de condição das infraestruturas avaliado como insatisfatório.
- ⇒ Concretizar, a curto prazo, o financiamento necessário para, pelo menos, passar a satisfatório o estado de condição das infraestruturas avaliado como requerendo atenção.
- ⇒ Promover o aperfeiçoamento da gestão do risco de inoperacionalidade de infraestruturas de transportes para reforçar a confiança dos utentes.
- ⇒ Implementar um sistema de gestão do universo das infraestruturas de transportes (seja sob gestão de entidades públicas ou objeto de concessão) com informação periódica sobre o seu estado (de conservação e de condição) e inspeção (principal, de rotina e subaquática, se aplicável) que assegure avaliação tempestiva e prevenção eficaz do seu risco de inoperacionalidade.
- ⇒ Criar e divulgar periodicamente matrizes de risco setoriais com a distribuição do universo das infraestruturas de transportes por grupo de risco, em função da probabilidade e do impacto do seu risco de inoperacionalidade, bem como as medidas tomadas e a tomar para mitigação desse risco nos casos em que for material.

Operacionalidade de Infraestruturas e Transportes

RELATÓRIO DE AUDITORIA N.º 1/2020

2.ª SECÇÃO



TC
TRIBUNAL DE
CONTAS

Handwritten signature or initials in blue ink.



Processo 23/2019 – AUDIT

Operacionalidade de Infraestruturas e Transportes

Janeiro de 2020



SUMÁRIO

O Tribunal de Contas definiu como prioridade avaliar o modo como o Estado utiliza os recursos públicos na gestão e prevenção do risco de desastres e catástrofes. No domínio das infraestruturas e dos transportes essa avaliação abrange a respetiva operacionalidade. Para o efeito, foi objeto de exame a execução do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+ 2014-2020) e a gestão do risco de inoperacionalidade de infraestruturas de transportes.

A apreciação do Tribunal decorre da evidência recolhida na auditoria realizada neste âmbito cujo trabalho envolveu o exame de informação sobre infraestruturas e transportes constante da Conta Geral do Estado (CGE) de 2018, de informação sobre o PETI3+ 2014/2020 (mapa global dos projetos prioritários em 18/06/2015 e balanços de execução em 19/06/2018 e 12/01/2019) divulgada no portal do Governo e de informação sobre o estado das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias sob jurisdição direta da empresa Infraestruturas de Portugal (IP), bem como a formulação de questionário e o exame da resposta da IP. Do resultado desse trabalho avulta:

- ◆ A materialidade financeira do investimento previsto no PETI3+ que faltava realizar em 31/12/2018, face à taxa de execução financeira reportada na CGE de 2018 (12,7%) e à previsão de investimento total (6.456 M€) reportada pelo Governo em 12/01/2019 (sem défice de financiamento), após quatro dos seis anos previstos para executar esse plano.
- ◆ O estado de conservação de 936 (12%) das obras de arte em exploração sob jurisdição direta da IP ser inferior a regular (779) ou não ter sido classificado (157) e esse conjunto (7.608) não abranger infraestruturas de transportes sob gestão de outras entidades públicas ou objeto de concessão, cujo risco de inoperacionalidade importa conhecer.
- ◆ O estado de condição das infraestruturas ser inferior a satisfatório para 33% dos ativos da rede ferroviária, incluindo 62% da via férrea, e para 18% dos ativos da rede rodoviária.

As conclusões (*ver 4*) suscitam recomendações ao Governo, através dos membros responsáveis pelas áreas das finanças e das infraestruturas, visando a correção das deficiências reportadas:

- ◆ Promover as condições necessárias para realizar o investimento previsto no PETI3+ 2014/2020 atualizado no PNI 2030 divulgado em 12/01/2019 (sem défice de financiamento).
- ◆ Assegurar que a informação sobre a execução do PETI3+ passe a ser fiável e completa.
- ◆ Concretizar, com urgência, o financiamento necessário para, pelo menos, passar a satisfatório o estado de condição das infraestruturas avaliado como insatisfatório.
- ◆ Concretizar, a curto prazo, o financiamento necessário para, pelo menos, passar a satisfatório o estado de condição das infraestruturas avaliado como requerendo atenção.
- ◆ Promover o aperfeiçoamento da gestão do risco de inoperacionalidade de infraestruturas de transportes para reforçar a confiança dos utentes.
- ◆ Implementar um sistema de gestão do universo das infraestruturas de transportes (seja sob gestão de entidades públicas ou objeto de concessão) com informação periódica sobre o seu estado (de conservação e de condição) e inspeção (principal, de rotina e subaquática, se aplicável) que assegure avaliação tempestiva e prevenção eficaz do seu risco de inoperacionalidade.
- ◆ Criar e divulgar periodicamente matrizes de risco setoriais com a distribuição do universo das infraestruturas de transportes por grupo de risco, em função da probabilidade e do impacto do seu risco de inoperacionalidade, bem como as medidas tomadas e a tomar para mitigação desse risco nos casos em que for material.

ÍNDICE GERAL

1.	INTRODUÇÃO	9
2.	OBJETIVO, ÂMBITO E METODOLOGIA.....	12
3.	OBSERVAÇÕES.....	13
3.1	ATRASO NA EXECUÇÃO DO PLANO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES E INFRAESTRUTURAS.....	13
3.2	RISCO MATERIAL DE INOPERACIONALIDADE DE INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTES	17
4.	CONCLUSÕES	24
5.	RECOMENDAÇÕES	25
6.	VISTA AO MINISTÉRIO PÚBLICO	26
7.	EMOLUMENTOS	26
8.	DECISÃO	27
9.	ANEXO – INFORMAÇÃO PÚBLICA RELEVANTE	28
10.	ANEXO – AUDIÇÃO DAS ENTIDADES.....	67

ÍNDICE DE QUADROS

QUADRO 1 – ATUALIZAÇÃO DO PETI3+	13
QUADRO 2 – EXECUÇÃO FÍSICA DOS PROJETOS NOS SETORES FERROVIÁRIO E RODOVIÁRIO	16
QUADRO 3 – EXECUÇÃO FINANCEIRA DOS PROJETOS NOS SETORES FERROVIÁRIO E RODOVIÁRIO	16
QUADRO 4 – ESTIMATIVA DA EXECUÇÃO FINANCEIRA DOS PROJETOS NO SETOR FERROVIÁRIO	17
QUADRO 5 – ESTADO DE CONSERVAÇÃO DAS OBRAS DE ARTE.....	18
QUADRO 6 – INSPEÇÃO DE OBRAS DE ARTE	18
QUADRO 7 – NÍVEIS QUALITATIVOS DO ESTADO DE CONDIÇÃO.....	20
QUADRO 8 – ESTADO DE CONDIÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS.....	23

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1: INDICADOR DE DESEMPENHO GLOBAL DA REDE RODOVIÁRIA.....	20
FIGURA 2: INDICADORES DE DESEMPENHO DOS GRUPOS DE ATIVOS DA REDE RODOVIÁRIA.....	21
FIGURA 3: INDICADOR DE DESEMPENHO GLOBAL DA REDE FERROVIÁRIA	22
FIGURA 4: INDICADORES DE DESEMPENHO DOS GRUPOS DE ATIVOS DA REDE FERROVIÁRIA	22

PRINCIPAIS SIGLAS

	DESCRIÇÃO
CGE	Conta Geral do Estado
ID	Indicador de Desempenho
IP	Infraestruturas de Portugal, SA
IPr	Inspeção Principal
IR	Inspeção de Rotina
M / m	Milhão / milhar (de euros)
MPI	Ministério do Planeamento e das Infraestruturas
NQEC	Nível Qualitativo do Estado de Condição
PETI3+	Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 3+ 2014-2020
PNI 2030	Programa Nacional de Investimentos 2030
SA	Sociedade Anónima
SGOA	Sistema de Gestão de Obras de Arte

FICHA TÉCNICA

Coordenação Geral	Luís Filipe Simões
Coordenação Técnica	Mário Tavares da Silva
Equipa de Auditoria	Teodósio Patrocínio
Colaboração	Ângela Castro
	Cristina Marçal

1. INTRODUÇÃO

1. O Tribunal de Contas definiu como prioridade avaliar o modo como o Estado utiliza os recursos públicos na gestão e prevenção do risco de desastres e catástrofes.
2. Os resultados dos estudos preliminares realizados para selecionar o objeto dessa avaliação determinaram a opção pelo domínio das infraestruturas e dos transportes, devido à sua natureza, materialidade e impacto na vida dos cidadãos.
3. E evidenciaram que, nesse domínio, a avaliação deve abranger a respetiva operacionalidade para verificar se o risco de inoperacionalidade é material, por insuficiência de investimento público e face ao estado das infraestruturas de transportes, pois, sem gestão e prevenção eficazes, um risco de inoperacionalidade material é suscetível de limitar a mobilidade e a acessibilidade de pessoas e bens e de potenciar o risco de desastres e catástrofes.
4. Para o efeito, foi objeto de exame:
 - ◆ A execução do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+ 2014-2020).
 - ◆ A gestão do risco de inoperacionalidade de infraestruturas de transportes.
5. Em 03/04/2014, o Governo aprovou na generalidade o PETI3+ que projetava, para o horizonte 2014-2020, um conjunto de reformas estruturais e de investimentos prioritários em transportes e infraestruturas assente em três objetivos estratégicos: contribuir para o crescimento económico, apoiando as empresas portuguesas e a criação de emprego; assegurar a competitividade do setor dos transportes e a sua sustentabilidade financeira para os contribuintes portugueses; promover a coesão social e territorial, assegurando a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens em todo o país e a sustentabilidade ambiental.
6. Em 18/06/2015, a versão final revista do PETI3+ foi aprovada, para o horizonte 2014-2020, pela Resolução do Conselho de Ministros (RCM) 61-A/2015, publicada em 20 de agosto, nos termos da qual a implementação desse plano foi delegada nos membros do governo responsáveis pelas áreas das finanças e das infraestruturas e transportes.
7. Dessa versão consta uma visão de longo prazo (até 2050), segundo a qual, o sistema de transportes e infraestruturas português deveria trilhar um caminho de desenvolvimento e reformas que lhe permitisse ir ao encontro da satisfação das necessidades dos portugueses e das empresas sediadas em Portugal.
8. Para o efeito, tendo presente que o esforço do país e dos portugueses, ao longo das próximas décadas, teria necessariamente que conciliar crescimento com rigor orçamental, a visão de longo prazo do sistema de transportes e infraestruturas até 2050 deveria ser um referencial para o sector com vista à implementação gradual dos objetivos de longo prazo preconizados:
 - ◆ Uma rede de transportes e infraestruturas integrada na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) e no Céu Único Europeu, promovendo o mercado único europeu e a livre circulação de pessoas e bens, como vantagem competitiva do país, das empresas no seu processo de exportação, com baixos custos de contexto, e do sector do turismo, nas ligações internacionais e nas ligações internas, ao serviço do crescimento económico, da criação de emprego e de uma sociedade eficiente, em especial nas deslocações casa-trabalho, casa-escola e lazer, abrangendo todo o território nacional, inclusiva, intermodal e favorável à coesão social e territorial.

- ◆ Uma quota modal equilibrada e uma rede de transportes e infraestruturas eficiente, com redução das emissões de CO₂ e de poluentes atmosféricos por passageiro e por unidade de carga transportada, baseada numa redução do consumo de combustíveis fósseis minimizando a dependência energética externa do país e a fatura energética nacional.
- ◆ Um sector aberto à iniciativa empresarial, com forte concorrência entre os seus agentes, que promova o desenvolvimento empresarial, a inovação, a criação de emprego qualificado e que potencie a internacionalização das empresas portuguesas do sector.
- ◆ Uma rede ferroviária pertencente à RTE–T totalmente eletrificada a 25.000 volts, com sinalização ERTMS, com capacidade para circulação de comboios de mercadorias de 750 metros e 1.400 toneladas, em bitola europeia.
- ◆ Um Plano Rodoviário Nacional totalmente implementado.
- ◆ Uma rede de plataformas logísticas que promova a concentração de cargas, a realização de atividades de valor acrescentado e a potenciação da utilização da rede de portos, ferrovias, rodovias e aeroportos, de forma eficiente e com economia de transporte.
- ◆ Uma rede de aeroportos nacional competitiva, com capacidade para a movimentação de passageiros e aeronaves expectável em 2050 e ligada à rede rodoviária e ferroviária pesada ou ligeira.
- ◆ Uma posição de liderança no transporte aéreo entre a Europa e a América do Sul e África, através da dinamização de um verdadeiro hub aeroportuário português.
- ◆ Um sistema de controlo de tráfego aéreo integrado no Céu Único Europeu, contribuindo para o aumento da capacidade de espaço aéreo, redução de custos, aumento da segurança e redução dos impactos ambientais do sector.
- ◆ Uma rede de portos nacional competitiva, com capacidade para movimentação de carga que será expectável no horizonte 2050 e atracção de navios de grandes dimensões ligada à rede rodoviária, ferroviária e plataformas logísticas pertencentes à RTE–T.
- ◆ Uma posição de referência no mercado marítimo-portuário internacional, tirando partido da posição geoestratégica da costa portuguesa, na confluência das rotas marítimas internacionais e da existência de condições naturais únicas para a atracção de navios de grandes dimensões.
- ◆ Uma rede de terminais de cruzeiro e infraestruturas de náutica de recreio competitivas e que promovam a atracção de turistas e a competitividade do importante sector económico do turismo nacional.
- ◆ Uma oferta de serviços públicos de transporte de passageiros a nível local, regional e nacional que promova a migração do transporte individual para o transporte público, com qualidade, níveis de oferta e de serviço adequadas à satisfação das necessidades das populações.
- ◆ Uma política de apoio aos segmentos da população com menores rendimentos na utilização dos serviços públicos de transporte de passageiros favorecendo a coesão social e o desenvolvimento económico harmonioso do país.
- ◆ Um sector dos transportes e infraestruturas económica, financeira e ambientalmente sustentável para o Estado, para as empresas, para os clientes e para a sociedade em geral.

9. Essa versão final do PETI3+ inclui o desenvolvimento dos objetivos estratégicos para 2014-2020:

- A. Contribuir para o crescimento económico, apoiando as empresas Portuguesas e a criação de emprego:**
1. Reduzir os custos de contexto que incidem sobre as exportações Portuguesas por via do aumento da competitividade e eficiência do sector dos transportes;
 2. Promover a maior integração de Portugal no espaço económico europeu, designadamente através do gradual desenvolvimento da RTE -T;
 3. Potenciar o papel das infraestruturas e serviços de transportes no desenvolvimento do sector do turismo nacional e promover a melhoria das condições de acolhimento e da qualidade do serviço e informação ao público nos transportes, contribuindo para o grau de satisfação dos passageiros, em particular dos turistas;
 4. Alavancar as vantagens competitivas de Portugal decorrentes do seu posicionamento geoestratégico, na interceção de grandes corredores internacionais marítimos e aéreos;
 5. Promover o aumento da concorrência entre os operadores nos segmentos de mercadorias e passageiros.
- B. Assegurar a competitividade do sector dos transportes e a sua sustentabilidade financeira para os contribuintes portugueses:**
1. Prosseguir o esforço de reformas estruturais;
 2. Consolidar a sustentabilidade financeira presente e futura do sector, aliviando o peso das responsabilidades transferidas para as futuras gerações;
 3. Focar a intervenção direta do Estado nas áreas que constituem o seu verdadeiro papel, promovendo a participação da iniciativa privada nas áreas em que oferece maior eficiência e valor acrescentado na prossecução dos objetivos da política de transportes.
- C. Promover a coesão social e territorial, bem como a sustentabilidade ambiental, assegurando a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens em todo o país:**
1. Assegurar a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens em todo o território nacional, de forma eficiente e adequada às necessidades;
 2. Implementar o princípio da equidade de oportunidades no acesso ao sistema de transportes, promovendo a coesão social e territorial;
 3. Reorganizar e fortalecer o papel da regulação no sector dos transportes;
 4. Assegurar uma clara, racional e equilibrada alocação de competências na planificação, organização e financiamento do sistema de transportes;
 5. Promover uma redução continuada dos impactes ambientais do sector dos transportes, promovendo a utilização dos modos de transporte mais sustentáveis do ponto de vista energético e ambiental.

10. Por sua vez, para examinar a gestão do risco de inoperacionalidade de infraestruturas de transportes foi selecionada a gestão de obras de arte (pontes, viadutos, túneis, passagens hidráulicas e outras estruturas com mais de dois metros de vão) sob jurisdição direta da empresa Infraestruturas de Portugal, SA (IP), cuja ferramenta de suporte é o Sistema de Gestão de Obras de Arte (SGOA).
11. A IP foi criada pelo Decreto Lei 91/2015, de 29 de maio, por fusão das empresas EP - Estradas de Portugal, SA, e REFER, EPE, fusão essa consagrada pelo Governo, no âmbito do PETI3+, com o objetivo de criar uma única empresa de gestão de infraestruturas de transportes em Portugal, numa visão integrada das infraestruturas ferroviárias e rodoviárias.
12. A auditoria orientada à operacionalidade de transportes e infraestruturas foi prevista como contributo para o Parecer sobre a Conta Geral do Estado (CGE) de 2018.
13. A importância, dimensão e interesse público dos resultados obtidos levaram o Tribunal a decidir autonomizar esse exame através do presente relatório de auditoria.

2. OBJETIVO, ÂMBITO E METODOLOGIA

14. A auditoria visa avaliar se o risco de inoperacionalidade de infraestruturas e transportes é material, através do exame da execução do PETI3+ 2014-2020, até 31/12/2018, e da gestão do risco de inoperacionalidade de infraestruturas de transportes, em 2018.
15. O período de incidência é o ano de 2018, sem prejuízo do recurso a informação antecedente e superveniente considerada relevante.
16. A apreciação do Tribunal decorre da evidência recolhida no âmbito da auditoria orientada que foi realizada neste âmbito, cujo trabalho envolveu o exame de informação sobre infraestruturas e transportes constante da CGE de 2018, de informação sobre o PETI3+ 2014/2020 (mapa global dos projetos prioritários em 18/06/2015 e balanços de execução em 19/06/2018 e 12/01/2019) divulgada no portal do Governo e de informação sobre o estado das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias sob jurisdição direta da Infraestruturas de Portugal (IP), bem como a formulação de questionário e o exame da resposta da IP.
17. Nos termos e para os efeitos legais, o relato foi objeto de audição dos responsáveis seguintes:
 - ◆ Membro do Governo responsável pela área das Finanças.
 - ◆ Membro do Governo responsável pela área das Infraestruturas.
 - ◆ Presidente do Conselho de Administração da Infraestruturas de Portugal, SA.
18. As respostas recebidas foram examinadas e tidas em consideração na redação final do relatório, nomeadamente quando contribuíram para o esclarecimento de situações identificadas pela auditoria e evidenciadas no relato remetido às entidades.
19. O Ministro das Infraestruturas e da Habitação reiterou o teor da resposta da IP, não tendo quaisquer esclarecimentos adicionais.
20. Os comentários que a resposta da IP suscitou constam do presente relatório.
21. Ao Ministro das Finanças, atento o conteúdo e o facto de não lhe ter sido dirigida qualquer recomendação, não se afigurou necessário o exercício do contraditório.
22. Cabe assinalar que o texto sujeito a audição ainda não continha projeto de recomendações por se ter sublinhado a importância de as deficiências detetadas na execução do PETI3+ serem explicadas e corrigidas em contraditório, pois comprometiam a fiabilidade da taxa de execução financeira do PETI3+ reportada na CGE.
23. Estas deficiências consistem na falta de informação sobre os projetos de transportes de passageiros e dos setores marítimo-portuário e aeroportuário e na inconsistência entre os dados reportados quanto à execução financeira e quanto ao investimento previsto.
24. Não tendo tais deficiências sido corrigidas através do exercício do contraditório, são formuladas recomendações no presente relatório que visam essa correção.
25. Essas recomendações são dirigidas aos membros do governo responsáveis pelas áreas das finanças e das infraestruturas e transportes por lhes estar delegada a implementação do PETI3+.
26. Dando total amplitude ao exercício do contraditório, as respostas recebidas também constam do presente relatório (*ver 10. Anexo – Audição das Entidades, páginas 67 a 78*).

3. OBSERVAÇÕES

3.1 ATRASO NA EXECUÇÃO DO PLANO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES E INFRAESTRUTURAS

27. Em 03/04/2014, o Governo aprovou na generalidade o PETI3+ que projetava, para o horizonte 2014-2020, um conjunto de reformas estruturais e de investimentos prioritários em transportes e infraestruturas assente em três objetivos estratégicos:
- ◆ Contribuir para o crescimento económico, apoiando as empresas portuguesas e a criação de emprego;
 - ◆ Assegurar a competitividade do setor dos transportes e a sua sustentabilidade financeira para os contribuintes portugueses;
 - ◆ Promover a coesão social e territorial, assegurando a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens em todo o país e a sustentabilidade ambiental.
28. Em 18/06/2015, o PETI3+ previa o investimento total de 6.067 M€ para realizar 53 projetos prioritários de transportes e infraestruturas, visando concretizar a implementação progressiva das Redes Transeuropeias de Transportes, com foco nos setores ferroviário (43% do valor total a investir) e marítimo-portuário (25%) considerados críticos para alavancar o aumento da competitividade das exportações, tendo sido projetado mobilizar para o efeito financiamento comunitário (47%), privado (31%) e público (22%).
29. Em 19/06/2018, o balanço da execução apresentado pela IP (*ver 9. Anexo – Informação Pública Relevante, páginas 29 a 51*) destaca a atualização do PETI3+ para 58 projetos com reforço do investimento para 6.456 M€ (mais 6%) e sua redistribuição entre setores: maior investimento no setor marítimo-portuário (39% do total) e no transporte público de passageiros (16%), igual no setor aeroportuário (4%) e menor nos setores ferroviário (34%) e rodoviário (8%).
30. Além disso, é invocada a eliminação de um défice de financiamento comunitário para prever maior financiamento público (39% do total) e privado (35%) e menor comunitário (26%). É também reportado que 21% dos projetos estão concluídos, 40% estão com obra em curso ou em contratação, 29% estão em projeto e 10% estão por iniciar.
31. Em 12/01/2019, o balanço da execução do PETI3+ anexo ao Programa Nacional de Investimentos (PNI) 2030 (*ver 9. Anexo – Informação Pública Relevante, páginas 52 a 60*) reitera a atualização reportada em 19/06/2018 e discriminada no quadro seguinte.

Quadro 1 – Atualização do PETI3+

Setor	Projetos (N.º)			Investimento (M€)		
	18/06/2015	Variação	12/01/2019	18/06/2015	Variação	12/01/2019
Ferrovário	15	-4	11	2 639	-463	2 176
Rodoviário	10	0	10	898	-411	487
Marítimo-Portuário	19	+4	23	1 534	+971	2 505
Aeroportuário	6	0	6	241	0	241
Transporte de Passageiros	3	+5	8	755	+292	1 047
Total	53	+5	58	6 067	+389	6 456

Fonte: Governo e IP

32. Em 30/06/2019, o relatório de análise global da CGE de 2018¹ reporta como resultados dos indicadores dos dois objetivos de política do programa orçamental (PO14) que integra a gestão das infraestruturas:
- ◆ 12,7% para a taxa de execução financeira do investimento previsto no PETI3+ 2014-2020, resultado que é inferior em 3,2 pontos percentuais à meta definida (15,9%);
 - ◆ 82,8% para a taxa de cobertura das necessidades de investimento do PETI3+ através de financiamento comunitário, resultado que é superior em 6,6 pontos percentuais à meta definida (76,2%).
33. Porém, apesar da importância atribuída ao PETI3+ para a política setorial de transportes e infraestruturas, através da sua associação aos dois objetivos definidos, não foi prestada mais informação sobre a execução do PETI3+, designadamente o investimento e o financiamento comunitário totais considerados, bem como os realizados até 31/12/2018, elementos determinantes dos resultados dos indicadores.
34. Para suprir essa insuficiência e tendo o balanço de execução em 19/06/2018 sido apresentado pela IP, foi comunicado a esta entidade a necessidade de informar a execução de cada projeto do PETI3+, incluindo os graus de execução física e financeira com os seus elementos determinantes.
35. Mas apenas foi prestada informação (em 18/09/2019) sobre os projetos dos setores ferroviário e rodoviário, apesar de esse balanço também abranger os projetos de transportes públicos de passageiros e dos setores marítimo-portuário e aeroportuário, tendo a IP reportado (em 15/11/2019) não dispor de informação relativa aos outros setores.
36. Em contraditório, o Ministro das Infraestruturas e da Habitação reitera o teor da resposta da IP, não tendo esclarecimentos adicionais.
37. Nessa resposta a IP reitera que a execução financeira reportada para o PETI3+, e respetivo investimento total previsto, se cinge aos setores rodoviário e ferroviário, por serem aqueles a que se reportam as competências cometidas à IP, nos termos da lei.
38. Alega que o documento datado de 19/06/2018 se refere a sessão pública de apresentação do PNI 2030, uma iniciativa governamental na qual coube ao Presidente do Conselho de Administração da IP apresentar o ponto de situação da execução do PETI3+ setorial e também global, por razões que se prendem com economia de meios.
39. Alega que aos dados relativos à execução nos setores ferroviário e rodoviário foram aglutinados outros elementos referentes aos restantes setores.
40. Afirma que então, como agora, não dispõe a IP de dados que não digam respeito aos setores ferroviário e rodoviário, nem lhe assiste legitimidade para atualizar informação que extravase o âmbito das suas competências.
41. Ora, o balanço de execução setorial e global do PETI3+ é um documento divulgado no portal do Governo como sendo da IP, do qual consta, designadamente, informação sobre o PETI3+ atualizado que destaca mais 6,4% no investimento previsto e a eliminação do défice de financiamento.

¹ CGE de 2018, Volume I, Tomo I, Quadro 164, página 257.

42. Desse documento também consta o número, o investimento e o grau de realização dos projetos para transportes públicos de passageiros (13% dos projetos concluídos) e para os setores marítimo-portuário (13% dos projetos concluídos ou com obra em curso) e aeroportuário (19% dos projetos concluídos).
43. Nessa medida e por razões que se prendem com economia de meios, o Tribunal pretendeu obter da IP a informação de suporte dos resultados por si divulgados.
44. Regista-se que a IP não dispõe de parte desses dados e não pode confirmar os resultados globais que divulgou.
45. Sobre a taxa de execução financeira do PETI3+ reportada na CGE de 2018, a IP esclarece (em 15/11/2019) ter comunicado ao Ministério do Planeamento e das Infraestruturas (MPI), em janeiro de 2019, a execução financeira dos projetos para os setores ferroviário e rodoviário até 31/12/2018 (321,5 M€) e o valor total do investimento (2.534 M€), daí resultando uma taxa de execução (12,7%) igual à constante da CGE.
46. A IP esclarece ainda que a diferença para a taxa de execução (12%) resultante da informação prestada ao Tribunal (em 18/09/2019) é motivada, sobretudo, pela reintrodução do projeto do IP3 [com investimento previsto de 134 M€ e sem execução até 31/12/2018] que não estava considerado no valor global remetido ao MPI.
47. Os esclarecimentos adicionais da IP (em 15/11/2019) confirmam a falta de informação sobre os projetos de transportes de passageiros e dos setores marítimo-portuário e aeroportuário, além de inconsistência entre os dados reportados na CGE de 2018, nos balanços de execução do PETI3+ e pela IP ao Tribunal em 18/09/2019, quanto à execução financeira do PETI3+ em 31/12/2018 e, sobretudo, quanto ao investimento total previsto no PETI3+ nessa data.
48. Como foi expressamente sublinhado na versão² remetida, para exercício do contraditório, à IP e aos membros do governo responsáveis pelas áreas das finanças e das infraestruturas e transportes (aos quais foi delegada a implementação do PETI3+, nos termos do n.º 2 da RCM 61-A/2015), importava explicar e corrigir estas deficiências por comprometerem a fiabilidade da taxa de execução financeira do PETI3+ reportada na CGE de 2018.
49. Em contraditório (22/11/2019), a IP reitera a informação reportada em 15/11/2019 como sendo a subjacente à taxa de execução financeira reportada na CGE de 2018 (12,7%), reconhece lapsos na execução financeira reportada em 18/09/2019 (retificada para 321,5 M€) e refere que o valor total do investimento é objeto de atualização trimestral pela IP, tendo reportado em 18/09/2019 o valor atualizado nesse mês (retificado para 2.631 M€) e não o valor considerado para 31/12/2018 (2.534 M€).
50. Porém, o investimento previsto para os setores ferroviário e rodoviário divulgado no PETI3+ atualizado (anexo ao PNI 2030) em 12/01/2019 (2.663 M€) é igual ao divulgado em 19/06/2018 e supera em 129 M€ o considerado pela IP para 31/12/2018.
51. Além disso, a IP volta a confirmar que a informação subjacente à taxa de execução financeira reportada na CGE 2018 não incluiu os projetos de transportes de passageiros e dos setores marítimo-portuário e aeroportuário, cujos dados também não foram reportados ao Tribunal, apesar dos resultados divulgados nos balanços de execução.

² Ainda prevista como contributo para o Parecer sobre a CGE de 2018 e posteriormente autonomizada através do presente relatório de auditoria, por decisão do Tribunal, face à dimensão e interesse público dos resultados obtidos.

52. Por sua vez e como já referido, o Ministro das Infraestruturas e da Habitação reiterou o teor da resposta da IP, não tendo quaisquer esclarecimentos adicionais, enquanto ao Ministro das Finanças não se afigurou necessário o exercício do contraditório.
53. Assim, as deficiências referidas não foram devidamente explicadas e corrigidas, nem pela IP, nem pelos membros do governo responsáveis pelas áreas das finanças e das infraestruturas e transportes, com informação financeira, contabilística e de reporte alicerçada em relatórios de gestão e demonstrações financeiras e orçamentais das entidades responsáveis pela execução dos projetos relativos a todas as componentes do PETI3+, devidamente certificadas por revisores oficiais de contas, bem como suscetível de ser cruzada com a informação financeira constante da CGE de 2018, não existindo por isso uma base idónea e suficiente para o Tribunal formular um juízo de auditoria sobre a consistência, a fiabilidade e a exatidão da execução física e financeira global do PETI3+ até 31/12/2018, designadamente sobre a sua taxa de execução.
54. Razão pela qual o Tribunal formula uma limitação do âmbito da auditoria à execução física e financeira dos projetos do PETI3+ nos setores rodoviário e ferroviário até 31/12/2018.
55. O quadro seguinte ilustra a execução física dos projetos do PETI3+, nos setores ferroviário (Ferrovia 2020³) e rodoviário, precedida da variação entre PETI3+ inicial e atualizado.
56. Dos 1.178 Km previstos tinham sido concluídos 7% (77 km) em 31/12/2018 e 8% (91 Km) em 30/06/2019⁴.

Quadro 2 – Execução Física dos Projetos nos Setores Ferroviário e Rodoviário

Setor	Previsão (Km)			Execução (Km)			GE 2018
	Inicial	Varição	18/09/2019	31/12/2017	31/12/2018	30/06/2019	
Ferrovia	1 272	-307	965	0	47	61	5%
Rodovia	213	0	213	30	30	30	14%
Totais	1 485	-307	1 178	30	77	91	7%
Grau de Execução (GE)			100%	3%	7%	8%	

Fonte: IP em 18/09/2019

57. O quadro seguinte ilustra a execução financeira dos projetos do PETI3+, nos setores ferroviário e rodoviário, precedida da variação entre PETI3+ inicial e o considerado para 31/12/2018.
58. Dos 2.534 M€ de investimento previstos estavam realizados 13% (321 M€).

Quadro 3 – Execução Financeira dos Projetos nos Setores Ferroviário e Rodoviário

Setor	Previsão (M€)			Execução (M€)			GE 2018
	Inicial	Varição	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2018	30/06/2019	
Ferrovia	2 639	-368	2 271	88	160	201	7%
Rodovia	898	-635	263	157	162	164	62%
Totais	3 537	-1 003	2 534	245	321	365	13%
Grau de Execução (GE)			100%		13%		

Fonte: IP em 22/11/2019

59. O quadro seguinte reflete a estimativa da execução financeira dos projetos por eixo prioritário na ferrovia.
60. Não foi reportada estimativa para a rodovia, cujo investimento previsto em 18/09/2019 aumenta para 476 M€⁵.

³ Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020 com base no PETI3+, tendo pacote financeiro e calendarização próprios.

⁴ Em 03/07/2019 foram concluídos mais 4 Km na rodovia e em 15/07/2019 mais 42 Km na ferrovia.

⁵ Previsão de investimento na rodovia (IP): 487 M€ em 19/06/2018, 263 M€ em 31/12/2018 e 476 M€ em 18/09/2019.

61. Dos 2.155 M€ de investimento previsto na ferrovia⁶ foram realizados 7% (160 M€) em 31/12/2018, estimando a IP que sejam realizados 29% (634 M€) até 31/12/2020 e os restantes 71% até 31/12/2023.

Quadro 4 – Estimativa da Execução Financeira dos Projetos no Setor Ferroviário

Eixo Prioritário	Previsão (M€)			Execução (M€)			GE 2018
	Inicial	Variação	18/09/2019	31/12/2018	31/12/2020	31/12/2023	
Corredor da Fachada Atlântica	734	-148	586	101	218	586	17%
Corredor Internacional Norte / DI	980	-197	783	28	155	783	4%
Corredor Internacional Sul / DI	800	-194	606	22	229	606	4%
Corredor do Algarve	55	+12	67	0	5	67	0%
Desenvolvimento Interior (DI)	70	+39	109	9	23	109	8%
Outros	0	+4	4	0	4	4	0%
Totais	2 639	-484	2 155	160	634	2 155	7%
Grau de Execução (GE)			100%	7%	29%	100%	

Fonte: IP em 22/11/2019

62. Em suma, a informação reportada pela IP sobre os projetos do PETI3+ nos setores ferroviário e rodoviário revela a atualização dessa parte do plano com a redução de 21% (de 1.485 para 1.178 km) na extensão global a construir e de 28% (de 3.537 para 2.534 M€) no investimento a realizar, a execução física de 7% (77 km) e a execução financeira de 13% (321 M€) do previsto no PETI3+ atualizado (5% e 9%, respetivamente, do previsto no PETI3+ inicial) até 31/12/2018 e a estimativa de 71% (1.521 M€) do investimento nos projetos para a ferrovia ir ser realizado após 2020 e até 2023.
63. Nesta medida são comprometidos os objetivos do PETI3+ 2014-2020, bem como o principal objetivo de política definido para o programa orçamental que integra a gestão das infraestruturas – potenciar o papel das infraestruturas e serviços de transportes no crescimento económico através do PETI3+ 2014-2020.

3.2 RISCO MATERIAL DE INOPERACIONALIDADE DE INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTES

64. Para examinar a gestão do risco de inoperacionalidade de infraestruturas de transportes foi selecionada a IP (como empresa pública responsável pela gestão das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias nacionais) e a gestão das obras de arte de engenharia civil (pontes, viadutos, túneis, passagens hidráulicas e outras estruturas com mais de dois metros de vão) sob sua jurisdição direta, cuja ferramenta de suporte é o Sistema de Gestão de Obras de Arte (SGOA).
65. Para o efeito foi comunicado à IP a necessidade de informação sobre o estado de conservação das obras de arte em 2017 e em 2018, a atividade inspetiva realizada (inspeções principais, de rotina e subaquáticas), a gestão e prevenção do risco de inoperacionalidade das obras de arte (incluindo matrizes de risco com a distribuição das obras de arte em função da probabilidade e do impacto desse risco) e as obras de arte com situações de inoperacionalidade e/ou intervenções realizadas entre 01/07/2017 e 30/06/2019.
66. O quadro seguinte⁷ ilustra o estado de conservação das 7.608 obras de arte em exploração registadas no SGOA, por setor (rodovia e ferrovia) e por ano (2017, 2018 e respetiva variação).

⁶ Previsão de investimento na ferrovia (IP): 2 176 M€ em 19/06/2018, 2 271 M€ em 31/12/2018 e 2 155 M€ em 18/09/2019.

⁷ Em contraditório, a IP aponta discrepâncias (por terem sido recebidos dados com fórmulas) que foram corrigidas.

67. Em 2018, o estado de conservação de 936 (12%) das obras de arte é inferior a regular (779) ou não é classificado (157) e o SGOA não abrange infraestruturas de transportes sob gestão de outras entidades públicas ou objeto de concessão, cujo risco de inoperacionalidade também importa conhecer (incluindo estradas, autoestradas e as pontes 25 de Abril e Vasco da Gama).

Quadro 5 – Estado de Conservação das Obras de Arte

Estado de Conservação	Rodovia			Ferrovia		
	2017	Variação	2018	2017	Variação	2018
Não classificado	343	-191	152	22	-17	5
Mau	10	0	10	2	0	2
Deficiente	77	-13	64	28	-8	20
Mediano	429	-3	426	246	+11	257
Subtotal	859	-207	652	298	-14	284
Regular	2 401	+9	2 410	51	+74	125
Bom	2 203	+197	2 400	1 242	-36	1 206
Excelente	142	+1	143	412	-24	388
Total	5 605	0	5 605	2 003	0	2 003

Fonte: IP em 18/09/2019

68. Em contraditório, a IP alega que a classificação do estado de conservação visa, sobretudo, identificar o momento economicamente mais vantajoso para intervencionar as estruturas que é, por regra, anterior ao de risco de inoperacionalidade pelo que, considerando que apenas nos estados de conservação deficiente e mau se equaciona a possibilidade de introduzir constrangimentos à circulação, poderia ser mais adequado considerar apenas as 96 obras de arte nessa situação (1% do universo sob gestão da IP) em vez das 936 (12%) obras de arte com estado de conservação inferior a regular ou não classificado.
69. Ora, a opção pelo estado de conservação inferior a regular ou não classificado resulta da escala classificativa do Estado de Conservação das Obras de Arte, nos termos do SGOA da IP, cujas definições referem que “Bom” é o estado normal de conservação, “Regular” é o estado de conservação satisfatório e “Mediano” é o estado de conservação deficitário com existência de anomalias que reduzem significativamente a durabilidade e/ou condicionam o comportamento, ou cuja rápida evolução possa vir a afetar a segurança.
70. E nessa escala também se determina a aplicação de medidas para resolução dos casos de “Não Inspeccionado”.
71. A IP reporta não existir obra de arte em exploração com utilização vedada por risco à segurança de pessoas e bens.
72. Reporta também 21 situações de inoperacionalidade parcial e 61 intervenções (18 contratos de conservação corrente e 43 empreitadas, com 20 M€ de despesa paga) entre 01/07/2017 e 30/06/2019 (dois anos).
73. O quadro seguinte ilustra a atividade inspetiva da IP em 2018: foram realizadas 4.568 inspeções, com taxas de cobertura de 41% para inspeções de rotina (IR) e 19% para inspeções principais (IPr).

Quadro 6 – Inspeção de Obras de Arte

Rede	Obra de Arte	Inspeção de Rotina	Inspeção Principal	Inspeção Subaquática	Taxa de cobertura IR	Taxa de cobertura IPr
Rodoviária	5 605	2 033	1 053	30	36%	19%
Ferroviária	2 003	1 051	379	22	52%	19%
Total	7 608	3 084	1 432	52	41%	19%

Fonte: IP em 18/09/2019

74. Em contraditório, a IP realça que o ciclo de inspeções principais é de 6 anos (17% de taxa de cobertura anual) e o de inspeções de rotina é de 2 anos (50%).
75. Assim sendo, a taxa de cobertura de inspeções de rotina na rede rodoviária reportada pela IP para 2018 (36%) é inferior à definida (50%).
76. A IP reporta que a gestão do risco de inoperacionalidade dos ativos é baseada em atividades coordenadas de inspeção, diagnóstico, planeamento e intervenção que, no caso das obras de arte, se concretizam através do SGOA.
77. E considera que essa prática cumpre o nível de exigência esperado para um grupo de ativos com elevado impacto potencial no seu negócio e com as boas práticas aplicáveis à sua atividade, invocando a avaliação das bases do SGOA pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil, em dezembro de 2017, que considera a metodologia adequada para estabelecer um sistema de gestão harmonizada das obras de arte.
78. A IP informa não aplicar na análise de risco dos seus ativos o modelo subjacente às matrizes de risco referidas pelo Tribunal, face à sua especificidade [distribuição das obras de arte em função da probabilidade (alta, média ou baixa) e do impacto (alto, médio ou baixo) do seu risco de inoperacionalidade].
79. Ora, 12% das obras de arte com estado de conservação inferior a regular ou não classificado e o SGOA não abranger infraestruturas de transportes cujo risco de inoperacionalidade importa conhecer recomendam o aperfeiçoamento da gestão desse risco para reforço da confiança dos utentes.
80. Designadamente através da criação e divulgação periódica de matrizes de risco setoriais com a distribuição do universo das infraestruturas de transportes por grupo de risco, em função da probabilidade e do impacto do seu risco de inoperacionalidade, bem como as medidas tomadas e a tomar para mitigação desse risco nos casos em que for material.
81. Em contraditório, a IP reporta que cada subconcessionária das 7 subconcessões rodoviárias também implementou o seu sistema de gestão de obras de arte, que a informação sobre o estado da rede relativa às 14 concessões rodoviárias cabe às respetivas concessionárias ou ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes (entidade pública gestora dos contratos de concessão) e que a informação sobre o estado de conservação das obras de arte sob gestão municipal cabe aos respetivos municípios.
82. Ora, a dispersão da informação sobre o estado de conservação das obras de arte por sistemas de gestão de múltiplas entidades (públicas e privadas) reforça a pertinência e oportunidade do recomendado pelo Tribunal incluir a implementação de um sistema de gestão do universo das infraestruturas de transportes.
83. Em contraditório, a IP indica informação publicada no seu portal sobre o estado da infraestrutura rodoviária e da infraestrutura ferroviária sob sua gestão, relativamente a todos os grupos de ativos relevantes (*ver 9. Anexo – Informação Pública Relevante, páginas 61 a 66*).
84. Essa informação consiste na avaliação do estado de condição de cada grupo de ativos através de um indicador de desempenho (ID) cuja escala vai de 0 a 8 e abrange 4 níveis qualitativos do estado de condição (NQEC), como indicado no quadro seguinte.

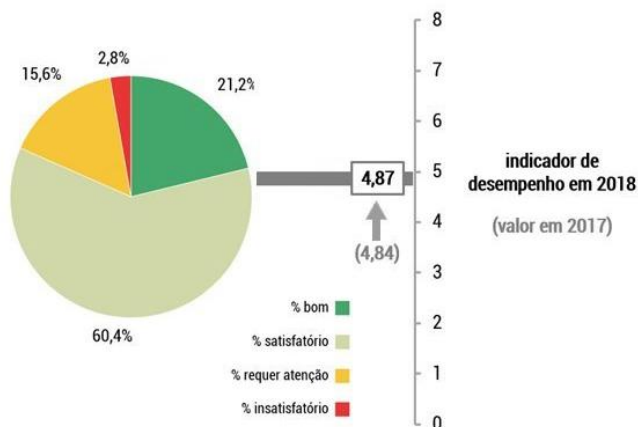
Quadro 7 – Níveis Qualitativos do Estado de Condição

NQEC	ID	Descrição
Bom	6,00 a 8,00	Adequado para o longo prazo
Satisfatório	4,00 a 5,99	Adequado para o médio prazo
Requer atenção	2,00 a 3,99	Adequado para o curto prazo
Insatisfatório	0,00 a 1,99	Necessita investimento

Fonte: IP, Estado da Infraestrutura (ver 9. Anexo – Informação Pública Relevante, páginas 62 e 65).

85. Segundo a IP, *“trata-se de informação atualizada anualmente, que constitui uma peça fundamental na definição das necessidades, estratégia e prioridades que baseiam o plano de investimentos de curto e médio prazo da empresa, e permite uma maior otimização na gestão dos recursos disponíveis e capacidade de resposta na manutenção de um nível de serviço (disponibilidade e fiabilidade) adequado às expetativas dos utilizadores”*.
86. A IP explicita que a *“análise agrega os indicadores recolhidos pela atividade regular de inspeção e diagnóstico à condição das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias”* sob sua gestão e que a avaliação do estado das infraestruturas *“é suportada numa metodologia de transformação dos dados técnicos de inspeção em informação integrada de gestão”*.
87. A IP precisa que esta informação se baseia *“em dados técnicos de inspeção, obtidos no seu essencial nas campanhas de inspeção principal às redes”* e ressalva que *“os ativos classificados com valores mínimos não representam risco de segurança na utilização da infraestrutura, mas sim necessidade de investimento”* acrescentando que *“esta avaliação visa apenas servir de indicador à priorização das intervenções”*.
88. A IP sublinha que *“a segurança da infraestrutura é salvaguardada através das práticas de inspeção e fiscalização, e acutelada sempre que necessário através de ações imediatas de manutenção, e de adequação das condições de exploração (limitação de velocidade e/ou de carga, restrições de via ou interdição de circulação)”*.
89. A figura seguinte reproduz o Indicador de Desempenho Global da Rede Rodoviária – *média ponderada (em função dos custos de manutenção e renovação) dos respetivos indicadores de cada grupo de ativos* – calculado e divulgado pela IP.

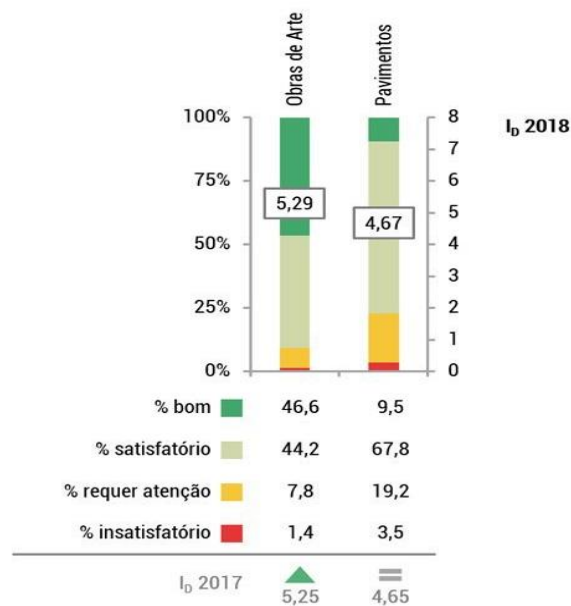
Figura 1: Indicador de Desempenho Global da Rede Rodoviária



Fonte: IP, Estado da Infraestrutura (ver 9. Anexo – Informação Pública Relevante, página 63).

90. A IP sublinha que “em 2018, o indicador de desempenho médio ponderado foi de 4,87 correspondendo a 81,6% da rede em estado Bom e Satisfatório”.
91. O Tribunal regista que:
- ◆ apenas 21,2% da rede é avaliada com estado bom (*adequado para o longo prazo*);
 - ◆ 60,4% da rede é avaliada com estado satisfatório (*adequado para o médio prazo*);
 - ◆ 15,6% da rede é avaliada como requerendo atenção (*adequado para o curto prazo*);
 - ◆ 2,8% da rede é avaliada com estado insatisfatório (*necessita de investimento*).
92. O Tribunal evidencia que o estado de condição de 18,4% dos ativos da Rede Rodoviária Nacional é inferior a satisfatório.
93. A figura seguinte reproduz os indicadores de desempenho dos grupos de ativos da Rede Rodoviária Nacional (Obras de Arte e Pavimentos), calculados e divulgados pela IP.

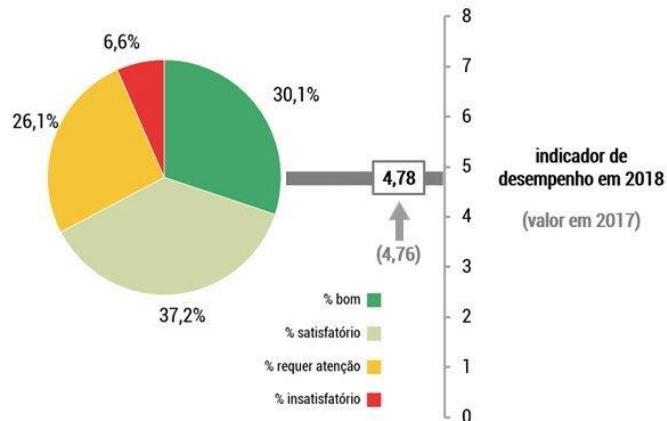
Figura 2: Indicadores de Desempenho dos Grupos de Ativos da Rede Rodoviária



Fonte: IP, Estado da Infraestrutura (ver 9. Anexo – Informação Pública Relevante, página 63).

94. A IP sublinha que “quer no caso das Obras de Arte, quer nos Pavimentos, é de referir a elevada percentagem de ativos no estado Bom e Satisfatório, na ordem de 91% e 77%, respetivamente”.
95. O Tribunal evidencia que o estado de 9,2% das Obras de Arte e de 22,7% dos Pavimentos é inferior a satisfatório.
96. A figura seguinte reproduz o Indicador de Desempenho Global da Rede Ferroviária – *média ponderada (em função dos custos de manutenção e renovação) dos respetivos indicadores de cada grupo de ativos abrangidos, métrica incluída no Contrato-Programa celebrado entre a IP e o Estado Português relativo à gestão da Rede Ferroviária* – calculado e divulgado pela IP.

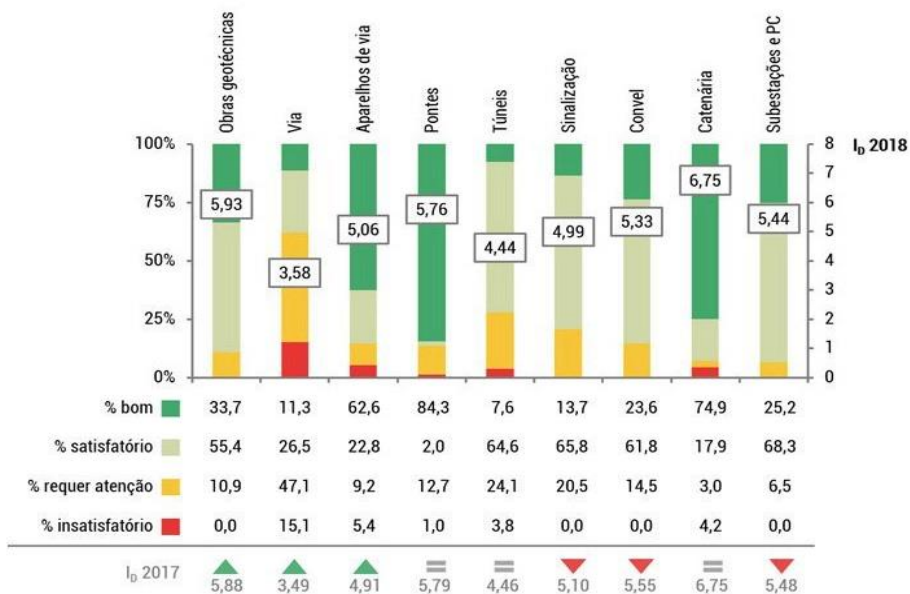
Figura 3: Indicador de Desempenho Global da Rede Ferroviária



Fonte: IP, Estado da Infraestrutura (ver 9. Anexo – Informação Pública Relevante, página 66).

97. A IP sublinha que “em 2018 foi apurado um Indicador de Desempenho (média ponderada dos respetivos indicadores de cada grupo de ativos) de 4,78 correspondente a cerca de 67% da rede avaliada num estado de Bom ou Satisfatório”.
98. O Tribunal regista que:
- ◆ apenas 30,1% da rede é avaliada com estado bom (adequado para o longo prazo);
 - ◆ 37,2% da rede é avaliada com estado satisfatório (adequado para o médio prazo);
 - ◆ 26,1% da rede é avaliada como requerendo atenção (adequado para o curto prazo);
 - ◆ 6,6% da rede é avaliada com estado insatisfatório (necessita de investimento).
99. O Tribunal evidencia que o estado de 32,7% dos ativos da rede ferroviária é inferior a satisfatório.
100. A figura seguinte reproduz os indicadores de desempenho dos grupos de ativos da Rede Ferroviária (Obras geotécnicas, Via, Aparelhos de via, Pontes, Túneis, Sinalização, Control, Catenária, Subestações e PC), calculados e divulgados pela IP.

Figura 4: Indicadores de Desempenho dos Grupos de Ativos da Rede Ferroviária



Fonte: IP, Estado da Infraestrutura (ver 9. Anexo – Informação Pública Relevante, página 66).

101. O Tribunal evidencia que é inferior a satisfatório o estado de condição de:

- ◆ 10,9% das Obras geotécnicas;
- ◆ 62,2% da Via;
- ◆ 14,6% dos Aparelhos de Via;
- ◆ 13,7% das Pontes;
- ◆ 27,9% dos Túneis;
- ◆ 20,5% da Sinalização;
- ◆ 14,5% do Controlo de velocidade (Convel);
- ◆ 7,2% da Catenária;
- ◆ 6,5% das Subestações e Postos de Catenária.

102. Como corolário do exame efetuado, o quadro seguinte reflete a distribuição percentual, por NQEC, dos ativos de cinco grupos: obras de arte e pavimentos na rodovia, via e obras de arte (pontes ou túneis) na ferrovia; reflete, também, o ID de cada grupo e de cada rede obtido pela média ponderada (em função dos custos de manutenção e renovação) dos ID de cada ativo e de cada grupo, respetivamente; na ferrovia foram objeto de avaliação mais 6 grupos de ativos (aparelhos de via, obras geotécnicas, catenária, subestações e postos de catenária, sistemas de sinalização e de controlo de velocidade) cujos ID estão considerados no ID da respetiva rede.

Quadro 8 – Estado de Condição das Infraestruturas

Estado de Condição	Indicador de Desempenho	Rodovia			Ferrovia			
		Obras de Arte	Pavimentos	Rede	Via	Pontes	Túneis	Rede
Insatisfatório (I)	0,00 a 1,99	1,4 %	3,5 %	2,8 %	15,1%	1,0%	3,8%	6,6%
Requer Atenção (RA)	2,00 a 3,99	7,8 %	19,2 %	15,6 %	47,1%	12,7%	24,1%	26,1%
Subtotal	0,00 a 3,99	9,2 %	22,7 %	18,4 %	62,2%	13,7%	27,9%	32,7%
Satisfatório (S)	4,00 a 5,99	44,2 %	67,8 %	60,4 %	26,5%	2,0%	64,6%	37,2%
Bom (B)	6,00 a 8,00	46,6 %	9,5 %	21,2 %	11,3%	84,3%	7,6%	30,1%
ID Global	0,00 a 8,00	5,29	4,67	4,87	3,58	5,76	4,44	4,78
	NQEC	S	S	S	RA	S	S	S

Fonte: IP

103. Da avaliação expressa no quadro avulta que 32,7% da ferrovia e 18,4% da rodovia tem estado de condição inferior a satisfatório com destaque para 62,2% da via férrea, da qual 15,1% é avaliada com estado insatisfatório (necessita de investimento), daí resultando o menor ID Global (3,58) e um estado de condição que requer atenção para esse grupo de ativos.
104. De acordo com a metodologia da IP, o nível insatisfatório significa que os ativos assim avaliados necessitam de investimento, o que faz o Tribunal reiterar a prioridade em examinar a execução financeira do investimento em infraestruturas de transportes e recomendar a concretização do investimento previsto (sem défice de financiamento).
105. Embora a IP ressalve que *“os ativos classificados nos valores mínimos não representam risco de segurança na utilização da infraestrutura”* e que *“a segurança da infraestrutura é salvaguardada através das práticas de inspeção e fiscalização, e acutelada sempre que necessário através de ações imediatas de manutenção e de adequação das condições de exploração (limitação de velocidade e/ou de carga, restrições de via ou interdição de circulação)”*, os resultados dos indicadores evidenciam risco material de inoperacionalidade de infraestruturas de transportes, o que faz o Tribunal reiterar a prioridade em examinar a gestão desse risco e recomendar o seu aperfeiçoamento para reforçar a confiança dos utentes.

4. CONCLUSÕES

106. O Tribunal de Contas definiu como prioridade avaliar o modo como o Estado utiliza os recursos públicos na gestão e prevenção do risco de desastres e catástrofes.
107. Os resultados dos estudos preliminares realizados para selecionar o objeto dessa avaliação determinaram a opção pelo domínio das infraestruturas e dos transportes, devido à sua natureza, materialidade e impacto na vida dos cidadãos.
108. E evidenciaram que, nesse domínio, a avaliação deve abranger a respetiva operacionalidade para verificar se o risco de inoperacionalidade é material, por insuficiência de investimento público e face ao estado das infraestruturas de transportes pois, sem gestão e prevenção eficazes, um risco de inoperacionalidade material é suscetível de limitar a mobilidade e a acessibilidade de pessoas e bens e de potenciar o risco de desastres e catástrofes.
109. Foi objeto de exame a execução do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+ 2014-2020) e a gestão do risco de inoperacionalidade de infraestruturas de transportes.
110. O PETI3+ projetava, para o horizonte 2014-2020, um conjunto de reformas estruturais e de investimentos prioritários em transportes e infraestruturas assente em três objetivos estratégicos: contribuir para o crescimento económico, assegurar a competitividade e a sustentabilidade financeira do sector dos transportes e promover a coesão social e territorial.
111. Do resultado desse exame avulta a materialidade financeira do investimento previsto no PETI3+ que faltava realizar em 31/12/2018, face à taxa de execução financeira reportada na CGE de 2018 (12,7%) e à previsão de investimento total (6.456 M€) reportada pelo Governo em 12/01/2019 (sem défice de financiamento), após quatro dos seis anos previstos para executar esse plano.
112. Avulta também terem sido detetadas deficiências que consistem na falta de informação sobre os projetos de transportes de passageiros e dos setores marítimo-portuário e aeroportuário e na inconsistência entre os dados reportados quanto à execução financeira e quanto ao investimento previsto, deficiências essas que nem em contraditório foram supridas.
113. A omissão e a inconsistência referidas comprometem a fiabilidade da informação divulgada sobre a execução do PETI3+ em 31/12/2018.
114. Além disso, a informação sobre os projetos do PETI3+ nos setores ferroviário e rodoviário revela a atualização dessa parte do plano com a redução de 21% (de 1.485 para 1.178 km) na extensão global a construir e de 28% (de 3.537 para 2.534 M€) no investimento a realizar, a execução física de 7% (77 km) e a execução financeira de 13% (321 M€) do previsto no PETI3+ atualizado (5% e 9%, respetivamente, do previsto no PETI3+ inicial) até 31/12/2018 e a estimativa de 71% (1.521 M€) do investimento nos projetos para a ferrovia ir ser realizado após 2020 e até 2023.
115. Nesta medida são comprometidos os objetivos do PETI3+ 2014-2020 e o principal objetivo do programa orçamental com a gestão das infraestruturas – potenciar o papel das infraestruturas e serviços de transportes no crescimento económico através do PETI3+ 2014-2020.
116. Para examinar a gestão do risco de inoperacionalidade de infraestruturas de transportes foi selecionada a gestão de obras de arte (pontes, viadutos, túneis, passagens hidráulicas e outras estruturas com mais de dois metros de vão) sob jurisdição direta da empresa Infraestruturas de Portugal (IP), cuja ferramenta de suporte é o Sistema de Gestão de Obras de Arte (SGOA).

117. Do resultado desse exame avulta o estado de conservação de 936 (12%) das obras de arte em exploração sob jurisdição direta da IP ser inferior a regular (779) ou não ter sido classificado (157) e esse conjunto (7.608) não abranger infraestruturas de transportes sob gestão de outras entidades públicas ou objeto de concessão, cujo risco de inoperacionalidade importa conhecer.
118. Avulta, também, o estado de condição dos ativos ser inferior a satisfatório em 33% da ferrovia e 18% da rodovia, com destaque para 62% da via férrea em que 15% é avaliada com estado insatisfatório (necessita de investimento), daí resultando um estado de condição que requer atenção para esse grupo de ativos.

5. RECOMENDAÇÕES

Ao Governo, através dos membros responsáveis pelas áreas das finanças e das infraestruturas

119. Promover as condições necessárias para realizar o investimento previsto no PETI3+ 2014/2020 atualizado no PNI 2030 divulgado em 12/01/2019 (sem défice de financiamento).
120. Assegurar que a informação sobre a execução do PETI3+ passe a ser fiável e completa.
121. Concretizar, com urgência, o financiamento necessário para, pelo menos, passar a satisfatório o estado de condição das infraestruturas avaliado como insatisfatório.
122. Concretizar, a curto prazo, o financiamento necessário para, pelo menos, passar a satisfatório o estado de condição das infraestruturas avaliado como requerendo atenção.

Ao Governo, através do membro responsável pela área das infraestruturas

123. Promover o aperfeiçoamento da gestão do risco de inoperacionalidade de infraestruturas de transportes para reforçar a confiança dos utentes.
124. Implementar um sistema de gestão do universo das infraestruturas de transportes (seja sob gestão de entidades públicas ou objeto de concessão) com informação periódica sobre o seu estado (de conservação e de condição) e inspeção (principal, de rotina e subaquática, se aplicável) que assegure avaliação tempestiva e prevenção eficaz do seu risco de inoperacionalidade.
125. Criar e divulgar periodicamente matrizes de risco setoriais com a distribuição do universo das infraestruturas de transportes por grupo de risco, em função da probabilidade e do impacto do seu risco de inoperacionalidade, bem como as medidas tomadas e a tomar para mitigação desse risco nos casos em que for material.

6. VISTA AO MINISTÉRIO PÚBLICO

Do projeto de relatório foi dada vista à Procuradora-Geral Adjunta, nos termos e para os efeitos do n.º 5 do artigo 29.º da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, que emitiu o respetivo parecer (autuado no processo de auditoria).

7. EMOLUMENTOS

Nos termos do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas, aprovado pelo Decreto Lei 66/96, de 31 de maio, com as alterações subsequentes, são devidos € 17.164,00 de emolumentos, a suportar pela Infraestruturas de Portugal, SA, em conformidade com a respetiva nota de emolumentos e tendo em conta as unidades de tempo imputadas à realização da auditoria.

8. DECISÃO

Os juízes do Tribunal de Contas decidem, em subsecção da 2.ª Secção, o seguinte:

1. Aprovar o presente Relatório e ordenar a sua remessa ao Presidente da Assembleia da República, à Comissão de Orçamento e Finanças, à Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação, aos líderes dos Grupos Parlamentares, ao Ministro de Estado e das Finanças, ao Ministro das Infraestruturas e da Habitação e ao Presidente do Conselho de Administração da Infraestruturas de Portugal, SA.
2. Fixar o prazo de seis meses para as entidades destinatárias informarem o Tribunal sobre o acatamento das recomendações constantes deste Relatório ou apresentem justificação, no caso de não acatamento, face ao disposto na alínea j) do n.º 1 do artigo 65.º da Lei 98/97, de 26 de agosto, com as alterações subsequentes.
3. Fixar o valor global dos emolumentos em € 17.164,00, a suportar pela Infraestruturas de Portugal, SA, como consta do ponto 7 deste Relatório.
4. Remeter cópia deste Relatório e do respetivo processo à Procuradora-Geral Adjunta, nos termos e para os efeitos do disposto no n.º 4 do artigo 54.º da Lei 98/97, aplicável por força do n.º 2 do artigo 55.º da mesma Lei.
5. Após o cumprimento das diligências que antecedem, divulgar o Relatório no portal do Tribunal de Contas na Internet e aos órgãos de comunicação social.

Tribunal de Contas, aprovado em Sessão de 16 de janeiro de 2020.

O Conselheiro Relator



(José Manuel Gonçalves Santos Quelhas)

Os Conselheiros Adjuntos

Fui presente.

A Procuradora-Geral Adjunta



(Maria da Luz Carmezim Pedroso de Faria)



(Ernesto Luís Rosa Laurentino da Cunha)

9. ANEXO – INFORMAÇÃO PÚBLICA RELEVANTE

Informação	Título	Fonte	Informação <i>online</i> confirmada em	Páginas
I	Plano Estratégico de Transportes e Infraestrutura – Balanço de Execução Sectorial e Global do PETI 3+	Portal do Governo, Histórico XXI Governo, Comunicação, Documentos, 2018-06-19	https://www.portugal.gov.pt 30/12/2019	29 – 51
II	Programa Nacional de Investimentos 2030 – Anexo 2 Antecedentes	Portal do Governo, Histórico XXI Governo, Comunicação, Documentos, 2019-10-12	https://www.portugal.gov.pt 30/12/2019	52 – 60
III	Rede Rodoviária – Estado da Infraestrutura em 2018	Portal da Infraestruturas de Portugal, Rede Rodoviária, Estado da infraestrutura	https://www.infraestruturasdeportugal.pt/ 30/12/2019	61 – 63
IV	Rede Ferroviária – Estado da Infraestrutura em 2018	Portal da Infraestruturas de Portugal, Rede Ferroviária, Estado da infraestrutura	https://www.infraestruturasdeportugal.pt/ 30/12/2019	64 – 66



Documentos

[Página Inicial](#) > [Comunicação](#) > [Documentos](#)

2018-06-19 às 15h47

Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas - Balanço de execução setorial e global

Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas - Balanço de execução setorial e global

Infraestruturas de Portugal

Ficheiros:

 [Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas - Balanço de execução setorial e global](#)

Tags:

[transportes](#), [infraestruturas](#)

Áreas:

[Planeamento e Infraestruturas](#), [Ambiente e Transição Energética](#)





BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030

1. PETI 3+ ENQUADRAMENTO, OBJETIVOS E EIXOS DE DESENVOLVIMENTO	3
2. BALANÇO DA EXECUÇÃO DO PETI 3+ PROJETOS INFRAESTRUTURAIIS POR SETOR	8
3. BALANÇO GLOBAL DA EXECUÇÃO DO PETI 3+	18

BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030

1. PETI 3+ | ENQUADRAMENTO, OBJETIVOS E EIXOS DE DESENVOLVIMENTO

1.1. Enquadramento do PETI 3+ no âmbito da preparação do PT 2030

1.2. Balanço Global dos Eixos de Desenvolvimento



BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030

ENQUADRAMENTO

APROVAÇÃO

PETI 3+ publicado a 2 de abril de 2014

ENQUADRAMENTO

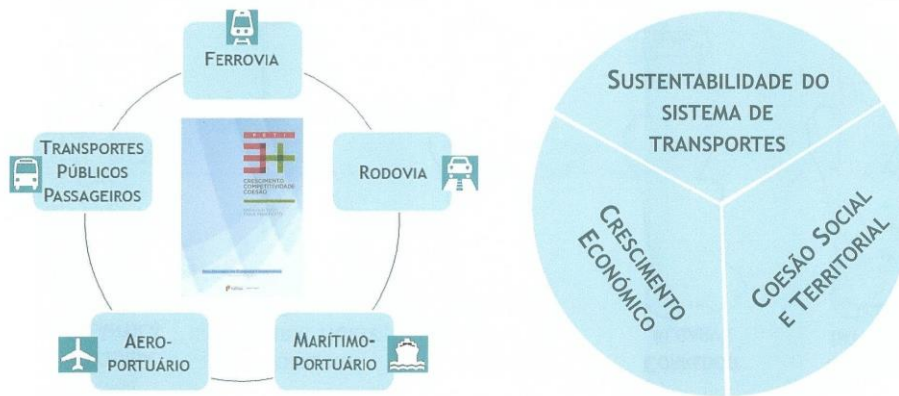
Atualização PET 2011/15
Orientação setorial estratégica, no âmbito do QFP 2014/20

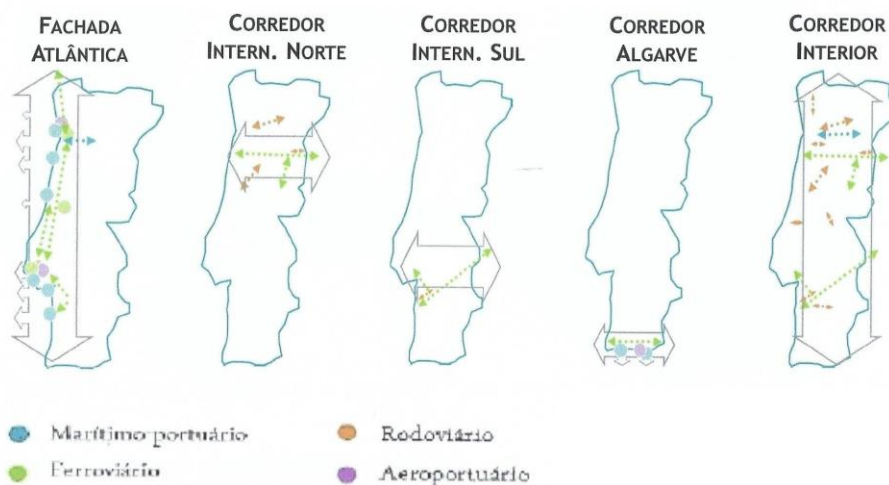
OBJETIVO

Projetar **reformas estruturais** no setor e um **conjunto de investimentos prioritários** em infraestruturas, a concretizar até ao termo da presente década

BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030

INCIDÊNCIA SETORIAL E OBJETIVOS ESTRATÉGICOS



BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030**EIXOS DE DESENVOLVIMENTO PRIORITÁRIOS**

NOTA: Os projetos do Corredor Internacional Norte e Corredor Internacional Sul beneficiam também o desenvolvimento do Corredor Interior.

BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030

FINANCIAMENTO

Milhões €

Setores	Projetos	Investi- mento	Fontes de Financiamento			
			Público	Privado	QREN	Fin. Europeu 14/20
Ferrovía	15	2.639	1.017	6	10	1.606
Rodovia	10	898	200	945	120	389
Marítimo-Portuário	19	1.534	82	600	0	96
Aeroportuário	6	241	--	241	0	--
Trans. Púb. Passag.	3	755	60	88	15	592
Total	53	6.067	1.359	1.880	145	2.683

- O PETI 3+ encerrava um **constrangimento de financiamento**
- A fonte de financiamento “Fin. Europeu 14/20” apresentava um **funding gap de €1,4 mil milhões**

Setores	Programação Fundos 2014-2020		Funding gap
	PT 2020	CEF Coesão	
Ferroviário	546		
Portuário	100		
Rodoviário	0		
Aeroportuário	0		
Transportes Públicos Passageiros	102		
Total	748	508	

7



BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030

1. PETI 3+ | ENQUADRAMENTO, OBJETIVOS E CAMPO DE ABRANGÊNCIA

2. BALANÇO DA EXECUÇÃO DO PETI 3+ | PROJETOS INFRAESTRUTURAIS POR SETOR

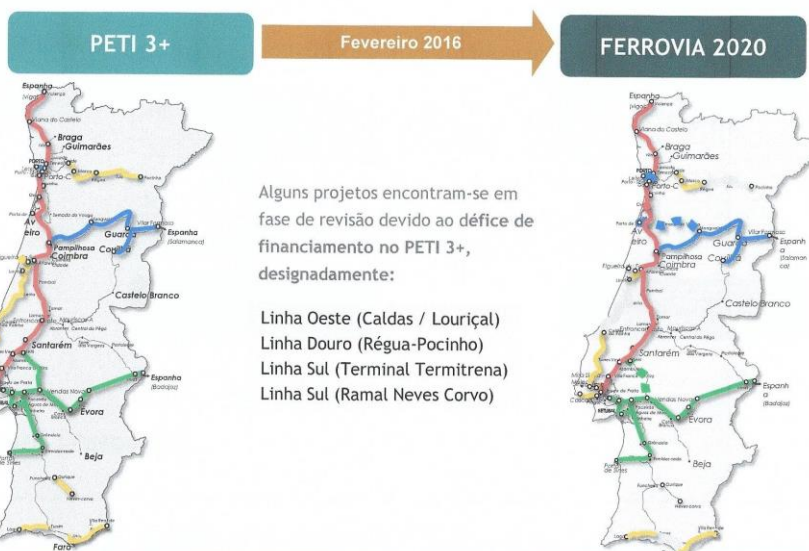
3. BALANÇO GERAL DA EXECUÇÃO DO PETI 3+

BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030



SETOR FERROVIÁRIO

	PETI 3+	FERROVIA 2020 PETI 3+ ATUALIZADO
Projetos	15	11
Extensão	1.272 km	1.193 km
Investimento	2.639 M€	2.176 M€
Grau de Realização	<i>35% dos projetos com obra em curso ou em fase de contratação</i> <i>58% dos projetos em fase de estudo</i>	

BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030**SETOR FERROVIÁRIO**

BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030



SETOR FERROVIÁRIO



CORREDOR DA FACHADA ATLÂNTICA

- L. Norte | Em obra (2022)
- L. Minho (Nine-Valença) | Em obra (2020)
- L. Oeste (Meleças-Caldas) + Alfarelos | Em projeto (2021)
- L. Sul (Porto de Setúbal + Praias do Sado) | a iniciar, em função da disponibilidade de Fundos Europeus
- L. Leixões (Terminal Leixões/ Porto Leixões) | a iniciar, em função da disponibilidade de Fundos Europeus

CORREDOR INTERNACIONAL NORTE

- Covilhã - Guarda, incluindo concordância LBB/LBA | Em obra (2019)
- Pampilhosa - V. Formoso, incluindo concordância LN/LBA | Em projeto (2023)

CORREDOR INTERNACIONAL SUL

- Évora-Elvas-Fronteira | Em obra/projeto (2022)
- Sines-Ermidas-Grândola | Em projeto (2022)

CORREDORES COMPLEMENTARES

- L. Douro (Caíde - Marco - Régua) | Em obra/projeto (2022)
- L. Algarve | Em projeto (2021)

BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030**SETOR FERROVIÁRIO****FERROVIA 2020**
PROJETAR PORTUGAL NA EUROPA**FERROVIA 2020: PROGRESSO**Dez-16
Dez-18**No final de 2018...**

- ✓ Todos os projetos estarão concluídos ou em curso
- ✓ 69% do investimento estará em obra ou em concurso
- ✓ 5% do investimento estará concluído

Situação em 18.jun.18

- A iniciar
- Projeto em contratação/curso
- Obra em contratação/curso
- Concluído

• Base de referência: Investimento (em %).

BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030



SETOR RODOVIÁRIO

	PETI 3+	PETI 3+ ATUALIZADO
Projetos	10	10
Extensão	212 kms	200 kms
Investimento	898 M€	487 M€
Grau de Realização	23% dos projetos concluídos 12% dos projetos com obra em fase de contratação	



BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030



SETOR RODOVIÁRIO

CORREDOR DA FACHADA ATLÂNTICA

IC16 Radial da Pontinha | Concluído em 2014 ✓

CORREDOR INTERNACIONAL NORTE

IP4 Túnel do Marão | Concluído em 2016 ✓

IP5 Variante Vilar Formoso | Em contratação, a concluir em 2020

IP3 Coimbra/Viseu | Em projeto, a concluir em 2022

CORREDOR INTERNACIONAL SUL

IC33 - Relvas Verdes/ Grândola (IP1) | Em análise

DESENVOLVIMENTO DO INTERIOR

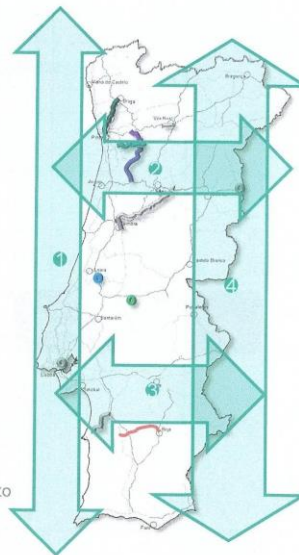
Nó IP1/ IC9 | Em análise

EN14 Famalicão/ Maia | Em obra/em estudo, a concluir entre 2019 e 2021

Corredor IC35 - Penafiel/Entre Rios/Arouca/S. Maria Feira | Em estudo/projeto

IP8 Sta Margarida Sado / Beja | Em análise

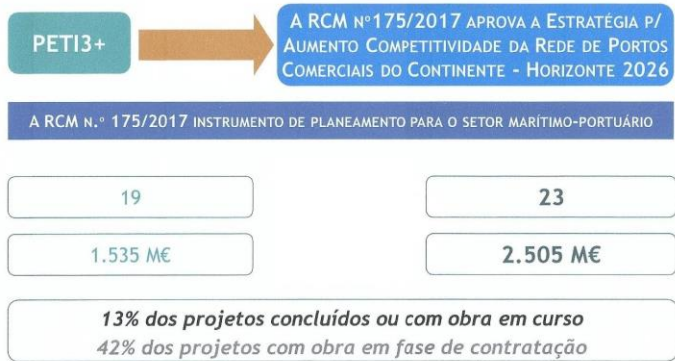
Ponte de Constância | Em análise



BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030



SETOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO



BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030



TRANSPORTES PÚBLICOS DE PASSAGEIROS

	PETI 3+	PETI 3+ ATUALIZADO
Projetos	3	8
Investimento	755 M€	1.047 M€
Grau de Realização	<p><i>13% dos projetos concluídos</i> <i>50% dos projetos em fase de implementação</i></p>	

BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030



SETOR AEROPORTUÁRIO

	PETI 3+	PETI 3+ ATUALIZADO
Projetos	6	6
Investimento	241 M€	241 M€
Grau de Realização	<i>19% dos projetos concluídos</i> <i>33% dos projetos com obra em curso ou em fase de contratação</i>	

BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030

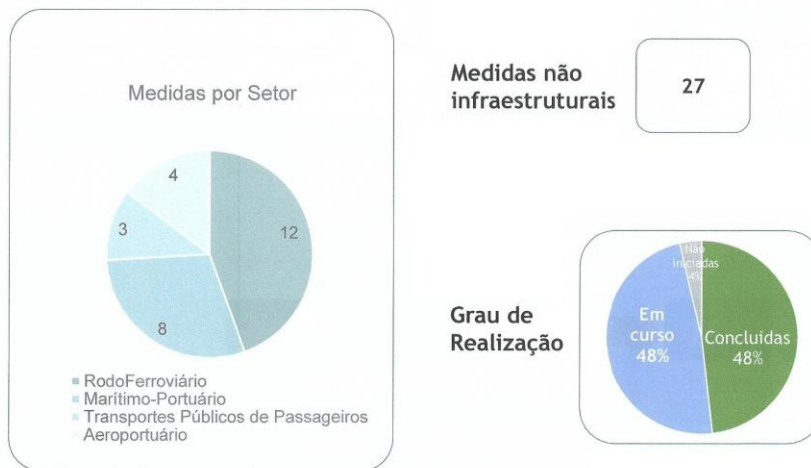
1. PETI 3+ | ENQUADRAMENTO, OBJETIVOS E ESTATOS DE REALIZAÇÃO

2. ANÁLISE DA EXECUÇÃO DO PETI 3+ | ANÁLISE DA EXECUÇÃO DO PETI 3+

3. BALANÇO GLOBAL DA EXECUÇÃO DO PETI 3+

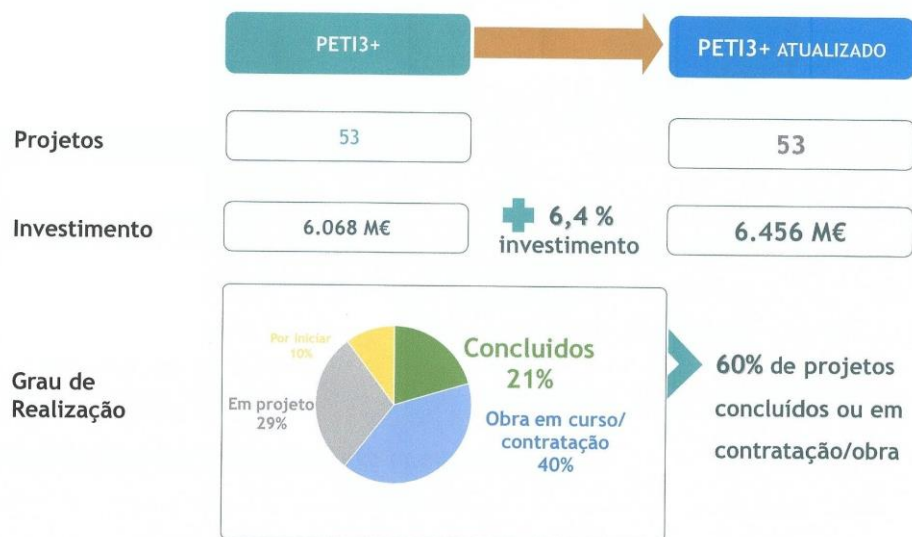
BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030

PONTO DE SITUAÇÃO DAS MEDIDAS NÃO INFRAESTRUTURAIS



BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030

PONTO DE SITUAÇÃO GLOBAL DAS MEDIDAS INFRAESTRUTURAIS



20

BALANÇO DO PETI 3+ NO ÂMBITO DA PREPARAÇÃO DO PT 2030

PONTO DE SITUAÇÃO GLOBAL DAS MEDIDAS INFRAESTRUTURAIS - FINANCIAMENTO

Setores	PETI3+				Programação Fundos 2014-2020		Funding gap
	Investimento	Público	Privado	QREN	PT	CEF	
					2020	Coesão	
Ferrovial	2 639	1 017	6	10	546		
Portuário	1 535	200	945	--	100		
Rodoviário	898	82	600	120	--		
Aeroportuário	241	--	241	--	--		
Tr. Púb. Passageiros	755	60	88	15	102		
Total	6 068	1 359	1 880	145	748	508	
% por fonte de financiamento		22%	31%	2%	12%	8%	



Setores	PETI 3+ ATUALIZADO				Programação Fundos 2014-		Funding gap
	Investimento	Público	Privado	QREN	PT	CEF	
					2020		
Ferrovial	2 176	1 087	--	--	490	600	
Portuário	2 505	335	1 976	29	100	66	
Rodoviário	487	396	5	84	--	2	
Aeroportuário	241	--	241	--	--	--	
Tr. Púb. Passageiros	1 047	669	13	41	323	--	
Total	6 456	2 487	2 236	154	912	667	
% por fonte de financiamento		39%	35%	2%	14%	10%	



- ✓ +6,4% no investimento previsto
- ✓ +24% na Otimização dos fundos europeus
- ✓ Eliminação do défice de financiamento



OBRIGADO

ip@infraestruturasdeportugal.pt

www.infraestruturasdeportugal.pt



Documentos

[Página Inicial](#) > [Comunicação](#) > [Documentos](#)

2019-01-12 às 18h10

Programa Nacional de Investimentos 2030

O Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030) tem como objetivo ser o instrumento de planeamento do próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes de âmbito nacional, para fazer face às necessidades e desafios da próxima década e décadas vindouras.

Na sequência do amplo consenso económico, social e político obtido sobre as linhas orientadoras do Portugal 2030, revestia-se de capital importância a realização de uma reflexão estratégica sobre os investimentos infraestruturais a lançar na próxima década.

Como tal, para a construção do PNI 2030 de forma aberta e participada, de modo a refletir as escolhas do país relativamente aos grandes investimentos estruturantes a realizar, foi realizado um amplo processo de auscultação consulta pública, que incluiu um vasto conjunto de entidades setoriais, da Academia e de outros especialistas.

O PNI 2030 resultou, desta forma, de um exercício rigoroso de análise e planeamento que o Governo realizou de forma abrangente, envolvendo os mais variados atores económicos e sociais, de forma a alcançar um amplo consenso nacional relativamente aos investimentos a realizar.

Consulte todos os documentos do Programa

Ficheiros:

- [Relatório](#)
- [Anexo 1 - Fichas de investimento](#)
- [Anexo 2 - Antecedentes](#)
- [Anexo 3 - Diagnósticos setoriais](#)
- [Anexo 4 - Síntese do processo de auscultação pública](#)

Tags:

[investimento](#), [energia](#), [mobilidade](#), [ambiente](#), [infraestruturas](#)

Áreas:

[Planeamento e Infraestruturas](#), [Primeiro Ministro](#)

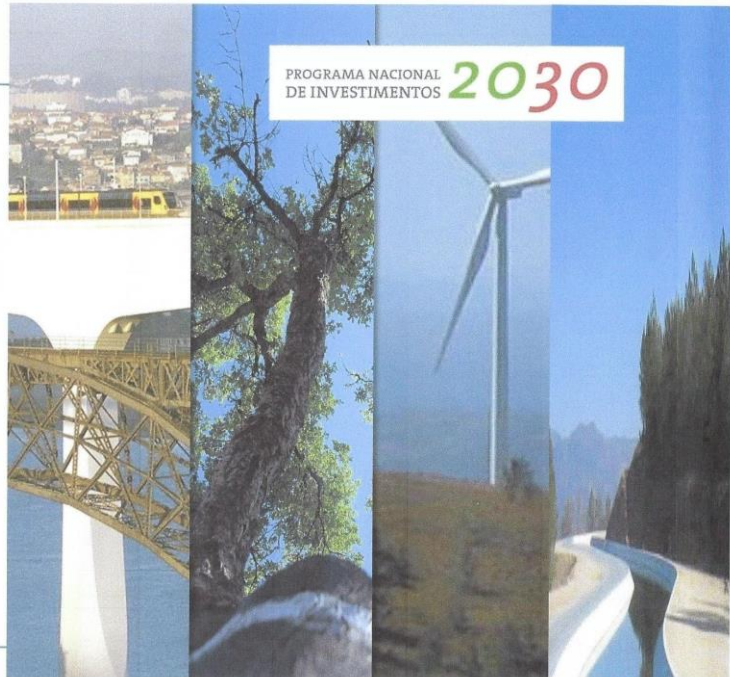


ÍNDICE

- 0. Sumário Executivo
- 1. Enquadramento e metodologia
- 2. Coerência estratégica
- 3. Análise setorial e auscultação pública
- 4. Programa de investimentos 2030
- 5. Resultados esperados
- 6. Estratégia de financiamento

Anexos

- A.1. Fichas de investimento
 - A.2. Antecedentes | PETI3+ 2014/20
 - A.3. Diagnósticos setoriais
-



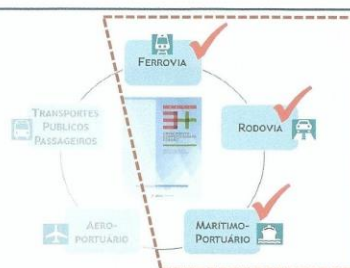


Antecedentes | PETI3+
2014/20

ANTECEDENTES | PETI3+ 2014/20PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS **2030**

O PETI3+ FOI APROVADO EM 2014, COMO INSTRUMENTO DE PLANEAMENTO DE INVESTIMENTOS ESTRUTURANTES EM INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTES, PARA O PERÍODO 2014 - 2020

Setores	Projetos	Investimento
Ferrovia	15	2.639
Rodovia	10	898
Marítimo-Portuário	19	1.534
Aeroportuário	6	241
Trans. Púb. Passag.	3	755
Total	53	6.067



- Investimento total incluído no PETI3+ para infraestruturas de transporte, no período 2014-20 ascende a

€ 6,1 mil milhões

- O PETI3+ priorizou os setores rodoferroviário e marítimo portuário
- Os investimentos em infraestruturas aeroportuárias e em transportes públicos de passageiros não foram abordados ou densificados de forma detalhada

3

ANTECEDENTES | PETI3+ 2014/20

O PETI3+ FOI ALVO DE ATUALIZAÇÃO, ESTANDO EM PLENA FASE DE CRUZEIRO DE EXECUÇÃO DOS INVESTIMENTOS PROGRAMADOS

PETI3+		
Setores	Projetos	Investimento
Ferrovia	15	2.639
Rodovia	10	898
Marítimo-Portuário	19	1.534
Aeroportuário	6	241
Trans. Púb. Passag.	3	755
Total	53	6.067

PETI3+ Atualizado		
Setores	Projetos	Investimento
Ferrovia 2020	11	2.176
Rodovia	10	487
Marítimo-Portuário ⁽¹⁾	23	2.505
Aeroportuário	6	241
Trans. Púb. Passag.	8	1.047
Total	58	6.456

▪ O PETI3+ foi posteriormente ajustado/ atualizado, em termos de priorização de projetos, de forma a garantir a otimização dos recursos financeiros à sua execução, designadamente no que concerne a fundos europeus e de investimento

- ✓ +6,4% no investimento previsto
- ✓ +24% de otimização dos fundos europeus
- ✓ Eliminação do défice de financiamento

Notas:
⁽¹⁾ A RCM n.º175/2017 aprovou a Estratégia p/ Aumento Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026 -, substituindo o PETI3+ no setor Marítimo-Portuário



ANTECEDENTES | PETI3+ 2014/20

PROGRAMA NACIONAL
DE INVESTIMENTOS 2030

BALANÇO DA EXECUÇÃO | FERROVIA

PROJETOS INCLUÍDOS NO PETI3+/ FERROVIA 2020 CONCLUÍDOS, EM CURSO OU A CONCLUIR NO QFP 14/20



CORREDOR DA FACHADA ATLÂNTICA

- L. Minho | Nine-Valença
- L. Norte | Alfarelos-Pampilhosa / Ovar-Gaia
- L. Oeste | Meleças-Caldas

CORREDOR INTERNACIONAL NORTE

- L. Beira Baixa | Covilhã-Guarda
- L. Beira Alta | Pampilhosa-V.Formoso

CORREDOR INTERNACIONAL SUL

- L. Nova/ Leste | Évora-Elvas-Fronteira
- Ligação Sines-Ermidas-Grândola

CORREDORES COMPLEMENTARES

- L. Douro | Caíde- Marco-Régua
- L. Algarve | Tunes-Lagos / Faro-V.R,S.António

PROJETOS DO PETI3+/ FERROVIA2020 A REALIZAR NO ÂMBITO DO PNI2030



CORREDOR DA FACHADA ATLÂNTICA

- L. Minho | Contumil-Ermesinde
- L. Oeste | Alfarelos / C.Rainha-Louriçal

CORREDOR INTERNACIONAL SUL

- L. Alentejo | Poceirão-Bombel

CORREDORES COMPLEMENTARES E OUTROS

- L. Douro | Régua-Pinhão-Pocinho
- L. Vouga | Espinho-O.Azeméis
- Lig. Ferroviária Aeroporto de Faro
- Prog. Terminais Multimodais

Nota:

Por ausência de fonte de financiamento no âmbito do PETI3+, estes projetos serão concretizados no PNI2030

ANTECEDENTES | PETI3+ 2014/20

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030

BALANÇO DA EXECUÇÃO | RODOVIA

PROJETOS INCLuíDOS NO PETI3+
CONCLUÍDOS, EM CURSO OU A CONCLUIR NO QFP 14/20



CORREDOR INTERNACIONAL NORTE

IP3 | Coimbra - St. Comba Dão - Viseu

IP5/ A25 | V. Formoso - Fronteira

CORREDOR DO INTERIOR

EN14 | Requal. Santana-Vitória-Var. Famalicão

EN14 | Variante Nó Jumbo - Nó Via Diagonal

PROJETOS INCLuíDOS NO PETI3+
A REALIZAR NO ÂMBITO DO PNI2030

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030

CORREDOR DO INTERIOR

EN14 | Maia - Famalicão

IC35 | Penafiel - Entre-os-rios

IP8 | Sta. Margarida Sado - Beja

Ponte de Constância/ Praia do Ribatejo (a englobar no Programa de "Missing Links")

CORREDORES INTERNACIONAL SUL

IP8 | Aumento Capacidade Sines - A2

Note:

Por ausência de fonte de financiamento no âmbito do PETI3+, estes projetos serão concretizados no PNI2030



ANTECEDENTES | PETI3+ 2014/20

PROGRAMA NACIONAL
DE INVESTIMENTOS 2030

BALANÇO DA EXECUÇÃO | MARÍTIMO-PORTUÁRIO

PROJETOS INCLuíDOS NO EACP16-26
CONCLuíDOS, EM CURSO OU A CONCLUIR NO QFP 14/20

PORTOS DE LEIXÕES E VIANA DO CASTELO

P. Leixões | Ampliação do Terminal de Contentores Sul
P. Leixões | Novo Terminal de Cruzeiros ⁽¹⁾
P. V. Castelo | Acessib. marít., doca seca, acesso rodoviário

PORTOS DE AVEIRO E FIGUEIRA DA FOZ

P. Aveiro | Terminal Intermodal e infraestruturacão da ZALI
P. Aveiro | Operacionalidade do Terminal de Granéis Líquidos
P. F. Foz | Acessibilidade marítima
P. F. Foz | Segurança e operacionalidade na entrada do Porto

PORTOS DE LISBOA E SETÚBAL

P. Lisboa | Novo Terminal de Cruzeiros
P. Setúbal | Acessibilidade marítima

PORTOS DE SINES E DO ALGARVE

P. Sines | Expansão do Terminal de Contentores XXI
P. Portmão | Acessibilidade marítima

TRANSVERSAL

Modernização do VTS, Janela Única Logística, Fatura Única Portuária⁽²⁾, Conceito Legal de Porto Sêco

PROJETOS DA EACP16-26
INCLuíDOS NO PNI2030

PROGRAMA NACIONAL
DE INVESTIMENTOS 2030

PORTOS DE LEIXÕES E VIANA DO CASTELO

P. Leixões | Novo terminal de contentores -14mts (ZH)
P. Leixões | Plataforma Logística (Polos 1 e 2)
P. Leixões | Eficiência do Terminal de Granéis Sól. e Aliment.

VIA NAVEGÁVEL DO DOURO

Sinalização, reabilitação das eclusas (incluindo cais de espera) e correção do canal de navegação

PORTOS DE LISBOA E SETÚBAL

P. Lisboa | TC de Alcântara | Aumento da eficiência
P. Lisboa | Novo Terminal do Barreiro
P. Lisboa | Navegabilidade Transporte Fluvial até Castanheira do Ribatejo

PORTOS DE SINES E DO ALGARVE

P. Sines | Novo Terminal de Contentores - Vasco da Gama

Nota:

Dado o período temporal coincidente (entre 2021 e 2026) entre a EACP16-26 e o PNI2030, estes projetos foram também integrados no âmbito do PNI2030.

⁽¹⁾ Projeto concluído antes da aprovação da EACP16-26, no âmbito do PETI3+ ⁽²⁾ Projeto concluído

ANTECEDENTES | PETI3+ 2014/20

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030

BALANÇO DA EXECUÇÃO | TRANSPORTES PÚBLICOS PASSAGEIROS

PROJETOS INCLuíDOS NO PETI3+
CONCLuíDOS, EM CURSO OU A CONCLUIR NO QFP 14/20



METROPOLITANOS

Metro de Lisboa | Expansão (Reboleira e Rato/ Cais do Sodré)

Metro do Porto | Expansão Linha Rosa e Linha Amarela

LINHA DE CASCAIS

Modernização

OUTROS

Outros serviços públicos de transporte de passageiros a nível nacional

PROJETOS INCLuíDOS NO PETI3+
A REALIZAR NO ÂMBITO DO PNI2030

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030

Não aplicável

ESTADO DA INFRAESTRUTURA - RODOVIA



A disponibilização pública da informação sobre o estado da Infraestrutura gerida pela Infraestruturas de Portugal é suportada numa política de comunicação aberta e transparente, e destina-se às diversas partes interessadas, ao Estado como entidade Concedente, às entidades reguladoras, aos clientes e fornecedores e ao público em geral.

Trata-se de informação atualizada anualmente, que constitui uma peça fundamental na definição das necessidades, estratégia e prioridades que baseiam o plano de investimentos de curto e médio prazo da empresa, e permite uma maior otimização na gestão dos recursos disponíveis e capacidade de resposta na manutenção de um nível de serviço (disponibilidade e fiabilidade) adequado às expectativas dos utilizadores.

Esta análise agrega os indicadores recolhidos pela atividade regular de inspeção e diagnóstico à condição das infraestruturas rodoviárias sob gestão da IP, estando neste momento disponíveis os indicadores de desempenho relativos a 2018.

SEGURANÇA DA INFRAESTRUTURA

Importa ressaltar que os ativos classificados nos valores mínimos não representam risco de segurança na utilização da infraestrutura. Esta avaliação visa apenas servir de indicador à priorização das intervenções.

A segurança da infraestrutura é salvaguardada através das práticas de inspeção e fiscalização, e acautelada sempre que necessário através de ações imediatas de manutenção, e de adequação das condições de exploração (limitação de velocidade e/ou de carga, restrições de via ou interdição da circulação).

ÂMBITO E METODOLOGIA

Ativos abrangidos

A disponibilização pública da informação do estado da infraestrutura gerida pela IP abrange os seguintes tipo de ativos integrantes da infraestrutura rodoviária:

- ▶ Pavimentos
- ▶ Obras de arte (pontes e túneis)

Metodologia de avaliação

A avaliação do estado da infraestrutura rodoviária é suportada numa metodologia de transformação dos dados técnicos de inspeção em informação integrada de gestão.

Considerando a necessidade de harmonização da avaliação do estado de condição dos vários tipos de ativos que integram as redes, a apresentação dos resultados é feita tendo por base quatro níveis qualitativos (Bom, Satisfatório, Requer atenção e Insatisfatório) designados por Estados de Condição, os quais têm correspondência numa escala contínua que varia entre 0 (zero) e 8 (oito) e que configura um Indicador de Desempenho.

Estado de Condição	Indicador de Desempenho (I_D)	Descrição
Bom	6,00 a 8,00	Adequado para o longo prazo
Satisfatório	4,00 a 5,99	Adequado para o médio prazo
Requer atenção	2,00 a 3,99	Adequado para o curto prazo
Insatisfatório	0,00 a 1,99	Necessita investimento

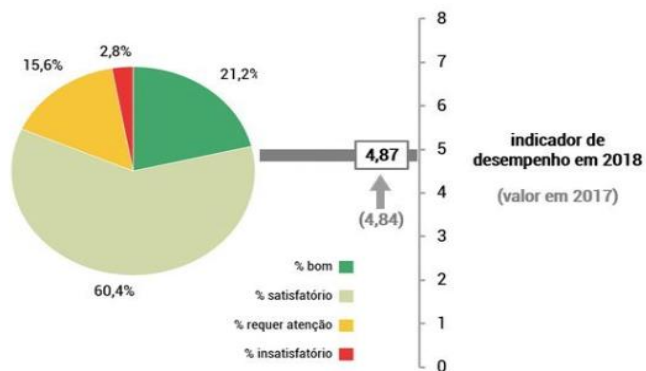
Fontes de informação

Esta informação baseia-se em dados técnicos de inspeção, obtidos no essencial nas campanhas de inspeção principal às redes. A constante aposta da IP no desenvolvimento das tecnologias e processos utilizados ao nível da inspeção e diagnóstico, pode implicar a alteração da metodologia de cálculo de indicadores, limitando a comparabilidade com dados anteriores e a interpretação da informação, em determinados momentos temporais.

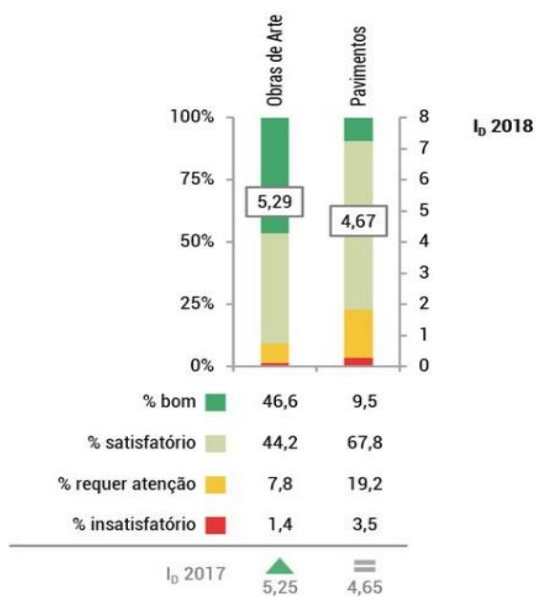
Além desta situação, as inspeções principais inserem-se num conjunto mais alargado de atividades de gestão e fiscalização das redes no qual se incluem também inspeções de rotina para os mesmos grupos de ativos, das quais resulta informação diária e que, sempre que necessário, determina atuações no sentido de garantir a segurança na utilização da infraestrutura.

INDICADORES DE DESEMPENHO

A apresentação de valores representativos da Rede Rodoviária Nacional corresponde à média ponderada (em função dos custos de manutenção e renovação) dos respetivos indicadores de cada grupo de ativos.



Em 2018, o indicador de Desempenho médio ponderado foi de 4,87 correspondendo a 81,6% da rede em estado Bom e Satisfatório.



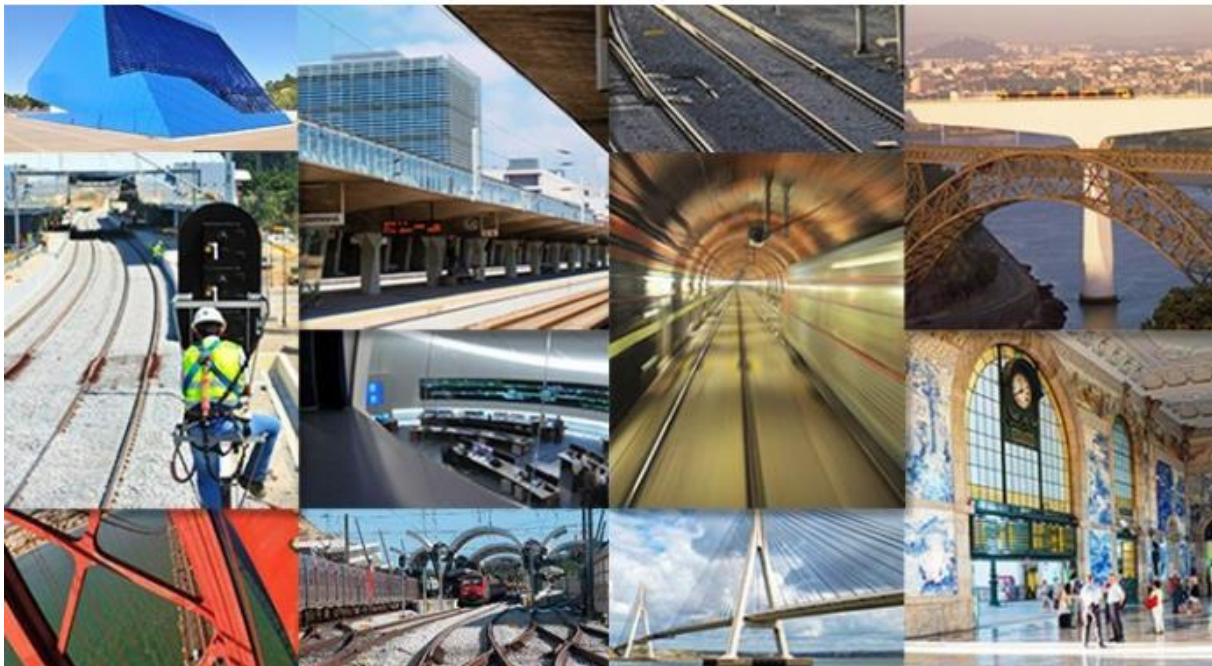
Quer no caso das Obras de Arte, quer nos Pavimentos, é de referir a elevada percentagem de ativos no estado Bom e Satisfatório, na ordem de 91% e 77%, respetivamente.

SEGURANÇA DA INFRAESTRUTURA

Importa ressaltar que os ativos classificados nos valores mínimos não representam risco de segurança na utilização da infraestrutura. Esta avaliação visa apenas servir de indicador à priorização das intervenções.

A segurança da infraestrutura é salvaguardada através das práticas de inspeção e fiscalização, e acautelada sempre que necessário através de ações imediatas de manutenção, e de adequação das condições de exploração (limitação de velocidade e/ou de carga, restrições de via ou interdição da circulação).

ESTADO DA INFRAESTRUTURA



A disponibilização pública da informação sobre o estado da infraestrutura gerida pela Infraestruturas de Portugal é suportada numa política de comunicação aberta e transparente, e destina-se às diversas partes interessadas, ao Estado como entidade Concedente, às entidades reguladoras, aos clientes e fornecedores e ao público em geral.

Trata-se de informação atualizada anualmente, que constitui uma peça fundamental na definição das necessidades, estratégia e prioridades que baseiam o plano de investimentos de curto e médio prazo da empresa, e permite uma maior otimização na gestão dos recursos disponíveis e capacidade de resposta na manutenção de um nível de serviço (disponibilidade e fiabilidade) adequado às expectativas dos utilizadores.

Esta análise agrega os indicadores recolhidos pela atividade regular de inspeção e diagnóstico à condição das infraestruturas ferroviárias sob gestão da IP, estando neste momento disponíveis os indicadores de desempenho relativos a 2018.

SEGURANÇA DA INFRAESTRUTURA

Importa ressaltar que os ativos classificados nos valores mínimos não representam risco de segurança na utilização da infraestrutura. Esta avaliação visa apenas servir de indicador à priorização das intervenções.

A segurança da infraestrutura é salvaguardada através das práticas de inspeção e fiscalização, e acautelada sempre que necessário através de ações imediatas de manutenção, e de adequação das condições de exploração (limitação de velocidade e/ou de carga, restrições de via ou interdição da circulação).

ÂMBITO E METODOLOGIA

Ativos abrangidos

A disponibilização pública da informação do estado da infraestrutura gerida pela IP abrange os seguintes tipos de ativos integrantes da infraestrutura ferroviária:

- ▶ Via-férrea (via e aparelhos de via)
- ▶ Obras de arte (pontes e túneis) e obras geotécnicas
- ▶ Suporte à tração (catenária, subestações e postos de catenária)
- ▶ Sinalização e segurança (sistemas de sinalização e sistemas de controlo de velocidade)

Metodologia de avaliação

A avaliação do estado da infraestrutura ferroviária é suportada numa metodologia de transformação dos dados técnicos de inspeção em informação integrada de gestão.

Considerando a necessidade de harmonização da avaliação do estado de condição dos vários tipos de ativos que integram as redes, a apresentação dos resultados é feita tendo por base quatro níveis qualitativos (Bom, Satisfatório, Requer atenção e Insatisfatório) designados por Estados de Condição, os quais têm correspondência numa escala contínua que varia entre 0 (zero) e 8 (oito) e que configura um Indicador de Desempenho.

Estado de Condição	Indicador de Desempenho (I _D)	Descrição
Bom	6,00 a 8,00	Adequado para o longo prazo
Satisfatório	4,00 a 5,99	Adequado para o médio prazo
Requer atenção	2,00 a 3,99	Adequado para o curto prazo
Insatisfatório	0,00 a 1,99	Necessita investimento

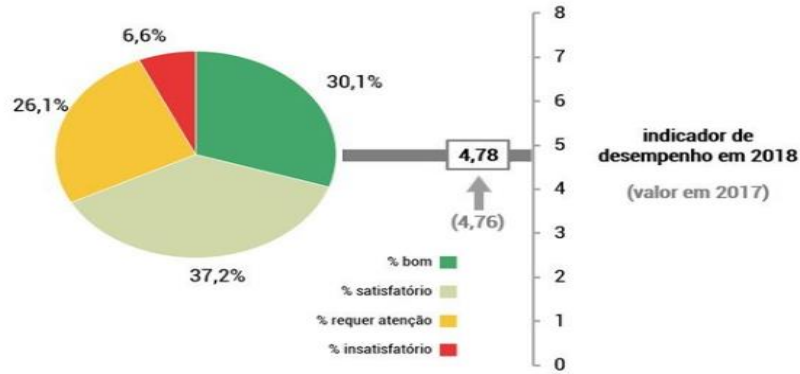
Fontes de informação

Esta informação baseia-se em dados técnicos de inspeção, obtidos no seu essencial nas campanhas de inspeção principal às redes. A constante aposta da IP no desenvolvimento das tecnologias e processos utilizados ao nível da inspeção e diagnóstico, pode implicar a alteração da metodologia de cálculo de indicadores, limitando a comparabilidade com dados anteriores e a interpretação da informação, em determinados momentos temporais.

Além desta situação, as inspeções principais inserem-se num conjunto mais alargado de atividades de gestão e fiscalização das redes no qual se incluem também inspeções de rotina para os mesmos grupos de ativos, das quais resulta informação diária e que, sempre que necessário, determina atuações no sentido de garantir a segurança na utilização da infraestrutura.

INDICADORES DE DESEMPENHO

A apresentação de valores representativos da Rede Ferroviária Nacional corresponde à média ponderada (em função dos custos de manutenção e renovação) dos respetivos indicadores de cada grupo de ativos abrangidos, métrica esta incluída no Contrato-Programa celebrado entre a IP e o Estado Português relativo à gestão da Rede Ferroviária Nacional.



Em 2018 foi apurado um Indicador de Desempenho (média ponderada dos respetivos indicadores de cada grupo de ativos) de 4,78 correspondente a cerca de 67% da rede avaliada num estado de Bom ou Satisfatório.



É relevante a recuperação do indicador relativo ao estado global dos ativos de Via, face ao ano anterior, verificando-se a mesma tendência nos Aparelhos de Via e Estruturas de Proteção e estabilização de plataforma.

As Pontes apresentam-se com uma elevada percentagem de ativos, cerca de 86%, nos estados Satisfatório e Bom sendo que no caso dos Túneis esse valor ronda 72%.

Nos sistemas de sinalização, denota-se um estado global tido como Satisfatório, com uma elevada percentagem de ativos (cerca de 80%) na condição Satisfatório e Bom.

Nos Enclavamentos e Equipamento Exterior assim como ATP, verifica-se um estado global tido como Satisfatório, com uma elevada percentagem de ativos (cerca de 80%) na condição de Satisfatório e Bom.

Na Catenária e Subestações e Postos de Catenária, verifica-se uma percentagem de ativos superior a 90% na condição de Satisfatório e Bom.

SEGURANÇA DA INFRAESTRUTURA

Importa ressaltar que os ativos classificados nos valores mínimos não representam risco de segurança na utilização da infraestrutura. Esta avaliação visa apenas servir de indicador à priorização das intervenções.

A segurança da infraestrutura é salvaguardada através das práticas de inspeção e fiscalização, e acautelada sempre que necessário através de ações imediatas de manutenção, e de adequação das condições de exploração (limitação de velocidade e/ou de carga, restrições de via ou interdição da circulação).

10. ANEXO – AUDIÇÃO DAS ENTIDADES

Entidade	Resposta		Alegações	
	Sim	Não	Sim	Não
Ministro de Estado e das Finanças	X			X
Ministro das Infraestruturas e da Habitação	X		X	
Presidente do Conselho de Administração da Infraestruturas de Portugal	X		X	



27 NOV 2019 1821

Exmo. Senhor
Diretor-Geral do Tribunal de Contas

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
	16/11/2019	ENT.: 8120/2019 PROC. N.º: 12.2	

ASSUNTO: Parecer sobre a Conta Geral do Estado de 2018 - Operacionalidade de Infraestruturas e Transportes

Exmo. Senhor Diretor Geral do Tribunal de Contas,

No âmbito do Parecer, sobre o assunto mencionado em epígrafe, o qual mereceu a nossa melhor atenção, encarrega-me S.E. o Ministro de Estado e das Finanças de informar que atento ao conteúdo e o facto de não ter sido dirigida qualquer recomendação a este Gabinete, não se afigura necessário o nosso exercício do contraditório, ao abrigo dos artigos 13.º e 87.º da Lei n.º 98/97, de 26 de agosto.

Com os melhores cumprimentos, e *atenciosos cumprimentos*

O Chefe do Gabinete

Bruno Pereira

C/c: SEO, SET



Luis Filipe Simoes

De: Hugo Mendes <hugo.mendes@mih.gov.pt>
Enviado: 22 de novembro de 2019 20:36
Para: Luis Filipe Simoes
Cc: Isabel Pires Marques
Assunto: Parecer sobre a Conta Geral do Estado de 2018 - Operacionalidade de Infraestruturas e Transportes
Anexos: Contraditório IP TdC_2572875.pdf

Exmo. Senhor Auditor Coordenador
Dr. Luís Filipe Simões

Tendo tido conhecimento da resposta remetida pela Infraestruturas de Portugal, SA em sede de exercício do contraditório sobre o assunto identificado em epígrafe, serve o presente para informar que o Ministério das Infraestruturas e Habitação reitera o teor da mesma, não tendo quaisquer esclarecimentos adicionais.

Com os melhores cumprimentos,
Hugo Mendes
Chefe do Gabinete



REPÚBLICA
PORTUGUESA

MINISTÉRIO DAS
INFRAESTRUTURAS E
HABITAÇÃO

Gabinete do Ministro das Infraestruturas e da Habitação
Avenida Barbosa du Bocage, 5, 5.º
1049-039 Lisboa, PORTUGAL
TEL +351 21 042 6200 / VoIP 441703



Conselho de Administração

Exmo. Auditor Coordenador
Dr. Luis Flípe Simões
Departamento de Auditoria VII do Tribunal
de Contas
Av. da República 65
1050-189 – Lisboa

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE ANTECEDENTE	NOSSA REFERÊNCIA	SAÍDA	DATA
35598/2019 - DAVII		2572875-007	CA 1041	

Assunto: Parecer sobre a Conta Geral do Estado de 2018 - Operacionalidade de Infraestruturas e Transportes

Senhor Auditor Coordenador, Dr. Luis Flípe Simões,

Na sequência da receção do email que nos foi dirigido em 16 de novembro, relativo ao assunto em epígrafe, através do qual nos foi dado a conhecer o anteprojeto de Parecer, vem a IP, no exercício de contraditório, prestar informação e esclarecimentos adicionais respeitante aos seguintes aspetos:

1. Quanto ao mencionado no ponto **6.4.1. Operacionalidade de infraestruturas e transportes** importa reiterar que a execução financeira reportada pela IP para o PETI3+, e respetivo investimento total previsto, se cinge aos setores rodoviário e ferroviário, por serem aqueles a que se reportam as competências cometidas à Infraestruturas de Portugal, SA., nos termos da lei.

Doutra parte, é importante contextualizar a informação constante do referenciado documento ppt, datado de 19 de junho de 2018. Refere-se o mesmo a Sessão Pública de Apresentação do PNI 2030, realizada no LNEC, que lançou o debate público sobre os investimentos estratégicos da próxima década.

Tratou-se de iniciativa governamental, aberta pelo Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, Pedro Marques, e encerrada pelo Primeiro-ministro, António Costa,

“Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco”

IP.MOD.004 v1.4

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, SA
Praça da Portagem - 2809-013 ALMADA - Portugal
T +351 212 879 000 - F +351 212 951 997
ip@infraestruturasdeportugal.pt - www.infraestruturasdeportugal.pt

NIPC 503 933 813
Capital Social 7.068.165.000,00€



tendo cabido ao Presidente do Conselho de Administração da IP apresentar o ponto de situação da execução do PETI3+ setorial e também global, por razões que se prendem com economia de meios, num evento que contemplou também uma Mesa de Debate que contou com moderador e 5 outros oradores.

No conteúdo desta apresentação foram, naturalmente, considerados os dados relativos à execução do PETI3+ nos setores ferroviário e rodoviário e aglutinados outros elementos referentes aos restantes setores de incidência do PETI3+ (disponibilizados ao MPI no âmbito da organização do evento).

Então, como agora, não dispõe a IP de dados que não digam respeito aos setores ferroviário e rodoviário, nem lhe assiste legitimidade para atualizar informação que extravase o âmbito das suas competências.

Em suma, o conhecimento da IP sobre o ponto de situação da execução do PETI3+ relativo aos projetos de transportes de passageiros e aos setores marítimo-portuário e aeroportuário, restringe-se aos elementos que lhe foram facultados pelas respetivas áreas e entidades competentes para efeitos da apresentação oral efetuada pelo Presidente do Conselho de Administração da IP na sessão pública acima referida.

Salienta-se ainda que a informação veiculada em 19 de setembro, em resposta às matérias enunciadas nos pontos 3 a 9 do v/ ofício, se refere inteiramente a Obras de Arte (como aí expressamente consignado) integradas na rede rodoviária sob nossa jurisdição e ainda na rede ferroviária, tal como explicitado no Anexo relativo ao ponto 3.

Pelo acima exposto, não pode, nem compete à IP, tecer qualquer comentário sobre os dados referidos no anteprojeto de Parecer a que se responde no que concerne aos projetos de transportes de passageiros e aos setores marítimo-portuário e aeroportuário, elementos que apenas devem ser analisados pelas Entidades legalmente competentes para o efeito.

2. Relativamente à execução do **Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas** entendemos serem devidos os seguintes esclarecimentos e ajustamentos:

2.1. Execução a 31/12/2018

Após comparação do grau de execução financeira do PETI3+ a 31/12/2018, respeitante aos setores rodoviário e ferroviário, constante da CGE 2018, e que foi



2.º

Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco

IP.MOD.004/v14



reportado à Tutela Setorial em janeiro de 2019, com o grau de execução financeira enviado ao Tribunal de Contas em setembro de 2019, verificam-se as seguintes diferenças:

- **Execução Financeira PETI 3+ até 31/12/2018 reportado à Tutela em janeiro de 2019:** 321,5 milhões de euros;
- **Execução Financeira PETI 3+ até 31/12/2018 reportado ao TC em setembro de 2019:** 316,1 milhões de euros;

A diferença identificada de 5,4 milhões de euros é devida ao facto de, na informação remetida ao Tribunal de Contas, não terem, por lapso, sido consideradas as seguintes intervenções:

- i) A Eletrificação do Ramal de Ligação Ferroviária ao Porto de Aveiro, no valor de 2,3 milhões de euros, realizada no início do PETI3+, no ano de 2015;
- ii) As intervenções no âmbito da "Melhoria das Acessibilidades às Áreas de L. Empresarial de Famalicão Sul (Ribeirão e Lousado), investimento integrante quer do projeto "Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia" do PETI3+, quer do Plano de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE), programa de investimento também de iniciativa Governamental. O valor deste investimento foi de 2,4 milhões de euros em 2018.
- iii) Pagamentos finais relativos à construção do Túnel do Marão, relativos ao encerramento de contas, no valor de 0,7 milhões de euros.

Em face do exposto o valor correto da execução do PETI3+, a 31/12/2018, é de 321,5 milhões de euros, o mesmo que está subjacente ao grau de execução financeira apresentado na CGE 2018.

Junta-se em anexo o mapa com a execução financeira do Programa PETI3+ em 31/12/2017, 31/12/2018 e 30/06/2019, corrigido em função das situações acima identificadas.

2.2. Investimento Total previsto PETI3+

O investimento total previsto do PETI3+ para os setores rodoviário e ferroviário, e de qualquer plano de investimentos, é variável em função de um conjunto de fatores, dos quais salientamos:

- i) A evolução do exato âmbito de cada um dos projetos, apenas possível de ser definido com a conclusão dos respetivos projetos de execução;



3.º

“Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco”

IP.MOD.004 | v14

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, SA
Praça da Portagem - 2809-013 ALMADA - Portugal
T +351 212 579 000 F +351 212 951 997
ip@infraestruturasdeportugal.pt www.infraestruturasdeportugal.pt

NIPC 503 933 813
Capital Social 7.068.165.000,00€



- ii) A evolução dos valores base para valores contratuais, após conclusão dos respetivos procedimentos contratuais;

A atualização do valor do investimento total previsto é efetuada trimestralmente pela IP, tendo por base os fatores acima mencionados.

Foi precisamente este pressuposto de revisão periódica do valor total de investimento do PETI3+ que foi assumido em janeiro de 2019, aquando do envio do grau de execução dos indicadores de acompanhamento determinados pela Tutela setorial da IP (em anexo), cujos valores constam na CGE 2018.

À data foi considerado um investimento total de 2.534 milhões de euros, correspondentes a um investimento de 2.271 milhões de euros na ferrovia e a um investimento de 263 milhões de euros na rodovia.

Seguindo o mesmo pressuposto de atualização periódica do valor do investimento total previsto, o valor de 2.628 milhões de euros remetido ao Tribunal de Contas em setembro de 2019 já teve em consideração a evolução verificada entre janeiro de 2019 e setembro de 2019, constituindo a informação mais atual existente à data.

Esse valor é agora ajustado para 2.631 milhões de euros, em função da inclusão, por estar em falta, do investimento com a Eletrificação do Ramal de Ligação Ferroviária ao Porto de Aveiro e do pagamento final do Túnel do Marão, conforme anteriormente referido.

Fica assim claro que o valor do investimento total previsto a 31/12/2018 era de 2.534 milhões de euros, conforme informação remetida à Tutela Setorial e que está subjacente ao grau de execução financeira constante da CGE 2018.

Refere-se, por último, que para a evolução do valor previsto em janeiro de 2019 (2.534 milhões de euros) para os atuais 2.631 milhões de euros contribuíram essencialmente as alterações verificadas nos seguintes projetos:

IP3. Coimbra – Viseu:

Reintrodução do projeto do IP3, após a redefinição do seu âmbito, com um investimento previsto de 134 milhões de euros. Aquando do lançamento do PETI3+ estava previsto um investimento total de 600 milhões de euros, a desenvolver em regime de PPP e que, por essa razão, não foi considerado no âmbito da monitorização financeira efetuada ao PETI3+. Já em 2019, com a estabilização do cenário de requalificação do IP3, este projeto foi



4.º



reintroduzido no âmbito da monitorização financeira do PETI3+.

Corredor do IC35: Penafiel - Entre-os-Rios e Arouca – Stª Mª Feira

Integração em 2019, no âmbito da monitorização financeira do PETI3+, dos empreendimentos "EN326/EN327. Variante Escariz – Mansores" e "IC35 - Rans / Entre-os-Rios", com o aumento do investimento total do projeto "IC35: Penafiel - Entre-os-Rios e Arouca – Stª Mª Feira" em 74 milhões de euros.

Adjudicação das Empreitadas do Corredor Internacional Sul:

Em 2019 verificou-se a adjudicação das três empreitadas do Corredor Internacional Sul, que ligam Évora Norte a Elvas (Linha do Leste). Neste contexto o valor do investimento total foi atualizado, em função dos valores adjudicados, tendo o valor global do investimento previsto, para o conjunto destas três obras, sido reduzido em 113 milhões de euros.

2.3. Em face do exposto conclui-se que a execução financeira do PETI3+, a 31/12/2018, era de 321,5 milhões de euros, e que o investimento total previsto, na mesma data, era de 2.534 milhões de euros, pelo que resulta um grau de execução financeira de 12,7% a 31/12/2018, igual ao que consta da CGE 2018.

Verificou-se entre janeiro de 2019 e setembro de 2019 uma evolução no valor total do investimento previsto, que é na presente data de 2.631 milhões de euros.

Refere-se, por último, que não obstante o atraso que se verifica no desenvolvimento do PETI3+, este programa de investimento será concretizado, tal como previsto, até ao final do ano de 2023, ou seja, ainda no âmbito do atual quadro comunitário de apoio.

3. Da análise do ponto 6.4.2 Risco de Inoperacionalidade de Infraestruturas de transportes, nomeadamente no que se refere ao disposto no Quadro 5, parece-nos que existem algumas discrepâncias face à informação constante no ficheiro "Ponto 4_OA_31.dez.2018_TC", remetido ao TC no âmbito do pedido de elementos.

No quadro abaixo indicam-se os valores corrigidos, mantendo-se a organização constante no relatório:



. 5.º

"Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco"

IP.MOD.004 |v14

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, SA
Praça da Portagem 2809-013 ALMADA - Portugal
T +351 212 879 000 F +351 212 951 997
ip@infraestruturasdeportugal.pt - www.infraestruturasdeportugal.pt

NIPC 503 933 813
Capital Social 7.068.165.000,00€



Estado de Conservação	Rodovia			Ferrovia		
	2017	Varição	2018	2017	Varição	2018
Não Classificado	343	-191	152	22	-17	5
Mau	8 10	+2 0	10	2	0	2
Deficiente	75 77	-11 -13	64	28	+1 -8	29 20
Mediano	428 429	-2 -3	426	246	-1 11	245 257
Sub-Total	859	-202 -207	652	298	-17 -14	284
Regular	2393 2401	+7 +9	2410	51	+6 74	57 125
Bom	2199 2203	+201 +197	2400	1242	-6 -36	1236 1206
Excelente	159 142	-16 +1	143	412	+17 -24	429 388
Total	5605	0	5605	2003	0	2003

De salientar, não obstante, que os presentes ajustes de detalhe não alteram a referida percentagem de obras de arte com estado de conservação inferior a regular – 12%.

Porém, anotamos igualmente que as classificações de Estado de Conservação, estabelecidas nos termos das avaliações dos parâmetros técnicos inspecionados por especialistas competentes para o efeito e cumprindo com as melhores práticas internacionais da especialidade, tem em vista, sobretudo, a identificação do momento economicamente mais vantajoso para intervencionar as estruturas. Ora, esse momento de intervenção é, por regra, anterior ao momento que poderá implicar o risco de inoperacionalidade que se pretende medir no âmbito da presente auditoria. Assim sendo, tendo em consideração que o SGOA da IP determina que apenas nos casos dos EC4 - Deficiente e EC5 – Mau, se equaciona a possibilidade de introduzir constrangimentos à circulação, parece-nos que poderia ser mais adequado considerar as 96 obras de arte (74 rodoviárias e 22 ferroviárias) que se encontravam nesta situação em 2018 e que correspondem a 1,3% do universo de obras de arte sob gestão da IP.

É também de destacar que estas últimas obras de arte (em deficiente ou mau estado) são objeto de acompanhamento especial e diferenciado pela IP, nos termos do SGOA, através de inspeções especiais de monitorização, normalmente dedicadas aos componentes identificados com necessidade de intervenção. Estas ações inspetivas são medidas

 6.º

“Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco”

IP.MOD.004/v14



mitigadoras ou de controlo do risco de operacionalidade e segurança para a utilização das estruturas, por vezes acrescidas de outras medidas complementares, como instrumentação ou até medidas provisórias de contenção das estruturas.

O SGOA da IP é uma ferramenta avançada de gestão de risco, especificamente desenvolvida para as obras de arte, tendo por base a experiência de cerca de duas décadas de atividade das extintas REFER e Estradas de Portugal, tendo sido congregadas recentemente num modelo unificado e que foi considerado exemplar pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

Sem prejuízo da IP privilegiar sempre a segurança e operacionalidade das suas infraestruturas, destaca-se também que esta organização tem como missão o desenvolvimento de uma ação economicamente sustentável e otimizada. Nesse sentido, a gestão de risco preconizada pelo SGOA assenta sobretudo na realização atempada das intervenções de reabilitação, antes da iminência dos riscos significativos de inoperacionalidade, o que em geral resulta em intervenções menos onerosas e com menores impactos para exploração durante a fase de obras. De referir também que a IP dispõe de capacidades de manutenção e gestão de ativos que permitem igualmente o prolongamento da vida útil destas estruturas.

Na preparação dos planos de intervenções nas redes, a IP tem subjacente a minimização das situações de risco existentes na rede, uma vez que, para cada uma das obras de arte em vigilância, são definidas e priorizadas as ações concretas a desenvolver a todos os níveis de atuação, onde se inclui a observação e monitorização, os estudos e projetos, a contratação das empreitadas e ainda a execução das intervenções propriamente ditas.

Da análise ao Quadro 6, julgamos igualmente importante realçar que o ciclo de inspeções principais e de rotina é de 6 e 2 anos, respetivamente, o que resulta, em termos gerais, em “taxas de cobertura” previstas inferiores ao efetivamente praticado pela IP.

Finalmente, anota-se ainda que a IP pugna por total transparência na informação que presta à sociedade, nomeadamente, aos utilizadores das nossas infraestruturas, tal como é possível atestar pela consulta ao website.

<http://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/rede/rodoviaria/estado-da-infraestrutura>

<http://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/rede/ferroviaria/estado-da-infraestrutura>

Para além desta informação pública que refere o estado de todos os grupos de ativos

7.9

Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco

IP.MOD.004 | v14

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, SA
Praça da Portagem - 2809-013 ALMADA - Portugal
T +351 212 879 000 F +351 212 951 997
ip@infraestruturasdeportugal.pt www.infraestruturasdeportugal.pt

NIPC 503 933 813
Capital Social 7.068.165.000,00€



relevantes das infraestruturas geridas pela IP com referência aos dados de 2018, foi ainda realizada uma conferência de imprensa dedicada ao tema no dia 02.08.2019 e que proporcionou a amplificação desta informação através dos órgãos de comunicação social.

Esta informação disponibilizada publicamente utiliza a linguagem que julgamos adequada à compreensão geral do contexto do Estado das Infraestruturas, sendo portanto acessível a todos os stakeholders da IP.

Relativamente à afirmação de que o SGOA não abrange a totalidade das infraestruturas de transportes, importa esclarecer que na informação anteriormente prestada ao TC, de acordo com as premissas indicadas, se apresentaram os estados de conservação das obras de arte sob gestão direta da IP.

Relativamente às obras de arte que integram a rede subconcessionada esclarece-se que as respetivas subconcessionárias enquanto responsáveis pelos respetivos ativos têm igualmente implementado um sistema de gestão de obras de arte, designadamente:

Subconcessões Baixo Tejo, Litoral Oeste, Baixo Alentejo, Algarve Litoral, AE Transmontana – Aplicação GOA;

Subconcessões Pinhal Interior, Douro Interior – Aplicação SustIMS

Em anexo segue a informação relativamente ao Estado de Conservação das OA's subconcessionadas resultantes das últimas inspeções principais realizadas pelas mesmas, destacando-se que as obras de arte cujas inspeções realizadas em 2018 se identificaram como EC5 já foram intervencionadas ou estão em processo de intervenção, até final do presente ano, pelas respetivas subconcessionárias

Refere-se que a IP no âmbito da gestão dos respetivos contratos de subconcessão promove a monitorização e acompanhamento do cumprimento dos critérios de qualidade das infraestruturas, incluindo a componente de Obras de Arte, a respetiva periodicidade de verificação, os padrões mínimos a respeitar, estabelecidos no Plano de Controlo da Qualidade e Manual de Operação e Manutenção de cada contrato de subconcessão, bem como o tipo de operação de reposição dos diferentes componentes da infraestrutura.

Acresce referir que a rede de infraestruturas rodoviárias de transporte não se esgota nas vias sob gestão direta da IP ou subconcessionadas, há que ter presente a rede de infraestruturas que integra os restantes 14 Contratos de Concessão do Estado – designadamente os contratos de Concessões do Algarve, da Beira Interior, das Beiras Litoral e Alta, da Costa de Prata, do Grande Porto, do Norte Litoral, do Interior Norte, do Litoral

8.º

Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco

IP.MOD.004 | v1.4



Centro, do Oeste, da Grande Lisboa, do Norte, do Douro Litoral, da Brisa, da Lusoponte (que integra a Ponte Vasco da Gama).

Para obtenção de informação sobre o estado da rede que integra os referidos Contratos de Concessão sugere-se o contacto com as respetivas Concessionárias ou junto do IMT enquanto entidade competente para representar o concedente Estado em matéria de infraestruturas rodoviárias nos termos do Decreto-Lei nº 77/2014, de 14 de maio, e enquanto entidade que exerce os poderes de gestão dos respetivos contratos.

Acresce por último, as obras de arte sob gestão Municipal, integradas nas redes de infraestruturas rodoviárias municipais e cujo estado de conservação deverá ser obtido junto de um dos municípios.

Julgando que estes esclarecimentos adicionais possam contribuir para a clarificação das matérias objeto do Parecer, ficamos disponíveis para a colaboração entendida por conveniente.

Com os melhores cumprimentos, *e elevada consideração,*

O Presidente do Conselho de Administração

António Laranjo

“Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco”

Juntam-se os:

- Anexo 1 Mapa com a execução financeira do Programa PETI3+;
- Anexo 2 Mapas com informação sobre o Estado de Conservação das Obras de Arte das subconcessionadas – Autoestrada Litoral Oeste (AELO); Autoestrada Transmontana; Autoestrada do Baixo Alentejo; Autoestrada Douro Interior; Autoestrada Pinhal Interior; Autoestrada do Baixo Tejo.

IP.M00.004 |14

9.º

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, SA
Praça da Portagem 2809-013 ALMADA Portugal
T +351 212 879 000 F +351 212 951 997
ip@infraestruturasdeportugal.pt www.infraestruturasdeportugal.pt

NIPC 503 933 813
Capital Social 7.068.165.000,00€