


20

s u s t e n t a b i l i d a d e . s e r v i ç o . s t a k e h o l d e r s

13



Relatório de Sustentabilidade 2013



2013
Relatório
Sustentabilidade

Boa Viagem

ÍNDICE:

	SOBRE O RELATÓRIO	4
	MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	5
1.	A EMPRESA	7
1.1.	Estratégia Empresarial	7
1.2.	Modelo de Governo Societário	9
1.3.	Código de Ética	12
1.4.	Gestão do Risco e Compliance	12
2.	INICIATIVAS NO CAMINHO DA SUSTENTABILIDADE E EFICIÊNCIA ORGANIZACIONAL	16
2.1.	Renegociação das Parcerias Público Privadas (PPP)	16
2.2.	K Proximidade	16
2.3.	K Portagens	17
2.4.	K Organização	17
2.5.	K Performance	17
2.6.	K Regulação	18
2.7.	K Portefólio	18
2.8.	Internacionalização	18
3.	RESUMO DE INDICADORES 2013	21
3.1.	Indicadores de Desempenho do Contrato de Concessão	21
3.2.	Indicadores de Valor Direto Gerado e Distribuído	22
3.3.	Indicadores de Performance Ambiental	22
3.4.	Indicadores de Performance Social	23
4.	ENVOLVIMENTO COM OS STAKEHOLDERS	25
4.1.	Acionista	28
4.2.	Entidades Reguladoras e de Fiscalização	28
4.3.	Entidades Governamentais e Oficiais	28
4.4.	Concessionárias	30
4.5.	Clientes	30
4.5.1.	Serviços Prestados ao Cliente	30
4.5.2.	Plataformas e Informação de Serviços ao Cliente	34
4.5.3.	Satisfação dos Clientes	37
4.6.	Fornecedores	38
4.7.	Colaboradores	39
4.7.1.	Caracterização	39
4.7.2.	Diversidade e Igualdade	48
4.7.3.	Segurança e Saúde no Trabalho	52
4.7.4.	Reporting Social	55
4.8.	Comunidade – Responsabilidade Social	57
4.9.	Comunidade Técnica e Científica	62
4.10.	Órgãos de Comunicação Social	65
5.	SEGURANÇA RODOVIÁRIA	67
5.1.	Planeamento e Objetivos	67
5.2.	Iniciativas	70
6.	GESTÃO AMBIENTAL	72
6.1.	Objetivos	72
6.2.	Desempenho	73
6.2.1.	Consumos	73
6.2.2.	Biodiversidade	77
6.2.3.	Emissões, Efluentes e Resíduos	80
6.2.4.	Investimento em Aspectos Ambientais	83
6.3.	Iniciativas para Redução de Impactos	84
7.	QUALIDADE DE PRODUTOS E SERVIÇOS	89
7.1.	O Ciclo de Vida da Estrada	89
7.2.	Política de Qualidade	90
7.3.	Normalização e Procedimentos	91
7.4.	Modelação Empresarial	92
8.	INOVAÇÃO	94
9.	ÍNDICE GRI	98
10.	ANEXO I	

SOBRE O RELATÓRIO

Organização do Relatório

Ao longo do presente relatório serão utilizados elementos gráficos com vista a facilitar a leitura do documento, nomeadamente:

GRI Indicador de perfil

GRI Indicador de desempenho económico

GRI Indicador de desempenho ambiental

GRI Indicador de desempenho social

2.1 3.2 3.3 O presente documento é o sétimo Relatório de Sustentabilidade que a EP – Estradas de Portugal, S.A. apresenta no âmbito do seu compromisso com um desenvolvimento e desempenho sustentáveis.

Destinatários

3.5 Dirigido a todas as partes interessadas na EP – entidades que influenciam e são influenciadas pela atividade da empresa.

Âmbito

2.5 3.1 Este relatório, conjuntamente com o Relatório de Gestão e Demonstrações Financeiras, o Relatório de Governo Societário e o Relatório das Parecerias Público Privadas, proporcionam uma visão abrangente do desempenho da EP, em Portugal continental, no período compreendido entre os dias 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2013.

Metodologia

3.5 3.9 A metodologia utilizada para a elaboração do relatório segue as Diretrizes da Global Reporting Initiative (GRI), na sua versão 3.1.

Sempre que não forem seguidas as linhas do GRI tal é devidamente identificado, sendo indicadas as fórmulas utilizadas pela EP.

Nível de Classificação

3.13 O nível de cumprimento do GRI correspondente ao nível B, autodeclarado, continuando a ser objetivo da EP melhorar este nível em futuros relatórios.

		C	C+	B	B+	A	A+
Obrigatório	Autodeclarado			x			
Opcional	Examinado por Terceiros						
	Examinado pela GRI						

Contactos

3.4 No sítio na internet da EP, <http://www.estradasdeportugal.pt/>, podem ser encontradas informações complementares e atualizadas sobre a atividade da empresa.

A EP também possui um endereço de email, sustentabilidade@estradas.pt, para onde podem ser dirigidas todas as questões relacionadas com a sustentabilidade.

Mensagem do Conselho de Administração

1.1 1.2

O ano de 2013 foi, para a EP - Estradas de Portugal, S.A., o ano da mudança na assunção do compromisso para com o desenvolvimento e desempenho sustentáveis da empresa.

Tendo presente este designio, foi lançado o Plano Estratégico 2013-2016, denominado K16, pela sua alusão ao “quilómetro” da terminologia rodoviária, e a 2016, ano horizonte do plano.

Definiu-se como Visão Estratégica para a EP o ser reconhecida como **empresa de serviços de acessibilidade e de proximidade** com especial atenção à conservação dos seus ativos e eficiência da operação.

A maturidade da Rede Rodoviária Nacional alcançada determinou um rumo balizado pela sustentabilidade financeira, focado na conservação e operação de rede, assim como na garantia dos seus padrões de qualidade, fechando o ciclo de construção e dando início a um novo paradigma na gestão rodoviária.

O K16 introduziu um novo conceito estratégico assente em três vetores - **Sustentabilidade, Serviços, e Stakeholders**, para garante do cumprimento da Missão e do alcance da Visão.

Num tempo muito curto, a empresa reestruturou-se em termos organizacionais e processuais, no sentido de adquirir mais capacitação e agilidade de resposta aos desafios.

Várias dimensões da sustentabilidade sofreram um novo impulso. No exercício da sua atividade, a EP apostou na minimização dos riscos ambientais, na redução dos níveis de sinistralidade rodoviária, na eficiência energética, na prestação do serviço de proximidade ao cliente, na estratégia de gestão de risco, no desenvolvimento do seu capital humano e na promoção da igualdade de género e da conciliação, no diálogo com os parceiros e no envolvimento em projetos de responsabilidade social empresarial.

O Conselho de Administração da EP está comprometido com a criação de valor, partilhado e confiante no fôlego desta política de sustentabilidade.

O Conselho de Administração,



1. A EMPRESA

2.4 2.6 A EP é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, criada a 7 de novembro de 2007, através do Decreto-Lei n.º 374/2007, com Sede na Praça da Portagem, em Almada – Portugal.

Surge na sequência de uma série de transformações ocorridas desde 1927, aquando da criação da Junta Autónoma de Estradas (JAE) e que tem como marcos mais relevantes a extinção da JAE e a criação de três institutos rodoviários (IEP, ICERR e ICOR) em 1999, a fusão destes no Instituto das Estradas de Portugal em 2002, transformado em entidade pública empresarial em 2004.

A última transformação em sociedade anónima levou à celebração, entre o Estado e a EP, de um contrato de concessão por um período de 75 anos, cujas bases foram aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de novembro, alterado pela Lei n.º 13/2008, de 29 de fevereiro, pelo Decreto-Lei n.º 110/2009, de 18 de maio e pelo Decreto-Lei n.º 44-A/2010, de 5 de maio.

Objeto

2.2 2.7 A EP tem por objeto o financiamento, a conservação, a exploração, a requalificação e o alargamento das vias que integram a Rede Rodoviária Nacional (RRN), e ainda a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação e alargamento das vias que integram a RRN futura.

A EP intervém diretamente em mais de 13.500 km de vias da RRN. Esta dimensão inclui cerca de 3.000 km de estradas desclassificadas pelo PRN 2000, por ainda não ter sido possível proceder à sua integração nas redes municipais. Indiretamente, a EP atua ainda em cerca de 1.766 km de rede subconcessionada, distribuída por sete subconcessões e efetua pagamentos relativamente a algumas concessões do Estado, sendo titular da receita proveniente da cobrança de taxas de portagem em concessões do Estado e subconcessões.

1.1 Estratégia Empresarial

A Nossa Missão

1.2 A missão global da empresa é a prestação de um serviço público de qualidade, que contribua para o desenvolvimento nacional e para a coesão territorial. Esta prestação, em moldes empresariais, visa proporcionar uma melhor qualidade de vida às populações, ao mesmo tempo que promove a acessibilidade e a proximidade.

Linhas de Orientação Estratégica:

- Assegurar a sustentabilidade financeira da EP no quadro do modelo de financiamento do sistema rodoviário;
- Prosseguir os objetivos de redução dos níveis de sinistralidade e de sustentabilidade ambiental fixados no quadro II anexo às bases da concessão;

- Promover a extensão da rede viária nacional prevista no PRN2000, num quadro de conectividade nacional e internacional;
- Assegurar o cumprimento, de acordo com a calendarização definida pelo Governo, da execução do PRN2000;
- Prosseguir níveis de eficiência de custos de exploração e manutenção, em linha com as melhores práticas;
- Disponibilizar a via aos clientes de acordo com os níveis de serviço estipulados para cada tipo de estrada.

Plano Estratégico 2013-2016

2.9 Tendo alcançado em 2013 a maturidade da RRN, a EP iniciou um novo percurso muito mais vocacionado para a conservação, serviços, sustentabilidade financeira e parceiros. Na prossecução da sua missão, tendo presente a importância e impacto da sua atividade no desenvolvimento social e económico do país e na qualidade de vida dos clientes, a empresa pretende ser reconhecida como uma empresa de prestação de serviços de acessibilidade e de proximidade.

Neste propósito foi definido um Plano Estratégico, denominado K16, estruturado em torno de três pilares: Sustentabilidade, Serviço e *Stakeholders*:



Figura 1 – Plano Estratégico K16

Este Plano representa uma mudança de paradigma que será acompanhada por uma forte ação na área da comunicação interna e externa, com vista à criação de uma cultura direcionada para o cliente e à consolidação da marca EP.

O Plano foi apresentado pelo CA em julho, a todos os colaboradores da empresa, num evento que contou com a presença dos principais *Stakeholders* externos.



Política de Sustentabilidade

4.8 A EP assumiu um compromisso com os cidadãos, no sentido de adotar princípios orientados para o desenvolvimento sustentável, visando não só a criação de valor para a empresa, mas também para a sociedade.

Essa política de sustentabilidade passa por:



Figura 2 – Política de Sustentabilidade

1.2. Modelo de Governo Societário

4.1 4.3 A EP conta com um modelo de governo sólido, pautado pela ética, rigor e transparência, com respeito integral pelas Boas Práticas de Governo Societário do Setor Público Empresarial e pelo Estatuto do Gestor Público.

A estrutura de governo da EP assenta no modelo “latino reforçado”, que prevê a existência de uma Assembleia Geral, de um Conselho de Administração, um Conselho Fiscal e um Revisor Oficial de Contas ou Sociedade de Revisores Oficiais de Contas.

Órgãos Sociais

Mesa da Assembleia Geral

Paulo Manuel Marques Fernandes, **Presidente**

Paulo Miguel Garcês Ventura, **Vice-Presidente**

Maria Fernanda Joanaz Silva Martins, **Secretária**

Conselho de Administração

António Manuel Palma Ramalho, **Presidente**

José Serrano Gordo, **Vice-Presidente**

Vanda Cristina Loureiro Soares Nogueira, **Vogal**

João Albino Correia Grade, **Vogal**

Conselho Fiscal

Graça Maria Valente Montalvão Fernandes, **Presidente**

William Hall Woolston, **Vogal**

Bernardo Xavier Alabaça, **Vogal**

(nomeado em substituição de António do Carmo Nuno de Abreu Peixoto, por deliberação social unânime por escrito, de 31 de outubro de 2013)

Teresa Isabel Carvalho Costa, **Suplente**

Revisor Oficial de Contas

Esteves, Pinho & Associados, SROC, Lda.

Membro independente da BKR International

Representada por Rui Manuel Correia de Pinho

Luís Manuel Moura Esteves, ROC Suplente

Relacionamento dos Órgãos de Gestão com a Estrutura Dirigente

4.4 4.7 4.9 O relacionamento do Conselho de Administração com a estrutura dirigente e quadros da empresa é estreito e diário. Além da reunião de quadros que se realiza anualmente para divulgação geral dos compromissos e objetivos para o ano realizam-se, sempre que necessário, reuniões conjuntas entre a Administração e os vários Diretores para acompanhamento das atividades e resolução de temas transversais à atividade da EP.

No último trimestre de 2013, a criação de Comitês de natureza consultiva nas áreas do Capital Humano, Investimento e Informática veio reforçar um modelo de proximidade e de intervenção dos dirigentes nas tomadas de decisão estratégicas da empresa.

Foram ainda implementadas Reuniões de Acompanhamento e Controlo (RAC), realizadas mensalmente com a participação do Conselho de Administração e todos os responsáveis setoriais, nas quais são aferidos e analisados os resultados da empresa face às metas estabelecidas.

Estrutura Orgânica e Áreas de Responsabilidade

2.3 2.9 4.1 Durante o ano de 2013 não se verificou qualquer alteração à estrutura acionista da empresa, ao modelo de governo adotado, à missão e às atribuições.

A única alteração foi relativa à estrutura organizacional interna, em resultado da implementação do Plano Estratégico K16, que teve como finalidade a simplificação e racionalização do modelo de governo e um maior enfoque no negócio, na sua cadeia de valor e na orientação à eficiência, à área comercial e ao cliente, criando competências que permitam desenvolver e alargar a oferta de Serviços.

Neste enquadramento, foi definida a macroestrutura organizacional, conforme organograma que se apresenta de seguida:

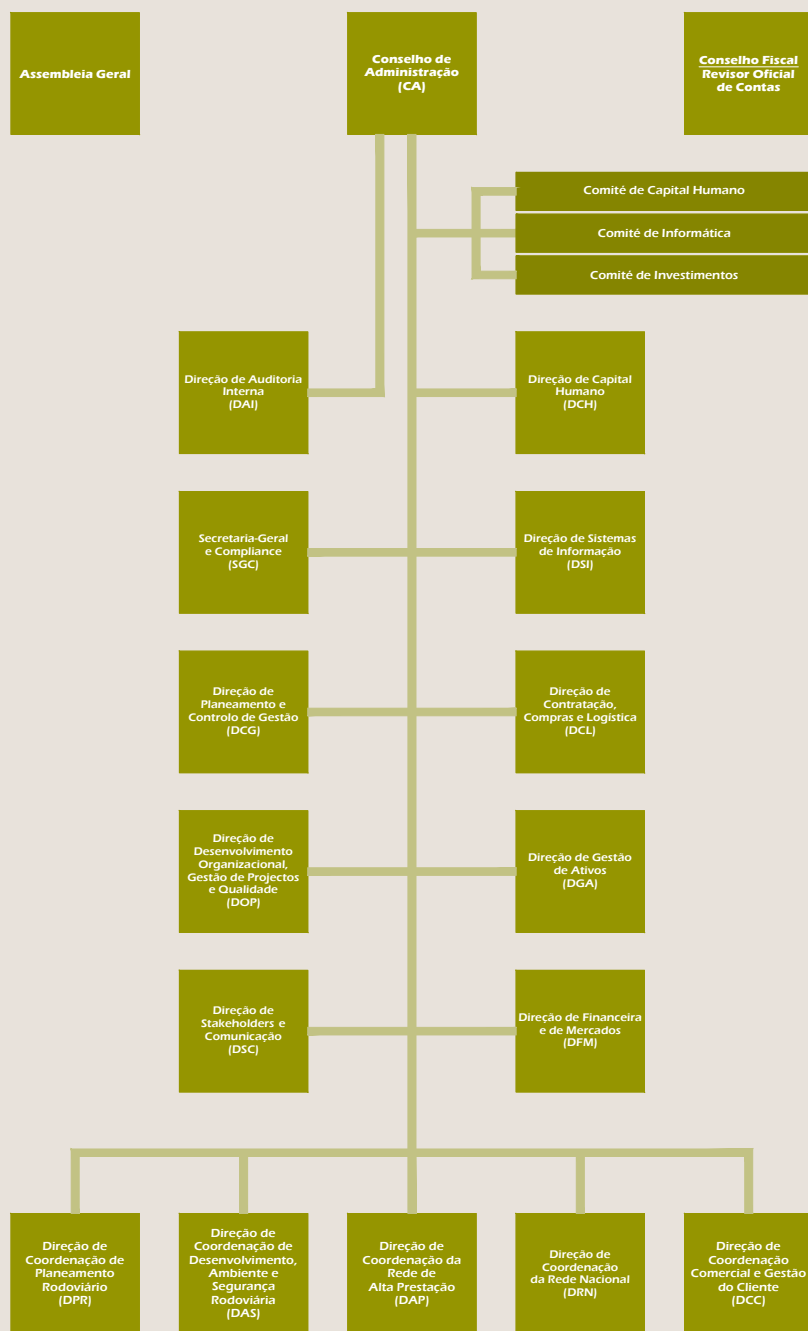


Figura 3 - Organograma

Esta alteração levou a uma reafetação das áreas aos membros do Conselho de Administração:

Conselho de Administração	(até 30 de setembro)	(a partir de 1 de outubro)
Antônio Manuel Palma Ramalho (Presidente)	<ul style="list-style-type: none"> • Identidade e Representação • Concessões • Financeiro • Corporativo • Comunicação • Auditoria Geral 	<ul style="list-style-type: none"> • Planeamento Rodoviário • Auditoria Interna • <i>Stakeholders</i> e Comunicação • Financeira e Mercados
José Serrano Gordo (Vice-Presidente)	<ul style="list-style-type: none"> • Delegações Regionais • Contratação e Logística • Recursos Humanos • Expropriações • Jurídico • Relações Institucionais • Projeto “Mais Poupança” 	<ul style="list-style-type: none"> • Rede de Alta Prestação • Secretaria-Geral e <i>Compliance</i> • Capital Humano • Contratação, Compras e Logística
Vanda Cristina Loureiro Soares Nogueira (Vogal)	<ul style="list-style-type: none"> • Sistemas de Informação • Planeamento, Controlo e Desenvolvimento • Operações de Rede • Desenvolvimento Imobiliário • Qualidade e Segurança • Projeto “Mais Receita” 	<ul style="list-style-type: none"> • Comercial e Gestão de Cliente • Planeamento e Controlo de Gestão • Desenvolvimento Organizacional, Gestão de Projetos e Qualidade • Sistemas de Informação
João Albino Correia Grade (Vogal)	<ul style="list-style-type: none"> • Centros Operacionais • CRIL • Projetos • Ambiente • Construção e Manutenção • Segurança Rodoviária 	<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvimento, Ambiente e Segurança Rodoviária • Rede Nacional • Gestão de Ativos

Figura 4 - Pelouros

1.3. Código de Ética

4.8 4.6 A EP adotou em 2007, um Código de Ética que consagra os princípios e normas de conduta a observar por todos: administração, dirigentes e colaboradores em geral, no exercício das suas funções e em todas as atividades internas e externas, bem como no relacionamento com terceiros.

Mais do que um compromisso, este Código de Ética reflete a vontade de prosseguir um caminho de melhoria contínua de uma empresa que assume como princípios estruturantes da sua ação o respeito pelos direitos dos trabalhadores, a responsabilidade da defesa e proteção do meio ambiente, a transparência nas suas relações com o exterior e a contribuição para um desenvolvimento sustentável.

O Código está disponível na intranet e na internet, de acordo as Boas Práticas de Governo Societário do Setor Público Empresarial.

1.4. Gestão do Risco e Compliance

1.2 4.11 4.9 Em 2013 deu-se início, com a criação do Departamento de Gestão do Risco e *Compliance* (integrado na Secretaria-Geral e *Compliance*), à elaboração de um plano de implementação do Processo de Gestão do Risco e *Compliance* no seio da empresa.

Com a Gestão do Risco e *Compliance* pretende-se criar um alinhamento entre esta e os objetivos estratégicos definidos, balanceando ameaças e oportunidades que permitam ir ao encontro da maximização do negócio e da minimização do impacto negativo, com garantia do cumprimento do quadro normativo interno e externo.

A Gestão do Risco e *Compliance*, é um dos pilares da Governança Corporativa que pretende garantir o dever de cumprir, de estar em conformidade com as leis, regulamentos e respeito por princípios éticos, de forma a tratar o risco, de modo a minimizar o seu impacto e a aproveitá-lo como uma oportunidade.

Em 2014, através da implementação de todo o processo, pretende-se identificar os caminhos para integração da Gestão de Risco e *Compliance* nas práticas e procedimentos da organização. O principal objetivo é criar e preservar valor, que no caso da EP está associado à sustentabilidade da sua atividade, à gestão dos seus *stakeholders* e à prestação de serviços, nomeadamente no que concerne ao desenvolvimento de novos e atuais negócios, pelo que a identificação e avaliação da probabilidade de ocorrência de determinados riscos relevantes e o cálculo do seu impacto, podem e devem servir para fortalecer a estrutura e minimizar a volatilidade da empresa perante situações adversas.

O processo de Gestão de Riscos e *Compliance* que se pretende implementar na EP será baseado na metodologia da NP ISO 31000/2012.

Relativamente aos riscos mais relevantes, estes foram já identificados e encontram-se agrupados em seis categorias.

Risco de Regulação e *Compliance*

Risco inerente à ocorrência de impactos nos objetivos estratégicos da empresa, resultantes de violações ou desconformidades relativamente às leis, regulamentos, contratos, códigos de conduta, práticas instituídas ou princípios éticos.

Risco Operacional

Risco inerente à ocorrência de impactos nos objetivos estratégicos da empresa, resultantes da inadequação ou deficiência de processos internos, infraestruturas, capital humano, e recurso a regime de *outsourcing*.

Risco Financeiro

Risco inerente à ocorrência de impactos nos objetivos estratégicos da empresa, resultantes de falta de liquidez, taxas de juro e falta de crédito.

Risco de Negócio

Risco inerente à ocorrência de impactos nos objetivos estratégicos da empresa, resultantes da inadequação de planeamento, conceção, execução, monitorização e controlo, nas áreas *core* que contribuem para o negócio da empresa.

Risco Reputacional

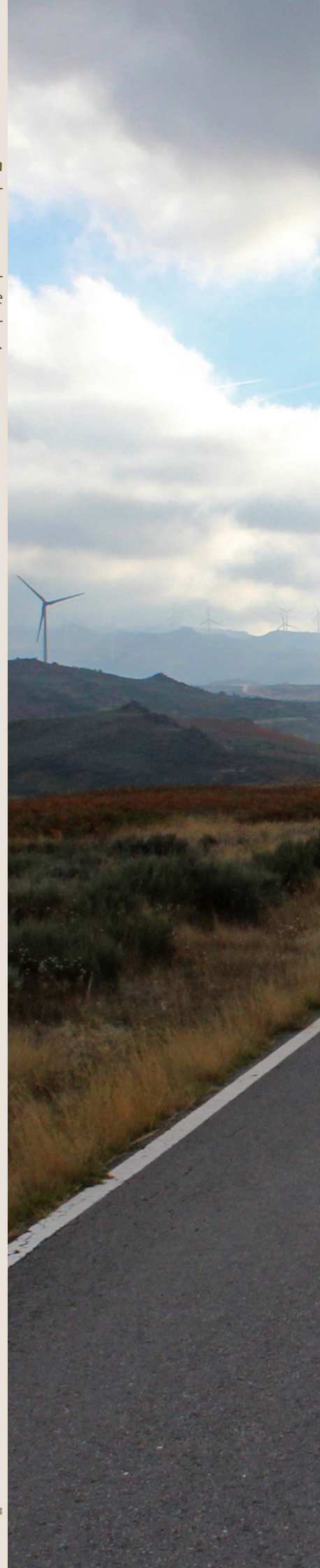
Risco inerente à ocorrência de impactos nos objetivos estratégicos da empresa, resultantes de uma perceção negativa da imagem pública da instituição, fundamentada ou não, por parte de acionistas, clientes, fornecedores, colaboradores, órgãos de imprensa, opinião pública em geral e outros *stakeholders*.

Risco Tecnológico

Risco inerente à ocorrência de impactos nos objetivos estratégicos da empresa, resultantes de falhas de infraestruturas críticas, segurança de informação (acessos não autorizados ou inapropriados), integridade do sistema (informação incompleta, inconsistente, incorreta) e flexibilidade (sistemas complexos e inflexíveis).

Em suma, a incorporação da Gestão de Riscos e *Compliance* na EP, iniciada em 2013, representará um grande desafio para 2014, sobretudo num contexto cujo enquadramento interno e externo está em constante mutação.

Mais informação sobre a estrutura orgânica, governo societário, mecanismos adotados com vista à prevenção de conflitos de interesse, e plano de gestão de riscos de corrupção e infrações conexas da EP poderá ser consultada no Relatório de Governo Societário de 2013, disponível em www.estradasdeportugal.pt.





2. INICIATIVAS NO CAMINHO DA SUSTENTABILIDADE E EFICIÊNCIA ORGANIZACIONAL

DA ERA DAS INFRAESTRUTURAS PARA A ERA DOS SERVIÇOS

1.2 2.9 No ano de 2013 foi desenvolvido um conjunto de iniciativas de carácter financeiro, operacional e organizacional que tiveram impacto direto nos resultados positivos de 2013 e às quais será dada continuidade em 2014.

2.1. Renegociação das Parcerias Público Privadas (PPP)

Em 19 de dezembro, através do Despacho n.º 16198-F/2012, foi constituída a comissão para a renegociação dos contratos referentes às seguintes PPP do setor rodoviário:

- i. Concessões ex-SCUT do Norte Litoral, do Grande Porto, do Interior Norte, da Costa de Prata, das Beiras Litoral e Alta, da Beira Interior e do Algarve;
- ii. Concessões Norte e da Grande Lisboa;
- iii. Subconcessões, designadamente Autoestrada Transmontana, do Baixo Tejo, do Baixo Alentejo, do Litoral Oeste, do Pinhal Interior e do Algarve Litoral.

Foram desenvolvidas intensas negociações, conduzidas por aquela Comissão, presidida pelo Presidente do Conselho de Administração da EP, tendo em vista a redução dos encargos financeiros incorridos pela empresa com a celebração dos contratos de subconcessão, assim como a renegociação dos contratos de concessão do Estado, no âmbito das parcerias público privadas.

Para o efeito, renegociou-se a redução do objeto das subconcessões, materializada na diminuição imediata do investimento que podia ser recalendado, no regresso à EP de um conjunto de vias tradicionalmente operadas pela empresa e na integração na rede própria da EP de vias novas construídas pelas subconcessionárias.

No que respeita às concessões alcançaram-se poupanças nas diferentes componentes de pagamento devido à redução dos encargos com grandes reparações (financiadas pela EP só quando ocorrem e não em periodicidades teóricas), redução de custos operacionais e redução da taxa interna de rentabilidade (TIR) dos projetos.

Este processo apenas será concluído após celebração dos respetivos contratos com as concessionárias (dependente do aval dos bancos financiadores) e visto prévio do Tribunal de Contas.

2.2. K Proximidade

A seleção e priorização das atividades de investimento são feitas seguindo uma análise rigorosa de um conjunto de critérios legais, operacionais, financeiros e políticos, após a qual são definidas as intervenções na rede que integram o Plano de Proximidade 2014.

Este plano permite, assim, sustentar de forma objetiva a atuação da empresa relativamente às atividades que devem ser prosseguidas num horizonte a 3 anos.

2.3. K Portagens

No ano de 2013 foram desenvolvidos estudos que visam potenciar, a curto prazo, as receitas de portagens, reduzir os encargos associados à sua cobrança e aumentar, de forma substancial, a eficiência de operação.

Este trabalho será prosseguido em 2014 com o início da implementação de um novo modelo de cobrança de portagens.

2.4. K Organização

Em outubro de 2013 foi lançado um novo plano organizacional, através do qual se pretende alcançar uma maior coerência e capacidade de resposta no desempenho das funções asseguradas pela empresa, e tendo por base as seguintes orientações:

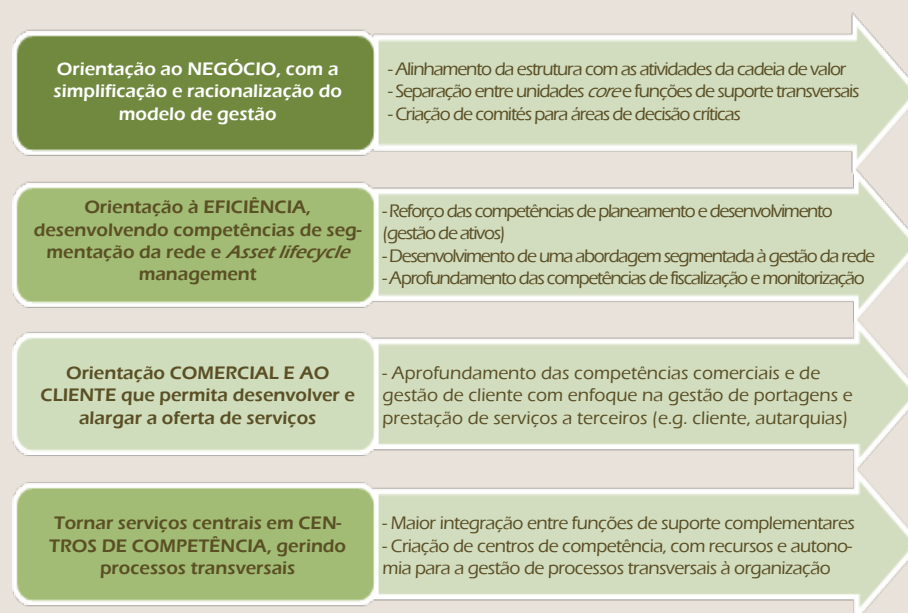


Figura 5 - Orientações

2.5. K Performance

O ano de 2013 foi também o da implementação de um sistema de controlo de gestão, alicerçado num conjunto de indicadores e de reporte de informação, tendo por meta garantir o alinhamento da atividade da empresa com os seus objetivos estratégicos.

Ao sistema de controlo de gestão está associado um novo modelo de avaliação de desempenho, também definido e implementado em 2013, através do qual se transpõem os objetivos da empresa para os objetivos das suas áreas setoriais e dos objetivos individuais de cada um dos seus colaboradores.

Com as RAC pretende-se focar a atividade da empresa e de cada um dos seus colaboradores, numa dinâmica de resultados, em que a eficiência de processos se deve sobrepôr ao esforço despendido, e a obtenção de resultados à gestão de intenções, premiando o mérito com base em critérios objetivos e bem definidos.

2.6. K Regulação

O Estatuto das Estradas e legislação conexas encontra-se profundamente desatualizado, refletindo os seus 63 anos de vigência, com consequências entre outras, ao nível do enquadramento do domínio público rodoviário, da gestão da sua utilização, da definição de áreas de jurisdição e do regime de contraordenações, do regime de isenções e da fixação de coimas e taxas.

A revisão deste Estatuto é um objetivo que a EP tem procurado alcançar desde há vários anos, tendo sido apresentada à tutela, em 2013, uma proposta de revisão, afigurando-se de fundamental importância para a EP a sua concretização, a fim de poder prosseguir o rumo da sustentabilidade, designadamente, no que respeita à proteção da estrada e à potenciação do domínio público rodoviário, como ativo da empresa.

Em 2013 iniciou-se igualmente a revisão do Estatuto da empresa, tendo em vista a sua adequação ao novo regime do Setor Público Empresarial.

Salienta-se igualmente, no quadro da prossecução da sustentabilidade financeira do setor rodoviário a importância da iniciativa levada a cabo pelo grupo de trabalho (GT) criado pelo Despacho Conjunto do Secretário de Estado das Obras Públicas Transportes e Comunicações e do Secretário de Estado das Finanças, de 6 de dezembro de 2012, com vista à revisão de aspetos específicos do modelo regulatório do setor rodoviário.

2.7. K Portefólio

A criação de um portefólio de produtos e serviços a fornecer pela EP, faz parte de um conjunto de iniciativas pensadas tendo em vista o alargamento da atividade da empresa numa perspetiva comercial, orientada para o mercado. Parceira ativa de inúmeros agentes económicos, a empresa manterá a prestação de um serviço de cariz público prosseguindo a missão que lhe está atribuída, sem ignorar a necessidade de garantir, não só a recuperação dos encargos inerentes, mas também a rentabilização desse investimento.

O Portefólio de Produtos e Serviços é dirigido aos clientes privados, empresas, autarquias e outras entidades públicas e privadas que pretendam conhecer e usufruir das competências e dos serviços que a EP disponibiliza. Pretende-se que esta ferramenta facilite e dinamize a interação entre a empresa e os seus clientes permitindo, igualmente, a obtenção de uma receita complementar à receita da empresa.

2.8. Internacionalização

No âmbito do desenvolvimento da nova estratégia para o ciclo de gestão lançado pelo Plano Estratégico K16, a EP iniciou em 2013 a procura de novas oportunidades de negócio, no plano internacional, considerando a vasta experiência e *know how* da empresa.

Esta iniciativa, orientada para novos desafios identificados, alicerça-se em princípios de eficiência e de reforço das relações com os *stakeholders*, e num novo posicionamento da sua atividade, numa lógica dirigida para a sustentabilidade e para o serviço ao cliente.

Neste contexto, foram desenvolvidos contatos com entidades congêneres e potenciais parceiros, na sequência dos quais se iniciaram as primeiras reuniões para apresentação da empresa a potenciais interessados no mercado internacional.



3. RESUMO DE INDICADORES 2013

2.8 4.5 EC1 SO9 SO10

3.1. Indicadores de Desempenho do Contrato de Concessão

No âmbito do contrato de concessão, a EP tem definidos objetivos respeitantes aos níveis de serviço, ambiente e segurança que são acompanhados pelo Regulador, estando neste momento em curso o seu apuramento final.

Indicadores	Objetivos	Meta 2013	Resultados 2013	Meta 2014
Níveis de Serviço	Níveis de serviço	> 95%	99,1%	> 95%
Sinistralidade	Redução n.º de pontos negros (Rede EP)	28	Dados indisponíveis (3)	26
	Redução Índice de Gravidade (IG) ⁽¹⁾ dos acidentes nas travessias urbanas (RRN) ⁽²⁾	23.059	Dados indisponíveis (3)	21.476
	Redução do n.º de vítimas mortais (RRN)	349	Dados indisponíveis (3)	299
Sustentabilidade Ambiental	Estabilização da concentração de NO ₂ , nas infraestruturas rodoviárias	40 µg/m ³	Cumprido a 100%	(4)
	Correção das situações em que a 80% da população está exposta a níveis sonoros acima de 70 dB(A)	80% das situações	Cumprido a 100%	(4)
	Correção de 80% das situações em que o incumprimento é superior a 5 dB(A) face aos valores do Regulamento Geral do Ruído	80% das situações	Cumprido a 100%	(4)
	Reduzir em 70% a descarga de águas de escorrência sem tratamento prévio, sempre que Cu > 0,1 mg/l, Zn > 1 mg/l e Pb > 0,1 mg/l, em zonas hídricas sensíveis aos poluentes rodoviários	70%	Cumprido a 100%	(4)
	Reduzir em 50% os atropelamentos da fauna e aumento em 50% da eficácia das passagens hidráulicas/fauna	50%	Cumprido a 100%	(4)

(1) Indicador de Gravidade IG = 100xM + 10xFG + 3xFL, em que M é o número de mortos, FG o de feridos graves e FL o de feridos ligeiros.

(2) RRN - Rede Rodoviária Nacional (Rede EP e Rede Concessionada).

(3) Aguarda Relatório de Sinistralidade Rodoviária de 2013, publicado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR).

(4) Em negociação com o Regulador.

Figura 6 - Síntese dos Indicadores

Indicadores de Níveis de Serviço

Os níveis de serviço são aferidos em toda a rede da EP desde 2011, tendo a meta definida sido ultrapassada, fixando-se em 99,1%.

Indicadores de Redução de Sinistralidade

Os indicadores de sinistralidade rodoviária são calculados com base em informação fornecida pela Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária (ANSR), que à data do relatório não tinha ainda divulgado os valores a dezembro de 2013.

Indicadores de Sustentabilidade Ambiental

Os objetivos ambientais foram cumpridos a 100% na totalidade dos indicadores relativos à Qualidade do Ar, aos Recursos Hídricos, à Fauna e ao Ruído.

A sua monitorização é efetuada nos termos previstos no contrato de concessão, em cada secção de estrada nele constante, consoante o troço de estrada em questão, uma vez que a sua distribuição varia.

Em termos metodológicos, a monitorização do Ambiente Sonoro e da Fauna foi efetuada com meios internos da EP dado existir capacidade técnica, bem como o equipamento necessário, para efetuar as medições de ruído em respeito pelas disposições legais e técnicas em vigor.

No que respeita à Qualidade do Ar e à Qualidade da Água, foram contratados Laboratórios de Ensaio, acreditados pelo Instituto Português de Acreditação (IPAC), para a realização de ensaios das amostras recolhidas por meios internos, sendo depois efetuados, por técnicos da EP habilitados, os respetivos Relatórios de Monitorização.

3.2. Indicadores de Valor Direto Gerado e Distribuído

	M€
Receitas	
Proveitos de exploração	1.167,4
Resultados de investimentos financeiros	5,5
Venda de ativos	0,7
Valor económico gerado	1.173,6
Custos Operacionais	680,8
Custos com o Pessoal	34,7
Dividendos pagos	0
Juros	330,1
Pagamentos ao Estado	
IRC e derrama	11,3
IMI	0,1
IVA	101,8
Imposto de Selo	0,1
Valor económico distribuído	1.158,9
Valor económico acumulado	14,8

3.3. Indicadores de Performance Ambiental

	Unidade	
Consumo Energético Global	GJ	83.212
Água consumida	m ³	13.187
Emissões de gases com efeito de estufa	tonCO ₂ eq	6.325
Peso total de resíduos produzidos	m ³	15.181
Investimento em ambiente (em obra)	M€	9,5

3.4. Indicadores de Performance Social

	Unidade	
Emprego		
Total de colaboradores	N.º	1.083
Efetivos	%	92,2
Colaboradores femininos	%	43,6
Colaboradores femininos em cargos diretivos	%	43
Índice de satisfação global(1)	%	63,5
Idade média dos colaboradores	Anos	45,79
Taxa de absentismo	%	3,9
Taxa de mobilidade total(2)	%	18,46
Formação		
Total de horas de formação	Horas	25.105
Colaboradores em formação(3)	%	302,5
Custos totais com formação	M€	0,07
Prevenção e segurança no trabalho		
Acidentes em serviço	N.º	26
Acidentes mortais em serviço	N.º	0
Índice de satisfação dos clientes	1 a 4	3,8

(1) Inquérito de satisfação de colaboradores com periodicidade anual.

(2) Taxa de mobilidade total = entradas + mobilidade interna / efetivo final x 100.

(3) % de colaboradores em formação = total de participações / total de colaboradores.



4. ENVOLVIMENTO COM OS *STAKEHOLDERS*

Relação de Grupos de *Stakeholders*

4.14 4.16 A EP tem bem identificado os seus principais parceiros, de forma a direcionar a sua atividade para a satisfação das suas solicitações e necessidades.



Figura 7 - Stakeholders

Canais de Comunicação

4.15 O diálogo, através de vários canais de comunicação, com os parceiros é constante e cada vez mais potenciado.

Parceiros	Canais de Comunicação
Acionista	Contrato de Concessão
	Relatórios Anuais (R&C, Governo Societário, Sustentabilidade e PPP)
	Relatórios Periódicos
	Canal Institucional
	Suportes Eletrônicos (bases de dados partilhadas)
Entidades Reguladoras e Fiscalizadoras	Relatórios Regulares
	Reuniões Assíduas
	Canal Institucional
Entidades Governamentais e Oficiais	Reuniões Assíduas
	Portal de Licenciamento
	Suportes Eletrônicos (bases de dados partilhadas)
	Canal Institucional
Concessionárias	Relatórios Temáticos
	Reuniões de Trabalho
	Canais de Comunicação
	Call Center/Linhas Informativas
Clientes	Unidades Móveis de Intervenção e de Apoio na Estrada
	Plataforma Eletrônica de Contratação Pública
	Portal de Portagens
	Portal de Informação de Trânsito
	Carteira de Imóveis e Leilões
	Campanhas de Informação
	Portal de Fornecedores
	Participação em Congressos e Seminários
Fornecedores	Plataforma de Compras Públicas
	Suportes Eletrônicos (Intranet, <i>Communicator</i> , <i>Email</i> , <i>Live Meeting</i>)
	Inquéritos de Diagnóstico de Clima e Cultura Organizacional
	Avaliação de Desempenho
Colaboradores	Bolsa de Emprego
	Formação
	Seminários, Fóruns e <i>Workshops</i>
	Boletins e <i>Newsletters</i> Setoriais
	Comunicação Personalizada e Escrita
	<i>Meetings to Share Knowledge</i>
	Protocolos em diversos âmbitos da atividade da empresa
Estágios Curriculares	
Comunidade Técnica e Científica	Parcerias em Projetos de Investigação
	Parcerias em Publicações e Edições
	Contratos de Financiamento
	Canal Institucional
Entidades Financeiras	Canal Institucional
	Presença em Comissões Regionais
Comunidade	Parcerias com Entidades Particulares Locais (âmbito social e outro)
	Protocolos (âmbito social), Donativos e Apoios
	Patrocínios
	Contatos privilegiados com as diversas áreas da empresa
	Canal Institucional (contato direto)
Órgãos de Informação	Conferências de Imprensa
	Comunicados e Press Releases

Figura 8 – Principais Canais de Comunicação

Criação da Direção de Stakeholders e Comunicação

4.17 A reorientação do modelo de negócio levou à criação, em 2013, da Direção de Stakeholders e Comunicação, com o objetivo de melhorar o posicionamento corporativo da EP e o reforço do relacionamento com os stakeholders, tendo em vista o estabelecimento de parcerias estratégicas, bem como assegurar o relacionamento com o Regulador do setor e representante do concedente no contrato de concessão entre o Estado e a EP.

A EP encara a comunicação como uma aliada para os negócios, pois o bom relacionamento com o seu público, assegura o reconhecimento perante a sociedade, valoriza os recursos e o potencial de seus colaboradores, e auxilia no fortalecimento da reputação.

Participações em Organizações

4.13 A EP mantém relacionamento e participa em várias organizações sem fins lucrativos, como associado, através do pagamento de uma quota anual.



4.1. Acionista

4.4 4.10 SOS Enquanto empresa pública do Setor Empresarial do Estado, a função acionista é exercida exclusivamente pelo Ministro de Estado e das Finanças, com faculdade de delegação, sem prejuízo da devida articulação com o Ministro da Economia, através da Direcção-Geral do Tesouro e das Finanças (DGTF).

O exercício da função acionista processa-se por via de deliberação da Assembleia Geral.

A comunicação com a DGTF é realizada através de reuniões assíduas, da alimentação regular de bases de dados específicas com toda a informação financeira e do reporte da informação exigida pelas Boas Práticas de Governo Societário do Setor Público Empresarial, para além da comunicação escrita e contactos telefónicos sempre que necessário.

Informação mais detalhada no Relatório de Governo Societário de 2013.

4.2. Entidades Reguladoras e de Fiscalização

4.4 Compete ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) regular e fiscalizar o setor das infraestruturas rodoviárias e supervisionar e regulamentar a execução, conservação, gestão e exploração das mesmas.

Em 2013 foi articulada entre a Direcção de *Stakeholders* e Comunicação e o IMT uma reconfiguração das exigências de alguns indicadores operacionais para desempenho das vias, previstos nos contratos de concessão das ex-SCUT.

Foram acordados com o IMT, e ajustados à realidade da empresa, os novos indicadores para a segurança rodoviária para vigorar nos próximos anos, já que as metas iniciais tinham sido estabelecidas apenas até 2010.

Ao nível da gestão do contrato e de acordo com os princípios de melhoria contínua, a EP tem vindo a aprofundar os mecanismos de controlo, assegurando melhorias na eficiência e nos tempos de resposta ao Regulador, com especial destaque para o cumprimento dos prazos contratuais impostos.

No âmbito do controlo das finanças públicas do Setor Público Empresarial, a EP mantém contactos com vários organismos, nomeadamente com a Inspeção-Geral de Finanças e com o Tribunal de Contas, reportando assiduamente informação a que está legalmente obrigada, sendo sujeita a frequentes ações de auditoria que estas entidades realizam à EP.

4.3. Entidades Governamentais e Oficiais

Municípios

O relacionamento com os municípios foi aprofundado, tendo em vista o desenvolvimento do Plano de Proximidade, com o estabelecimento de protocolos para transferência de rede desclassificada nos termos do contrato de concessão e a potenciação de acordos de colaboração para prestação de serviços por parte da EP.

Este estreitamento de relações com os municípios serve, essencialmente,

para conhecer com maior detalhe questões que preocupam aquelas entidades, tais como o estado da rede rodoviária, a construção e melhoria das acessibilidades existentes, ou ainda para a resolução de alguns assuntos mais específicos. Este relacionamento é realizado a dois níveis:

- Ao nível central, onde existe uma estrutura interlocutora privilegiada, que coordena as reuniões de trabalho efetuadas entre estes parceiros e as diversas especialidades da EP;

- Ao nível das estruturas descentralizadas, que asseguram a representação local da EP, o contacto com as Autarquias é assíduo, quer ao nível do acompanhamento de obras nos municípios quer ao nível de comissões de acompanhamento em que a EP tem assento, como por exemplo para revisão dos Planos Diretores Municipais, Planos de Pormenor, Planos de Urbanização e outros.

Entidades Gestoras da Ponte 25 de Abril

No âmbito da gestão da Ponte 25 de Abril, regulada por diploma legal específico, a EP desenvolve a sua atividade em articulação com a REFER e a LUSOPONTE, que também têm competências de gestão, relacionadas respetivamente com a ferrovia e a rodovia.

Para as matérias relacionadas com a segurança de exploração é particularmente importante o trabalho desenvolvido pelo Conselho de Segurança da Ponte 25 de Abril, cuja presidência está a cargo da EP e que integra, para além das entidades já referidas, o IMT, as forças de segurança, através do Gabinete Coordenador de Segurança, e os serviços de emergência, representados pela Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC).

Dadas as características singulares desta infraestrutura, o trabalho de cooperação e colaboração com estes parceiros revela-se fundamental para a EP assegurar a existência de condições adequadas de utilização e garantir a coordenação e gestão da segurança da exploração rodoviária e ferroviária, numa lógica de gestão integrada da Ponte, em cumprimento das atribuições legalmente cometidas.



Outras Entidades

A EP é ainda parceira de diversas entidades a nível nacional e regional, designadamente Comissões de Coordenação de Segurança Rodoviária, de Desempenho Regional e de Proteção Civil, destacando-se a ANPC e a ANSR, entre outras, articulando-se com os diversos organismos através da partilha dos seus conhecimentos técnicos, a partir da conceção, aprovação e implementação de projetos com vista à promoção de um desenvolvimento sustentável da população.

Destacam-se ainda neste grupo as relações com entidades na área do ambiente, nomeadamente a Agência Portuguesa do Ambiente (APA), o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF), e o Instituto de Gestão do Património Arquitetónico e Arqueológico (IGESPAR), de relevante importância para a atividade da EP.

A estreita colaboração existente entre a EP e as forças de segurança é muito relevante e está patente na permanência de elementos da GNR e PSP na Unidade de Centro de Tráfego (UCT), em Almada, com o objetivo de monitorizar as ocorrências que se verifiquem nas vias sob a responsabilidade da EP.

4.4. Concessionárias

As Concessionárias e Subconcessionárias de infraestruturas rodoviárias constituem um dos grupos de *stakeholders* mais importantes, responsáveis por parte muito significativa da sustentabilidade económico-financeira da empresa.

Pela sua importância a EP publica em 2013, o segundo “Relatório de Parcerias Público Privadas”, onde consta informação mais detalhada.

4.5. Clientes

CLIENTE NO CENTRO DE TODAS AS PREOCUPAÇÕES

2.2 SO9 SO10 A melhoria contínua dos serviços disponíveis é uma das grandes preocupações da EP. Neste sentido, em 2013 foi criado o Departamento de Gestão de Cliente, que integra a Direção de Coordenação Comercial e Gestão do Cliente, e que tem como missão garantir um serviço de valor acrescentado ao cliente, adaptando a oferta mais adequada de acordo com o seu perfil e natureza, quer ela seja individual, empresarial ou pública. Este novo departamento simboliza a estratégia da EP em trazer o cliente para o centro das suas preocupações e decisões, reforçando-o como um parceiro que integra a cadeia de valor da empresa.

4.5.1. Serviços Prestados ao Cliente

Limpeza de Neve

As atividades invernais abrangem as estradas que durante o período de inverno estão sujeitas a condições climáticas adversas, nomeadamente queda de neve e formação de gelo, que obrigam a intervenções preventivas e corretivas, de forma a assegurar as condições de circulação e segurança nas vias.

Essas atividades constituem uma componente importante das intervenções de segurança rodoviária, que a EP assegura com equipamentos e meios próprios, destacando-se, pela sua relevância, o Centro de Limpeza de Neve de Piornos (Serra da Estrela).



A técnica mais utilizada pela EP no combate ao gelo e à neve consiste no espalhamento de sal-gema e cloreto de cálcio. Este material é resultante de extração mineira, sendo o sal-gema das minas de Loulé (único local de extração em Portugal), o que tem sido comumente utilizado ao longo dos anos, na prevenção e tratamento do gelo na estrada.

Relativamente ao consumo de sal-gema em 2013, registou-se a aplicação de 1.866 t de material, principalmente nas estradas dos distritos da Guarda, Vila Real, Bragança e Viseu.

	UNIDADE (t)
2011	1.873
2012	1.309
2013	1.866

Figura 9 – Consumo de Sal-Gema

Poder-se-á considerar que em 2013 houve um consumo de acordo com os valores habituais, relativamente aos últimos anos, em que foi exceção o ano de 2012 em resultado de um inverno menos rigoroso.

Intervenção e Apoio na Estrada

As Unidades Móveis de Intervenção e Apoio na Estrada (UMIA) têm aumentado a visibilidade da EP e melhorado o seu reconhecimento enquanto empresa que procura incrementar os seus níveis de qualidade nos serviços que presta.

Estas Unidades asseguram 4 grupos de funções:

- **Inspeção do estado da via** - Controlo, contínuo e sistemático da rede de estradas, recolhendo informação sobre o seu estado geral, a sua qualidade, as condições de circulação e segurança apresentadas e quaisquer deficiências ou acontecimentos notáveis;

- **Policiamento da rede e apoio ao licenciamento** - Controlo das situações passíveis de licenciamento nas zonas limítrofes à rede; identificação de situações de incumprimento em que possa haver lugar a notificação ou contraordenação, bem como inspeção e apoio de processos de licenciamento em execução;

- **Apoio a condutores e à circulação em geral** – Apoio a condutores e veículos que careçam de ajuda, com os meios disponíveis na unidade móvel;

- **Outras atividades de proximidade da rede** - Pela sua proximidade da rede de estradas e pela frequência com que as percorrem, as UMIA prestam um conjunto de serviços a outras estruturas da empresa.



Extensão (km)	Fiscalização km percorridos	N.º eventos ocorridos
13.554	1.857.706	87.555

Figura 10 – Resumo da Atividade das UMIA na Rede EP - 2013

Dos cerca de 1.8 milhões de km percorridos, cerca de 630 mil km respeitam a autoestradas da área metropolitana da Grande Lisboa (IC19, IP7, IC22, IC2 e CRIL) e cerca de 170 mil km a autoestradas da área metropolitana do Grande Porto (IC23, A43 - Freixo-Gondomar, A20, entre outras).

Ainda que assegurando todas as funções já referidas, nas áreas metropolitanas as intervenções das UMIA privilegiam o apoio ao cliente, enquanto na restante rede predominam as ações de inspeção ao estado das vias.

	Fiscalização			Apoio ao Cliente	Outras Atividades	Total
	Inspeção do Estado da Via	Licenciamento	Policimento			
Aveiro	1.607	593	760	20	586	3.566
Beja	2.998	1.343	627	37	377	5.382
Braga	3.149	1.345	965	12	865	6.336
Bragança	1.699	206	218	58	1	2.182
Castelo Branco	2.549	498	737	85	43	3.912
Coimbra	2.203	464	646	119	255	3.687
Évora	3.877	326	449	30	17	4.699
Faro	1.826	533	469	157	804	3.789
Grande Lisboa	6.276	2	194	6.994	11	13.477
Grande Porto	1.349		45	2.896		4.290
Guarda	959	794	828	31	495	3.107
Leiria	1.398	1.166	283	86	134	3.067
Lisboa	2.513	460	192	460	819	4.444
Portalegre	889	399	280	43	34	1.645
Porto	4.860	1.062	2.137	755	301	9.115
Santarém	3.986	596	550	234	500	5.866
Setúbal	1.390	154	471	36	440	2.491
Viana do Castelo	682	1.811	364	3	24	2.884
Vila Real	921	71	130	2		1.124
Viseu	1.443	314	428	67	240	2.492
Total	46.574	12.137	10.773	12.125	5.946	87.555

Figura 11 – N.º de Intervenções/Eventos Registrados na Rede EP por Tipo

Integração da Gestão da Rede do Douro Litoral

Em 2013, o serviço ao cliente da região do Grande Porto foi mais uma das prioridades para a EP, com a integração em março de parte da rede da concessão Douro Litoral passando, desde aí, a constituir uma imagem de marca na qualidade e serviço prestado naquela região do país. Vinte e quatro horas por dia e 365 dias por ano, a UCT em conjunto com as equipas do terreno, fazem a gestão do elevado tráfego que circula, por exemplo, na Circular Interna do Porto e nas Pontes da Arrábida e do Freixo.

Licenciamento

A atividade de licenciamento é uma das faces mais visíveis da empresa, devido ao relacionamento direto com o cliente.

Em 2013 iniciou-se o projeto de evolução da plataforma de suporte ao Sistema de Gestão de Licenciamento (SGL), o qual veio permitir a implementação de um conjunto de melhorias, nomeadamente ao nível de otimizações funcionais das áreas de negócio, bem como dar cumprimento a um conjunto de novas determinações internas da empresa. Esta versão permite maiores níveis de controlo sobre os processos e gestão da atividade.

Foram registados 12.286 processos de licenciamento, menos 19% que em 2012, com a tipologia de publicidade a ocupar a posição cimeira (37% do número total de processos).

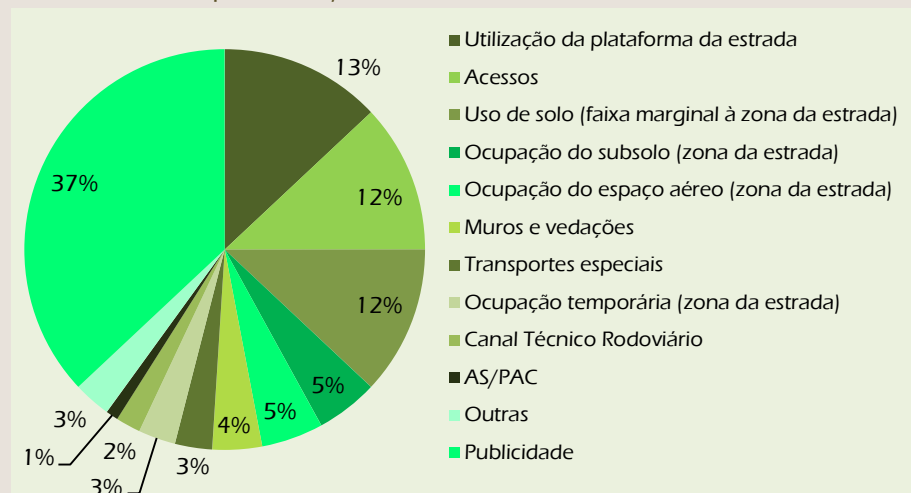


Figura 12 – Tipologia de Processos

A possibilidade de submeter e acompanhar os pedidos de licenciamento *on line*, no *site* institucional da empresa, tem motivado um contínuo crescimento, com 96 novos pedidos de registo no canal internet do SGL. Os pedidos de adesão distribuem-se igualmente entre entidades estatais, empresas e particulares.

A receita gerada foi de 4,8M€, correspondendo a um decréscimo na ordem dos 24% em comparação com o ano de 2012. Esta situação reflete, entre outros fatores, o impacto da quebra de receita de publicidade na receita de licenciamento, que atingiu os 29%.

Áreas de Serviço

No âmbito da gestão das áreas de serviço, em 2013 mantiveram-se ativos seis contratos de concessão, dos quais quatro em plena fase de exploração e dois em fase de projeto, refletindo-se numa receita de 1,9M€ para a EP, e um crescimento de 9% relativamente ao ano transato.

Nesta área têm sido desenvolvidos esforços no sentido de alterar o enquadramento jurídico dos postos de abastecimento de combustíveis existentes à margem da rede de autoestradas, no sentido de permitir no futuro a sua abertura à concorrência e a respetiva evolução para áreas de serviço.

Canal Técnico Rodoviário

Com o objetivo de otimizar a gestão e potenciar a receita, foram desenvolvidas várias iniciativas, em particular a continuação do levantamento detalhado e registo cadastral do canal técnico rodoviário instalado na rede da EP, bem como o desenvolvimento de um projeto de identificação das operadoras presentes nesse canal.

Esse projeto permitiu ter uma perspetiva de mercado relativamente à gestão deste negócio, bem como definir a abordagem futura da EP na gestão do canal técnico rodoviário, possibilitando a disponibilização de uma oferta de referência mais adaptada às necessidades do mercado.

Em termos de receita, manteve-se a tendência crescente face ao ano anterior, alcançando os 1,4M€, o que representa um crescimento de cerca de 20%.

4.5.2. Plataformas e Informação de Serviços ao Cliente

Em 2013 foram otimizados alguns serviços das plataformas eletrónicas no sentido de prestar um serviço mais próximo e confortável, em atividades em que não é necessária uma ação direta com o cliente.

Portal do Cliente (www.estradasdeportugal.pt)

Realizaram-se diversas otimizações de utilização e de divulgação que permitiram ter um crescimento de mais de 30% de pedidos de informações, sugestões e reclamações. O número de utilizadores que acedeu via Portal do Cliente teve um crescimento de 77%, com mais de 2.600 clientes.

Serviço Estrada Livre

PR8 A plataforma *online* Estrada Livre para Sugestões e Reclamações continua a ter um grau elevado de adesão, sendo a perspetiva para o ano de 2014, de investimento e crescimento na divulgação desta plataforma.

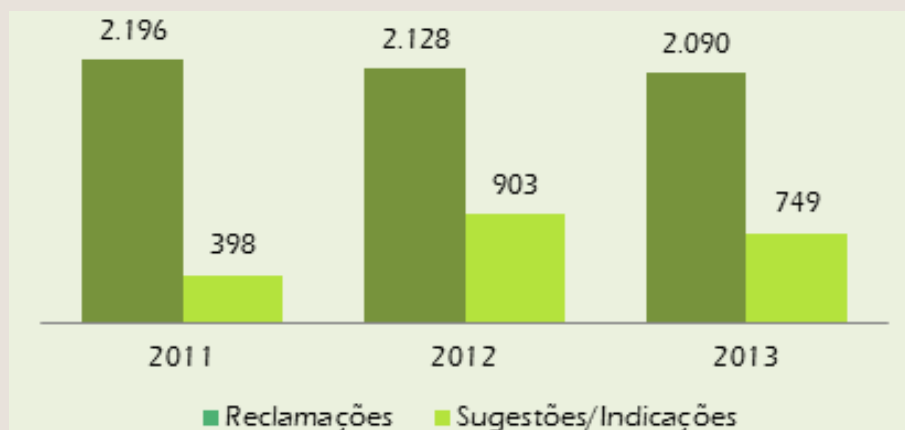


Figura 13 – Tipologia do serviço Estrada Livre

Portal Estradas (www.estradas.pt) e Plataformas Móveis

Durante 2013 renovou-se todo o *layout* do *site*, alcançando-se um *design* mais intuitivo e amigável. No final do ano de 2013 estavam registados mais de 41.000 clientes, com uma média diária de 7.000 visitas.

Portal de Licenciamento

A proteção da estrada e a satisfação dos legítimos interesses dos clientes determinam, para a EP, a obrigatoriedade de desenvolver um conjunto de atividades genericamente apelidadas de licenciamento, que engloba autorizações, aprovações e emissão de pareceres relacionados com pretensões ou iniciativas de particulares, empresas e de outras entidades públicas, conexas com a estrada ou realizadas na sua proximidade.

Para otimizar e facilitar o acesso dos clientes a esta atividade, a EP tem ao dispor o Portal de Licenciamento, que permite a inserção e consulta de pedidos através de uma plataforma *online* onde, a qualquer altura, o requerente pode acompanhar a evolução da sua pretensão.

Portal de Portagens (www.portugal tolls.com)

A EP continua a manter informados os clientes de matrícula estrangeira que utilizam as autoestradas com portagens exclusivamente eletrónicas. No Portal de Portagens prestam-se informações, em português, inglês, castelhano e francês, sobre as portagens e as melhores formas de pagamento através da aquisição dos produtos disponíveis:

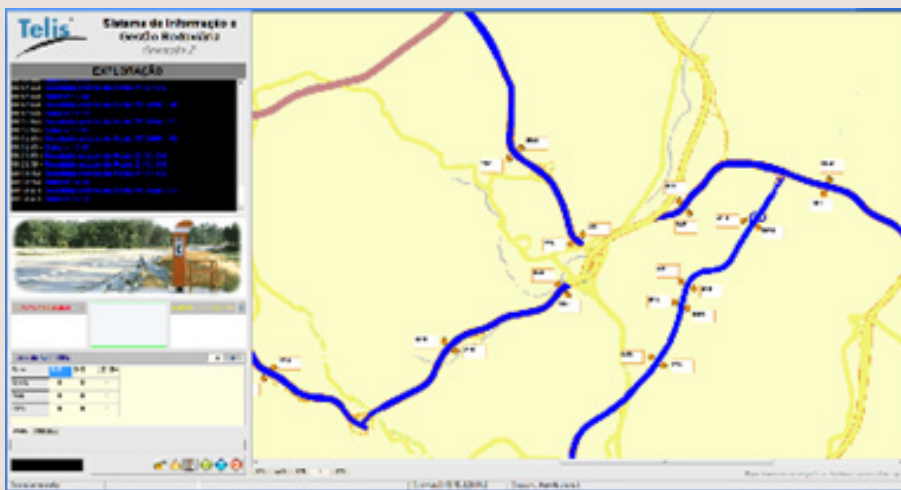
- *Easytoll*;
- *TollCard*;
- *TollService*;
- *Via Verde Visitors*.



The image shows a screenshot of the Portugal Tolls website. At the top, there is a navigation menu with links: HOME, CALCULADOR, LICENÇAS/TARIFAS, COMO PAGAR, SERVIÇOS EMP TOLL, FINE'S, CONTACTOS. Below the menu is a large banner with a white sign that reads "Bem-vindo" and "A sua viagem a Portugal começa aqui", accompanied by a logo of a car with a signal icon. The background of the banner is a scenic view of a rocky coastline. Below the banner, the section is titled "PORTAGENS ELETRÓNICAS" and contains text explaining the benefits of electronic tolls, such as efficiency, convenience, and safety. To the right of the text is a map of Portugal showing toll roads and stations. At the bottom of the page, there is a button labeled "CALCULADOR DE PORTAGENS".

Plataforma de Sistema de Emergência Rodoviária

A UCT continua muito próxima do cliente, fazendo o atendimento a cerca de 170 postos SOS, distribuídos pela Grande Lisboa, A22, A23, A24 e A21, sendo que 28 estão inseridos nos Túneis de Benfica e Venda Nova. Adicionalmente, a presença diária da PSP e da GNR na UCT, é fundamental na prestação do socorro, bem como a estreita ligação com o INEM/CODU (Centros de Orientação de Doentes Urgentes), permitindo assim que a assistência a sinistrados seja mais célere.



EASYtoll - Sistema de Pagamento Automático de Portagens para Veículos de Matrícula Estrangeira

Houve várias inovações nos sistemas *EASYtoll*, melhorando a eficácia do serviço já disponibilizado. A implementação de dispositivos, canais interativos de voz, em quatro línguas - português, inglês, castelhano e francês -, veio incrementar o auxílio e orientação dos clientes no processo de adesão aos serviços. Tal como a fixação de mensagens junto das máquinas, a instalação de sinalização semafórica de operacionalidade das vias nas praças *EASYtoll*, e a colocação junto às fronteiras de painéis informativos sobre portagens eletrónicas e *EASYtoll*.

Saliente-se a implementação em julho de 2013, de uma nova praça *EASYtoll* em plena A28, junto da área de serviço de Viana do Castelo, em substituição da existente na N13 em Vila Nova de Cerveira, o que originou um aumento do nível de adesão a este serviço.

Redes Sociais

Têm vindo a ocupar um lugar preferencial na disponibilização de informação de caráter variado, ainda que muito relacionada com o *core business* da empresa. Diariamente são publicados boletins de trânsito *online* com informação sobre o tráfego nas principais vias de acesso a Lisboa e ao Porto.

Rádio e Televisão

Mantêm-se os contatos diários entre diversas Rádios e a UCT, com o intuito de difusão de informações de trânsito para quem utiliza as estradas nas suas deslocações quotidianas.

Em períodos de épocas festivas, como o Natal, passagem de ano, Páscoa, e férias de verão a EP, em cooperação com a GNR e a PSP, presta informações, em direto para a televisão, sobre o estado do trânsito em tempo real, mensagens de prevenção e aconselhamento de itinerários.

Em dezembro uma equipa de repórteres da Rádio Renascença esteve presente nas instalações da UCT, de onde realizaram reportagens em direto sobre os principais serviços e atividades desenvolvidos nesta unidade.

4.5.3. Satisfação dos Clientes

PR5 É essencial conhecer a opinião dos nossos clientes. A EP através de um inquérito de satisfação aos clientes que se dirigem às suas instalações, monitoriza o seu nível de satisfação, relativamente ao serviço prestado com o objetivo de melhorar a *performance* da empresa e estar atenta às suas necessidades e expetativas, promovendo as ações de melhoria adequadas.

Os questionários são compostos por perguntas fechadas onde se pretende obter uma classificação usando uma escala qualitativa de quatro níveis de satisfação, que vai de “Muito Insatisfeito” a “Muito Satisfeito”.

Os colaboradores que estão no atendimento continuam a merecer avaliações muito positivas, por parte dos 723 clientes que responderam ao inquérito.

O indicador referente ao “Tratamento dos Assuntos” é o que apresenta a melhoria mais significativa, o que confirma claramente a evolução de atuação a este nível.

A análise destes indicadores revela a preocupação da empresa em prestar um serviço de qualidade, uma vez que a maioria dos clientes se mostra satisfeito quanto ao atendimento das suas necessidades.

Considerando ainda assim que a avaliação de satisfação que tem vindo a ser efetuada não é representativa do universo de clientes da EP, por ser feita apenas aos clientes presenciais pretende-se, já em 2014, alargar os inquéritos de satisfação à plataforma *online*.

Indicadores	Avaliação Média
Tempo de espera	3,9
Profissionalismo	3,9
Disponibilidade e simpatia	3,9
Qualidade e clareza das informações	3,9
Conforto das instalações	3,7
Capacidade e eficácia na resolução dos pedidos	3,9
Divulgação de informação relevante	3,6
Tratamento dos assuntos	3,7
Tratamento de reclamações	3,6
Proximidade ao cliente	3,6
Média	3,8
Escala: 1 – Muito Insatisfeito 2 – Insatisfeito 3 – Satisfeito 4 – Muito Satisfeito	

Figura 14 – Avaliação Média

4.6. Fornecedores

EC6 A EP visa a manutenção de relações de longo prazo com os seus fornecedores, pretendendo que exista uma relação simbiótica entre ambos, com ganhos ao nível do produto final, por um lado, e por outro no incremento do capital intelectual de ambas as partes, transpondo esse conhecimento para situações futuras, com benefícios mútuos que vão para além das relações contratuais que com eles estabelece.

Com este propósito a empresa dispõe de uma plataforma “Portal de Fornecedores” (www.estradasdeportugal.pt), que centraliza a informação respeitante a cada fornecedor, possibilitando o registo e qualificação do fornecedor, as alterações de dados de contacto, a consulta de faturas e pagamentos e a partilha de documentos, na tentativa de tornar cada vez mais transparente o percurso do fornecedor na EP.

A contratação dos fornecedores é realizada de acordo com o previsto na legislação em vigor, essencialmente através de concurso público e sempre que possível no mercado local.

Cumprindo o disposto no regime excecional de liberação de cauções em empreitadas de obras públicas (ainda no regime do Decreto-Lei n.º 59/99, de 2 de março, Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro e Decreto-Lei n.º 190/2012, de 22 de agosto), a EP efetuou um esforço complementar para a realização de vistorias a todas as empreitadas que se encontravam em prazo de garantia nas condições previstas no regime, tendo solicitado às entidades garantes o cancelamento de cauções de obra no montante global de 31.056.266,48€, proporcionando aos seus fornecedores um maior desafogo financeiro para o desempenho das suas atividades em outras obras.

Ciente da importância para os seus fornecedores do cumprimento dos prazos de pagamento por parte dos seus clientes, a EP orgulha-se também de liquidar as faturas dos fornecedores no prazo de 29 dias, num período de grandes constrangimentos na tesouraria da empresa.

Coordenação de Segurança

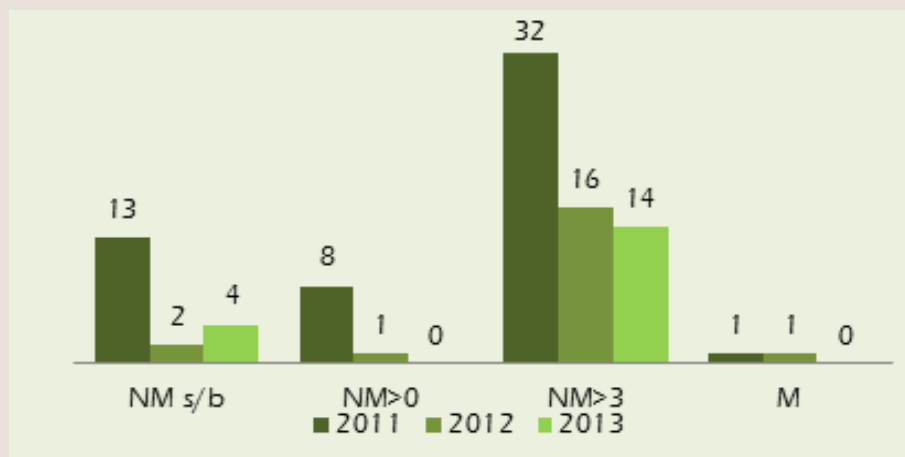
LA7 A Coordenação de Segurança tem como objetivo garantir a melhoria contínua das condições de trabalho nas diversas atividades sob a responsabilidade da EP, garantindo o cumprimento estrito da legislação em vigor, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 273/2003, de 29 de outubro.

A EP tem vindo a fortificar e a adotar processos e procedimentos tendo por base as prescrições de Segurança, Higiene e Saúde no Trabalho, através da minimização dos riscos da atividade de construção.

São promovidas iniciativas tais como visitas de sensibilização, auditorias internas e ações inspetivas em obra, com intenção de salvaguardar o cumprimento das normas internas e avaliar a sua eficácia, proporcionando o estabelecimento de planos de ação como instrumento indutor de inovação e de melhorias da atividade de Coordenação.

Sendo uma das preocupações da empresa construir, minimizando a ocorrência de acidentes graves ou mortais, a concretização das metodologias instituídas pretende levar a cabo uma redução nos índices de sinistralidade nas empreitadas da responsabilidade da EP.

Ao longo dos últimos 3 anos, houve uma diminuição do número de acidentes, o que traduz um desempenho global favorável nas obras de construção, em matéria de acidentes de trabalho.



NM s/b – Acidentes não mortais sem baixa; NM >0 – Acidentes não mortais com 0 < dias baixa < 4 ;

NM >3 – Acidentes não mortais com + 3 dias de baixa; M – Acidentes mortais.

Figura 15 – Comparação dos Acidentes de Trabalho entre os anos 2011 a 2013

4.7. Colaboradores

4.7.1. Caracterização

EC3 No âmbito da gestão das pessoas, 2013 caracterizou-se pela assunção do capital humano como pilar essencial do sucesso empresarial. A redefinição do posicionamento da gestão das pessoas na EP decorreu do Plano Estratégico K16 que tornou prioritário o desenvolvimento do capital humano em linha com a nova cultura organizacional, por forma a reforçar competências que permitam ganhos de eficiência, diversificação da oferta de serviços e incremento do relacionamento com *stakeholders*.

O desafio da eficiência associado ao K16 só é alcançável por pessoas mobilizadas e motivadas para a concretização dos objetivos de sustentabilidade, de serviço e de relacionamento com os *stakeholders* que alicerçam o futuro da EP. Neste pressuposto a gestão do desempenho e de competências passou a assumir uma relevância crucial no alinhamento da *performance* individual com a orientação estratégica da empresa e no foco do trabalho em resultados que aportem valor à organização.

Neste contexto, foi construído em 2013 o K *Performance*, novo sistema de gestão de desempenho e de competências, como processo nuclear do desenvolvimento e da gestão das pessoas na empresa. Foi implementada a componente do desempenho, assente em objetivos quantificados de *performance* da empresa, das unidades orgânicas e das pessoas, orientado ao envolvimento da equipa e facilitador de uma gestão de mérito. Apto a medir os contributos coletivos e individuais para os resultados o K *Performance* foi alicerçado no também criado Sistema de Indicadores de Gestão.

Do processo de mudança organizacional, gerado pelo K16, resultou a aprovação da macroestrutura da empresa, bem como a sua decomposição na nova estrutura organizacional, destinada a sustentar o desenvolvimento das novas missões e objetivos traçados para as unidades que a integram. Definido o modelo organizacional, foram selecionados e nomeados os responsáveis pelas novas estruturas orgânicas e desenvolvido o processo de constituição das respetivas equipas que envolveu mais de cem quadros da empresa.

veis pelas novas estruturas orgânicas e desenvolvido o processo de constituição das respetivas equipas que envolveu mais de cem quadros da empresa.

Esta dinâmica de mobilidade teve particular incidência nas funções dirigentes, a qual foi sustentada nos resultados do K Potencial, processo de avaliação de competências estendido a centena e meia de colaboradores em exercício de cargos de direção e de chefia e quadros de elevado potencial. Deste processo resultou mobilidade funcional em cerca de 50% dos cargos dirigentes e o rejuvenescimento em perto de 20% do conjunto dos responsáveis de estrutura, por acesso de jovens quadros.

À semelhança dos anos mais recentes, a EP assegurou o cumprimento do quadro legal de referência da política restritiva determinada pelo Governo, na pendência do Programa de Assistência Económica e Financeira para o Setor Empresarial do Estado, com destaque para a Lei do Orçamento de Estado de 2013 (LOE 2013), com particular repercussão direta em domínios da gestão de recursos humanos.

LA1 LA13 Análise Demográfica

O efetivo da empresa registou em 2013 uma redução de 7,4% face a 2012, a qual resultou da diminuição do conjunto de trabalhadores em regime de contratação a termo e também da continuidade da vigência do Plano Social de Racionalização de Quadros (PSRO).

A saída destes colaboradores acentuou a tendência de diminuição dos colaboradores da EP com vínculo de natureza pública, os quais no final de 2013 representavam 46% do efetivo (501 colaboradores).

		Mandato CA	Dirigente	Quadros Superiores	Quadros Médios	Técnicos Auxiliares	Apoio	Total
Pessoas ao Serviço	M	3	60	169	83	166	133	614
	F	1	45	180	54	107	86	473
	Total	4	105	349	137	273	219	1.087⁽¹⁾
Contrato Permanente	M		60	163	80	134	112	549
	F		45	169	54	104	77	449
	Total		105	332	134	238	189	998
Contrato a Termo Certo	M			6	2	23	13	44
	F			9	0	2	0	11
	Total			15	2	25	13	55
Contrato a Termo Incerto	M			0	1	9	8	18
	F			2	0	1	9	12
	Total			2	1	10	17	30

(1) Inclui membros do CA.

Figura 16 – Distribuição de Efetivos por Tipo de Contrato e Categorias

A empresa revela um elevado índice de formação superior, o qual pela primeira vez ultrapassa os 50% do universo dos colaboradores e que deriva diretamente da aposta individual na qualificação académica e também da política da EP de incentivo ao reforço das competências dos seus colaboradores já que em 2013 não houve lugar a qualquer contratação.

Também por este motivo se verifica um ligeiro aumento do nível etário e da antiguidade do efetivo.

Outros indicadores	2011	2012	2013
Evolução do nível etário médio	45,17	45,33	45,79
Índice de formação superior	48,80	47,86	50,50
Evolução do nível de antiguidade	16,90	16,02	16,50

Figura 17 - Evolução de Nível Etário, Formação Superior e Antiguidade

LA2 Mobilidade

Regista-se um aumento da mobilidade interna, decorrente dos desenvolvimentos do K16 ao nível do conjunto de colaboradores chamados a funções dirigentes e do processo de alocação das equipas às novas estruturas orgânicas que gerou oportunidades de mobilidade funcional para um significativo conjunto de quadros da empresa.

	2011	2012	2013
Índice de rotação de pessoal (efetivo final / (efetivo inicial + entradas + saídas)	0,9	0,8	0,9
Taxa de cobertura (entradas / saídas*100)	48,9%	1,1%	5,4%
Mobilidade interna (n.º)	12	27	103
Taxa de mobilidade total (entradas + saídas + mobilidade interna / efetivo final*100)	6,8%	22,3%	18,5%

Figura 18 - Índices de Rotatividade e Mobilidade

2011	2012	2013
2,9%	10,0%	4,5%

Figura 19 - Taxa de Rotação Global (para efetivo total de 1.083)

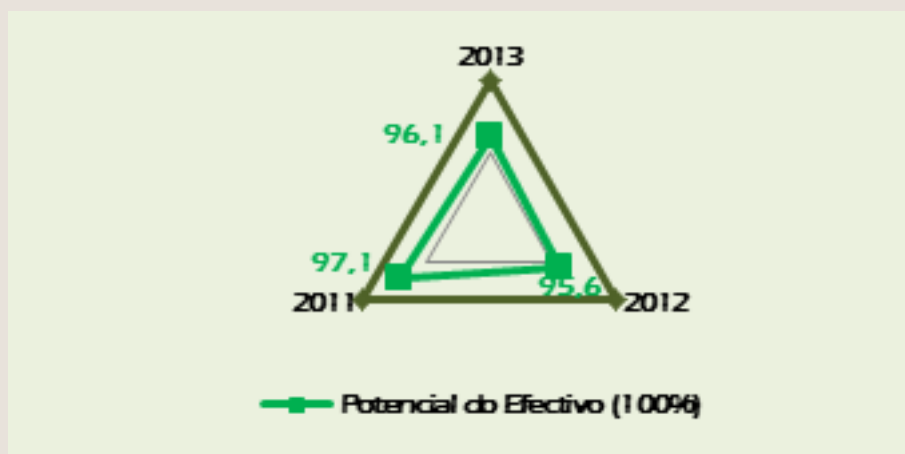


Figura 20 - Impacto da Taxa de Rotação na Força de Trabalho

Encargos Relativos a Recursos Humanos

Na comparação com o ano anterior, em 2013 verificou-se um aumento dos custos com pessoal da ordem dos 3,6%, o qual decorreu da reposição dos subsídios de férias e de Natal suspensos em 2012 e das alterações introduzidas pela LOE 2013 que implicaram incremento das contribuições da entidade patronal para a Caixa Geral de Aposentações (cuja taxa passou de 15 para 20%, com alargamento da base de incidência) e para a Segurança Social (por aumento da base de incidência do subsídio de refeição e da taxa contributiva para os órgãos sociais).

Estas medidas tiveram uma repercussão de cerca de 4,5 M€ nos encargos, sem as quais se apuraria uma redução de cerca de 3,4%, em grande parte resultante da diminuição do efetivo em 7,4%.

A empresa manteve o PSRQ, orientado para diminuir o impacto dos custos sociais da diminuição do efetivo, consubstanciado na cessação da relação laboral por mútuo acordo dependente da iniciativa do colaborador, harmonizado com a possibilidade da dispensa do mesmo por parte da empresa.

Em 2013 efetivaram-se 62 saídas de colaboradores ao abrigo do PSRQ, a que correspondeu o encargo de 2,7 M€, referente a compensações pagas pela empresa.

Os encargos com aposentações suportadas pela empresa – e que resultam do regime de aposentações antecipadas instituído pelo Decreto-Lei n.º 237/99, de 25 de junho – mantêm a tendência de diminuição uma vez que, por decurso do tempo, vão sendo transferidas da empresa para a CGA as responsabilidades relativas a funcionários aposentados da ex-JAE.

Encargos Totais (M€)	2011		2012		2013	
Pessoas ao serviço	33,5	94%	33,5	91%	34,7	91%
Indemnizações PSRQ	1,1	3%	2,7	7%	2,7	7%
Aposentados	1,1	3%	0,8	2%	0,6	2%
TOTAL	35,7	100%	37,0	100%	38,0	100%
Encargo Médio (pessoa ao serviço)	0,030		0,031		0,034	

Figura 21 - Custos de Pessoal

A proibição de valorizações remuneratórias fixada nas Leis do Orçamento de Estado desde 2011 determina que o leque salarial se mantenha inalterado desde então.

EC5 O aumento do salário médio da empresa, deve-se à reposição durante o ano de 2013 do pagamento do subsídio de férias e Natal a todos os colaboradores (que em 2012 se encontrava suspenso para remunerações base mensais superiores a 1.100€, e reduzidos progressivamente para as remunerações situadas entre 600€ e 1.100€).

	2011	2012	2013
Salário Máximo €	4.300*	4.300*	4.300*
Salário Médio €	1.625*	1.580*	1.605
Salário Mínimo €	673	673	673
Leque Salarial Empresa (rem. Individual + elevada/rem. individual bruta + baixa)	6,4*	6,4*	6,4*
% Salário Mínimo Empresa/Salário Mínimo Nacional	139%	139%	139%

* Valores que consideram a redução remuneratória determinada pelas Leis do Orçamento de Estado de 2011, 2012 e 2013

Figura 22 - Variação Salarial

Realização do Trabalho

Acompanhando o movimento do ano anterior, em 2013 registou-se uma diminuição da taxa de absentismo face a 2012, sendo mais expressiva a redução do número de horas de ausência por motivo de doença (menos 22.000h por comparação com 2012), tendo algum peso as mudanças nos efeitos na remuneração introduzidas ao regime público aplicável no âmbito da Administração Pública. Verifica-se também uma redução nas ausências ao abrigo do estatuto trabalhador-estudante (de 1.500h), ausências para assistência a familiares (menos 1.400h) e ausências motivadas por acidente de trabalho (diminuição de 1.200h).

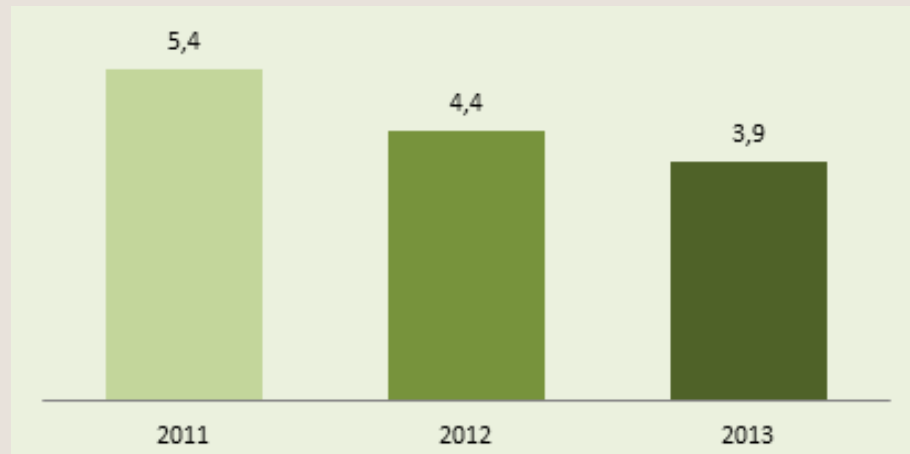


Figura 23 - Evolução da Taxa de Absentismo

LA12 Gestão de Desempenho

O processo de avaliação de desempenho de 2012 foi desenvolvido de acordo com a metodologia de gestão de objetivos resultante da execução do projeto integrado de gestão de competências e de objetivos, e por aplicação do Modelo de Avaliação de Desempenho, que vigorava na empresa desde 2004, aplicável aos colaboradores detentores de vínculo público, bem como àqueles que se encontram em regime de contrato de trabalho de direito privado. Envolveu 989 colaboradores em efetividade de funções no universo de avaliados, não se encontrando aqui considerado o grupo de colaboradores com funções de direção (66).

A inexistência de avaliação de 26 colaboradores prende-se com situações de ausência por motivo de doença ou acidente de trabalho, gozo de licenças no âmbito da parentalidade, mobilidade externa ou licenças sem remuneração, que inviabilizaram a prestação de trabalho por um período mínimo de 6 meses.

Globalmente, os resultados das avaliações de 2012 mantêm os alcançados em anos anteriores, traduzindo-se no cumprimento das quotas estabelecidas para as classificações mais elevadas (de 5% para Excecional e de 20% para Muito Bom), e mantendo-se a percentagem dos resultados abaixo de Bom. As restrições à política retributiva que se tem verificado desde 2011 têm limitado a eficiência do processo de avaliação de desempenho, já que não foi possível devolver aos colaboradores o exato retorno do contributo individual para os resultados da empresa.

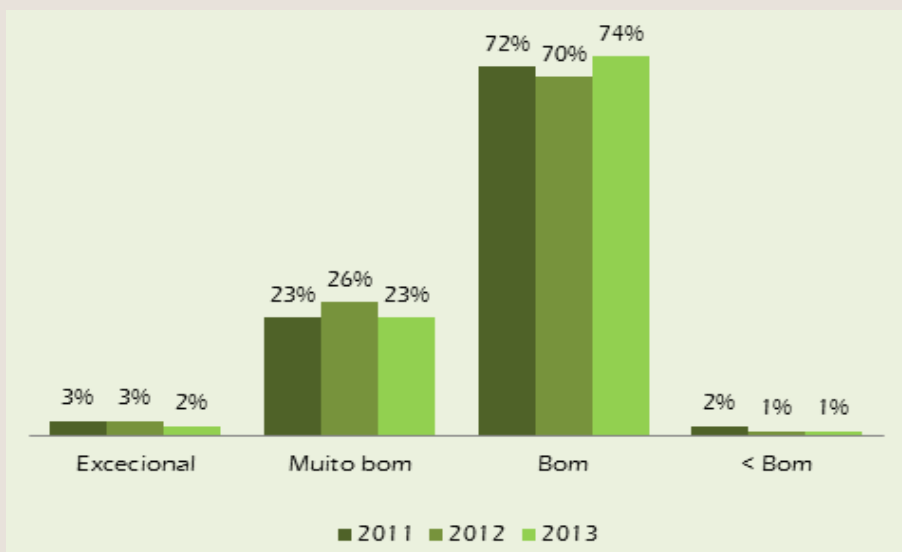


Figura 24 - Distribuição dos Resultados por Níveis de Avaliação

O ano de 2013 foi marcado pela mudança no processo de avaliação de desempenho, concretizada pela criação e início da implementação do K Performance, orientado ao envolvimento da equipa e facilitador de uma gestão de mérito.

O processo assenta em duas dimensões – objetivos e competências -, em que se considera a gestão de objetivos, como dimensão mobilizadora para o foco na criação de valor e a avaliação da performance da empresa, das unidades orgânicas e dos colaboradores em função dos resultados alcançados, com partilha do atingimento coletivo por todas as pessoas da organização e identificação dos contributos individuais e, ainda, a gestão de competências, como dimensão que permite aferir e direcionar o desenvolvimento do potencial humano da EP.

No segundo semestre de 2013 ocorreu a implementação do sistema na sua vertente de objetivos, que se espelhou na definição dos objetivos de empresa, de unidade orgânica e individuais, abrangendo todos os colaboradores da empresa em exercício de funções.

LA4 HR5 Organizações Representativas dos Trabalhadores

A empresa não dispõe de organização representativa dos trabalhadores, existindo três colaboradores que à semelhança do ano anterior exercem funções de delegado sindical ou de membro da direção sindical. De acordo com o conhecimento dado pelos próprios à empresa, 102 colaboradores encontravam-se sindicalizados em 2013.

Feminino	Masculino	Total
38	64	102

Figura 25 - Colaboradores Sindicalizados

Clima Organizacional

Em 2013, o Diagnóstico de Clima e Cultura Organizacional da EP realizou-se através da sua participação na 4.ª edição do Prémio Excelência no Trabalho, promovido pela Heidrick & Struggles, em parceria com o Económico e a ISCTE Business School.

Os resultados do estudo apontam para uma queda na progressão que os va-

lores do Índice de Satisfação Geral vinham apresentando desde 2008, a que não será estranha a circunstância do inquérito ter decorrido num momento em que a organização atravessava uma fase de mudança organizacional, transversal a todas as unidades orgânicas e ainda sem estabilização das respetivas equipas.

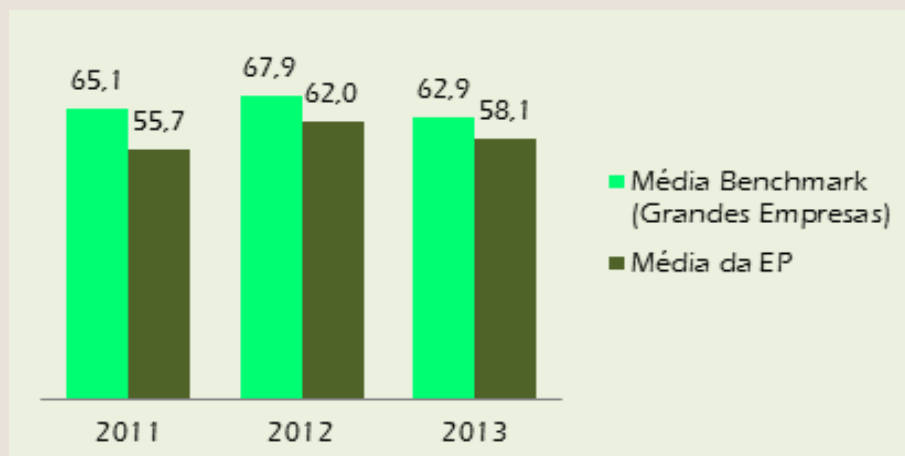


Figura 26 – Excelência no Trabalho - Score Global 2011/2013

LA10 LA11 Desenvolvimento e Formação

Em 2013 foi aprovado um novo Plano de Formação Interna (PFI), alicerçado no Diagnóstico de Necessidades de Formação realizado junto dos dirigentes da EP entre julho e dezembro de 2012, tendo em perspetiva as alterações de estrutura já previstas no início do ano, sem prejuízo do ajustamento do PFI, enquanto ferramenta dinâmica de resposta ágil a novas necessidades da empresa.

No PFI foi dada prioridade a domínios centrais para o negócio da empresa como o da Construção e Obras Públicas, destacaram-se o domínio Tecnológico, visando especialmente as aplicações informáticas de gestão da empresa e o sistema de informação geográfica; o domínio de Administração e Gestão da Empresa com especial relevância para as ações de apresentação do projeto estruturante K16; o domínio do Direito com enfoque nas revisões dos Códigos Civil, Procedimento Administrativo, de Expropriações e do Regime Jurídico da Responsabilidade por Danos Ambientais. Dedicou-se ainda especial atenção a SST no que respeita aos riscos da atividade dos trabalhadores das Brigadas de Intervenção e das UMIA, e a continuada implementação de medidas de autoproteção nos edifícios da empresa.

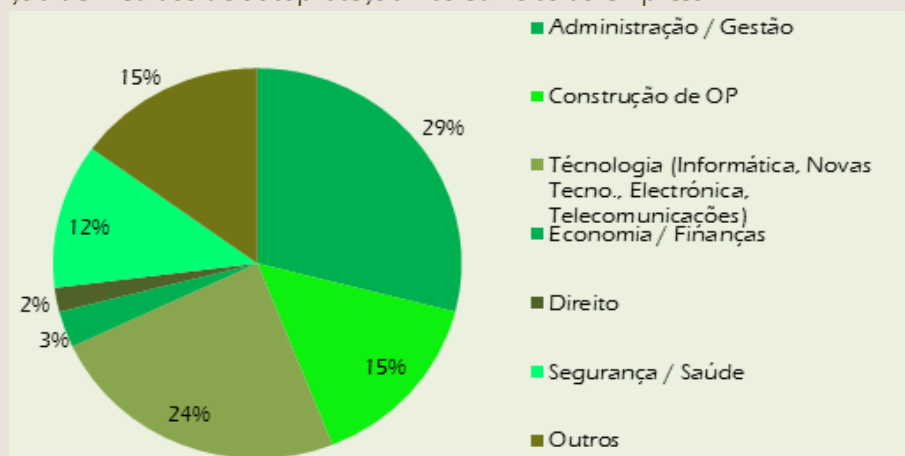


Figura 27 - Distribuição do Volume de Formação por Área

O esforço de redução de custos resultou numa diminuição de cerca de 32% dos encargos diretos globais e num significativo decréscimo dos custos médios unitários de participante, de participação e de hora de formação, para que muito contribuiu o recurso, sempre que possível, a formadores internos.

	2011	2012	2013	Varição 2013/2012 (%)
N.º de Colaboradores	1.167	1.170	1.083	-7,4
N.º de Participantes	901	992	1.043	5,1
N.º de Participações	1.886	2.607	3.288	26,1
Taxa de Participação Global	77,2%	84,4%	96,3%	14,2
Ações	268	280	297	6,1
Horas	25.056	29.447	25.105	-14,8
Custos (M€)	0,140	0,088	0,072	-18,2

Figura 28 - Totais de Atividade Formativa 2011 a 2013

Ano	Formação	Interna	Externa	Pós-Graduada	Estrangeiro	Total
2011	N.º de Ações	84	145	34	5	268
	Volume de Formação	15.133	6.492	2.760	670	25.056
	Participações	1.497	303	64	22	1.886
	Custos (M€)	0,0348	0,025	0,032	0,049	0,140
2012	N.º de Ações	124	118	33	5	280
	Volume de Formação	13.274	6.585	9.420	168	29.447
	Participações	2.227	297	72	11	2.607
	Custos (M€)	0,017	0,029	0,036	0,005	0,088
2013	N.º de Ações	151	113	25	8	297
	Volume de Formação	16.384	5.314	2.850	557	25.105
	Participações	2.927	320	27	14	3.288
	Custos (M€)	0,019	0,034	0,015	0,004	0,072

Figura 29 - Tipo de Atividade Formativa

Formação Pós-Graduada

A atribuição de apoio a formação pós-graduada constitui expressão da aposta no desenvolvimento do potencial humano da empresa, privilegiando-se o retorno para a organização do investimento em conhecimento.

Esse apoio depende assim do reconhecimento da relevância da formação para as competências críticas da função exercida pelo colaborador ou para funções existentes na empresa, requisito cada vez mais relevante na análise dos pedidos de apoio recebidos, dados os constrangimentos financeiros, que se têm verificado nos últimos anos.

O apoio prestado pela empresa traduz-se essencialmente nas modalidades de comparticipação financeira e de reconhecimento do estatuto de trabalhador-estudante, nas vertentes de dispensa para frequências de aulas e de justificação das faltas dadas para a prestação de provas de avaliação, e na disponibilização do acesso a meios da empresa, designadamente bibliográficos, documentais, arquivísticos e tecnológicos, bem como a dispensa para elaboração da tese de mestrado, em condições semelhantes ao regime previsto no referido estatuto.

	2011	2012	2013
Participações em pós-graduações e cursos de especialização	37	47	4
Valor das participações (M€)	0,008	0,048	0,002
N.º de participações em mestrados, doutoramentos e MBA	27	25	23
Valor das participações (M€)	0,005	0,014	0,013

Figura 30 - Formação Pós-Graduada Iniciada em cada Ano

SO3 SO4 A Formação na Prevenção e Gestão de Risco

Os domínios da formação com impacto na prevenção e gestão do risco abarcaram cerca de 37% do total das participações, tendo sido realizadas 90 ações de formação nas áreas do Direito, Economia e Finanças, Administração e Gestão de Empresas que representaram 30% do volume total de formação.

Participações	1.209
Ações	90
Volume	8.402

Figura 31- Formação na Área de Gestão do Risco

HR3 Formação sobre Temas com Incidência no Respeito pelos Direitos Humanos

O respeito pelos Direitos Humanos foi tema abordado de forma transversal em vários domínios da formação orientada para a atividade da empresa, particularmente na que incidiu sobre matérias relacionadas com a Segurança e Saúde no Trabalho, Ambiente e Recursos Naturais, Ciências da Terra, Ciências Humanas e Sociais e Educação.

A distribuição da formação global ministrada por regiões do país, grupos profissionais e tipo de vinculação à empresa não denota desvio significativo ou falta de representação, concluindo-se que foi organizada de forma equitativa.

	Distribuição por Género	
	Feminino	Masculino
Participações	1.569	1.719
Horas	12.796	12.309

Formação em áreas com incidência no respeito pelos Direitos Humanos		Número de participações por Região de Origem	
Participações	804	Norte	563
Ações	60	Centro	697
Volume	5.535	LVT	1.780
		Sul	203

Número de participações por Grupo Profissional		Número de participações por Tipo de Contrato	
Dirigentes	741	CIT	1.717
Quadros Superiores/Técnicos Superiores	1.064	CTC	121
Quadros Médios/Técnicos	389	CTI	11
Técnicos Auxiliares/Técnicos Profissionais	649	QPT	99
Apoio/Auxiliares/Operários	402	CS	259
		RS	999
		Outros	42
		Externos	40

Figuras 32- Formação

4.7.2. Diversidade e Igualdade

LA13 HR4 Promoção da Paridade Entre Géneros

A EP assume-se como entidade que pauta a sua atuação no respeito pelos direitos humanos e pela igualdade de oportunidades entre homens e mulheres. Em matéria de repartição por géneros verifica-se que em 2013 os valores se aproximam, tendência mais evidenciada na representação das mulheres no conjunto dos dirigentes, situando-se o respetivo rácio em 0,74 mulheres por cada homem.

Assinala-se ainda que no grupo dos quadros superiores a representação das mulheres se apresenta maioritária.

	2011		2012		2013	
Dirigentes (não inclui membros do CA)						
F	40	36,4%	40	37,0%	45	42,9%
M	70	63,6%	68	63,0%	60	57,1%
Sub-Total	110	100%	108	100%	105	100%
Colaboradores (inclui dirigentes)						
F	487	41,9%	483	41,3%	472	43,6%
M	675	58,1%	687	58,7%	611	56,4%
Total	1.162	100%	1.170	100%	1.083	100%

Figura 33- Efetivo Geral

Nos quadros seguintes é apresentada a distribuição por género e faixa etária, nos grupos de governação, de dirigentes e de colaboradores da empresa:

Género	Entre 30 e 50 anos	> 50 Anos	TOTAL	%
F	1		1	25%
M		3	3	75%

Figura 34- Conselho de Administração

Género	Entre 30 e 50 anos	> 50 Anos	TOTAL	%
F	37	8	45	43%
M	42	18	60	57%
Total	79	26	105	100%

Figura 35- Dirigentes

Carreira	Género	<30 Anos	Entre 30 e 50 anos	> 50 Anos	TOTAL	%	Total Carreira
Consultor	F		1	1	2	25	8
	M	2	1	3	6	78	
Quadro Superior	F	4	144	30	178	52	341
	M		116	47	163	48	
Quadro Médio	F	3	44	7	54	39	137
	M		48	35	83	61	
Técnico Auxiliar	F	1	65	41	107	39	273
	M	2	115	49	166	61	
Apoio	F	1	50	35	86	39	219
	M	1	45	87	133	61	
Total		14	629	335	978		

Figura 36- Colaboradores

4.5 EC5 LA14 O quadro seguinte representa o Leque Salarial Cargo/Carreira e evidencia a paridade da política remuneratória relativamente às remunerações médias F/M em cada grupo.

Cargo/Carreira	Género	Salário Médio (€)	Leque Salarial
Diretor	F	3.308	0,91
	M	3.616	
Gestor	F	2.711	0,95
	M	2.868	
Responsável	F	2.830	1,49
	M	1.897	
Consultor	F	3.344	0,92
	M	3.616	
Quadro Superior	F	1.980	0,94
	M	2.106	
Quadro Médio	F	1.501	1,05
	M	1.433	
Técnico Auxiliar	F	1.082	1,06
	M	1.018	
Apoio	F	904	1,09
	M	826	

Figura 37- Leque Salarial por Cargo/Carreira

Movimento	<30 Anos		Entre 30 e 50		> 50 Anos		Total
	F	M	F	M	F	M	
Regresso de Mobilidade			2	1	1	1	5
Saídas Temporárias			2	2		1	5
Saídas PSRQ			2		10	50	62
Saídas (outras)		1		20	1	3	25

Figura 38 - Entradas e Saídas de Colaboradores por Escalão Etário e Género

F	M
0,8%	3,6%

Figura 39 - Taxa de Rotação por Género (considerando efetivo total de 1.083)



LA15 Mantém-se o nível de retorno e uma elevada taxa de retenção após o gozo das licenças de parentalidade. Destaca-se o número de colaboradores do género masculino que usufruíram do seu direito a licenças no âmbito da parentalidade durante o ano 2013, demonstrativo da paridade no exercício do direito pelos colaboradores de ambos os géneros neste domínio.

	2011	2012	2013
N.º colaboradoras com direito a licença parental	25	18	17
N.º colaboradores com direito a licença parental	28	16	26
N.º colaboradoras que voltaram ao serviço após licença parental	19	12	9
N.º colaboradores que voltaram ao serviço após licença parental	28	15	24
N.º colaboradoras que ainda trabalham após 12 meses da licença parental	21	18	19
N.º colaboradores que ainda trabalham após 12 meses da licença parental	23	23	20
Taxa de retorno ao trabalho das colaboradoras após licença parental	76%	67%	53%
Taxa de retorno ao trabalho dos colaboradores após licença parental	100%	94%	92%
Taxa de retenção após licença parental (feminino)	100%	95%	158%
Taxa de retenção após licença parental (masculino)	100%	82%	133%

Figura 40 - Retorno ao Trabalho e Taxas de Retenção após a Licença Parental, por Género

Igualdade de Oportunidades

A EP segue uma política inclusiva, integrando sem qualquer discriminação pessoas de origem não portuguesa.

	Feminino	Masculino	Total
De países da União Europeia		1	1
De países de língua oficial portuguesa	1	1	2

Figura 41 - N.º de Colaboradores não Nacionais

Feminino	Masculino	Total
11	11	22

Figura 42 - N.º de Colaboradores Portadores de Deficiência

Relações Laborais Temporárias

EC7 Considerando as limitações impostas por via da LOE 2013 quanto à possibilidade das empresas públicas do setor empresarial do Estado procederem ao recrutamento de novos trabalhadores, não houve qualquer admissão durante o ano de 2013.

4.7.3. Segurança e Saúde no Trabalho

LA7 LA8 A EP enquanto empresa promotora de boas práticas em matéria de segurança e saúde no trabalho, em parceria com a empresa prestadora deste serviço, tem promovido um trabalho de melhoria contínua das condições de trabalho, garantindo a realização de exames de saúde no trabalho, dando cumprimento aos normativos vigentes.

Em 2013 foram executadas um conjunto de ações de formação relacionada com a prevenção dos riscos no posto de trabalho:

- Formação SST em Medidas de Autoproteção e Ação de sensibilização em SST (preparação de simulacro);
- Conferência sobre “Medidas de Autoproteção”;
- Curso de formação profissional de Técnico Auxiliar de Saúde;
- Formação de Segurança, Higiene e Saúde no Trabalho, direcionada às Unidades Móveis de Inspeção e Apoio e às Brigadas de Intervenção;
- Palestra sobre “Prevenção de Doenças Profissionais”;
- Formação em SST associada à atividade de levantamento e fiscalização da rede do Canal Técnico Rodoviário;
- Formação em SST em ambiente administrativo - Ergonomia e prevenção de riscos.

Manteve-se o enfoque da formação no âmbito das Medidas de Autoproteção, alargando a sua ação aos diversos estabelecimentos da empresa dispersos geograficamente pelo território do continente, tendo sido realizadas no global 48 ações, que envolveram 685 participações, a que corresponde um total de 2.899 horas.

Medicina do Trabalho

Durante o ano de 2013, foram realizados um total de 655 exames médicos e 556 exames complementares de diagnóstico (eletrocardiogramas, análises clínicas, audiogramas e exames de visão).

Foi dada continuidade à prática de realização dos exames de saúde em Unidade Móvel que se desloca aos diferentes estabelecimentos da empresa, a qual tem sido valorizada pelos colaboradores da EP.

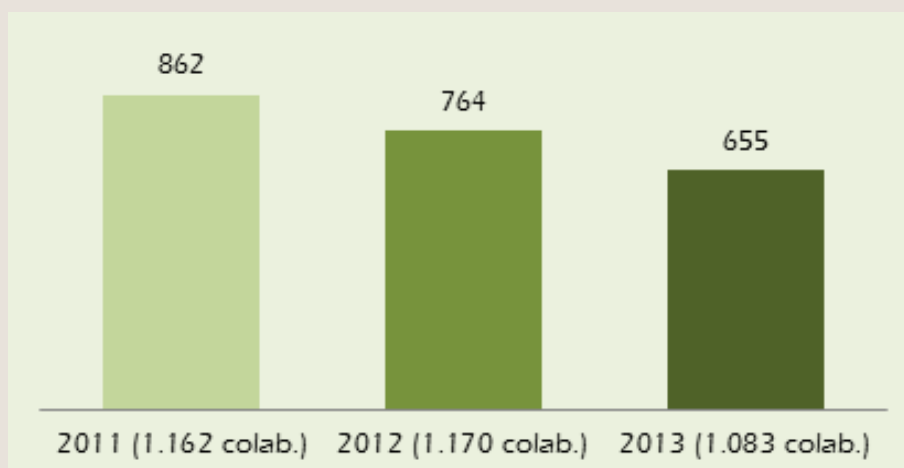


Figura 43 - Exames Médicos Realizados

Dos 655 exames médicos efetuados, 610 correspondem a exames periódicos e 31 a exames ocasionais por regresso ao trabalho de colaboradores com ausência superior a 30 dias por motivo de doença ou acidente. A realização destes exames de saúde evidencia o esforço contínuo em promover a segurança e saúde dos colaboradores da empresa.

Anos	Iniciais/Admissão	Periódicos	Ocasionais				Total
			Vigilância Médica	A pedido da Empresa	A pedido do Trabalhador	Recuperação Doença/Acidente	
2011	16	805	6	3	1	31	862
2012	100	612	19	15	0	18	764
2013	14	610	4	6	1	20	655

Figura 44 - Tipo de Exame Médico

Sinistralidade

A sinistralidade laboral é reduzida na EP, existindo uma ligeira diminuição em relação ao ano transato.

A empresa regozija-se por não ter registado qualquer acidente mortal em 2013.

2011	2012	2013
22	27	26

Figura 45 - N.º de Acidentes de Trabalho

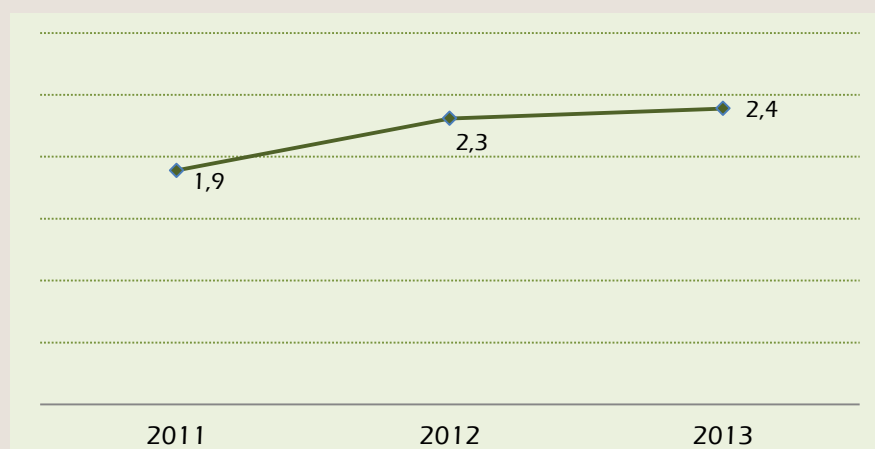


Figura 46 - Evolução da Taxa de Sinistralidade

Houve também uma descida na taxa de gravidade de 0,43 dias em 2012 para 0,33 dias em 2013.

	2011	2012	2013
N.º de dias perdidos	1.750	935	716
Taxa de Gravidade	0,82	0,43	0,33

Figura 47 - Acidentes de Trabalho

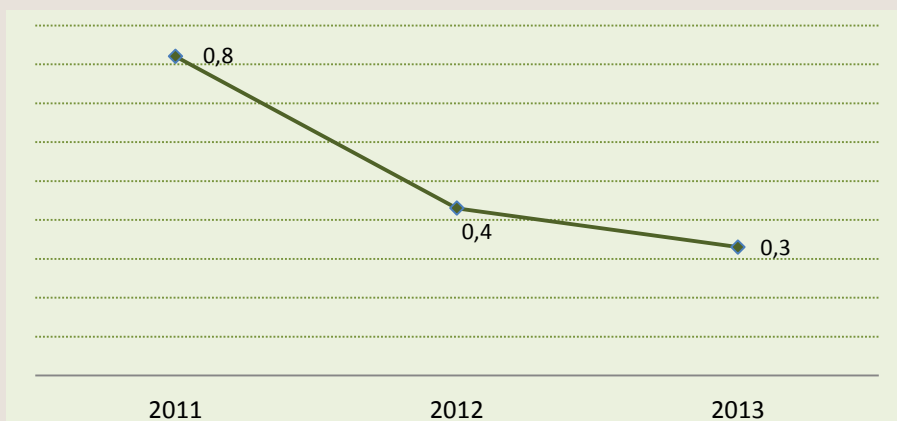


Figura 48 - Evolução da Taxa de Gravidade

Os acidentes de trabalho sem baixa também diminuíram em relação a 2012.



Figura 49 - Acidentes de Trabalho com e sem Baixa

Em termos globais, considerando os motivos que mais contribuíram para a ocorrência de acidentes, verifica-se que os indicadores apontam em primeiro lugar as quedas, seguidas do esforço muscular.

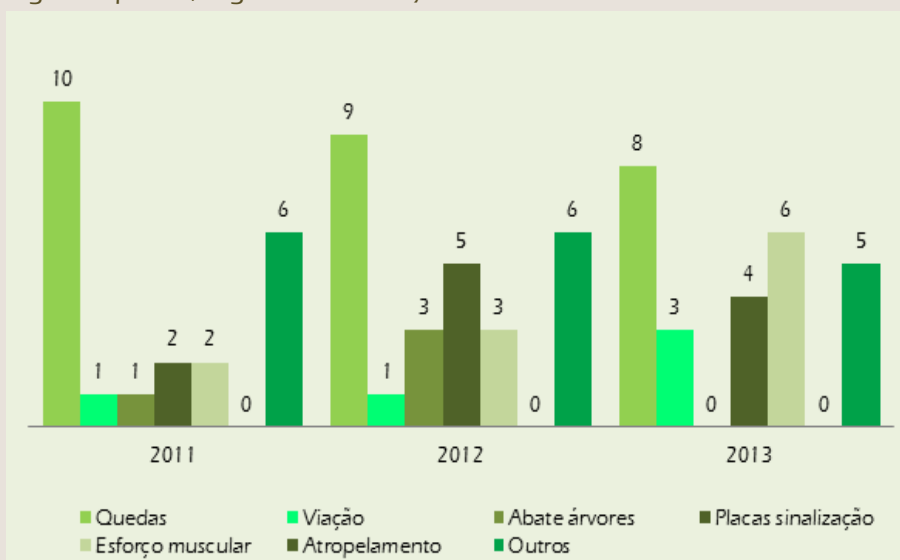


Figura 50 - Motivos de Ocorrência de Acidentes

Assinala-se também a inexistência neste ano de qualquer situação de doença profissional.

	2011	2012	2013
N.º de Doenças Profissionais	1	0	0
Taxa de Doenças Profissionais/Efetivo	0,9%	0%	0%

Figura 51 - Evolução da Taxa de Doenças Profissionais

4.7.4. Reporting Social

Creche e Infantário

EC8 SO1 A EP, dispondo de equipamento social na sede da empresa, nas valências de creche e infantário, continua a disponibilizar aos seus colaboradores esta estrutura de apoio social facilitadora da conciliação entre a vida profissional e familiar.

Na sequência do apetrechamento e modernização das instalações ocorridas em 2012, este equipamento foi no ano letivo de 2013/14 aberto à comunidade, considerando que a capacidade instalada permitiu satisfazer a procura por parte dos colaboradores da EP e acolher quatro outras crianças no início do ano letivo, número que gradualmente foi aumentando.

Pausas e Refeições

Para além dos espaços já existentes para os trabalhadores tomarem as suas refeições ou utilizarem em pausas de trabalho, nomeadamente na sede onde são disponibilizados bares e refeitório com produtos fornecidos a preços reduzidos, em 2013 foi aberto mais um espaço social nas instalações do Centro Operacional Centro Norte, em Coimbra, cuja gestão é assegurada por colaboração da Casa de Pessoal da EP.

Parceria com a Casa do Pessoal - Benefícios Sociais

LA3 Através da parceria com a Casa do Pessoal, organização dos trabalhadores sem fins lucrativos, que se manteve em 2013, a EP patrocina o desenvolvimento de ações de índole cultural, recreativa e desportiva na empresa e ainda serviços ou apoios de natureza social. Firmada em protocolo de colaboração, esta parceria tem por base a comparticipação financeira da empresa, com sujeição à obrigação de prestação de contas.



Os benefícios sociais incluem subsídios de apoio à infância e à educação, a comparticipação do prémio de seguro de saúde, consultas médicas e o programa de ocupação de tempos livres (OTL) para filhos de colaboradores até 12 anos de idade, que decorre durante o período de férias de verão.

A estes benefícios têm acesso todos os colaboradores no ativo, com vínculo permanente ou temporário, e também os aposentados ou reformados, sendo alguns deles estendidos aos familiares em condições diferenciadas.

No conjunto de atividades desenvolvidas pela Casa do Pessoal destaca-se o Grupo Coral, cuja performance tem reconhecimento externo, sublinhando-se a sua intervenção na comunidade através de atuações *pro bono*.

Neste âmbito, em 2013, a Casa do Pessoal proporcionou várias iniciativas:

- Comparticipação das inscrições dos associados na Corrida do Tejo, na Corrida da Mulher, nas Corridas Colour Run, no Triatlo Longo de Lisboa;
- Competições de pesca desportiva, ciclismo BTT e canoagem;
- Caminhada na Serra da Estrela;
- Organização de um Torneio de Futsal;
- Organização de Centros de Férias para os associados e seus familiares, mediante a contratação de alojamento turístico, procurando a diversificação de locais;
- Organização da EP Team - Urban Night Trail 2013;
- Campanhas especiais para aquisição de bilhetes para Revista à Portuguesa e Peças de Teatro;
- Campanha "Vamos ajudar a Margarida" - menina com paralisia cerebral;
- Colaboração com a empresa na organização do Circo de Natal, destinado ao convívio natalício de colaboradores da empresa, familiares e amigos.





4.8. Comunidade – Responsabilidade Social

A responsabilidade social encontra-se presente, de uma forma transversal, na atividade diária da EP.

O desenvolvimento socioeconómico das regiões e do país, a garantia do direito à circulação com elevados níveis de segurança e qualidade, um melhor serviço para o cliente da estrada e todos os que são afetados por ela e uma maior proximidade das famílias, são projetados em cumprimento de elevados critérios de respeito pelo ambiente, pelo património público e pela componente humana que surge interligada com o processo construtivo.



Núcleo Museológico

O espólio museológico da EP é composto por inúmeras peças, máquinas e documentos representativos da evolução da técnica ao serviço da administração rodoviária nacional.

A empresa tem uma área de exposição permanente nas suas instalações na Sede, aberta ao público em ocasiões como o dia dos museus, em eventos organizados na empresa e por solicitação de instituições ou particulares, sujeita a marcação prévia.

A preservação do espólio museológico merece assim um lugar permanente nos objetivos da empresa, tendo-se recuperado em 2013 várias peças de relevo.

Destaca-se de entre elas, uma Moto *SIS Sachs*, modelo Lebre, de três velocidades, fabricada em Portugal pela firma SIS-Veículos Motorizados Lda, equipada com um motor de marca *Sachs* de 47 cm³ de cilindrada e uma potência de 4,3cv a gasolina. Este motociclo foi recuperado com peças de origem e tem sido alvo de várias solicitações para estar presente em exposições e eventos.

Também foram alvo de restauro três bicicletas de marca *Raleigh*, fabricadas nos finais dos anos 40 em Inglaterra pela firma *Raleigh Industries Ltd.*, em Nottingham e que eram vulgarmente conhecidas por "Pasteleiras".

Outra peça cujo restauro teve início em 2013 é uma viatura marca *Land Rover*, modelo regular 88 serie 3, de 1973, a gasóleo com 2285 cm³ de cilindrada, adquirido pela Junta Autónoma de Estradas em 16 de Abril de 1974.

A EP relaciona-se com diversas entidades no âmbito da cedência de peças e documentação para exposições permanentes ou temporárias, divulgando assim o património cultural relacionado com a administração rodoviária.



Em 2013 destaca-se a participação na exposição permanente inaugurada em dezembro de 2012 no Museu dos Transportes e Comunicações do Porto, sob o tema "Comunicar". O apoio consistiu na decoração de uma parede do espaço expositivo, com um painel de sinalização, especialmente concebido para o fim em causa, ilustrando assim um dos meios de comunicação visual mais utilizado na estrada. Ainda para a mesma exposição, a EP forneceu material base para a elaboração de um filme sobre a evolução da sinalização rodoviária, que está também patente ao público na exposição.

O Núcleo Museológico esteve também presente no Festival de Motorclássicos que se realizou na FIL em Lisboa, na Feira do Mundo Motorizado em Corroios, no Cascais *Classic Motorshow* e na 1ª Maratona EDP *Bike* também em Cascais.

Biblioteca e Arquivo Histórico

EC8 SO1 A Biblioteca, com cerca de 20.000 exemplares de monografias em vários suportes, muitas editadas pela empresa e suas antecessoras, constitui uma referência nacional, pela sua especialização nas áreas de planeamento, construção, conservação e exploração de redes rodoviárias.

Nestas áreas é também muito procurada por investigadores e estudantes, a documentação que constitui o Arquivo da EP, que contém informação relevante sobre estradas e obras de arte desde 1927, que constitui uma referência histórica importante, na medida em que muitas das estradas projetadas e construídas na primeira metade do século XX já não existem.

Numa perspetiva de difusão do conhecimento, a Biblioteca dispõe de uma sala de leitura que está aberta ao público em geral e é muito procurada por estudantes universitários, no âmbito da elaboração de mestrados e doutoramentos, e por outros investigadores. A Biblioteca dispõe ainda de edições exclusivas da empresa para venda.

Em 2013 deu-se continuidade ao processo de restauro e digitalização do arquivo fotográfico iniciado em 2012, incidindo, nesta primeira fase, na coleção de fotografias constituída por negativos realizados pelo fotógrafo Celestino Teixeira entre as décadas de 1940 a 1980, que apresentam uma unidade física e estilística de grande valor histórico e artístico.

Durante o ano de 2013 a Biblioteca e o Arquivo colaboraram com a Região Sul da Ordem dos Engenheiros na disponibilização de material para uma exposição de homenagem ao Engenheiro Edgar Cardoso. A exposição esteve patente nas instalações da Ordem a partir 26 de Setembro.

Programa Ciência Viva

Em 2013 manteve-se a associação com o projeto Ciência Viva - Engenharia no Verão, onde os interessados puderam conhecer mais de perto algumas das atividades que diariamente são desenvolvidas pela EP na UCT, ou visitar a Ponte 25 de Abril, única no país.

A UCT recebeu a visita de cerca de 30 participantes que tiveram a oportunidade de conhecer o trabalho desenvolvido, desde a monitorização em tempo real das condições de circulação rodoviária nas principais estradas nacionais, a difusão da informação rodoviária nos vários canais de comunicação, a interação com as entidades de socorro e autoridades, entre outras atividades.

NAS FÉRIAS A CIÊNCIA SAI À RUA

CIÊNCIA VIVA NO VERÃO

15 Jul / 15 Set 2013



Outras Iniciativas

Ambiente

O projeto Europeu EVITA – *“Environmental Indicators for the Total Road Infrastructure Assets”* foi concluído em 2012, com o objetivo do desenvolvimento de indicadores para a caracterização do desempenho de infraestruturas rodoviárias do ponto de vista ambiental, por forma a dar resposta, não só às preocupações dos utentes da estrada e das administrações rodoviárias e operadores, mas sobretudo, às preocupações da sociedade em geral, relacionadas com o ambiente e com os impactos das infraestruturas na qualidade de vida das populações que habitam na vizinhança da estrada.

Neste âmbito, iniciámos em 2013 o desenvolvimento da aplicação do projeto EVITA à realidade portuguesa, por forma a que possamos avaliar a viabilidade e aplicabilidades dos indicadores ambientais desenvolvidos nesse âmbito – domínios do ruído, poluição do ar, poluição da água e recursos naturais – em prol do necessário alinhamento nestas matérias com os parceiros europeus.

A EP associou-se ao evento *“400 Million Trees Penacova 2013”*, que se realizou em 2013 em Penacova, coincidindo com o Dia da Floresta Autóctone, que se comemora na Península Ibérica.

Este projeto de reflorestação promovido pela Fundação Floresta Unida visa a plantação de 400 milhões de árvores em áreas públicas ou comunitárias, com a garantia de 30 anos de gestão, proteção e manutenção das zonas reflorestadas.

Tal como tem acontecido nos últimos anos, diversos colaboradores da EP participam de forma voluntária na plantação de milhares de árvores.

Na sessão de abertura estiveram presentes, entre outras personalidades, o Sr. Secretário de Estado das Florestas, Francisco Gomes da Silva e o ator Virgílio Castelo, padrinho desta campanha.

Apostando no desenvolvimento sustentável através de uma continuada política de promoção de boas práticas em matéria ambiental, a EP contribui, assim, para o sucesso desta iniciativa, que conta também com o apoio de um vasto número de empresas nacionais e internacionais.

Segurança Rodoviária

A EP apoiou igualmente e à semelhança do tem que vindo a acontecer em anos anteriores, a Associação *Cap Magellan* no âmbito da Campanha *Sécur'été 2013 – Verão em Portugal*, através da publicação de um anúncio da empresa na edição especial da *Cap Magellan* de julho/agosto. A campanha de segurança rodoviária é destinada ao público português e lusodescendente a viver em França, que se desloca a Portugal no verão.

Em 2013, a EP colaborou ainda com o ACP na elaboração de um mapa de estradas atualizado e também com o ACP *KIDS* no Programa Nacional de Educação Rodoviária que teve como objetivo sensibilizar as crianças do pré-escolar e do 1.º ciclo para a importância da segurança rodoviária e da consciência das regras de circulação na via pública, envolvendo toda a comunidade escolar: alunos, professores, formadores e pais.

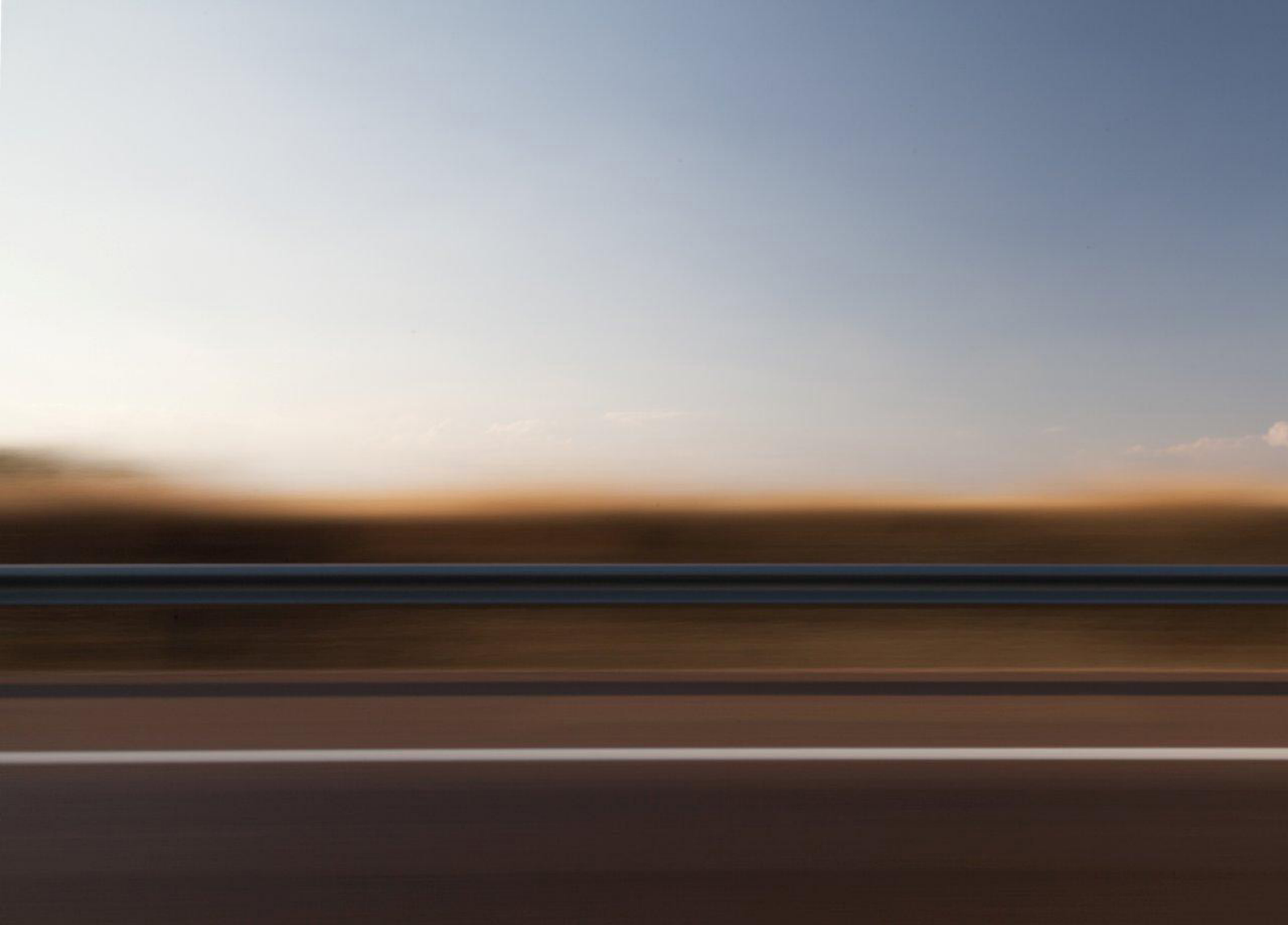
Neste âmbito, a EP entregou coletes refletivos na Escola do 1.º Ciclo do Ensino Básico e Jardim de Infância do Pragal, em Almada. Esta ação visa reforçar a relação da EP com as comunidades locais e inscreve-se na política da empresa de criação de valor partilhado e de responsabilidade social.

Desportivas, Culturais e de Lazer

Desde há vários anos, a EP tem apoiado a realização das provas desportivas que ligam as duas margens do rio Tejo: a 23ª Meia Maratona de Lisboa na Ponte 25 de Abril e a 14ª Meia Maratona de Portugal na Ponte Vasco da Gama. Estes eventos garantem uma maior visibilidade da imagem da empresa, com milhares de participantes/atletas entre amadores e profissionais, permitindo em simultâneo apreciar o valor histórico e paisagístico destas obras de arte.

De realçar a realização de um filme institucional sobre a empresa, traduzido também em inglês, com o objetivo de promover as suas atividades junto dos stakeholders.

Numa iniciativa patrocinada pela EP e pelo Museu do Caramulo, aberta a todos os apaixonados e amadores da fotografia, que teve por objetivo retratar e valorizar as estradas e seus elementos, desde pontes, viadutos e zonas adjacentes à estrada, e outros elementos históricos, culturais e sociais integrados nas estradas portuguesas, foi organizado o primeiro concurso de fotografia sob o tema “Estradas de Portugal - Um outro olhar”.



Grande Prémio do primeiro concurso de fotografia “Estradas de Portugal - Um outro olhar”:

Título: Fusão

Autor: António Oliveira

Local: Entre Évora e Barrancos, Alentejo

Data: agosto/2013

Descrição: Progresso

A rapidez de acesso a regiões interiores, afastadas das metrópoles, outrora demoradas, é, mais do que nunca, minimizada pelas rodovias. Fruto dos tempos, permitem unificar Portugal e dá-lo a conhecer. Aqui nesta imagem, o alcatrão funde-se numa paisagem numa fração temporal cristalizada na quase abstração que se mostra.

Solidariedade

A EP, em 2013, deu continuidade à sua política de incentivo à parceria dos colaboradores em atividades de índole solidária, de que constituem exemplo as campanhas de recolha de sangue promovidas nas suas instalações de Almada, Porto e Coimbra.

A parceria com o Instituto Português do Sangue em 2013 contou com a participação de 172 colaboradores, empenhados nesta causa tão nobre que pode contribuir para salvar vidas.

A colaboração com associações sem fins lucrativos, que se inscreve no domínio da responsabilidade social junto das comunidades, enraizada como valor da empresa, tem já tradição, tendo sido materializada em 2013 em ações de recolha de bens alimentares não perecíveis, roupa, brinquedos, entre outros bens, em colaboração com o Centro Paroquial Padre Ricardo Gameiro e a Cooperativa de Solidariedade Social "Pelo Sonho é que Vamos", em que participaram colaboradores de todas as estruturas da empresa.

Aproveitando a época natalícia e a oportunidade da realização do Circo de Natal para os colaboradores e familiares, a empresa ofereceu bilhetes para o Circo à instituição de solidariedade social "Associação Pró-Infância de Sto. António de Lisboa" (APISAL), à "Creche-Jardim de Infância O Ninho" - Santa Casa da Misericórdia de Rio Maior, e aos escoteiros "Grupo 78" (Benfica), ajudando a levar a magia do Natal a cerca de 600 crianças.

4.9. Comunidade Técnica e Científica

Conferências

Sendo uma empresa com competências especializadas ao nível da construção e reabilitação de vias e pontes, a EP participa, quer como organizadora, quer como ativa participante, em inúmeras conferências nacionais e internacionais, das quais se destacam:

- **7º Congresso Rodoviário Português**, no Laboratório Nacional de Engenharia Civil, com o lema "Novos Desafios para a Atividade Rodoviária". Os novos desafios colocam-se aos diversos intervenientes no setor rodoviário, nomeadamente autoridades, entidades financiadoras, empresas de construção e empresas de serviços de engenharia, e podem alinhar-se em vários planos. No plano externo, o grande desafio que se coloca é o de aproveitar o enorme conhecimento e experiência acumulados pelos diversos intervenientes que, em Portugal, viveram a experiência de construção da Rede Rodoviária Nacional nos últimos 30 anos, e disponibilizá-los aos países onde a construção da rede Nacional de estradas é prioritária, como é o caso dos países da CPLP.

- **Arrábida 50** – Colóquio Internacional sobre Pontes e Património, na Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. Em junho de 2013 completaram-se 50 anos sobre a data da inauguração da Ponte da Arrábida. Por feliz coincidência, 2013 corresponde também ao centenário do nascimento do seu autor, o Engenheiro Edgar Cardoso. A Ponte da Arrábida é reconhecida como obra-prima da Engenharia de Pontes. O seu processo construtivo constituiu uma operação de extraordinário rigor e engenho, nunca antes realizada. Aquando da sua conclusão era a ponte em arco de betão armado com maior vão em todo o mundo.

- **3º Congresso ASCP** – Congresso Segurança e Conservação de Pontes, na Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. Nos últimos anos tem-se assistido a um crescente desenvolvimento de uma preocupação da conservação de pontes, impulsionada por diversos fatores, entre os quais se destacam: o aumento significativo do número de pontes e o considerável envelhecimento do “parque” de pontes e a ocorrência de alguns acidentes graves. O reconhecimento da importância da gestão da conservação de pontes tem já um longo historial em Portugal. O objetivo do ASCP2013 é difundir o que de melhor tem vindo a ser feito na área da segurança e conservação de pontes, criando um verdadeiro fórum de discussão e divulgação de novas tecnologias e materiais.

- **11º Simpósio Internacional de Polímeros reforçados com Fibras para estruturas de Betão Armado**, organizado pelo *Institute for Sustainability and Innovation in Structural Engineering* e pela Universidade do Minho. O Simpósio abrangeu os recentes desenvolvimentos no âmbito do uso de compósitos de FRP em estruturas de betão armado nas vertentes tecnológicas, científicas e de aplicação.

- **V Seminário da AFESP - com o lema “Um Compromisso de Segurança”**, no Instituto Superior de Engenharia de Lisboa. Tratou-se de um espaço de debate sobre boas práticas em sinalização e segurança rodoviária que culminou com a entrega do Prémio “Sinais Vitais”.

- Participação na Conferência “**2nd International Conference Wastes: Solutions, Treatments and Opportunities**”, com a comunicação “*The Management of Construction and Demolition Wastes in Estradas de Portugal, S.A.*”, em que foram transmitidos os procedimentos implementados pela EP, em termos da gestão dos resíduos.

- **IX Sessão Técnica do Fórum de Auditores de Segurança Rodoviária**, iniciativa promovida pela Ordem dos Engenheiros e pelo Fórum de Auditores de Segurança Rodoviária, que teve por objetivo promover um debate sobre a importância do investimento na redução da sinistralidade e das suas consequências.

A apresentação da EP, com o título “Da Construção à Eficiência – Um Desafio à Segurança Rodoviária”, fez uma radiografia à evolução da sinistralidade rodoviária em Portugal, em especial na rede EP e deu a conhecer os principais ativos, iniciativas e desafios da empresa no âmbito do Plano de Segurança Rodoviária.

O painel de oradores foi constituído por representantes da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, da Câmara Municipal de Cascais, do Instituto Superior de Engenharia de Lisboa e da *European Union Road Federation*, que proporcionaram importantes discussões sobre os desenvolvimentos mais recentes e também sobre as perspetivas de evolução no futuro próximo sobre a segurança rodoviária.

- **Seminário sobre Obras Públicas na Argélia**, que decorreu entre os dias 24 e 26 de novembro, em Argel, sobre o tema “*Routes et Autoroutes, Ouvrages d’Art, Glissements de Terrain, Infrastructures Maritimes, Chaussées Aéroportuaires*”. Esta iniciativa desenvolveu-se no âmbito do Protocolo de Cooperação celebrado entre os Governos de Portugal e da República Democrática e Popular da Argélia, que contou com a participação da EP.

A missão foi organizada pelo Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações e pela Embaixada Portuguesa na Argélia, e contou com a presença de representantes da Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, do IMT, do LNEC, da Marinha Portuguesa e da EP.

A participação da EP envolveu duas sessões abertas, relativas aos temas “Boas práticas no ciclo de vida da infraestrutura rodoviária, desde os estudos, projetos, construção, operação e conservação das vias” e aos temas de “Organização da rede rodoviária, modelo de gestão e exploração da rede, gestão do tráfego e circulação rodoviária, operação de vias de alta prestação, gestão operacional, sistemas de cobrança de portagens, exploração de áreas de serviço e assistência aos utilizadores e cliente”.

No âmbito desta cooperação, está prevista a realização de um segundo encontro, que deverá ocorrer em Portugal, para aprofundamento das relações de cooperação institucional e empresarial.

Estágios

Promovendo uma política de ligação da empresa aos sistemas de ensino e formação e de promoção da aproximação dos jovens ao mercado de trabalho, durante o ano de 2013, e à semelhança de anos anteriores, a EP tem proporcionado estágios em diversas áreas com correspondência na atividade das unidades orgânicas da empresa, no âmbito de acordos de parceria e protocolos celebrados com instituições de ensino e empresas de formação, permitindo assim aos jovens estagiários formação em contexto de trabalho. Foram realizados 12 estágios curriculares e 9 de cariz profissionalizante.

Tipos de Estágios / Áreas de Formação	Estágios Curriculares	Estágios Profissionalizantes	Total
Engenharia Civil	4	5	9
Engenharia Eletrotécnica		1	1
Segurança e Higiene no Trabalho	1		1
Direito/ Economia/Gestão/Contabilidade	1		1
Informática (SIG e outras áreas)	1	1	2
Obras Públicas/Ambiente	3	1	4
Topografia	2	1	3
Total	12	9	21

Figura 52 – Áreas de Formação e N.º de Estágios

Neste âmbito, destacamos algumas entidades com as quais a empresa celebrou protocolos em 2013:

- Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa;
- Faculdade de Engenharia da Universidade de Coimbra;
- ISCTE Business School;
- Instituto Superior de Engenharia de Lisboa;
- Escola Profissional de Ciências Geográficas;
- Citeforma.

A EP acolheu ainda dois estagiários, um na área de engenharia civil e outro na de engenharia do ambiente, no âmbito do protocolo de colaboração que mantém com a Ordem dos Engenheiros, para acolhimento de membros estagiários desta Ordem profissional, com o intuito de incentivar a aproximação ao mercado de trabalho de jovens que tenham completado a sua formação em engenharia.

No verão de 2013, a exemplo de anos anteriores, a EP acolheu ainda alunos do ensino superior no âmbito do PEJENE – Programa de Estágios de Jovens do Ensino Superior nas Empresas, iniciativa promovida pela Fundação da Juventude, em parceria com o Instituto de Emprego e Formação Profissional (IEFP), o Instituto Português do Desporto e Juventude (IPDJ) e a Companhia de Seguros Tranquilidade, Programa que se destina, exclusivamente, aos estudantes do ensino superior que se encontram a frequentar o penúltimo e último ano, abrangendo todos os setores de atividade.

Em 2013 tiveram ainda início quatro estágios, resultantes de candidaturas a medidas no âmbito do emprego e formação profissional do IEFP – inicialmente o Programa de Estágios Profissionais, entretanto revogado pela Medida Estágios Emprego, com efeitos a partir de 18 de julho de 2013 - medida que visa integrar os jovens desempregados, com o objetivo de, através de experiência prática em contexto laboral, melhorar o respetivo perfil de empregabilidade e promover a respetiva inserção profissional.

Investigação no Âmbito da Infraestrutura Rodoviária

A EP coopera com estabelecimentos de ensino, na componente do desenvolvimento de trabalhos académicos no âmbito de teses de mestrado e doutoramento, bem como, no acolhimento de estagiários, como forma de internalização de competências e de integração de estudantes na vida profissional. Esta cooperação é formalizada por meio de Protocolos de estágios.

A EP formaliza também com a comunidade científica protocolos para o desenvolvimento de investigações na procura de novos materiais ou métodos a incorporar na execução e conservação de estradas.

Como exemplo, destaca-se a seguinte parceria:

Avaliação da integração da caracterização da aderência dos pavimentos, recolhida com recurso ao SCRIM, na estratégia de atuação no âmbito da intervenção nos pavimentos da EP - Protocolos celebrados com o Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) para a definição de parâmetros de caracterização da aderência adequados e adaptados à extrema diversidade de rede de estradas que estão sob a sua responsabilidade de gestão, por forma a poder tomar decisões criteriosas e sustentadas, que permitam uma maior eficiência na gestão dos recursos disponíveis.

4.10. Órgãos de Comunicação Social

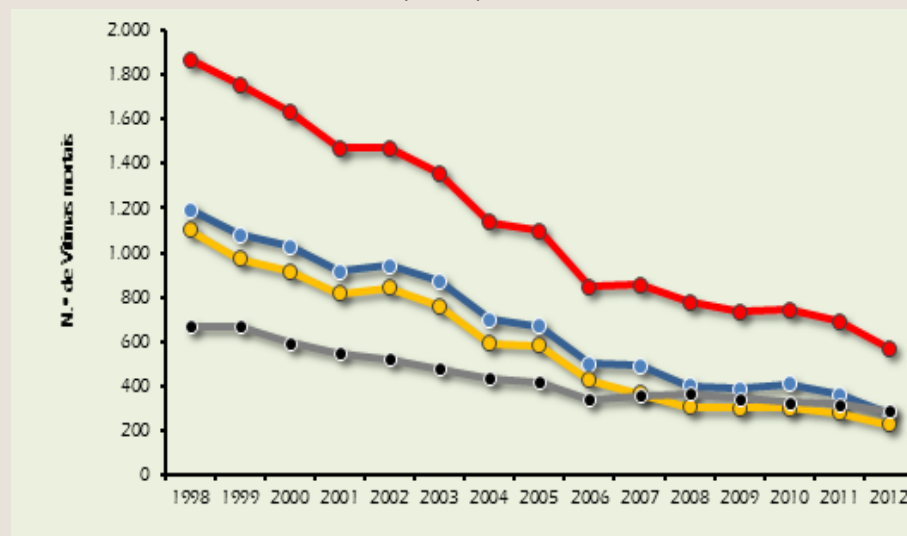
Ao nível da assessoria mediática, a EP foi muito mais eficaz em 2013 no que diz respeito à celeridade e qualidade da informação prestada aos *stakeholders*, tendo igualmente aumentado o número de notícias positivas na imprensa, contribuindo desta forma para uma melhoria da perceção que os diversos parceiros têm da imagem da EP.



5. SEGURANÇA RODOVIÁRIA

5.1. Planeamento e Objetivos

A melhoria das condições de circulação e segurança rodoviária continua a ser um dos principais objetivos das políticas de atuação da EP. Cada vez mais se tem efetuado esforços no combate à sinistralidade rodoviária, o que é comprovado pela redução de 58% no número de vítimas mortais na última década (2003-2012), em que a rede da EP foi a que mais contribuiu para essa redução da sinistralidade no País (- 61%).



Portugal / RR Nacional / Rede EP / Rede Municipal

Figura 53 – N.º de Vítimas Mortais

Em 2013, tal como nos últimos anos, o investimento da EP na segurança rodoviária incidiu prioritariamente nas atividades de eliminação de pontos negros, reformulação geométrica de interseções e implementação de equipamentos dirigidos aos utilizadores mais vulneráveis, para além de atividades de âmbito nacional ao nível da marcação rodoviária, modernização dos equipamentos semafóricos, melhoria da sinalização vertical e instalação de guardas de segurança.

Estas intervenções têm como objetivo a manutenção constante dos ativos da via, oferecendo condições de segurança e circulação uniformes e adequadas.

Além das intervenções previstas no Plano de Segurança Rodoviária, e com o objetivo de maximizar a ação preventiva, em substituição de uma ação reativa, foram realizadas ações de inspeção de segurança à rede da EP tendo como objetivo aferir, de forma sistemática, as condições de segurança e programar as intervenções necessárias.

5.2. Desempenho

Cumprimento das obrigações decorrentes do contrato de concessão

O contrato de concessão celebrado entre o Estado e a EP define três indicadores de sinistralidade rodoviária:

I) Número de pontos negros (PN);

II) Indicador de Gravidade (IG)⁽¹⁾ dos acidentes nas travessias urbanas;

III) Número de vítimas mortais (VM).

Uma vez que não foram definidas metas posteriores a 2010 pelo IMT, a EP definiu metas para o período 2012-2014, tendo como referência as taxas de redução anteriormente definidas considerando, no caso das vítimas mortais, a sua manutenção e, nos outros indicadores, a sua redução para metade a partir de 2011.

Relativamente ao desempenho em 2012, verifica-se que foram atingidos e ultrapassados os objetivos propostos no contrato de concessão para os três indicadores de sinistralidade rodoviária.

Indicadores	Objetivo 2012	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Evolução (2012/2011)	
								N.º	%
Número de PN (Rede EP)	31	41	23	28	36	20	18	-2	-10
IG dos acidentes nas travessias urbanas (RRN)	24.641	29.069	28.205	27.485	29.482	24.987	22.498	-2.489	-10
Número de VM (RRN)	441	495	403	388	410	366	281	-85	-23

Figura 54 – Desempenho em 2012

Plano de Segurança Rodoviária

Tendo como base os indicadores de sinistralidade rodoviária, os objetivos estabelecidos no contrato de concessão, as deficiências detetadas na rede rodoviária ao nível da segurança quer no âmbito das inspeções realizadas quer as denunciadas pelos clientes e, principalmente, pelas autarquias e outras entidades, a EP prepara anualmente o Plano de Segurança Rodoviária que, a par das outras intervenções na rede tem como principal objetivo a melhoria da segurança rodoviária.

O Plano de Segurança Rodoviária de 2013 contemplou várias intervenções, com uma execução total de 4,33M€.

Inspeções de Segurança Rodoviária

a) Pontos Negros registados pela ANSR em 2012

No ano de 2012 foram registados, na Rede EP, 18 pontos negros (PN), num total de 109 acidentes com vítimas, 6 vítimas mortais (VM), 4 feridos graves (FG), 151 feridos ligeiros (FL), perfazendo um índice de gravidade de 1.093, distribuídos de acordo com o quadro seguinte:

(1) Indicador de Gravidade IG = 100xM + 10xFG + 3xFL, em que M é o número de mortos, FG o de feridos graves e FL o de feridos ligeiros.

Centro Operacional	Distrito	Via	km inicial	km final	PN	Nº acidentes c/ vítimas	VM	FG	FL	IG
NORTE	Braga	EN101	98,300	98,350	1	5	0	1	11	43
GRANDE PORTO	Porto	EN15	13,550	13,720	1	7	0	0	8	24
	Porto	EN15	28,950	29,150	1	5	0	0	7	21
	Porto	EN1	292,000	292,100	1	6	0	1	7	31
	Porto	A44	8,500	8,600	1	5	0	0	7	21
	Porto	A20	11,000	11,100	1	5	1	1	5	125
	Porto	A20	11,400	11,600	1	8	1	0	10	130
CENTRO SUL	Leiria	EN1	113,300	113,500	1	10	0	0	13	39
	Leiria	EN1	130,800	130,900	1	7	0	0	14	42
	Santarém	EN3	92,900	93,100	1	6	0	0	13	39
GRANDE LISBOA	Lisboa	IP7	10,500	10,700	1	7	0	0	10	30
	Lisboa	IC17	10,800	11,000	1	5	1	0	5	115
	Lisboa	EN1	24,700	24,900	1	6	2	1	3	219
	Lisboa	EN10	127,700	127,900	1	5	0	0	8	24
	Lisboa	EN10	128,400	128,500	1	5	1	0	4	112
SUL	Faro	EN2	735,000	735,200	1	6	0	0	9	27
Subconcessão Baixo Tejo	Setúbal	IC20	1,600	1,800	1	5	0	0	9	27
Subconcessão Algarve Litoral	Faro	EN125	36,450	36,650	1	6	0	0	8	24
Total:					18	109	6	4	151	1.093

VM - vítimas mortais ; FG - feridos graves; FL - feridos ligeiros.

Figura 55 – Pontos Negros Registrados pela ANSR em 2012

b) Zonas de acumulação de acidentes

As zonas de acumulação de acidentes foram monitorizadas, ainda que não tivessem sido realizadas inspeções por se terem priorizado outras inspeções à rede.

c) Inspeções à rede

Em 2013 o plano de inspeções à rede incidiu fundamentalmente na Subconcessão do Baixo Alentejo e em outras estradas onde foram denunciados problemas específicos de segurança rodoviária, numa extensão total de cerca de 451 km.

EN4 (do km 140,000 ao km 181,400) - 41 km;

EN115-3 (do km 0,000 ao km 14,877) - 15 km;

EN203 (do km 1,825 ao km 23,500) - 22 km;

EN17 (do km 81,983 ao km 130,715) - 49 km;

Subconcessão Baixo Alentejo

ER261-5 (Sines - Santo André) - 23 km;

IP8 {Sines - Nó do Roncão (IC33)} - 26 km;

IP8 {Nó do Roncão (IC33) - Nó de Grândola Sul (A1/IP1)} - 23 km;

IC33 (Santiago do Cacém – Grândola) - 19 km;

IC1 (Marateca (A1/IP1) - IP8) - 70 km;

IP2 (do km 281,500 ao km 395,150) - 114 km;

IP8 (N259 do km 15,700 ao km 42,600, Grândola sul - Ferreira do Alentejo) - 27 km;

IP8 (N121 do km 51,280 ao km 73,810, Ferreira do Alentejo – Beja) - 22 km.

De referir que estas ações de natureza inspetiva estão enquadradas pelo Decreto-Lei n.º 138/2010 que transpõe a Diretiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à gestão da segurança em infraestruturas rodoviárias.

5.3. Iniciativas

4.12 Na sequência do processo iniciado em finais de 2009, a EP subscreve, desde 2010, a Carta Europeia de Segurança Rodoviária.

Trata-se de uma iniciativa da Comissão Europeia, www.erscharter.eu/pt, que conta com mais de 1900 entidades de toda a Europa que se comprometeram a levar a cabo ações de segurança rodoviária e integrem esta plataforma única para o intercâmbio de experiências e boas práticas no campo da segurança rodoviária.

O compromisso da EP consiste na realização do seu Plano de Segurança Rodoviária tendo definido metas alinhadas com o objetivo da EU de, em 10 anos (2010-2020), reduzir para metade o número de mortos nas estradas europeias.

Ainda neste âmbito inscreve-se o protocolo de colaboração com a ANSR, que prevê a partilha de informação e a participação conjunta nas inspeções aos pontos negros identificados no ano anterior, realizadas em 2013.

A EP tem ainda interlocutores designados com o Centro de Coordenação Operacional Nacional, responsável pela coordenação institucional de todas as entidades que partilham responsabilidades na proteção civil, e pela gestão da sua participação operacional.





6. GESTÃO AMBIENTAL

6.1. Objetivos

A atuação da EP tem vindo a assegurar a conformidade das suas práticas com as obrigações sociais e ambientais, estando identificados um conjunto de indicadores de desempenho e ferramentas de gestão que nos permitem não só manter os níveis de desempenho mas, particularmente, incrementá-los, implementando uma política ativa de inovação.

As práticas instituídas na empresa, que visam cumprir com o quadro legal, nacional e comunitário, integram a vertente ambiental em todas as fases do ciclo de vida das infraestruturas rodoviárias, e demonstram, inequivocamente, o compromisso a favor do desenvolvimento sustentável e, sobretudo, sustentado. Assim, o ambiente é uma matéria que se incorpora em toda a atividade da empresa, fazendo com que uma multiplicidade de fatores ambientais seja considerada quando se planeia, projeta, constrói e mantém uma estrada.

No âmbito da sua atividade, a EP desenvolveu novos projetos na área do ambiente que, para além da motivação interna de todos os que trabalham na empresa, são também particularmente importantes para a inovação com efeitos na sustentabilidade futura.

Neste quadro, sempre perseguindo o desafio da sustentabilidade, com o propósito de criação de valor para todas as partes interessadas, numa estratégia focalizada nas dimensões social e ambiental, sem negligenciar a dimensão económica, alcançaram-se os seguintes objetivos:

- Cumprimento da legislação ambiental aplicável, nacional e comunitária;
- Aplicação das boas práticas em matéria ambiental e de salvaguarda do património cultural, evitando a emissão de contraordenações bem como de pareceres negativos na gestão ambiental e do património cultural, durante a fase de planeamento, construção e exploração dos empreendimentos;
- Incorporação de materiais reciclados/reutilizados, numa percentagem de 5%, em intervenções de estradas, em observância com a legislação e as disposições técnicas regulamentares aplicáveis;
- Execução de ações de monitorização ambiental decorrentes da avaliação dos indicadores ambientais, bem como definição e correspondente programação das medidas destinadas à correção das situações de incumprimento;
- Incremento da implementação do Projeto Estradas Património;
- Elaboração de documentos normativos aplicáveis a todas as fases do ciclo de vida do empreendimento rodoviário;
- Promoção de tecnologias e aplicações informáticas em busca da atualização e sistematização de dados ambientais, com vista à sua gestão;
- Incremento dos levantamentos necessários em matéria de Gestão Ambiental numa perspetiva de integração futura no Sistema de Gestão da Qualidade da EP;
- Fomento de parcerias com outras entidades no âmbito da monitorização de fatores ambientais e da promoção de iniciativas I&D;
- Gestão de interfaces com organismos externos, nacionais e internacionais, designadamente empresas congéneres.

O atual desafio passa por incrementar mecanismos de controlo e sistematização de informação, bem como implementar uma política ativa de inovação, em prol da melhoria da *performance* da empresa alinhada com os três pilares Sustentabilidade, Serviço e *Stakeholders*.

6.2. Desempenho

6.2.1. Consumos

Materiais

EN1 Materiais utilizados por peso e volume

A principal atividade da EP é a construção e conservação da rede viária, na qual são consumidos inúmeros recursos, alguns deles não renováveis, pelo que a empresa tem apostado no aproveitamento dos materiais excedentes da própria obra, bem como na introdução de materiais reciclados no processo construtivo. Estas ações têm contribuído para a redução da utilização de novos recursos, preservação da biodiversidade, além de se traduzirem em mais-valias económicas.

Sendo o âmbito de atuação da EP muito diversificado, tal reflete-se nas várias tipologias de materiais utilizados em obra, sendo que os mais usados em 2013 foram os seguintes:

Material	Misturas Betumínicas (m ³)	Fresagem (m ³)	Solos e Agregados (m ³)	Brita / Rachão (m ³)	Betão (m ³)	Ferro/Aço (Ton)
Quantidade	66.125,48	90.355,15	58.448,08	5.085,71	6.117,1	807,114

Figura 56 – Materiais e Quantidades Utilizados em Obra

O papel é um dos materiais mais usados pela EP, em virtude de ser o suporte da atividade enquanto empresa que presta serviço a terceiros. Assim, e no sentido de diminuir e controlar eficazmente a produção de papel, foi implementado na empresa um sistema de gestão centralizada de todos os equipamentos de impressão, o que facilita a consolidação da informação sobre consumos. Outra das medidas implementadas pela EP, diz respeito às definições das impressoras, encontrando-se estas pré-definidas para realizarem impressões a preto e branco, e frente e verso, sendo necessário atribuir outros requisitos sempre que se necessita de impressões em modo diferente.

Em 2013 foram usadas 6.525 resmas de papel A4, 80g, e foram realizadas as seguintes impressões, que são, grosso modo, na ordem dos 4 milhões de impressões, à semelhança do ano anterior:

Preto/Branco	Cor	Total
2.481.863	1.568.522	4.050.385

Figura 57 – N.º de Impressões

EN2 Percentagem de materiais utilizados provenientes de reciclagem

A EP tem apostado na utilização de materiais provenientes da reciclagem e/ou reutilização em empreitadas. Durante a fase de construção foram vários os materiais que foram reutilizados, ou sujeitos a transformações de modo a viabilizar a sua reintrodução na obra, pelo que não foram contabilizados no indicador **EN1**.

A utilização destes materiais permite diminuir as quantidades de matérias-primas requeridas, sendo que em 2013 foram apuradas as seguintes quantidades:

Tipologia	Betuminoso Fresado	Betão
Total (m³)	3.321,32	14

Figura 58 – Materiais Recicladados

Tipologia	Solos	Betão
Total (m³)	46.545,25	1.948,25

Figura 59 – Materiais Reutilizados

Importa referir que a seleção dos materiais caracterizados em função da sua expressividade no ano a que se reportam, sendo em 2013 mais representativos os que aqui são identificados.

O facto da tipologia e número de empreitadas, ser bastante variável de ano para ano, impossibilita a comparação dos presentes valores, com os obtidos noutros anos.

Energia

EN3 Consumo de energia direta discriminado por fonte de energia primária

No ano de 2013 foram contabilizados neste indicador os consumos de gásóleo associados à frota automóvel da EP e para aquecimento, bem como os consumos de gás. Foram ainda contabilizados os consumos de gás e de eletricidade de toda a empresa.

Gasóleo

O consumo total de gásóleo no ano de 2013 foi de 979.187 litros, em que a utilização para aquecimento corresponde a 14.338 litros sendo o restante consumido por viaturas, máquinas e equipamentos.

O número de viaturas afetas à EP, no final de 2013, era de 382 viaturas. Verificou-se em 2013 um acréscimo no consumo global de gásóleo de 5.5% face a 2012, para um total de 13.513.838 km percorridos (no ano de 2012 a distância percorrida foi de 12.592.423 km).

No ano de 2013 o consumo médio da frota da EP foi de 7,1 litros/100 km, sendo possível que no ano de 2014 este valor possa baixar, tendo em consideração a renovação em curso da frota da EP, por viaturas de menor cilindrada e subsequentes menores consumos e emissões.

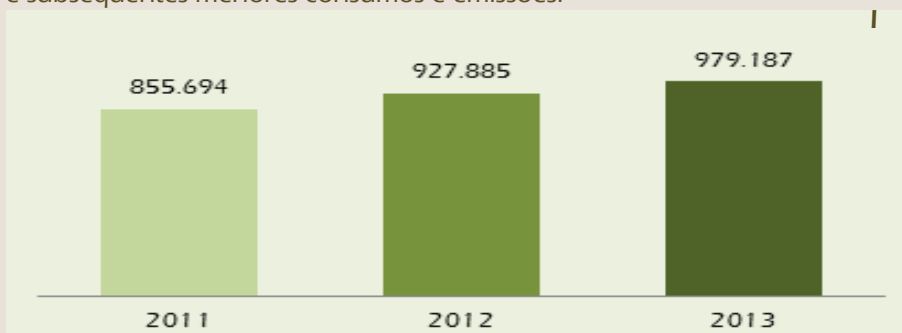


Figura 60 – Evolução dos Consumos de Gasóleo (litros)

Do gráfico anterior pode-se constatar ainda que desde 2011 o consumo tem vindo a aumentar ligeiramente, o qual se deve ao aumento da rede rodoviária sob gestão direta da EP, e que induz a realização de um maior número de deslocações, com subsequente aumento de consumo.

Gás

No ano de 2013 foram contabilizados 18.848 toneladas de gás consumido nas instalações da EP, verificando-se um decréscimo de 15% no consumo, face ao ano de 2012.

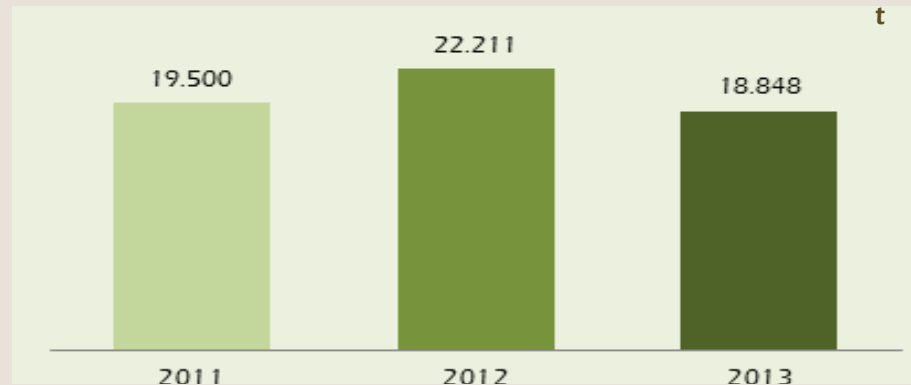


Figura 61 – Evolução do Consumo de Gás (toneladas)

EN4 Consumo de energia indireta discriminado por fonte de energia primária

Eletricidade

O consumo global de eletricidade na EP, no ano de 2013 foi de 12.777.314 kWh, estando incluídos neste valor os consumos em baixa e média tensão, associados ao funcionamento de edifícios, instalações e equipamento rodoviário (semaforização, iluminação pública, etc.).

Face ao ano de 2012 verificou-se um acréscimo de consumo de eletricidade de 14%, para o qual poderá ter contribuído o aumento do número de troços rodoviários sob a gestão direta da EP, e subsequente maior número de equipamentos de iluminação e sinalização aí existentes, induzindo assim maiores consumos de eletricidade.

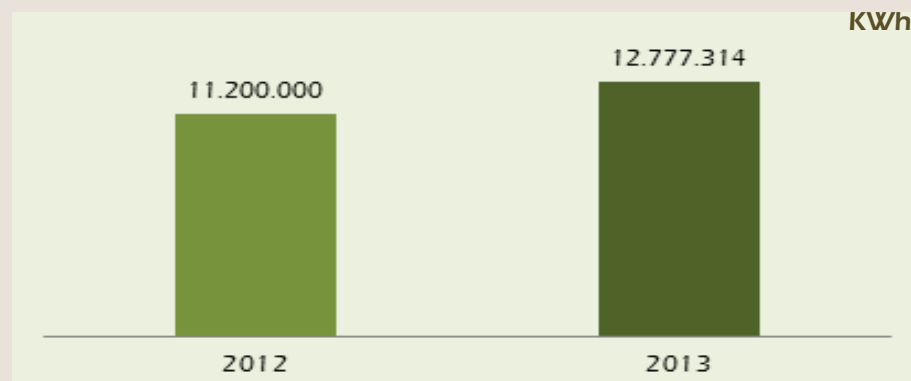


Figura 62 – Evolução dos Consumos de Eletricidade (KWh)

Consumos energéticos globais

Tendo por base os vários consumos anteriormente apresentados, foi contabilizado um valor de consumo energético global da EP de 83.212 GJ, no ano de 2013.

Fonte de Energia	Gasóleo	Gás	Eletricidade	Total
Consumos (Gj)	36.328	886	45.998	83.212

Figura 63 – Consumo Energético Global

Verifica-se, pelo gráfico dos vários tipos de consumo energéticos que se apresenta abaixo, que os consumos de eletricidade são os que apresentam maior expressão na empresa, em contraste com os consumos de gás, que assumem pouca relevância face às restantes fontes.

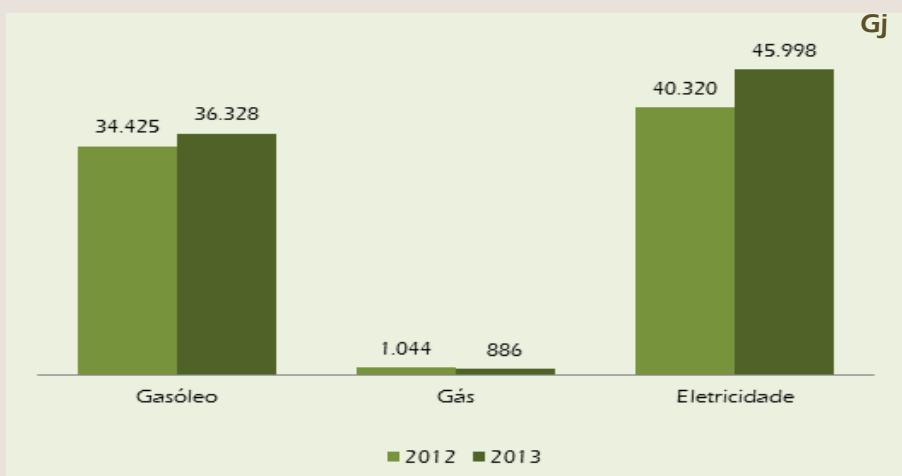


Figura 64 – Evolução da Distribuição dos Consumos Energéticos

No cômputo global, comparando com o ano de 2012, verificou-se em 2013 um ligeiro aumento dos consumos de eletricidade e de gasóleo e uma diminuição significativa do consumo de gás, na ordem dos 15%.

Água

EN8 Total de retirada de água por fonte

Nos edifícios e instalações afetos à EP, a proveniência de água para consumo é essencialmente da rede pública, tendo-se contabilizado em 2013 um valor total de 13.187 m³.

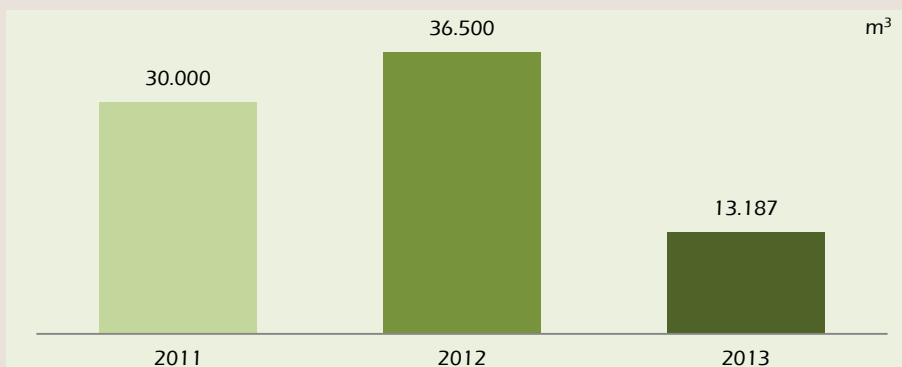


Figura 65 – Evolução do Consumo de Água (m³)

Como se pode verificar pelo gráfico anterior, houve um decréscimo significativo do consumo de água face ao ano de 2012.

6.2.2. Biodiversidade

EN11 Localização e tamanho da área possuída, arrendada ou administrada dentro de áreas protegidas, ou adjacente a elas, e áreas de alto índice de biodiversidade fora das áreas protegidas

Tendo em conta que a rede rodoviária sob gestão direta da EP possui cerca de 13.500 km, a percentagem da área possuída e administrada pela EP dentro de áreas protegidas é de cerca de 17%, o que tem uma importância significativa na gestão da atividade da organização. Em termos quantitativos é possível verificar que cerca de 6,33 km² das estradas subconcessionadas, bem como cerca de 25,98 km² das estradas em jurisdição direta da EP se localizam em áreas protegidas, conforme ilustram as figuras constantes do *anexo I*.

EN12 Descrição de impactos significativos na biodiversidade de atividades, produtos e serviços em áreas protegidas e em áreas de alto índice de biodiversidade fora das áreas protegidas

O presente descritor tem como finalidade reportar os impactos sobre a biodiversidade em áreas protegidas, quer aquando das atividades de construção, quer das de exploração.

Desde a fase inicial de execução dos empreendimentos à fase de projeto, que a EP opta por uma atitude pró-ativa no sentido de acautelar a minimização dos impactos que possam ocorrer na biodiversidade, aquando da fase de obra e de exploração.

Em 2013, desenvolveram-se cerca de 61 empreitadas, sendo que cerca de 29 dessas atravessavam áreas protegidas ou com elevado índice de biodiversidade, o que implicou o acompanhamento dessas obras pelo Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF).

Já na fase de exploração, e ao nível da biodiversidade, é possível afirmar que os principais impactos dizem respeito à fragmentação e alteração de *habitats*, aos atropelamentos e ao aumento da pressão humana.

No sentido de conhecer e procurar soluções para minimizar esses impactos a EP, ao longo de toda a sua rede viária, efetua o registo dos atropelamentos da fauna. Em 2013, registaram-se 2.678 atropelamentos, sendo que nos troços que atravessam áreas protegidas se registaram 161 ocorrências. Importa ainda realçar que das 2.678 ocorrências, 1.204 correspondem ao atropelamento de animais domésticos.

Verifica-se desta forma que, apenas 6% dos atropelamentos ocorrem em áreas protegidas, sendo na sua maioria mamíferos, e que apesar de corresponder a um dos grupos mais preocupantes em termos conservacionistas, é o grupo para o qual existem medidas de minimização de mais fácil implementação. É igualmente de realçar que a grande maioria dos atropelamentos ocorridos fora das áreas protegidas ocorrem no grupo dos animais domésticos.

Comparando o número de atropelamentos neste último triénio, verifica-se em 2013 um aumento do número de registos de atropelamentos nas estradas da EP. Contudo, esta situação apenas reflete o facto de haver uma maior experiência dos colaboradores na deteção e registo dos animais, e uma maior oti-

mização de todo o processo. Apenas dentro de um ou dois anos se considera que haverá informação suficiente para avaliar a evolução da mortalidade de animais nas estradas da EP.

Para além do registo do atropelamento da fauna, existem ainda algumas estradas localizadas na Rede Natura 2000 que apresentam Programas de Monitorização para a fase de exploração, com inclusão, nalguns casos, da componente da fauna. Dentro destas estradas encontra-se a N371 e R371 entre Arronches e Campo Maior e entre Campo Maior e Retiro (Fronteira com Espanha), situada no sítio do Caia e na ZPE de Campo Maior, cuja monitorização se encontra em curso desde 2011, conforme parecer à data do ex-ICNB – Instituto para a Conservação da Natureza e Biodiversidade. A campanha de monitorização efetuada nos períodos de primavera e outono de 2013, resultou no registo de 176 cadáveres de animais no troço da R371 entre Campo Maior e a fronteira espanhola.

No final dos trabalhos, realizar-se-á uma análise de conjunto que inclua todos os cadáveres de forma a definir zonas críticas, quer pelo número de animais mortos, quer pela recorrência da mortalidade. Avaliar-se-á ainda a tipologia das espécies mais afetadas e procurar-se-á avaliar possíveis soluções a aplicar nas zonas críticas.

EN13 Habitats protegidos ou restaurados

Na fase de construção existe com frequência a afetação direta de áreas, com a ocupação temporária destas, através da instalação de áreas de estaleiro, zonas de depósito e estacionamento de materiais, entre outros. Estes locais são, no âmbito da sua desmobilização, alvo de recuperação paisagística.

Como modo de restauro e proteção de *habitats*, a EP aposta em projetos de integração e recuperação paisagística, na fase final da empreitada. Igualmente, durante a exploração, são adotadas medidas de restauração ou de proteção de *habitats*.

O estabelecimento de protocolos com parceiros é outra das estratégias usadas pela EP no âmbito da proteção e recuperação da *habitats*. Estas consistem na restauração e proteção de *habitats*, em áreas diferentes das afetadas pela atividade da empresa.

EN14 Estratégias, medidas em vigor e planos futuros para a gestão de impactes na biodiversidade

Desde 2010 que a EP instituiu o procedimento regular de registo dos avistamentos de cadáveres de animais no decurso das inspeções das estradas. Para além de assegurar o acompanhamento contínuo da monitorização, a EP procede ainda à análise dos dados, encontrando nos projetos desenvolvidos a oportunidade de intervir neste domínio, otimizando assim o custo-benefício das medidas implementadas.

No ano de 2013, e no sentido de colmatar os problemas sentidos aquando da implementação de passadiços de fauna nas obras de substituição/beneficiação de algumas obras de arte, foi criado um documento interno de boas práticas na elaboração de projetos de passadiços de fauna. No presente ano, foram criados passadiços de fauna em três passagens hidráulicas que tiveram intervenção em termos estruturais.

Para além desta medida de registo da mortalidade da fauna, que se encontra em vigor, a empresa detém vários protocolos com entidades externas em prol

da gestão de impactos na biodiversidade.

Relativamente à parceria com a Fundação Floresta Unida, esta visa o cumprimento pela EP da obrigação de plantação de árvores, no âmbito da sua responsabilidade social, bem como das medidas compensatórias impostas pelo abate de sobreiros e azinheiras em povoamento, e ainda com a elaboração e implementação dos projetos de arborização e dos respetivos planos de gestão, nos termos do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de junho.

Para além do cumprimento dos requisitos legais, com o presente protocolo a EP, através da entrega de um donativo anual, financiou a plantação de 2ha de floresta, no âmbito da responsabilidade ambiental e social da empresa, integrando, assim, nos seus objetivos a compensação pelo aumento do teor de CO2 na atmosfera, decorrente do abate de árvores quando da construção ou beneficiação de infraestruturas rodoviárias.

EN15 Número de espécies na lista vermelha da IUCN e na lista nacional de conservação de espécies, com *habitats* em áreas afetadas por operações, discriminadas por nível de risco de extinção

O presente indicador encontra-se refletido no **EN11**.

EN25 Identificação, tamanho, estatuto de proteção e valor para a biodiversidade dos recursos hídricos e respetivos *habitats*, afetados de forma significativa pelas descargas de água e escoamento superficial.

Para algumas vias a seu cargo, e decorrente de uma prévia avaliação de impactos, a EP preconizou a execução de sistemas de retenção e tratamento de águas de escorrência provenientes da plataforma viária, destacando-se os sistemas construídos na N10-8 entre o Alto da Guerra e Mitrena (2.º Lanço), no IP6 entre Peniche e o IC1, e no IC3 entre o Nó da Boavista e a Ponte da Portela.

Na N10-8 o sistema visa minimizar os impactes da descarga de águas de escorrência numa zona de sapal integrada na Reserva Natural do Estuário do Sado, sendo dotado de um sistema constituído por duas bacias, tendo uma delas a função de retenção do efluente proveniente da estrada (em caso de derrame acidental), e outra de tratamento, que contempla as operações de retenção, decantação e tratamento por espécies vegetais de meio aquático.

A bacia de retenção de efluentes será utilizada apenas em caso de ocorrência de derrame acidental, sendo o seu acionamento automático, através de duas electroválvulas de borboleta. Estas electroválvulas são acionadas sempre que detetadas alterações significativas do parâmetro pH no efluente. Para isso a conduta encontra-se munida de uma sonda de pH colocada por picagem na conduta em acessório próprio antes das electroválvulas. Este acionamento (fecho de uma das válvulas e abertura da outra) permite a mudança de direção do efluente para o tanque de retenção (estanque) onde ficará temporariamente retido, procedendo-se posteriormente à sua trasfega para camião cisterna e destino final adequado.

O sistema eletromecânico é monitorizado através de um controlador e assim que são detetados valores de pH considerados normais para este tipo de efluente, as válvulas voltam à posição inicial e o efluente retoma o percurso para a bacia de tratamento.

A atividade das electroválvulas é controlada à distância, sendo a informação remotamente transmitida ao centro de telemática da EP, que assegura a co-

municação imediata da situação de emergência, permitindo uma rápida capacidade de resposta quer pela EP, quer pelas entidades responsáveis para o efeito.

A energia consumida para a operação do Sistema de Bacias é na sua totalidade de origem renovável, tendo sido instalado um aerogerador e painéis solares que asseguram a autonomia energética ao longo de todo o dia e das diferentes épocas do ano.

No caso do IP6, e de forma a proteger as zonas sensíveis de derrames de substâncias perigosas resultantes de acidentes de veículos pesados de transporte, foram construídas caleiras semicirculares na berma, associadas a um sistema de coletores, que permitem a descarga de águas provenientes da plataforma para bacias de retenção, onde são depuradas antes de serem lançadas no ambiente, mais especificamente na zona de Olho Marinho, onde existem algumas captações.

O sistema de tratamento tem como objetivo remover 60% dos contaminantes presentes nas águas de escorrência, através de duas bacias de decantação. A primeira bacia visa o desengorduramento, tendo 215 m³ de capacidade, e é revestida com uma camada de 0,30 m de produtos argilosos, reforçada com um "Geonil 350". A segunda bacia, com uma capacidade de 84 m³, é constituída por um tanque de betão com o seu interior revestido com tinta à base de resina *epoxy*. O tanque está dividido por um septo, de modo a reter os hidrocarbonetos de um lado e as lamas de outro.

Todas as bacias dispõem de uma descarga de fundo para se proceder à sua limpeza, em casos normais, de dois em dois anos. Durante a "época seca" deve proceder-se à limpeza da primeira bacia, e de dez em dez anos à segunda.

O Sistema de tratamento do IC3 é baseado na utilização de zonas húmidas ou *wetlands* (que correspondem essencialmente a leitos de macrófitas).

6.2.3. Emissões, Efluentes e Resíduos

EN16 EN18 Emissões de gases com efeito de estufa

Como emissões diretas foram contabilizadas as emissões de gases com efeito de estufa geradas pela queima de combustíveis fósseis da frota automóvel da EP e ainda dos consumos de gás. Como emissões indiretas foram apuradas as resultantes do consumo de eletricidade em edifícios, instalações e equipamentos.

Tipo de Emissões	Diretas (gasóleo, gás)	Indiretas (eletricidade)	TOTAL
Valor (tonCO ₂ eq)	2.748,00	3.578,00	6.325,00

Figura 66 – Tipo de Emissões e Valores

À semelhança de anos anteriores verifica-se ainda que no ano de 2013 as emissões indiretas continuam a ter maior peso na atividade da EP, tendo contribuído para 57% das emissões de gases com efeito de estufa, de um total de 6.325 tonCO₂eq.

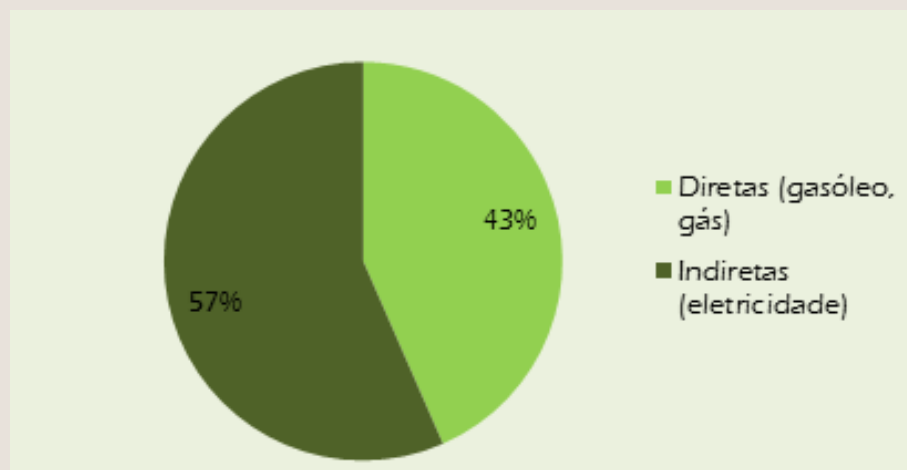


Figura 67 – Emissões Diretas e Indiretas de Gases com Efeito de Estufa em 2013

Para o cálculo destas emissões foi utilizado o fator de emissão de CO₂eq do gasóleo constante da tabela de fatores de emissão utilizada pelo Inventário Nacional de Gases com efeito de estufa (publicado em 2008, pela Agência Portuguesa do Ambiente).

Já a conversão das emissões indiretas (associada ao consumo de eletricidade) em equivalente de CO₂ foi efetuada a partir dos fatores de emissão constantes do Relatório de Sustentabilidade da EDP de 2013, correspondente a 9 meses de reporte.

Embora no ano de 2013 se tenha verificado um consumo de energia mais elevado face ao ano de 2012, no ano de 2013 o valor total das emissões de gases com efeito de estufa foi ligeiramente inferior ao ano anterior.

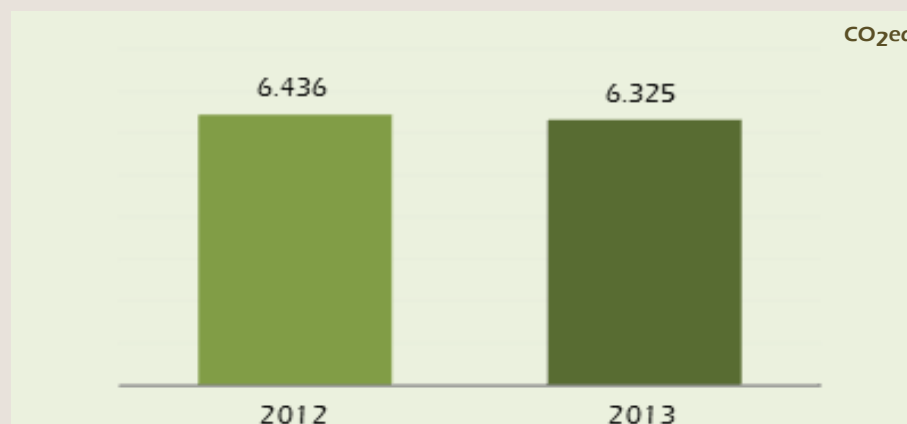


Figura 68 – Evolução das Emissões de Gases com Efeito de Estufa

Para tal contribuiu o facto da empresa fornecedora de eletricidade ter tido uma maior incorporação de energias renováveis no seu “mix” energético de 2013, reduzindo assim as emissões de CO₂ por kWh fornecido aos seus clientes, onde se inclui a EP.

EN19 Substâncias destruidoras da camada de ozono

Atendendo à natureza da sua atividade, a EP não utiliza processos que conduzam à emissão para a atmosfera de substâncias destruidoras da camada do ozono.

EN20 NOx, SOx e outras emissões atmosféricas significativas

À semelhança dos anos anteriores, considera-se que a exploração das instalações da EP, não contribuiu de forma significativa para o aumento deste tipo de emissões atmosféricas, já que a sua atividade não é enquadrável na categoria de indústria transformadora.

As emissões atmosféricas geradas são-no essencialmente no consumo de combustível da sua frota automóvel, tratando-se de emissões do tipo difuso (relatadas nos indicadores anteriores).

Monitorização da Qualidade do Ar

No âmbito da monitorização da fase de exploração dos seus empreendimentos e do previsto no seu contrato de concessão, a EP deu seguimento em 2013 às campanhas de monitorização de qualidade do ar na EN232 - Variante a Gouveia.

As campanhas de monitorização foram realizadas por entidades externas e idóneas e compreenderam várias semanas de medições para cada ponto de amostragem, tendo sido verificado o cumprimento legal anual do parâmetro NO2 em todos os pontos amostrados.

EN21 Descarga total de água, por qualidade e destino

A grande maioria da rede de esgotos das instalações da EP está ligada às redes municipais, sendo que em alguns casos as mesmas coexistem com ligações a fossa séptica. O valor de descarga de efluentes provenientes das instalações da EP, no ano de 2013 foi de 10.550 m³. Este valor é estimado com base no valor de consumo de água, considerando-se que o volume de efluentes domésticos produzidos corresponde a 80% do consumo de água.

Na fase de construção de empreendimentos, no ano de 2013, as águas residuais de origem doméstica produzidas nos estaleiros de obra foram encaminhadas na sua maioria ou para fossas sépticas implantadas no terreno para esse efeito, ou então para WC's químicos. Estas águas foram posteriormente recolhidas por entidades municipais para Estações de Tratamento de Águas Residuais (ETAR), no caso das fossas sépticas, e recolhidas por empresas especializadas no caso dos WC's químicos.

EN22 Peso total de resíduos, por tipo e destino

A quantidade de resíduos gerados nas principais obras da EP, em 2013, foi a que a seguir se descreve:

Tipologia	Total (m ³)
15 01 10 - Embalagens contendo ou contaminadas por resíduos de substâncias perigosas	4
17 01 01 - Betão	103,5
17 01 07 - Misturas de betão, tijolos, telhas e materiais cerâmicos, não abrangidos em 17 01 06	53,9
17 02 01 - Madeira	451
17 02 03 - Plástico	1
17 03 02 - Misturas betuminosas não abrangidas em 17 03 01	7.112,7
17 04 05 - Ferro e aço	5
17 05 04 - Solos e rochas não abrangidos em 17 05 03	7.386,5
17 09 04 - Mistura de RCD	6,5
20 02 01 - Resíduos biodegradáveis	58,50

Figura 69 – Tipologia e Quantidade de Resíduos

No ano de 2013 a produção e gestão de resíduos perigosos e não perigosos foi a seguinte:

Classificação	Quantidade produzida (m ³)	Quantidade valorizada (m ³)
Perigoso	4	1
Não perigoso	15.177,48	12.142

Figura 70 – Produção de Resíduos

6.2.4. Investimento em Aspectos Ambientais

EN28 Valor monetário de multas significativas e número total de sanções não-monetárias resultantes da não conformidade com leis e regulamentos ambientais

Em 2013 foi pago uma coima de 1.900,00€, referente à violação por parte da EP ao disposto no art. 35.º, n.º2 do Regulamento n.º6/12 de Resíduos Sólidos do Concelho de Matosinhos, publicada em DR II Série n.º6 de 9 de janeiro de 2012.

EN30 Total de investimentos e gastos em proteção ambiental, por tipo

Analisando a distribuição dos diversos fatores ambientais nas obras decorridas em 2013, constata-se que são as atividades ambientais na conservação corrente que assumem uma representatividade muito mais expressiva face aos restantes aspetos ambientais. Este destaque vem perfeitamente alinhado com o novo paradigma da EP, no âmbito da manutenção e operação duma rede viária que está madura e sobre a qual dedicamos a principal atenção no domínio das atividades da EP.

	2011	2012	2013
Barreiras Acústicas	1,8	0	0
Integração Paisagística	1,0	0,0	0,1
Atividades Ambientais na conservação corrente	9,2	9,2	9,2
Gestão do património cultural da obra	0,3	0,1	0,1
Gestão ambiental da obra	0,5	0,1	0,2
Total (M€)	12,8	9,4	9,5

Figura 71 – Investimento em Aspetos Ambientais

	2011	2012	2013
Barreiras Acústicas	1,8	0	0
Integração Paisagística	1,0	0,0	0,1
Atividades Ambientais na conservação corrente	12,1	9,6	4,3
Gestão do património cultural da obra	0,3	0,1	0,0
Gestão ambiental da obra	0,5	0,1	0,2
Total (M€)	15,7	9,8	4,6

Figura 72 – Gastos em Aspetos Ambientais

6.3. Iniciativas para Redução de Impactos

EN5 EN6 Iniciativas para fornecer produtos e serviços com baixo consumo de energia e energia economizada devido a melhorias de conservação e eficiência energética.

ECO.EP – Programa de Eficiência Energética

A EP lançou no ano de 2012 as bases para a concretização do regulamento ECO.AP, com vista a estabelecer os projetos e medidas tendentes à eficiência energética de equipamentos e instalações geridas pela empresa.

No ano de 2013 foi iniciado o desenvolvimento do programa K Energia que pretende lançar as bases de um sistema de gestão energética de toda a EP. Este programa surge da consciência da importância de ser desenvolvida e implementada uma política energética que permita melhorar o desempenho energético da EP, através de uma gestão sistemática e integrada num processo de melhoria contínua.



Operação da Rede

Em 2013 prepararam-se os critérios de reparação e modernização do sistema semafórico da rede viária a cargo da EP, com objetivos não só de manutenção e reparação de equipamentos, mas especialmente de redução de consumos de energia e promoção da sustentabilidade ambiental, e que darão continuidade à intervenção que foi concluída no ano anterior no mesmo domínio.

EN26 Iniciativas para mitigar os impactes ambientais de produtos e serviços e a extensão da redução desses impactos

Desde há muitos anos que a fase da obra, onde se inclui a conservação da rede viária existente, é uma etapa a que a EP atribui elevada importância, no âmbito da gestão de infraestruturas rodoviárias, sendo o investimento em diversos aspetos ambientais nas obras, desde a gestão ambiental, a gestão do património cultural, a implementação de medidas de minimização (integração paisagística, barreiras acústicas, entre outras) e até as atividades ambientais no âmbito da conservação corrente (ceifas, podas de árvores, plantações, tratamentos fitossanitários, etc.), uma realidade em todo o tipo de empreitadas: construção, conservação (corrente e periódica) e reabilitação.

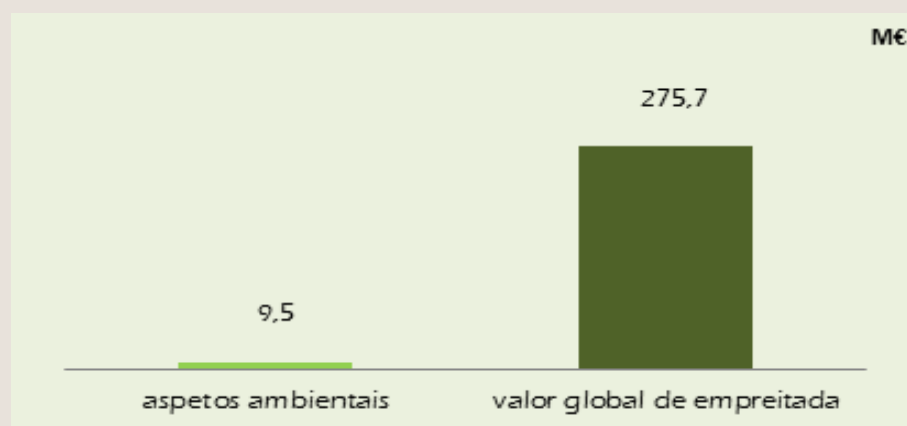


Figura 73 – Investimento em Aspetos Ambientais em 2013

A implementação de medidas de minimização passa sobretudo pela construção de pavimentos com características de absorção acústica, execução de passadiços para a fauna nas obras de arte reabilitadas e pela execução de integração paisagística.



As atividades ambientais no âmbito da conservação corrente são diversas, salientando-se as seguintes:



Manutenção dos Exemplos Existentes
Poda de Árvores



Controlo Químico



A gestão da arborização rodoviária continua assim a ser uma forte aposta da EP, tendo em vista uma melhor gestão deste património, salvaguardando a riqueza paisagística das vias mas também assegurando níveis de segurança para os seus utentes e moradores confinantes. Nesta ótica, procura-se uma melhoria contínua da atuação da EP a este nível, fomentando a partilha de informação e formação técnica por todos os intervenientes no processo, em prol duma melhor articulação entre os técnicos da especialidade e a gestão operacional.

Ruído

Concluída a execução dos Mapas Estratégicos de Ruído (MER) das grandes infraestruturas de transporte (GIT) com mais de 6 milhões de passagens de veículos por ano (primeira fase da Diretiva Comunitária 2002/49/CE de 25 de junho de 2002, transposta para o direito interno pelo Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de julho), aprovados pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), deu-se início, ainda em 2013, à Consulta Pública dos Planos de Ação (PA) dos lanços da zona Norte e Centro, desta primeira fase. Estão ainda em fase de conclusão os PA's do lanço do IC2 entre a Batalha (Sul)/ Porto (IC1) e vários lanços da zona Sul.

Nos Planos de Ação encontram-se planeadas, a cinco anos ou mais, as medidas necessárias para redução do ruído, em sintonia com outras intervenções na Rede, numa ótica de custo-benefício.

Biodiversidade

Relativamente à redução de impactos na biodiversidade, estão as respetivas medidas reportadas no item 6.2.2. do presente Relatório, sobretudo nos indicadores **EN13**, **EN14** e **EN25**.

Redução de consumos e resíduos

Internamente deu-se continuidade à implementação de uma cultura mais conservadora ao nível da gestão dos consumos (iluminação, aquecimento, água, combustíveis e material de escritório) e bem como da redução dos resíduos produzidos, tendo-se dado continuidade à utilização da aplicação de gestão de resíduos que visa operacionalizar a gestão de resíduos na EP, tendo em vista, por um lado, a redução da sua produção e, por outro, a melhor gestão dos que são efetivamente produzidos.

Os procedimentos implementados pela EP, em termos da gestão dos resíduos, foram apresentados em 2013 na Conferência *"2nd International Conference Wastes: Solutions, Treatments and Opportunities"*, com a comunicação *"The Management of Construction and Demolition Wastes in Estradas de Portugal, S.A."*.





7. QUALIDADE DE PRODUTOS E SERVIÇOS

7.1. O Ciclo de Vida da Estrada

PR1 A qualidade das infraestruturas é fundamental para a proteção e segurança dos nossos clientes. Conhecer o Ciclo de Vida da Estrada e geri-lo de forma a assegurar níveis de serviço adequados com os recursos disponíveis é uma das atribuições da EP e depende da perfeita articulação entre as unidades orgânicas da empresa, com funções de organização, operacionais e de suporte, com um único objetivo: a prossecução atempada, com racionalidade técnica e económica, de todas as atividades fundamentais à boa gestão da infraestrutura, assegurando a sua funcionalidade e segurança estrutural.

A gestão da qualidade no ciclo de vida das infraestruturas da estrada é realizada com base na ponderação entre diversos critérios, quer de índole económica em função dos recursos disponíveis, quer com base nos critérios técnicos associados aos níveis de serviço a assegurar nas infraestruturas sob gestão da EP.

Todavia, e de uma forma transversal à sua atuação, a EP prima por garantir a qualidade ao nível da segurança, acima de todo e qualquer outro critério. Neste sentido, foram criados diversos sistemas de gestão, estruturas e vias, permitindo um sustentado apoio à decisão ao ditar as necessidades de intervenção de acordo com os orçamentos disponíveis.

O primeiro passo para a correta gestão da rede de estradas é o seu conhecimento integral, através da elaboração e atualização do seu Inventário.

A realização de inspeções periódicas constitui a via mais eficaz de se proceder à gestão eficiente das infraestruturas, uma vez que a probabilidade de se detetar uma anomalia é significativa e a eventual atuação a espoletar será, necessariamente, mais económica.

Esta gestão tem por base a observação sistematizada de toda a infraestrutura rodoviária, com níveis diferenciados de intervenção:

- A um primeiro nível, encontram-se as UMIA's;
- Num segundo nível, a manutenção e conservação das infraestruturas baseia-se nos resultados das ações inspetivas que, em função da sua periodicidade e especificidades se dividem, normalmente, em inspeções de Rotina e Principais ou Especiais.

Esta atividade assenta na adoção de regras claras e o mais objetivas possíveis (materializadas em manuais de inspeção) que incluem a descrição detalhada dos diferentes tipos de anomalias, respetivas causas e consequências, bem como as metodologias de reparação associadas.

A realização de inspeções de caráter periódico, sempre que necessário suportadas por ensaios, com vista a assegurar uma correta avaliação da durabilidade de uma infraestrutura, cumprindo as exigências estruturais e funcionais para as quais foi concebida, ou de uma inspeção específica, tendo em vista avaliar e diagnosticar as anomalias existentes num dado período de vida, constituindo um fator primordial para se poder intervir, atempada e corretamente na sua preservação.

Para que, ao longo da vida útil, uma infraestrutura mantenha o seu desempenho, quer estrutural, quer funcional, são necessárias intervenções de conservação e reabilitação, de modo a garantir um determinado estado ou condi-

ção, no fim de um determinado período, e cujo objetivo pode ser alcançado, por via de diferentes cenários (considerando trabalhos de conservação e intervenções de conservação periódica, quer de índole preventiva ou reativa).

Tendo por base os modelos de degradação expectáveis das infraestruturas, importará escolher o momento mais ajustado para realizar uma determinada intervenção, tendo por base os diferentes cenários considerados e o desempenho esperado, tal como representado na figura abaixo.

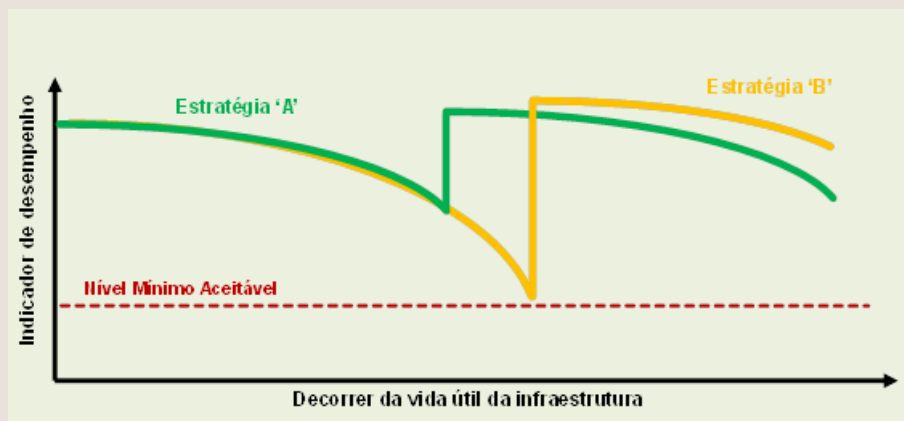


Figura 74 – Modelo de Degradação – Impacto no Desempenho

Esta estratégia fundamenta a atuação na conjugação das intervenções na complementaridade entre:

- Intervenção nas infraestruturas que impliquem uma atuação a curto prazo;
- Assunção da necessidade de intervenção em situações não tão urgentes, por forma a desenvolver os respetivos procedimentos conducentes à atuação, numa fase em que os investimentos ainda não são significativos, prevenindo-se deste modo o seu incremento.

É assim uma estratégia sustentada, de requalificação gradual do Património, que tem como resultado que, progressivamente, se assegure que as situações de desempenho insuficiente são acompanhadas cada vez em estágios de menor desenvolvimento, e portanto com indução de menor risco na exploração da infraestrutura.

A importância de informação pertinente relativa ao desempenho das infraestruturas é também vital para o processo de tomada de decisões, constituindo uma mais-valia em termos económico-sociais. Esta informação é assegurada através do Inventário de Obras de Arte e Histórico dos Pavimentos, bases de dados que existem desde 2007, garantindo-se a sua permanente atualização.

Além dos casos referidos, foi já iniciado o inventário de Obras de Contenção de Equipamentos de Via e será em breve lançado o inventário da Sinalização Vertical. Esta informação é igualmente disponibilizada através do Sistema de Informação Geográfica Empresarial, permitindo a sua fácil consulta por todos os colaboradores da empresa.

7.2. Política de Qualidade

O Sistema de Gestão da Qualidade da EP atua como um dos pilares importantes para a melhoria de desempenho e criação de soluções inovadoras, capazes de alavancarem os níveis de satisfação das entidades intervenientes.

A aplicação desta política, destinada a concretizar a efetiva realização de ser-

viço público, constitui uma responsabilidade individual de cada colaborador da empresa.

A Política de Qualidade assenta:

- No empenho e compromisso dos Órgãos de Gestão na consciencialização, envolvimento e motivação para uma cultura da Qualidade em toda a organização;
- No cumprimento de requisitos e satisfação de expectativas das entidades intervenientes, nomeadamente, o acionista, as autoridades públicas, os organismos públicos e privados, os fornecedores, os colaboradores, o cliente e o cidadão em geral;
- Na melhoria contínua dos seus processos na ótica de uma gestão eficiente e eficaz;
- Na formação e desenvolvimento do seu quadro de pessoal, sustentados numa conjugação entre formação e prática, contribuindo para aumentos de produtividade em toda a empresa;
- Nas melhores práticas no relacionamento com entidades intervenientes no setor das infraestruturas rodoviárias, através da promoção e dinamização de relações estáveis, duradouras e de mútua confiança;
- Na colaboração com os seus fornecedores para a melhoria do desempenho das prestações no setor das infraestruturas rodoviárias.

Os compromissos são:

- O conhecimento das necessidades e expectativas das entidades intervenientes, bem como o estabelecimento de estratégias, objetivos e planos de ação;
- A provisão dos recursos necessários para que os objetivos sejam atingidos;
- A definição clara dos serviços afetados, responsabilidades, e identificação dos processos existentes;
- O desenvolvimento das competências profissionais e estímulo da motivação e satisfação de todos os colaboradores;
- O desenvolvimento de sistemas de comunicação interna e externa que permitam a divulgação de informação e a otimização das metodologias de trabalho;
- A garantia da medição e monitorização do desempenho do Sistema de Gestão da Qualidade, através dos objetivos da qualidade e dos indicadores estabelecidos para os processos.

7.3. Normalização e Procedimentos

No decurso dos últimos anos, ciente de que as empresas vivem uma era de modernização e de orientação ao cliente, a área da Qualidade adotou um novo rumo procurando promover junto dos seus clientes internos uma mudança de conceitos associados à implementação de processos e procedimentos mais eficientes, transmitir uma visão de melhoria contínua, promovendo uma cultura mais participativa.

Nessa medida, tem vindo a promover iniciativas de desenvolvimento organizacional, de forma a tornar a organização mais eficiente e eficaz, adaptável às mudanças, conciliando as necessidades humanas fundamentais com os objetivos e metas da empresa.

Em simultâneo, procura promover o exercício de atividades que assegurem o apoio na conceção e implementação de Sistemas de Gestão da Qualidade e Gestão da Segurança e Saúde no Trabalho, visando a melhoria contínua da atividade da empresa e a contribuição efetiva para o seu desenvolvimento sustentável.

Uma das metodologias adotadas, durante 2013, foi a Gestão de Projetos Transversais, com o objetivo de assegurar uma gestão eficiente dos mesmos, diligenciando o seu alinhamento com os objetivos estratégicos da empresa e a partilha transversal de conhecimentos, numa lógica de criação de valor.

7.4. Modelação Empresarial

Em 2013, com a reestruturação da empresa, a Cadeia de Valor e o respetivo fluxo de Processos da Organização ajustaram-se à estratégia e nível de serviço pretendidos, evoluindo na identificação e mapeamento de novos processos distribuídos pelas quatro áreas de negócio – Planeamento, Desenvolvimento e Exploração da Rede Rodoviária e Área Comercial e Cliente, mas também nas áreas de suporte, associados ao desenvolvimento de atividades com forte criação de valor.

Neste contexto, a atual Arquitetura de Processos cria oportunidades de maior eficiência e contribui para a excelência da organização.





8. INOVAÇÃO

A inovação constitui um fator crítico de sucesso para a generalidade das organizações e a EP não é exceção. Procuram-se ideias novas, promove-se o crescimento, conquista-se pela diferença.

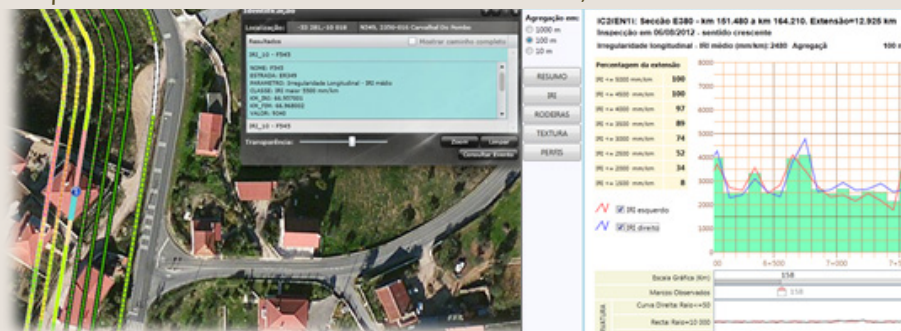
Sendo a EP gestora de infraestruturas em todo o território nacional, promove o envolvimento em ações de investigação e desenvolvimento que tenham em vista a maximização da criação de valor destes “ativos”, seja em áreas de negócio tradicionalmente associadas à atividade da empresa ou em áreas alternativas mas potencialmente geradoras de benefícios económicos, financeiros, sociais e ambientais.

Sistema de Gestão de Pavimentos da EP

A EP prosseguiu a consolidação e evolução de metodologias inerentes ao modelo de gestão da conservação das estradas sob sua jurisdição, permitindo que a empresa assegure a racionalidade dos investimentos nas ações de conservação, entendida como a conjugação da manutenção/conservação corrente, com a reabilitação/conservação periódica, numa lógica de custo/benefício, procurando que as intervenções que são decididas o sejam onde é preciso, no montante adequado e no tempo certo.

A evolução do sistema de gestão de pavimentos ocorre a dois níveis:

- Ao nível das metodologias de avaliação da qualidade dos Pavimentos, que resultam das inspeções mecânicas e da introdução de ferramentas de tratamento de dados com capacidade de assegurar a rápida disponibilização dos resultados, dotando a empresa de uma maior capacidade de análise do estado da rede, quer na avaliação de necessidades de intervenção no que diz respeito a conservação de carácter periódico, quer ao nível dos trabalhos de conservação corrente no que concerne à sua confirmação, em articulação de competências com as Estruturas Descentralizadas;



- Ao nível da utilização da capacidade de previsão do modelo de evolução da qualidade dos pavimentos, para definição das políticas de conservação seguidas pela empresa, garantindo o suporte a decisões estratégicas, tais como a distribuição de verbas entre conservação periódica e conservação corrente e a monitorização dos efeitos de uma abordagem segmentada à rede.

Processos de I&D

Do ponto de vista de processo de inovação interno, foram realizadas iniciativas entre várias unidades orgânicas, Universidades e o mercado empresarial. Com o novo Plano Estratégico K16, foi criada uma equipa focada na coordenação e fomentação destas atividades de inovação. Pretende-se com isso ga-

rantir que durante o ano de 2014 se criem as condições para uma estrutura e uma estratégia concertada de processo de I&D para a empresa nos próximos 4 anos. As bases destes processos seguem os seguintes modelos:

- Na identificação de oportunidades e estruturação das ideias usar-se-á como metodologia a criação de base de desenvolvimento de modelo de negócio, desenvolvido pela *Business Model Foundry*;
- Uso de princípios de conceito de *Open Innovation* e *Open Business Model*: capacidade de incorporação de redes e comunidades externas para introdução de maiores níveis de inovação.

Numa ótica de curto prazo, no último trimestre foi iniciado o processo de enquadramento do trabalho realizado pelas diferentes unidades que reflitam os princípios de I&D para a candidatura ao Sistema de Incentivos Fiscais à I&D Empresarial (SIFIDE). Este trabalho de levantamento permitiu a identificação de diversas atividades de Inovação realizadas em 2013, que se traduzem num potencial retorno de 500.000,00€ em incentivos fiscais.

SIG

A área de SIG da empresa atingiu, no ano de 2013, a estabilidade e a maturidade desejável para um projeto cuja implementação se vinha desenvolvendo desde 2010, comportando agora um elevado saber tecnológico, à disposição das diferentes áreas de negócio e de atividade na EP.

As principais atividades a assinalar nesta área, e que constituem o melhor exemplo do capítulo evolutivo da tecnologia SIG, são a integração de plataformas alfanuméricas, como o SGL, a compilação de uma rede calibrada e a publicação de informação geográfica atualizada de âmbito rodoviário.

A EP tem procurado nos anos mais recentes posicionar-se no mercado nacional de SIG como uma empresa de referência, tendo conseguido mais recentemente, principalmente na área de transportes, alcançar este objetivo com a apresentação da solução a diversas entidades externas públicas e privadas interessadas. É, naturalmente neste contexto de saber geográfico, que se assume como um Centro de Competências na empresa.

Tráfego

A estrada assume-se claramente como o suporte dominante da mobilidade de pessoas e bens, sendo fundamental que a empresa conheça profunda e objetivamente as características da procura. Há que ter em conta, por um lado, as obrigações contratuais no que se refere aos deveres de fornecimento de informação estatística para o regulador, bem como as necessidades internas para o cumprimento dos objetivos das diversas unidades orgânicas.

O conhecimento da procura revela-se também decisivo no domínio da monitorização da receita de portagens, seja em termos estruturais, acautelando os efeitos globais da gestão técnica e política da rede, seja em termos conjunturais, atuando racionalmente na gestão operacional do tráfego pendular ou sazonal, associado aos fins de semana ou às épocas estivais e festivas.

É neste contexto que foi criado o Centro de Competências de Tráfego, o qual vem dotar a empresa da capacidade de não só conhecer o volume da procura atual em qualquer troço da rede rodoviária nacional ou sob sua responsabilidade, como também de antever os efeitos na procura, decorrentes dos diversos cenários alternativos de intervenção na rede, ou de identificar a origem e o destino dos utilizadores de determinada infraestrutura, permitindo assim o “splitting” integrado do sistema (tempos de viagem, destinos correspondentes a uma determinada origem, etc.).

Ponte 25 de Abril

A singularidade da Ponte 25 de Abril implica, só por si, a necessidade de procurar e desenvolver soluções técnicas e tecnológicas inovadoras que permitam melhorar o desempenho global da estrutura e, em consequência, garantir um melhor serviço aos seus utilizadores.

Foi neste contexto que foi concebida e construída, inteiramente por empresas nacionais, uma plataforma dupla para acesso aos dois cabos de suspensão da ponte, que traduz uma solução técnica inovadora e inédita a nível mundial. Os estudos, iniciados em novembro de 2010, terminaram com o processo de homologação e certificação em junho de 2013, após realização do último ensaio com a plataforma já instalada nos cabos. A plataforma esteve colocada nos cabos da ponte entre junho e novembro de 2013, no âmbito da empreitada de trabalhos de reparação e conservação da estrutura.





9. ÍNDICE GRI

1	Estratégia e Análise	Página
	1.1	Declaração do Presidente sobre a relevância da sustentabilidade para a organização e sua estratégia.
	1.2	Descrição dos principais impactos, riscos e oportunidades.
		5, 7, 12, 16
2	Perfil Organizacional	
	2.1	Nome da organização.
	2.2	Principais marcas, produtos e / ou serviços.
	2.3	Estrutura operacional da organização, incluindo principais divisões, unidades operacionais, subsidiárias e joint ventures.
	2.4	Localização da sede da organização.
	2.5	Número de países em que a organização opera e nome dos países em que as suas principais operações estão localizadas ou são especialmente relevantes para as questões de sustentabilidade cobertas pelo relatório.
	2.6	Tipo e natureza jurídica da propriedade.
	2.7	Mercados abrangidos (incluindo uma análise geográfica discriminativa, os setores abrangidos e os tipos de clientes / beneficiários).
	2.8	Dimensão da organização relatora, incluindo: -Número de colaboradores; -Vendas líquidas (para organizações do setor privado) ou receita líquida (para organizações do setor público); -Capitalização total discriminada em termos de dívida e património líquido (para organizações do setor privado); -Quantidade de produtos ou serviços prestados.
	2.9	Principais mudanças durante o período coberto pelo relatório referentes a dimensão, estrutura ou participação acionista, incluindo: -Localização ou mudanças nas operações, inclusive abertura, fecho e expansão de unidades operacionais; -Mudanças na estrutura do capital social, manutenção ou alteração nas operações (para organizações do setor privado).
	2.10	Prêmios / reconhecimentos recebidos durante o período de reporte.
		4, 7, 10, 11, 16, 21, R&C 2013
A EP não recebeu prêmios nem reconhecimentos durante o ano de 2013.		
3	Parâmetros para o Relatório	
	3.1	Período coberto pelo relatório para as informações apresentadas no relatório.
	3.2	Data do último relatório publicado.
	3.3	Ciclo de publicação de relatórios.
	3.4	Contacto para perguntas relativas ao relatório ou ao seu conteúdo.
	3.5	Processo para a definição do conteúdo do relatório, incluindo: -Determinação da materialidade; -Priorização de temas dentro do relatório; -Identificação dos stakeholders que sejam potenciais utilizadores do relatório.
	3.6	Limite do relatório (como países, divisões, subsidiárias, instalações arrendadas, joint ventures, fornecedores).
	3.7	Declaração sobre quaisquer limitações específicas quanto ao âmbito ou ao limite do relatório.
	3.8	Base para a elaboração do relatório, no que se refere a joint ventures, subsidiárias, instalações arrendadas, operações atribuídas a serviços externos e outras organizações, passíveis de afetar significativamente a comparação entre diferentes períodos e / ou entre organizações.
	3.9	Técnicas de medição de dados e as bases de cálculo, incluindo hipóteses e técnica subjacentes às estimativas aplicadas à compilação dos indicadores e de outras informações do relatório.
	3.10	Explicação do efeito de quaisquer reformulações de informações existentes em relatórios anteriores e as razões para tais reformulações (por ex., fusões/aquisições, mudança do período ou ano base, natureza do negócio, métodos de medição).
	3.11	Alterações significativas, em relação a relatórios anteriores, no âmbito, limite ou métodos de medição aplicados.
	3.12	Tabela que identifica a localização das informações no relatório.
	3.13	Política e prática atual relativa à procura de verificação externa para o relatório. Se a verificação não for incluída no Relatório de Sustentabilidade, é preciso explicar o âmbito e a base de qualquer verificação externa fornecida, bem como a relação entre a organização relatora e o verificador.
		4, 98 a 102
4	Governança, Compromissos e Envolvimento	
	4.1	Estrutura de governação da organização, incluindo comités hierarquicamente sob o Conselho de Administração responsável por tarefas específicas, tais como a definição da estratégia ou a supervisão da organização.
	4.2	Indicação caso o Presidente do Conselho de Administração seja, simultaneamente, um diretor executivo (e, se for o caso, suas funções no âmbito da gestão da organização e as razões para tal composição).
		9, 11, RGS 2013
O Presidente do Conselho de Administração não exerce funções de diretor executivo.		

4.3	Para organizações com uma estrutura de administração unitária, declaração do número de membros independentes e / ou não-executivos do Conselho de Administração.	9
4.4	Mecanismos que permitam os acionistas e colaboradores transmitirem recomendações ou orientações ao Conselho de Administração.	10, 28
4.5	Relação entre a remuneração dos membros do Conselho de Administração, dos diretores e dos executivos (incluindo acordos de tomada de decisão) e o desempenho da organização (incluindo desempenho ambiental e social).	21, 49 R&C 2013 RGS 2013
4.6	Processos em vigor para o Conselho de Administração, para se evitar a ocorrência de conflitos de interesse.	12 RGS 2013
4.7	Processo para determinação das qualificações e competências exigidas aos membros do Conselho de Administração para definir a estratégia da organização relativamente às questões relacionadas ao desempenho econômico, ambiental e social.	10
4.8	Declarações de missão e valores, códigos de conduta e princípios internos relevantes para o desempenho econômico, ambiental e social, assim como o estágio de sua implementação	9, 12
4.9	Procedimentos do Conselho de Administração para supervisionar a identificação e gestão por parte da organização do desempenho econômico, ambiental e social, incluindo riscos e oportunidades relevantes, assim como a adesão ou conformidade com normas acordadas internacionalmente, códigos de conduta e princípios.	10, 12 RGS 2013
4.10	Processos para a avaliação do desempenho do Conselho de Administração, especialmente em relação ao desempenho econômico, ambiental e social.	28
4.11	Explicação sobre se o princípio da precaução é abordado pela organização e de que forma.	12
4.12	Cartas, princípios ou outras iniciativas, desenvolvidas externamente, de caráter econômico, ambiental e social, que a organização subscreve ou defende.	70
4.13	Participação em associações (tais como associações industriais) e / ou organizações de defesa nacionais / internacionais, em que a organização: -Detém posições nos órgãos de governação; -Participa em projetos e comissões; -Contribui com financiamentos substanciais, que ultrapassam as obrigações normais dos participantes; -Encara a participação como estratégica.	27
4.14	Relação dos grupos dos stakeholders envolvidos pela organização.	25
4.15	Base para a identificação e seleção dos stakeholders a serem envolvidos.	25
4.16	Abordagens utilizadas para envolver os stakeholders, incluindo a frequência desse envolvimento, por tipo e por grupos, de stakeholders.	25
4.17	Principais temas e preocupações identificadas através do envolvimento dos stakeholders e as medidas adotadas pela organização no tratamento das mesmas, nomeadamente através dos relatórios.	27

Indicadores de Desempenho Econômico

Desempenho Econômico			
Essencial	EC1	Valor econômico direto gerado e distribuído, incluindo receitas, custos operacionais, remuneração de empregados, doações e outros investimentos na comunidade, lucros acumulados e pagamentos para provedores de capital e governos.	21 R&C 2013
Essencial	EC2	Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades para as atividades da organização, devido às alterações climáticas.	Não resposta
Essencial	EC3	Cobertura das obrigações em matéria de plano de benefícios definidos pela organização.	39
Essencial	EC4	Benefícios financeiros significativos, recebidos pelo Governo.	R&C 2013
Presença no Mercado			
Complementar	EC5	Variação da proporção do salário mais baixo comparado ao salário mínimo local, nas unidades operacionais importantes.	42, 49
Essencial	EC6	Políticas, práticas e proporção de gastos com fornecedores locais, em unidades operacionais importantes.	38
Essencial	EC7	Procedimentos para contratação local e proporção de gestores recrutados na comunidade local, nas unidades operacionais importantes.	51
Impactos Econômicos Indiretos			
Essencial	EC8	Desenvolvimento e impacto dos investimentos em infraestruturas e serviços oferecidos, principalmente para benefício público, por meio de envolvimento comercial, em espécie ou atividade pro bono.	55, 58
Complementar	EC9	Identificação e descrição dos impactos econômicos indiretos significativos, incluindo a sua extensão.	

Nos projetos de concessões são elaborados estudos de impactos econômicos, que contemplam análise financeira e econômica da região: os custos e benefícios para um desenvolvimento equilibrado, contemplando, entre outros, a melhoria dos tempos de deslocação, a diminuição da sinistralidade rodoviária, a diminuição das emissões de gases poluidores, ruído e a criação de emprego, etc.

Indicadores de Desempenho Ambiental			
	Materiais		Página
Essencial	EN1	Materiais usados por peso ou por volume.	73
Essencial	EN2	Percentagem de materiais usados provenientes de resíduos reciclados.	73
Energia			
Essencial	EN3	Consumo de energia direta, discriminado por fonte de energia primária.	74
Essencial	EN4	Consumo de energia indireta, discriminado por fonte primária.	75
Complementar	EN5	Energia economizada devido a melhorias em conservação e eficiência.	84
Complementar	EN6	Iniciativas para fornecer produtos e serviços baseados na eficiência energética ou nas energias renováveis, e reduções no consumo de energia em resultado dessas iniciativas.	84
Complementar	EN7	Iniciativas para reduzir o consumo de energia indireta e as reduções obtidas.	Não resposta
Água			
Essencial	EN8	Total de captações de água, por fonte.	76
Complementar	EN9	Recursos hídricos significativamente afetados pelo consumo de água.	
A EP não registou evidências de afetação significativa de fontes hídricas.			
Complementar	EN10	Percentagem e volume total de água reciclada e reutilizada.	
A EP não procede à reutilização de águas captadas.			
Biodiversidade			
Essencial	EN11	Localização e área dos terrenos pertencentes, arrendados ou administrados pela organização, no interior de zonas protegidas, ou a elas adjacentes, e em áreas de alto índice de biodiversidade fora das zonas protegidas.	77
Essencial	EN12	Descrição dos impactos significativos de atividades, produtos e serviços sobre a biodiversidade das áreas protegidas e sobre as áreas de alto índice de biodiversidade fora das áreas protegidas.	77
Complementar	EN13	Habitats protegidos ou restaurados.	78
Complementar	EN14	Estratégias, medidas em vigor e planos futuros para a gestão de impactos na biodiversidade.	78
Complementar	EN15	Número de espécies, na Lista Vermelha da IUCN e na lista nacional de conservação das espécies, com habitats em áreas afetadas por operações, discriminadas pelo nível de risco de extinção.	79
Emissões, Efluentes e Resíduos			
Essencial	EN16	Total de emissões diretas e indiretas de gases de efeito de estufa, por peso.	80
Essencial	EN17	Outras emissões indiretas relevantes de gases de efeito de estufa, por peso.	
A maioria das deslocações de serviço são efetuadas essencialmente em viaturas da EP. Estas emissões foram contabilizadas no indicador EN16. As emissões provenientes de deslocações de colaboradores de colaboradores em missões de formação externa, efetuadas por via aérea ou outra, consideram-se como irrelevantes, atendendo à sua pouca expressividade face às restantes deslocações.			
Complementar	EN18	Iniciativas para reduzir as emissões de gases de efeito de estufa, assim como reduções alcançadas.	80
Essencial	EN19	Emissões de substâncias destruidoras da camada de ozono, por peso.	81
Essencial	EN20	NOx, SOx e outras emissões atmosféricas significativas, por tipo e peso.	82
Essencial	EN21	Descargas totais de água, por qualidade e destino.	82
Essencial	EN22	Quantidade total de resíduos, por tipo e método de eliminação.	83
Essencial	EN23	Número e volume total de derrames significativos.	Não resposta
Complementar	EN24	Peso de resíduos transportados, importados, exportados ou tratados, considerados perigosos nos termos da Convenção de Basileia - Anexos I, II, III e IV, e percentagem de carregamentos de resíduos transportados internacionalmente.	
A EP não trabalha com resíduos considerados perigosos.			
Complementar	EN25	Identificação, tamanho, estado de proteção e índice de biodiversidade de fontes de água e habitats relacionados significativamente afetados por descargas de água e escoamento de água realizados pela organização relatora.	79
Produtos e Serviços			
Essencial	EN26	Iniciativas de mitigação dos impactos ambientais de produtos e serviços e a extensão da redução desses impactos.	85
Essencial	EN27	Percentagem de produtos e suas embalagens recuperados em relação ao total de produtos vendidos, por categoria de produto.	Não aplicável

Conformidade			Página
Essencial	EN28	Valor monetário de multas significativas e número total de sanções não-monetárias resultantes da não conformidade com leis e regulamentos ambientais.	83
Transporte			
Complementar	EN29	Impactos ambientais significativos, resultantes do transporte de produtos e outros bens ou matérias-primas utilizados nas operações da organização, bem como do transporte de trabalhadores.	
A EP não faz transporte dos seus trabalhadores e os materiais transportados não podem ser considerados relevantes, para além dos incluídos nos consumos.			
Geral			
Complementar	EN30	Total de investimentos e gastos em proteção ambiental, por tipo.	83
Indicadores de Desempenho Social			
Emprego			
Essencial	LA1	Total de trabalhadores, por tipo de emprego, contrato de trabalho e região.	40
Essencial	LA2	Número total e taxa de rotatividade de empregados, por faixa etária, género e região.	41
Complementar	LA3	Benefícios oferecidos aos empregados a tempo inteiro que não são concedidos a empregados temporários ou a tempo parcial, discriminados pelas principais operações.	55
Relações entre os Trabalhadores e o Conselho de Administração			
Essencial	LA4	Porcentagem de empregados abrangidos por acordos de contratação coletiva.	44
Essencial	LA5	Prazo mínimo de notificação prévia em relação a mudanças operacionais, incluindo se esse procedimento está especificado nos acordos de contratação coletiva.	
Os prazos mínimos de aviso prévio estão previstos na lei e são cumpridos pela EP.			
Saúde e Segurança no Trabalho			
Complementar	LA6	Porcentagem de empregados representados em comités formais de segurança e saúde, compostos por gestores e trabalhadores, que ajudam no monitoramento e aconselhamento sobre programas de segurança e saúde ocupacional.	Não resposta
Essencial	LA7	Rádios de acidentes, doenças profissionais, absentismo e número de óbitos relacionados com o trabalho, por região.	38,52
Essencial	LA8	Programa de educação, formação, aconselhamento, prevenção e controlo de risco para dar assistência aos colaboradores, seus familiares ou membros da comunidade com relação a doenças graves.	52
Complementar	LA9	Temas relativos a segurança e saúde, cobertos por acordos formais com sindicatos.	Não resposta
Formação e Educação			
Core	LA10	Média de horas de formação por ano, por funcionário, discriminadas por categoria funcional.	45
Complementar	LA11	Programas para gestão de competências e aprendizagem contínua que apoiam a continuidade da empregabilidade dos funcionários e a gestão do final de carreira.	45
Complementar	LA12	Porcentagem de empregados que recebem regularmente análises de desempenho e de desenvolvimento de carreira.	43
Diversidade e Igualdade de Oportunidades			
Essencial	LA13	Composição dos órgãos sociais da empresa e relação de empregados por categoria, de acordo com género, faixa etária, minorias e outros indicadores de diversidade.	40, 48
Essencial	LA14	Proporção de salário base entre homens e mulheres, por categoria funcional.	49
Essencial	LA15	Retorno ao trabalho e taxas de retenção após a licença parental, por género.	51
Indicadores de Desempenho Social Referentes a Direitos Humanos			
Práticas de Investimento e de Processos de Compra			
Essencial	HR1	Porcentagem e número total de contratos de investimentos significativos que incluam cláusulas referentes a direitos humanos ou que foram submetidos a avaliações referentes a direitos humanos.	
A EP opera num mercado onde os Direitos Humanos estão salvaguardados na Constituição.			

Práticas de Investimento e de Processos de Compra			Página
Essencial	HR2	Percentagem de empresas contratadas e fornecedores críticos que foram submetidos a avaliações referentes a direitos humanos e as medidas tomadas.	
A EP atua num mercado onde os Direitos Humanos estão salvaguardados na Constituição.			
Complementar	HR3	Total de horas de formação em políticas e procedimentos relativos a aspetos de direitos humanos relevantes para as operações, incluindo a percentagem de empregados que recebeu formação.	47
Não-discriminação			
Essencial	HR4	Número total de casos de discriminação e as medidas tomadas.	48
Liberdade de Associação e Negociação Coletiva			
Essencial	HR5	Operações identificadas em que o direito de exercer a liberdade de associação e a realização de acordos de contratação coletiva pode estar a correr risco significativo e medidas que contribuam para a sua eliminação.	44
Trabalho Infantil			
Essencial	HR6	Operações identificadas como de risco significativo de ocorrência de trabalho infantil e as medidas tomadas para contribuir para a abolição do trabalho infantil.	
A EP opera num mercado onde o trabalho infantil é proibido por lei.			
Trabalho Forçado ou Análogo ao Trabalho Escravo			
Essencial	HR7	Operações identificadas como de risco significativo de ocorrência de trabalho forçado ou análogo ao trabalho escravo e as medidas tomadas para a sua eliminação.	
A EP opera num mercado onde o trabalho forçado ou análogo ao trabalho escravo é proibido por lei.			
Práticas de Segurança			
Complementar	HR8	Percentagem do pessoal de segurança submetido a formação nas políticas ou procedimentos da organização, relativos a aspetos de direitos humanos que sejam relevantes às operações.	
A segurança nas diversas instalações da EP é feita por uma empresa privada.			
Direitos dos Povos Indígenas			
Complementar	HR9	Número total de casos de violação de direitos dos povos indígenas e medidas tomadas.	
A EP opera num mercado onde não existem povos indígenas.			
Essencial	HR10	Percentagem e número total de operações em que ocorreram revisões ou avaliações de impactos nos direitos humanos	
A EP não fez reavaliações de impactos nos direitos humanos, porque opera num mercado onde esses direitos estão salvaguardados na lei.			
Essencial	HR11	Número de queixas relacionadas com os direitos humanos, endereçadas e resolvidas através de mecanismos formais de queixas.	
A EP não recebeu queixas relacionadas com direitos humanos.			
Indicadores de Desempenho Social Referentes à Sociedade			
Comunidade			
Essencial	SO1	Natureza, âmbito e eficácia de quaisquer programas e práticas para avaliar e gerir os impactos das operações nas comunidades, incluindo a entrada, operação e saída.	55, 58
Corrupção			
Essencial	SO2	Percentagem e número total de unidades de negócios submetidas a avaliações de riscos relacionados a corrupção.	RGS 2013
Essencial	SO3	Percentagem de empregados treinados nas políticas e procedimentos anticorrupção da organização.	47
Essencial	SO4	Medidas tomadas em resposta a casos de corrupção.	47 RGS 2013
Políticas Públicas			
Essencial	SO5	Posições quanto a políticas públicas e participação na elaboração de políticas públicas e lobbies.	28
Complementar	SO6	Valor total de contribuições financeiras e em espécie para partidos políticos, políticos ou instituições relacionadas, discriminadas por país.	
A EP não faz contribuições financeiras para partidos políticos ou outras instituições que promovam os lobbies.			

Concorrência Desleal			Página
Complementar	SO7	Número total de ações judiciais por concorrência desleal, antitrust e práticas de monopólio, bem como dos seus resultados.	
A EP não teve nenhuma ação judicial por motivo de concorrência desleal, antitrust, ou outras.			
Conformidade			
Essencial	SO8	Valor monetário de coimas significativas e número total de sanções não-monetárias resultantes da não-conformidade com leis e regulamentos.	
A EP não teve coimas, em 2013, devido a não conformidades.			
Essencial	SO9	Operações com impacto potencial ou atual nas comunidades.	21, 30
Essencial	SO10	Medidas de prevenção e mitigação implementadas em operações com impacto potencial ou atual nas comunidades locais.	21, 30
Indicadores de Desempenho Referentes à Responsabilidade pelo Produto			
Saúde e Segurança do Cliente			
Essencial	PR1	Fases do ciclo de vida dos produtos e serviços em que os impactos na saúde e segurança são avaliados com o objetivo de efetuar melhoria, e a percentagem de produtos e serviços sujeitos a esses procedimentos.	89
Complementar	PR2	Número total de casos de não-conformidade com regulamentos e códigos voluntários relacionados aos impactos causados por produtos e serviços na saúde e segurança durante o respetivo ciclo de vida, discriminados por tipo de resultado.	
A EP não teve nenhum caso de não conformidade com regulamentos relacionados aos impactos causados por produtos e serviços na saúde e segurança.			
Rotulagem de Produtos e Serviços			
Essencial	PR3	Tipo de informação sobre produtos e serviços exigida por procedimentos de rotulagem, e a percentagem de produtos e serviços sujeitos a tais exigências.	
A EP presta serviços na área das infraestruturas rodoviárias, facilitando a circulação de pessoas e bens, não produzindo nem vendendo produtos que tenham de obedecer aos procedimentos legais de rotulagem.			
Complementar	PR4	Número total de casos de não-conformidade com regulamentos e códigos voluntários relacionados a informações e rotulagem de produtos e serviços, discriminados por tipo de resultado.	Não aplicável
Complementar	PR5	Práticas relacionadas à satisfação do cliente, incluindo resultados de pesquisas que medem essa satisfação.	37
Comunicações de Marketing			
Essencial	PR6	Programas de observância das leis, normas e códigos voluntários relacionados com comunicações de marketing, incluindo publicidade, promoção e patrocínio.	RGS 2013
A EP cumpre com as suas obrigações de publicitação das suas obras de construção civil de acordo com a legislação em vigor, onde consta a informação obrigatória, como o nome do dono da obra, do adjudicatário, custo da obra, prazo de execução, etc.			
Complementar	PR7	Número total de casos de não-conformidade com regulamentos e códigos voluntários relativos a comunicações de marketing, incluindo publicidade, promoção e patrocínio, discriminados por tipo de resultado.	
Durante o período do relatório, a EP não reportou nenhum caso de não-conformidade de publicidade.			
Conformidade			
Complementar	PR8	Número total de reclamações comprovadas relativas a violação de privacidade e perda de dados de clientes	34
Regulação			
Essencial	PR9	Valor monetário de coimas (significativas) por não-conformidade com leis e regulamentos relativos ao fornecimento e uso de produtos e serviços	
A EP não teve coimas, em 2013, devido a não-conformidades.			

Almada, 28 de maio de 2014




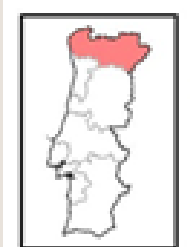

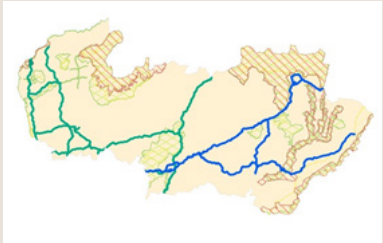
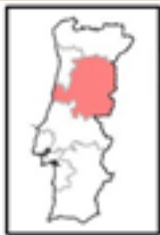


O Conselho de Administração,

António Manuel Palma Ramalho, Presidente

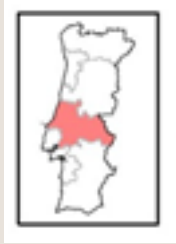
José Serrano Gordo, Vice-Presidente

Vanda Cristina Loureiro Soares Nogueira, Vogal

ANEXO I

		Gestão directa da EP	Concessionada subconcessionada
Centro Operacional Grande Porto			
Centro Operacional Norte			
Centro Operacional Centro Norte			

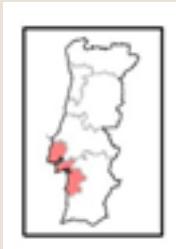
Centro Operacional Centro Sul



Gestão directa da EP



Centro Operacional da Grande Lisboa



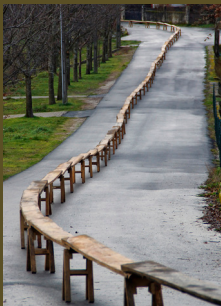
Centro Operacional Sul



Legenda

- AG
- IP
- IC
- SN
- GR
- Subconcessões
- Concessões
- Zonas de Protecção Especial
- Rede Nacional de Áreas Protegidas
- Sítios de Importância Comunitária

Créditos fotográficos



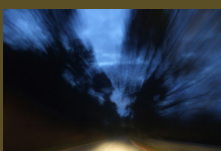
Capa - António Tedim - 1º Prémio Categoria Originalidade no "I Concurso Estradas de Portugal – Um Outro Olhar"



p. 6 - Sérgio Onofre - "I Concurso Estradas de Portugal – Um Outro Olhar"



p. 8 - Bruno Cabrita - DSC



p. 13 - Maria José Morais - "I Concurso Estradas de Portugal – Um Outro Olhar"



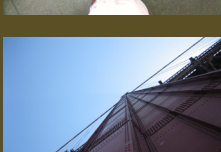
p. 15 - João Almeida - "I Concurso Estradas de Portugal – Um Outro Olhar"



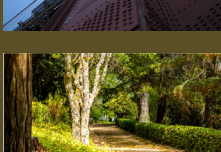
p. 20 - José Carlos Ferreira - CON



p. 24 - Raquel Ataíde - DRN



p. 29 - António Borges - DGA-UDSA



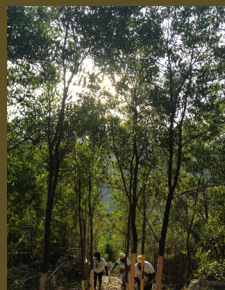
p. 50 - Carlos Pinto - "I Concurso Estradas de Portugal – Um Outro Olhar"



p. 56 - Raquel Ataíde - DRN



p. 57 - António Borges - DGA-UDSA



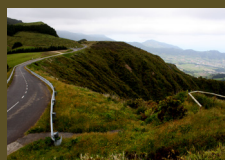
p. 59 - Raquel Ataíde - DRN



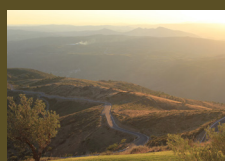
p. 61 - António Oliveira - Grande Prémio no "I Concurso Estradas de Portugal – Um Outro Olhar"



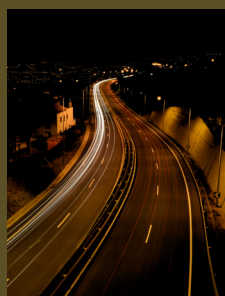
p. 66 - Miguel Ponte - "I Concurso Estradas de Portugal – Um Outro Olhar"



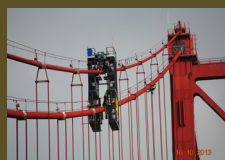
p. 71 - Hugo Neves - "I Concurso Estradas de Portugal – Um Outro Olhar"



p. 88 - Pedro Frias - "I Concurso Estradas de Portugal – Um Outro Olhar"



p. 93 - Miguel Ponte - "I Concurso Estradas de Portugal – Um Outro Olhar"



p. 96 - DAP-P25A



Ficha Técnica

Organização

Estradas Portugal, S. A.

Texto

Estradas Portugal, S. A.

Coordenação, Selecção e Revisão

Secretaria Geral e Compliance (SGC)

Design Gráfico e Paginação

António Borges - DGA-UDSA

Paginado em Adobe InDesign®

Fontes: Eras Medium ITC; Eras Demi ITC; Eras Bold ITC.