



## **MONITORIZAÇÃO DA EXECUÇÃO DOS INVESTIMENTOS PREVISTOS E DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA**

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) divulga o "**Relatório de Monitorização da Execução dos Investimentos Previstos e do Estado de Conservação da Infraestrutura Ferroviária**" que analisa a execução financeira e física dos investimentos na infraestrutura ferroviária, desde o início do Plano Ferrovia 2020 em 2015 até início de 2022, bem como aspetos relativos à conservação da infraestrutura, no que tange ao seu estado de condição, défice de conservação, gastos efetuados em manutenção e evolução dos precursores de acidentes.

Da análise efetuada a cada uma destas dimensões resultaram as constatações que se elencam nos pontos seguintes.

### **• EXECUÇÃO DO PLANO DE INVESTIMENTOS**

O valor de investimento já realizado e que se prevê realizar na infraestrutura ferroviária no período de 2015 a 2024, temporalidade correspondente à execução financeira do "Plano Ferrovia 2020", totaliza 3143,4 milhões de euros, sendo que 68% (2127,6 milhões de euros) desse valor corresponde ao "Plano Ferrovia 2020", 19% (612,7 milhões de euros) relativos ao "Programa Nacional de Investimentos" e 13% (403,1 milhões de euros) correspondentes a "Outros investimentos".

Constata-se que são nos últimos três anos (2022 a 2024) que se concentram os maiores volumes de investimentos: **2022 (630,2 milhões de euros)**, **2023 (930,2 milhões de euros)** e **2024 (756,1 milhões de euros)**, cujo somatório, 2316,5 milhões de euros, representa cerca de 74% do volume total de investimento da década (2015 a 2019).

Em 2020 as taxas de execução do Plano de Investimentos relativamente aos valores orçamentados foram, respetivamente, de **72,4%** para o Plano Ferrovia 2020 (137 milhões de euros executados de 189,1 milhões de euros orçamentados) e de **64,4%** para os "Outros Investimentos" (35,4 milhões de euros executados de 55 milhões de euros orçamentados).

Relativamente ao Plano de Investimentos "Ferrovia 2020", as taxas de execução acumuladas, dos investimentos previstos, apresentavam os seguintes valores a 31 de dezembro de 2020:

- 18,9 % do total do investimento previsto realizar até 2024;
- 19,3 % no Corredor Internacional Norte;
- 18,4 % no Corredor Internacional Sul;
- 34,4 % no Corredor Norte-Sul;
- 6,1 % nos Corredores Complementares.

Relativamente à execução física, verifica-se que o Plano Ferrovia 2020 apresentado em 2016, o qual estava previsto ficar concluído no 3º trimestre de 2021, terminará,



de acordo com a previsão de março de 2022, no final de 2023, mas existe ainda o risco de algumas obras se prolongarem para além de 2023.

- **ESTADO DA INFRAESTRUTURA EM 2019**

No ano de 2020, o indicador de desempenho médio ponderado dos ativos que constituem a infraestrutura ferroviária foi de 4,95 (numa escala de 0 a 8), a que corresponde o estado de condição geral da rede ferroviária "Razoável".

A Rede Ferroviária Nacional apresentava, em 2020, cerca de 3/4 dos ativos nos estados de condição "Bom" ou "Razoável", e 1/4 nos estados de "Requer atenção" ou "Insatisfatório".

O conjunto de ativos (5,9 %) que em 2020 se enquadrava no estado de condição "Insatisfatório", ou seja, ativos que necessitam de investimento imediato por não cumprirem de forma satisfatória a sua função, distribuíam-se percentualmente, dentro de cada grupo de ativos, da seguinte forma: Via (13,3%); Aparelhos de Via (5,7%); Pontes (1,0%); túneis (1,3%) e Catenária (4,3%).

- **DÉFICE DE CONSERVAÇÃO**

O défice de conservação da Rede Ferroviária Nacional apresentava no final de 2020 o valor de 450 milhões de euros.

Verifica-se que o valor do défice de conservação da RFN apresenta uma tendência consistente de decréscimo desde 2015 (504 milhões de euros), embora no ano de 2020 tenha decrescido apenas 1 milhão de euros, o que se deve essencialmente à realização de ações de reabilitação e renovação que superaram a taxa de acréscimo anual deste passivo.

O valor mais elevado de défice de conservação no ano de 2020 verifica-se no ativo via-férrea (289,99 milhões de euros, i.e. 64,4 % do total), o que está em sintonia com os resultados relativos ao Estado da Infraestrutura Ferroviária.

- **CUSTOS DE CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO**

Os custos associados à conservação e manutenção das linhas em exploração da RFN, (incluindo troços sem tráfego), ascenderam a 83,6 milhões de euros em 2020, 73,3 milhões de euros no ano de 2019, 74,1 milhões de euros em 2018, 59,3 milhões de euros em 2017 e 60,9 milhões de euros em 2016.

Os custos de conservação da RFN apresentam nos últimos três anos uma tendência de crescimento, sendo que de 2019 para 2020 se registou um aumento de 14%.

O crescimento dos custos de conservação é justificado essencialmente pelo crescimento dos gastos com subcontratos, designadamente nos gastos na gestão da faixa combustível (a partir de 2018) para cumprimento da legislação relativa à defesa da floresta contra incêndios, e ao aumento dos gastos de manutenção, absolutamente necessários face ao estado da rede e ao atraso na concretização do plano de investimentos.



## • PRECURSORES DE ACIDENTES

Precursores de acidentes são ocorrências devidamente identificadas como comprometedoras da segurança e sobre as quais devem ser tomadas medidas quanto à sua mitigação através da(s) empresa(s) na(s) qual(is) cai essa responsabilidade.

Neste relatório os precursores que foram considerados mais relevantes no âmbito da atividade de gestão da infraestrutura e que se correlacionam diretamente com as atividades de investimento e conservação da infraestrutura foram os “carris partidos<sup>1</sup>” e “garrotes ou outras deformações da via<sup>2</sup>”.

Em 2020 registaram-se 28 “carris partidos” e 66 “garrotes ou outras deformações da via”. A evolução dos incidentes precursores de acidentes nos últimos 10 anos revela a existência de dois períodos distintos:

- De 2011 a 2016 onde se verifica um crescimento acentuado do universo dos precursores de acidentes, atribuível essencialmente ao crescimento das tipologias “Carris partidos” e “Garrotes ou outras deformações da via”
- De 2016 a 2020 um decréscimo, também acentuado, das mesmas tipologias de percursos.

## CONSULTE TAMBÉM:

- [Relatório de Monitorização da Execução dos Investimentos Previstos e do Estado de Conservação da Infraestrutura Ferroviária](#)

---

<sup>1</sup>«Carril partido»: um carril que se separou em duas ou mais partes ou do qual se desprende um pedaço metálico, causando uma falha de mais de 50 mm de comprimento e mais de 10 mm de profundidade na superfície de rolamento (Anexo I do DL 85/2020 de 13 de outubro).

<sup>2</sup> «Garrote ou outra deformação da via», um defeito relacionado com a continuidade e a geometria da via que exige o seu encerramento ou a redução imediata da velocidade autorizada (Anexo I do DL 85/2020 de 13 de outubro).