

# Relatório de Sustentabilidade

Triénio  
2021 a 2023

**Compromisso  
com o Futuro.**

Análise e desempenho  
da sustentabilidade  
económica, social  
e ambiental.



COMBOIOS DE PORTUGAL

# Ficha Técnica

## Indicadores GRI: 2- 1

### **CP – Comboios de Portugal, E.P.E.**

Calçada do Duque, nº 20

1249 – 109 Lisboa

Nº Contribuinte: 500 498 601

Matriculada na C.R.C. Lisboa número 109º

Capital Estatutário: 212 635 680,46 € (a 31 de dezembro de 2023)

Conceção e Coordenação:

Direção de Planeamento, Controlo e Informação de Gestão

Contactos:

[institucional@cp.pt](mailto:institucional@cp.pt)

Este conteúdo respeita as normas do novo Acordo Ortográfico



# Índice

<b>1. MENSAGEM DO PRESIDENTE .....</b>	<b>10</b>
<b>2. DESTAQUES.....</b>	<b>12</b>
<b>3. PRINCÍPIOS DE REPORTE.....</b>	<b>16</b>
Sobre o Relatório	17
Abordagem de Materialidade	19
<b>4. O NOSSO COMPROMISSO COM A SUSTENTABILIDADE .....</b>	<b>25</b>
Compromisso com as Nações Unidas	26
Visão de Sustentabilidade	27
Princípios da Agenda da CP para a Sustentabilidade	33
Compromissos para o Futuro	34
<b>5. UMA EMPRESA COM PROPÓSITO .....</b>	<b>36</b>
Três Séculos de História	37
Os Nossos Valores	41
Cadeia de Valor	44
Cartas, Princípios e Iniciativas Externas	47
<b>6. PROPÓSITO ECONÓMICO.....</b>	<b>50</b>
Uma Empresa de Interesse Económico Geral	51
Contribuição Direta para a Sociedade	53
Riscos e Oportunidades Decorrentes das Alterações Climáticas	57
Investimentos Para a Comunidade	59
Impactos Económicos Indiretos	63
Práticas de Aprovisionamentos	74
<b>7. PROPÓSITO AMBIENTAL.....</b>	<b>77</b>
Alterações Climáticas	78
Água e Efluentes	80
Energia	82
Emissões	88

<b>Materiais</b>	<b>97</b>
<b>Resíduos</b>	<b>100</b>
<b>8. PROPÓSITO SOCIAL .....</b>	<b>104</b>
<b>Trabalho Digno e Crescimento Económico</b>	<b>105</b>
<b>Educação de Qualidade</b>	<b>109</b>
<b>Diversidade e Igualdade</b>	<b>110</b>
<b>Segurança e Saúde da Comunidade Ferroviária</b>	<b>111</b>
<b>Segurança e Saúde dos Consumidores</b>	<b>116</b>
<b>Informação Sobre os Serviços</b>	<b>118</b>
<b>RGPD - Proteção de Dados Pessoais</b>	<b>121</b>
<b>Passageiros Com Mobilidade Reduzida (PMR)</b>	<b>121</b>
<b>9. APÊNDICES .....</b>	<b>123</b>
<b>Participação em Associações</b>	<b>124</b>
<b>Indicadores GRI</b>	<b>126</b>
<b>10. ÍNDICE GRI E ODS .....</b>	<b>147</b>



# Índice de Gráficos
















	Gráfico 1 - Matriz de Poder/Interesse de Stakeholders .....	20
	Gráfico 2 - Milhares de passageiros transportados pela CP ao longo dos últimos anos.....	53
	Gráfico 3 - Milhões de comboios que circularam em cada ano.....	54
	Gráfico 4 - Evolução da frota de material circulante ao serviço comercial. ....	55
	Gráfico 5 - Principais componentes da cadeia de aprovisionamentos em 2023.....	75
	Gráfico 6 - Proporção de despesa junto de fornecedores, por nacionalidade em 2023.....	76
	Gráfico 7 - Evolução do consumo de água. ....	80
	Gráfico 8 - Distribuição do consumo de energia, reduzido à mesma unidade, para comparação (Gj).....	82
	Gráfico 9 - Evolução do consumo de energia elétrica para tração dos comboios. ....	83
	Gráfico 10 - Evolução do consumo de gasóleo para tração dos comboios. ....	83
	Gráfico 11 - Evolução do consumo de energia elétrica nas instalações. Nota: Os valores dos anos 2019 e 2020 foram corrigidos devido a acertos na verificação da faturação. ....	84
	Gráfico 12 - - Evolução do consumo de gasóleo e gasolina na frota rodoviária. ....	86
	Gráfico 13 - Peso dos Scopes na pegada de carbono da CP. ....	91
	Gráfico 14 - Emissões de scope 1. ....	92
	Gráfico 15 - Evolução das emissões decorrentes do consumo de energia elétrica. ....	93

	Gráfico 16 – Rotulagem da energia elétrica consumida em 2023.....	94
	Gráfico 17 – Evolução das emissões do Scope 3.....	95
	Gráfico 18 – Evolução do consumo de papel por destino. ....	98
	Gráfico 19 – Evolução do consumo de toners e tinteiros. ....	99
	Gráfico 20 – Principais resíduos produzidos em 2023, por peso. ....	102
	Gráfico 21 – Evolução da produção e valorização de resíduos. ....	102
	Gráfico 22 – Média Etária por categoria profissional no final de 2023.....	107
	Gráfico 23 – Pirâmide etária do efetivo ao serviço em 2023. ....	107
	Gráfico 24 – Antiguidade Média por categoria profissional no final de 2023.....	108
	Gráfico 25 – Variação da formação anual por número de formandos. ....	109
	Gráfico 26 – Quantitativos e percentagem do género feminino em cada Categoria Profissional em 2023. ....	111
	Gráfico 27 – Evolução dos acidentes de trabalho. ....	113
	Gráfico 28 – Evolução dos dias anuais de trabalho produtivo perdidos pelo motivo de acidentes de trabalho (influência na produtividade da Empresa). ....	114

# Índice de Figuras

	Figura 1 – Abrangência de Stakeholders da CP.....	19
	Figura 2 – Definição de Sustentabilidade.....	27
	Figura 3 – Relação entre os temas de Sustentabilidade, ESG e os ODS.....	28
	Figura 4 – Organização da Sustentabilidade na CP.....	32
	Figura 5 – Cadeia de valor.....	44
	Figura 6 – Resultado das atividades principais da CP.....	45
	Figura 7 – Grupo CP.....	46
	Figura 8 – Fonte: UIC Membership Package   UIC – International union of railways	49
	Figura 9 – Cerimónia de assinatura do Contrato de Serviço Público em 2019, na Estação do Rossio.....	52
	Figura 10 – Oficinas de Campolide, em Lisboa.....	56
	Figura 11 – Cheias na Linha do Norte, cobrindo completamente as vias de circulação, tendo a água subido praticamente à altura das plataformas.....	58
	Figura 12 – Projeto das futuras automotoras.....	59
	Figura 13 – Apresentação pública do lançamento do concurso de material circulante.....	60
	Figura 14 – Duas carruagens ARCO.....	61
	Figura 15 – Comboio da Linha de Cascais.....	61
	Figura 16 – Loja CP em Cascais.....	62


















	Figura 17 - Comparação de emissões de CO <sub>2</sub> entre modos de transporte, por pessoa transportada. Fonte: Institute for Sensible Transport – projeto “Transport and Climate Change”.....	64
	Figura 18 - Comparação de espaço ocupado por modo de transporte, em metros quadrados, por pessoa transportada. Fonte: Institute for Sensible Transport – projeto “Transport and Climate Change”. .....	65
	Figura 19 - Campanha de lançamento do serviço IC entre Valença e Lisboa.....	66
	Figura 20 - Comboio Regional a bordejar o Rio Douro. ....	66
	Figura 21 - Comboio Turístico. ....	67
	Figura 22 - Linha em via única, onde, para qualquer manutenção estrutural, é necessária uma interdição da circulação. ....	67
	Figura 23 - Interior de um comboio Alfa Pendular. ....	68
	Figura 24 - Concentração de Peregrinos no Terreiro do Paço, em Lisboa. ....	69
	Figura 25 - Campanha promocional da Rota das Cerejas. ....	69
	Figura 26 - Imagem da campanha do PFN.....	70
	Figura 27 - Os têxteis nacionais fornecem o tecido para os assentos. ....	72
	Figura 28 - Um veículo do Metro do Porto a entrar em manutenção.....	72
	Figura 29 - Cerimónia de assinatura do contrato com o ISCTE. ....	73
	Figura 30 - Cadeia de Aproveitamentos da CP.....	75
	Figura 31 - Suportes para bicicletas instalados numa carruagem recentemente modernizada. ....	79
	Figura 32 - Postos de carregamento de veículos elétricos na sede da CP em Lisboa. ....	85
	Figura 33 - Fonte: Greenhouse Gas Protocol .....	89



Figura 34 - Esquema do funcionamento do sequestro de carbono pelas florestas.

90



Figura 35 - Esquema de funcionamento do sequestro de carbono pelos oceanos. 91



Figura 36 - Esquema de veículo em circulação na Linha de Cascais, onde se pode ver os equipamentos de ar condicionado instalados no topo, aquando da última remodelação. .... 96



Figura 37 - Automotora com tração a diesel. .... 96



Figura 38 - Produção total de resíduos versus quantidade de resíduos perigosos.

101



Figura 39 - Uma das carreiras na CP - Operador de Revisão e Venda. .... 106



Figura 40- Plataforma de Segurança da UIC. .... 116



Figura 41 - Plataforma OMIO. .... 120



Figura 42 - A CP no LinkedIn. .... 120



Figura 43 - Acessibilidade aos comboios. .... 122

1.

# Mensagem do Presidente





Cabe-me dar as boas-vindas ao 12º Relatório de Sustentabilidade da CP, referente ao triénio 2021 a 2023.

O serviço prestado pela CP e a sua operação são uma importante fonte de criação de valor para a sociedade, destacando-se os contributos para a mobilidade e a coesão territorial proporcionados pelos diferentes serviços prestados pela empresa.

Mas somos uma empresa com os olhos postos no futuro.

No período em análise foi lançado o maior concurso de sempre para aquisição de material circulante, 117 unidades automotoras elétricas, para os Serviços Urbanos e Regionais, num investimento total de 819 milhões de euros. Encontra-se

já em curso o contrato de aquisição de 22 automotoras, 12 bimodo e dez elétricas, cujas primeiras entregas se perspectivam para final de 2025.

Pela subscrição da Carta de Princípios do BCSD Portugal, a CP assumiu perante os seus *stakeholders* a adoção de sólidos compromissos de sustentabilidade.

A CP contribui assim para que Portugal venha a atingir os objetivos assumidos no Acordo de Paris e na União Europeia.

Resta-me agradecer aos Trabalhadores da CP a sua dedicação e reforçar o nosso compromisso com a satisfação dos nossos Clientes.

---

**Indicadores GRI:2-22**

---



# 2.

## Destakes





## Desempenho Económico 2023

**247,4 M€**

Proveitos de Tráfego

**212 635 680,46 €**

Capital Estatutário

**14,9 M€**

Proveitos de Serviços de Manutenção

**100% do capital**

Nacional e Público



## Pilar Social



**3735**

Trabalhadores - Efetivo a Cargo



**105 mil horas**

Horas de formação



**100% dos  
trabalhadores**

Com Avaliação de Desempenho



**100%**

Ratio da remuneração entre mulheres e homens



**100% dos  
trabalhadores**

Abrangidos por acordos coletivos de trabalho



**160,5 milhões de  
euros**

De gastos com pessoal



Perto de **80%**

Taxa de Sindicalização



**Seguro de saúde**

Para os trabalhadores

## **Pilar Ambiental**



**142 Milhares  
de m<sup>3</sup>**  
**-26%** face a 2022

Água



**709  
Milhares de GJ**  
**-3%** face a 2022

Energia Elétrica Para Tração



**255  
Milhares de GJ**  
**-6,5%** face a 2022

Gasóleo para Tração



**43 704,1  
TonCO<sub>2</sub>e**

Emissões de CO<sub>2</sub>



por



**10,1 g CO<sub>2</sub>e**

Por passageiro- km



por



**1 671,1 g CO<sub>2</sub>e**

Por comboio- km



**2014 ton**

Resíduos



**623 ton**

(31% perigosos)



**73%**

de taxa de valorização

# Valor da CP para a Sociedade

**2021****2022****2023****99,1****148,1****173,3**

**Milhões de  
Passageiros**

**2021****2022****2023****423****422****398**

**Milhares de  
Comboios a  
Circular**



Cerca de **21 500 Veículos**  
**Intervencionados nos Serviços de**  
**Manutenção em 2023**

Indicadores GRI: 2 - 6 | 2-7 | 2 - 30

# 3.

## Princípios de Reporte



## Sobre o Relatório

Apresentamos o 12º Relatório de Sustentabilidade da CP referente ao triénio 2021 a 2023.

Constitui um elemento fundamental da estratégia de sustentabilidade da CP e descreve o desempenho nos três pilares da sustentabilidade, por meio da descrição das iniciativas e do desempenho obtido durante o período através dos vários KPI. O seu conteúdo foi definido com base numa análise de materialidade, tanto para a Empresa, como para o Sector ou para os *stakeholders*.

Foi preparado de acordo com as normas constantes da *Global Reporting Initiative (GRI Standards)*, na opção "Core" e com o Decreto-Lei n.º 89/2017 de 28 de julho.

No final do presente Relatório são confrontadas as obrigações de Relato Não Financeiro com os indicadores constantes do Relatório.

Este documento faz parte de uma informação mais vasta e complementar que divulgamos aos nossos *Stakeholders*, onde se incluem o Relatório & Contas, no qual é aprofundadamente desenvolvida a dimensão económica e o Relatório de Governo Societário, no que respeita à governação da empresa, publicados no site:

<https://www.cp.pt/institucional/pt/empresa/relatorio-contas>

## Ciclo de Publicação e Período Coberto Pelo Relatório

O presente relatório retrata os exercícios correspondentes aos anos civis e fiscais de 2021, 2022 e 2023.

## Explicação dos Tópicos Materiais e dos Seus Limites

Cada tópico material apresenta, no início do respetivo capítulo/subcapítulo, informação introdutória sobre a sua relevância para a CP ou para os *Stakeholders*.

## Política de Gestão e os Seus Componentes

Cada tópico material apresenta, uma Abordagem de Sustentabilidade na parte introdutória do capítulo/subcapítulo, com informação sobre políticas existentes, compromissos definidos, responsabilidades, entre outras informações relevantes, que refletem a forma de gestão, assim como uma seleção de ações específicas, tais como projetos, programas e iniciativas, desenvolvidas como forma de ilustrar a concretização da sua gestão neste âmbito.

## Avaliação da Política de Gestão

A CP realiza a monitorização e avaliação regular dos indicadores associados a cada tópico. Para avaliar a eficácia da forma de gestão, conta ainda com os resultados de auditorias (internas e

externas), eficácia das ações empreendidas para tratar riscos e oportunidades, *feedback* dos *stakeholders*, análise de *benchmarking* e, sempre que disponíveis, com *ratings* externos de desempenho.

## Verificação da Informação

Este relatório não foi objeto de uma verificação externa.

## Abrangência

No que respeita aos limites do Relatório, os indicadores referem-se maioritariamente à atividade da CP, enquanto empresa-mãe do Grupo, sendo incluída informação referente às empresas Participadas, sempre que tal se justifique, dado que não são abrangidas pela obrigatoriedade de apresentação de um relatório de informação não financeira, de acordo com o DL N.º 89/2017, de 28-07-2017.

## Organização

São apresentados os tópicos de divulgação divididos por Fundamentos da Metodologia (GRI 101-2016), Conteúdos Gerais (GRI 102-2016), Abordagens da Política de Gestão (GRI 103-2016) e os Conteúdos Específicos de Divulgação (GRI 200, 300 e 400-2016). Sempre que um indicador é respondido, o seu código aparece debaixo do título principal.

Embora a organização geral do documento siga a metodologia GRI, é igualmente feita a correspondência com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas, sendo os temas cobertos referidos por “Temas ODS”.

## Modificação de Dados

Não se reconheceu necessidade de qualquer modificação relevante de dados já publicados em Relatórios Anteriores.

## Opinião e Contactos

A sua opinião é importante para nós. Qualquer contacto sobre a informação publicada pode ser fornecido através do seguinte endereço: [institucional@cp.pt](mailto:institucional@cp.pt)

## Abordagem de Materialidade

### Os Nossos Stakeholders

Sendo a CP uma empresa nacional e de grande impacto na mobilidade do País, também o grupo de partes interessadas é bastante abrangente, como se vê, no esquema da cadeia de valor:

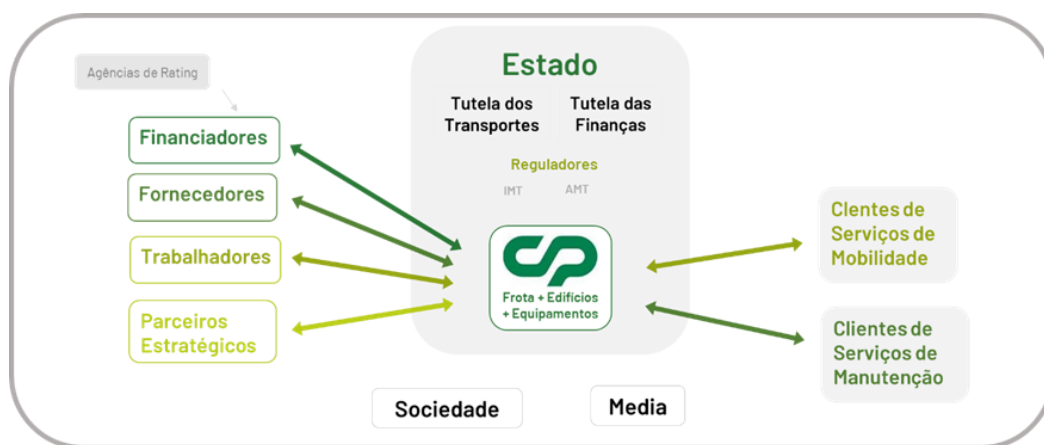


Figura 1 – Abrangência de Stakeholders da CP.

Os quais se resumem e agrupam do seguinte modo:

Stakeholders	Caraterização
<b>Clientes</b>	Clientes de Mobilidade (individuais e organizações e as suas entidades representativas)
	Clientes de Serviços de Manutenção
<b>Financiadores</b>	Entidades que financiam a atividade da CP
<b>Fornecedores</b>	Fornecedores de bens e serviços. Pela sua importância para o core business da empresa, salienta-se a IP (detentor da infraestrutura ferroviária)
<b>Estado</b>	Tutelas Governamentais
	Reguladores
<b>Media</b>	Comunicação Social
<b>Trabalhadores</b>	Colaboradores
	Organizações Representativas dos Trabalhadores
<b>Sociedade</b>	Abrangente, não discriminatória, consciente social e ambientalmente
<b>Parceiros Estratégicos</b>	Municípios
	Comunidades Intermunicipais
	Outros Operadores de Transportes
	ONGs
	Associações ligadas ao sector
	Instituições de Ensino
	Centros Tecnológicos

## Envolvimento

**Indicadores GRI: 2 - 29**

**Temas ODS: Decisões inclusivas**



A CP utiliza diversas plataformas para comunicar proactivamente com os *stakeholders* e receber valioso *feedback* relativamente às suas iniciativas. O processo de envolvimento recolhe visões, opiniões e expetativas de um grande conjunto de *stakeholders* ao longo da cadeia de valor da CP.

Do diálogo com as partes interessadas, foi possível compreender as suas expetativas em relação à atuação da CP.

Estes grupos têm diferentes expetativas em relação à empresa, assim como níveis diferentes de interesse e de influência no rumo da gestão.

Com base nesta definição estabeleceram-se as Matrizes de Poder/Interesse e a de Expetativas para posteriormente avaliar os melhores modos de diálogo com cada conjunto de *stakeholders*.

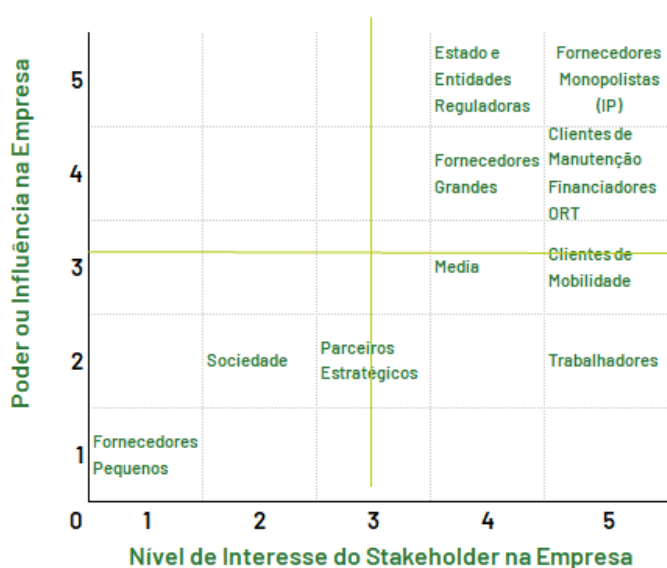


Gráfico 1 - Matriz de Poder/Interesse de Stakeholders

A sua caracterização assim como as suas expetativas e as formas de diálogo são resumidas como:



Stakeholders	Caraterização	Expectativas				
Clientes de Mobilidade						
Clientes de Mobilidade (individuais e organizações e as suas entidades representativas) - B2C	Segurança	Frequência	Tempo Total de viagem (contando acesso e egresso)	Nº de transbordos	Adequação dos horários	
	Pontualidade	Regularidade	Preço	Informação	Facilidade de Aquisição de bilhetes	
Cientes de Serviços de Manutenção						
B2B (Business to Business)	Capacidade da CP para cumprimento dos prazos	Preço	Fiabilidade das intervenções			
Fornecedores						
Fornecedores de bens e serviços. Pela sua importância para o core business da empresa, salienta-se a IP (detentor da infraestrutura ferroviária)	Capacidade da CP para cumprimento dos compromissos financeiros	Capacidade da CP para negociação de preços	Capacidade da CP para negociação de prazos de pagamento	Capacidade da CP para negociação de qualidade e níveis de serviço dos produtos fornecidos		
Financiadores						
Pela sua importância para o financiamento da empresa convém serem destacados dos restantes fornecedores, além de que as suas expectaiivas são diferentes	Capacidade da CP para cumprimento dos compromissos financeiros assumidos.					
Estado e Entidades Reguladoras						
Tutelas Governamentais	Prestação do serviço de transporte (ou oferta)	Cumprimento das orientações e da legislação	Cumprimento das Obrigações de Serviço Público	Fornecimento de informação		
Reguladores						
Media						
Comunicação Social	Acesso à informação					
Trabalhadores						
Colaboradores e Organizações Representativas dos Trabalhadores	Segurança laboral	Salários	Benefícios Sociais	Condições de trabalho	Progressão na carreira	
	Conhecimento do seu desempenho	Conhecimento dos seus objetivos.	Cumprimento dos Acordos de Empresa	Formação	Reconhecimento profissional	
Sociedade						
Abrangente, não discriminatória, consciente social e ambientalmente	Correto comportamento das empresas sob o ponto de vista social, ambiental e económico					
Parceiros Estratégicos						
Municípios	Partilha de plataformas integradas de mobilidade	Utilização de standards e de modelos comuns para informação e bilhética	Troca de informação	Cooperação para melhorar a intermodalidade	Parceria em estudos e projetos	
Comunidades Intermunicipais						
Outros Operadores de Transportes						
ONGs	Cooperação para melhorar a informação ao Cliente	Cooperação para melhorar os acessos às estações	Prestação de bom serviço de mobilidade	Preparação e divulgação conjunta de eventos que envolvam o transporte de massas		
Associações ligadas ao sector						
Instituições de Ensino						
Centros Tecnológicos						

Canais de Diálogo	Clientes	Estado	Fornecedores	Media	Colaboradores e ORTs	Sociedade	Parceiros Estratégicos
Relatório & Contas	○	○	○	○	○	○	○
Relatório de Governo Societário	○	○	○	○	○	○	○
Relatórios de Gestão Trimestrais		○					
Site e redes sociais	○	○	○	○	○	○	○
Inquéritos	○						
Estudos de mercado	○						
Barómetro de Satisfação com o Serviço	○		○				
Gestão de Reclamações/Sugestões	○						
Bilheteiras	○						
App CP	○						
Gabinetes de Apoio ao Cliente/ Centro de Mobilidade	○						
Contactos com associações representativas	○						
Peças de comunicação e marketing	○						
Linha de Atendimento	○					○	
Reuniões de trabalho	○	○	○		○		○
Receção de orientações e decisões quanto a objetivos estratégicos		○					
Legislação		○					
Contactos regulares			○	○	○		
Reporte de informação periódica		○	○		○		
Resposta a pedidos de informação		○	○	○	○		
Press releases				○			
Diagnóstico de satisfação					○		
Sistema de sugestões dos colaboradores					○		
Encontros de Quadros					○		
Newsletter interna					○		
Comunicações Internas					○		
Intranet					○		
Análise de dados						○	
Benchmarking						○	
Análise de media				○		○	
Apoio em estudos e projetos	○		○				○
Troca de informação			○				○
Cooperação para melhorar a intermodalidade, a informação ao Cliente e os acessos às estações							○
Preparação e divulgação conjunta de eventos que envolvam o transporte de massas.							○

## Avaliação de Materialidade

**Indicadores GRI: 3 - 1 | 3 - 2**

**Temas ODS: Decisões inclusivas**



Foi estudada a matriz contendo as expectativas dos *stakeholders* e foram identificados os temas considerados materiais pelos mesmos.

Para a avaliação de materialidade selecionaram-se os aspetos que obtiveram mais de 1/3 do cálculo da relevância, tanto para os *stakeholders*, como para a empresa.

A relevância de cada Indicador foi avaliada segundo os critérios de “Muito Alta”, “Alta”, “Média” ou “Baixa”, sendo classificados, respetivamente, de 3 a 0. Por sua vez, foram avaliados os Indicadores relevantes para a Empresa com a mesma escala. Esta dupla avaliação foi resumida numa Matriz de Materialidade.

Com base nas prioridades reconhecidas pela Empresa, pelos *stakeholders* ou por ambos, identificaram-se os Indicadores das Normas GRI relevantes ou materiais:

### Indicadores do Pilar Económico

- Desempenho Económico
- Impactos Económicos Indiretos
- Práticas de Aprovisionamentos
- Anticorrupção



### Indicadores do Pilar Social

- Emprego
- Segurança e Saúde no Trabalho
- Formação e Educação
- Diversidade e Igualdade de Oportunidades
- Liberdade de Associação e Negociação Coletiva
- Saúde e Segurança do Consumidor
- Marketing e Rotulagem
- Privacidade do Consumidor



## Indicadores do Pilar Ambiental

- Materiais
- Energia
- Água
- Emissões
- Resíduos





# 4 O Nosso Compromisso com a Sustentabilidade



## Compromisso com as Nações Unidas

### Indicadores GRI: 2 - 22

Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) definem as prioridades e aspirações globais refletidas na agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU) para combater os problemas do nosso Planeta,

Assumidos pelos Governos nas Nações Unidas, cabe às empresas interiorizá-los nas suas estratégias.

A CP está comprometida a manter e integrar completamente os princípios universais das Nações Unidas no que se refere a Direitos Humanos, às Normas Internacionais da OIT, ao Ambiente ou à Ética, tendo as ações desenvolvidas no período de relato contribuído em maior ou menor grau para os 17 ODS das Nações Unidas.



Sendo uma empresa de transporte ferroviário de passageiros, a CP tem um importante papel na implementação destes Objetivos, tendo-os dividido entre “Principais” e “Secundários”, de acordo com o nível de impacto da sua atuação.

Os ODS 8, 9, 11 e 13 foram considerados os Principais, no entanto, os ODS Secundários aparecem referidos, tanto no Índice GRI, como ao longo do texto.

## Visão de Sustentabilidade

**Indicadores GRI: 2-3 | 2-4 | 2-5**

### Sustentabilidade - Conceito

Em termos empresariais, a *sustentabilidade* é um ato de equilíbrio para satisfazer as necessidades ambientais, sociais e económicas relevantes para a Empresa e para todos os *stakeholders*. Ou seja, existem **três pilares** que demonstram a sustentabilidade corporativa:

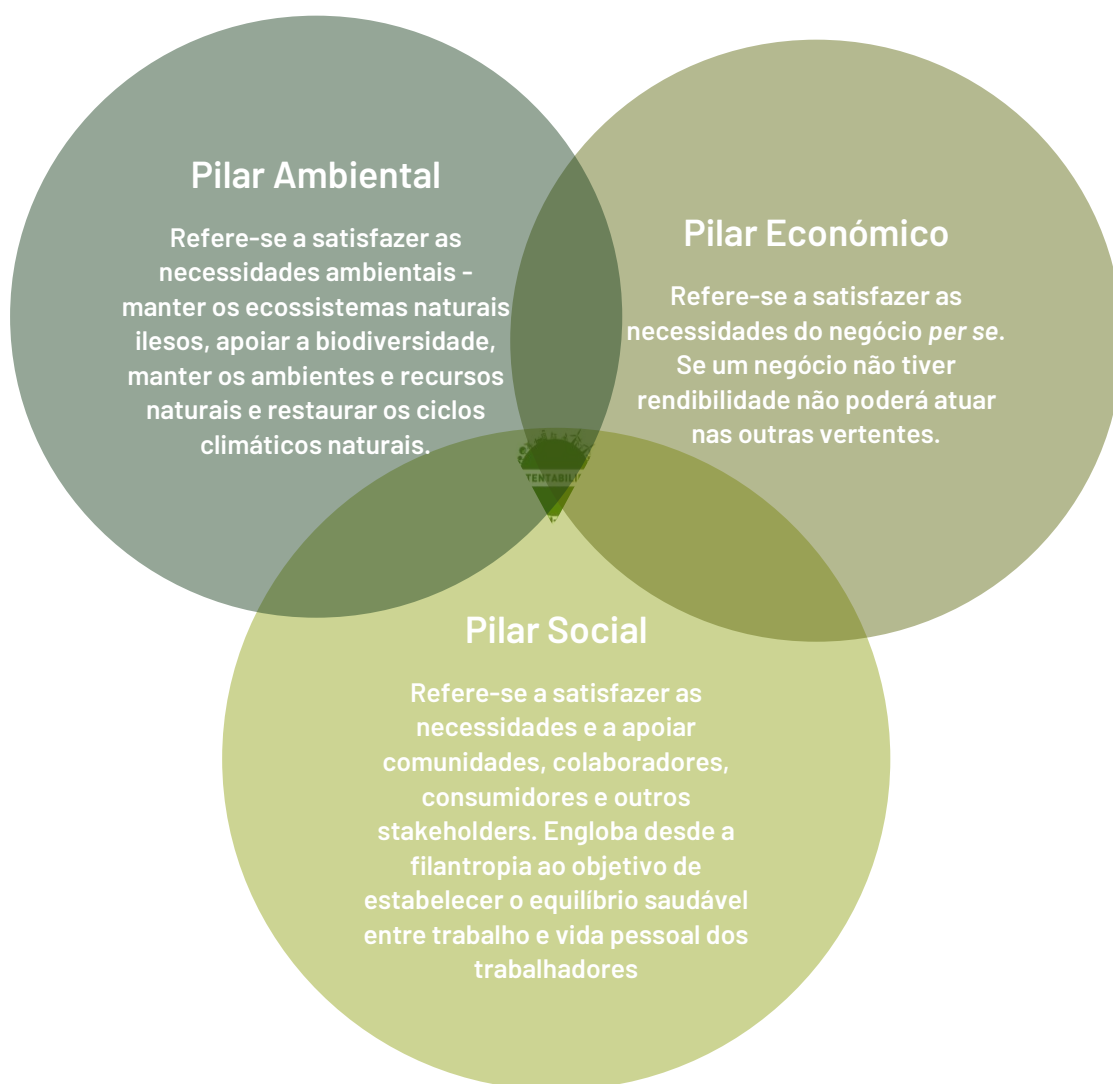


Figura 2 - Definição de Sustentabilidade.



Ao considerar esses três pilares em conjunto, o objetivo da sustentabilidade corporativa é manter uma empresa a longo prazo, sem esgotar o ambiente ou adotar práticas socialmente prejudiciais.

Um Relatório de Sustentabilidade é publicado por empresas que desejam partilhar a sua responsabilidade económica, social e ambiental corporativa com uma ampla gama de partes interessadas, assim como os seus compromissos e ações nas áreas económica, social e ambiental.

## Relação da Sustentabilidade com os ODS

Todos estes temas têm sobreposições:



Figura 3 - Relação entre os temas de Sustentabilidade, ESG e os ODS.

## Razão de Escolha do Protocolo de Relato GRI

Sendo os três padrões internacionais mais conhecidos de KPI's os seguintes:

- Normas de Relatório SASB (*SASB Reporting Standards*);
- Normas GRI (*Global Reporting Standards*);
- Estrutura Internacional de Relatórios Integrados (*International Integrated Reporting Framework da IIRC*),

a CP escolheu, há mais de uma década, as Normas GRI para protocolo de relato, pelas seguintes razões:



## Âmbito de Aplicação

Os GRI *Reporting Standards* identificam impactos de sustentabilidade relevantes em todas as suas atividades e relações comerciais. Foca-se em tópicos que representam riscos, tanto para a empresa, como para o seu ambiente (antes de identificar oportunidades).

## Público-Alvo

Consiste num grupo diversificado de todas as partes interessadas, desde investidores, clientes, trabalhadores, ambiente natural, grupos vulneráveis, até à sociedade em geral.

## Abordagem da Materialidade

Adotam um conceito de **dupla materialidade**, ou seja, identificando tanto questões de sustentabilidade que (potencialmente) têm um impacto financeiro significativo (ou seja, questões que são relevantes para os investidores), como questões que influenciarão as avaliações dos restantes *stakeholders*.

A escolha incidiu, principalmente, devido à **maior abrangência da abordagem de materialidade** que este Protocolo apresenta relativamente aos restantes.



## Como Gerimos a Sustentabilidade na CP

INDICADORES GRI: 2 - 10 | 2 - 11 | 2- 12 | 2-13 | 2-14



**Temas ODS: Igualdade de género | Mulheres em cargos de liderança | Modelo de Governo Efetivo, Responsabilizável e Transparente | Processo de Decisão Inclusivo**

A Sustentabilidade tem um papel relevante na Empresa, com o envolvimento de toda a Organização, dada a responsabilidade e comprometimento da CP com o Mercado e com os seus *stakeholders*.

Tomando por referência a reorganização datada de 1 de dezembro de 2023, as funções relacionadas com a sustentabilidade dividem-se pelas seguintes áreas de responsabilidade:

### Planeamento, Controlo e Informação de Gestão

Reportando diretamente ao Conselho de Administração, tem, entre outras, as seguintes funções:

- Definir e coordenar a estratégia de Sustentabilidade, que se consubstancia num guião a que se chamou a “Agenda de Sustentabilidade da CP”;
- Avaliar e monitorizar a *performance* de sustentabilidade do Grupo por meio de KPI’s;
- Reportar estes KPIs no Relatório de Sustentabilidade (RS), o qual se destina a todos os seus *Stakeholders*;
- Reportar a *performance* do seu Modelo de Governo no Relatório de Governo Societário, de acordo com as normas definidas pela sua Tutela;
- Interlocutor da CP no BCSD (*Business Council for Sustainable Development*), comunicando àquela Entidade as boas práticas em Sustentabilidade que a CP desenvolve e fazendo benchmarking com os outros Membros do BCSD, de modo a adotar eventuais novas experiências neste domínio;
- Assegurar a *compliance* dos Relatórios de Sustentabilidade, de Governo Societário e do Relatório & Contas com as obrigações legais em termos de reporte (tanto nacionais como europeias).

### Secretaria Geral

Reportando diretamente ao Conselho de Administração, tem, entre outras, as seguintes funções:

- No âmbito da Governação, é responsável por compilar e relatar a *performance* do Conselho de Administração em termos de Conduta Empresarial, transparência, contactos com alguns *stakeholders* e transparência da Organização.

## **Qualidade, Ambiente e Segurança**

Reportando diretamente ao Conselho de Administração, tem, entre outras, as seguintes funções:

- Fazer a gestão integrada da Qualidade, Ambiente e Segurança no Trabalho, pelo desenvolvimento e garantia do cumprimento das Políticas da Qualidade, Ambiente, Segurança e Saúde no Trabalho;
- Promoção da melhoria contínua em todos os processos da Empresa, bem como os procedimentos necessários à obtenção e manutenção das certificações da Qualidade - ISO 9001 e Ambiente - ISO 14001.

## **Auditoria Interna**

Reportando diretamente ao Conselho de Administração, tem, entre outras, as seguintes funções:

- Auditar e gerir o risco;
- Avaliar os processos de gestão, procurando identificar problemas, analisar as suas causas e os riscos que lhes estão associados, bem como propor soluções para a sua melhoria e o seu controlo.

## **Relações Internacionais, Institucionais e Responsabilidade Social**

Reportando diretamente ao Conselho de Administração, tem, entre outras, as seguintes funções:

- Promover a certificação de um Sistema de Responsabilidade Social para a CP de acordo com a norma ISO 26000;
- Assegurar a responsabilidade social da Empresa, quer interna, quer externa;
- Representar internacionalmente a Empresa e assegurar a sua ligação da Empresa com instituições nacionais em assuntos estratégicos.

## **Comissão de Ética**

A Comissão de Ética, é nomeada pelo Conselho de Administração e é constituída por cinco elementos. Tem por missão zelar pelo cumprimento e divulgação do Código de Ética, promover a informação e as boas práticas nele contidas, esclarecer dúvidas sobre as matérias que aí estão contempladas e emitir pareceres sobre questões relacionadas com o seu cumprimento. Cuida também do incremento da ética no modelo de governo de cada uma das Empresas do Grupo CP.

## **Responsável pelo Cumprimento Normativo**

Reportando diretamente ao Conselho de Administração, ao Responsável pelo Cumprimento Normativo (RCN), cabe zelar pela garantia e controlo da aplicação do Programa de

Cumprimento Normativo, bem como a interlocução junto dos demais intervenientes no processo. Esta função insere-se no Regime Geral da Prevenção da Corrupção (RGPC) aprovado pelo Decreto-Lei n.º 109-E/2021, de 9 de dezembro, no âmbito da Estratégia Nacional Anticorrupção 2020-2024, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 37/2021, de 6 de abril.

Existe um canal específico para a comunicação de irregularidades (*whistleblowing*) através do qual o denunciante poderá efetuar uma participação, de forma independente, autónoma, segura, confidencial e imparcial, que possibilita que o autor da comunicação seja contactado, mantendo o anonimato, para a obtenção de informações relevantes para o apuramento dos factos.

## Encarregado de Proteção Dados

A CP, enquanto entidade responsável pelo tratamento de dados pessoais, adotou em 2018 a Política de Privacidade, que estabelece o modo como trata os Dados Pessoais, assegurando o cumprimento dos princípios do Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados (RGPD) quanto a um tratamento lícito, leal e transparente, com limitação das finalidades e minimização dos dados tratados, a sua exatidão e atendendo aos limites da conservação dos dados, bem como garantindo a sua integridade e confidencialidade.

O Encarregado de Proteção de Dados (EPD) para o Grupo CP, derivou de uma contratação externa celebrada entre a o Grupo CP e uma Sociedade de Advogados e tem como funções controlar o cumprimento, por parte da CP, de toda a legislação relacionada com a proteção de dados, incluindo a sensibilização e formação do pessoal implicado nas operações de tratamento e atuar como ponto de contacto com a CNPD.

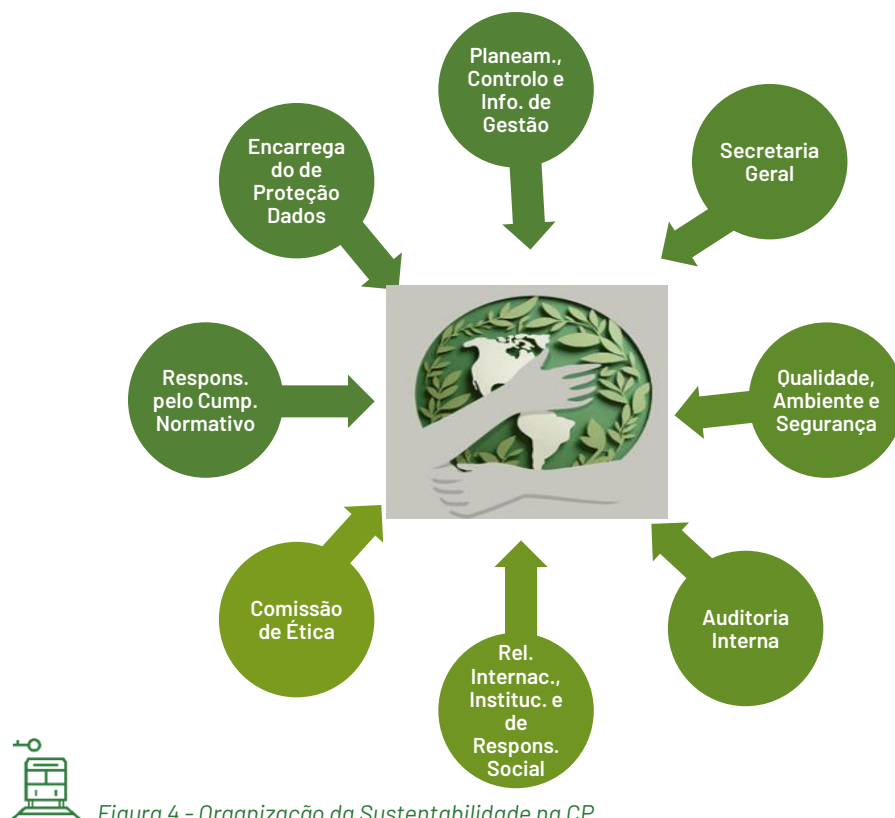


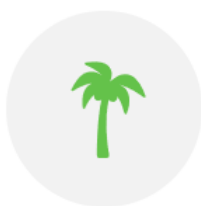
Figura 4 - Organização da Sustentabilidade na CP.

## Princípios da Agenda da CP para a Sustentabilidade

### Indicadores GRI: 2 - 22

A partir da análise de materialidade e das reflexões inspiradas nas conclusões retiradas dos Relatórios de Sustentabilidade foi construído um guião para o pensamento, planeamento e gestão da atuação futura da CP.

Esta agenda para a Sustentabilidade da CP assenta em três princípios, todos alinhados com os 17 ODS.



#### **Comboio Sustentável**

Preocupação Ambiental  
– Proteger o Planeta



#### **Comboio Inclusivo**

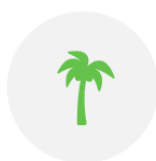
Preocupação Social –  
Proteger as Pessoas



#### **Comboio Viável**

Preocupação Económica – Manter o equilíbrio para financiar as duas anteriores

Para a concretização destes Princípios foram estabelecidos os seguintes desígnios:



#### **Comboio Sustentável**

**Proteção Ambiental** – Ser reconhecida como uma empresa ambientalmente responsável, atuando de acordo com as boas práticas de gestão ambiental, desempenhando um papel ativo na prevenção das alterações climáticas.

**Comboio Inclusivo**

**Promoção do Bem-estar interno** – Ser reconhecida como uma boa empresa para trabalhar, garantindo a implementação das melhores práticas de gestão dos nossos colaboradores, promovendo a diversidade e igualdade de oportunidades, bem como a higiene, saúde e segurança no trabalho.

**Cuidar dos Clientes com necessidades especiais** – promover a acessibilidade para todos.

**Promoção da Cultura Ferroviária** – Promovendo ações culturais que aumentem o *goodwill* da CP.

**Comboio Viável**

**Cumprimento do Contrato de Serviço Público** – Garantindo os níveis de serviço contratados e obtendo o justo financiamento das Obrigações dele decorrentes.

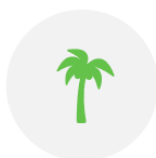
**Promoção da Eficiência Operacional** – Para poder continuar a investir para melhorar a exploração e o nível de serviço prestado.

**Promoção da Mobilidade Sustentável** – Para atrair mais procura e aumentar os níveis de satisfação do Cliente

## Compromissos para o Futuro

### Indicadores GRI: 2 - 23

Com base nos princípios da agenda para a Sustentabilidade os nossos compromissos serão os seguintes:

**Comboio Sustentável**

- Continuar a melhorar o desempenho ambiental;
- Continuar a poupar recursos.



#### Comboio Inclusivo

### Comboio Inclusivo

- Melhorar a acessibilidade para pessoas com necessidades especiais;
- Continuar o caminho da melhoria contínua, aumentando os níveis de qualidade do serviço;
- Manter a segurança como um valor profundo, sempre acima de todos os outros fatores;
- Continuar a apostar de uma forma objetiva em ações comerciais e de comunicação, de forma a criar laços emocionais com a CP, melhorando a sua notoriedade;
- Manter e desenvolver o clima de concertação interno, aumentando a satisfação dos trabalhadores;
- Promover o conhecimento através de ações de formação;
- Continuar a cumprir rigorosamente o Código de Ética e o RGPD;
- Continuar a divulgar a cultura ferroviária, tanto histórica como técnica.



#### Comboio Viável

### Comboio Viável

- Continuar a promover a eficiência, com o objetivo de garantir a sustentabilidade económico-financeira.





# 5.



## Uma Empresa com Propósito





## Três Séculos de História

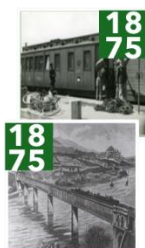
INDICADORES GRI: 102-1 | 102-2 | 102-3 | 102-4 | 102-5 | 102-6 | 102-7 | 102-10 | 102-22 | 102 - 41

### A Criar Mobilidade desde 1856

A CP – Comboios de Portugal E.P.E. iniciou a sua atividade em 28 de outubro de 1856 com a inauguração da linha entre Lisboa e o Carregado.

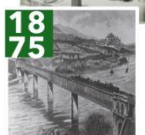
#### INAUGURAÇÃO EM PORTUGAL

Primeira viagem a 28 de outubro entre Lisboa e Carregado



#### LINHA DO DOURO

Inauguração em julho



#### LINHA DO MINHO

Inauguração em maio



#### LINHA DO NORTE

Chegada ao Porto



#### LINHA DA BEIRA ALTA

Inauguração em agosto



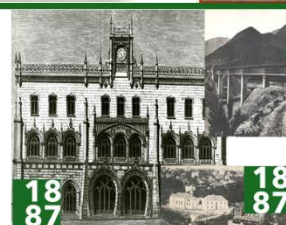
#### LINHA DO SUL

Expansão a Sul entre Barreiro e Vendas Novas.



#### COMBOIO NA ESTREMADURA

Elvas a Badajoz



#### LINHA DE SINTRA

Inauguração em abril



#### SUD EXPRESS

Outubro-início da ligação a Paris. Partia do Estoril

#### LINHA DO SUL

Conclusão, até V. Real de Stº António em abril



#### ESTAÇÃO DO CAIS DO SODRÉ

Inauguração em agosto



#### CONTRATO DE CONCESSÃO ÚNICA

À CP de toda a Rede Ferroviária Nacional



#### LINHA DO ALENTEJO

Ligação a Beja em fevereiro

#### LINHA DO VOUGA

Conclusão da Linha em dezembro



#### ESTAÇÃO DO TERREIRO DO PAÇO

Inauguração em maio

### SEPARAÇÃO DE FUNÇÕES

Separação da operação de comboios da Gestão da infraestrutura, por criação da REFER



### ALFA PENDULAR

Viagem inaugural entre Porto e Lisboa



### UQE 'S 2 PISOS

Início do serviço na Linha de Azambuja



### INAUGURAÇÃO DO COMBOIO PONTE 25 DE ABRIL

Nova travessia ferroviária



### ORIENTE-FARO

Início do serviço direto



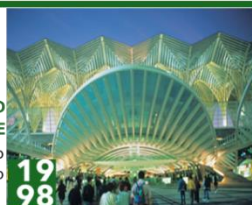
### UQE 'S 2300

Início do serviço na Linha de Sintra



### GARE DO ORIENTE

Inauguração em maio



### UME'S 3400

Início do serviço na AM do Porto



### LINHA DE GUIMARÃES

Reabertura após eletrificação



### BRAGA-FARO

Início do serviço direto Alfa Pendular



### TÚNEL DO ROSSIO

Encerramento com desvio do tráfego da Linha de Sintra para a L. da Cintura



### ESTAÇÃO DE MELEÇAS

Inauguração como terminal da Linha de Sintra, depois da eletrificação do troço até Cacém



### AVEIRO

Inauguração do ramal ferroviário do Porto de Aveiro



### REMODELAÇÃO DO ALFA PENDULAR

Circulação da 1ª unidade remodelada



### TÚNEL DO ROSSIO

Reabertura com novo modelo de horário da Linha de Sintra



### WI FI NOS IC

Instalação nos IC da Linha do Norte



Celta: o comboio que liga o Porto à Galiza

### CELTA

Inauguração do Comboio Internacional entre Porto e Vigo



#### AQUISIÇÃO DE AUTOMOTORAS

Lançado o concurso para aquisição de 22 Automotoras para o Serviço Regional.

2019



#### CONTRATO DE SERVIÇO PÚBLICO

Assinado entre a CP e o Estado por um período de 10 anos.

2019



#### ELETRIFICAÇÃO DAS LINHAS DO DOURO E MINHO

L. do Douro entre Caíde e Marco de Canavezes e L. do Minho entre Nine e Viana do Castelo, com melhoria dos tempos de trajeto e com a chegada do serviço Intercidades a Viana do Castelo.

2019



2020



#### NOVAS CARRUAGENS

Aquisição de 50 Carruagens usadas à RENFE cuja remodelação é um exemplo de Economia Circular.

#### REABERTURA DE OFICINAS

Oficinas de Guifões e Figueira da Foz reativadas após nove anos de desativação.

2020



#### PANDEMIA COVID 19

Com os efeitos de restrição da mobilidade e necessidade de proteger Clientes e Trabalhadores

2020



#### FUSÃO CP - EMEF

Voltando a Empresa mãe a concentrar as valências de manutenção e reparação do material circulante.

2020



#### CONCURSO PARA 117 AUTOMOTORAS ELÉTRICAS

Para os Serviços Urbanos e Regionais.

2021



#### CENTRO DE COMPETÊNCIAS FERROVIÁRIO

Em Guifões, para criar um cluster ferroviário e uma nova indústria nacional.

2021

#### PASSE FERROVIÁRIO NACIONAL

Permite viajar em todo o território nacional durante 1 mês em comboios Regionais.

2023



#### ELETRIFICAÇÃO DA LINHA DO MINHO

Até Valença, com extensão do serviço IC até Valença

2021



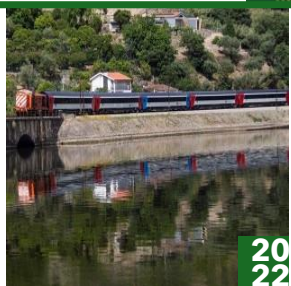
#### REABERTURA DA LIGAÇÃO ENTRE AS BEIRAS

Entre a Guarda e a Covilhã, permitiu a circulação dos Serviços Intercidades e Regional entre as Linhas da Beira Baixa e da Beira Alta.

2021



2022



#### CARRUAGENS ARCO

Homologação e início do serviço comercial na Linha do Minho.



## Segmentos de Mercado

### INDICADORES GRI: 2-11 2-6

#### Transporte de Passageiros

O transporte de passageiros realiza-se ao longo de toda a Rede Ferroviária Nacional, servindo quatro segmentos de procura diferenciados, com serviços adequados às necessidades desses segmentos:

- **Serviços urbanos**, destinados a dar resposta às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, bem como ao transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respetivos subúrbios;
- **Serviços regionais**, destinados a dar resposta às necessidades de uma região, assegurando as ligações aos centros urbanos, assim como a complementaridade nos serviços de longo curso;
- **Serviços de longo curso**, destinados a assegurar as ligações entre cidades do País e as ligações internacionais e que se caracterizam por mais elevados níveis de conforto e de velocidade comercial.

No que toca ao longo curso, o mercado está segmentado por tráfego Internacional, Alfa e Intercidades (com oferta e tarifários diferenciados).

#### Manutenção de Equipamentos Ferroviários

Os estabelecimentos oficiais, encontram-se situados em pontos chave do país, designadamente, Contumil, Guifões, Sernada do Vouga, Entroncamento, Figueira da Foz, Santa Apolónia, Campolide, Oeiras, Barreiro e Vila Real de Santo António.

A atividade de manutenção, tanto de material circulante próprio como de clientes externos, abrange três segmentos principais:

- a reparação e modernização, tanto de veículos ferroviários como dos seus componentes e equipamentos, segmento com características predominantes de produção industrial;
- a manutenção corrente do material circulante, com características de resposta orientada para suporte direto à operação ferroviária da CP e dos clientes externos;
- a reabilitação de material circulante.



## Os Nossos Valores

INDICADORES GRI: 2-1

Temas ODS: Comportamento Ético e Legal



### Missão

Ligar pessoas e comunidades, de forma sustentada e alicerçada no modo ferroviário.

### Visão

A CP como líder nacional de mobilidade integrada – simples, pessoal e sustentável.

## Valores

### Cliente

**Segurança** – prestar o serviço ao Cliente com segurança.

**Ambiente** – contribuir para a preservação do ambiente.

**Confiança** – garantir a qualidade do serviço e a satisfação dos Clientes.

### Equipa CP

**Compromisso** – trabalhar em equipa, com competência e partilha do conhecimento.

**Ética** – atuar com responsabilidade, norteados pela integridade, honestidade e respeito por todos.

**Resiliência** – capacidade de adaptação à mudança e de encontrar soluções para as adversidades e desafios, superando-os mais fortalecidos.

### Futuro

**Inovação** – inovar para garantir a competitividade da empresa, a qualidade dos serviços e a satisfação do Cliente.

**Sustentabilidade** – estar empenhados em obter a sustentabilidade económica, ambiental e social.

**Liderança na mobilidade** – ir mais longe, para moldar o futuro da mobilidade nacional, aumentando a coesão territorial.



## Marcas

### INDICADORES GRI: 2-1

#### Institucional



Os estudos de notoriedade de marca têm revelado e confirmado que a marca institucional CP tem uma elevada notoriedade no mercado, ou seja, de um modo geral, a população portuguesa conhece a CP. A denominação CP - Comboios de Portugal E.P.E. tem sido assimilada lentamente pelo mercado tendo hoje um índice de reconhecimento elevado.

#### Serviços

Alguns comboios mais emblemáticos têm uma marca, havendo mesmo alguns com uma assinatura associada:

- Alfa Pendular
- Intercidades
- Histórico do Douro
- Histórico do Vouga
- MiraDouro
- Celta



#### Bilhética

Do vasto tarifário da CP alguns títulos de transporte têm igualmente marcas e assinaturas associadas:

- TrainSharing
- INTRA\_RAIL
- Interrail
- Portugal Rail Pass
- Eurail Pass
- Park & Ride
- Bilhete Jovem
- Rail&Fly



## Marcas Portuguesas Mais Valiosas

No estudo anual da Consultora OnStrategy, dedicado às "100 Marcas Portuguesas Mais Valiosas", a CP ascendeu ao 42.º lugar na classificação, tornando-se a única transportadora terrestre a figurar nesta lista.

Este estudo analisa a Reputação, Força, Energia de Marca e Avaliação Financeira, com o objetivo de oferecer uma visão consistente sobre a forma como as marcas evoluem. O trabalho permite perceber as variáveis que formam o seu valor e distingue-se pela sua abordagem abrangente e metódica.



## Selo Superbrands

Quase a celebrar duas décadas em Portugal, a Superbrands apresentou as marcas no *top of mind* dos consumidores portugueses. A CP obteve o selo Superbrands, num universo exclusivo de 47 marcas, um reconhecimento de marca de excelência, distinguindo-a como uma entidade líder e de confiança no setor dos transportes, tendo sido a única representante deste setor.





## Cadeia de Valor

INDICADORES GRI: 2-1 | 2- 2 | 2-6

Temas ODS: Modelo de Governo Efetivo, Responsabilizável e Transparente



A CP detém, no seu património, uma frota de material circulante, um conjunto de edificado, maioritariamente utilizado para manutenção do material, e um conjunto de equipamentos, sendo os mais valiosos utilizados na manutenção dos comboios e na venda de títulos de transporte.

Não é proprietária das linhas pertencentes à Rede Ferroviária Nacional nem das estações, pelas quais paga a utilização dessas infraestruturas a outra empresa, igualmente pública (IP – Infraestruturas de Portugal, SA).

Além de transportar milhões de passageiros por ano ao longo da Rede Ferroviária Nacional, a CP presta ainda serviços de manutenção ao material circulante de outros Operadores de Transportes e a material para manutenção da via e da catenária, pertencente à empresa proprietária das infraestruturas.



Figura 5 – Cadeia de valor.

Controla empresas na esfera dos fornecimentos no sector, designadamente nas áreas de manutenção de material circulante, formação, cuidados de saúde e mediação de seguros e detém participações minoritárias casuísticas, numa lógica de cooperação, com outros operadores.

O Grupo presta os seguintes serviços:

- Transporte Ferroviário de Passageiros;
- Manutenção de material circulante, tanto próprio como de outros Operadores de Transportes;
- Formação Técnica;
- Medicina no trabalho, tanto a Empresas como a Particulares.



No final de 2023 a CP contava com mais de 3700 Colaboradores, uma frota de 244 automotoras, 49 locomotivas e 153 carruagens a prestarem serviço aos passageiros. Estes meios permitiram fazer circular 398 milhares de comboios que transportaram mais de 173 milhões de passageiros.

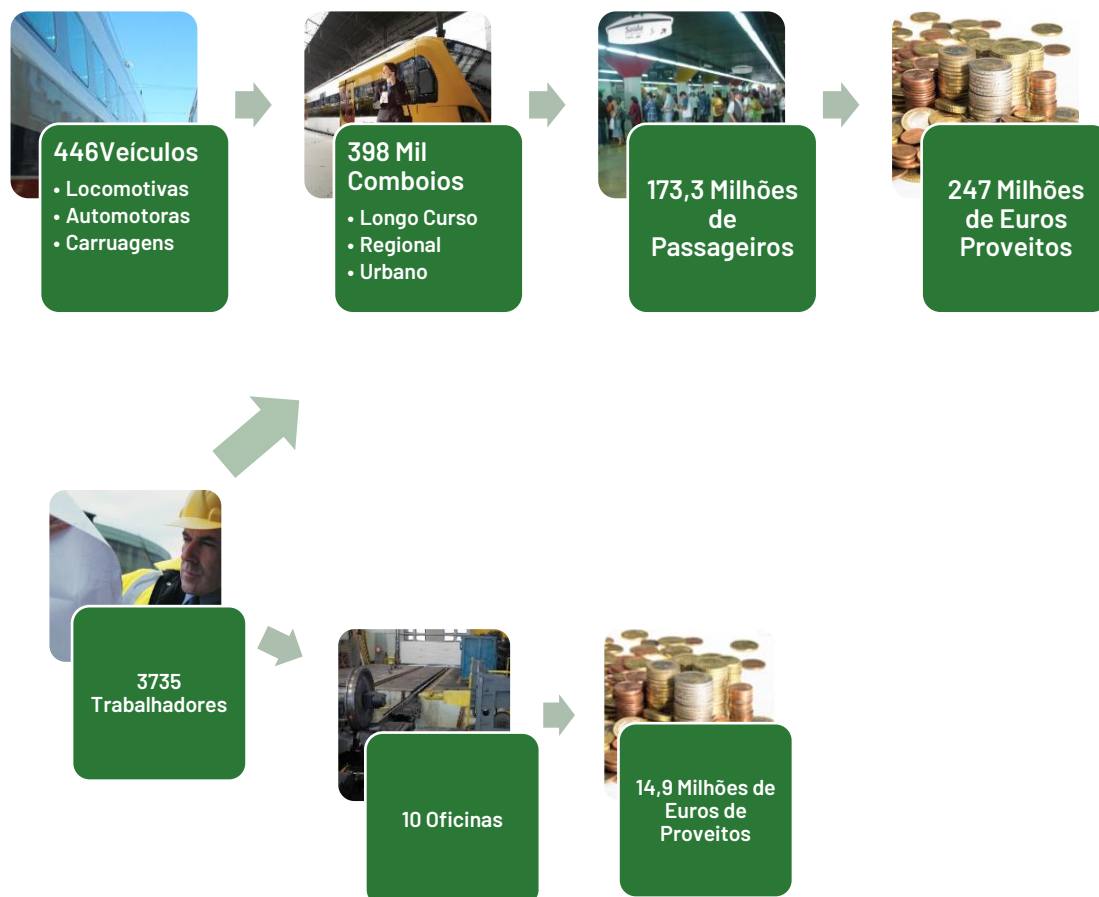


Figura 6 – Resultado das atividades principais da CP

O esquema seguinte apresenta as participações da CP e suas empresas participadas em 2023:

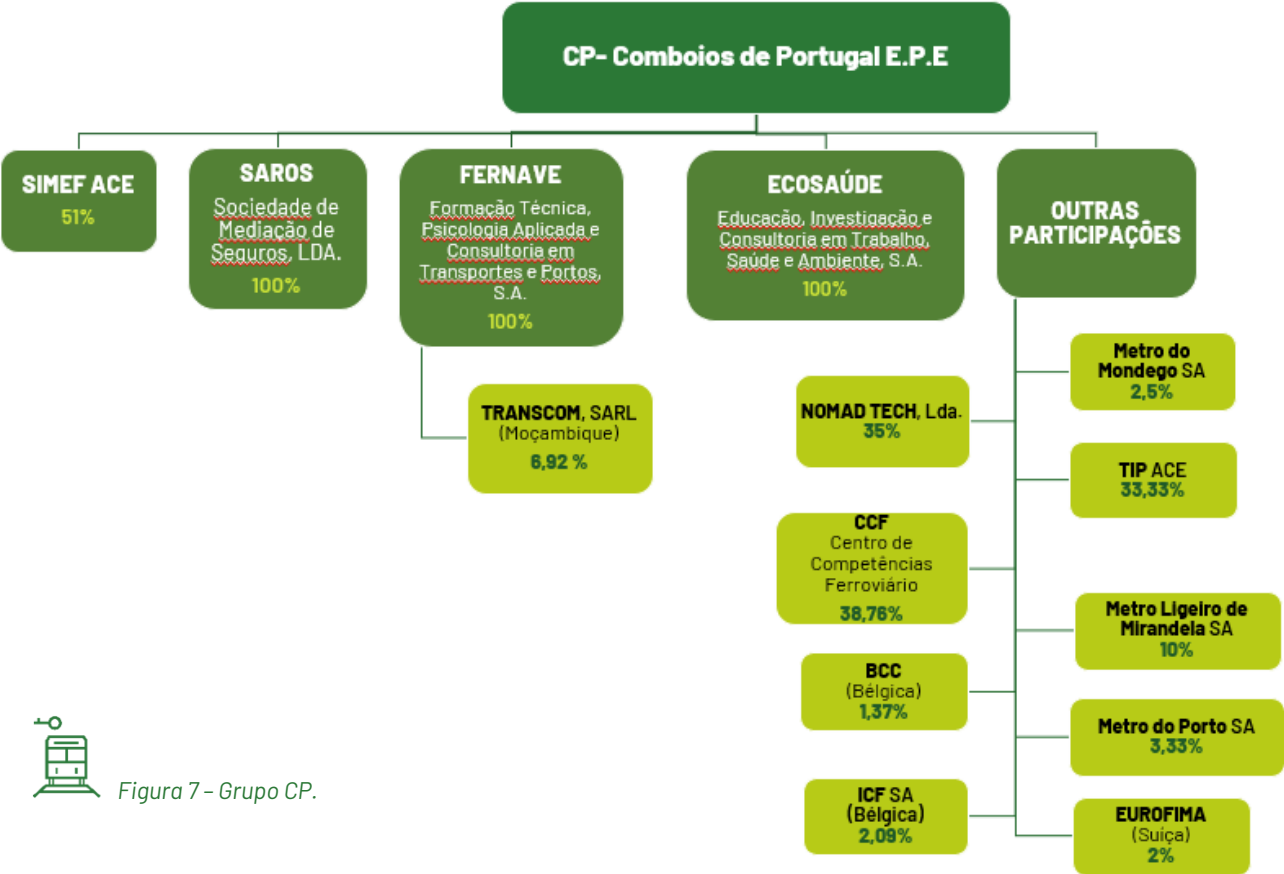


Figura 7 – Grupo CP.



## Cartas, Princípios e Iniciativas Externas

**INDICADORES GRI: 2-1 | 2-6 | 2-22 | 2-28**

Como organização, a CP crê que a criação de ligações e redes fortes são vitais para o desenvolvimento sustentável, pelo que apoia diversas Cartas, Princípios e Iniciativas externas:

### Declaração sobre Alterações Climáticas

No âmbito da iniciativa do *World Business Council for Sustainable Development* (WBCSD), a CP subscreveu a Declaração sobre Alterações Climáticas, em que as empresas signatárias se juntaram com o seu conhecimento e empenho, às mensagens sobre alterações climáticas defendidas pelo Papa Francisco.



World Business Council for  
Sustainable Development

### Manifesto sobre Alterações Climáticas

A CP assinou o Manifesto do BCSD Portugal intitulado "Rumo à COP26". A COP26 das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas foi um momento crucial para acelerar a transição necessária para a descarbonização e cumprir o Acordo de Paris sobre o clima.

Os 11 pontos do Manifesto refletem os diferentes aspetos a considerar para aumentar a ambição da resposta global e coletiva, alinhada com o objetivo de limitar o aquecimento da Terra a 1,5°C, atingir a meta de redução de emissões de carbono e acelerar o processo de descarbonização em todo o mundo.

### Carta de Princípios do BCSD Portugal

A CP, como Membro do BCSD Portugal - Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável, subscreveu a Carta de Princípios do BCSD, documento que estabelece os princípios que constituem as linhas orientadoras para uma boa gestão empresarial, de acordo com padrões éticos, sociais, ambientais e de qualidade.



A Carta de Princípios engloba seis grandes princípios de boa gestão - a conformidade legal e conduta ética; os direitos humanos; os direitos laborais; a prevenção, saúde e segurança; o ambiente; as questões relativas à gestão - e permite às empresas um reconhecimento perante os seus clientes, fornecedores e sociedade em geral da adoção de sólidos compromissos de sustentabilidade.

## *UIC Declaration on Sustainable Mobility and Transport*

A CP é uma das empresas ferroviárias signatárias da “UIC Declaration on Sustainable Mobility and Transport”, um compromisso público para implementar medidas de desenvolvimento sustentável e para reportar regularmente, de uma forma transparente, os desenvolvimentos que obtêm, consistentes com o “United Nations Global Compact”.



## *Railway Climate Responsibility Pledge*

A CP é uma das signatárias do compromisso de atuação em defesa da sustentabilidade ambiental, *Railway Climate Responsibility Pledge*, que se inseriu no âmbito da Conferência Mundial do Clima (COP21) que decorreu em Paris no final do ano de 2015.



## *Declaração Europeia sobre Segurança Ferroviária*

A CP subscreveu a Declaração de Cultura Europeia sobre Segurança Ferroviária da Agência Ferroviária da União Europeia (ERA). Esta declaração representa o compromisso dos líderes das empresas ferroviárias europeias para a sensibilização e promoção de uma cultura de segurança positiva em todo o sector.



Pertence ainda à UIC (*Union Internationale des Chemins de Fer*) que é uma organização de Caminhos de Ferro com presença mundial:

## List of UIC members

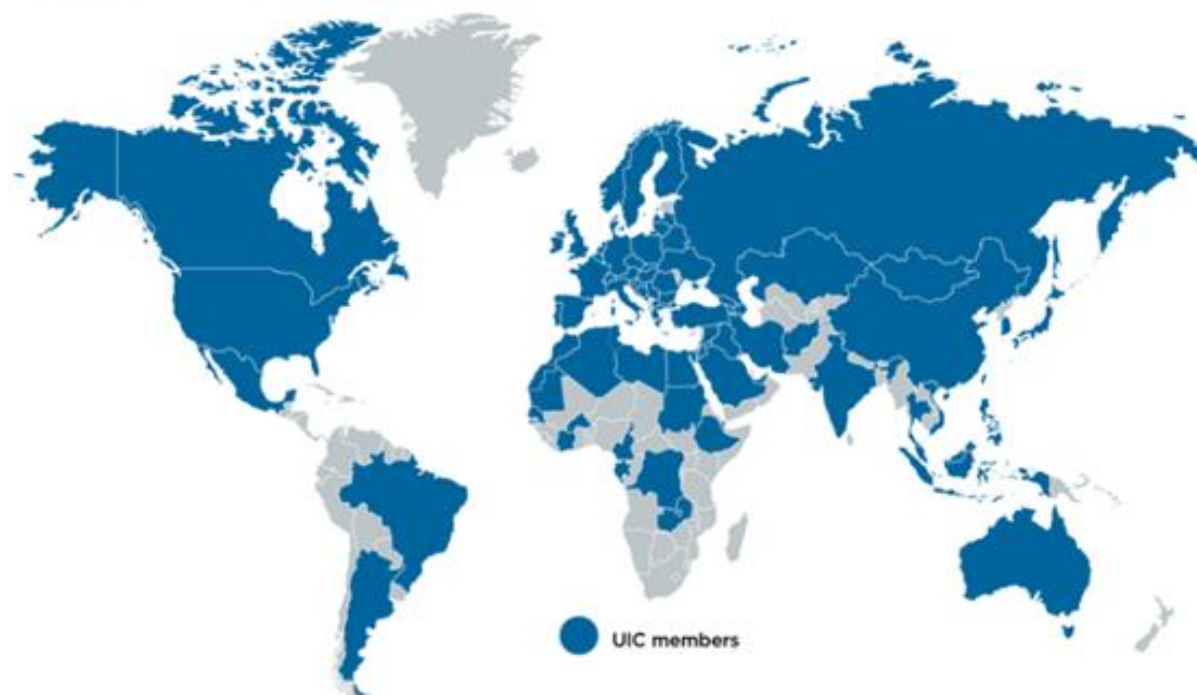


Figura 8 - Fonte: [UIC Membership Package | UIC - International union of railways](#)





# 6.

## Propósito Económico



## Uma Empresa de Interesse Económico Geral

---

**Indicadores GRI: 3-3 - Gestão dos Tópicos Materiais**

---

---

**Temas ODS: Investimentos em infraestruturas | Performance económica**

---



### SIEG

Serviços de Interesse Económico Geral (SIEG) são serviços que as autoridades públicas dos Estados-Membros classificam como sendo de interesse geral e, por conseguinte, sujeitos a obrigações específicas de serviço público. Tais serviços podem ser prestados quer pelo Estado, quer pelo setor privado. São exemplo destes serviços: transportes públicos, serviços postais ou cuidados de saúde<sup>1</sup>.

Os Serviços de Interesse Económico Geral, sendo serviços de base prestados em troca de pagamento, estão sujeitos às regras de concorrência e do mercado interno europeu. No entanto, poderá haver derrogações a estas regras, caso tal seja necessário para proteger o acesso dos cidadãos a serviços básicos.

Em 2011, a UE adotou o enquadramento de qualidade para os serviços de interesse geral na UE com o seguinte objetivo:

- explicar como as normas da UE se devem aplicar aos serviços de base e, quando necessário, rever essas normas, a fim de assegurar a satisfação das necessidades específicas;
- garantir o acesso de todos os cidadãos aos serviços essenciais;
- promover a qualidade dos serviços sociais, utilizando os progressos realizados como modelo para os outros serviços de base.

A UE também atualizou as regras em matéria de contratos públicos e introduziu novas regras relativas à aplicação dos auxílios estatais aos serviços de interesse económico geral.

A CP presta por definição Serviços de Interesse Económico Geral, os quais, pela sua relevância, são inerentes ao funcionamento normal da economia e da vida quotidiana da população, respeitando certas condições essenciais, tais como continuidade, qualidade, segurança no abastecimento, igualdade no acesso, preço razoável e aceitabilidade social, cultural e ambiental. Por essa razão a maioria dos seus tráfegos está abrangida por um Contrato de Serviço Público.

---

<sup>1</sup> <https://commission.europa.eu>.



## Contrato de Serviço Público

O Estado, por via de um Contrato de Obrigações de Serviço Público, contratou com a CP um pacote de serviços mínimos ferroviários a prestar à população, de modo a garantir a mobilidade e a acessibilidade contínuas dos Cidadãos entre as regiões do País e definiu o método de cálculo do valor da compensação financeira a pagar, pelo facto de estes serviços serem prestados a preços e com frequências que não são comercialmente atrativos.

O Contrato de Serviço Público (CSP) foi assinado no final de 2019 e entrou em vigor em 2020, após visto do Tribunal de Contas.



Figura 9 - Cerimónia de assinatura do Contrato de Serviço Público em 2019, na Estação do Rossio.

## Transferências Orçamentais

### Indicadores GRI: 201-4

Dada a contribuição da CP para a mobilidade, a coesão territorial, o descongestionamento das vias rodoviárias, as vantagens ambientais do modo de transporte e os preços reduzidos e limitados pelo Estado, ao longo dos anos foram sendo atribuídas Indemnizações Compensatórias, devidas às obrigações de explorar, transportar e tarifárias.

Após a entrada da CP para o perímetro do Orçamento de Estado, em 2015, foram realizados diversos reforços de capital para financiamento do serviço da dívida da empresa e dos investimentos realizados.

Em 2023 as Tutelas determinaram a atribuição à CP das devidas compensações pelas obrigações de serviço público prestadas entre os anos de 2002 e 2019, mediante aumento de capital em espécie e em numerário, a aplicar exclusivamente para fazer face ao serviço da dívida histórica.

## Contribuição Direta para a Sociedade

**INDICADORES GRI: 2-1 | 2-6 | 2-7**

### Passageiros Transportados

Em 2023, a CP transportou 173,3 milhões de passageiros, o que representou um acréscimo de 17% face ao ano anterior e de 20% face ao registado em 2019, no período pré-pandemia.

Este crescimento foi impulsionado pelos títulos mensais, designadamente, dos serviços Urbanos de Lisboa e Regional, beneficiando das medidas implementadas no âmbito do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) e da introdução, em julho de 2023, do Passe Ferroviário Nacional.

As greves ocorridas em 2023, com forte impacto nos primeiros sete meses do ano, limitaram a recuperação dos restantes serviços e dos títulos ocasionais, que se situaram genericamente abaixo dos valores pré-pandemia.

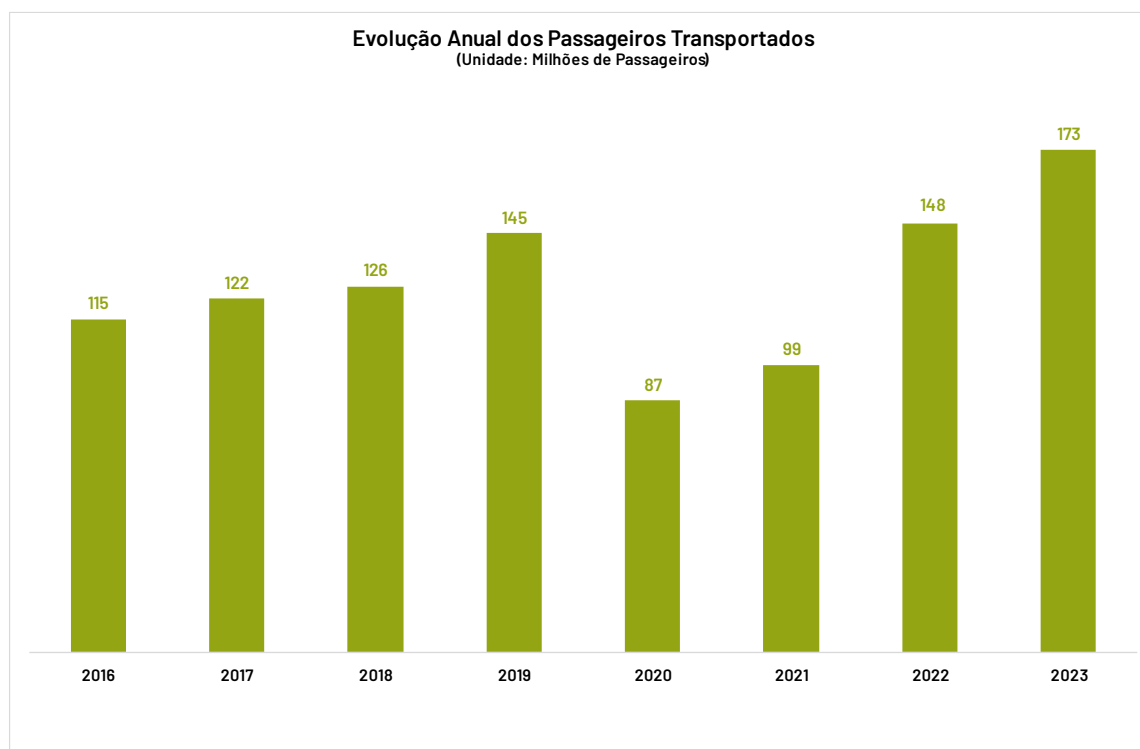


Gráfico 2 - Milhares de passageiros transportados pela CP ao longo dos últimos anos.

### Comboios Produzidos

A CP manteve genericamente a sua oferta ao longo do período de Pandemia, registando apenas uma redução de cerca de 25% do número de circulações, de todos os serviços, durante o primeiro estado de emergência, em 2020, com reposição total da oferta urbana e regional logo após esse período e posterior reposição gradual dos serviços de longo curso.

A CP realizou durante o ano de 2023 cerca de 398 mil comboios e aproximadamente 26 milhões de comboios-quilómetro (CK).

Os primeiros sete meses de 2023 ficaram marcados por fortes perturbações, provocadas por greves convocadas por diversas organizações sindicais da CP e da IP, que afetaram de forma transversal todos os serviços. Neste período foram suprimidos por motivo de greve, mais de 31,3 mil comboios, o que equivale a 7% do total de comboios programados.

Em consequência das obras em curso na infraestrutura, em diversos pontos da Rede Ferroviária Nacional, mantiveram-se algumas alterações à oferta da CP e os respetivos transbordos para serviços rodoviários de substituição.

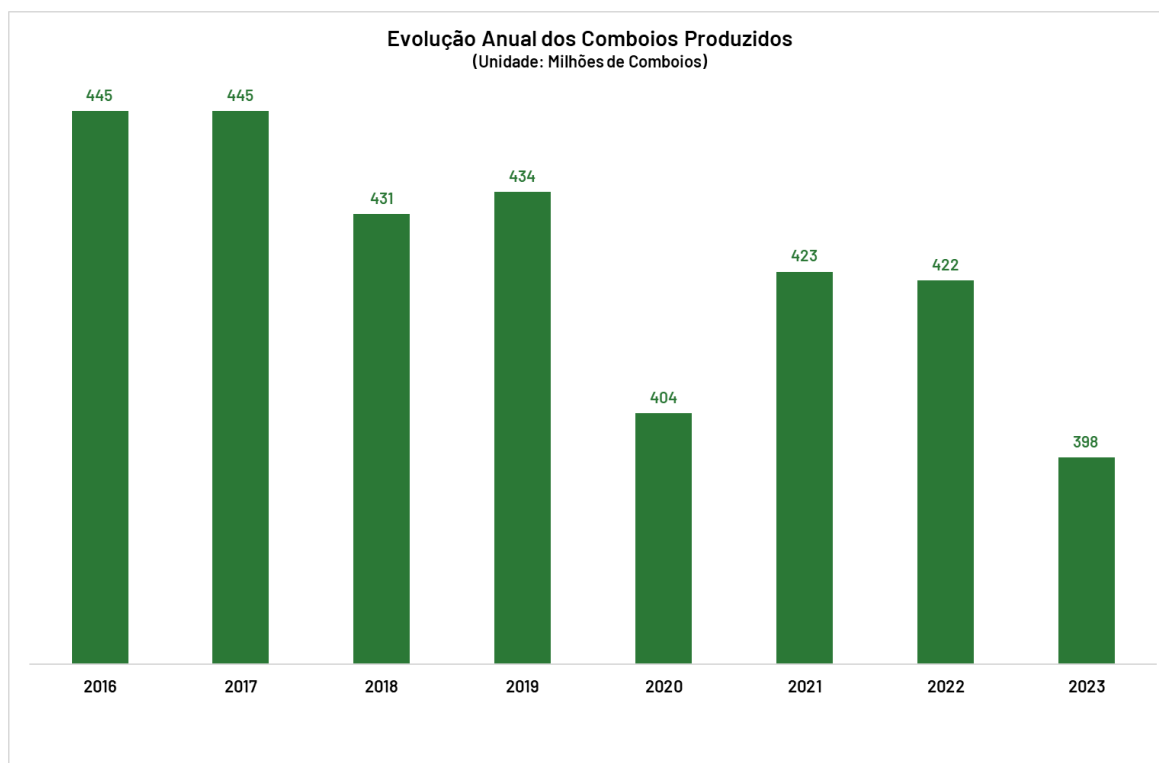


Gráfico 3 – Milhões de comboios que circularam em cada ano.

## Atividade de Manutenção

Com a fusão por incorporação da EMEF na CP, a atividade de manutenção de material circulante ferroviário foi internalizada.

Esta atividade destina-se principalmente a garantir a fiabilidade e a disponibilidade do material circulante ao serviço da CP, enquanto operador de transporte, mas também a garantir o cumprimento dos contratos estabelecidos com clientes, no domínio quer da manutenção e reparação das suas frotas, quer da reparação de componentes.

Para o efeito a CP dispõe de diversos estabelecimentos oficiais, situados em pontos chave do país, designadamente, Contumil, Guifões, Sernada do Vouga, Entroncamento, Figueira da Foz, Santa Apolónia, Campolide, Oeiras, Barreiro e Vila Real de Santo António.

A atividade desenvolvida abrange três segmentos principais:

- a reparação e modernização de veículos ferroviários e dos seus componentes e equipamentos, segmento com características predominantes de produção industrial;
- a manutenção corrente do material circulante, com características de resposta orientada para suporte direto à operação ferroviária da CP e dos clientes externos;
- a reabilitação de material circulante.

Complementarmente, a Empresa assegura ainda:

- o serviço de prevenção permanente para intervenções de emergência, envolvendo o material circulante e as operações de socorro em linha;
- a realização de ensaios de calibração em equipamentos de monitorização e medição, quer para utilização interna quer para clientes externos;
- a realização de análises de óleos, lubrificantes e isolantes, para caracterização do seu estado e o dos equipamentos que lubrifica.

O trabalho de manutenção e restauro de material circulante realizado pelas oficinas da CP nos últimos anos tem sido crucial para repor a regularidade do serviço comercial, tendo o parque ao serviço comercial evoluído de um total de 374 veículos em 2017, para os 446 no final de 2023, uma variação de mais 72 unidades em 6 anos e que já considera a devolução de 6 automotoras *diesel* que estavam alugadas à RENFE.

No terceiro trimestre de 2020 foram adquiridas à RENFE 50 carruagens. Depois de um cuidadoso trabalho de remodelação e posterior pedido de homologação, estas entraram gradualmente ao serviço a partir do segundo semestre de 2022.

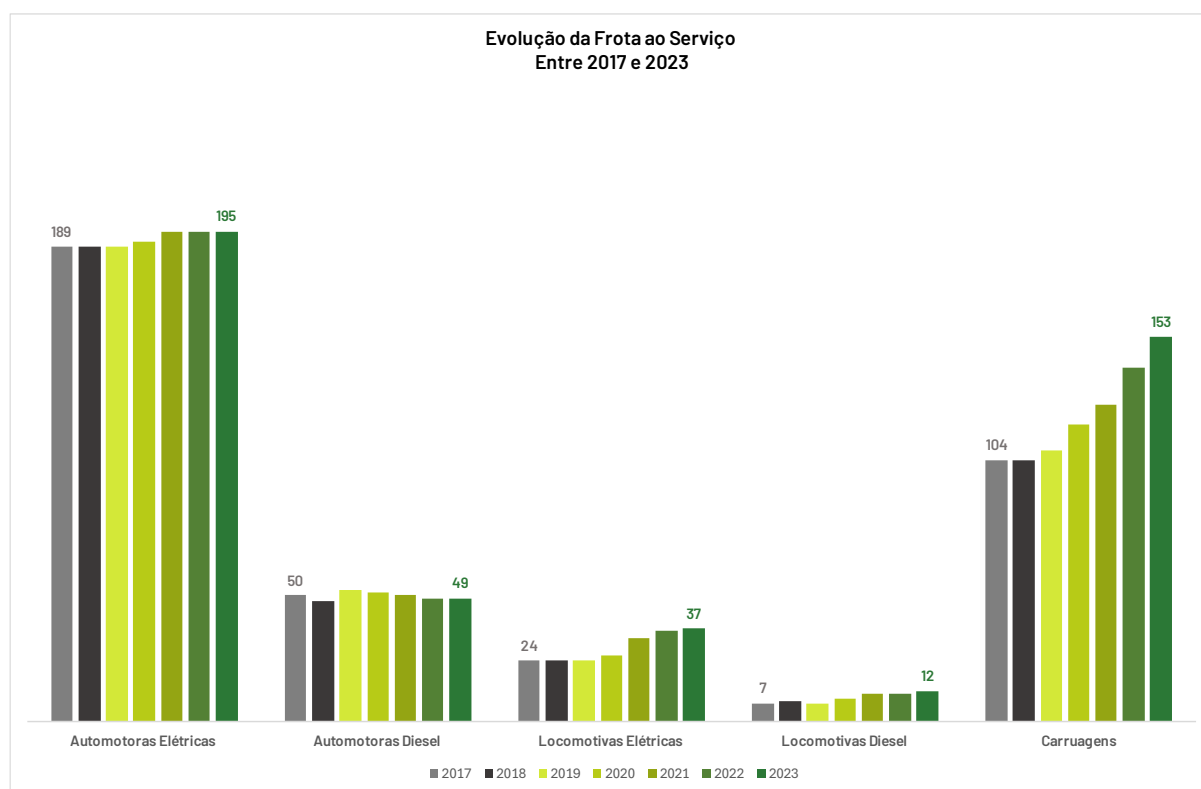


Gráfico 4 – Evolução da frota de material circulante ao serviço comercial.

## Prestação de Serviços de Manutenção a Terceiros

Dos serviços prestados a terceiros destacam-se:

- Metro do Porto - manutenção da frota EUROTRAM E TRAMTRAIN.
- RENFE - manutenção das automotoras *diesel* da série 592, alugadas pela CP;
- Infraestruturas de Portugal - manutenção do material de via;
- ADP - manutenção de Locotrator Sentinela e vagões;
- Reparação de rotáveis para vários Clientes.



Figura 10 – Oficinas de Campolide, em Lisboa.

## Riscos e Oportunidades Decorrentes das Alterações Climáticas




Indicadores GRI: 201-2

Temas ODS: Riscos e Oportunidades Decorrentes das Alterações Climáticas






As alterações climáticas constituem um aspeto material, com potencial para afetar profundamente a operação da CP. Embora constituam riscos gravíssimos, também se identificam algumas oportunidades para a operação da CP.

Internamente, foram divulgados artigos no âmbito da consciencialização ambiental e, através da sua empresa participada, a Fernave, foram realizadas ações de formação neste âmbito, não só no acolhimento de novos colaboradores como na reconversão de trabalhadores. Foram ainda desencadeadas ações para sensibilização de prestadores de serviços externos <sup>2</sup>.

Alterações Climáticas		
Riscos	Impactos	
 Fenómenos Extremos	O aumento de ocorrências deste tipo afeta a infraestrutura (carris, catenária, linhas de alta tensão, etc.), interferindo na circulação.	
 Alterações no padrão de pluviosidade	<p>As chuvas torrenciais originam cheias, que por vezes inundam as linhas, provocando interdições de via. Dado que as vias rodoviárias estão igualmente inundadas, torna-se mais difícil organizar transportes alternativos para os Clientes afetados.</p> <p>Por outro lado, secas extremas aumentam o risco de incêndios junto às linhas.</p>	
 Aumento da temperatura ambiente	<p>Temperaturas demasiado elevadas provocam dilatações excessivas nos carris, provocando-lhes deformações que põem em perigo a circulação devido ao perigo de descarrilamento. São denominados garrotes. Em caso de deteção, a circulação é imediatamente interrompida e os carris retificados.</p>	

<sup>2</sup> Vide [Competências Sustentáveis de Fornecedores | CP](#)

Alterações Climáticas		
Oportunidades	Impactos	
	Transporte de baixas emissões	A CP é o transportador mais eficiente sob o ponto de vista ambiental a nível nacional, dado que é aquele que apresenta menores emissões por passageiro/km.
	Eficiência na utilização de recursos	Devido a ser um transporte de massas, é mais eficiente na utilização dos recursos por passageiro/km.
	Complementa modos suaves	Permite as deslocações a pé ou de bicicleta.

## Alterações Climáticas – Inundações Devido a Tempestade

No final do ano de 2022 a circulação de comboios sofreu constrangimentos na região da Grande Lisboa, tendo inclusivamente ficado inundado o túnel que dá acesso à Estação da CP em Algés. Registaram-se igualmente enormes restrições à circulação nas linhas do Norte, Douro, Sintra e do Leste. A impermeabilização crescente dos solos e as alterações climáticas foram apontadas como as causas para este fenómeno extremo.



Figura 11 – Cheias na Linha do Norte, cobrindo completamente as vias de circulação, tendo a água subido praticamente à altura das plataformas.



## Investimentos Para a Comunidade

**Indicadores GRI: 203-1 | 203-2**

**Temas ODS: Investimentos em infraestruturas | Alterar a produtividade de organizações, setores ou de toda a economia | Desenvolvimento económico em áreas de grande pobreza**

Os investimentos da CP visam o equilíbrio responsável entre o seu retorno e a sustentabilidade. Embora os investimentos sejam de teor comercial ou produtivo, dado que a CP é uma empresa prestadora de serviço público, os seus investimentos destinam-se, na sua totalidade, ao benefício público.



## Concursos para Aquisição de Material Circulante

### 22 Automotoras Destinadas ao Serviço Regional

Concurso lançado em 2019 para a aquisição de 22 Automotoras para o Serviço Regional, sendo 12 Automotoras Bi-Modo (as quais podem circular tanto em linhas eletrificadas como não eletrificadas) e 10 Automotoras Elétricas. A assinatura do contrato ocorreu em 2020.

O contrato, além da aquisição das automotoras, inclui o serviço de manutenção durante um prazo mínimo de 4 anos, bem como a prestação de serviços de formação.



Figura 12 – Projeto das futuras automotoras.

## 117 Automotoras Destinadas aos Serviços Regional e Suburbano

Em linha com os objetivos de descarbonização da economia, para os quais o setor dos transportes deve contribuir expressivamente, mas também com o propósito de garantir uma melhoria das condições de mobilidade da população e a coesão do território nacional, foi autorizada, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 100/2021, de 27 de julho, a aquisição de 117 unidades automotoras elétricas, 62 das quais para os Serviços Urbanos e 55 para os Serviços Regionais, incluindo as respetivas peças de parque e ferramentas especiais, bem como a construção de uma oficina para as intervenções de manutenção de segundo nível daquele material. Contempla ainda a opção de fornecimento de 36 automotoras adicionais para serviço urbano.

O concurso foi lançado no final de 2021 e concluído no final de 2023 com a adjudicação ao agrupamento Alstom Transporte S.A.U., Alstom Ferroviária Portugal, S.A. e Domingos da Silva Teixeira S.A. Foi entretanto objeto de impugnação pelos concorrentes preteridos, tendo sido solicitado o levantamento do efeito suspensivo, o qual aguarda decisão judicial.



*Figura 13 – Apresentação pública do lançamento do concurso de material circulante.*

## "Comboio Português"

A CP integra um consórcio constituído com o propósito de fabricar material circulante, um dos doze primeiros contratos do programa designado "Agendas Mobilizadoras para a Inovação Empresarial", com dotação do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), que envolve universidades, centros de investigação, empresas e associações representativas de vários setores de atividade, tendo em vista a construção do "Comboio Português".

## Carruagens ARCO

Foi obtida, em julho de 2022, a homologação pelo IMT das carruagens adquiridas à RENFE no final de 2020, tendo as mesmas começado de imediato a circular na Linha do Minho.

No final de 2023 encontravam-se ao serviço comercial 18 carruagens reabilitadas.



Figura 14 – Duas carruagens ARCO.

## Instalação de Rádio GSM-R na Linha de Cascais

Foram substituídos os antigos rádios analógicos por rádios GSM-R na Linha de Cascais, o que representou uma melhoria significativa das condições de segurança e operação dos comboios desta Linha.



Figura 15 – Comboio da Linha de Cascais.

## Novas Lojas CP nas Estações de Cascais e Entroncamento

O projeto Loja CP integra preocupações ambientais que se encontram refletidas na escolha de equipamentos e sistemas com boa eficiência energética, nomeadamente na iluminação e na climatização. Privilegia a facilidade de acesso à informação para consulta e compra de produtos CP, gestão de filas de espera, espaços de apoio ao cliente e venda de *merchandising*.

Com uma imagem apelativa, contemporânea e uniformizada, concretizada em linhas simples, os novos espaços garantem a identidade gráfica da marca e proporcionam maior conforto, maior rapidez do atendimento aos clientes e ainda, melhores condições de trabalho, para os colaboradores da Empresa.



Figura 16 – Loja CP em Cascais.



## Impactos Económicos Indiretos

### Indicadores GRI: 3-3 - Gestão dos Tópicos Materiais

### Indicadores GRI: 203-2

**Temas ODS: Disponibilidade de produtos e serviços para pessoas de baixos rendimentos | Desenvolvimento económico em áreas de grande pobreza | Melhorar a produtividade de organizações, setores ou de toda a economia | Investimentos em infraestruturas | Impacto indireto na criação de emprego**



O serviço prestado pela CP e a sua operação são uma importante fonte de criação de valor para a sociedade, destacando-se entre os principais benefícios para a sociedade gerados pela CP os seguintes:

- Mobilidade Sustentável dos Cidadãos;
- Coesão e Equidade Social;
- Emprego (direto e na cadeia de aprovisionamento);
- Negócios em volume e valor muito elevados com diversos fornecedores;
- Tarifário social;
- Valorização imobiliária nas zonas com acesso direto a estações;
- Criação de um *cluster* de *know how* da indústria ferroviária;
- Geração de atividade económica na zona de influência da CP.

Vários exemplos da importância da CP na mobilidade do País:

- O serviço suburbano, ao transportar milhares de pessoas diariamente para o trabalho ou escola, e o serviço de longo curso, ao ligar as principais cidades portuguesas com rapidez, segurança e conforto, contribuem de uma forma inegável para a produtividade nacional. Por outro lado, o serviço regional assegura a mobilidade em áreas onde o imperativo puramente comercial não o faria;
- Durante a Pandemia, a CP nunca cessou a sua atividade, tendo constituído um apoio fulcral no transporte dos trabalhadores essenciais, que não puderam exercer teletrabalho.

## Mobilidade Sustentável: Os Impactos Económicos de um Transporte Menos Poluente

A infografia abaixo ilustra o contraste entre os modos de transporte “sujos” e “limpos”. Esta figura utiliza balões pretos para ilustrar as emissões, numa base por pessoa, por quilómetro. São comparadas inclusivamente as opções de carregamento de automóveis com eletricidade “verde” e com um mix composto, para destacar que, quando um carro elétrico é carregado com eletricidade intensiva em carbono, ele não tem um bom desempenho, sob o ponto de vista do efeito estufa. Uma e-bike também foi incluída neste gráfico, assumindo que a e-bike é carregada com eletricidade de mix composto. Mesmo quando carregada com eletricidade relativamente “suja”, ainda é 40 vezes menos poluente do que um carro a gasolina típico.



Todos os valores apresentados no gráfico referem-se a emissões operacionais, não incluindo as emissões associadas à produção dos respetivos veículos.

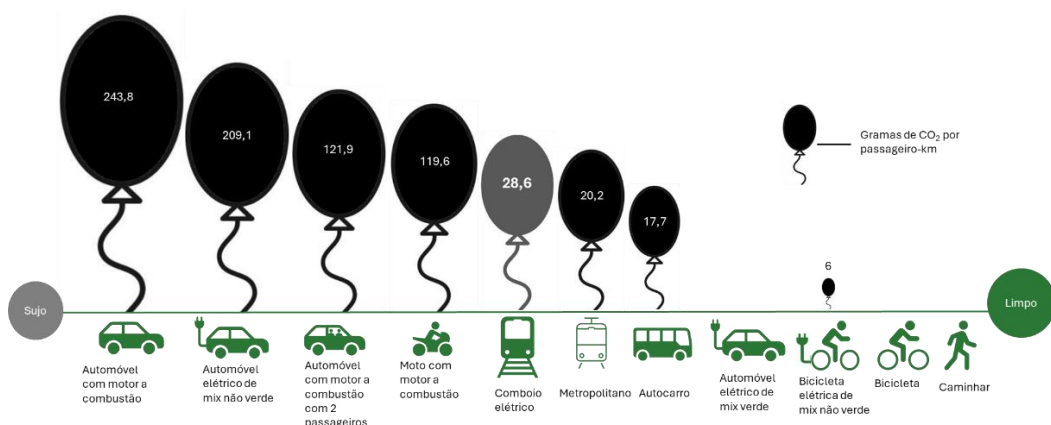


Figura 17 - Comparação de emissões de CO<sub>2</sub> entre modos de transporte, por pessoa transportada. Fonte: Institute for Sensible Transport – projeto “Transport and Climate Change”.

A adoção de meios de transporte menos poluentes, como o comboio elétrico, induz diversos efeitos económicos, tanto a curto como a longo prazo, sendo os impactos principais os seguintes:

### Redução da Poluição e de Consequentes Custos com Saúde Pública

A poluição do ar está associada a doenças respiratórias e cardiovasculares, resultando em elevados custos para o sistema de saúde. Com transportes menos poluentes, há uma assiste-se a uma redução nos internamentos e no uso de medicamentos, com a consequente redução dos gastos públicos e privados com saúde.

### Valorização Imobiliária e Qualidade de Vida

Regiões com menor poluição tendem a ter maior valorização imobiliária, impulsionando o setor de construção civil. Melhor qualidade do ar e redução do ruído urbano atraem moradores e empresas, estimulando a economia local.

## Mobilidade Sustentável: Os Impactos Económicos de um Transporte Eficiente na Ocupação de Espaço

A infografia abaixo ilustra o espaço que cada modo de transporte ocupa, em metros quadrados por pessoa transportada, utilizando pegadas verdes com variação de tamanho para ilustrar o espaço ocupado. Como era de esperar, o facto de um automóvel ser elétrico não implica qualquer benefício. Igualmente neste caso, os modos mais “sujos” (ver infografia anterior) e menos eficientes na ocupação de espaço são os que continuam a obter, em termos de políticas públicas, a maior afetação de espaço rodoviário, refletindo as prioridades contrárias aos acordos mundiais sobre alterações climáticas.

A conclusão mais interessante deste estudo é o facto de um passageiro transportado por comboio ocupar exatamente o mesmo espaço urbano que uma pessoa a caminhar. O comboio é assim o modo de transporte mais eficaz em termos de ocupação do espaço urbano.

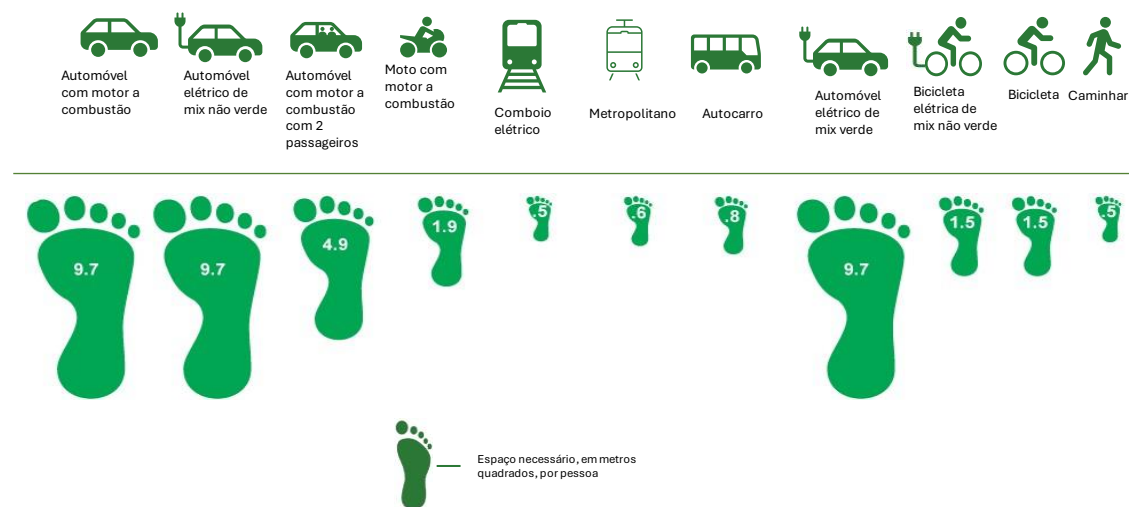


Figura 18 - Comparação de espaço ocupado por modo de transporte, em metros quadrados, por pessoa transportada. Fonte: Institute for Sensible Transport – projeto “Transport and Climate Change”.

## Mobilidade dos Cidadãos

No primeiro trimestre de 2021, a declaração de dever geral de recolhimento domiciliário e a obrigatoriedade de teletrabalho a partir de 15 de janeiro, até ao final de março, com o ensino à distância e a redução drástica do turismo, contribuíram para uma forte retração da procura.

Por sua vez, 2022 constituiu um ano de regresso à normalidade, com uma recuperação gradual da procura.

Em 2023, o incontestável papel da CP para a mobilidade nacional ficou plenamente demonstrado pelos constrangimentos causados ao País por um ano de generalizada contestação laboral que incidiu, com particular expressão, no sector dos Transportes. Por outro lado, as inúmeras intervenções na infraestrutura, com encerramento de alguns troços ou mesmo da linha completa da Beira Alta, embora extremamente necessárias, afetaram a mobilidade de milhares de pessoas.

Todas as áreas operacionais da CP conjugaram os seus esforços para minimizar os inconvenientes causados pelos dois tipos de restrições mencionados.

Com impacto direto na Mobilidade, destacam-se de seguida algumas das melhorias implementadas no período de relato nos diversos serviços:



## Tração Elétrica até Valença na Linha do Minho

Com a conclusão das obras de modernização e eletrificação da Linha do Minho, iniciou-se o serviço de comboios de tração elétrica no troço Viana do Castelo – Valença.

A CP passou, assim, a operar com tração elétrica em toda a extensão das ligações entre a cidade do Porto e a fronteira com Espanha, em Valença, com uma melhoria significativa em tempo de percurso.



Figura 19 – Campanha de lançamento do serviço IC entre Valença e Lisboa.

## Melhorias dos Horários nas Linhas do Alentejo, do Oeste, do Douro e do Leste

Todas estas Linhas beneficiaram de melhorias dos Horários, sendo inclusivamente criada uma ligação direta entre Valença e Figueira da Foz. Foi, entretanto, criada a ligação entre as Linhas da Beira Baixa e da Beira Alta devido à reabertura dos 41 quilómetros de linha entre a Guarda e a Covilhã, depois de 12 anos encerrados para renovação integral. Foi assim implementado um novo modelo de oferta integrada dos Serviços Intercidades e Regional das Linhas da Beira Baixa e da Beira Alta.



Figura 20 – Comboio Regional a bordejar o Rio Douro.

## Comboios Históricos

As campanhas dos Comboios Históricos do Douro e do Vouga, realizaram-se principalmente durante o verão e obteve grande adesão de clientes.

A campanha do Vouga foi marcada pela entrada ao serviço de duas novas carruagens, recentemente recuperadas para o serviço turístico da via estreita: uma carruagem "napolitana", com 30 lugares e uma carruagem de 1908, fabricada nas oficinas do Barreiro, com 32 lugares.

Em novembro de 2022, o Comboio Vintage do Tejo, fez duas viagens na Linha da Beira Baixa, ligando Lisboa a Castelo Branco.



Figura 21 – Comboio Turístico.

## Manutenção do Serviço de Mobilidade em Zonas de Obras na Infraestrutura

Na sequência das obras em curso na infraestrutura ferroviária, que se estendem por diversos troços da rede nacional, a CP procedeu às necessárias alterações de oferta, com alguns ajustamentos de horários e, principalmente, assegurando transbordos rodoviários. Destes destacam-se:

- Linha da Beira Alta – reprogramação de toda a oferta de comboios Regionais e IC, em virtude do encerramento total desta linha para remodelação entre Pampilhosa e Guarda, com transbordo rodoviário estendido até Vilar Formoso;
- Linha de Cascais – reformulação da oferta e programa de transbordo, no troço entre Cais do Sodré e Algés, nos períodos noturno e de madrugada;
- Linhas do Norte, do Algarve, do Oeste e do Sul – transbordos



Figura 22 – Linha em via única, onde, para qualquer manutenção estrutural, é necessária uma interdição da circulação.

rodoviários em períodos de interdição da infraestrutura.

### Reforço do Serviço Alfa Pendular

Para responder às necessidades crescentes de mobilidade entre as duas maiores cidades do País, no final de 2023 foram repostos dois comboios Alfa, um com partida de Porto-Campanhã às 7h32 e outro, de Lisboa-Santa Apolónia às 20h, reforçando a principal ligação do serviço *premium* da CP.



Figura 23 – Interior de um comboio Alfa Pendular.





## Jornadas Mundiais da Juventude 2023

Entre o final do mês de julho e o princípio de agosto, realizaram-se as Jornadas Mundiais da Juventude, que culminaram com a visita de Sua Santidade, o Papa Francisco. Tratou-se do evento mais importante em termos de operação de transporte em 2023, no qual se movimentaram milhares de pessoas.

Como resultado dos contactos com as Dioceses servidas pela rede ferroviária nacional e com o Grupo de Projeto nomeado pelo Governo, foi elaborado um plano para garantir a mobilidade metropolitana que envolveu o evento, que contribuiu para a deslocação dos mais de um milhão e meio de participantes no evento.



Figura 24 – Concentração de Peregrinos no Terreiro do Paço, em Lisboa.

## As Tradicionais “Rotas”

Foram retomadas as parcerias com as Autarquias no sentido de permitir o conhecimento do País, sob os mais diversos pretextos sazonais, tais como a Rota das Amendoeiras em Flor, a Rota das Cerejas ou a Rota da Lampreia.

### Rota das Cerejas do Fundão

Comece por descobrir os encantos da Linha da Beira Baixa e termine na fruta

Quartas-feiras: 8, 15, 22 e 29 de junho  
Sábados: 11, 18 e 25 de junho



Figura 25 – Campanha promocional da Rota das Cerejas.

## Impacto no Emprego

O serviço prestado pela CP origina a existência, não só dos cerca de 4 000 postos de trabalho diretos do Grupo CP, como nos principais fornecedores, nomeadamente o gestor da infraestrutura ferroviária, os prestadores de serviços de manutenção de material circulante, de vigilância, de limpeza, de restauração, de energia para tração e de manutenção de equipamentos comerciais, que, sem ela, não gerariam o nível de emprego que hoje apresentam nem a contribuição para o PIB nacional que representam, como se poderá avaliar pela Cadeia de Aprovisionamentos esquematizada à frente.

## Tarifário Social

O serviço prestado pela CP é baseado num tarifário social, nomeadamente no tráfego urbano, suburbano e regional, em que as atualizações tarifárias são determinadas pela Tutela.

Por outro lado, para a maioria dos serviços, são concedidos descontos a estudantes, jovens, idosos, reformados ou pessoas com necessidades especiais.

Vigora desde 2019 o Programa de Apoio à redução Tarifária (PART), que abrange as Áreas Metropolitanas de Lisboa (AML) e do Porto (AMP) e várias Comunidades Intermunicipais, com a aplicação de descontos sobre a tarifa das Assinaturas. Em 2023 foi criado o Passe Ferroviário Nacional.

### Passe Ferroviário Nacional

Válido para utilização a partir do dia 1 de agosto de 2023, com um valor mensal fixo de 49 euros, permite viajar nos comboios regionais em todo o território nacional, independentemente do ponto de partida ou destino.

Este novo recurso disponibiliza aos cidadãos portugueses a possibilidade de viajar nos serviços regionais, sem quaisquer limitações de horários, de uma forma conveniente e flexível em todo o país.

Venderam-se, para os meses de agosto a dezembro, 13.400 passes.



Figura 26 – Imagem da campanha do PFN.

## Coesão e Equidade Social

A CP opera em todo o território nacional<sup>3</sup>, oferecendo serviços de transporte público essenciais para o desenvolvimento do País e para a coesão social e territorial, a preços acessíveis. A capacidade instalada da CP permite a mobilidade anual de milhões de passageiros em milhares de comboios por ano, com claras vantagens ambientais, de conforto e de segurança. As principais capitais de distrito estão ligadas pela rede ferroviária, com garantia de frequência, cadência e regularidade. Atenta às suas características, a CP permite mobilidade pendular (casa-emprego-escola) na maioria das áreas metropolitanas do país, realizada maioritariamente pelo serviço Urbano/Suburbano e Regional, mas também nalguns trajetos dos serviços de Longo Curso.

## Valorização económica na zona de influência da CP

Qualquer zona de acessibilidade a estações constitui um pólo de atração de atividades. Qualquer propriedade ou espaço publicitário na proximidade de uma estação ferroviária tem um valor de mercado mais elevado.

---

<sup>3</sup> Consultar [www.cp.pt](http://www.cp.pt) para conhecer as ligações ferroviárias disponíveis.





## Criação de um *cluster* da indústria ferroviária

A CP integra um consórcio constituído com o propósito de fabricar material circulante, financiado no âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), que envolve universidades, centros de investigação, empresas e associações representativas de vários setores de atividade, tendo em vista a construção do "Comboio Português". Este projeto, bem como a criação do Centro de Competências Ferroviário, autorizado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 99/2021, de 27 de julho, situado em Guifões, Matosinhos, incluem-se num conjunto de medidas e ações estratégicas para promover a competitividade do setor ferroviário, tendo como objetivo o desenvolvimento em Portugal de um novo *cluster* ferroviário e de uma nova indústria nacional da ferrovia, que permita ao país inclusivamente produzir comboios.



Figura 27 - Os têxteis nacionais fornecem o tecido para os assentos.

## Nova Frota da Metro do Porto

A CP celebrou em 2023 um contrato com o fabricante de comboios CRRC para a realização da manutenção aos 18 veículos da nova frota CT da Metro do Porto, por um período de cinco anos, nas oficinas da CP em Guifões.



Figura 28 - Um veículo do Metro do Porto a entrar em manutenção.

## Responsabilidade Social

### Residências para Estudantes

A CP concorreu a duas candidaturas a financiamento para reabilitação de edifícios destinados a alojamentos universitários a custos acessíveis, disponibilizando as instalações dos antigos Dormitórios Operacionais de Campolide, em Lisboa e de Coimbra.

As instalações serão alvo de obras de requalificação, integralmente financiadas pela União Europeia (UE) - Next Generation EU e pelo Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), ao abrigo do Programa de Alojamento Estudantil a Custos Acessíveis, que se encontra integrado no Plano Nacional de Alojamento do Ensino Superior (PNAES) e cuja dinamização compete à Agência Nacional Erasmus+ Educação e Formação.

Estas candidaturas e respetivas aprovações permitirão requalificar antigos edifícios da CP e, no âmbito da componente de responsabilidade social da empresa, dar resposta às necessidades dos estudantes e estreitar as relações institucionais e de cooperação entre a CP e a Academia.



Figura 29 - Cerimónia de assinatura do contrato com o ISCTE.

## Segurança

O modo ferroviário é, estatisticamente, o mais seguro modo de transporte terrestre.

O elevado nível de segurança traduz-se para a sociedade num benefício económico e social, resultante da economia de recursos humanos e materiais, pelo baixo nível de acidentes, com menos impacto a nível da vida humana e na sociedade em geral. Esse nível de segurança deve-se às características intrínsecas de transporte guiado, normalmente em sítio próprio, mas também a uma enraizada cultura de segurança, sucessivamente melhorada ao longo da sua existência.

No Anexo encontram-se as estatísticas de acidentes, no âmbito do Pilar Social, podendo verificar-se o reduzido número, principalmente tendo em conta os milhões de passageiros transportados anualmente.

## Práticas de Aprovisionamentos

---

### Indicadores GRI: 3-3 - Gestão dos Tópicos Materiais

---

A CP contrata maioritariamente fornecedores nacionais, rege-se pelo Código dos Contratos Públicos e aderiu ao Sistema Nacional de Compras Públicas. Submete ao Tribunal de Contas para visto todos os contratos que ultrapassem o montante global acumulado de 5 milhões de euros.

Em relação a Boas Práticas Ambientais destinadas aos prestadores / fornecedores de serviços externos cujo atividade possa influenciar, direta ou indiretamente, o bom desempenho ambiental da CP, encontra-se disponível no site da CP o Manual de Competências Sustentáveis de Fornecedores<sup>4</sup>. Para cada um dos prestadores / fornecedores de serviços externos e de acordo com a sua especificidade, são identificadas as boas práticas por classe ambiental.

Restantes descrições das práticas de aprovisionamentos podem ser encontradas nos Relatórios e Contas dos anos de relato.

## Cadeia de Aprovisionamentos

---

### Indicadores GRI: 102-9 | 102-10

---

A cadeia de aprovisionamentos da CP conta com mais de 1400 fornecedores, maioritariamente nacionais.

O acesso à infraestrutura tem um peso extraordinário no conjunto dos principais fornecimentos, sendo responsável, em 2023, por 38% do total da faturação com um valor superior a 1 milhão de euros.

Os restantes fornecimentos de maior peso prendem-se com a energia (eletricidade e gasóleo) e com o aluguer e manutenção do material circulante.

---

<sup>4</sup> [Manual de Boas Práticas Ambientais | CP](#)

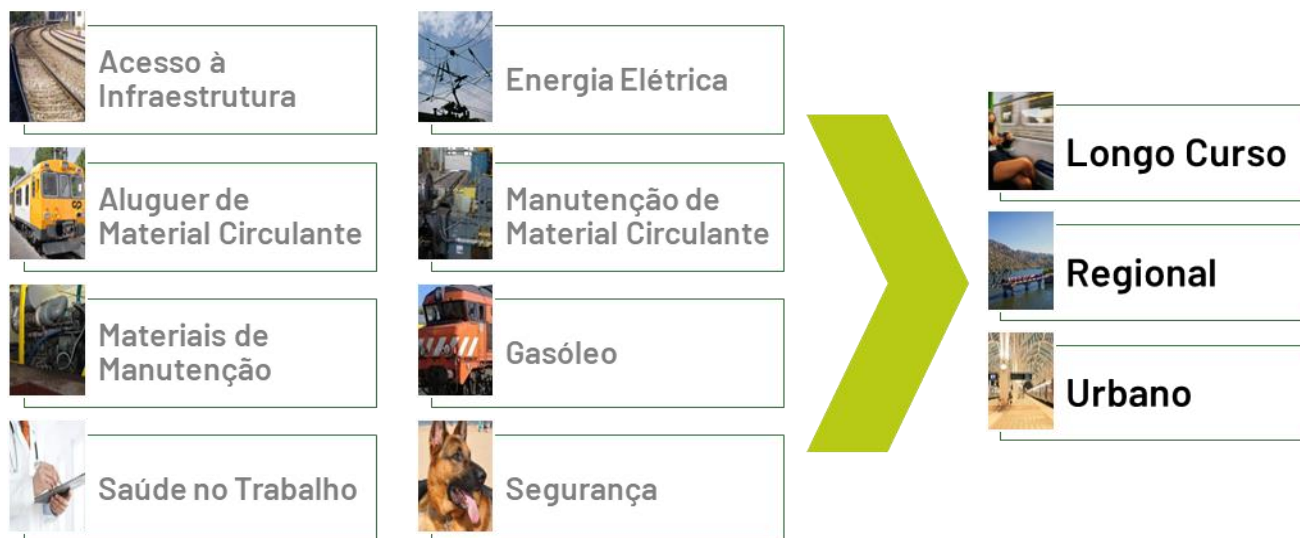


Figura 30 – Cadeia de Aproveitamentos da CP.

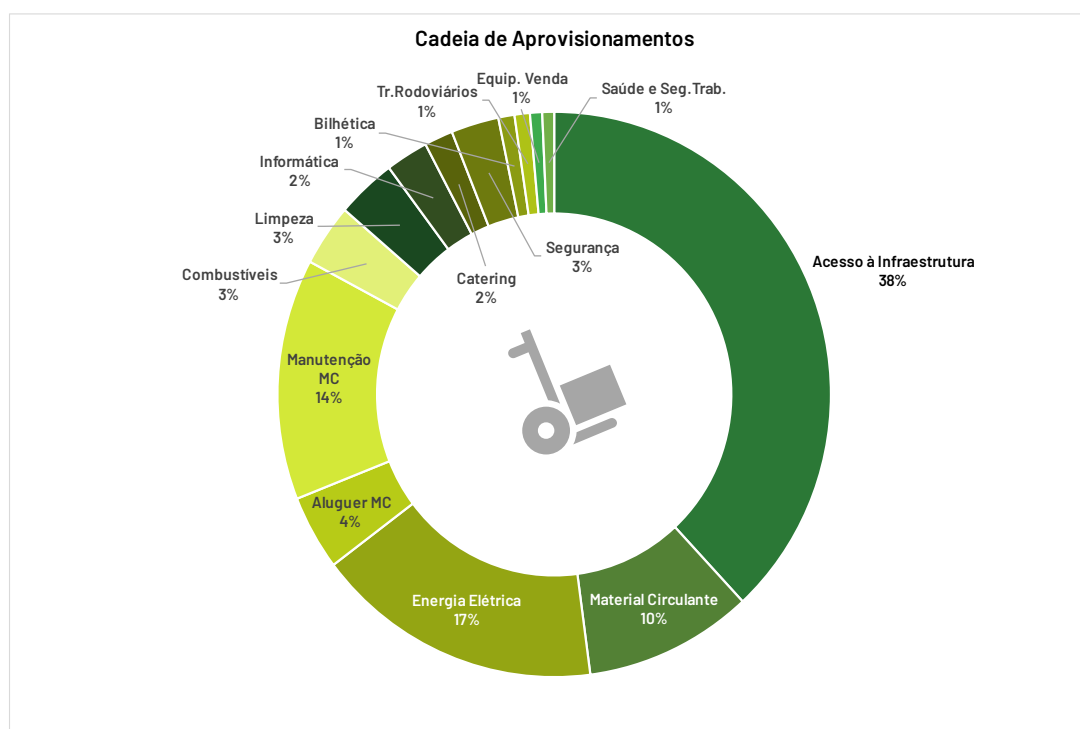


Gráfico 5 – Principais componentes da cadeia de aprovisionamentos em 2023.

## Contratação Local

**Indicadores GRI: 204-1**

**Temas ODS: Práticas de Aprovisionamentos**



Considerando o conjunto de fornecedores com valor de faturação acima de um milhão de euros, cerca de 81% do volume de faturação pertence a fornecedores nacionais. O recurso a fornecedores de outras nacionalidades concentra-se essencialmente no aluguer de automotoras e no fornecimento de equipamentos e materiais para manutenção de material circulante.

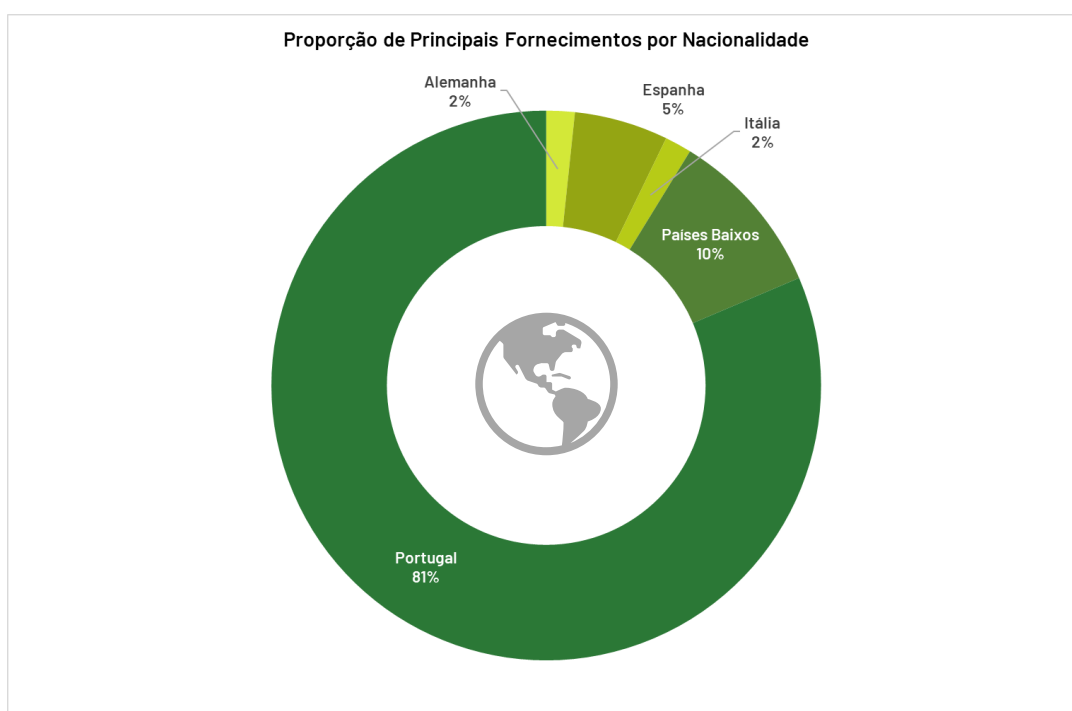


Gráfico 6 – Proporção de despesa junto de fornecedores, por nacionalidade em 2023.





# 7.

## Propósito Ambiental





## Alterações Climáticas

Indicadores GRI: 3-3 – Gestão dos Tópicos Materiais

Temas ODS: Eficiência Energética | Investimentos Ambientais | Emissões de GHG | Riscos e Oportunidades derivados das alterações climáticas



A eletrificação de linhas férreas associada à crescente produção de energia elétrica de fontes renováveis permite reduzir o consumo de energia de origem fóssil, seja como fonte primária ou para tração, e consequentemente os gases de efeito de estufa (GEE), partículas e aerossóis que contribuem para o fenómeno de aquecimento global.

Como se verá no capítulo dedicado à *Energia*, a CP tem naturalmente visto o seu impacto ambiental melhorado à medida que o consumo de gasóleo utilizado para tração tem decrescido de forma sustentada nos últimos anos.

Para minimizar o efeito da tração a *diesel*, existem soluções de sistemas de tração híbridos, seja *Diesel-elétrico*, bateria-elétrico ou outras fontes de energia como, por exemplo, a pilha de combustível a hidrogénio. Em todo o caso, carecem de investimento considerável seja em material circulante novo, na renovação do existente ou em infraestruturas.

Encontra-se em curso o processo de aquisição de 22 automotoras para serviço regional, 12 das quais bimodo (tração *Diesel-elétrico*), de forma a minimizar a utilização de combustível nas linhas parcialmente eletrificadas.

Identificam-se ainda como soluções de fontes de energia com baixa pegada de carbono, os combustíveis sintéticos como o HVO, de substituição direta do *diesel* tradicional, ou os catalisadores de combustão como a injeção de hidrogénio ( $H_2$ ) em pequenas quantidades em motores *diesel*, que apesar do consequente sobrecusto permitem obviar de forma significativa as emissões poluentes.

A CP realizou testes de injeção de  $H_2$  em pequenas concentrações num motor *diesel* de uma locomotiva da série 1400, com vista a otimizar a combustão e assim reduzir as emissões poluentes. Os resultados obtidos no banco de ensaio não foram conclusivos e a dificuldade em acomodar um gerador de  $H_2$  na locomotiva motivou a suspensão do projeto.



**HVO**

HVO é o acrónimo de “*Hydrotreated Vegetable Oil*”. Este tipo de *diesel* é produzido a partir de resíduos de óleos e gorduras, como por exemplo, restos de óleos alimentares. Este combustível suporta diversos tipos de misturas, desde 100% puro, como misturado com *diesel* fóssil convencional. Por exemplo, HVO20 consiste em 20% HVO e 80% de *diesel* fóssil. No caso da designação HVO100, indica que é a versão mais pura.

Vantagens da utilização deste combustível:

- Redução até 90% das emissões de gases com efeito de estufa durante o ciclo de vida do combustível, em comparação com o diesel tradicional;
- Permite reduzir as emissões de gases escape, o que é de extrema importância, tanto para a qualidade do ar como até para os próprios motores, especialmente no caso de motores antigos, como é o caso das locomotivas da CP.

Ainda no âmbito das medidas de mitigação das alterações climáticas, durante 2023, a CP realizou testes de utilização de HVO 100 em antigos motores *diesel*, incluindo a monitorização das variações de emissões produzidas com este combustível, em relação ao *diesel* fóssil.

Inicialmente testado favoravelmente num motor em banco de ensaios, durante o ano de 2024 serão efetuados testes em linha numa locomotiva de manobras e em comboios especiais. Os ensaios estão a ser levados a cabo em parceria com um fornecedor de combustíveis português, esperando-se bons resultados em termos de redução de emissões da frota a *diesel*, a qual atualmente, ainda representa algum peso na pegada de carbono ferroviária pelo facto de a Rede Ferroviária Nacional ainda não estar eletrificada na sua totalidade.

## Comboio e Bicicleta, Uma Realidade Cada Vez Mais Integrada

No âmbito das medidas de mitigação das alterações climáticas, a CP tem promovido a utilização da bicicleta em complemento ao comboio. O transporte de bicicletas passou a ser gratuito, a CP tem procedido à gradual adaptação do material circulante para possibilitar esse transporte e existem parques dedicados junto de estações. Foram ainda estabelecidas parcerias com várias entidades, para aluguer de bicicletas (ex. lojas nas estações de Sintra e Cascais) e para disponibilização de soluções integradas de mobilidade (ex. a "MobiCascais", que permite aos Clientes associar o Comboio, o Autocarro, Estacionamento e a utilização de Bicicletas).



Figura 31 – Suportes para bicicletas instalados numa carruagem recentemente modernizada.

## Prémio Nacional de “Mobilidade em Bicicleta” 2021

A CP foi uma das entidades premiadas pela Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB), na 16.ª edição do Prémio Nacional da “Mobilidade em Bicicleta”. O Prémio Nacional da “Mobilidade em Bicicleta” está inserido na “Semana Europeia da Mobilidade”.

## Água e Efluentes

**Indicadores GRI: 3-3 – Gestão dos Tópicos Materiais**

**Temas ODS: Descargas Sustentáveis| Eficiência Hidrológica**



### Consumos

**Indicadores GRI: 303-5**

A CP tem trabalhado para uma gestão de consumo de água mais eficiente. Entrou em funcionamento o sistema de telemetria nos contadores de água existentes, associados ao abastecimento de água da rede pública e captações subterrâneas, de forma a padronizar consumos, monitorizar e detetar com celeridade, eventuais fugas. Com este plano, em 2023, já existem em funcionamento contadores com telemetria em cerca de 64% dos locais de consumo.

Este processo permitiu identificar diversos problemas, que foram corrigidos, com resultados efetivos na redução do consumo de água, levando à adoção de boas práticas.

Em 2021 não foi possível evitar um acréscimo de 35% dos consumos, face ao ano anterior, devido a uma fuga de água de difícil reparação na Estação de Faro, que inflacionou os resultados.

A partir de 2022, para além da “água adquirida a terceiros”, ou seja, abastecimento por entidades gestoras municipais, a CP passou a monitorizar as captações de água subterrânea para as atividades industriais. Assim, o acréscimo de 82% dos consumos registado em 2022 decorre da contabilização dos consumos de água subterrânea de Entroncamento e Guifões.

No final de 2022 foi também instalado um contador adicional em Contumil, pelo que só em 2023 foi possível contabilizar os consumos desta unidade de manutenção.

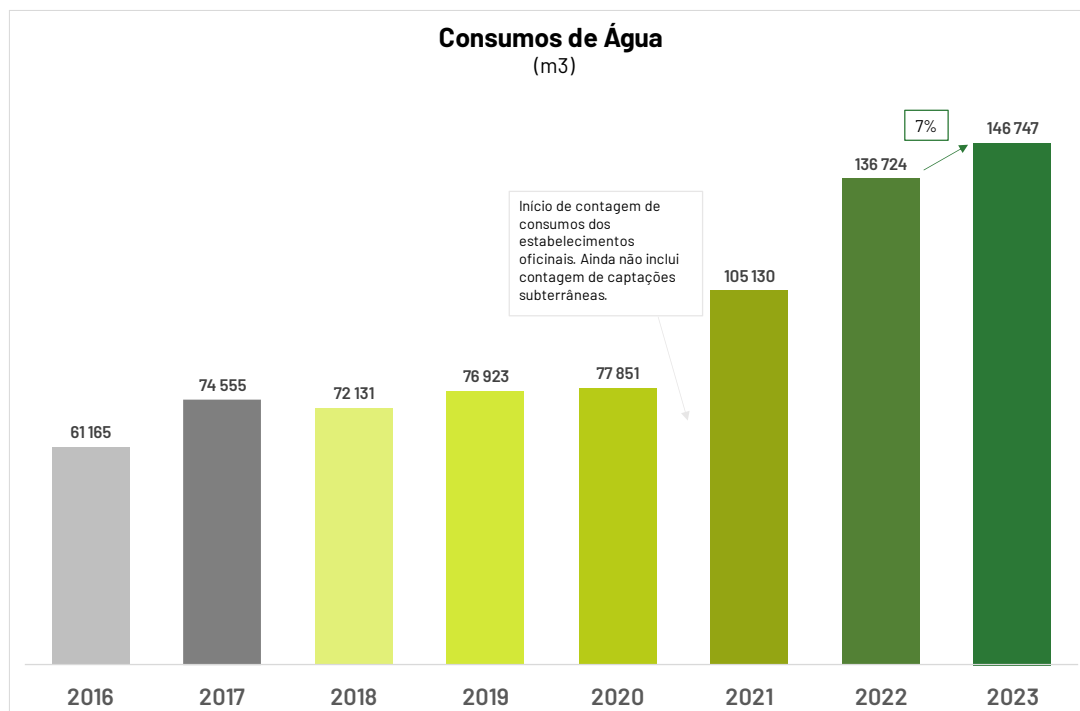


Gráfico 7 – Evolução do consumo de água.

## Monitorização de Efluentes Líquidos

### **Indicadores GRI: 303-2**

### **Licença de Águas Industriais em Sernada do Vouga**

No que reporta ao domínio hídrico foi realizada uma obra de ligação entre as várias descargas de águas residuais industriais da Oficina de Sernada. A obra compreendeu, além da referida ligação, a colocação de um separador de gorduras na zona de refeições e a criação de um parque de resíduos próprio, para o correto acondicionamento dos resíduos gerados naquela Oficina.

O processo culminou com a emissão da licença de descarga de águas residuais industriais de Sernada, em 2021.

### **Contumil**

Em 2022 foi emitido o primeiro título único ambiental associado à atualização da licença de descarga de águas industriais e domésticas do Complexo de Contumil, para além da ratificação das duas captações subterrâneas existentes naquele local.

### **Outras Ações**

Em 2022 foi adquirido um separador de gorduras para colocação na cantina do Complexo de Contumil, de forma a auxiliar o desempenho da ETAR existente das águas domésticas.

No início de 2023 foi conseguida a renovação da autorização de ligação ao coletor municipal de Oeiras.

Para a prossecução da boa gestão do domínio hídrico, manteve-se a monitorização das águas residuais, através de um laboratório acreditado, nos vários locais onde há produção de efluentes líquidos (Parques oficiais, Pórticos, Postos de Abastecimento de Gasóleo, por exemplo), de acordo com o plano previsto para obtenção e manutenção das licenças de descarga.

## Energia

Indicadores GRI: 302-1 | 302-4

Temas ODS: Eficiência energética | Energia Renovável | Redução do consumo de energia | Transporte



## Consumos por Destino

A CP utiliza três fontes de energia principais: gasolina, gasóleo e energia elétrica. A energia para tração representa 95% do consumo total, conforme se pode avaliar no gráfico seguinte. Dado que a produção de comboios é maioritariamente efetuada com recurso a tração elétrica, a eletricidade para tração representa 70% do total. Os restantes consumos são residuais, face aos valores dos consumos para a tração dos comboios.

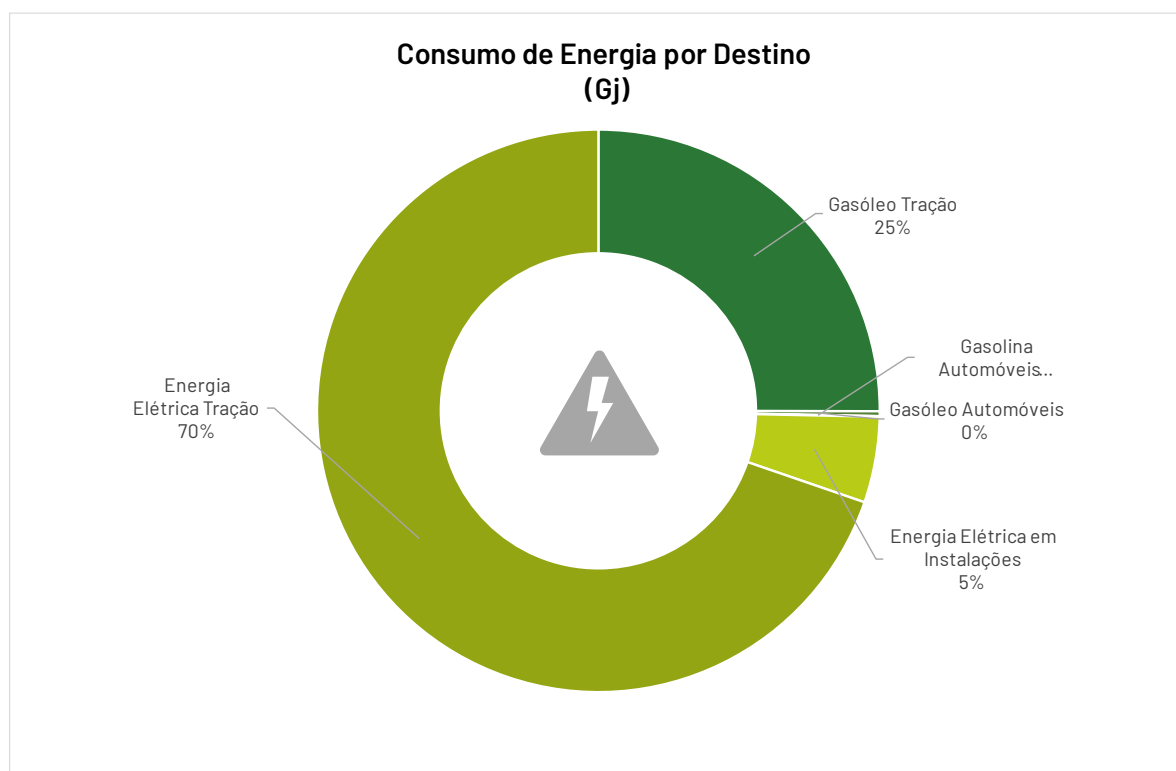


Gráfico 8 – Distribuição do consumo de energia, reduzido à mesma unidade, para comparação (Gj).

### Cálculos:

$10^3$  l gasóleo = 36,4 Gj

$10^3$  l gasolina = 32,98 Gj

1 kWh Eletricidade = 0,0036 Gj

## Tração

Em 2021 e 2022, verificou-se um acréscimo do consumo de energia para tração, decorrente da recuperação da normalidade na oferta de comboios, após as limitações impostas durante a Pandemia. No entanto, em 2023, devido ao impacto dos conflitos laborais sobre a oferta, verificou-se uma redução dos consumos.

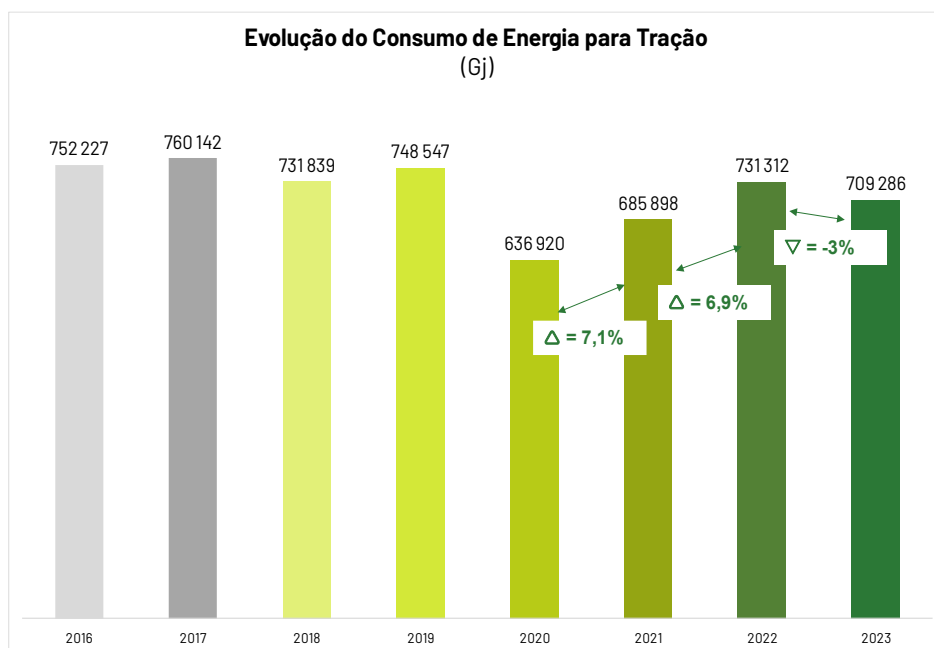


Gráfico 9 - Evolução do consumo de energia elétrica para tração dos comboios.

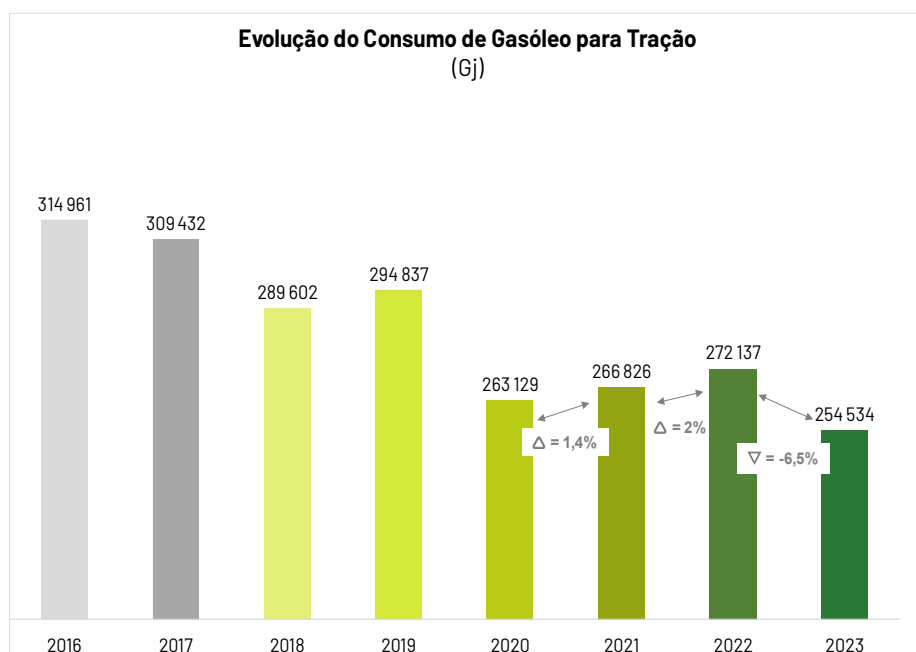


Gráfico 10 - Evolução do consumo de gasóleo para tração dos comboios.



## Instalações

No período de relato manteve-se a política de redução dos consumos.

Nas obras efetuadas continuaram a ser implementadas medidas para aumentar a eficiência energética dos edifícios, tais como isolamento térmico, isolamento acústico ou lâmpadas LED.

Apesar do aumento do número de edifícios, decorrente da integração da atividade de manutenção e à redução do teletrabalho a partir de 2021, verificou-se um decréscimo de 1,5%, de 2,6% e de 2,5%, respetivamente, no consumo de energia nos edifícios em 2021, 2022 e em 2023, decorrentes das medidas de poupança implementadas, principalmente no que respeita a iluminação, pela substituição por LEDs.

A alteração da iluminação para LED conduz a uma redução do consumo notável. Por exemplo, a oficina de Guifões, diminuiu o seu consumo em 24,2% desde 2020, com esta substituição.

Notas:

- Para maior comparabilidade foram incluídos, em 2019, os consumos da EMEF, contendo assim os valores das oficinas nesse ano.
- Com a reabertura da Oficina de Guifões em 2020, verificou-se naturalmente o aumento de consumo nesse ano face ao anterior.

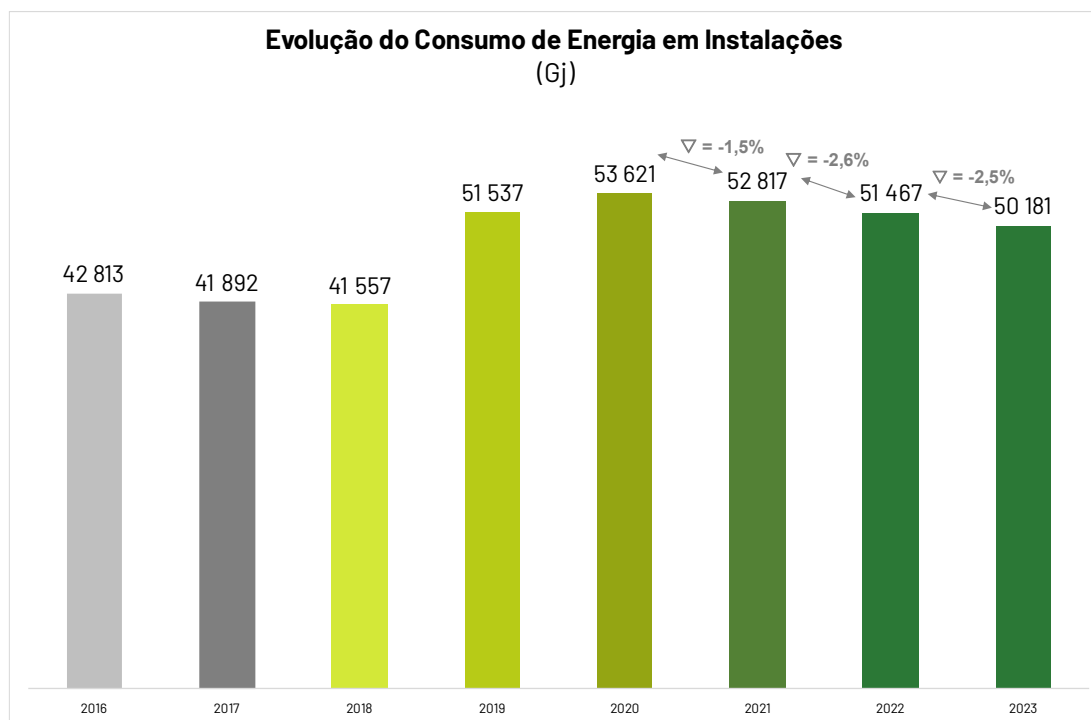


Gráfico 11 – Evolução do consumo de energia elétrica nas instalações. Nota: Os valores dos anos 2019 e 2020 foram corrigidos devido a acertos na verificação da faturação.

No período em análise registou-se a instalação de postos de carregamento de automóveis ligeiros elétricos no Condomínio do Rossio e em Contumil. Assim, os consumos de 2021 a 2023 incluem os valores da tabela abaixo, referentes ao carregamento de automóveis ligeiros elétricos.

	Unidade	2021	2022	2023
Carregamento de veículos elétricos				
	kWh	356	1 282	2 156
	Gj	1,3	4,6	7,8



Figura 32 – Postos de carregamento de veículos elétricos na sede da CP em Lisboa.

## Frota Rodoviária

Decorrente do aumento do parque automóvel, em consequência da integração da atividade de manutenção de material circulante e da retoma da normalidade, após as restrições à mobilidade no período da Pandemia, registou-se um aumento de consumo de gasóleo e de gasolina rodoviários no período de 2020 a 2022.

Em 2023, decorrente da substituição gradual da frota por veículos elétricos, já se verificou uma redução de 21,2% do consumo de gasóleo.

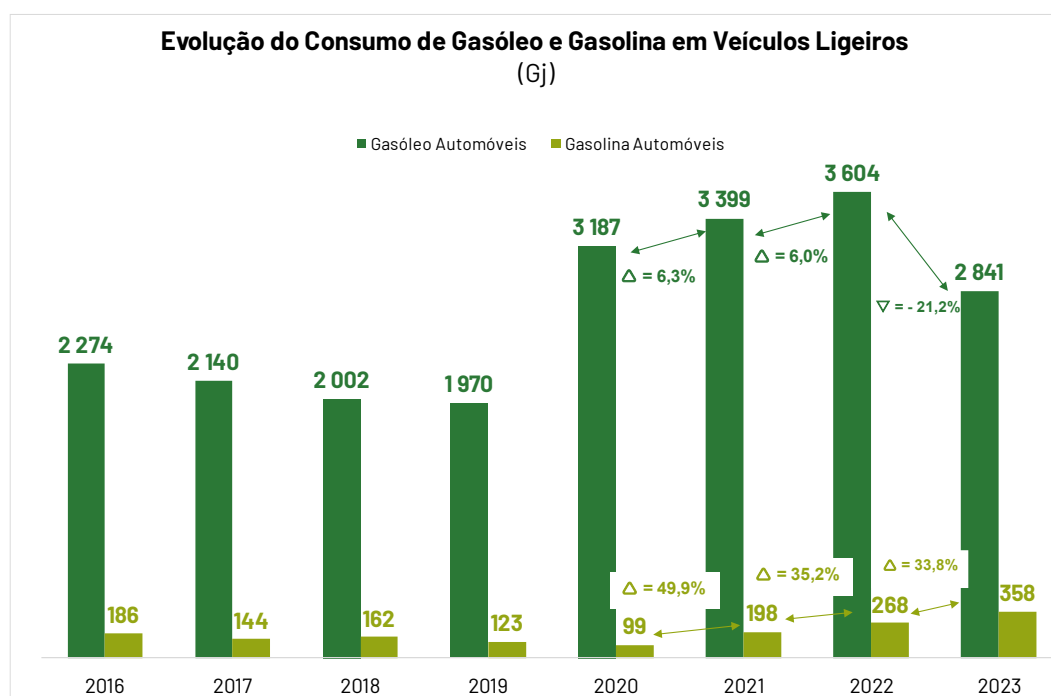


Gráfico 12 -- Evolução do consumo de gasóleo e gasolina na frota rodoviária.

## Auditoria Energética

### Indicadores GRI: 3-3 - Gestão dos Tópicos Materiais

Ao abrigo da Portaria 228/90 de 27 de março, foi feita uma avaliação sobre o estado de implementação do Plano de Racionalização de Energia da frota da CP, o qual resultou num Relatório de Execução e Progresso.

Apresentou informação sobre a evolução da eficiência energética da frota com recurso ao indicador de Consumo Específico, aprovado pela Direção Geral de Energia e Geologia (DGEG), no seguimento da Auditoria Energética efetuada no âmbito do Regulamento da Gestão do Consumo de Energia (RGCE) para o Sector dos Transportes.

Listou igualmente as medidas tomadas pela Empresa com vista a reduzir o consumo de energia pela frota.

## Plano de Eficiência Energética

### **Indicadores GRI: 3-3 – Gestão dos Tópicos Materiais**

Foi elaborado o Plano de Eficiência ECO.AP 2030 para o triénio 2022-2024 e submetido no portal Barómetro ECO.AP.

Este Plano, submetido à ADENE, tem como objetivo estratégico a promoção da eficiência de recursos da CP, para que se possa atingir, em 2024, um nível de eficiência de recursos superior, através da redução do consumo de recursos energéticos, hídricos e de materiais, do aumento da incorporação de fontes de energia renováveis em regime de autoconsumo e do aumento da participação na melhoria da eficiência de recursos.

No que respeita ao Sistema de Gestão dos Consumos Intensivos de Energia, em 2022 foi submetido à DGEg o Relatório de Execução e Progresso sobre o desenvolvimento e implementação das medidas definidas no ARCE (Acordo de Racionalização de Consumo de Energia) do Complexo Oficial do Entroncamento, que vigora entre os anos de 2020 e 2027.



## Emissões

### Indicadores GRI: 3-3 – Gestão dos Tópicos Materiais

**Temas ODS: Qualidade do ar | Transporte | Emissões de GHG | Acidificação dos oceanos | Desflorestação**



O transporte ferroviário é o mais eficiente sob o ponto de vista ambiental, reconhecendo a CP a sua responsabilidade para com a sociedade no sentido de minimizar o impacto das suas operações. Sempre que a infraestrutura o permite, e em função do material circulante disponível, a CP recorre preferencialmente a comboios movidos por tração elétrica.

No final de 2018 foi lançado um concurso para aquisição de 22 automotoras para serviço regional, incluindo dez unidades elétricas e doze bimodo, ou seja, com tração *diesel* e elétrica, o que permitirá eliminar as circulações com tração *diesel* sob catenária em linhas parcialmente eletrificadas. O contrato foi assinado em outubro de 2020 e entrou em vigor em 2021, após visto do Tribunal de Contas.

Em dezembro de 2021 a CP lançou o concurso para a aquisição de 117 automotoras elétricas, contemplando 62 automotoras para os serviços urbanos, (34 serão afetas à Linha de Cascais, 12 às linhas de Sintra/Azambuja, 4 para a Linha do Sado e 12 para o serviço urbano do Porto) e as restantes 55 unidades aos serviços regionais, podendo neste concurso ser acionada a opção de compra para mais 36 composições.

O material elétrico a distribuir pelos diferentes serviços regionais nacionais, vai tirar partido da modernização/eletrificação da Rede Ferroviária e, consequentemente, reduzir as atuais emissões pela circulação de material a *diesel*.



### Os “Scopes” – uma breve explicação

Para reportar as emissões de gases com efeito de estufa usa-se a terminologia das “Emissões de Scopes 1, 2 e 3”. Estes são uma forma de tipificar o tipo de emissões que uma empresa cria com a sua operação e a sua alargada cadeia de valor (que inclui os seus fornecedores e os seus clientes). O nome advém do *Greenhouse Gas Protocol*, que constitui o *standard* mais utilizado para contabilizar as emissões de GEE. O *Greenhouse Gas Protocol* refere que “Desenvolver um inventário das emissões, incorporando as emissões de Scopes 1, 2 e 3, permite às empresas entender a totalidade das emissões ao longo da sua cadeia de valor e centrar os seus esforços para conseguir as maiores oportunidades de reduções”.

Quando uma empresa tem o objetivo de atingir a meta de “net zero” tem de analisar e medir as emissões destes três âmbitos (ou *scopes*) nas suas origens, sendo o terceiro (*scope 3*) o mais difícil de avaliar.

As emissões de *Scope 1* constituem as emissões diretas que são propriedade ou controladas pela empresa. No caso da CP, trata-se de todo o gasóleo e gasolina consumidos. As de *Scope 2* e *3* são indiretas, embora consequência da atividade da empresa, mas ocorrem em fontes que não são da propriedade ou controladas pela empresa.

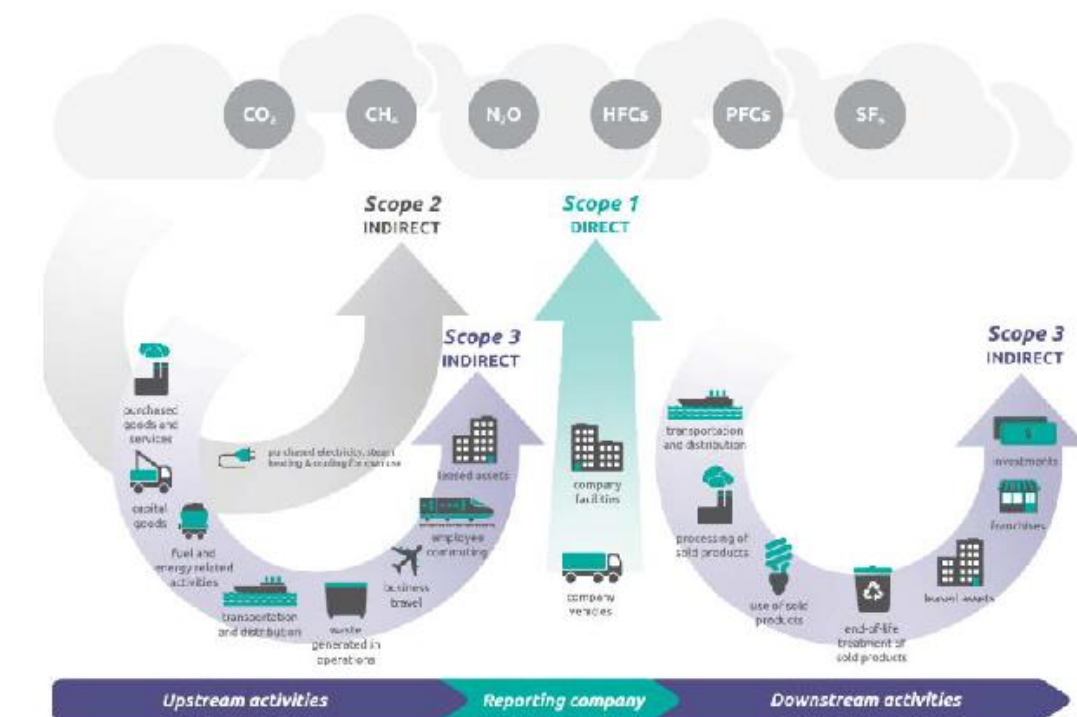


Figura 33 – Fonte: Greenhouse Gas Protocol



## Sequestro de Carbono

Impedir o crescente aquecimento da atmosfera terrestre implica um enorme esforço coletivo da Humanidade, principalmente tendo em conta a meta de “emissões zero” em 2050.

Embora a opção acertada seja a supressão das emissões, na impossibilidade de as eliminar completamente, as empresas responsáveis contrabalançam o que produzem para a atmosfera, por meio do Sequestro de Carbono capturando-o, removendo-o da atmosfera e armazenando-o onde seja benéfico, ou seja, trabalhando com o próprio ambiente para combater a crise climática.

À volta de 45% do CO<sub>2</sub> emitido pelo Homem permanece na atmosfera, tornando-se no fator principal para o aquecimento global, pelo que o seu sequestro é essencial para o prevenir. Este pode ocorrer de dois modos: biológico ou geologicamente.

O sequestro biológico de carbono armazena-o no ambiente, nos chamados “sumidouros de carbono” nos quais se incluem as florestas, os prados, o solo, os oceanos e cursos de água. Esta forma é conhecida como “sequestro indireto” ou “passivo”.



## Florestas

Nas florestas e noutras formas vegetativas como prados ou bosques, o  $\text{CO}_2$  é incorporado pelas árvores, através da fotossíntese, transformam o dióxido de carbono ( $\text{CO}_2$ ) em oxigénio (O) e retendo o carbono (C), transferindo algum para o solo, através das raízes. Uma árvore absorve, em média, entre 30 e 50 kg de  $\text{CO}_2$  por ano, dependendo da espécie.

Proteger estes ambientes é crucial para a existência de sumidouros de carbono, pelo que a desflorestação é a maior ameaça a este processo natural, em paralelo com a construção e com a agricultura intensiva.

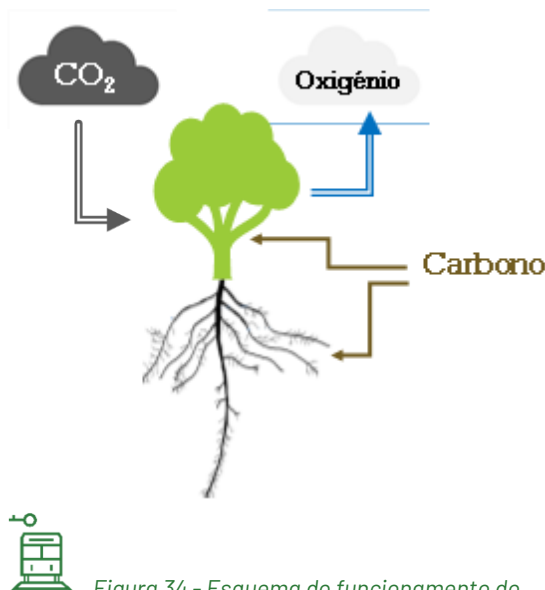


Figura 34 - Esquema do funcionamento do sequestro de carbono pelas florestas.

## Solo

Turfeiras e pântanos, outrora vistos como áreas indesejáveis, capturam e armazenam o carbono sob a forma de carbonatos, misturando-se com outros minerais, como cálcio e magnésio.

As turfeiras são habitats naturais de elevado valor biológico, dominados por musgos e algumas plantas vasculares em solos onde existe água em abundância. Em Portugal, ocupam uma área muito reduzida nas serras de maior altitude do Norte e Centro, prevendo-se que sejam fortemente afetadas pelas alterações climáticas. Para além do sequestro de carbono, as turfeiras desempenham um papel importante no ciclo da água e ao nível da biodiversidade. Estas armazenam água dos períodos mais chuvosos que libertam ao longo do período seco, criando cursos de água a que estão associadas espécies únicas destes ambientes.

## Oceanos

Ambientes aquáticos e largas massas de água são igualmente sequestradores de carbono, num valor estimado de 25% de todo o  $\text{CO}_2$  emitido para a atmosfera. No entanto, demasiado carbono sequestrado pode acidificar a água, constituindo uma ameaça para a biodiversidade marinha.

O processo pode resumir-se em cinco fases: o fitoplâncton captura a luz solar devido à clorofila que contém. Absorve igualmente o CO<sub>2</sub> dissolvido na água do mar, assim como os sais minerais aí dissolvidos. A energia solar, o CO<sub>2</sub> e os sais minerais em conjunto transformam-se nos açúcares que alimentam o fitoplâncton. Por fim, esta reação química liberta oxigénio para o oceano, que posteriormente é libertado na atmosfera.

Deste modo simples, encontramos mais um motivo para preservar a vida marinha, assim como a água dos oceanos.

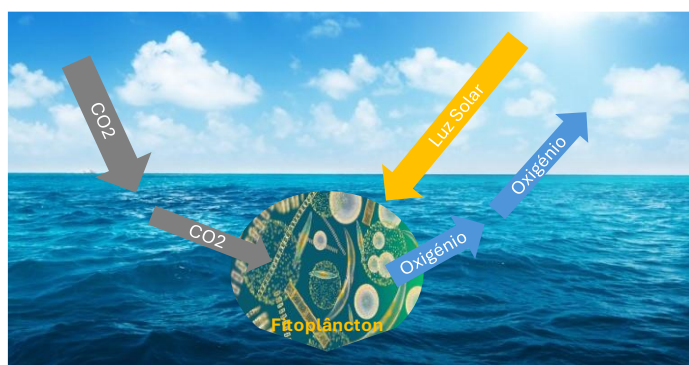


Figura 35 - Esquema de funcionamento do sequestro de carbono pelos oceanos.

Em termos relativos, a grande percentagem de emissões da CP decorre da produção de comboios: tanto da tração elétrica, como da tração a *diesel*.

Para se entender o gráfico seguinte, vemos que na Pegada de Carbono da CP em 2023 as emissões de scope 1 constituíram 44% do total da Pegada e as de scope 2, 55%.

Em ambas, a contribuição da tração é claramente a única que é material.

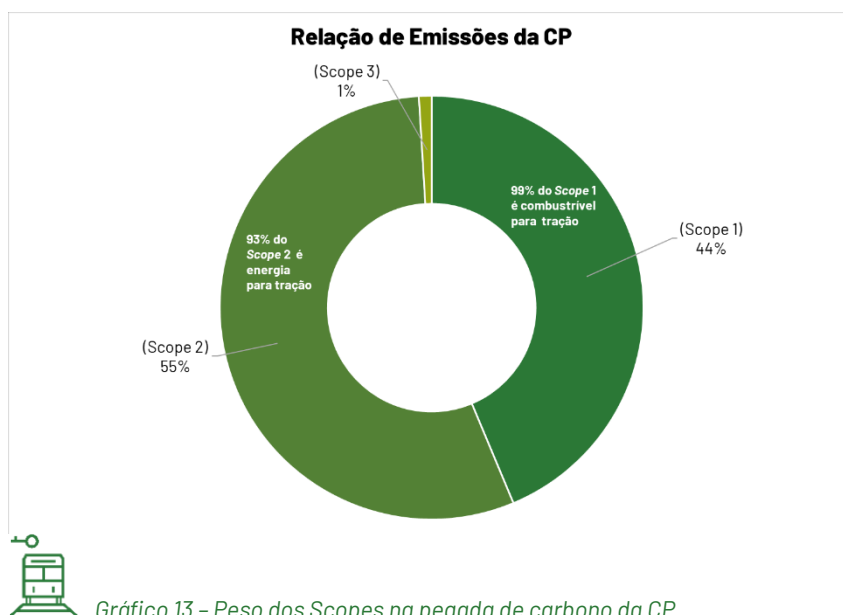


Gráfico 13 – Peso dos Scopes na pegada de carbono da CP.

## Emissões de Scope 1

### Indicadores GRI: 305-1

As emissões decorrentes da utilização de combustíveis fósseis apresentam uma tendência decrescente, em consonância com o respetivo consumo.

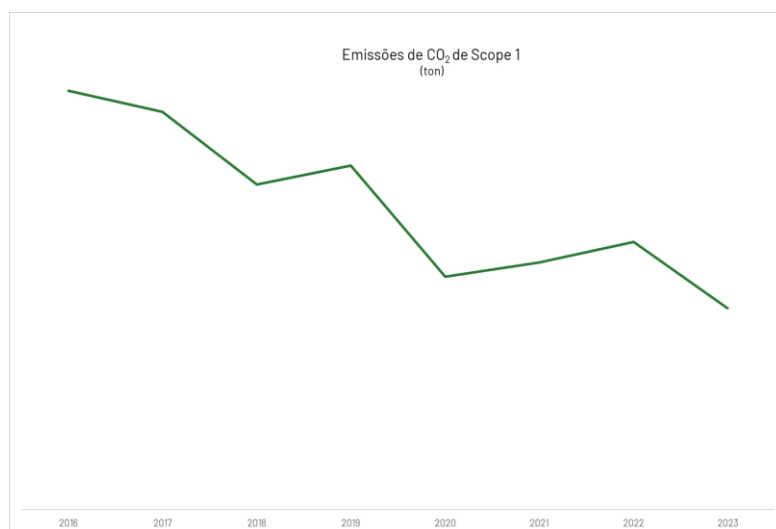


Gráfico 14 – Emissões de scope 1.

## Emissões de Scope 2

### Indicadores GRI: 305-2

Em 2021, tendo sido um ano de pouca pluviosidade e com maior consumo de energia de alta tensão, verificou-se um aumento de emissões na ordem dos 8,5% face ao ano anterior.

No entanto, em 2022, devido à renegociação dos contratos com os fornecedores, exigindo percentagens mínimas de componentes renováveis, registou-se um decréscimo de emissões do Scope 2 na ordem dos 51%. Assim, apesar de um aumento de 6,9% no consumo de energia elétrica para tração, em 2022 verificou-se um decréscimo de mais de 35% nas emissões.

Em 2023, manteve-se a exigência em termos de percentagens mínimas de componentes renováveis. As emissões apresentaram uma redução de quase 7% relativamente ao ano anterior.

Os cálculos das emissões tiveram em conta a informação disponibilizada pelos fornecedores sobre a respetiva rotulagem.

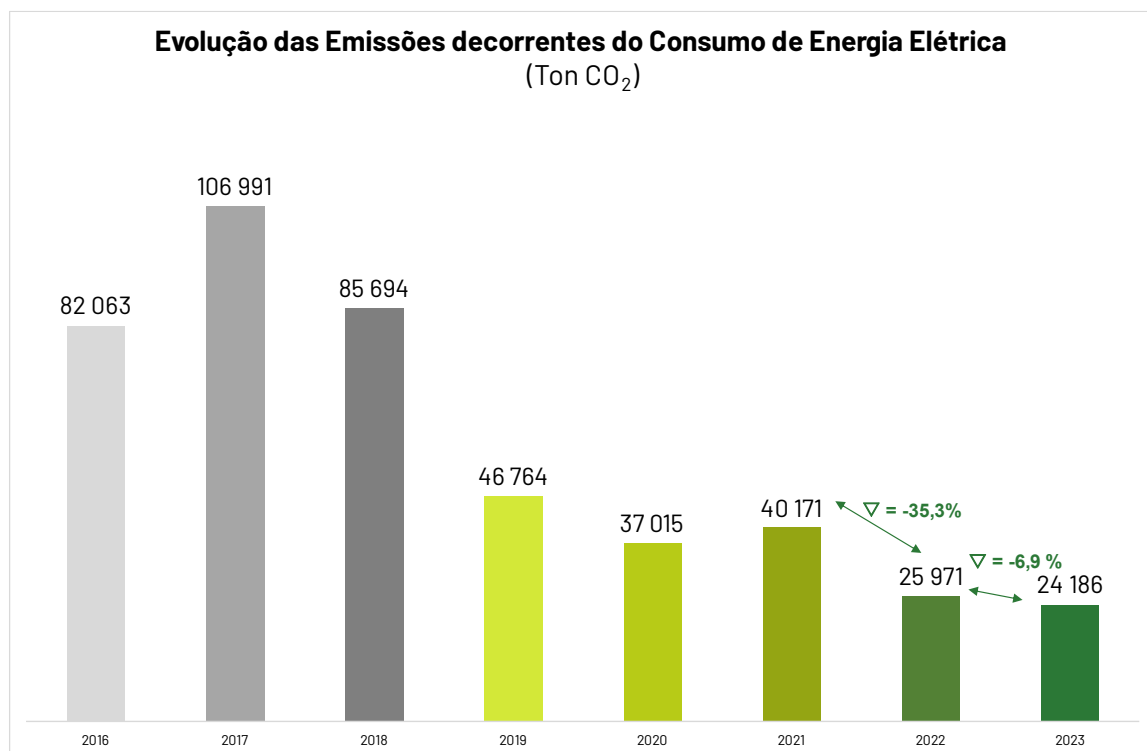


Gráfico 15 - Evolução das emissões decorrentes do consumo de energia elétrica.

**Nota:** em 2022 cerca de 20% da energia para tração foi adquirida à IP, que não forneceu os dados de rotulagem. Na maior parte do ano a IP adquiriu energia à ENDESA e apenas nos três últimos meses à LUZBOA. Assim, usou-se para cálculo destes 20% de emissões o fator generalista da ENDESA para 2022.

De referir que, o critério de exigência relativamente às percentagens mínimas de energia renovável foi aplicado tanto aos contratos de energia para tração como para as instalações.



## Electricity Mix

O electricity mix variou ao longo do período de relato em função dos fornecedores e das respetivas fontes utilizadas. Apresenta-se o mix de 2023:

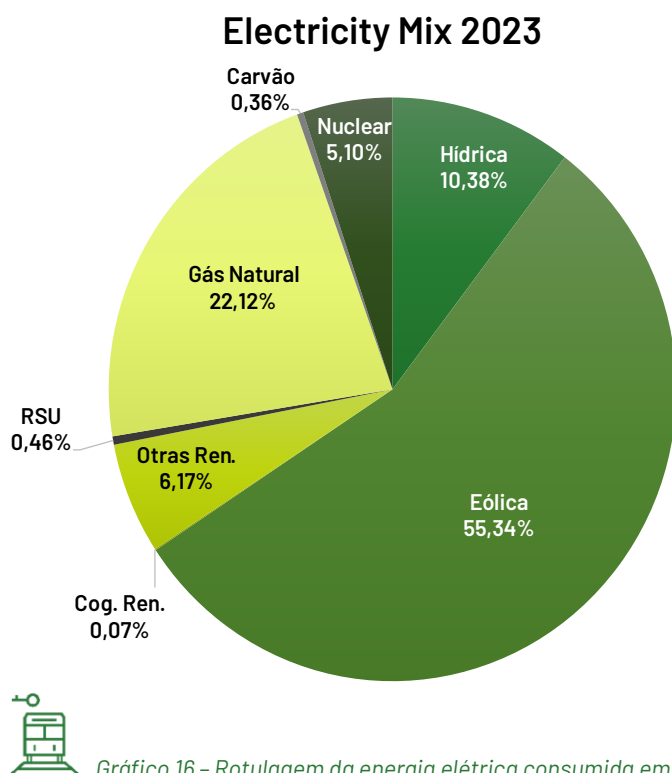


Gráfico 16 – Rotulagem da energia elétrica consumida em 2023.

## Emissões de Scope 3

### Indicadores GRI: 305-3

As emissões decorrentes das viagens profissionais de avião foram quase inexistentes durante a Pandemia. Com a retoma da atividade e das viagens de âmbito profissional, as emissões tiveram um considerável acréscimo, mas situando-se abaixo do registado no período pré-pandemia:

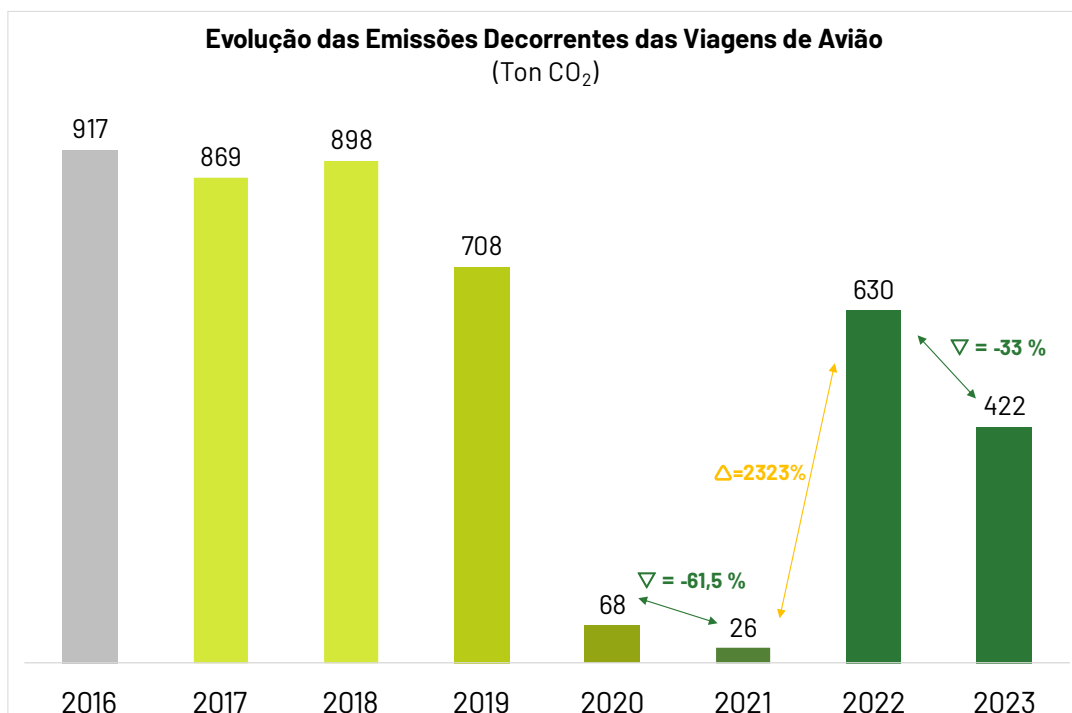


Gráfico 17 - Evolução das emissões do Scope 3.

## Emissões de Substâncias Destruidoras da Camada de Ozono

### Indicadores GRI: 305-6

O ozono (O<sub>3</sub>) que existe na atmosfera localiza-se essencialmente na estratosfera, entre 10 a 50 Km acima da superfície terrestre, constituindo o que se convencionou chamar a "Camada de Ozono".

A proteção da Camada de Ozono é fundamental para assegurar a vida na Terra, uma vez que o ozono estratosférico tem a capacidade de absorver grande parte da radiação ultravioleta B (UV-B), radiação solar que pode provocar efeitos nocivos (ou até mesmo letais) nos seres vivos, ameaçando assim a saúde humana e o ambiente.

Os gases fluorados com efeito de estufa são substâncias com um grande potencial de aquecimento global, muito superior ao do dióxido de carbono. Estes gases são assim parte do compromisso de redução de emissões assumido pela Comunidade Europeia, em 1997, no âmbito do Protocolo de Quioto.

Na CP, estas emissões provêm essencialmente dos equipamentos de ar condicionado. As decorrentes dos ares condicionados instalados nos edifícios não se consideram relevantes, sendo apenas de destacar os que estão instalados no material circulante.

Os consumos variam bastante de ano para ano, sendo difícil apurar os valores reais, constantes do Anexo.

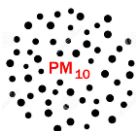




Figura 36 – Esquema de veículo em circulação na Linha de Cascais, onde se pode ver os equipamentos de ar condicionado instalados no topo, aquando da última remodelação.

## Outras Emissões

### Indicadores GRI: 305–7



A associação entre a poluição do ar exterior e o impacto na saúde de pessoas com doenças respiratórias e cardiovasculares foi demonstrada por estudos epidemiológicos. Os poluentes atmosféricos, como o ozono (O3) e matéria particulada (PM), causam riscos para a saúde, existindo uma relação entre a exposição a longo prazo a estes poluentes com a mortalidade por doenças respiratórias e cancro cardiopulmonar e pulmonar.

Os principais poluentes primários são os seguintes: partículas suspensas no ar com diâmetros aerodinâmicos inferiores a 2.5 µm (PM2.5) e a 10µm (PM10), amoníaco (NH3), dióxido de azoto (NO2), dióxido de enxofre (SO2), dióxido de carbono (CO2) e metano (CH4).

A categoria de partículas muito específica, chamada PM2.5, também conhecida como Partículas Finas, que medem menos de 2.5 microns (20 vezes menos que um cabelo fino) são particularmente perigosas porque o seu tamanho reduzido lhes permite penetrar profundamente no trato respiratório. Estas contribuem significativamente para a asma e outros problemas respiratórios, incluindo doença pulmonar obstrutiva crónica, e potencialmente, cancro do pulmão, mesmo para não fumadores que tenham sido expostos a estas partículas.

Assim, é extremamente importante a redução da tração a *diesel* nos comboios, uma vez que são os únicos responsáveis por este tipo de emissões.

Nos anos de relato estas emissões variaram diretamente com o consumo de combustível fóssil, necessário para satisfazer a oferta, constando os Indicadores do Anexo.



Figura 37 – Automotora com tração a diesel.

## Materiais

---

**Indicadores GRI: 3-3 – Gestão dos Tópicos Materiais**

---

---

**Indicadores GRI: 301-1**

---

---

**Temas ODS: Eficiência na utilização de materiais**

---



A CP continua a promover a implementação de medidas no sentido da poupança de materiais.

Ao nível da manutenção do material circulante o consumo dos materiais depende da quantidade e tipologia de reparações efetuadas, pelo que a sua utilização não é diretamente comparável ao longo dos anos. No entanto, sempre que possível, substituem-se os materiais por outros menos poluentes, menos consumidores de energia ou mais duradouros.

Em termos de ações ao nível dos serviços administrativos, salientam-se as seguintes:

- Inserção da informação financeira e de gestão, que anteriormente era enviada em papel às Tutelas, nas plataformas eletrónicas governamentais;
- Utilização de um sistema de gestão documental eletrónica dentro do sistema SAP - denominado SAP-DMS;
- Adoção de assinaturas digitais, privilegiando as comunicações por correio eletrónico, em detrimento da transmissão em papel;
- Utilização da plataforma eletrónica de contratação para procedimentos públicos de aquisição;
- Implementação da E-requisição, que consiste em receber eletronicamente requisições de títulos de transporte dos Organismos do Estado;
- Centralização de impressoras, optando por equipamentos com possibilidade de predefinição de impressão em frente e verso e a preto e branco, com desaparecimento quase completo das impressoras individuais;
- Venda de títulos de transporte pela internet;
- Desmaterialização de títulos de transporte suburbano com implementação de suportes recarregáveis (tanto para bilhetes como para passes);
- Forte aposta nos meios digitais, principalmente em campanhas de comunicação por meio das redes sociais e de *mailings* para os clientes registados.

## Papel

As medidas que têm vindo a ser tomadas refletiram-se favoravelmente no consumo de papel para impressões e fotocópias. No entanto, o aumento da atividade teve a natural repercussão na emissão de bilhetes nos últimos dois anos.

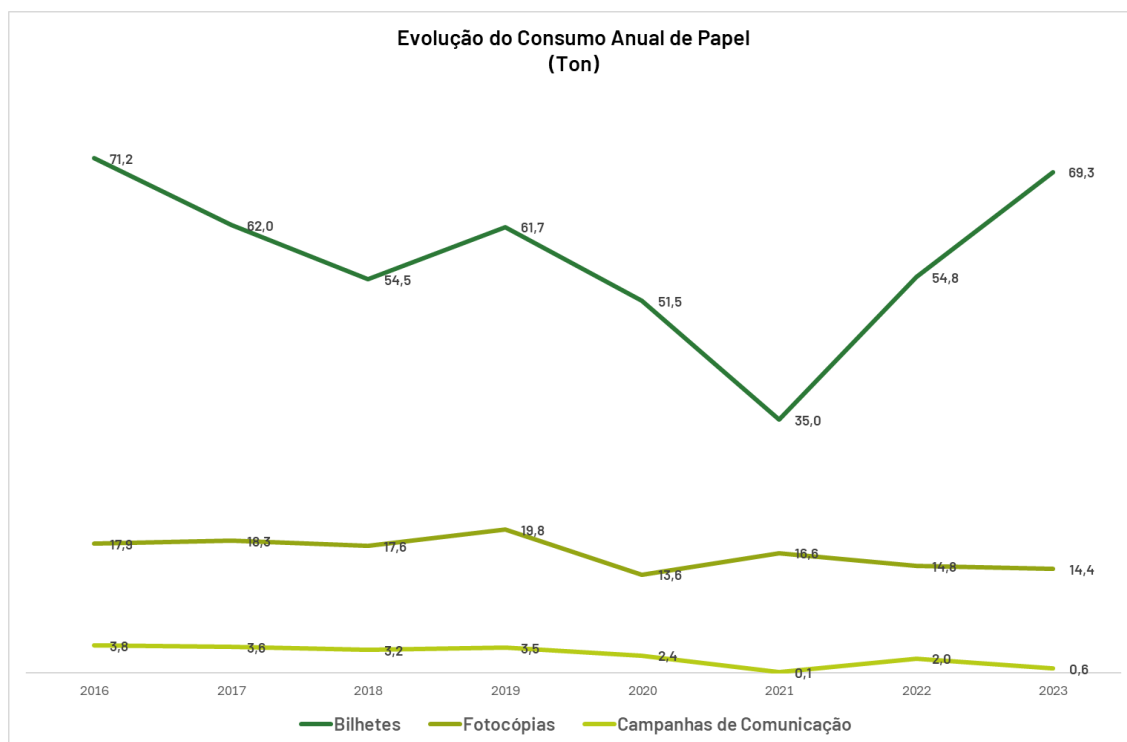


Gráfico 18 - Evolução do consumo de papel por destino.



## Material de Escritório

Os materiais relevantes neste aspeto são os consumíveis, toners e tinteiros para impressoras e fotocopiadoras.

A centralização e partilha de impressoras por vários Órgãos da empresa e o recurso ao teletrabalho levaram a uma grande redução de consumos no período de relato face a anos anteriores.

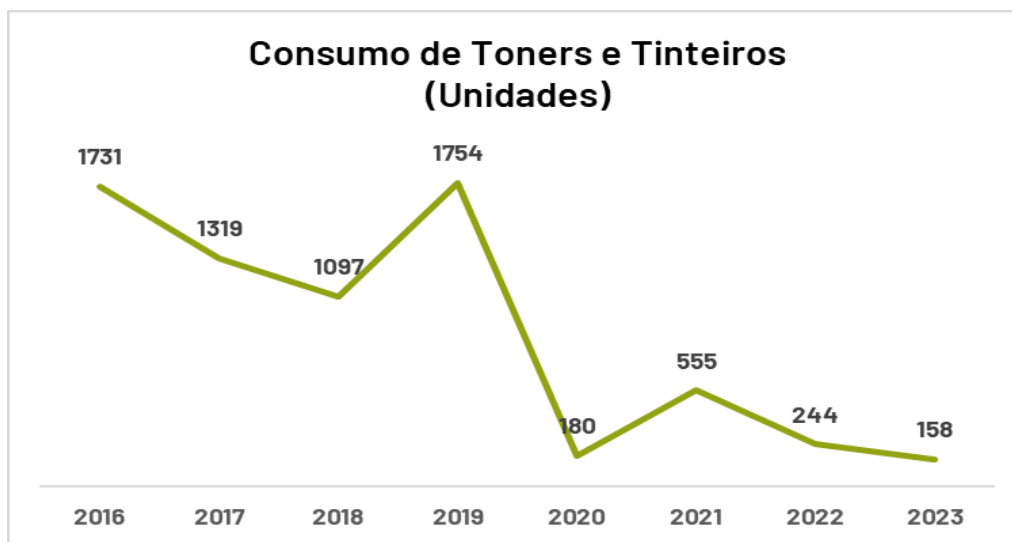


Gráfico 19 - Evolução do consumo de toners e tinteiros.



## Resíduos

**Abordagem da Política de Gestão 103-1 | 103-2 | 103-3**

**Temas ODS: Derrames | Descargas | Investimentos Ambientais**



A CP com a incorporação da atividade de manutenção, aumentou consideravelmente a produção de resíduos, os quais eram, no passado, contabilizados pela EMEF. Para minimizar o desperdício, além de fomentar a redução de consumos de materiais, desenvolveu ao longo dos últimos anos uma cultura de reciclagem e aproveitamento dos resíduos. Nos últimos anos, a taxa de valorização variou entre 70 e 97%, dependendo do tipo de produção em cada ano.

A recolha seletiva está implementada na maioria dos postos de trabalho, com total adesão por parte dos Colaboradores da CP e das empresas de limpeza. No condomínio do Rossio existe uma sala de trituração e empacotamento de resíduos de papel, que trata várias toneladas de papel por ano.

O sistema global de gestão de resíduos encaminha-os para operadores licenciados ou para Câmaras Municipais.

Todos os resíduos produzidos pela operação da CP são assim recolhidos, de modo a garantir o seu encaminhamento para um destino ambientalmente adequado visando, sempre que possível, a sua valorização e o seu acondicionamento temporário em condições ambientais apropriadas, ou seja, prevenindo a poluição.

Na limpeza do material circulante, são apenas utilizados produtos homologados pela CP, com base na análise das suas fichas técnicas e dos requisitos legais aplicáveis. Os produtos de limpeza utilizados pelos prestadores de serviço são controlados e identificados nas auditorias aos contratos de limpeza. As fichas e as regras aplicáveis ao manuseamento de produtos de limpeza perigosos são identificadas e afixadas junto dos locais de operação.

As operações de abastecimento e lavagem do material circulante são executadas em locais apropriados. A CP tem investido numa correta impermeabilização dos solos e em sistemas de recolha e tratamento dos contaminantes, garantindo o seu correto encaminhamento.

Em caso de incidentes, a CP possui procedimentos, meios humanos e meios materiais de atuação adequados a cada situação.

Salientam-se de seguida os principais contratos e protocolos existentes com empresas licenciadas para o efeito:

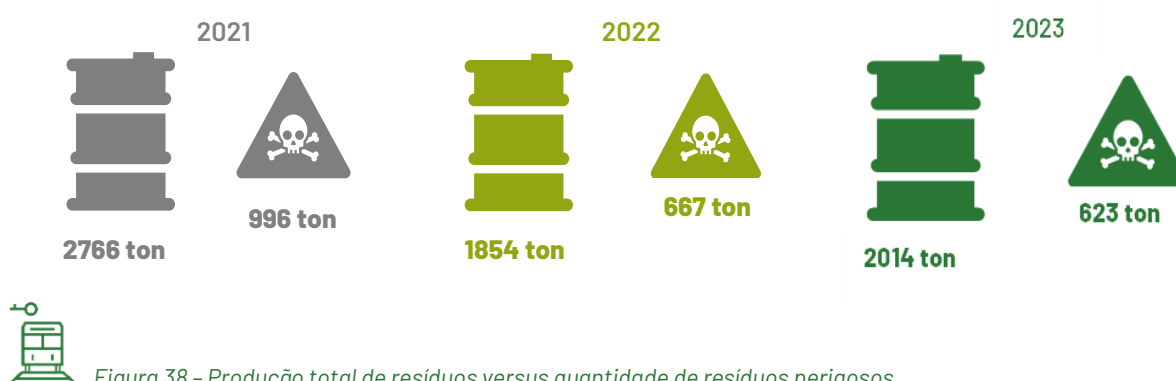
- Gestão da generalidade dos resíduos industriais, onde se inclui:
  - Colocação de contentores e recolha nos vários locais de produção de resíduos;
  - Recolha de águas oleosas dos Pórticos de Lavagem (que funcionam em circuito fechado);
  - Limpeza de separadores de hidrocarbonetos, fossas de decantação e caixas de visita dos Parques Oficiais, assim como as associadas aos Postos de Abastecimento de Gasóleo;
  - Aspiração de óleos usados.
- Gestão de resíduos indiferenciados (RSU) em locais com produção superior a 1.100 l diários:

- No início de cada ano, decorrente da aplicação do Decreto-lei n.º 102-D/2020, de 10 de dezembro, são submetidos, via Portal SiliAmb, os mapas integrados de registo de resíduos (MIRR) dos vinte estabelecimentos existentes que apresentam produção de resíduos;
- Encaminhamento dos líquidos de lavagem de base solvente e aquosa – com a crescente preocupação ambiental, as máquinas de lavagem de peças de base aquosa, que são na sua maioria automáticas, representam 47% do total de máquinas existentes.

## Indicadores da Produção de Resíduos

**Indicadores GRI: 306-1 | 306-2 | 306-3**

Nos três anos de relato pode resumir-se a produção de resíduos do seguinte modo:



A taxa de valorização varia de forma significativa anualmente, consoante o tipo de resíduos produzidos. No início da série seguinte registaram-se valores elevados de produção e de valorização dos resíduos, principalmente metais ferrosos, devido ao facto de ter sido abatido diverso material circulante obsoleto. A partir de 2020, com a integração da função manutenção, o tipo de resíduos produzidos modificou-se, assim como a respetiva taxa de valorização, como se pode ver em pormenor no Anexo.

Atualmente, os principais resíduos decorrem da manutenção de comboios, destacando-se os seguintes:



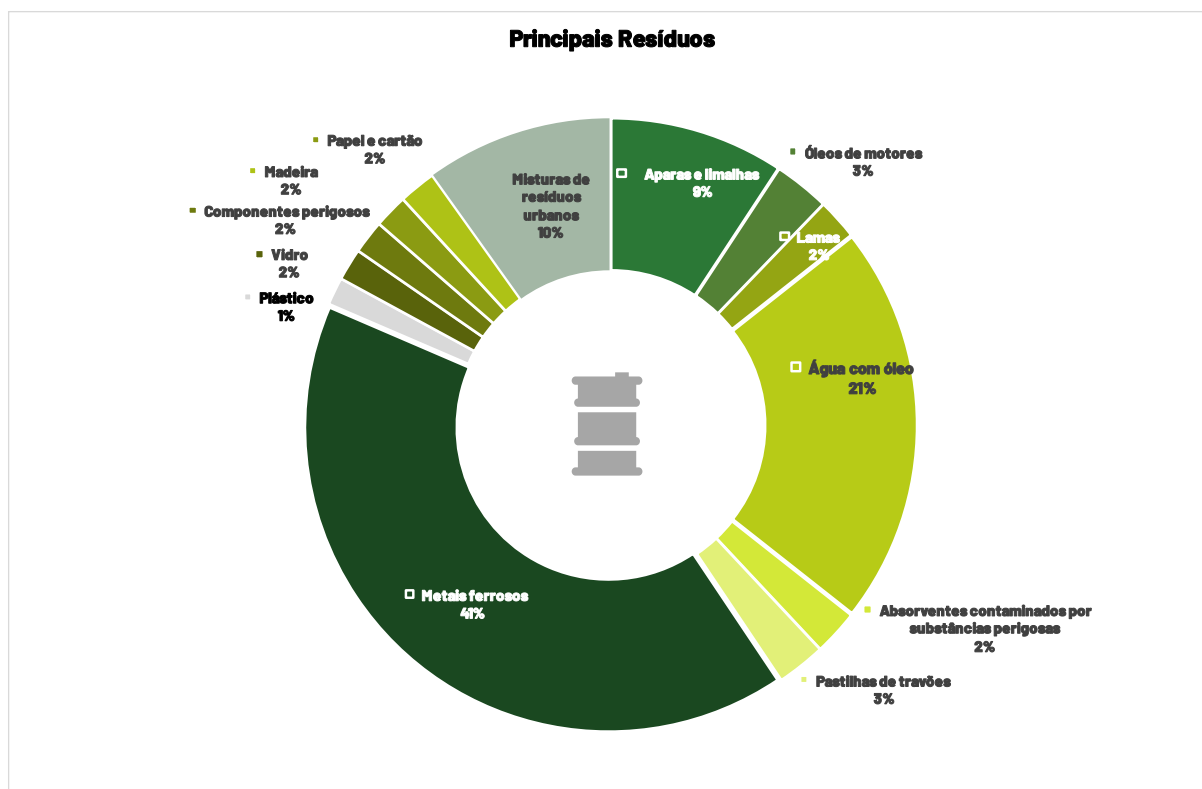


Gráfico 20 – Principais resíduos produzidos em 2023, por peso.

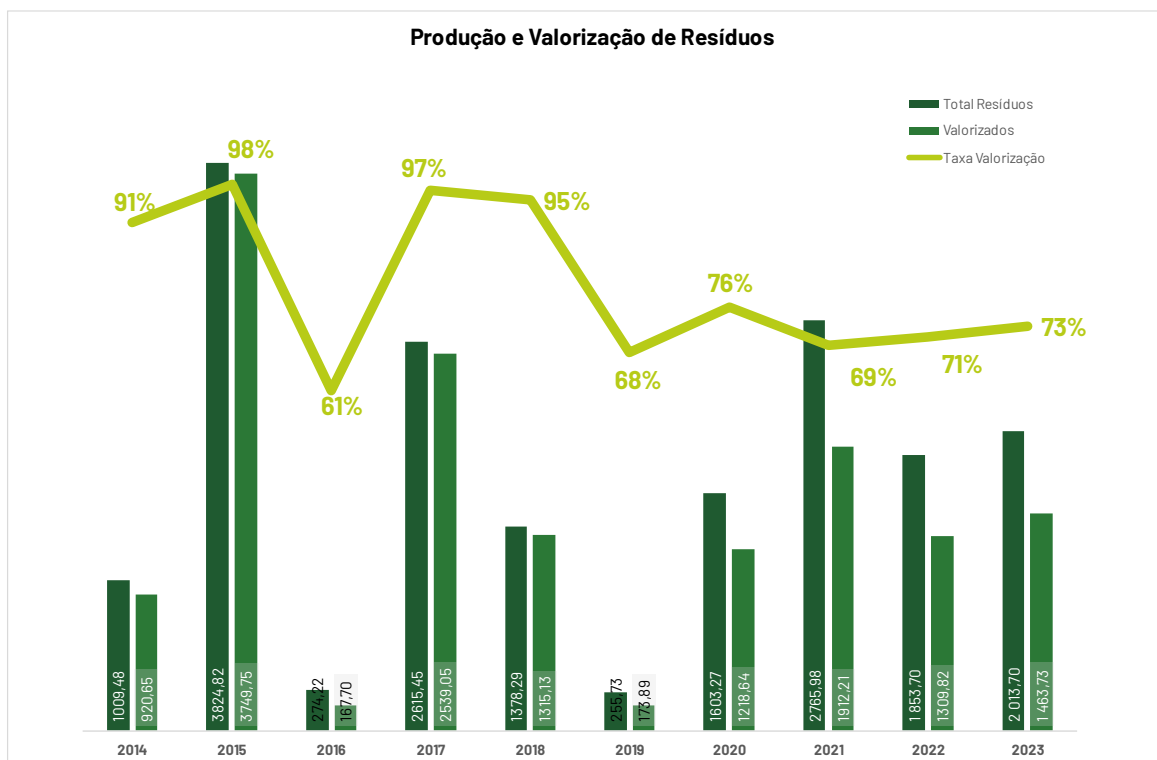


Gráfico 21 – Evolução da produção e valorização de resíduos.



## Uma Reflexão Sobre o Plástico

Os resíduos plásticos, quando aparecem à superfície do mar ou à beira de uma estrada, são um problema fácil de reconhecer. Todos os anos é produzido muito mais plástico do que aquele que pode ser absorvido com segurança pelos sistemas construídos para o reciclar, resultando numa poluição crescente.

O que muitas vezes é esquecido, no entanto, é o papel da indústria do plástico no fomento das alterações climáticas. Cada fase do ciclo de vida de um produto de plástico é uma fonte potencial de emissões prejudiciais para o clima: o fabrico, o uso e o descarte de plástico são responsáveis por 3,8% das emissões globais de gases de efeito estufa – quase o dobro das emissões do setor de aviação.

Mais de 99% do plástico começa a vida como petróleo ou gás natural, e é refinado pela indústria petroquímica, usando um processo que liberta dióxido de carbono e metano para formar blocos básicos de plástico, como o etileno. O transporte desta resina consome combustível, o que também gera emissões. Apenas estas etapas representam 61% do total das emissões provenientes do plástico. Outros 30% são emitidos durante o fabrico dos sacos de plástico, garrafas e outros artigos que usamos diariamente. O restante é libertado quando o plástico é descartado. O plástico pode demorar séculos a decompor-se e a devolver lentamente o carbono armazenado (e outras substâncias químicas nocivas) à atmosfera. Mas quando esses resíduos são incinerados, como acontece em muitos resíduos de aterro, o processo é dramaticamente acelerado.

Apenas 6 a 9% de todo o plástico produzido foi, até agora, enviado para reciclagem. Embora o plástico e outros resíduos sejam recolhidos para reciclagem na maioria dos países, a quantidade de material que é transformado nos mesmos produtos ou em produtos semelhantes (a chamada reciclagem em circuito fechado) é extremamente baixa.

Apenas 2% dos resíduos de plástico são reciclados em circuito fechado e não são transformados em material de qualidade inferior, o que é denominado *downcycling*.

A reciclagem não pode substituir totalmente o material virgem, uma vez que o plástico só pode ser reciclado duas vezes antes de perder as propriedades necessárias, pelo que a maior parte da reciclagem resulta num material degradado que não pode ser utilizado para o mesmo fim.

Assim, a panaceia apontada no sentido de aumentar a taxa de reciclagem, não conseguiria reduzir as

emissões de gases com de efeito estufa da produção de todo o plástico consumido. Isto porque:

1. Tentar reciclá-lo irá criar outros tipos de poluição, dado que as instalações de reciclagem libertam centenas de toneladas de microplásticos por ano;
2. A tentativa de reciclar plásticos contendo aditivos tóxicos pode contaminar lotes subsequentes.

A solução mais simples para toda esta poluição é simplesmente reduzir a produção de plástico. Prolongar a vida útil do artigo de plástico médio através da sua reutilização pode igualmente ajudar a reduzir a procura.

Tal como acontece com a indústria de combustíveis fósseis e as alterações climáticas, é improvável que as empresas petroquímicas produzam e vendam de bom grado menos do seu produto para reduzir a poluição. E os paralelos entre os dois problemas não param por aí.

O ambiente parece estar a afogar-se em plástico pela mesma razão que as temperaturas globais continuam a aumentar – os combustíveis fósseis permaneceram baratos e abundantes.

O resultado tem sido um excesso de embalagens de plástico nas prateleiras dos supermercados que é difícil de reciclar e acaba esmagadoramente em aterros, incineradoras – ou no ambiente. O decréscimo da procura de petróleo devido ao aumento dos veículos elétricos, levará a que as empresas de combustíveis fósseis passem a produzir mais plástico – com todas as emissões de gases de efeito estufa e outros tipos de poluição que tal efeito implica.

A preocupação com a poluição provocada pelo plástico descartado está a distrair as pessoas de um



problema ainda mais sério, central para a crise climática, que são as emissões decorrentes da produção, transporte e suposta reciclagem de todo o plástico existente.

# 8.

## Propósito Social



## Trabalho Digno e Crescimento Económico

**Indicadores GRI: 3-3 - Gestão dos Tópicos Materiais**

**Indicadores GRI: 102-8 | 404-3**



**Temas ODS: Salários e Benefícios | Inclusão económica | Igual remuneração entre mulheres e homens | Igualdade de género | Diversidade e igualdade de oportunidades | Emprego | Liberdade de associação e acordos coletivos de trabalho | Emprego jovem | Licença Parental**

A CP é uma organização inclusiva.

Promove a total igualdade de oportunidades, sem qualquer tipo de discriminação (género, raça ou outras), tanto no recrutamento como na evolução profissional ou na atribuição salarial, relativamente a cada função.

Atenta ao equilíbrio entre a vida pessoal e profissional, permite uma dispensa justificada por quadrimestre e facilita o acesso dos filhos dos Colaboradores a colónias de férias no período de férias escolares.

No que diz respeito ao regresso ao trabalho e taxas de retenção a seguir às licenças de maternidade / paternidade, todos os trabalhadores regressam ao posto de trabalho, que está garantido, de acordo com a legislação laboral portuguesa.

Todos os Colaboradores recebem avaliação periódica de desempenho, sem qualquer discriminação de género.

A totalidade dos trabalhadores é coberta por Acordos Coletivos de Trabalho.

Com o objetivo de criar um ambiente participativo e de colaboração, a comunicação nos dois sentidos é importante, tanto para partilhar as conquistas da empresa com os Trabalhadores e estimular a cultura da organização como para os ouvir, nomeadamente no que respeita a propostas de melhoria, pelo que todos os Colaboradores são encorajados a levantar as questões ou preocupações que sintam.

Todos os Colaboradores estão cobertos por um seguro de saúde, com uma cobertura alargada e a empresa celebrou diversos acordos e protocolos com entidades que geram benefícios para os Trabalhadores (alguns abrangem também os familiares).

O plano de benefícios aos trabalhadores inclui ainda subsídios a filhos em idade pré-escolar e um Complemento do Subsídio de Doença que consiste no pagamento integral do salário referente aos três primeiros dias da baixa por doença e, nos restantes dias, na diferença entre a retribuição da segurança social e o ordenado base líquido que receberia se estivesse ao serviço.

São promovidas boas práticas de Segurança, Higiene e Saúde no Trabalho por meio de atividades inerentes à proteção da saúde e prevenção dos riscos profissionais.

A CP dispõe de um Regulamento da Prevenção e Controlo do Trabalho sob efeito do Álcool ou de Substâncias Estupefacientes ou Psicotrópicas. Este regulamento estabelece que são prioritariamente submetidos a controlo da alcoolemia e de toxicologia os Colaboradores cujas funções tenham, direta ou indiretamente, maiores envolvimento na segurança da circulação e impliquem maiores riscos profissionais.

Cada novo Colaborador recebe um Manual de Acolhimento, um instrumento facilitador para a integração na organização, que visa fornecer informações sobre a atividade, normas, procedimentos e benefícios sociais.

O Código de Ética da CP incorpora o conjunto de valores fundamentais da Empresa e orientadores comportamentais dos seus Colaboradores, independentemente da natureza dos seus vínculos com a mesma. A Comissão de Ética tem por missão, entre outras, zelar pelo cumprimento e divulgação do Código de Ética, promover a consolidação do conhecimento e as boas práticas neste âmbito, esclarecer dúvidas sobre as matérias aí versadas e emitir pareceres sobre questões relacionadas com o seu cumprimento. Cuida também do incremento da ética no modelo de governo da Empresa. Quaisquer comunicações dirigidas à Comissão de Ética, são exclusivamente efetuadas através de carta ou e-mail, devendo conter a identificação do seu autor. A Comissão de Ética garantirá o anonimato das comunicações que lhe sejam feitas desde que o mesmo lhe seja expressamente solicitado e o Conselho reconheça a pertinência do pedido para o bom esclarecimento da matéria em causa.



Figura 39 – Uma das carreiras na CP – Operador de Revisão e Venda.

## Dimensão no Emprego

**Indicadores GRI: 102-8 | 102-41 | 201-3 | 401-1 | 401-2 | 404-3 | 405-1 | 405-2**

A CP representa um importante papel no emprego a nível nacional, uma componente fundamental no aspeto social da sustentabilidade.

Terminou 2023 com 3.735 trabalhadores a cargo.

Predominam os contratos a tempo indeterminado, sendo pouco significativo o número de contratos a termo.

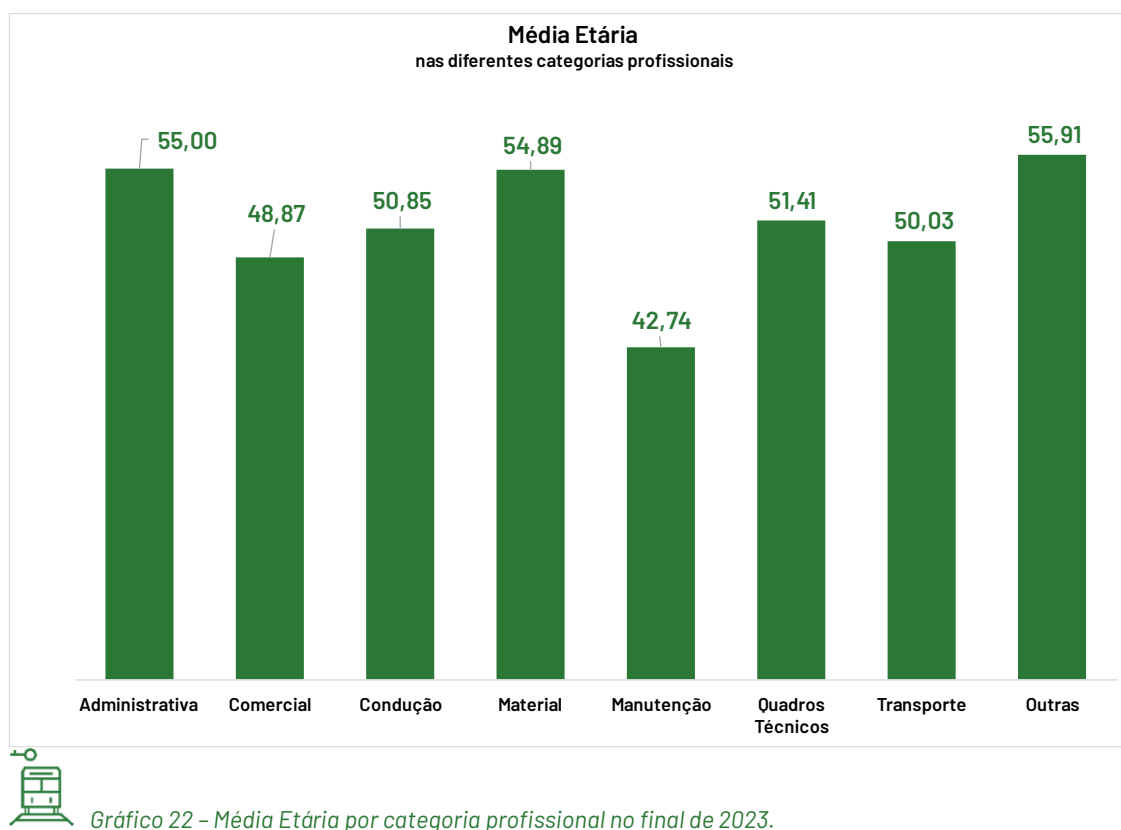
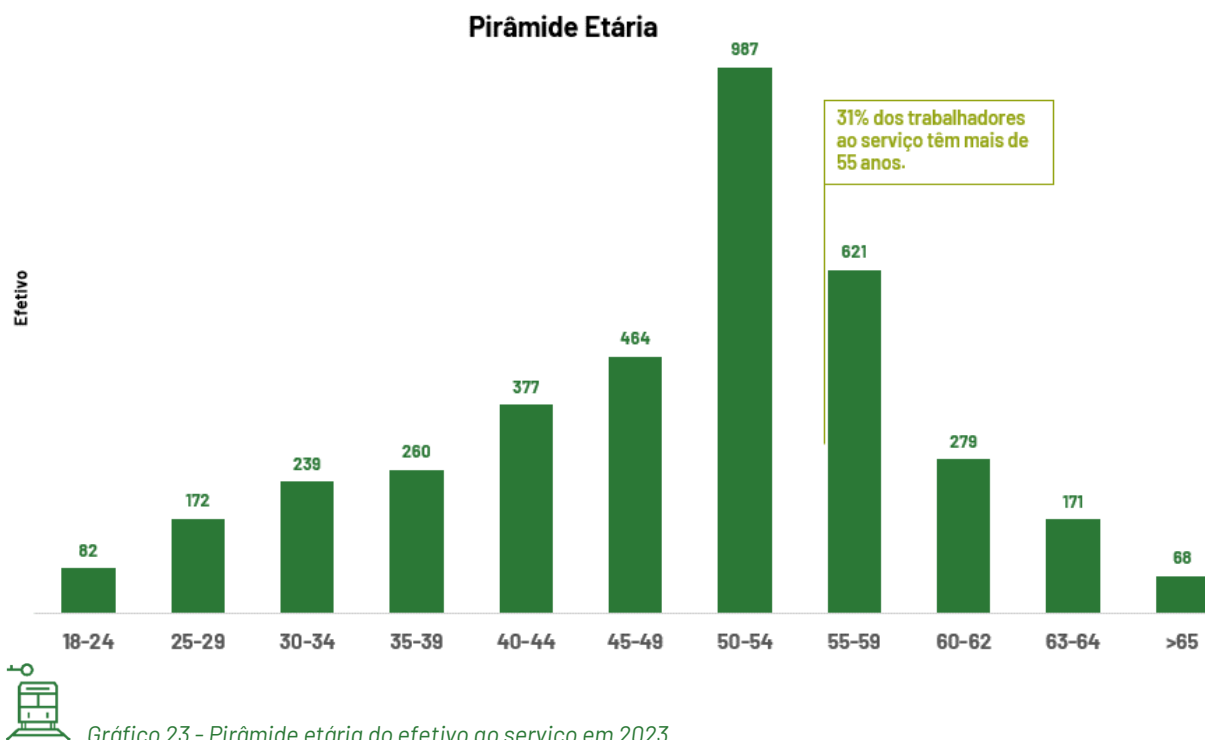
A CP promove a igualdade no acesso ao trabalho e às diversas profissões, nomeadamente algumas que são tipicamente masculinas, descrito à frente no ponto relativo à igualdade de género.

A rotatividade é bastante reduzida, como se poderá inferir da elevada antiguidade média do Efetivo.

Em termos de idade existe uma média etária muito elevada. A pirâmide etária assim o demonstra, sendo o grupo com 50 a 54 anos o mais representativo e com 31% dos trabalhadores ao serviço a apresentarem em 2023 idades acima dos 55 anos (mais de 1 100).

Em 2021 a idade média foi de 47,9 anos, tendo subido para 48,6 anos em 2022 e reduzido ligeiramente para 48,5 anos em 2023.







A antiguidade média na CP é igualmente muito elevada, tendo a média geral de 2023 sido de 22,67 anos, com a seguinte distribuição por categoria:

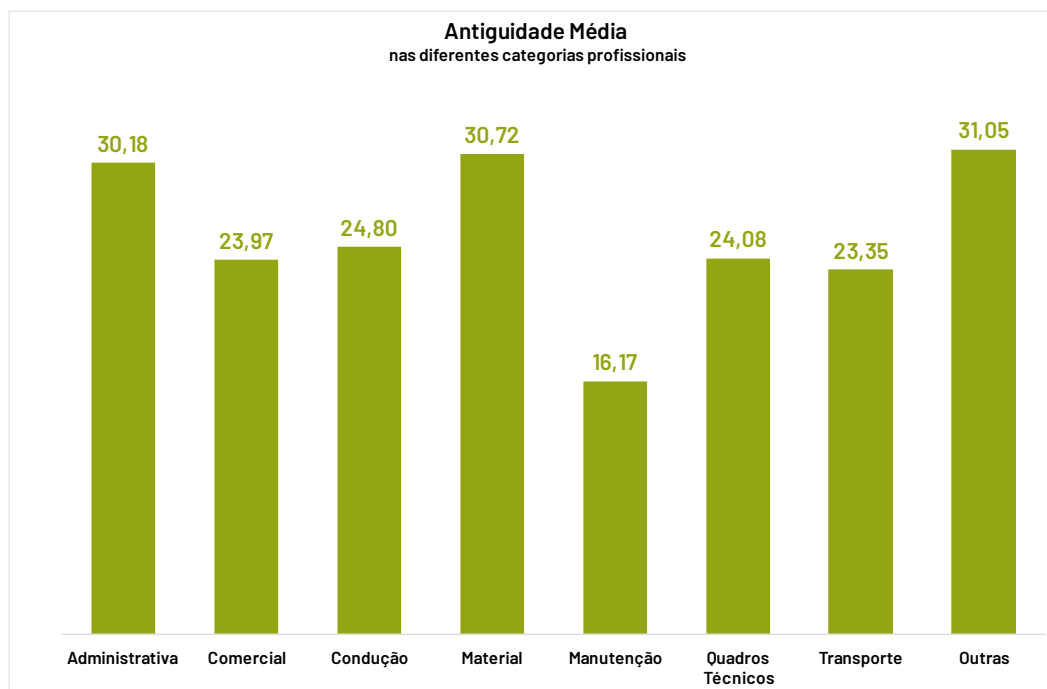


Gráfico 24 - Antiguidade Média por categoria profissional no final de 2023.



## Educação de Qualidade

Indicadores GRI: 404-1 | 403-5



Temas ODS: Formação e educação dos colaboradores | Igualdade de género

A CP desenvolve um processo consistente de formação do seu pessoal, garantindo aos seus trabalhadores a aptidão, confiança no trabalho e consciência com a segurança necessários ao transporte diário de milhares de pessoas. Para o efeito, detém dentro do Grupo CP uma empresa de formação especializada no âmbito dos transportes – FERNAVE.

A formação é ministrada anualmente no âmbito das respetivas funções de cada categoria profissional, sem qualquer discriminação de género, como aliás em todas as restantes atividades relacionadas com a gestão de recursos humanos.

A segurança foi o tema onde se registaram mais horas de formação e formandos abrangidos.

O número de horas de formação varia bastante com os quantitativos de recrutamento. Dada a especialização necessária em algumas categorias profissionais ferroviárias, qualquer vaga de recrutamento nessas categorias obriga a um esforço de formação elevado.

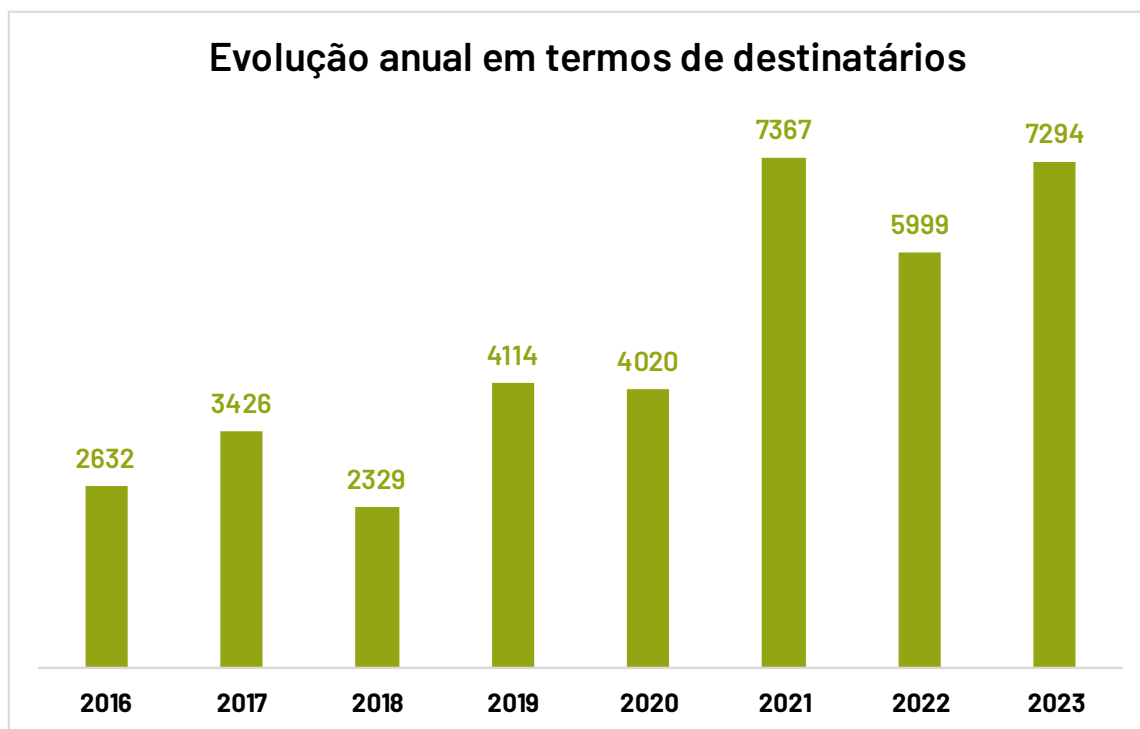


Gráfico 25 - Variação da formação anual por número de formandos.

Com a integração da EMEF em 2020 aumentou substancialmente o número de formandos, assim como a diversidade de temas ministrados.

## Diversidade e Igualdade

Indicadores GRI: 405-1 | 405-2



**Temas ODS: Igualdade de género | Mulheres em cargos de liderança | Diversidade e iguais oportunidades | Igual remuneração para mulheres**

A CP promove a igualdade no acesso ao trabalho e às diversas profissões, nomeadamente algumas que são tipicamente masculinas. Desde há vários anos que a Empresa tem nos seus quadros mulheres como maquinistas e na área de revisão.

Relativamente a remunerações, a tabela salarial aplicável é única. As diferenças salariais entre os géneros resultam essencialmente do nível de antiguidade na Empresa, conforme consta do relatório publicado no seguinte endereço:

[https://www.cp.pt/StaticFiles/Institucional/1\\_a\\_empresa/2\\_principios\\_bom\\_governo/remuneracoes-pagas-mulheres-homens.pdf](https://www.cp.pt/StaticFiles/Institucional/1_a_empresa/2_principios_bom_governo/remuneracoes-pagas-mulheres-homens.pdf)

A percentagem de mulheres no efetivo reduziu-se com a fusão com a EMEF, em 2020, uma vez que a maioria dos trabalhadores transitados pertence a categorias profissionais oficiais, historicamente ocupadas por homens.

No entanto, nos Órgãos Sociais, tem imperado a paridade.

<b>Órgãos Sociais</b> (Conselho de Administração e Conselho Fiscal)	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Homens	4,0	4,0	3,0	4,0	4,0
Mulheres	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
<b>% de Mulheres</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>	<b>57%</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>

Nas restantes categorias a representatividade total é de 12%, distribuída do seguinte modo:

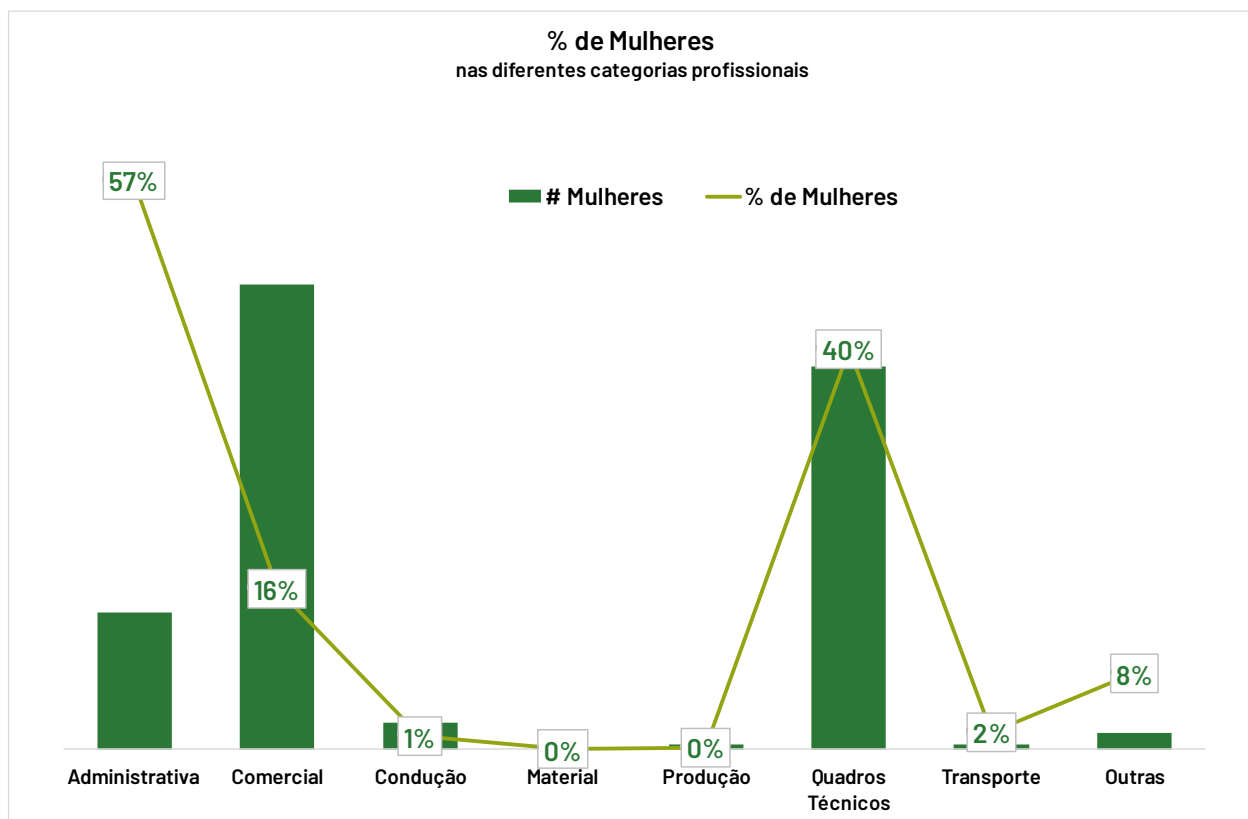


Gráfico 26 - Quantitativos e percentagem do género feminino em cada Categoria Profissional em 2023.

## Segurança e Saúde da Comunidade Ferroviária

**Indicadores GRI: 3-3 - Gestão dos Tópicos Materiais**

**Indicadores GRI: 403-1 | 403-3 | 403-4 | 403-6 | 403-8**

**Temas ODS: Saúde e segurança ocupacional**



Constituindo a saúde de cada Colaborador um bem precioso e uma preocupação para a Empresa, são realizados periodicamente exames médicos para prevenir e diagnosticar precocemente eventuais doenças. A periodicidade dos exames está relacionada com a área de atividade e com a idade de cada trabalhador, sendo realizados por médicos do trabalho, através da ECOSAÚDE, empresa do Grupo CP.

São promovidas boas práticas de Segurança, Higiene e Saúde no Trabalho por meio de atividades inerentes à proteção da saúde e prevenção dos riscos profissionais, com especial enfoque nas desinfestações e vistorias aos locais de trabalho, realizadas por técnicos de segurança e higiene igualmente pertencentes à ECOSAÚDE.

Periodicamente, de acordo com os riscos potenciais decorrentes da época do ano ou da atividade exercida, são enviadas comunicações aos Trabalhadores contendo recomendações, alertas e formas de contacto, em especial com a ECOSAÚDE, de modo a prevenir ou tratar possíveis doenças. Essa comunicação foi especialmente intensiva durante a Pandemia, tendo sido implementados diversos procedimentos para a identificação, tratamento e encaminhamento de casos suspeitos, incluindo a criação de Linha de Apoio Médico na ECOSAÚDE e a distribuição de equipamentos de proteção aos trabalhadores.

A CP dispõe de um Regulamento da Prevenção e Controlo do Trabalho sob efeito do Álcool ou de Substâncias Estupefacientes ou Psicotrópicas. Este regulamento estabelece que são prioritariamente submetidos a controlo da alcoolemia e de toxicologia os colaboradores cujas funções tenham, direta ou indiretamente, maiores envolvimento na segurança da circulação e impliquem maiores riscos profissionais.

## Acidentes de Trabalho

---

### **Indicadores GRI: 403-9**

---

A maioria dos acidentes de trabalho encontra-se classificada nos seguintes tipos:

- Quedas;
- Colhidas por comboios;
- Agressões;
- Dores;
- Acidentes do ou para o local de trabalho.

Registou-se um aumento do número de acidentes a partir de 2020, refletindo o crescimento de Efetivo e a incorporação da atividade de manutenção.

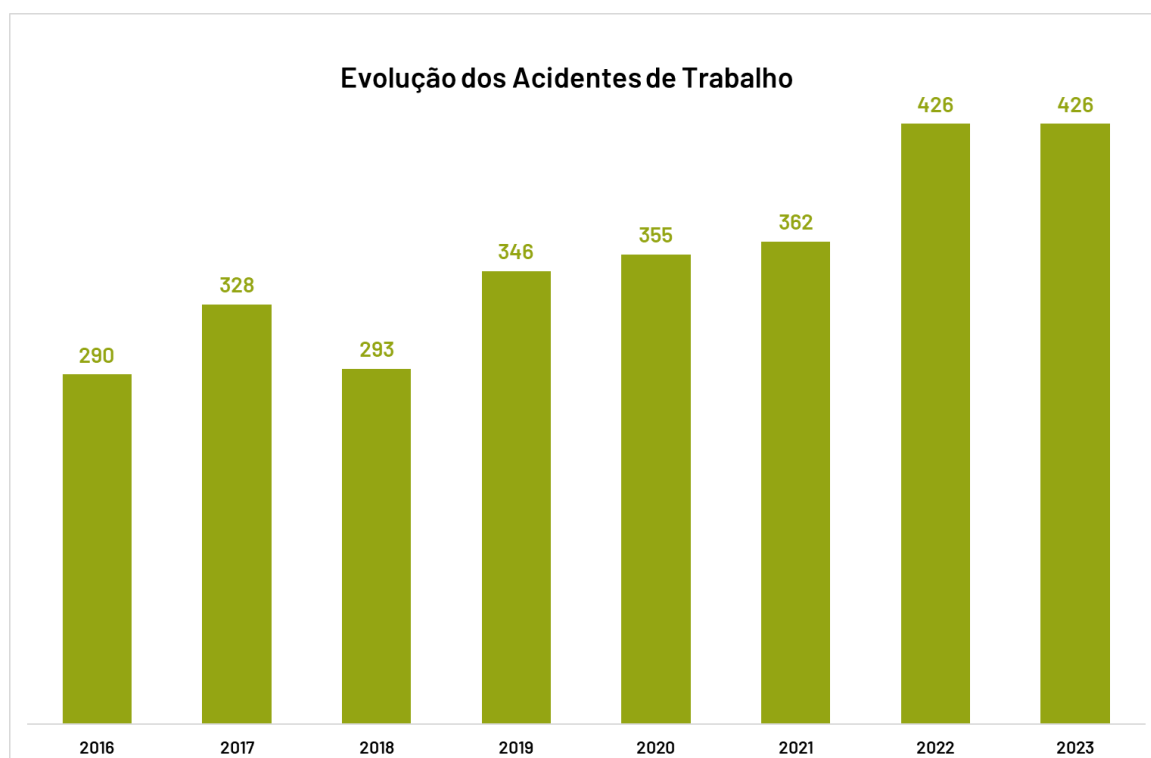


Gráfico 27 – Evolução dos acidentes de trabalho.

Os acidentes acabam por ter um impacto direto na produtividade:



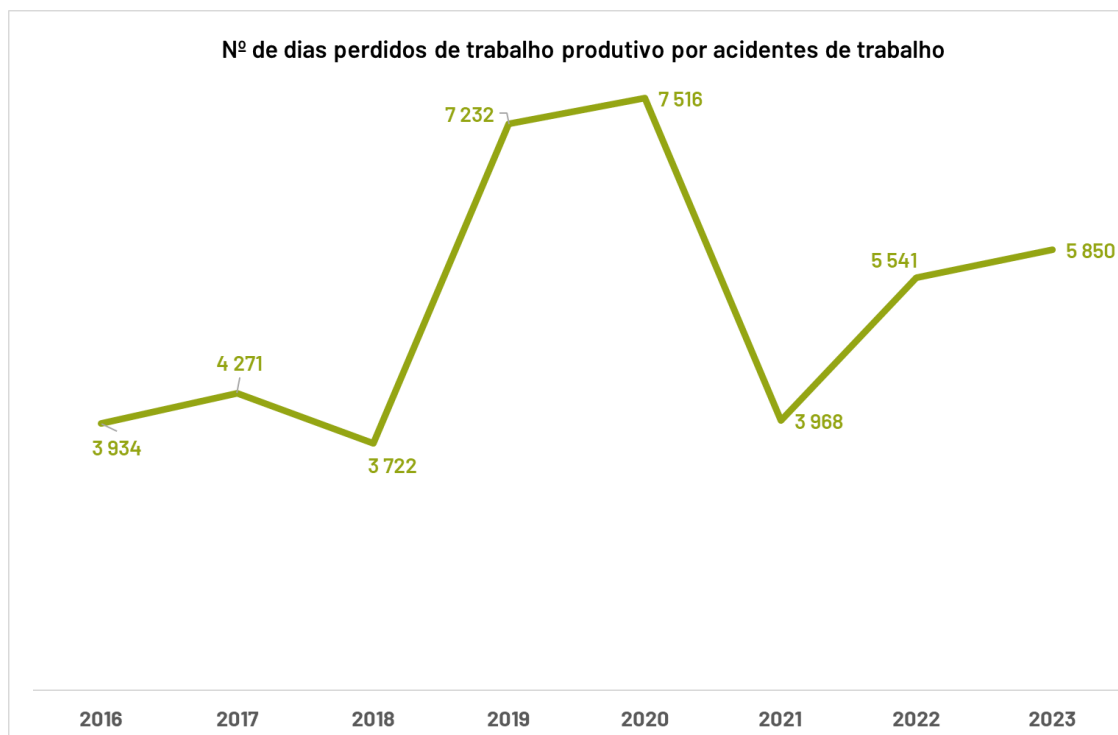


Gráfico 28 – Evolução dos dias anuais de trabalho produtivo perdidos pelo motivo de acidentes de trabalho (influência na produtividade da Empresa).

## Planos de Melhoria

Os Planos de Melhoria da segurança e da saúde no trabalho preveem principalmente:

- Verificação periódica das condições de trabalho por meio de visitas de verificação das condições de trabalho nas instalações para monitorizar os riscos residuais, com a participação em algumas destas ações, para além de Técnicos de Segurança no Trabalho, igualmente de Médicos do Trabalho;
- Melhoria das condições de trabalho, em instalações e equipamentos;
- Projeto “Cultura de Segurança”, com o objetivo de desenvolver a preocupação com a segurança nos Trabalhadores de forma global;
- Controlos preventivos de alcoolemia;
- Vacinação contra a gripe sazonal;
- Linha de Apoio à Saúde Mental, para os Trabalhadores.

Prosseguiram as intervenções no Património com o objetivo de melhorar as condições de trabalho, por meio de investimentos nas Instalações, onde se destacam os seguintes:

- Beneficiação de um edifício administrativo na Av. Infante D. Henrique, em Santa Apolónia;
- Reconversão do Antigo Dormitório do Entroncamento;

- Ações de conservação de vários espaços Administrativos, Oficiais e Parques de Material, para melhoria das condições de trabalho e/ou condições de segurança, saúde e salubridade, que incluíram intervenções de pinturas, impermeabilizações, redes de água e esgoto, instalações elétricas e equipamentos de AVAC.
- Manutenção da via-férrea dos parques da CP, por um contrato de manutenção preventiva da via-férrea, que possibilitou um conjunto de intervenções programadas, em prol das condições de segurança da circulação ferroviária nos parques.
- Ações corretivas em alguns aparelhos de mudança de via nos parques de Campolide, Santa Apolónia e Entroncamento.
- Reforço e/ou substituição de troços de vedação em parques da CP: Entroncamento, Campolide, Contumil e Santa Apolónia para incremento da segurança de pessoas e bens.



## Segurança e Saúde dos Consumidores

### Segurança Ferroviária (security)

#### Indicadores GRI: 3-3 - Gestão dos Tópicos Materiais

A segurança constitui um dos valores profundos da CP e a primeira responsabilidade de cada Colaborador da Empresa.

Dada a importância da segurança nos modos de transporte, ela é avaliada por uma Entidade Reguladora independente, que no caso português, é o IMT. Anualmente, é enviado ao IMT o Relatório Anual de Segurança da CP.

A CP é igualmente participante da Plataforma de Segurança da UIC, participando em vários grupos de trabalho.

A Política de Segurança da CP encontra-se publicada no site em:

[Política da qualidade, do ambiente, da segurança e dos ativos | CP](#)

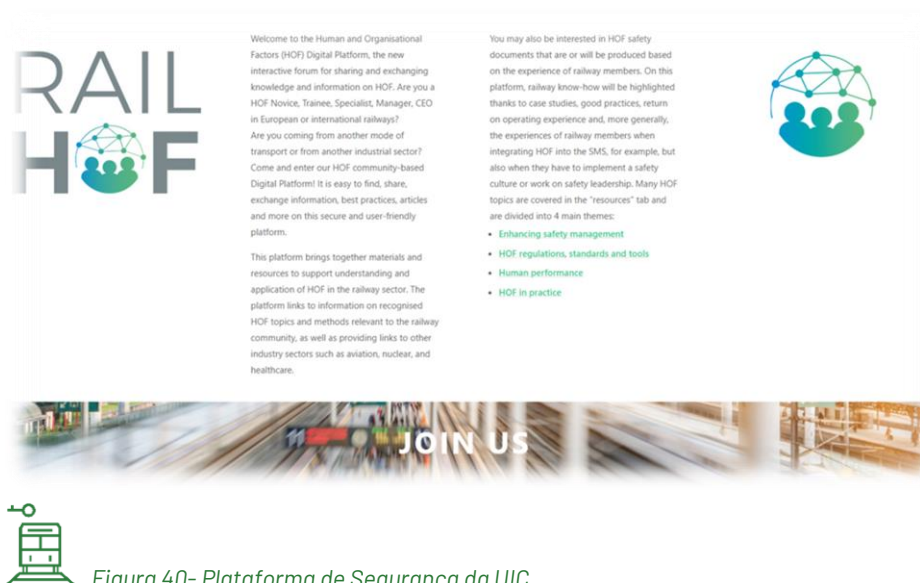


Figura 40- Plataforma de Segurança da UIC.

O Sistema de Gestão de Segurança da CP estabelece a organização, disposições e procedimentos adotados para garantir a segurança da gestão das suas operações. Desenvolve-se no âmbito das obrigações estipuladas na diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho (diretiva relativa à segurança ferroviária) transposta parcialmente para o direito nacional pelo DL 85/2020, que atribui às empresas ferroviárias a responsabilidade pela segurança das operações.

O Sistema de Gestão de Segurança tem os seguintes os objetivos principais:

- Avaliação dos riscos, medidas mitigadoras e mecanismos de controlo;
- Estabelecimento de indicadores de segurança, respetivas metas e ações tendentes à sua realização;
- Ratificação e aplicação de procedimentos operacionais com impacto na segurança, principalmente nas áreas das Operações e da manutenção;
- Estabelecimento de regras para a realização de inquéritos e de auditorias internas de segurança;
- Caracterização das aptidões exigidas ao pessoal com desempenho na área da segurança;
- Organização dos planos e dos relatórios de segurança;
- Estabelecimento e aplicação das regras operacionais de segurança 'safety' (regulamentação técnica de segurança), 'security' (segurança de pessoas e bens), SHT (segurança e higiene no trabalho), manutenção do material, manutenção do 'estabelecimento CP e ambiente';
- Garantia de controlo dos prestadores de serviços e fornecedores nas áreas da segurança.

## Obtivemos Certificações

### Renovação da Certificação de Segurança

A CP obteve a renovação da Certificação de Segurança, na sequência da revisão do Sistema de Gestão de Segurança da Circulação e da sua avaliação pelo IMT, tornando-se na primeira empresa ferroviária portuguesa a obter o Certificado de Segurança Único.

Todo o processo foi conduzido na nova plataforma informática gerida pela ERA - Agência Ferroviária da União Europeia, que suporta os processos de certificação de empresas ferroviárias e autorização de veículos ao nível europeu (OSS - *One Stop Shop*, Balcão Único).

### Renovação da acreditação do Laboratório de Metrologia do Entroncamento

O IPAC avaliou e renovou a acreditação do Laboratório de Metrologia, tendo igualmente estendido a mesma para micrómetros de exteriores e chaves dinamométricas, face à atualização das respetivas normas de calibração.

No seguimento, foi criada uma sala própria para calibração de chaves dinamométricas, com condições ambientais controladas, e equipamento semiautomático que vai eliminar o esforço, e mitigar a influência dos técnicos na respetiva calibração, que de outro modo não seria possível.

### Certificação ERM

A Associação Nacional para a Normalização e Certificação Ferroviária (APNCF), realizou um processo de auditoria ao sistema de gestão da manutenção implementado na empresa, tendo culminado com a respetiva certificação como Entidade Responsável pela Manutenção (ERM).

Esta certificação assegura que o sistema de gestão de manutenção do material circulante existente na CP demonstrou o cumprimento integral dos requisitos do Regulamento de Execução

(EU) 2019/779 da Comissão, focado na rastreabilidade, responsabilização e respeito dos requisitos de segurança inerentes à atividade ferroviária, confirmando o foco na segurança que sempre caracterizou a atividade e o envolvimento de toda a Empresa.

## Segurança de Pessoas e Bens (safety)

### Abordagem da Política de Gestão 103-1 | 103-2 | 103-3

Compete ao Estado a manutenção da segurança pública global, onde se inclui a vigilância necessária à prevenção da criminalidade sobre pessoas e bens nas acessibilidades, estações e a bordo dos comboios afetos à prestação dos Serviços, nos termos da lei. Existem esquadras da PSP em pontos-chave da rede e a CP trabalha em estreita colaboração com as forças de segurança, tanto a PSP como a GNR. Em complemento, a CP disponibiliza os meios de controlo e de fiscalização nos comboios, sistemas de videovigilância a bordo dos comboios e em estações e contratação de segurança privada.

São igualmente realizados regularmente simulacros conjuntos com estas Entidades e Bombeiros para preparar as forças intervenientes para uma eventual ocorrência.

Existe ainda uma especial preocupação com ações acessórias para garantir a perceção de segurança, tais como a remoção de graffitis. Estudos sociais e neurológicos<sup>5</sup> demonstraram que a presença de graffitis em paredes ou equipamentos reduz substancialmente a perceção de segurança dos utilizadores. Além disso, a sua presença induz exponencialmente a sua ocorrência, tal como uma superfície com lixo que tende a receber mais lixo por parte dos utilizadores<sup>6</sup>.

## Informação Sobre os Serviços

### Indicadores GRI: 417-1

**Temas ODS: informação e rotulagem dos produtos e serviços | Cumprimento de legislação e regulamentação**



## Enquadramento e Políticas

A informação ao Cliente é um aspeto crucial na operação de qualquer Operador de Transportes. Faz parte integrante da sua atuação, além de ter alguns aspetos legalmente regulamentados.

<sup>5</sup> James, R. and O'Boyle, M. (2019), "Graffiti and perceived neighbourhood safety: a neuroimaging study" - Emerald Publishing Limited.

<sup>6</sup>Bostani, Maryam Karimian et al - "The impact of the juvenile vandalism in the public urban space. The case of Parsabad's city in Iran"

A legislação europeia relativa aos direitos dos passageiros, estabelece a informação relativa aos serviços, assim como a diversidade de meios para a comunicar, como uma das principais obrigações de serviço público. Esta obrigação está vertida nas “Condições Gerais de Transporte”, documento aprovado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., ao abrigo do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março e transcritas no site da CP no seguinte endereço:

[https://www.cp.pt/StaticFiles/Passageiros/5\\_informacao/informacao\\_util/condicoes\\_gerais\\_transporte/condicoes-gerais-transporte.pdf](https://www.cp.pt/StaticFiles/Passageiros/5_informacao/informacao_util/condicoes_gerais_transporte/condicoes-gerais-transporte.pdf)

A CP disponibiliza informação relativa aos seus serviços tanto nas estações como no site e nos comboios. Os preços, as condições de utilização e os horários estão igualmente disponíveis nos diversos meios. Existem Gabinetes de Apoio ao Cliente em diversas estações.

A CP mede ainda a satisfação do seu Cliente, tanto por meio de estudos como pela análise, tratamento e criação de planos de ação decorrentes das reclamações, que constituem oportunidades de melhoria do serviço.

A privacidade e proteção dos dados registados pelos Clientes são garantidas pela CP. O website da CP, tem algumas áreas que apenas são acessíveis através do registo do utilizador. Os dados recolhidos através do registo destinam-se exclusivamente a uso da CP, sendo garantida a privacidade e proteção dos dados registados pelos utilizadores. A CP compromete-se a adotar as medidas de segurança necessárias para garantir a salvaguarda dos dados pessoais dos utilizadores contra a sua eventual utilização abusiva ou contra o acesso não autorizado.

A Política de Privacidade pode ser consultada no seguinte endereço:

[www.cp.pt/passageiros/pt/politica-de-privacidade](http://www.cp.pt/passageiros/pt/politica-de-privacidade)

A Política Tarifária reflete o compromisso com a Responsabilidade Social, incluindo tarifários próprios para os Clientes com Necessidades Especiais.

A CP publica anualmente o Relatório da Qualidade do Serviço, contendo o desempenho do serviço prestado em diversas valências: informação, atendimento, limpeza, segurança, pontualidade dos comboios, acessibilidade, reclamações e resultados dos inquéritos de satisfação do Cliente. Pode ser consultado em:

[Relatório da Qualidade do Serviço CP e Satisfação do Cliente](#)

## Gestão de Reclamações

O Sistema Integrado de Sugestões e Reclamações (SGRS) permite identificar os principais fatores de insatisfação dos Clientes e estabelecer prioridades de atuação face aos mesmos.

As conclusões e planos de ação encontram-se descritos no Relatório da Qualidade do Serviço, o qual se encontra publicado no seguinte link:

[Relatório da Qualidade do Serviço CP e Satisfação do Cliente](#)



## Venda de Títulos da CP na Plataforma OMIO

A CP conta com mais um canal de venda, a plataforma “OMIO.COM”, para os seus Serviços de Longo Curso, Regionais, InterRegionais e urbanos do Porto e de Coimbra.

Esta parceria permite reforçar a capacidade de venda no contexto internacional e representa a entrada da CP em plataformas internacionais que comparam vários modos de transporte e permitem a venda sem remissão do Cliente para os sites dos operadores selecionados.

Uma das principais particularidades da plataforma é a visão conjunta e comparativa entre modos de transporte para as pesquisas do cliente, evidenciando de forma muito clara a competitividade em preço e tempo de trajeto entre modos de transporte.



Figura 41 – Plataforma OMIO.

## Presença no LinkedIn

O LinkedIn é uma rede social com uma audiência em Portugal de 3,5 milhões de utilizadores, sendo utilizada por companhias no mundo inteiro como instrumento de incremento reputacional e de *goodwill*.

Continuando a forte aposta no digital, a CP iniciou em 2021 uma presença ativa no [LinkedIn](#), com uma abordagem diferenciada face às restantes redes onde a CP já tem presença ativa há diversos anos, dado o carácter mais profissional e corporativo da rede.



Figura 42 – A CP no LinkedIn.

## CRM

O programa de CRM (*Costumer Relationship Management*) da CP, iniciado no final de 2022, estabeleceu um novo paradigma na relação com aqueles que viajam de comboio, quer pelo seu acompanhamento antes e após a viagem, quer pelo grau de conhecimento que a Empresa passou a ter dos seus Clientes.

Em 2023 observou-se uma significativa melhoria dos processos de tratamento dos Pedidos de Suporte (designadamente reclamações e sugestões). Em 2023 entraram em CRM cerca de 91 mil pedidos de suporte.

## RGPD - Proteção de Dados Pessoais

### Abordagem da Política de Gestão 103-1 | 103-2 | 103-3

A CP tem vindo a tomar medidas organizativas e de gestão com vista ao cumprimento do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de abril de 2016, mais conhecido por Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD).

Durante 2018 foi criado um Regulamento Interno - Regras de Utilização de Documentos, Equipamentos e Sistemas, que veio complementar os normativos da CP no âmbito do RGPD. Trata-se de uma peça essencial para o cumprimento dos requisitos do RGPD, integrando, entre outros elementos, orientações da Comissão Nacional de Proteção de Dados (CNPd) e do Centro Nacional de Cibersegurança (CNCS). Tem como objetivo estabelecer um conjunto de regras de conduta e práticas, essenciais para a boa utilização de documentos, de equipamentos e de sistemas de informação e para a gestão do posto de trabalho por parte dos colaboradores da CP, com vista a assegurar um nível elevado de proteção dos dados pessoais tratados pela Empresa, em suporte papel ou eletrónico.

Durante o período de relato, não se verificaram reclamações relevantes relativas a violação de privacidade e perda de dados de clientes.

## Passageiros Com Mobilidade Reduzida (PMR)

A CP tem gradualmente investido nas condições do material circulante e nos equipamentos comerciais, para se adaptar progressivamente às exigências legais, nomeadamente comunitárias destinadas a PMR. A maioria do material circulante está assim dotado de acessibilidade para passageiros com mobilidade reduzida, com espaços dedicados a esses passageiros.

A prestação de assistência às pessoas com mobilidade condicionada desde a entrada nas estações até à plataforma de acesso aos comboios é da responsabilidade do Gestor da Infraestrutura Ferroviária.

A CP obriga-se a manter atualizada, no seu sítio da internet, a lista de estações, veiculada pelo Gestor da Infraestrutura Ferroviária, que estão preparadas para proporcionar acesso aos comboios a passageiros em Cadeiras de Rodas e Scooters de Mobilidade.

A CP criou a figura do Conselheiro para o Cliente com Necessidades Especiais, tendo em vista contribuir para a inventariação dos obstáculos de acesso e definir prioridades na adoção de

medidas para aumentar a mobilidade dos PMR, com o objetivo de reforçar a confiança destes clientes.

Dentro da sua política de cidadania e da própria atividade operacional, a CP assumiu o compromisso de fornecer um serviço de mobilidade universal. O SIM - Serviço Integrado de Mobilidade - é um serviço facultativo, orientado para servir Clientes com Necessidades Especiais, centralizado através de uma linha telefónica e com possibilidade de requisição por correio eletrónico, através de um formulário *online*. Encontra-se disponível 24 horas, todos os dias do ano, tanto para informações como para prestação do serviço.

A descrição pormenorizada dos serviços prestados a este segmento de Clientes encontra-se no relatório disponível no seguinte *link*:

[Relatório da Qualidade do Serviço CP e Satisfação do Cliente](#)



Figura 43 – Acessibilidade aos comboios.

# 9.

## Apêndices



## Participação em Associações

**INDICADORES GRI: 2-1 | 2-6 | 2-22 | 2-28**

A CP apoia ou subscreve as seguintes Cartas, Princípios e Iniciativas externas:

Nome	Organizador
Declaração Sobre Alterações Climáticas	World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)
UIC Declaration on Sustainable Mobility And Transport	Union International des Chemins de Fer (UIC)
Railway Climate Responsibility Pledge	Conferência Mundial do Clima (COP21)
Carta de Princípios do BCSD Portugal	Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável (BCSD Portugal)
Declaração Europeia Sobre Segurança Ferroviária	Agência Ferroviária da União Europeia (ERA)

A CP participa nas seguintes entidades nacionais:

Organizações Nacionais - Sigla	Nome
<b>Entidades em que a CP é Membro Fundador</b>	
FMNF	Fundação do Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado
<b>Entidades onde a CP tem participação social</b>	
PFP	Plataforma Ferroviária Portuguesa
CCG	Centro Computação Gráfica
AMOLIS	Associação Metropolitana de Operadores de Transporte Público de Lisboa
CCF	Associação Centro de Competências Ferroviárias

Organizações Nacionais - Sigla	Nome
<b>Entidades Associadas</b>	
AMTC	Associação para o Museu de Transportes e Comunicações
APNCF	Associação Portuguesa para a Normalização e Certificação Ferroviária
ADFERSIT	Associação Portuguesa para o Desenvolvimento dos Sistemas Integrados de Transporte
BCSD Portugal	Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável
GRACE	GRACE - Grupo de Reflexão e Apoio à Cidadania Empresarial
Associação SGI Portugal	Centro Europeu das Empresas com Participação Pública e/ou Interesse Económico Geral
ANEME	Associação Nacional das Empresas Metalúrgicas e Eletromecânicas
GUSP	Associação de Grupos de Utilizadores SAP Portugal
APQ	Associação Portuguesa da Qualidade
COTEC	Associação Empresarial para a Inovação
AP2H2	Associação Portuguesa para a Promoção do Hidrogénio
IPAI	Instituto Português de Auditoria Interna
APCER	Associação Portuguesa de Certificação
BAD	Associação Portuguesa de Bibliotecários, Arquivistas, Profissionais da Informação e Documentação
IPQ	Instituto Português de Qualidade
--	Real Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Lisboa
--	Associação dos Amigos do Museu do Douro
--	Movimento ECO
INEGI	Instituto da Ciência e Inovação em Engenharia Mecânica

Internacionalmente, a participação é igualmente relevante:

Organizações Internacionais - Sigla	Nome
UIC	Union Internationale des Chemins de Fer
CER	Community of European Railway and Infrastructure Companies
CIT	International Rail Transport Committee
ERRAC (1)	European Rail Research Advisory Council
EURAIL Group	Organização gestora dos passes EURAIL e InterRail.
COLPOFER (2)	Collaboration of Railway Police and Security Services
FIP'S	Group for International Travel Facilities for Railway Staff
ETCR	European Training Center for Railways
EUROC	European Rail Operating Community Consortium
EUROFIMA	Société Européenne pour le Financement de Matériel Ferroviaire
BCC	Bureau Central de Clearing
UITP	Union Internacional des Transports Publics

(1) A CP representa o Estado Português

(2) Grupo Especial dentro da UIC





## Indicadores GRI

### Indicadores de Conteúdo Geral

#### Dimensão da CP

#### INDICADORES GRI: 2-1 | 2-6 | 2-7

Indicadores Operacionais	2021	2022	2023	Δ 23-22	Δ %
<b>Procura</b>					
Passageiros (10 <sup>3</sup> )	99 103	148 123	173 267	25 144	17,0%
Passageiros Quilómetro (10 <sup>3</sup> )	2 526 613	4 038 038	4 366 975	328 937	8,1%
<b>Oferta</b>					
Comboios (10 <sup>3</sup> )	423,2	421,5	397,6	-24	-5,7%
CK (10 <sup>3</sup> )	27 463	28 023	26 153	-1 870	-6,7%
LKO (10 <sup>6</sup> )	12 384,4	12 647,4	11 956,1	-691,3	-5,5%
<b>Recursos Humanos</b>					
Efectivo Final a cargo	3 784	3 750	3 735	-15	-0,4%
Efectivo Médio a cargo	3 766	3 760	3 741	-19	-0,5%
<b>Frota - Parque Ativo</b>					
Automotoras	245	244	244	0	0,0%
Locomotivas	44	47	49	2	4,3%
Carruagens	126	141	153	12	8,5%
<b>VAB</b>					
VAB (10 <sup>3</sup> €)	475 067	632 870	891 666	258 796	40,9%
VAB/Trabalhador (10 <sup>3</sup> €)	126	169	239	70	41,5%

## Indicadores do Pilar Económico

### Transferências Orçamentais

Indicadores GRI: 201-4

Esforço Financeiro do Estado Valores em 10 <sup>3</sup> €	2021 (Reexpresso)	2022	2023
Contrato de Serviço Público	141 117	116 204	157 884
Outros Subsídios à Exploração	2 303	1 979	3 464
Passes 4_18 e Sub23	2 301	1 979	3 464
Shift 2Rail	2	0	0
Subsídios ao Investimento	2 534	5 100	10 000
Fundo Ambiental	534	5 100	10 000
Outros Nacionais	2 000	0	0
Empréstimos Diretos do Tesouro	156 333	135 000	0
<b>Total</b>	<b>250 555</b>	<b>319 026</b>	<b>171 348</b>



## Geração de Valor



### Indicadores GRI: 201-1

**Temas ODS: Investimentos em infraestruturas | Performance económica | Investigação e desenvolvimento**

## Valor Económico Direto Gerado e Distribuído

O Valor Económico Retido atingiu os seguintes montantes:

- 2021 -(-) 126,9 milhões de euros;
- 2022 -(-) 80,4 milhões de euros;
- 2023 -(-) 141 milhões de euros;

Como estes saldos tiveram valor negativo, significa que a CP distribuiu mais valor pela sociedade do que reteve.

Para mais informações sobre a *performance* financeira da CP poderão ser consultados os Relatórios e Contas de 2021, 2022 e 2023.

Valor Económico Gerado	2021	2022	2023
Valores em 10 <sup>3</sup> €			
Vendas e serviços prestados	192 841	275 094	267 615
Trabalhos para a própria entidade	13 317	12 992	15 910
Outros rendimentos	22 709	28 191	24 520
Juros obtidos	9	14	52
<b>Valor Económico Gerado</b>	<b>228 876</b>	<b>316 291</b>	<b>308 097</b>

Valor Económico Distribuído	2021	2022	2023
Valores em 10 <sup>3</sup> €			
Gastos Operacionais	157 639	198 289	192 660
Despesas com financiadores	22 766	18 892	50 853
Salários e Benefícios ao Pessoal	145 773	151 239	160 548
Investimentos na Comunidade	29 243	27 663	42 439
Imposto sobre o rendimento	335	565	2 643
<b>Valor Económico Distribuído</b>	<b>355 756</b>	<b>396 648</b>	<b>449 143</b>

**Valor Económico Retido -126 880 -80 357 -141 046**

## Investimentos Para a Comunidade

Foram realizados em 2021, mais de 29 milhões de euros de investimentos. Destes, cerca de 56% foram despendidos na modernização do material circulante e 22% na aquisição de material circulante.

Em 2022 foram realizados 27,7 milhões de euros de investimentos. Destes, cerca de 61% foram despendidos na modernização do material circulante e 18% na aquisição de material circulante.

Em 2023 o valor de investimentos realizado ascendeu a 42,4 milhões de euros, tendo 81% sido destinados à aquisição e modernização de material circulante

Investimento Total			
	2021	2022	2023
Valores em Milhares de Euros			
Aquisição de Material Circulante	22 162	21836	34 057
Instalações Fixas	2 198	2 207	1205
Equipamentos	4 207	2 297	6 114
Informatização	675	1323	1063
TOTAL	29 243	27 663	42 439



## Indicadores do Pilar Ambiental

### Energia

#### Indicadores GRI: 302-1 | 302-4

#### Utilização Global de Energia

Com a recuperação da atividade, assistiu-se a um acréscimo de consumo total de energia relativamente ao ano anterior de cerca de 5,4% em 2021 e de cerca de 4,9 % em 2022. Com a redução dos comboios a circular em 2023 o consumo decresceu 3,9%.

Consumo Total de Energia	Unidade	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ 2023 - 2022	Δ 2023 - 2022 (%)
Gasóleo Tração	Gj	314 961	309 432	289 602	294 837	263 129	266 826	272 137	254 534	-17 602	-6,5%
Gasóleo Automóveis	Gj	2 274	2 140	2 002	1 970	3 187	3 399	3 604	2 841	-762	-21,2%
Gasolina Automóveis	Gj	186	144	162	123	99	198	268	358	90	33,8%
Energia Elétrica em Instalações	Gj	42 813	41 892	41 557	51 537	53 621	52 817	51 467	50 181	-1 286	-2,5%
Energia Elétrica Alta Tensão	Gj	752 227	760 142	731 839	748 547	636 920	685 898	731 312	709 286	-22 026	-3,0%
<b>Total de Energia Consumida</b>	<b>Gj</b>	<b>1 112 462</b>	<b>1 113 750</b>	<b>1 065 160</b>	<b>1 097 014</b>	<b>958 956</b>	<b>1 009 138</b>	<b>1 058 787</b>	<b>1 017 201</b>	<b>-41 586</b>	<b>-3,9%</b>

Notas:

- Para maior comparabilidade foram incluídos, em 2019, na energia elétrica para instalações, os consumos da EMEF, contendo assim os valores das oficinas nesse ano.
- Com a reabertura da Oficina de Guifões em 2020, verificou-se naturalmente o aumento de consumo nesse ano face ao anterior.

#### Intensidade dos Consumos

#### Indicadores GRI: 302-3

Em 2023 a eletricidade consumida nos edifícios constitui apenas 5% do consumo total de energia elétrica e a frota rodoviária de veículos de apoio representa 1,2% do consumo de combustíveis fósseis, pelo que os valores que têm relevância são os consumos da produção de comboios.

Apesar de relevantes, em termos globais, os consumos específicos por Ck (comboios-quilómetro) e por Pk (passageiros-quilómetro) são bastante reduzidos, dado o grande número de comboios produzidos, a extensão da rede coberta e os milhões de passageiros transportados por ano.

Os valores seguintes demonstram a enorme eficiência energética do transporte ferroviário.

Consumo Total e Específico de Energia por Ck	Unidade	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ 2023 - 2022	Δ 2023 - 2022 (%)
Gasóleo Tração	Gj	314 961	309 432	289 602	294 837	263 129	266 826	272 137	254 534	5 311	2,0%
Cks em tração a Diesel (10 <sup>3</sup> CK)	10 <sup>3</sup> Ck	4 954	4 835	4 519	4 693	4 298	4 865	4 215	3 926	-650	-13,4%
<b>Consumo / Ck Diesel</b>	<b>Gj</b>	<b>0,0638</b>	<b>0,0640</b>	<b>0,0641</b>	<b>0,0628</b>	<b>0,0612</b>	<b>0,0548</b>	<b>0,0648</b>	<b>0,0648</b>	<b>0,0097</b>	<b>17,7%</b>
Energia Elétrica Alta Tensão	Gj	752 227	760 142	731 839	748 547	636 920	685 898	731 312	709 286	45 414	6,6%
Cks em tração Elétrica (10 <sup>3</sup> CK)	10 <sup>3</sup> Ck	24 174	24 294	24 012	24 400	21 364	22 598	23 809	22 228	1211	5,4%
<b>Consumo / Ck tração Elétrica</b>	<b>Gj</b>	<b>0,0311</b>	<b>0,0313</b>	<b>0,0305</b>	<b>0,0307</b>	<b>0,0298</b>	<b>0,0304</b>	<b>0,0307</b>	<b>0,0319</b>	<b>0,0004</b>	<b>1,2%</b>

Consumo Total e Específico de Energia por Pk	Unidade	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ 2023 - 2022	Δ 2023 - 2022 (%)
Consumo de Energia	Gj	1112 462	1113 750	1065 160	1097 014	956 956	1009 138	1058 787	1017 201	49 649	4,9%
PK Totais	10 <sup>3</sup> Pk	3 802 762	4 032 713	4 104 131	4 436 079	2 200 817	2 526 613	4 038 038	4 366 975	1511 425	59,8%
<b>Consumo / Pk</b>	<b>Gj</b>	<b>0,00029</b>	<b>0,00028</b>	<b>0,00026</b>	<b>0,00025</b>	<b>0,00043</b>	<b>0,00040</b>	<b>0,00026</b>	<b>0,00023</b>	<b>-0,00014</b>	<b>-34,4%</b>

## Emissões

### Emissões de Scope 1

#### Indicadores GRI: 305-1

Consumos Vs. Emissões	Unidade	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ 2023-2022	Δ (%)
Gasóleo Tração	Gj	314 961	309 432	289 602	294 837	263 129	266 826	272 137	254 534	-17 602	-6,5%
Emissão CO <sub>2</sub> (ton)	Ton	23 339	22 929	21 459	21 847	19 498	19 772	20 165	18 861	-1 304	-6,5%
Gasóleo Automóveis	Gj	2 274	2 140	2 002	1 970	3 187	3 399	3 604	2 841	-762	-21,2%
Emissão CO <sub>2</sub> (ton)	Ton	168	159	148	146	236	252	267	211	-56	-21,2%
Gasolina Automóveis	Gj	186	144	162	123	99	198	268	358	90	33,8%
Emissão CO <sub>2</sub> (ton)	Ton	13	10	11	8	7	14	19	25	6	33,8%
<b>Emissão total CO<sub>2</sub> (ton)</b>	<b>Ton</b>	<b>23 520,0</b>	<b>23 097,5</b>	<b>21 619,0</b>	<b>22 001,9</b>	<b>19 740,9</b>	<b>20 037,4</b>	<b>20 460,9</b>	<b>19 098,4</b>	<b>-1 364,5</b>	<b>-7%</b>

#### Cálculos:

1 Gj gasóleo = 0,0741 ton CO<sub>2</sub>

1 Gj gasolina = 0,0693 ton CO<sub>2</sub>



## Emissões de Scope 2

### Indicadores GRI: 305-2

Energia Elétrica	Unidade	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Δ 2022-2021	Δ 2022-2021 (%)
Energia Elétrica em Instalações	Gj	42 813	41 892	41 557	51 537	53 621	52 817	51 467	-1 350	-2,6%
Emissão CO <sub>2</sub>	Ton CO <sub>2</sub> e	2 331,2	5 588,4	4 605,9	2 836,4	2 690,4	1 272,8	1,1	-1 272	-99,9%
Energia Elétrica Alta Tensão	Gj	752 227	760 142	731 839	748 547	636 920	685 898	731 312	45 414	6,6%
Emissão CO <sub>2</sub>	Ton CO <sub>2</sub> e	79 731,9	101 402,9	81 087,7	43 927,3	34 324,6	38 898,2	19 553,6	-19 345	-49,7%
<b>Emissão total CO<sub>2</sub> (ton)</b>	<b>Ton CO<sub>2</sub>e</b>	<b>82 063,1</b>	<b>106 991,3</b>	<b>85 693,6</b>	<b>46 763,7</b>	<b>37 015,0</b>	<b>40 171,0</b>	<b>19 554,8</b>	<b>-20 616,4</b>	<b>-51,3%</b>

## Emissões de Scope 3

### Indicadores GRI: 305-3

Viagens de avião (Scope 3)	Unidade	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	23-22	Δ (%)
Emissões de CO <sub>2</sub> e	Ton CO <sub>2</sub> e	917	869	898	708	68	26	630	422	-208	-33,0%

#### Cálculos:

Para o cálculo das emissões foi utilizada a ferramenta do protocolo GHG:

World Resources Institute (2015). *GHG Protocol tool for mobile combustion. Version 2.6.*

## Pegada de Carbono

### Indicadores GRI: 305-5

Tendo em conta os valores analisados nos pontos anteriores, a pegada de carbono da CP relativamente ao ano anterior aumentou 6% em 2021, decresceu 22% em 2022 e 7% em 2023.

Em termos de tração a *diesel* é possível reduzir muito pouco, dado o tipo de infraestrutura ferroviária, pelo que a variação das emissões é diretamente proporcional à variação da produção de comboios.

No que respeita à tração elétrica, pelo facto de serem negociados contratos com exigências de origens renováveis, conseguem-se obter reduções substanciais. Foi o caso dos anos 2022 e 2023.

Pegada de Carbono	Unidade	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ 2021 - 2020 (%)	Δ 2022 - 2021 (%)	Δ 2023 - 2022 (%)
(Scope 1)	TCO <sub>2</sub> e	23 520	23 098	21 619	22 002	19 741	20 037	20 451	19 096	1,5%	2,1%	-6,6%
(Scope 2)	TCO <sub>2</sub> e	82 063	106 991	85 694	46 764	37 015	40 171	25 971	24 186	8,5%	-35,3%	-6,9%
(Scope 3)	TCO <sub>2</sub> e	917	869	898	708	68	26	630	422	-61,5%	2323,2%	-33,0%
<b>Total</b>	<b>TCO<sub>2</sub>e</b>	<b>106 500,2</b>	<b>130 957,5</b>	<b>108 210,3</b>	<b>69 474,1</b>	<b>56 823,5</b>	<b>60 234,4</b>	<b>47 051,8</b>	<b>43 704,1</b>	<b>6%</b>	<b>-22%</b>	<b>-7%</b>

## Intensidade de Emissões de Gases com Efeitos de Estufa

### Indicadores GRI: 305-4

As emissões específicas por passageiro/Km e por comboio/km reduziram-se relativamente ao ano anterior, tanto em 2021 como, principalmente, em 2022 e em 2023.

Emissões de CO <sub>2</sub>	Unidade	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total Ano	TCO <sub>2</sub> e	106 500,1	131 005,9	108 181,3	69 474,1	56 823,5	60 234,4	47 051,8	43 704,1
Emissões por Pk	gCO <sub>2</sub> e	28,0	32,5	26,4	15,7	25,8	23,8	11,7	10,0
Emissões por Ck	gCO <sub>2</sub> e	3 656,3	4 497,5	3 791,7	2 388,0	2 214,3	2 193,3	1 679,0	1 671,1

## Emissões de Substâncias Destruidoras da Camada de Ozono

### Indicadores GRI: 305-6

Emissões (de equipamentos móveis de refrigeração, de ar condicionado e de calor)	Unidade	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ 2023- 2022	Δ (%)
R134a(CH2FCF3)	TCO <sub>2</sub> e	3 628	3 127	4 018	3 417	2 688	3 346	3 575	3 014	-561	-15,7%
R-407c	TCO <sub>2</sub> e	937	2 193	1206	1393	1086	1260	23 612	1591	-22 021	-93,3%
R417 a	TCO <sub>2</sub> e	0	0	0	0	160	0	3 575	113	-3 462	-96,9%
R-422d	TCO <sub>2</sub> e	2 129	2 129	1528	1676	1209	2 000	18 011	2 170	-15 842	-88,0%
<b>Total</b>	<b>TCO<sub>2</sub>e</b>	<b>6 693,2</b>	<b>7 448,0</b>	<b>6 752,9</b>	<b>6 486,6</b>	<b>5 142,6</b>	<b>6 605,6</b>	<b>48 773,3</b>	<b>6 887,0</b>	<b>-41 886,3</b>	<b>-86,9%</b>

#### Cálculos:

Para o cálculo das emissões foi utilizada a tabela da APA-Lista de gases fluorados (GWP).

<https://formularios.apambiente.pt/conversor/>

## Outras Emissões

### Indicadores GRI: 305-7

Nos anos de relato estas emissões variaram diretamente com o consumo de combustível fóssil, necessário para satisfazer a oferta.

Emissões decorrentes do consumo de gasóleo para tração	Unidade	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ 2023- 2022	Δ (%)
CH <sub>4</sub>	kg	1295	1273	1191	1212	1081	1097	1119	1047	-72	-6,5%
N <sub>2</sub> O	kg	174	171	160	163	145	147	150	140	-10	-6,5%
SO <sub>2</sub>	kg	145	142	133	136	121	123	125	117	-8	-6,5%
NO <sub>x</sub>	ton	294	288	270	276	250	250	255	238	-16	-6,5%
CO	ton	78	77	72	73	65	66	68	63	-4	-6,5%
PM10	ton	8	8	8	8	7	7	7	7	0	-6,5%
PM2,5	ton	8	7	7	7	7	6	7	6	0	-6,5%
Resíduos Radioativos (RRAA)	kg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%

Cálculos: EMEP/EEA Emission Inventory Guidebook 2013 - 1.A.3.c Railways (tables 3-2, 3-3, 3-4)

## Materiais

### Indicadores GRI: 301-1




## Papel

Consumo de Papel	Unidade	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ 2023-2022	Δ (%)
Bilhetes		71,2	62,0	54,5	61,7	51,5	35,0	54,8	69,3	14,5	26,5%
Fotocópias	Ton.	17,9	18,3	17,6	19,8	13,6	16,6	14,8	14,4	-0,4	-2,5%
Campanhas de Comunicação		3,8	3,6	3,2	3,5	2,4	1,9	2,0	0,6	-1,4	-68,3%
<b>Total</b>	<b>Ton.</b>	<b>92,9</b>	<b>83,9</b>	<b>75,3</b>	<b>85,0</b>	<b>67,5</b>	<b>53,5</b>	<b>71,6</b>	<b>84,4</b>	<b>12,8</b>	<b>17,9%</b>

## Indicadores da Produção de Resíduos

### Indicadores GRI: 306-1 | 306-2 | 306-3

Nos três anos de relato pode resumir-se a produção de resíduos do seguinte modo:

Produção Anual de Resíduos		2021	2022	2023
	Total	2 765,98	1 853,70	2 013,70
	Perigosos	36%	36%	31%
	Taxa de Valorização	69%	71%	73%

Sendo a sua discriminação exaustiva a seguinte:

Designação do Resíduo	Código LER	Quantidade Produzida (Ton)			
		2020	2021	2022	2023
(*) Outros ácidos	060106	0,11	0,06	0,18	0,47
(*) Resíduos contendo mercúrio	060404	0,00	0,00	0,00	0,01
(*) Resíduos de tintas e vernizes, contendo solventes orgânicos ou outras substâncias perigosas	080111	0,66	1,34	1,99	5,67
(*) Resíduos de colas e vedantes, contendo solventes orgânicos ou outras substâncias perigosas	080409	0,13	0,00	0,00	0,00
Cinzas volantes da combustão de carvão	100102	2,17	2,19	0,36	1,85
Aparas e limalhas de metais ferrosos	120101	115,38	156,42	123,40	170,86
Resíduos de materiais de granalhagem, não abrangidos em 12 0116	120117	0,02	0,25	0,22	0,75
(*) Óleos minerais clorados de motores, transmissões e lubrificação	130204	0,00	7,16	0,00	0,00
(*) Óleos minerais não clorados de motores, transmissões e lubrificação	130205	0,00	0,00	0,00	2,01
(*) Outros óleos de motores, transmissões e lubrificação	130208	55,45	55,18	63,31	54,42
(*) Óleos isolantes e de transmissão de calor contendo PCB	130301	0,00	0,00	1,46	0,00
(*) Óleos minerais isolantes e de transmissão de calor não clorados	130307	0,00	0,00	1,79	3,32
(*) Lamas provenientes dos separadores óleo/água	130502	77,05	118,25	91,08	39,84
(*) Água com óleo proveniente dos separadores óleo/água	130507	219,87	438,93	353,94	391,41
(*) Misturas de resíduos provenientes de desarenadores e de separadores óleo/água	130508	140,08	146,08	11,34	0,00
(*) Fuelóleo e gasóleo	130701	0,00	0,00	0,00	0,25
(*) Outros combustíveis (incluindo misturas)	130703	0,00	0,00	2,36	0,00
(*) Outras emulsões	130802	0,00	0,18	1,23	0,20
(*) Resíduos sem outras especificações	130899	0,71	9,93	4,36	5,26
(*) Clorofluorcarbonetos, HCFC, HFC	140601	0,34	2,48	0,85	0,32
(*) Outros solventes e misturas de solventes halogenados	140602	0,00	0,30	0,73	0,50
(*) Outros solventes e misturas de solventes	140603	0,39	0,64	0,60	0,21
(*) Lamas ou resíduos sólidos contendo outros solventes	140605	0,00	0,00	0,00	5,20
Embalagens de papel e cartão	150101	2,98	2,32	5,51	2,84
Embalagens de plástico	150102	0,32	0,42	0,64	0,86
Embalagens de metal	150104	14,53	9,38	4,37	5,68
(*) Embalagens contendo ou contaminadas por resíduos de substâncias perigosas	150110	20,80	24,10	17,19	19,06
(*) Absorventes, materiais filtrantes (incluindo filtros de óleo sem outras especificações), panos de limpeza e vestuário de proteção, contaminados por substâncias perigosas	150202	31,28	47,21	39,56	44,24
Absorventes, materiais filtrantes, panos de limpeza e vestuário de proteção não abrangidos em 15 02 02	150203	14,11	11,16	13,63	13,66
(*) Filtros de óleo	160107	3,74	4,71	5,13	4,11
Pastilhas de travões não abrangidas em 16 01 11	160112	26,69	47,25	40,29	47,72
(*) Fluidos anticongelantes contendo substâncias perigosas	160114	0,00	0,00	0,00	0,01
Metais ferrosos	160117	554,09	1135,53	688,41	753,24
Metais não ferrosos	160118	5,71	6,35	5,27	7,33
Plástico	160119	3,06	1,96	5,88	26,89
Vidro	160120	50,18	36,87	68,87	31,27
(*) Componentes perigosos não abrangidos em 16 01 07 a 16 01 11, 16 01 13 e 16 01 14	160121	18,53	80,92	36,64	32,61
Componentes não anteriormente especificados	160122	0,00	0,00	0,00	4,32
Resíduos sem outras especificações	160199	23,40	38,84	30,59	6,93
(*) Equipamento fora de uso contendo componentes perigosos não abrangidos em 16 02 09 e 16 02 12	160213	0,00	0,00	0,00	0,13
Equipamento fora de uso não abrangido em 16 02 09 a 16 02 13	160214	0,12	0,00	0,13	0,45
Componentes retirados de equipamento fora de uso não abrangidos em 16 02 15	160216	7,37	10,65	4,22	2,07
(*) Resíduos inorgânicos contendo substâncias perigosas	160303	0,43	0,00	0,00	0,51
Gases em recipientes sob pressão, não abrangidos em 16 05 04	160505	0,94	0,00	0,63	0,48
Produtos químicos de laboratório contendo ou compostos por substâncias perigosas, incluindo misturas de produtos químicos de laboratório	160506	0,00	0,00	0,00	0,05
(*) Acumuladores de chumbo	160601	10,07	34,22	7,94	8,39
(*) Acumuladores de níquel-cádmio	160602	0,83	21,08	17,84	1,26
Misturas de betão, tijolos, ladrilhos, telhas e materiais cerâmicos, não abrangidas em 17 01 06	170107	6,98	12,78	5,80	2,75
(*) Alcatrão e produtos de alcatrão	170303	0,00	0,83	0,00	0,16
(*) Solos e rochas contendo substâncias perigosas	170503	0,00	0,00	0,00	0,45
(*) Materiais de construção contendo amianto	170605	0,00	0,17	0,00	0,00
Papel e cartão	191201	5,42	0,00	0,00	0,00
Papel e cartão	200101	19,64	39,19	22,33	32,85
Vidro	200102	0,00	0,00	0,00	1,21
Têxteis	200111	12,80	7,55	10,41	18,47
(*) Lâmpadas fluorescentes e outros resíduos contendo mercúrio	200121	3,13	2,13	2,06	1,49
(*) Equipamento fora de uso contendo clorofluorcarbonetos	200123	0,02	2,81	0,00	0,07
(*) Pilhas e acumuladores abrangidos em 16 06 01, 16 06 02 ou 16 06 03 e pilhas e acumuladores não triados contendo desses acumuladores ou pilhas	200133	0,03	0,03	0,00	0,19
(*) Equipamento elétrico e eletrónico fora de uso, não abrangido em 20 01 21 ou 20 01 23, contendo componentes perigosos	200135	0,98	0,26	0,84	0,90
Equipamento elétrico e eletrónico fora de uso não abrangido em 20 01 21, 20 01 23 ou 20 01 35	200136	6,70	8,35	4,30	12,15
(*) Madeira contendo substâncias perigosas	200137	9,32	0,00	0,00	0,00
Madeira não abrangida em 20 01 37	200138	42,90	40,89	32,69	36,17
Plásticos	200139	11,50	14,08	7,28	10,82
Outras frações, sem outras especificações	200199	45,46	144,25	70,15	14,93
Misturas de resíduos urbanos equiparados	200301	36,88	38,30	42,71	182,11
Lamas de fossas sépticas	200304	0,00	0,00	0,12	0,00
Monstros	200307	0,00	2,04	3,30	2,36
TOTAL RESÍDUOS		1 603,27	2 785,98	1 853,70	2 013,70

## Indicadores do Pilar Social

### Dimensão no Emprego

**Indicadores GRI: 102-8 | 102-41 | 201-3 | 401-1 | 401-2 | 404-3 | 405-1 | 405-2**

A CP representa um importante papel no emprego a nível nacional, uma componente fundamental no aspeto social da sustentabilidade.

No final de 2021 o efetivo total a cargo da CP era de 3 784 trabalhadores, mais 48 do que no final de 2020. No final de 2022 passou para 3 750 trabalhadores, menos 34 do que no final de 2021. Terminou 2023 com 3 735, menos 13 trabalhadores a cargo que no ano anterior.

<b>Efetivo a 31 de Dezembro</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>Δ 2023-2022</b>
<b>Vinculado</b>	<b>3 750</b>	<b>3763</b>	<b>3 791</b>	<b>3 744</b>	<b>-13</b>
<b>A Cargo</b>	<b>3 735</b>	<b>3750</b>	<b>3 784</b>	<b>3 736</b>	<b>-15</b>
<b>Ao Serviço</b>	<b>3 727</b>	<b>3741</b>	<b>3 775</b>	<b>3 727</b>	<b>-14</b>

**Legenda:**

**Efetivo Vinculado** - efetivo que tem vínculo com a empresa, embora possa não estar a prestar serviço ou não ser pago (inclui licenças sem vencimento, efetivo cedido ou requisitado que não é pago pela empresa).

**Efetivo a Cargo** - efetivo ao qual a empresa paga (inclui efetivo ao serviço + efetivo cedido ou requisitado pago pela empresa).

**Efetivo ao Serviço** - efetivo que presta serviço na empresa.

Predominam os contratos a tempo indeterminado, sendo pouco significativo o número de contratos a termo. Em 2021, apenas se registaram 90 contratos a termo certo, 87 na Produção (oficinas de manutenção), 2 Quadros Técnicos e 1 de outras carreiras, todos eles trabalhadores masculinos. Em 2022 os contratos a termo certo reduziram-se para 9 trabalhadores masculinos na Produção. Em 2023 esse número passou para 10 trabalhadores, 9 na área da manutenção e 1 Quadro Técnico.

Em 2023 as movimentações ocorridas no Efetivo a Cargo foram as seguintes:



Variações do Efetivo a Cargo 2023			
Entradas por Motivo		Saídas por Motivo	
Despacho 82 de 2020 (Reab. Guifões)	1	Reforma	105
Despacho Nº 220/2022 - SET	9	Falecimento	7
Despacho Nº 863/2021 - SET	31	Revogação/Caducidade	8
Despacho Nº 415/2023 - SET	8	Denúncia (do trabalhador)	51
Substituições	106	Início Cedência/Requisição	5
Outros	4	Início Suspensão (Licença sem vencimento, Baixa superior 1095 dias)	1
Fim Cedência/Requisição	1	<b>TOTAL Saídas</b>	<b>177</b>
Fim Suspensão (Licença sem vencimento, Baixa superior 1095 dias)	2	<b>Saldo</b>	<b>-15</b>
<b>TOTAL Entradas</b>	<b>162</b>		

## Instrumentos de Regulamentação Coletiva de Trabalho

**Abordagem da Política de Gestão 103-1 | 103-2 | 103-3**

**Indicadores GRI: 407-1**

**Temas ODS: Liberdade de associação e acordos coletivos de trabalho.**



A empresa tem uma grande diversidade de sindicatos, havendo total liberdade de adesão de cada Trabalhador. Em 2023 a taxa de sindicalização dos trabalhadores a cargo foi de 76,6%.

A empresa rege-se, por Acordos de Empresa (AE) e Regulamentação de Carreiras (RC), os quais fazem parte integrante dos Acordos de Empresa.

Do clausulado e normas previstas nestes instrumentos de Regulamentação Coletiva constam principalmente os aspetos indicados seguidamente:

### Horários de Trabalho

Os trabalhadores têm de cumprir o período normal de horário de trabalho estabelecido para a categoria profissional em que estão inseridos.

Entende-se por Período Normal de Trabalho o número de horas de serviço que o trabalhador tem de prestar em cada dia ou em cada semana.

A Empresa pratica vários tipos de horários de trabalho:

- Horário fixo;
- Horário flexível;
- Horário por turnos;
- Horário por escalas de serviço.

Os Acordos de Empresa regulam os vários tipos de horários e as situações passíveis de isenção de horário de trabalho.

Por sua vez, existem na Empresa vários tipos de Sistemas de Gestão de Controlo de Presenças.

## **Deveres dos Trabalhadores**

Os deveres dos/as trabalhadores/as estão consignados, nomeadamente, na Lei Geral do Trabalho, nos Acordos da Empresa e no Código de Ética.

Os trabalhadores da CP estão assim, entre outros, sujeitos aos princípios da Boa-fé, Transparência, Eficiência, Urbanidade, Integridade, Honestidade e Confidencialidade.

A qualidade dos serviços que a Empresa presta assenta também na assunção pelos seus trabalhadores de uma atitude de responsabilidade e respeito dos valores da sociedade em que se insere, devendo assim os trabalhadores desempenhar as suas funções com o devido brio profissional, tendo também em conta os padrões sociais adequados, quando se encontram ao serviço, na sua forma de apresentação e vestuário.

As carreiras profissionais de contacto com o Cliente usam fardamento fornecido pela empresa.

## **Seguro de Acidentes de Trabalho**

Todos os trabalhadores estão abrangidos por um Seguro de Acidentes de Trabalho, em caso de acidente no local e no tempo de trabalho ou o que ocorrer no trajeto de ida e regresso para e do local de trabalho, de acordo com as disposições legais em vigor.

## **Formação**

No âmbito do desenvolvimento dos Recursos Humanos a Empresa elabora um Plano de Formação contemplando todas as atividades e categorias profissionais existentes na Empresa. Este processo tem o envolvimento das unidades organizacionais e é aprovado pelo Conselho de Administração.

## **Avaliação de Desempenho**

A Empresa possui um sistema de avaliação de desempenho que tem como objetivo permitir uma adequada gestão de carreiras e a identificação de necessidades de formação. O sistema de avaliação de desempenho destina-se a todos os trabalhadores da CP.

## **Progressões e Promoções na Carreira**

O processo de progressão na carreira, na categoria, faz-se através dos resultados obtidos na avaliação de desempenho que tem implicação direta nas promoções (mudança de índice e grau com reflexo na retribuição) de acordo com o disposto nos respetivos Regulamentos de Carreira.

## Benefícios aos Colaboradores

### Indicadores GRI: 201 – 3

O conjunto de benefícios para os colaboradores é resumido na tabela seguinte:

Benefícios para os Colaboradores	C.Tempo Integral	C.Tempo Parcial
Seguro de Vida	S	S
Seguro de Saúde	S	S(*)
Direito a viajar nos comboios de toda a rede da CP	S	S(*)
Direito aos Familiares a viajar nos comboios de toda a rede	S	N
Subsídios a filhos em idade pré-escolar	S	S(*)
Participação dos filhos em Centros de férias	S	S(*)
Complemento do Subsídio de Doença	S	S
Falta justificada por quadrimestre	S	S
Preços inferiores aos do mercado nos bares e cantinas	S	S
Acordos e Protocolos com diversas entidades (**)	S	S

(\*) Contratos > 1 ano

(\*\*)(alguns abrangem também os familiares), nomeadamente com Agência de Viagens, Bancos e Instituições Financeiras, Farmácias, Ginásios, etc.

Em 2023 a CP despendeu com o complemento de subsídio de doença, 272 292€ e com outros encargos de ação e apoio social, 2 277 241 €.

## Educação de Qualidade

### Indicadores GRI: 404-1 | 403-5



### Temas ODS: Formação e educação dos colaboradores | Igualdade de género

A formação é ministrada anualmente no âmbito das respetivas funções de cada categoria profissional, sem qualquer discriminação de género, como aliás em todas as restantes atividades relacionadas com a gestão de recursos humanos.

A segurança é recorrentemente o tema onde se registam mais horas de formação e formandos abrangidos.

<b>Formação Por Temas 2021</b>	<b>Nº Formandos</b>	<b>Nº Horas</b>
Caixa/Tração e Choque	5	176,0
Cliente	225	3 228,0
Comando, Controlo e Proteção	72	2 083,0
Elettricidade e Energia	148	3 641,0
Eletrónica e Automação	9	144,0
Enquadramento Org/Empresa	383	9 125,8
Gestão	1 052	17 820,0
Hidráulica e Pneumática	23	713,0
Manutenção e Engenharia	914	38 430,0
Metalurgia e Metalomecânica	213	3 551,0
Potência Elétrica	18	552,0
Potência Térmica	10	15,0
Produção de Ar e Freio	276	2 248,0
Qualidade e Ambiente	560	2 711,0
Rolamento e Suspensão	89	1 394,0
Segurança - Geral	1 638	6 571,0
Segurança - Qualificação Técnica	770	42 493,0
Serviços/Línguas	49	1 253,0
Tecnologias de Informação	913	4 666,5
<b>TOTAL</b>	<b>7 367</b>	<b>140 815,3</b>

<b>Formação Por Categorias Profissionais 2021</b>	<b>Nº Formandos</b>	<b>Nº Horas</b>
Administrativa	152	894,5
Comercial	581	16 642,5
Condução	1 230	35 918,5
Material	29	212,5
Outras	107	1 309,0
Produção	4 045	69 201,3
Quadros Técnicos	1 180	16 117,5
Transporte	43	519,5
<b>TOTAL</b>	<b>7 367</b>	<b>140 815,3</b>

Formação Por Temas 2022	Nº Formandos	Nº Horas
Cliente	739	7 906,0
Comando, Controlo e Proteção	35	1 986,0
Eletricidade e Energia	10	238,0
Eletrónica e Automação	13	200,0
Enquadramento Org/Empresa	173	1 813,0
Gestão	592	6 026,0
Hidráulica e Pneumática	10	140,0
Manutenção e Engenharia	889	12 690,0
Metalurgia e Metalomecânica	151	3 767,5
Potência Elétrica	16	271,0
Potência Térmica	1	64,0
Produção de Ar e Freio	123	1 493,0
Qualidade e Ambiente	97	1 683,5
Rolamento e Suspensão	12	73,5
Segurança - Geral	1 450	10 744,5
Segurança - Qualificação Técnica	1 359	40 213,5
Serviços/Línguas	209	3 690,0
Tecnologias de Informação	117	1 992,0
Auxiliares	3	201,0
<b>TOTAL</b>	<b>5 999</b>	<b>95 193</b>

Formação Por Categorias Profissionais 2022	Nº Formandos	Nº Horas
Administrativa	86	460,0
Comercial	1 301	17 119,5
Condução	1 338	36 053,5
Material	32	452,4
Outras	50	552,5
Produção	2 266	29 475,0
Quadros Técnicos	887	9 977,1
Transporte	39	1 103,0
<b>TOTAL</b>	<b>5 999</b>	<b>95 193</b>

Formação Por Temas 2023	Nº Formandos	Nº Horas
Caixa/Tração e Choque	16	49
Cliente	672	6 283
Comando, Controlo e Proteção	100	2 412
Eletricidade e Energia	33	732
Eletrónica e Automação	10	470
Enquadramento Org/Empresa	141	1 149
Gestão	516	4 362
Hidráulica e Pneumática	10	494
Manutenção e Engenharia	1 569	11 084
Metalurgia e Metalomecânica	32	303
Potência Elétrica	30	242
Potência Térmica	3	84
Produção de Ar e Freio	63	1 679
Qualidade e Ambiente	391	2 065
Rolamento e Suspensão	26	333
Segurança - Geral	1 576	11 611
Segurança - Qualificação Técnica	1 403	53 483
Serviços/Línguas	259	6 437
Tecnologias de Informação	444	1 405
<b>TOTAL</b>	<b>7 294</b>	<b>104 675</b>

Formação Por Categorias Profissionais 2023	Nº Formandos	Nº Horas
Administrativa	126	903
Comercial	1 820	23 098
Condução	1 282	51 887
Material	44	348
Outras	84	489
Manutenção	2 927	21 592
Quadros Técnicos	950	5 688
Transporte	61	670
<b>TOTAL</b>	<b>7 294</b>	<b>104 675</b>

## Acidentes de Trabalho

### Indicadores GRI: 403-9

A maioria dos acidentes de trabalho encontra-se classificada nos seguintes tipos:

- Quedas;
- Colhidas por comboios;
- Agressões;
- Dores;
- Acidentes do ou para o local de trabalho.

Taxa de Absentismo por Acidentes de Trabalho	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ 2023 - 2022	Δ (%)
Dias Úteis de trabalho p/ trabalhador (a)	223	222	223	223	226	226	224	248	24	10,7%
Efetivo Médio a cargo (b)	2 674	2 692	2 680	2 634	3 710	3 766	3 751	3 724	-27	-0,7%
Dias úteis de trabalho global ('c) = (a) x (b)	595 187	597 624	597 640	587 382	838 460	851 116	840 224	923 552	83 328	9,9%
Dias perdidos com acidentes de trabalho (d)	3 934	4 271	3 722	7 232	7 516	3 968	5 541	5 850	309	5,6%
<b>Tx.absentismo p/acidentes de trabalho ('e) = (d) / ('c) x 100</b>	<b>0,66%</b>	<b>0,71%</b>	<b>0,62%</b>	<b>1,23%</b>	<b>0,90%</b>	<b>0,47%</b>	<b>0,66%</b>	<b>0,63%</b>	<b>-0,03%</b>	<b>-</b>

Acidentes de Trabalho	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ 2023 - 2022	Δ (%)
Com Baixa	177	232	194	285	279	290	336	347	11	3,3%
Sem Baixa	113	96	99	61	76	72	90	79	-11	-12,2%
<b>Total</b>	<b>290</b>	<b>328</b>	<b>293</b>	<b>346</b>	<b>355</b>	<b>362</b>	<b>426</b>	<b>426</b>	<b>0</b>	<b>0,0%</b>

Acidentes de Trabalho	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ 2023 - 2022	Δ (%)
Nº de dias perdidos de trabalho produtivo	3 934	4 271	3 722	7 232	7 516	3 968	5 541	5 850	309	5,6%
Nº de lesões	177	232	194	346	279	290	336	347	11	3,3%
Nº de óbitos	1	0	0	0	0	0	0	0	0	-



## Exposição a Doenças Relacionadas com o Trabalho

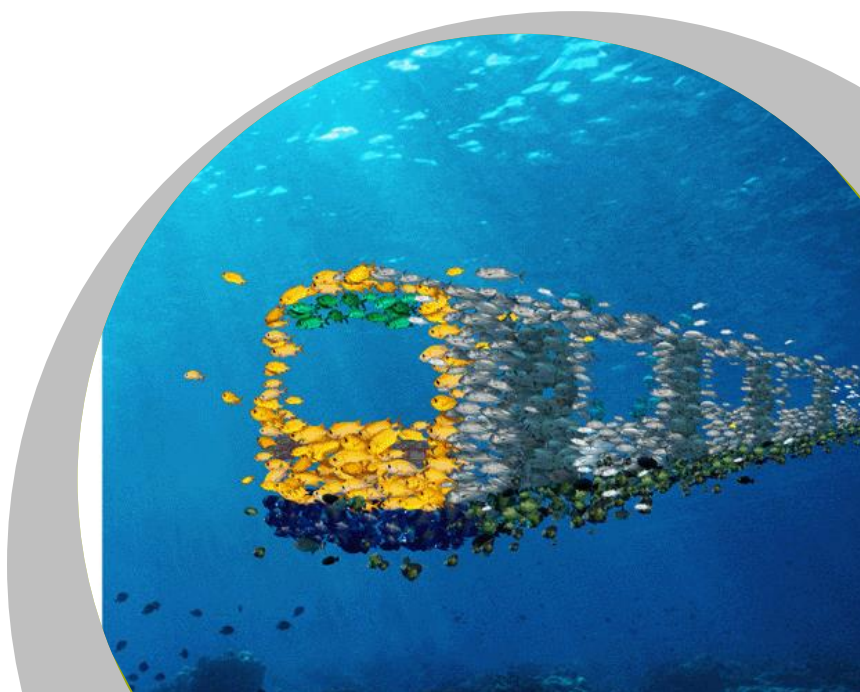
### Indicadores GRI: 403-10

Algumas profissões revelam incidência ou risco de contração de doenças relacionadas com a sua ocupação. Sobre estas carreiras há um especial cuidado em termos de prevenção e diagnóstico por meio de exames médicos periódicos ou exames de medicina do trabalho, realizados pela ECOSAÚDE.

O ano de 2020 trouxe um novo risco associado às carreiras de contacto com o Cliente, o risco de COVID 19, o qual se reduziu progressivamente em 2021 e, principalmente, em 2022.

De referir ainda, a inclusão de uma nova carreira profissional, a Produção, que compreende todas as categorias que compõem a área de manutenção do material circulante, integrada após a fusão com a EMEF, ocorrida em 2020.

Carreiras Profissionais que revelam risco de contração de doenças relacionadas com a ocupação	Tipo de Doenças
Técnicos	Osteomusculares
Administrativa	Osteomusculares
Comercial	Osteomusculares; Mentais e Comportamentais; Covid19 (contactos com Clientes)
Material	Osteomusculares; Mentais e Comportamentais; Surdez
Tracção	Osteomusculares; Mentais e Comportamentais; Surdez
Revisão	Osteomusculares; Mentais e Comportamentais; Covid19 (contactos com Clientes)
Produção	Osteomusculares; Surdez



## Segurança e Saúde dos Consumidores

### Segurança Ferroviária (security)

#### Avaliação

##### Indicadores GRI: 416-1

Todos os serviços prestados pela CP são avaliados em termos de segurança do consumidor, uma vez que qualquer horário é avaliado pelo IMT, a que se juntam as avaliações de segurança levadas a cabo pelo próprio staff da CP.

Serviços Avaliados	Avaliação da Segurança
Concepção (de Horários)	Sim
I & D	Sim
Certificação (IMT)	Sim
Produção (serviço)	Sim
Promoção	NA
Distribuição (P.de Venda)	Sim

#### Acidentes

O modo ferroviário continua a apresentar um elevado nível de segurança. O número de acidentes relevantes<sup>7</sup> e de acidentes significativos<sup>8</sup> manteve-se muito reduzido, tendo em consideração o número de comboios em circulação.

Acidentes	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ 2023 - 2022	Δ (%)
Acidentes relevantes	178	193	191	206	146	198	188	166	-22	-11,7%
Acidentes significativos	32	24	27	44	36	19	30	29	-1	-3,3%
<b>Total</b>	<b>210</b>	<b>217</b>	<b>218</b>	<b>250</b>	<b>182</b>	<b>217</b>	<b>218</b>	<b>195</b>	<b>-23</b>	<b>-10,6%</b>

<sup>7</sup> Acidente Relevante: acontecimento súbito, indesejado ou involuntário ou uma cadeia de acontecimentos dessa natureza com consequências danosas.

<sup>8</sup> Acidente Significativo (de acordo com o D.L.62/2010 de 9 de junho) é "qualquer acidente (de características excecionais dentro dos acidentes relevantes) que implique, pelo menos, um veículo ferroviário em movimento e provoque a morte ou ferimentos graves a, pelo menos, uma pessoa, ou danos significativos ao material, à via, a outras instalações ou ao ambiente ou uma interrupção prolongada da circulação. Excluem-se os acidentes em oficinas, armazéns e parques de material, os presumíveis suicídios e os atos de vandalismo".

Igualmente, o número de lesões foi muito reduzido, relativamente aos milhões de passageiros transportados no período:

Lesões por Acidentes	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ 2023 - 2022	Δ (%)
Vítimas mortais	53	63	41	61	43	48	36	45	9	25,0%
Lesões graves	7	14	18	21	18	13	18	16	-2	-11,1%
Lesões leves	184	184	178	169	150	159	192	161	-31	-16,1%

A maioria dos acidentes relevantes deve-se a práticas irresponsáveis de terceiros na zona de circulação dos comboios, originando colhidas, por vezes mortais.

Acidentes	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Colhidas de pessoas	63	77	58	75	53	57	54	54
Colisões em PN	9	9	10	15	10	14	10	12
Colisões em manobras	2	3	3	3	7	6	5	3
Colisão de comboios c/comboios	1	1	1	0	1	0	0	0
Descarrilamentos	6	3	4	5	4	11	10	3
Outras colisões c/ou s/ descarrilamento.	77	83	85	78	55	90	75	69
Outros acidentes com pessoas	3	4	8	4	3	1	4	4
Outros acidentes materiais	17	13	22	26	13	19	30	21

**Nota:** "Outras colisões c/ou s/ descarrilamento" inclui as colisões de comboios com árvores, pedras, animais, e outros obstáculos.

# 10.

## Índice GRI e ODS



GRI Content Index

Declaração de Utilização	A CP-Comboios de Portugal E.P.E. reporta a informação incluída neste Índice GRI para o período de 1 de janeiro de 2021 a 31 de dezembro de 2023 por referência ao protocolo GRI Standards.
GRI Utilizado	GRI 1: Fundamentos 2021

GRI STANDARD	Indicador	Localização	ODS
<b>Conteúdos Gerais</b>			
GRI 2: Conteúdos Gerais 2021	2-1 Descrição da organização	"Ficha Técnica", "Uma Empresa Com Propósito" e "Os Nossos Desafios"	16
	2-2 Entidades incluídas no Relatório de Sustentabilidade	"Uma Empresa Com Propósito"	16
	2-3 Período de reporte, Ciclo de relato e Contacto para questões relacionadas com o Relatório	"Princípios de Reporte"	
	2-4 Reformulação de informações	"Princípios de Reporte"	
	2-5 Verificação externa	"Princípios de Reporte"	
	2-6 Atividades, Cadeia de Valor e outras Relações Institucionais	"Destaques" e "Uma Empresa com Propósito"	
	2-7 Trabalhadores	"Destaques" e "Propósito Social"	
	2-8 Trabalhadores que não pertencem aos quadros da empresa	N.A. – A CP só obteve a participação da sua própria força de trabalho.	
	2-9 Estrutura de Governação e Composição	"Como Gerimos a Sustentabilidade na CP"	5, 16
	2-10 Nomeação e escolha do Órgão de governação mais elevado	Vide Relatório de Governo Societário	5, 16

GRI STANDARD	Indicador	Localização	ODS
<b>Conteúdos Gerais</b>			
GRI 2: Conteúdos Gerais	2-11 Presidência do Órgão de governação mais elevado	Vide Relatório de Governo Societário	5, 16
	2-12 Papel do Órgão de governação mais elevado na supervisão da gestão dos impactos	"Como Gerimos a Sustentabilidade na CP"	5, 16
	2-13 Delegação de responsabilidade pela gestão de impactos	"Como Gerimos a Sustentabilidade na CP"	5, 16
	2-14 Papel do Órgão de governação mais elevado no reporte de sustentabilidade	"Como Gerimos a Sustentabilidade na CP"	5, 16
	2-15 Conflitos de interesse	Vide Relatório de Governo Societário	5, 16
	2-16 Comunicação de preocupações cruciais	Vide Relatório de Governo Societário	
	2-18 Avaliação da <i>performance</i> do Órgão de governação mais elevado	Vide Relatório de Governo Societário	
	2-19 Políticas de Remuneração	Vide Relatório de Governo Societário	
	2-20 Processo para determinação da remuneração	Vide Relatório de Governo Societário	
	2-22 Declaração sobre estratégia de desenvolvimento sustentável	"Mensagem do Presidente", "Cartas, Princípios e Iniciativas Externas" e "O Nosso Compromisso com a Sustentabilidade"	
	2-23 Compromissos de política	"Compromissos para o Futuro"	
	2-27 <i>Compliance</i> com Leis e Regulamentos	Vide Relatório de Governo Societário	
	2-28 Participação em associações	"Cartas, Princípios e Iniciativas Externas"	
	2-29 Abordagem para envolvimento dos Stakeholders	"Envolvimento"	16
	2-30 Acordos Coletivos de Trabalho	"Destaques" e "Instrumentos de Regulamentação Coletiva de Trabalho"	8



GRI STANDARD	Indicador	Localização	ODS
<b>Temas Materiais</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	3-1 Processo de definição de tópicos materiais	"Avaliação de Materialidade"	16
	3-2 Lista dos tópicos materiais	"Avaliação de Materialidade"	16
<b>GRI 200 Económicos</b>			
<b>Desempenho Económico</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	3-3 Gestão dos tópicos materiais	"Propósito Económico"	
GRI 201: Desempenho Económico 2016	201-1 Valor económico direto gerado e distribuído	"Valor Económico Direto Gerado e Distribuído"	2, 5, 7, 8 e 9
	201-2 Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades decorrentes das alterações climáticas	"Riscos e Oportunidades Decorrentes das Alterações Climáticas"	13
	201-3 Plano de benefícios da organização ou outros planos de reforma	"Benefícios aos Colaboradores"	8
	201-4 Apoios financeiros recebidos do governo	"Apoios financeiros recebidos do governo"	8
<b>Presença no Mercado</b>			
GRI 202: Presença no Mercado 2016	Não Material		

GRI STANDARD	Indicador	Localização	ODS
<b>GRI 200 Económicos</b>			
<b>Impactos Económicos Indirectos</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	3-3 Gestão dos tópicos materiais	"Propósito Económico"	
GRI 203: Impactos Económicos Indirectos 2016	203-1 Investimentos em infraestruturas e serviços fornecidos	"Investimentos Para a Comunidade"	2, 5, 7, 8, 9, 10 e 11
	203-2 Impactos económicos indirectos significativos	"Impactos Económicos Indirectos"	1, 2, 8, 9 e 10
<b>Práticas de Aprovisionamento</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	3-3 Gestão dos tópicos materiais	"Propósito Económico"	
GRI 204: Práticas de Aprovisionamento 2016	204-1 Proporção da despesa junto de fornecedores locais	"Contratação Local"	12
<b>Anticorrupção</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	3-3 Gestão dos tópicos materiais	"Propósito Económico"	
GRI 205: Anticorrupção 2016	205-1 Operações alvo de análise de risco para prevenir a corrupção	Vide Relatório do Governo Societário	16
<b>Concorrência Desleal</b>			
GRI 206: Concorrência Desleal 2016	Não Material		
<b>Impostos</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	3-3 Gestão dos tópicos materiais	"Propósito Económico"	
GRI 207: Impostos 2019	207-4 Relato por País	Vide Relatório e Contas	17

GRI STANDARD	Indicador	Localização	ODS
<b>GRI 300 Ambientais</b>			
<b>Materiais</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	3-3 Gestão dos tópicos materiais	"Propósito Ambiental"	
GRI 301: Materiais 2016	301-1 Consumo de materiais por peso ou volume	"Materiais"	8, 12
<b>Energia</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	3-3 Gestão dos tópicos materiais	"Propósito Ambiental"	
GRI 302: Energia 2016	302-1 Consumo de energia dentro da organização	"Energia"	7, 8, 12 e 13
	302-3 Intensidade energética	"Energia"	7, 8, 12 e 13
	302-4 Redução de consumo de energia	"Energia"	7, 8, 12 e 13
<b>Água</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	3-3 Gestão dos tópicos materiais	"Propósito Ambiental"	
GRI 303: Água e Efluentes 2018	303-2 Gestão dos impactos relacionados com a descarga de água	"Água e Efluentes"	6
	303-5 Consumo de água	"Água e Efluentes"	6
<b>Biodiversidade</b>			
GRI 304: Biodiversidade 2016	Não Material		

GRI STANDARD	Indicador	Localização	ODS
<b>GRI 300 Ambientais</b>			
<b>Emissões</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	3-3 Gestão dos tópicos materiais	"Propósito Ambiental"	
GRI 305: Emissões 2016	305-1 Emissões diretas de gases com efeitos de estufa (Scope 1).	"Emissões"	3, 12, 13 e 15
	305-2 Emissões indiretas de gases com efeitos de estufa (Scope 2).	"Emissões"	3, 12, 13 e 15
	305-3 Outras emissões indiretas de gases com efeito de estufa (Scope 3).	"Emissões"	3, 12, 13 e 15
	305-4 Intensidade de emissões de gases com efeitos de estufa	"Emissões"	12, 13 e 15
	305-5 Reduções obtidas das emissões de gases com efeito de estufa	"Emissões"	12, 13 e 15
	305-6 Emissões de substâncias destruidoras da camada de ozono	"Emissões"	3, 12, 13 e 15
	305-7 Óxidos de Azoto (NOx), óxidos de enxofre (SOx) e outras emissões atmosféricas significativas	"Emissões"	3, 12, 13 e 15

GRI STANDARD	Indicador	Localização	ODS
<b>GRI 300 Ambientais</b>			
<b>Resíduos</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	3-3 Gestão dos tópicos materiais	"Propósito Ambiental"	3 e 12
GRI 306: Resíduos 2020	306-1 Geração de resíduos e impactos significativos relacionados	"Resíduos"	3
	306-2 Gestão de impactos significativos relacionados com resíduos	"Resíduos"	3
	306-3 Resíduos gerados	"Resíduos"	3
<b>Avaliação Ambiental de Fornecedores</b>			
GRI 308: Avaliação Ambiental de Fornecedores 2016	Não Material		

GRI STANDARD	Indicador	Localização	ODS
<b>GRI 400                      Sociais</b>			
<b>Emprego</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	3-3 Gestão dos tópicos materiais	"Propósito Social"	
GRI 401: Emprego 2016	401-1 Número de contratações e taxa de rotatividade dos colaboradores	"Trabalho Digno e Crescimento Económico"	5 e 8
	401-2 Benefícios para os colaboradores a tempo integral, que não são atribuídos aos colaboradores temporários ou a tempo parcial	"Trabalho Digno e Crescimento Económico"	8
	401-3 Licença Parental	A prevista na legislação portuguesa.	8
<b>Relações Laborais</b>			
GRI 402: Relações Laborais 2016	Não Material		

GRI STANDARD	Indicador	Localização	ODS
<b>GRI 400 Sociais</b>			
<b>Segurança e Saúde no Trabalho</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	3-3 Gestão dos tópicos materiais	"Propósito Social"	
GRI 403: Segurança e Saúde no Trabalho 2018	403-1 Sistema de gestão de saúde e segurança no trabalho	"Segurança e Saúde da Comunidade Ferroviária "	3 e 8
	403-2 Identificação de perigos, avaliação de riscos e investigação de incidentes	"Segurança e Saúde da Comunidade Ferroviária "	3 e 8
	403-3 Serviços de saúde no trabalho	"Segurança e Saúde da Comunidade Ferroviária "	3 e 8
	403-4 Envolvimento do colaborador na participação, consulta e comunicação sobre saúde	"Segurança e Saúde da Comunidade Ferroviária "	3 e 8
	403-5 Formação dos colaboradores em saúde e segurança no trabalho	"Educação de Qualidade"	3 e 8
	403-6 Promoção da saúde do colaborador	"Segurança e Saúde da Comunidade Ferroviária "	3 e 8
	403-8 Trabalhadores abrangidos por um sistema de gestão de saúde e segurança no trabalho	100% do efetivo	3 e 8
	403-9 Acidentes de trabalho	"Segurança e Saúde da Comunidade Ferroviária "	3 e 8
	403-10 Exposição a Doenças relacionadas com o trabalho	"Exposição a Doenças Relacionadas com o Trabalho"	3 e 8
<b>Formação e Educação</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	3-3 Gestão dos tópicos materiais	"Propósito Social"	
GRI 404: Formação e Educação 2016	404-1 Média de horas de formação anual, por trabalhador	"Educação de Qualidade"	4,5 e 8
	404-3 Percentagem de colaboradores que recebe avaliações de desempenho	100%	5 e 8



GRI STANDARD	Indicador	Localização	ODS
<b>Conteúdos Gerais</b>			
GRI 2: Conteúdos Gerais 2021	2-1 Descrição da organização	"Ficha Técnica", "Uma Empresa Com Propósito" e "Os Nossos Desafios"	16
	2-2 Entidades incluídas no Relatório de Sustentabilidade	"Uma Empresa Com Propósito"	16
	2-3 Período de reporte, Ciclo de relato e Contacto para questões relacionadas com o Relatório	"Princípios de Reporte"	
	2-4 Reformulação de informações	"Princípios de Reporte"	
	2-5 Verificação externa	"Princípios de Reporte"	
	2-6 Atividades, Cadeia de Valor e outras Relações Institucionais	"Destaques" e "Uma Empresa com Propósito"	
	2-7 Trabalhadores	"Destaques" e "Propósito Social"	
	2-8 Trabalhadores que não pertencem aos quadros da empresa	N.A. – A CP só obteve a participação da sua própria força de trabalho.	
	2-9 Estrutura de Governação e Composição	"Como Gerimos a Sustentabilidade na CP"	5, 16
	2-10 Nomeação e escolha do Órgão de governação mais elevado	Vide Relatório de Governo Societário	5, 16

GRI STANDARD	Indicador	Localização	ODS
<b>GRI 400 Sociais</b>			
<b>Práticas de Segurança</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	Tópico de resposta obrigatório por via do DL n.º 89/2017, para o qual a CP não possui uma Abordagem de Gestão, respondendo apenas ao Indicador GRI associado.		
GRI 410: Práticas de Segurança 2016	410-1 Pessoal de segurança com formação nas políticas ou procedimentos de direitos humanos	A segurança é assegurada pela PSP, GNR ou empresas privadas de segurança, devidamente licenciadas pelo MAI, Entidades responsáveis pela formação adequada.	16
<b>Direitos do Povos Indígenas</b>			
GRI 411: Direitos do Povos Indígenas 2016	Não Material		
<b>Comunidades Locais</b>			
GRI 413: Comunidades Locais 2016	Não Material		
<b>Avaliação dos Fornecedores em Critérios Sociais</b>			
GRI 414: Avaliação dos Fornecedores em Critérios Sociais 2016	Não Material		
<b>Políticas Públicas</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	Tópico de resposta obrigatório por via do DL n.º 89/2017, para o qual a CP não possui uma Abordagem de Gestão, respondendo apenas ao Indicador GRI associado.		
GRI 415: Políticas Públicas 2016	415-1 Contribuições Políticas	Não existiram	

GRI STANDARD	Indicador	Localização	ODS
<b>GRI 400 Sociais</b>			
<b>Saúde e Segurança do Consumidor</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	3-3 Gestão dos tópicos materiais	"Propósito Social"	
GRI 416: Saúde e Segurança do Consumidor 2016	416-1 Produtos e serviços submetidos a avaliação de impactos na saúde e segurança do consumidor	"Segurança Ferroviária (security)"	
<b>Marketing e Rotulagem</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	3-3 Gestão dos tópicos materiais	"Propósito Social"	
GRI 417: Marketing e Rotulagem 2016	417-1 Requisitos sobre a informação e rotulagem dos produtos e serviços	"Informação Sobre os Serviços"	12, 16
	417-2 Incidentes de não conformidade relativos à rotulagem dos produtos e serviços	Não existiram	16
	417-3 Incidentes de não conformidade relativos a comunicações de marketing	Não existiram	16
<b>Privacidade do Consumidor</b>			
GRI 3: Temas Materiais 2021	3-3 Gestão dos tópicos materiais	"Propósito Social"	
GRI 418: Privacidade do Consumidor 2016	418-1 Reclamações relevantes relativas a violação de privacidade e perda de dados de clientes.	Não existiram	16

**Notas:**

O **título de uma Norma GRI** inclui número, nome e ano de publicação (ex.: GRI 303:Água e Efluentes 2018).

O **ano de publicação** indica qual versão da Norma GRI que a organização usou.

O ano de publicação da Norma **não se refere ao período de relato abrangido pelas informações relatadas** ou ao ano em que as informações relatadas foram publicadas.