

# RELATÓRIO E CONTAS CONSOLIDADO

2022 1º SEMESTRE

# ÍNDICE

## PARTE I – RELATÓRIO DE GESTÃO CONSOLIDADO

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	8
2. QUEM SOMOS	10
2.1 O GRUPO IP	12
2.2 MISSÃO, VISÃO E VALORES	13
2.3 MODELO DE GOVERNAÇÃO	14
2.4 ESTRUTURA DO GRUPO IP: MODELO ORGANIZACIONAL	16
2.5 AS NOSSAS REDES	18
3. PERFORMANCE DO 1º SEMESTRE	22
3.1 PRINCIPAIS INDICADORES	22
3.2 DESTAQUES DO SEMESTRE	28
4. PRINCIPAIS ÁREAS DE NEGÓCIO	35
4.1 CONSERVAÇÃO DA REDE	35
4.2 INVESTIMENTO NA INFRAESTRUTURA RODOFERROVIÁRIA	46
4.3 UTILIZAÇÃO DA REDE RODOFERROVIÁRIA	58
4.4 PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS	62
4.5 TELECOMUNICAÇÕES E CLOUD EMPRESARIAL	67
4.6 SERVIÇOS DE ENGENHARIA	67
4.7 GESTÃO IMOBILIÁRIA E DE ESPAÇOS COMERCIAIS	68
5. DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO	70
5.1 RENDIMENTOS OPERACIONAIS	71
5.2 GASTOS OPERACIONAIS	79
5.3 ESTRUTURA PATRIMONIAL	88
6. GESTÃO FINANCEIRA E DÍVIDA	90
6.1 GESTÃO FINANCEIRA	90
6.2 OPERAÇÕES DE AUMENTO DE CAPITAL	92
6.3 ESTRUTURA DA DÍVIDA FINANCEIRA	92
6.4 ANÁLISE DOS RESULTADOS FINANCEIROS	93
7. IMPACTO COVID-19 E SITUAÇÃO GEOPOLÍTICA INTERNACIONAL	96
8. EVENTOS SUBSEQUENTES	97

## PARTE II – NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS PARA O PRIMEIRO SEMESTRE DE 2022

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS E NOTAS	104
DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO	105
DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS	106

1. INFORMAÇÃO SOCIETÁRIA	113
1.1 ATIVIDADE DA IP	113
1.2 ATIVIDADES DAS EMPRESAS DO GRUPO IP	114
1.2.1 ATIVIDADE DE OPERAÇÕES DE TELECOMUNICAÇÕES	114
1.2.2 ATIVIDADE DE GESTÃO INTEGRADA E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO IMOBILIÁRIO DO GRUPO E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO PÚBLICO FERROVIÁRIO (ESPAÇOS COMERCIAIS)	114
1.2.3 PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE ENGENHARIA DE TRANSPORTES	114
1.3 OUTRAS PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS	115
1.3.1 CORREDOR ATLÂNTICO	115
1.3.2 ALTA VELOCIDADE ESPANHA – PORTUGAL – AVEP	115
1.3.3 CENTRO DE COMPETÊNCIAS FERROVIÁRIO (CCF)	115
2. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS	116
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO	116
2.2 BASES DA CONSOLIDAÇÃO	116
2.3 POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS	116
2.4 PRINCIPAIS JULGAMENTOS, ESTIMATIVAS E PRESSUPOSTOS UTILIZADOS NA PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	116
3. GRUPO	128
4. INFORMAÇÃO POR SEGMENTOS	129
5. ATIVOS INTANGÍVEIS	122
6. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS (ATIVOS E PASSIVOS)	124
7. DIFERIMENTOS	126
7.1 DIFERIMENTOS ATIVOS	126
7.2 DIFERIMENTOS PASSIVOS	126
7.2.1 SUBSÍDIOS AO INVESTIMENTO – DIREITO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIO	127
8. ATIVOS FINANCEIROS E PASSIVOS FINANCEIROS	128
8.1 CATEGORIAS DE ACORDO COM A IFRS 9	128
8.2 ATIVOS FINANCEIROS	129
8.2.1 CONCEDENTE ESTADO CONTA A RECEBER	129
8.2.2 CLIENTES	130
8.2.3 OUTRAS CONTAS A RECEBER	130
8.2.4 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	131
8.3 PASSIVOS FINANCEIROS	132
8.3.1 FINANCIAMENTOS OBTIDOS	132
8.3.2 FINANCIAMENTOS DO ACIONISTA /SUPRIMENTOS	134
8.3.3 FORNECEDORES	138
8.3.4 OUTRAS CONTAS A PAGAR	139

8.4 POLÍTICAS DE GESTÃO DE RISCO FINANCEIRO	139
8.4.1 RISCO DE CRÉDITO	139
8.4.2 RISCO DE LIQUIDEZ	142
8.4.3 RISCO DE TAXA DE JURO	143
8.4.4 RISCO DE CAPITAL	143
8.5 ALTERAÇÕES NO PASSIVO DECORRENTE DA ATIVIDADE DE FINANCIAMENTO	144
9. PROVISÕES	146
10. CAPITAL E RESERVAS	147
10.1 CAPITAL SOCIAL	147
10.2 RESERVAS	147
11. VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS	148
12. CUSTO DAS MERCADORIAS VENDIDAS E DAS MATÉRIAS CONSUMIDAS	150
13. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS	151
14. OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS	152
15. PERDAS E GANHOS FINANCEIROS	152
16. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	153
17. ENTIDADES RELACIONADAS	155
17.1 RESUMO DAS PARTES RELACIONADAS	155
17.2 SALDOS E TRANSAÇÕES SIGNIFICATIVAS COM ENTIDADES PÚBLICAS	156
17.3 SALDOS E TRANSAÇÕES COM OPERADORES FERROVIÁRIOS	168
17.4 OPERAÇÕES CONJUNTAS	169
17.5 REMUNERAÇÕES DOS MEMBROS DE ÓRGÃOS SOCIAIS	169
18. NORMAS CONTABILÍSTICAS E INTERPRETAÇÕES RECENTEMENTE EMITIDAS	161
19. GARANTIAS E AVALES	164
20. CONTINGÊNCIAS	165
21. COMPROMISSOS	166
22. INFORMAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS	167
23. OUTROS FACTOS RELEVANTES	168
24. EVENTOS	170

## PARTE III – ASSINATURA DIGITAL

## PARTE IV – RELATÓRIO DE REVISÃO LIMITADA ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS DE 30 DE JUNHO DE 2022

### Linguagem Inclusiva

Em virtude da extensão do texto, prescindimos da utilização de linguagem inclusiva de género. Esta opção é apenas motivada pela facilidade de leitura, não comprometendo a nossa convicção e a nossa prática de combate a todas as formas sexistas de comunicação.







**Parte I**  
**Relatório de Gestão**  
**Consolidado**  
1.º Semestre 2022

# 1. SUMÁRIO EXECUTIVO

No 1.º semestre de 2022 assistiu-se a uma recuperação da atividade económica a nível Nacional, com reflexo positivo ao nível da utilização da rede rodoferroviária e, consequentemente, nos resultados económicos do Grupo IP.

No final do 1.º semestre de 2022 Grupo IP apresenta um Resultado Líquido positivo de 32,4 milhões de euros, que compara com o resultado líquido negativo de 38,9 milhões de euros registado em igual período de 2021, o que representa uma recuperação de 71,3 milhões de euros. O Resultado Operacional mantém-se positivo, em 119,2 milhões de euros, e registou um acréscimo de 40,8 milhões de euros face ao período homólogo de 2021 (78,5 milhões de euros).

As Vendas e Prestações de Serviço apresentam o valor de 547,9 milhões de euros, representando um aumento de 68,4 milhões de euros (+14%) face ao período homólogo 2021, devido principalmente ao aumento das Receitas Core, nomeadamente a receita com a contribuição do serviço rodoviário, que cresceu 53,6 milhões de euros, a receita com portagens, que cresceu 16,5 milhões de euros, e a receita com Serviços Ferroviários, que cresceu 7,3 milhões de euros.

O valor das Indemnizações Compensatórias foi de 27,5 milhões de euros no 1.º semestre de 2022, igual ao verificado no período homólogo de 2021. Este montante decorre do valor fixado na Adenda ao Contrato Programa para o 1.º semestre de 2022, por via da Resolução do Conselho de Ministros 13/2022 de 20/01/2022. A necessidade de celebrar esta Adenda decorre do facto de ainda não ter sido concluído o processo para celebração de novo Contrato Programa.

Os Gastos Operacionais foram de 500,5 milhões de euros até ao final do 1.º semestre de 2022, superiores em 25,4 milhões de euros face ao valor real de junho de 2021. Este aumento deve-se maioritariamente ao incremento em 17,9 milhões de euros dos Outros FSE, que excluem os gastos

com a conservação da rede rodoferroviária, motivado em grande parte pelo aumento de encargos com energia elétrica e energia de tração (+12,1 milhões de euros), Serviços de Limpeza (+1,1 milhões de euros) e Cobrança da CSR (+1,1 milhões de euros).

Os gastos com pessoal foram de 69,4 milhões de euros no 1.º semestre de 2022, mais 400 mil euros do que no mesmo período de 2021. O efetivo do Grupo IP a 30 de junho de 2022 é de 3.649 trabalhadores, menos 18 colaboradores do que em 31 de dezembro de 2021 (3.667).

Os gastos com a conservação da rede rodoferroviária atingiram 91,1 milhões de euros no 1.º semestre de 2022, o que representa um aumento de cerca 1% face ao período homólogo de 2021.

O valor realizado de investimento nas redes ferroviária e rodoviária incluindo Investimentos de Apoio à Gestão (IEAG's), no período em análise, foi de 168,6 milhões de euros, o que representa um aumento de 66% face ao período homólogo de 2021. De destacar a execução global dos investimentos incluídos no Programa Ferrovia 2020, que ascenderam a 132,1 milhões de euros no 1.º semestre de 2022, mais 92% do que no período homólogo de 2021.

Ainda no âmbito do Programa de Investimentos Ferrovia 2020, destaque para os dois corredores com maior realização no 1.º semestre de 2022: o Corredor Internacional Sul, com uma execução de 69,2 milhões de euros; e o Corredor Internacional Norte, com uma execução 30,7 milhões de euros.

No Corredor Internacional Sul encontra-se em construção a nova linha de caminho de ferro entre Évora e Elvas, com um investimento realizado de 66,8 milhões de euros no 1.º semestre de 2022. No Corredor Internacional Norte estão em curso as intervenções de requalificação e modernização da Linha da Beira Alta, com um investimento de 30,6 milhões de euros no período.

No âmbito dos investimentos rodoviários, foi dada continuidade, no 1.º semestre de 2022, a duas obras integradas no Plano de Valorização das Áreas Empresariais, a Ligação do Parque de Negócios de Escariz à A32, com um investimento no período de 9,0 milhões de euros, e a Ligação do Parque Empresarial de Formariz/Paredes de Coura à A3, com um investimento realizado de 2,4 milhões de euros.

O investimento rodoviário associado ao Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) foi de 2,9 milhões de euros no 1.º semestre de 2022, sendo de salientar a consignação de duas obras no período: a EN14. Maia (Via Diagonal)/Interface Rodoferroviária da Trofa, com um investimento previsto de 32 milhões de euros; e a Variante à EN248 (Arruda dos Vinhos), com um investimento previsto de 6 milhões de euros. Destaca-se ainda, no âmbito do PRR, o cumprimento de todas as metas contratualizadas estabelecidas para o 1.º semestre de 2022.

Outro investimento estruturante em curso, no 1.º semestre de 2022, é o relativo ao Sistema de Mobilidade do Mondego, que registou um investimento no período de 6,5 milhões de euros.

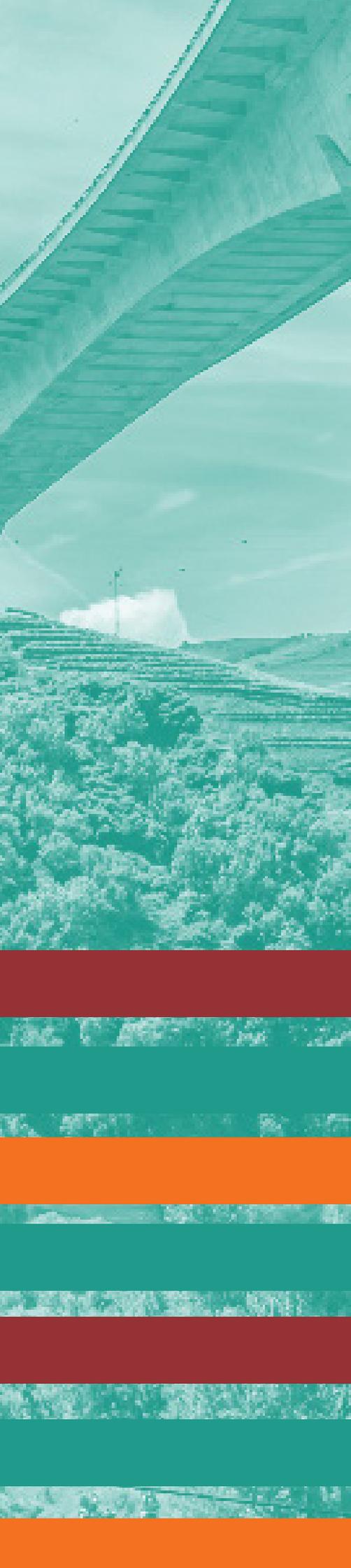
Os pagamentos efetuados até ao final do 2.º trimestre de 2022, relativos a Concessões e Subconcessões rodoviárias, foram de 692,7 milhões de euros (IVA excluído), menos 6,0 milhões de euros (-1%) do que o realizado no 1.º semestre de 2021.

A 30 de junho de 2022, o Resultado Financeiro Global ascendeu a -126,6 milhões de euros, o que traduz uma melhoria de 18,3 milhões de euros face ao ano anterior, devido essencialmente à diminuição dos juros suportados na atividade de Gestão de Infraestrutura Ferroviária e à diminuição dos encargos financeiros afetos ao segmento de Alta Prestação por via da redução da dívida às Subconcessionárias.

No final do 1.º semestre de 2022, a dívida financeira, em termos nominais, totalizava 4.047,5 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 97,4

milhões de euros face a 31 de dezembro de 2021. Esta redução deveu-se às amortizações dos empréstimos BEI ocorridas em março e junho.

Durante o 1.º semestre do ano, foram realizadas operações de aumento de capital, num total de 742.499.000 euros, para cobertura do investimento e do serviço da dívida. A 30 de junho de 2022, o capital social totalizava 10.612.670.000 euros.



## 2. QUEM SOMOS

A Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) é uma empresa pública que resulta da fusão entre a Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E. (REFER) e a EP – Estradas de Portugal, S.A. (EP). A fusão foi consagrada no dia 1 de junho de 2015, na sequência da publicação do Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio.

A IP é responsável pela gestão de infraestruturas rodoviárias, nos termos do Contrato de Concessão Geral da rede rodoviária nacional celebrado com o Estado, e exerce a prestação de serviço público de gestão da infraestrutura integrante da Rede Ferroviária Nacional (RFN), em regime de delegação de competências do Estado Português, através da execução de um Contrato Programa para o setor ferroviário.

### **Contrato de Concessão Rodoviário:**

O Estado celebrou com a EP, S.A. (agora integrada na IP) um contrato de concessão, cujas bases foram aprovadas através do Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de novembro, e posteriormente alteradas pela Lei n.º 13/2008, de 29 de fevereiro, pelo Decreto-Lei n.º 110/2009, de 18 de maio, e pelo Decreto-Lei n.º 44-A/2010, de 5 de maio.

Uma das alterações mais importantes foi a introdução do conceito de disponibilidade que consiste na verificação da qualidade do serviço prestado aos utentes e na aferição dos níveis de sinistralidade rodoviária e dos níveis de externalidades por elas geradas, traduzidos nos indicadores de desempenho.

O financiamento da Rede Rodoviária Nacional é feito, além das taxas de portagem cobradas nas vias portajadas e outros rendimentos de exploração da concessão, pela contribuição do serviço rodoviário (CSR), criada através da Lei n.º 55/2007, de 31 de agosto.

### **Contrato Programa Ferroviário:**

Em 11 de março de 2016, o Estado celebrou com a IP um Contrato Programa para a Rede Ferroviária Nacional com a duração de 5 anos, em respeito pelo Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro.

Desde o 1.º semestre de 2021 que o Contrato Programa se encontra a ser prorrogado semestralmente, por períodos de seis meses, através de Adendas determinadas por Resoluções do Conselho de Ministros, constituindo a sua atual data de término o dia 30 de junho de 2022.

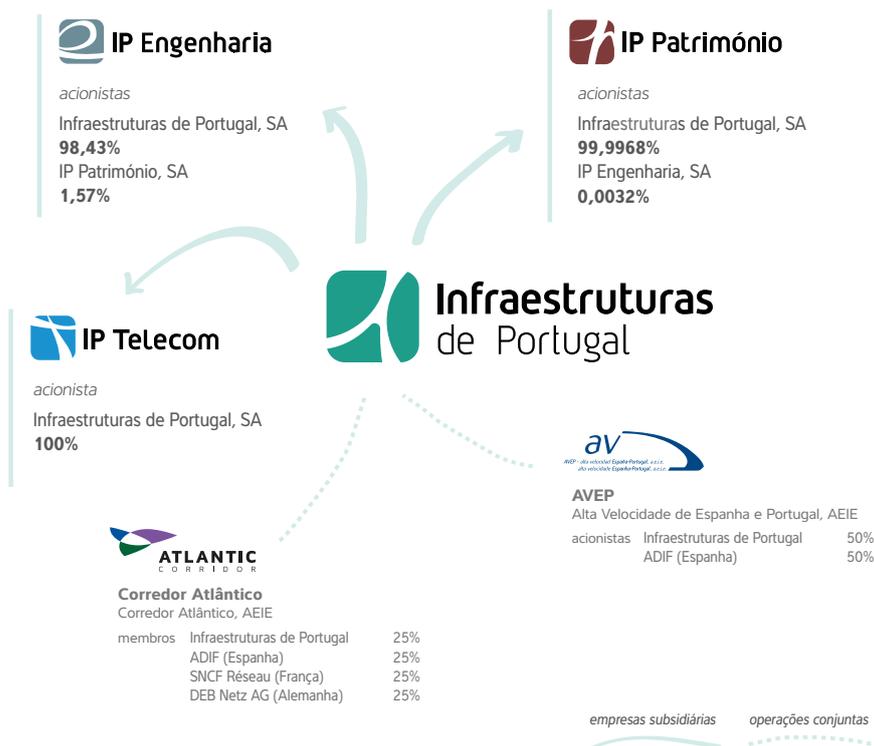
Estas Adendas decorrem do facto de ainda não ter sido celebrado novo Contrato Programa, de horizonte plurianual, sendo expetativa da IP que tal possa ocorrer no início do ano de 2023.

Merecem realce as obrigações do Estado no financiamento da gestão das infraestruturas e as obrigações da IP em cumprir objetivos de desempenho direcionados para os utilizadores, na forma de indicadores e critérios de qualidade abrangendo elementos como prestações dos comboios (velocidade, fiabilidade da linha e satisfação dos clientes), capacidade da rede, gestão de ativos, volumes de atividade, níveis de segurança e proteção do ambiente. O contrato fixa ainda objetivos de eficiência financeira para a IP na forma de indicadores de receita e despesa.

O financiamento da Rede Ferroviária Nacional é feito através das receitas tarifárias cobradas aos operadores ferroviários, dos excedentes resultantes de atividades complementares associadas à exploração da infraestrutura ferroviária e das indemnizações compensatórias que permitam cobrir os gastos decorrentes do cumprimento das obrigações de serviço público que não possam estar cobertos pelas receitas referidas.



## 2.1 O Grupo IP



O **Grupo IP** incorpora o saber técnico necessário ao bom desempenho da infraestrutura rodoferroviária nas vertentes de conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacional, incluindo-se, nesta última o comando e o controlo da circulação.

A IP tem atualmente participação no capital social de três empresas: IP Engenharia, IP Património e IP Telecom.

As empresas participadas visam constituir centros de lucro tendo em vista otimizar as receitas não core do Grupo IP, rentabilizando a capacidade excedentária dos ativos não utilizados nas atividades principais.

A exceção, no atual contexto de elevado investimento na infraestrutura ferroviária, é a IP Engenharia, que foca a grande maioria da sua atividade na contribuição para a concretização do Programa Ferrovia 2020.

A IP tem ainda participação no capital social do Corredor Atlântico e da AVEP – Alta Velocidade Espanha-Portugal, AEIE, entidades formadas com empresas europeias congéneres da IP e que têm por objetivo, respetivamente, fomentar a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias.

As ações representativas da totalidade do capital social da IP pertencem ao Estado, e são detidas pela Direcção-Geral do Tesouro e Finanças. O capital social é, em 30 de junho de 2022, de **10.612.670.000 euros**.

## 2.2 Missão, Visão e Valores

### MISSÃO

A IP tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo-se nesta última o comando e controlo da circulação.

### VISÃO

Posicionar a Infraestruturas de Portugal como **gestora de mobilidade multimodal**, potenciando o **asset management** e garantindo a **prestação de um serviço seguro, eficiente e sustentável**, valorizado pela **rendibilização de ativos complementares**.

### VALORES

#### ÉTICA

Atuação com respeito pelos princípios éticos, nomeadamente de transparência, boa-fé e honestidade.

#### SEGURANÇA

Atuação com respeito pela vida das pessoas e a sua integridade física, atributo que mais marca o nosso serviço.

#### SUSTENTABILIDADE

Atuação orientada para a sustentabilidade económica, social e ambiental.



DEFINIR O DESTINO



VISÃO



DEFINIR A FORMA  
DE CONDUÇÃO



VALORES E COMPROMISSO  
DE GESTÃO

## 2.3 Modelo de Governação

A IP reveste a natureza de empresa pública sob forma de sociedade anónima e rege-se pelo Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, que a criou, pelos seus estatutos, aprovados em anexo ao referido diploma legal, pelo regime jurídico do setor público empresarial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, pelas boas práticas de governo societário aplicáveis ao setor, pelas disposições do Código das Sociedades Comerciais, regulamentos internos e normas jurídicas nacionais e europeias subjacentes à sua atividade.

O modelo de governo societário adotado pela IP foi o modelo dualista, permitindo uma separação eficaz do exercício da supervisão e da função de gestão da sociedade na prossecução dos objetivos e interesses da empresa, do seu acionista, colaboradores e restantes *stakeholders*, contribuindo, desta forma, para alcançar o grau de confiança e transparência necessário ao seu adequado funcionamento e otimização.

A IP está sujeita à tutela do Ministério das Infraestruturas e Habitação e, nos termos do regime jurídico do setor público empresarial, está submetida à jurisdição e ao controlo exercido pelo Tribunal de Contas, bem como à fiscalização da Inspeção Geral de Finanças, nos termos da lei.

### ÓRGÃOS SOCIAIS

Os órgãos sociais da IP são constituídos pela Assembleia Geral, pelo Conselho de Administração Executivo, pelo Conselho Geral e de Supervisão, que integra uma Comissão para as Matérias Financeiras, e pelo Revisor Oficial de Contas.

### ASSEMBLEIA GERAL

É composta pelos acionistas, sendo a Mesa da Assembleia Geral constituída por um vice-presidente e um secretário.

#### ASSEMBLEIA GERAL



(\*) O anterior Presidente da Mesa de Assembleia Geral renunciou ao cargo em 24 janeiro de 2020

### CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO

No primeiro semestre de 2022 o Conselho de Administração Executivo era constituído, por Presidente, dois Vice-Presidentes e três Vogais, mandato 2021-2025, com a constituição que se apresenta no quadro seguinte:

### CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO



(\*) O anterior Presidente do Conselho de Administração Executivo, renunciou ao cargo em 31 de dezembro de 2021.

Em 26 de agosto de 2022 foi nomeado, em Assembleia Geral, um novo Conselho de Administração Executivo para o mandato 2022-2024, constituído, por Presidente, dois Vice-Presidentes e três Vogais, com a constituição que se apresenta no quadro seguinte:

### CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO



### CONSELHO GERAL E DE SUPERVISÃO

O Conselho Geral e de Supervisão (CGS) deverá ser constituído por seis a nove membros, designados em Assembleia Geral, que designa também quem, de entre eles, exerce as funções de presidente.

Estão atualmente designados para o Conselho Geral e de Supervisão dois membros, os quais constituem também a Comissão para as Matérias Financeiras, cuja composição se apresenta de seguida.

### CONSELHO GERAL E DE SUPERVISÃO



## REVISOR OFICIAL DE CONTAS

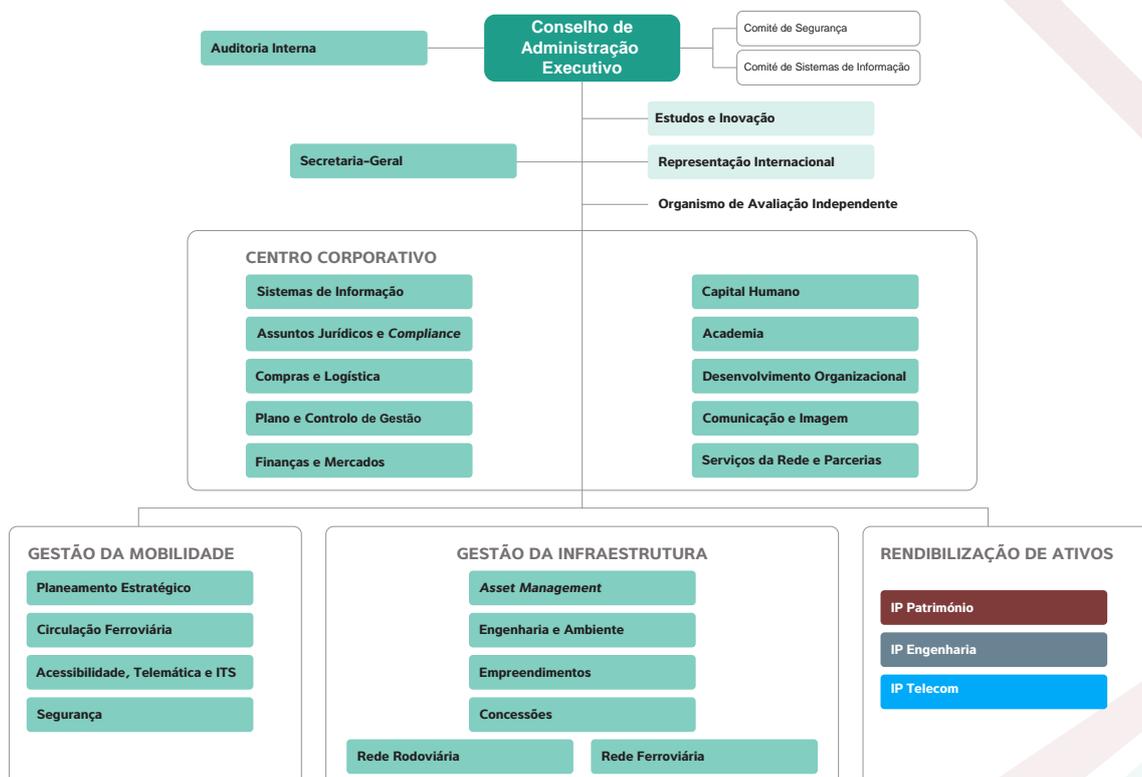
Em Assembleia Geral de 19 de março de 2019, o acionista procedeu à nomeação da sociedade Vítor Almeida e Associados, SROC, Lda., inscrita Ordem dos Revisores Oficiais de Contas (OROC) sob o nº 191, registada na CMVM com o nº 20161491, representada pelo sócio Vítor Manuel Batista de Almeida (inscrito na Ordem dos Revisores Oficiais de Contas sob o nº 691, registado na CMVM com o n.º 20160331), para Revisor Oficial de Contas da IP.

## 2.4 Estrutura do GRUPO IP: Modelo Organizacional

Para dar resposta à missão, visão e valores anteriormente indicados, e após 5 anos de consolidação da fusão entre as empresas, durante 2020 foram consolidados os anteriores ajustamentos na estrutura organizacional para potenciar a geração/criação de valor face às necessidades e expectativas dos *stakeholders*, através de uma maior eficiência entre as diversas áreas e empresas do Grupo IP.

Assim, a macroestrutura do Grupo IP é constituída por:

- Direções e Gabinetes de apoio direto ao Conselho de Administração Executivo (CAE);
- Comité de Sistemas de Informação (CSI): instrumento de ligação e de gestão de interfaces, com representação do CAE e das Direções;
- Centro Corporativo;
- Áreas de Negócio: Gestão da Mobilidade; Gestão da Infraestrutura; Rendibilização de Ativos (Empresas Participadas).



Áreas de negócio são unidades orgânicas dedicadas à:

- Gestão da mobilidade as quais asseguram a implementação do planeamento integrado das redes e de gestão da mobilidade rododiferroviária, de acordo com princípios de segurança, de sustentabilidade e de otimização da receita core.
- Gestão da infraestrutura antecipando-se ganhos de eficiência derivados da aplicação de princípios de *asset management*.
- Rendibilização de ativos, onde as empresas participadas estão orientadas para o aumento das receitas não core, em benefício do serviço core e que se caracterizam pelos seguintes aspetos:
  - Visam otimizar as receitas não core do Grupo IP, rentabilizando a capacidade excedentária dos ativos não utilizada nas atividades principais e os ativos não core;
  - Os seus Conselhos de Administração são constituídos por um elemento do CAE da IP, que preside, e por dois outros elementos com funções executivas.
  - A estrutura orgânica das Participadas inclui uma Direção-Geral (com exceção da IP Engenharia) que tem na sua dependência direta diferentes níveis hierárquicos: desde Direções a Departamentos, Unidades ou mesmo Funções representadas ou não no Organograma.
  - O Centro Corporativo da IP suporta e enquadra a atividade das Participadas que se focalizam nas suas atividades core, sem contemplarem essas valências nos seus modelos orgânicos.



## 2.5 As Nossas Redes

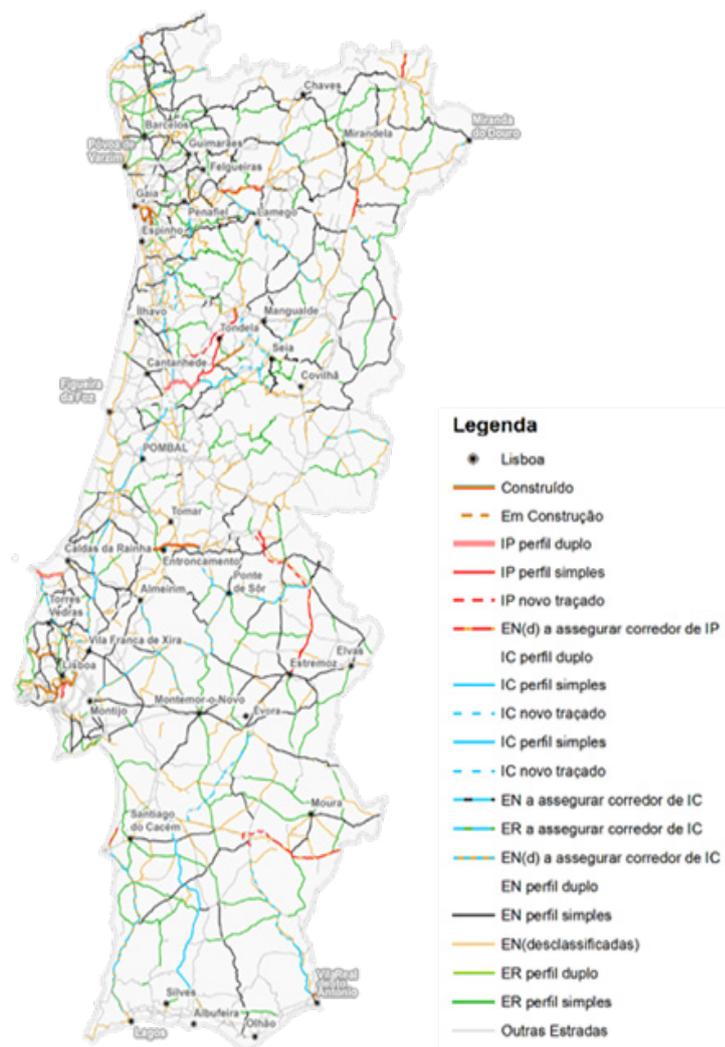
### 2.5.1 Rede Rodoviária

A extensão total da rede em exploração pela IP é atualmente de 14.979 km, dos quais 13.960 km em gestão direta e 1.019 km subconcessionados.

Os 13.960 km de rede sob gestão direta da IP estão distribuídos da seguinte forma:

- IP (Itinerários Principais) = 463 km
- IC (Itinerários Complementares) = 1.809 km
- EN (Estradas Nacionais) = 4.675 km
- ER (Estradas Regionais) = 3.345 km
- ED (Estradas Desclassificadas) = 3.667 km

A variação de extensão ocorrida no 1º semestre de 2022, relativa à rede sob gestão direta da IP, é devida à mutação dominial de troços não classificados no Plano Rodoviário Nacional, num total de cerca de 81 km.



## 2.5.2 Rede Ferroviária

As linhas e ramais da rede ferroviária nacional (em exploração e não exploradas) têm uma extensão total de 3.622 km.

Durante o ano de 2022 não existiram alterações às extensões da rede, pelo que as linhas e ramais da rede ferroviária nacional (em exploração e não exploradas) têm uma extensão total de 3.622 km. Setenta por cento da rede encontra-se em exploração, correspondente a uma extensão de 2.527 km, dos quais 1.916 km em via única, 563 km em via múltipla e 48 km em via múltipla.

A extensão de rede eletrificada (1.794 km), corresponde a 71% do total da rede em exploração. Este valor inclui a nova eletrificação da Linha do Minho entre Nine-Valença.

O sistema de controlo de velocidade Convel associado a sistemas de sinalização elétrica ou eletrónica, está instalado em cerca de 68,9% da rede em exploração (1.741,4 km). O sistema complementar de segurança Rádio Solo-Comboio está implementado em 74,4% da rede em exploração (1.879,6 km).

A tecnologia digital GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railways), que resulta da aplicação das Diretivas de Interoperabilidade Europeias, está implementada em 25 km da rede, existindo 116 km de rede em exploração com GSM-P (a letra "P" significa que as comunicações são efetuadas através da Rede Pública).

Em 2022, em termos de Negócio Ferroviário, encontravam-se 563 estações e apeadeiros ferroviários em exploração e com serviços, sendo 292 com serviço exclusivo de passageiros, 12 de serviço exclusivo de mercadorias e 245 de serviço misto.

### LEGENDA:

- 1 Linha do Minho
- 2 Conc. de S. Bento
- 3 Ramal de Vilaça
- 4 Linha de Lameira
- 5 Linha do Casim
- 6 Linha do Norte
- 7 Linha de Guadalupe
- 8 Linha de Vagos
- 9 Linha de S. João
- 10 Ramal de Louçã
- 11 Ramal de Alentejo
- 12 Linha de Casalis
- 13 Ramal de Torres
- 14 Linha de S. João (2)
- 15 Linha de Lameia
- 16 Linha de Sines
- 17 Linha de Évora
- 18 Linha de Évora
- 19 Linha de Évora
- 20 Linha de Évora
- 21 Linha de Évora
- 22 Linha de Évora
- 23 Linha de Évora
- 24 Linha de Évora
- 25 Linha de Évora
- 26 Linha de Évora
- 27 Linha de Évora
- 28 Linha de Évora
- 29 Linha de Évora
- 30 Linha de Évora
- 31 Linha de Évora
- 32 Linha de Évora
- 33 Linha de Évora
- 34 Linha de Évora
- 35 Linha de Évora
- 36 Linha de Évora
- 37 Linha de Évora
- 38 Linha de Évora
- 39 Linha de Évora
- 40 Linha de Évora
- 41 Linha de Évora
- 42 Linha de Évora
- 43 Linha de Évora
- 44 Linha de Évora
- 45 Linha de Évora
- 46 Linha de Évora
- 47 Linha de Évora
- 48 Linha de Évora
- 49 Linha de Évora
- 50 Linha de Évora
- 51 Linha de Évora
- 52 Linha de Évora
- 53 Linha de Évora
- 54 Linha de Évora
- 55 Linha de Évora
- 56 Linha de Évora
- 57 Linha de Évora
- 58 Linha de Évora
- 59 Linha de Évora
- 60 Linha de Évora
- 61 Linha de Évora
- 62 Linha de Évora
- 63 Linha de Évora
- 64 Linha de Évora
- 65 Linha de Évora
- 66 Linha de Évora
- 67 Linha de Évora
- 68 Linha de Évora
- 69 Linha de Évora
- 70 Linha de Évora
- 71 Linha de Évora
- 72 Linha de Évora
- 73 Linha de Évora
- 74 Linha de Évora
- 75 Linha de Évora
- 76 Linha de Évora
- 77 Linha de Évora
- 78 Linha de Évora
- 79 Linha de Évora
- 80 Linha de Évora
- 81 Linha de Évora
- 82 Linha de Évora
- 83 Linha de Évora
- 84 Linha de Évora
- 85 Linha de Évora
- 86 Linha de Évora
- 87 Linha de Évora
- 88 Linha de Évora
- 89 Linha de Évora
- 90 Linha de Évora
- 91 Linha de Évora
- 92 Linha de Évora
- 93 Linha de Évora
- 94 Linha de Évora
- 95 Linha de Évora
- 96 Linha de Évora
- 97 Linha de Évora
- 98 Linha de Évora
- 99 Linha de Évora
- 100 Linha de Évora



### 2.5.3 Rede Transeuropeia de Transportes

Parte da rede rodoviária e ferroviária Nacional encontra-se integrada na Rede Transeuropeia de Transportes, que visa contribuir para o reforço da coesão social, económica e territorial da União e para a criação de um espaço único europeu dos transportes eficiente e sustentável.

É objetivo da União Europeia proporcionar, por esta via, mais benefícios aos utilizadores e o crescimento inclusivo centrado na integração modal, interoperabilidade e no desenvolvimento coordenado da infraestrutura, nomeadamente nos troços transfronteiriços e nos pontos de estrangulamento.

É composta por dois níveis: a rede global a concluir até ao final de 2050 e a rede principal, integrada no Corredor Atlântico, a concluir até ao final de 2030 e que compreende as partes da rede global estrategicamente mais importantes para atingir os objetivos de desenvolvimento da RTE-T.

Cerca de 1800 km da rede ferroviária nacional integram a rede global, sendo que destes, perto de 900 km integram a rede principal. Relativamente à rede rodoviária, 800 km integram a rede principal.



Rede Ferroviária Global e Principal



Rede Rodoviária Global e Principal



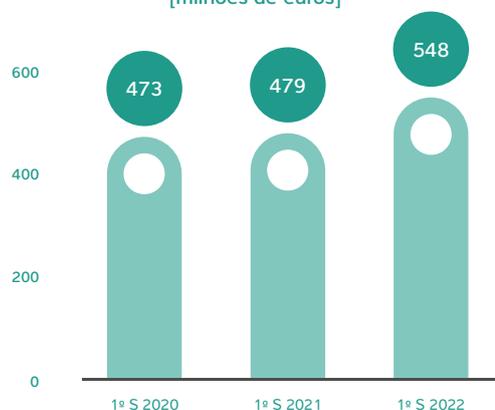


## 3. PERFORMANCE DO 1º SEMESTRE

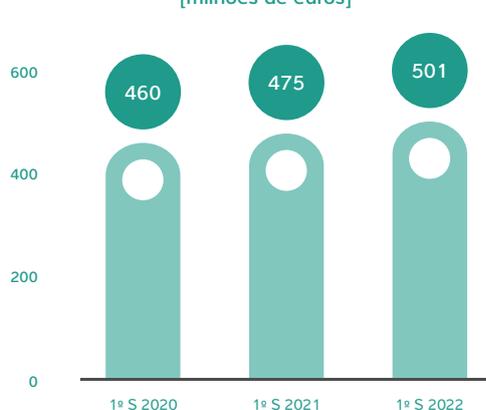
### 3.1 Principais Indicadores

#### 3.1.1 Indicadores Económicos e Financeiros

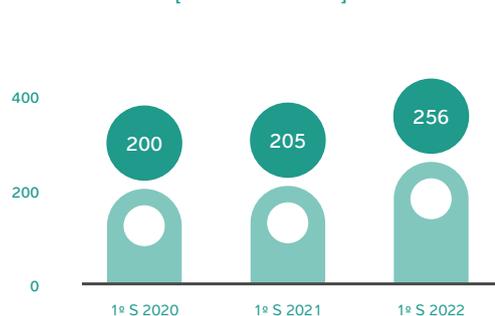
VOLUME DE NEGÓCIOS  
[milhões de euros]



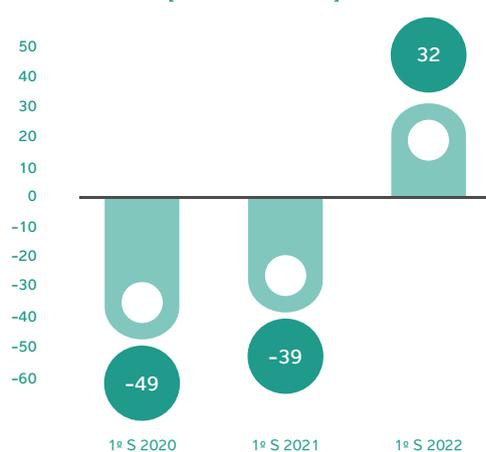
GASTOS OPERACIONAIS  
[milhões de euros]



EBITDA  
[milhões de euros]

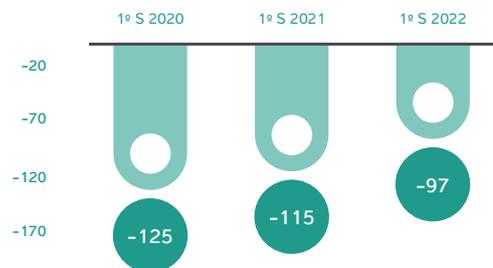


RESULTADO LÍQUIDO  
[milhões de euros]

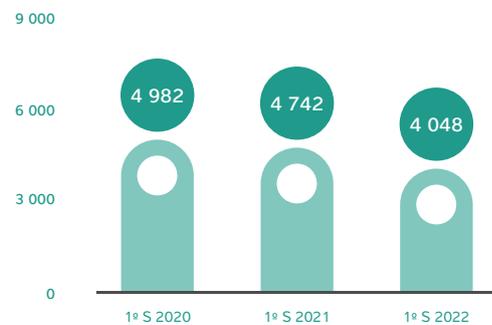




### RESULTADO FINANCEIRO [milhões de euros]



### DÍVIDA [milhões de euros]

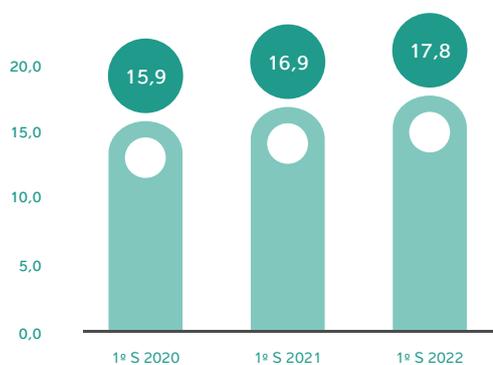




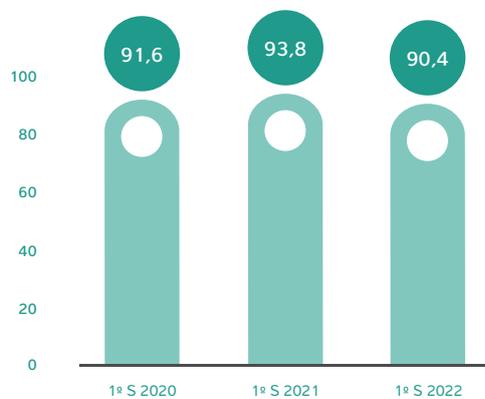
## 3.1.2 Indicadores Operacionais

### FERROVIA

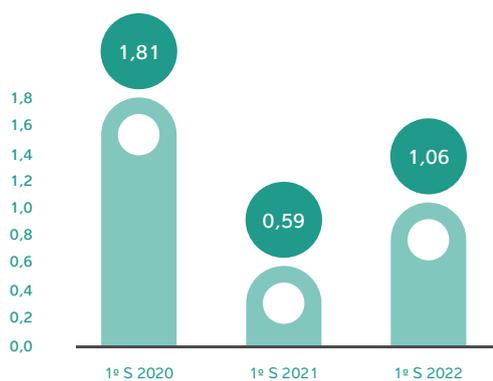
COMBOIO.km  
[milhões]



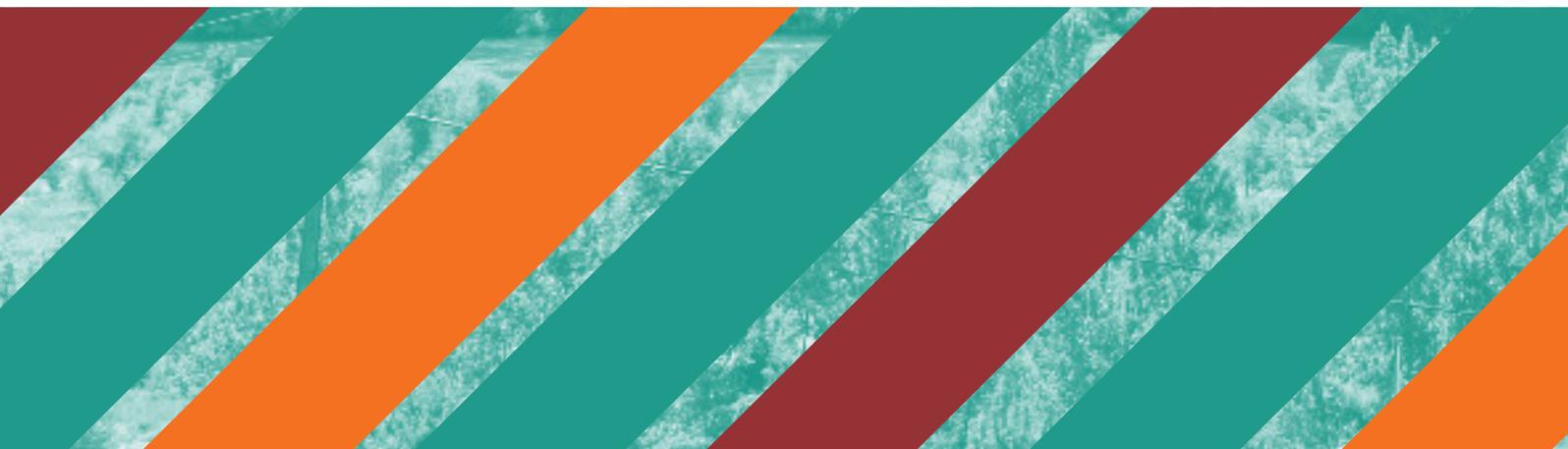
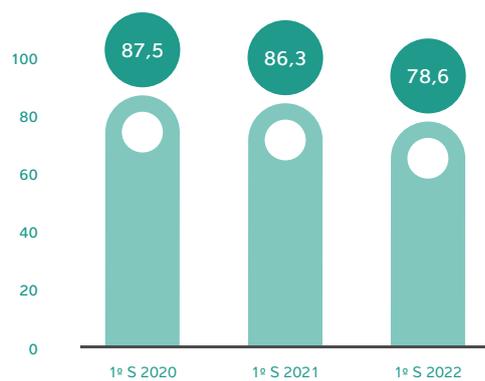
ÍNDICE DE PONTUALIDADE  
[%]



NÍVEL DE SEGURANÇA FERROVIÁRIA  
[acidentes significativos por MCK]

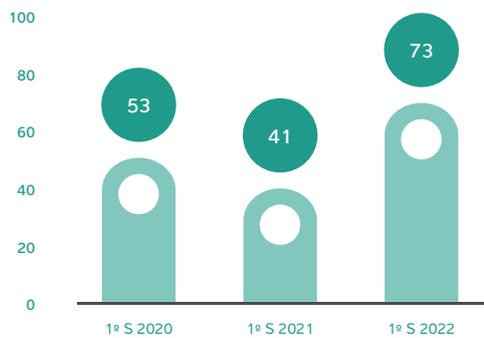


DISPONIBILIDADE DA REDE FERROVIÁRIA  
[%]

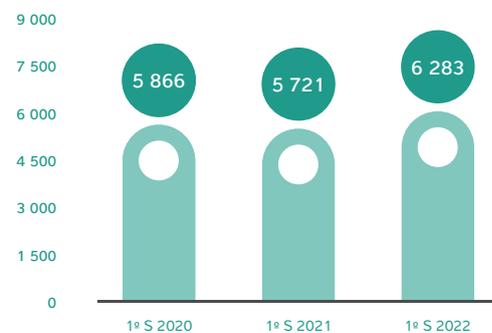


## RODOVIA

VÍTIMAS MORTAIS (RODOVIA)  
[n.º]



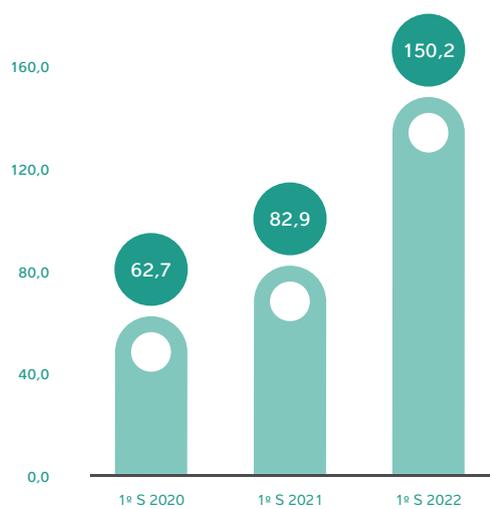
INDICADOR DE GRAVIDADE  
DENTRO DE LOCALIDADE  
[índice]



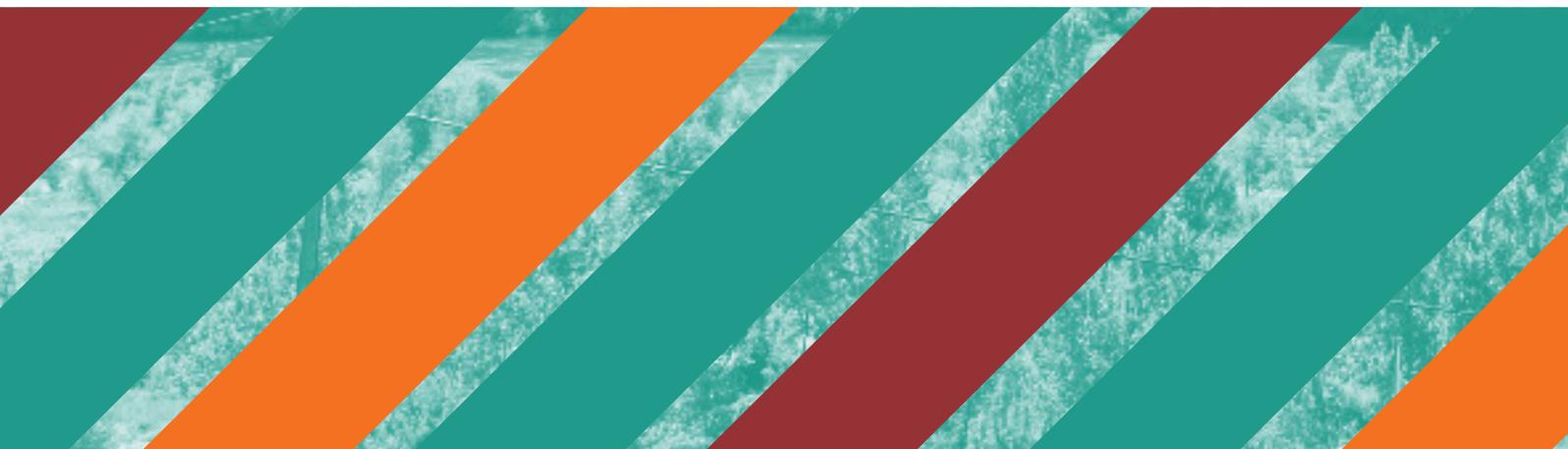
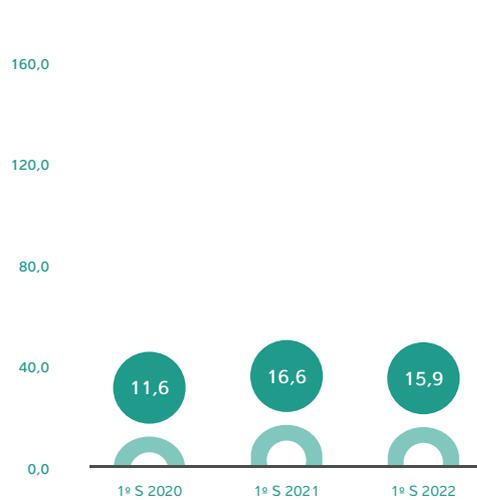


### 3.1.3 Indicadores de Investimento

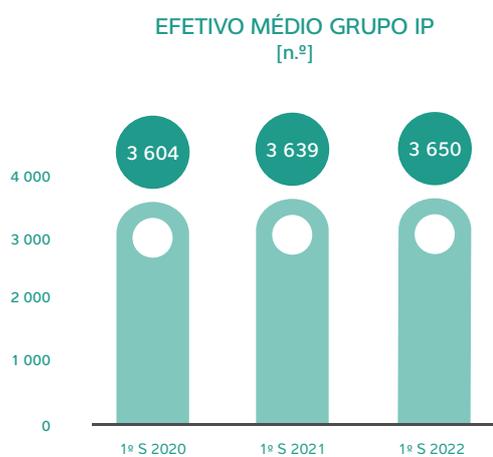
INVESTIMENTO FERROVIA  
[milhões de euros]



INVESTIMENTO RODOVIA  
[milhões de euros]



### 3.1.4 Efetivo Médio do Grupo IP



## 3.2 Destaques do Semestre

### JANEIRO

#### PLANO DE REABILITAÇÃO INTEGRAL DA LINHA DO VOUGA

Foi lançado o Concurso Público para a renovação integral do troço entre Oliveira de Azeméis e Sernada do Vouga, investimento estimado de 4,95 milhões de euros, ao qual acrescem os encargos relacionados com os materiais a aplicar. A reabilitação da Linha do Vouga garantirá uma forte melhoria dos níveis de operação, fiabilidade e segurança da infraestrutura, promovendo a utilização do transporte público ferroviário como alternativa segura, confortável e ambientalmente sustentável.

#### REABILITADO O TROÇO DA EN13 NA PÓVOA DE VARZIM

A 28 de janeiro foi finalizada a empreitada "EN13 - Entre LC Vila do Conde/Póvoa de Varzim (km 25,335) e LD PRT/BRG (km 36,380) - Reabilitação", situada no concelho de Póvoa de Varzim, distrito do Porto.

O Projeto foi elaborado internamente pelos técnicos do Departamento de Estudos e Projetos Rodoviários da IP, tendo a empreitada sido adjudicada pelo valor de 2.344.635,42€. A intervenção teve como objetivo a melhoria das condições de circulação, conforto e segurança da EN13, numa extensão de 11 km. O troço da EN13 constitui uma via de comunicação de grande importância dentro da malha viária envolvente.



## FEVEREIRO

### ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA ABRE AS PORTAS A UM HOTEL

Foi inaugurado no dia 7 de fevereiro o *The Editory Riverside Santa Apolónia Hotel*, uma nova unidade hoteleira de cinco estrelas na cidade de Lisboa, situada na Estação de Santa Apolónia, que convida a um embarque pela história de um dos mais icónicos edifícios da ferrovia portuguesa.

O projeto visou a reabilitação de uma parte do edifício da estação que atualmente não se encontrava em utilização e que não era essencial para a prestação do serviço de transporte ferroviário. Tratou-se de um investimento realizado ao abrigo de um contrato de subconcessão celebrado entre a IPP e a Sonae Capital, para instalação e exploração da unidade hoteleira.

### A FERROVIA, O MOTOR PARA UM TRANSPORTE MAIS VERDE E INOVADOR

Este foi o tema central da cimeira ferroviária europeia, que decorreu no dia 21 de fevereiro, por ocasião da presidência francesa da União Europeia, e à margem da reunião informal dos ministros dos Transportes. Durante o evento foi apresentado o Pacto da Ferrovia Europeia para uma mobilidade mais atrativa, sustentável, inclusiva e inovadora. Este pacto é subscrito pelos CEO dos principais gestores de infraestrutura – incluindo a IP – e operadores ferroviários da Europa.



## MARÇO

### PONTE RAINHA D. AMÉLIA – PROTEÇÃO DAS FUNDAÇÕES E REABILITAÇÃO DOS PILARES

A 28 de março foi consignada a empreitada "Ponte Rainha D. Amélia - Proteção das Fundações e Reabilitação dos Pilares", situadas nos concelhos do Cartaxo e Salvaterra de Magos Monção, distrito de Santarém.

O Projeto foi elaborado pela empresa Armando Rito – Engenharia, SA, tendo a empreitada sido adjudicada pelo prazo de 270 dias e um custo de 1.729 518,84 €.



### INICIADA A 2ª. FASE DA OBRA DA VARIANTE À EN14 ENTRE MAIA E TROFA

Iniciou-se no dia 31 de março, a 2ª fase da empreitada da Variante à EN14, entre a Via Diagonal, na Maia, e o Interface Rodoferroviário da Trofa.

Esta empreitada corresponde à primeira obra consignada no âmbito do PRR e tem um investimento previsto de cerca 32 milhões de euros.



## ABRIL



### **LINHA DO DOURO - CONCLUSÃO EMPREITADA DE REABILITAÇÃO DA SUPERESTRUTURA DE VIA**

Foi concluída a empreitada de beneficiação da superestrutura de via, entre os km 127,059 a 139,500, no troço Pinhão - Tua, da Linha do Douro, nos concelhos de Alijó e Carraceda de Ansiães.

A intervenção, com um investimento global associado de 5,8 milhões de euros, visou a requalificação da infraestrutura de via no troço, inscrevendo-se no Plano de Reabilitação da Linha do Douro que a IP tem em curso.

### **COLOCAÇÃO DE SISTEMAS DE RETENÇÃO RODOVIÁRIOS**

Foram concretizadas as consignações de sete lotes da empreitada "Colocação de Sistemas de Retenção Rodoviários (7 Lotes)", com um investimento de 1.690.150,00 €, distribuído pela rede viária nos 18 distritos do país. O Plano de Segurança Rodoviária (PSR) define como um dos objetivos estratégicos a Intervenção na Área Adjacente à Faixa de Rodagem (AAFR), nomeadamente as iniciativas relativas aos Sistemas de Retenção Rodoviários para veículos.



## MAIO

### OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DA REDE DE ALTA PRESTAÇÃO NORTE - 2020/2022

A 1 de maio foi consignada a empreitada "Operação e Manutenção da Rede de Alta Prestação Norte - 2020/2022", situada nos concelhos de Amarante, Vila Real, Santa Comba Dão e Carregal do Sal, nos distritos do Porto, Vila Real e Viseu. O Projeto foi elaborado internamente na IP, tendo a empreitada sido adjudicada pelo valor de 7.563.277,17 euros.

### CONCLUÍDA A REABILITAÇÃO DE VIA NA LINHA DO NORTE

Foi concluída a empreitada de renovação integral de via, entre os km 1,100 e 4,090 da Linha do Norte, no troço Santa Apolónia - Braço de Prata, em Lisboa.

A obra representou um investimento global de 4 milhões de euros e contemplou entre outros, os seguintes trabalhos:

- substituição integral das travessas de madeira por travessas de betão;
- substituição de carril e transformação de barra curta em barra longa soldada;
- beneficiação do sistema de drenagem da via em toda a extensão;
- desguarnecimento mecânico com depuração de balastro, rebalastagem e ataque mecânico pesado.



## JUNHO

### MODERNIZAÇÃO DO TROÇO ENTRE TORRES VEDRAS E CALDAS DA RAINHA

A IP iniciou, a 28 de junho, a empreitada de Modernização do troço da Linha do Oeste entre Torres Vedras e Caldas da Rainha. A consignação da obra decorreu na Estação Ferroviária de Caldas da Rainha e contou com a presença do ministro das Infraestruturas e da Habitação, Pedro Nuno Santos, e do vice-presidente do Conselho de Administração da IP, Carlos Fernandes. A empreitada é desenvolvida no âmbito do programa de expansão e modernização da Rede Ferroviária Nacional, Ferrovias 2020, representa um investimento de 38,4 milhões de euros, participado com fundos da União Europeia no âmbito do COMPETE 2020.



### NOVA VARIANTE A ARRUDA DOS VINHOS

A IP consignou, no dia 28 de junho, a empreitada de construção da Variante à EN248 em Arruda dos Vinhos, que integra o Plano de Recuperação e Resiliência, e que envolve um investimento de cerca de 6 milhões de euros na melhoria da mobilidade, no reforço da segurança rodoviária e na beneficiação ao nível ambiental e da qualidade de vida das populações da região.



A consignação da obra decorreu no Auditório Municipal do Centro Cultural do Morgado, em Arruda dos Vinhos, e contou com a presença do ministro das Infraestruturas e da Habitação, Pedro Nuno Santos, e do então presidente do Conselho de Administração da IP, em exercício, José Serrano Gordo.



## 4. PRINCIPAIS ÁREAS DE NEGÓCIO

### 4.1 Conservação da Rede

#### 4.1.1 Rede Ferroviária

**A segurança, disponibilidade, fiabilidade e sustentabilidade são os pilares basilares da atividade de manutenção das infraestruturas ferroviárias.**

Para assegurar a prossecução de uma estratégia que corporize estes referenciais, a IP dispõe de recursos humanos e equipamentos tecnologicamente avançados, que lhe permitem deter um conhecimento rigoroso do estado da infraestrutura, priorizar os seus investimentos de forma habilitada e sustentar de forma capacitada as diferentes ações de manutenção e reabilitação impostas aos 2.526 km de rede em exploração sob sua gestão.

Tendo por base a experiência adquirida em diferentes áreas técnicas: **Via e Geotecnia; Catenária e Energia de Tração; Sinalização; Baixa Tensão; Construção Civil; Pontes e Túneis**, a IP desenvolve a atividade de manutenção e renovação da infraestrutura ferroviária seguindo as melhores práticas internacionais e o cumprimento de exigentes requisitos e padrões de segurança.

A manutenção ferroviária desenvolve as diferentes atividades num ciclo contínuo que vai da inspeção à execução, tendo em consideração as características da infraestrutura, o tipo de exploração e os objetivos de serviço de cada linha.

Detentora de um *know-how* ímpar e exclusivo, a IP mantém as funções de inspeção e fiscalização internalizadas, estando a atividade de execução genericamente externalizada.

As intervenções de manutenção e reabilitação de infraestrutura-ferroviária são suportadas em dois instrumentos de gestão:

#### CONTRATOS DE MANUTENÇÃO

Assegurados pelo orçamento de exploração da IP através de contratos plurianuais nas diversas especialidades, compreendendo três componentes:

- **Manutenção Preventiva Sistemática (MPS)**, executada de acordo com um roteiro previamente definido;
- **Manutenção Preventiva Condicionada (MPC)**, executada mediante pedido expresso da IP, em resultado da inspeção e diagnóstico da infraestrutura;
- **Manutenção Corretiva (MC)**, para reparação de anomalias.

No 1.º semestre de 2022 o montante associado a estas intervenções situou-se nos 33,4 milhões de euros, em linha com o montante gasto no período homólogo de 2021.



Exemplos de Intervenções levadas a cabo através da atividade de manutenção:

REPARAÇÃO DE TÚNEIS  
COM EQUIPAS INTERNAS



INSPEÇÃO  
PEDESTRE  
À VIA





LINHA DE SINTRA  
SST PAÇO DE ARCOS  
TRABALHOS DE MPC



DESARBORIZAÇÃO  
EM SINES



## INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURAS DE LONGA DURAÇÃO NA COMPONENTE DE REABILITAÇÃO

O investimento em Infraestruturas de Longa Duração na componente de reabilitação (exclui Programa de Investimentos Ferrovia 2020 e PNI 2030 Ferrovia) atingiu, no 1.º semestre de 2022, o montante de cerca de 15 milhões de euros, o que representa um aumento de, aproximadamente, 7% face ao período homólogo do ano anterior.

### 4.1.2 Rede Rodoviária

#### FISCALIZAÇÃO DA REDE

Atividade Operacional através da qual a IP assegura o cumprimento das obrigações legais determinadas pelo Contrato de Concessão com o Estado Português, ao cumprir o dever de **vigilância**, em defesa do domínio público rodoviário do Estado, de **policimento**, através do exercício do poder de autoridade pública da administração rodoviária, **na ação de fiscalização** prevista no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, e no **apoio aos utilizadores das vias**.

A Fiscalização da Rede traduz-se assim na necessidade operacional de efetuar o patrulhamento das vias, de forma periódica, em função de uma estratificação da rede, avaliada por critérios, como Tráfego Médio Diário Anual (TMDA), atividade comercial (Licenciamentos), recursos existentes e exigência de cumprimento de níveis de serviço da rede.

Esta atividade é concretizada pelas **UMIA (Unidades Móveis de Inspeção e Apoio)**, tendo por base roteiros onde se descrevem os itinerários, constituídos por secções da estrada a fiscalizar e outras como percursos de ligação, indicando a direção e situações a avaliar.

A principal Função das UMIA é proceder ao controlo, contínuo e sistemático, da rede de estradas, promovendo a recolha e registo de informação relativa a deficiências ou acontecimentos notáveis surgidos por factos inesperados, não resultantes do normal desgaste da via e das suas componentes, com necessidade de urgente intervenção ou sinalização por colocarem em perigo as condições de circulação e segurança imediata dos utilizadores.

## CONSERVAÇÃO CORRENTE

A Gestão da Conservação Corrente consiste num processo sistemático de inspeção e intervenção, preventiva e reativa, tendo em vista assegurar a manutenção, reparação e reposição, em adequadas condições de funcionalidade, de todos os componentes da estrada, com o objetivo de assegurar condições de conforto e segurança da circulação aos utentes, e evitando deste modo a degradação da infraestrutura e das suas condições de serviço.

As **Inspeções de Rotina** são efetuadas através dos meios próprios da IP, sendo anualmente inspecionados 50% da extensão da Rede.



A **atividade operacional** é ancorada em **contratos de conservação corrente**, de âmbito distrital, sendo a sua intervenção complementada com as **Brigadas de Intervenção (BI)**.

### Contratos de Conservação Corrente

A conservação corrente das vias rodoviárias é assegurada por instrumentos contratuais, designados de contratos de conservação corrente (CCC) que permitem à empresa executar os trabalhos de manutenção das rodovias com vista a manter as condições de conforto e segurança da circulação evitando a degradação da infraestrutura.

No caso da Rede de Alta Prestação (RAP) estes contratos englobam também as atividades de operação destas vias, designando-se por contratos de conservação corrente e operação (CCO).

Durante o 1.º semestre de 2022 foram executados trabalhos no âmbito dos Contratos de Conservação Corrente no valor de 10 milhões de euros.





## Rede de Alta Prestação (RAP)

A RAP, a qual representa cerca de 2,5% da rede rodoviária sob gestão direta da IP e cerca de 4% da extensão de inspeção, encontra-se estruturada em três zonas: Alta Prestação Norte, Alta Prestação Marão e Alta Prestação Sul. No 1.º semestre de 2022 esta rede foi objeto de intervenções no valor de 5,7M€.

## Brigadas de Intervenção

As brigadas de intervenção desempenham atividades num modelo de atuação pontual, em situações de “Emergência”, de caráter “Preventivo ou Corretivo” e “não core”, que não tenham enquadramento numa conservação corrente sistemática e preventiva.

### Intervenções de Caráter Urgente



- Limpeza de órgãos de drenagem
- Sinalização de guardas de segurança danificadas
- Limpeza da estrada após condições climatéricas adversas
- Limpeza de óleos na via
- Limpeza de neve e eliminação de gelo
- Remoção de obstáculos
- Desobstrução de via
- Tapagem de covas

### Intervenções de Caráter Preventivo ou Corretivo



- Remoção de publicidade
- Limpeza de pavimento
- Conservação e limpeza de órgãos de drenagem e linhas de água na zona da estrada
- Conservação da sinalização vertical
- Ceifas, desmatação e controlo pontual da vegetação
- Tratamento preventivo de neve e gelo

### Intervenções não Core



- Preparação e montagem de sinais
- Stokagem dos materiais
- Apoio às inspeções de rotina
- Limpeza de parcelas sobranes
- Apoio ao DAMB na monitorização de ruído em período noturno
- Apoio a peregrinos
- Apoio a intervenções no Canal Técnico
- Trabalhos de manutenção em instalações da IP

## Conservação Periódica

A conservação periódica consiste na execução de intervenções de elevada complexidade técnica, promovidas de acordo com uma priorização suportada em critérios técnicos, emanados de Sistemas de Gestão, e tendo em conta a racionalidade económica e otimização de recursos humanos, operacionais e de oportunidade. Tem em vista reabilitar componentes da estrada sem ultrapassar as suas características iniciais, restabelecendo um nível de serviço satisfatório, prolongando o período de vida útil de uma estrutura existente.

A conservação periódica está organizada num conjunto de programas de intervenções em vias, incluindo os pavimentos, a vertente geotécnica, as obras de arte, e a segurança rodoviária.

Das obras concluídas no 1.º semestre de 2022 destacam-se, como obras mais relevantes, as seguintes:

- **EN116, KM 17+015 A 17+140. ESTABILIZAÇÃO DE TALUDE E REPOSIÇÃO DA PLATAFORMA**

Concluída em 11 de Fevereiro de 2022, esta empreitada situa-se no Distrito de Lisboa, Concelho de Loures, consistindo na estabilização do talude e respetiva plataforma rodoviária, conferindo as necessárias condições de segurança e circulação desejáveis. Para a reposição da EN116, entre o km

17+020 e o km 17+095, previu-se a execução de um muro de gravidade de betão armado, ao longo do alinhamento do existente, associado à reposição do terreno no respetivo tardoz, fundado sobre microestacas. Ao longo de um alinhamento de 12,0 m, foi executada uma cortina de separação da fundação do muro e do poço, com recurso a microestacas afastadas de 0,50 m. Para a reposição da EN 116 entre o km 17+105 e o km 17+135, previu-se a execução de um muro de gravidade de betão armado, ao longo do alinhamento do existente, associado à reposição do terreno no respetivo tardoz. A empreitada foi adjudicada à empresa ANCORPOR – Geotecnia e Fundações, LDA., pelo valor de 749.949,00€.



Antes



Depois

- **EN101, KM 1+441, PONTE INTERNACIONAL DE MONÇÃO SOBRE O RIO MINHO - REABILITAÇÃO ESTRUTURAL DOS PILARES E TRAVESSAS**

Concluída no dia 21 de Fevereiro de 2022, esta empreitada situa-se no Distrito de Viana do Castelo, Concelho de Monção. A obra de arte em apreço é uma Ponte Internacional, construída entre 1992 e 1994, e está localizada na linha fronteiriça entre Portugal e Espanha, sendo uma ponte de interesse comum para serviço rodoviário e pedonal, pelo que as decisões relativas à sua gestão e manutenção, bem como as inerentes aprovações de elementos de caráter técnico e processual/legal/jurídico, são obrigatoriamente objeto de discussão e decisão no seio de um Grupo de Trabalho criada para o efeito, composta por elementos de ambos os países, no

caso concreto por elementos da IP, S.A e por elementos da Xunta de Galicia – Axencia Galega de Infraestruturas.

Foi no seio da Comissão Técnica Mista Luso-Espanhola de Pontes que a 27 de outubro de 2010, em Lisboa, que se decidiu a atribuição da conservação da Ponte Internacional sobre o rio Minho entre Monção (EN101) e Salvaterra do Minho (PO-510) a Portugal.

A presente intervenção teve por objetivo readaptar o desempenho da obra de arte, no que à durabilidade dos seus pilares e travessas diz respeito, face à ação do ambiente envolvente e à degradação intrínseca (expansão por reação álcali-agregados) do próprio núcleo de betão de alguns dos seus componentes.

A reabilitação da Obra de Arte consistiu na intervenção dos Pilares, nas travessas e nas vigas de estribo dos encontros, por forma a proceder à reparação localizada das anomalias detetadas nestes elementos, controlando ainda a evo-

lução das reações dos álcali-agregados detetadas nas inspeções principais.

A empreitada foi adjudicada à empresa RBS Rebuild Solutions S.A.; pelo valor de 369.025,00€.



Antes



Depois

## PROGRAMA IPV 2021 - INTERVENÇÕES PREVENTIVAS EM PAVIMENTOS

O programa IPV 2021 foi concluído no 1.º semestre de 2022. Este programa, que teve como objetivo a melhoria das condições de circulação rodoviária na rede rodoviária nacional, permitiu a execução de 6 empreitadas, numa extensão total de cerca de 40 km, que atingiram o montante total de 5 milhões de euros.

O Programa IPV 2021 foi concebido com base numa avaliação técnica, consistindo em intervenções preventivas, mais ligeiras, efetuadas aos primeiros sinais de degradação, com o objetivo de melhorar o desempenho e prolongar o tempo de vida do pavimento, adiando a médio prazo a execução de uma ação de Conservação Periódica mais onerosa.

Este trabalho que tem vindo a ser realizado nos últimos 3 anos com a colaboração das diversas direções envolvidas, tem complementado as estratégias de atuação da conservação periódica e conservação corrente, permitindo uma gestão mais eficiente da rede rodoviária nacional.

DESIGNAÇÃO ATIVIDADE	ADJUDICATÁRIO	VALOR DE ADJUDICAÇÃO
EN10, KM 48+000 E KM 52+700. BENEFICIAÇÃO. IPV 2021	Construções J.J.R. & Filhos SA	837 728,73 €
IC4 (EN120), KM 69+000 A KM 73+915 E KM 77+365 A KM 80+120. BENEFICIAÇÃO. IPV 2021	Construções J.J.R. & Filhos SA	925 976,12 €
END391, KM 31+354 E KM 40+285. BENEFICIAÇÃO. IPV 2021	TECNOVIA-Sociedade de Empreita	929 841,68 €
END391, KM 42+000 E KM 50+840. BENEFICIAÇÃO. IPV 2021	Construções J.J.R. & Filhos SA	927 129,43 €
END387, KM 10+320 E KM 14+700. BENEFICIAÇÃO. IPV 2021	Construções J.J.R. & Filhos SA	824 222,49 €



## SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Este programa, que tem por objeto a vertente da **Segurança Rodoviária**, contempla dois tipos de atividades:

- Intervenções pontuais, tendo em vista a eliminação de pontos negros, tratamento de travessias urbanas e reformulação geométrica de interseções;
- Intervenções em Rede, com o objetivo de assegurar a renovação de Equipamentos: através de contratos direcionados Sinalização Vertical, Marcação Rodoviária, Guardas de segurança, Semáforos e Iluminação pública.

Do primeiro grupo destaca-se a seguinte intervenção:

- **EN 221 – MEDIDAS DE ACALMIA DE TRÁFEGO NA TRAVESSIA DO CARVALHAL ENTRE OS KM 174+030 E 174+650**

Concluída no dia 22 de Abril de 2022, esta empreitada situa-se no Distrito de Guarda, Concelhos de Pinhel e Guarda, consistindo na implementação de medidas de segurança rodoviária, permitindo a

melhoria das condições de visibilidade e de circulação pedonal, com características de traçado que desincentivem a prática de velocidades de circulação elevadas, minimizando os níveis de sinistralidade e potenciando um ambiente mais funcional e seguro para os seus utilizadores.

Esta intervenção efetuou-se numa extensão aproximada de cerca de 658m, no sentido Pinhel-Guarda (Norte-Sul), na travessia do aglomerado urbano do Carvalhal, tendo-se procedido à alteração do perfil transversal tipo, bem como à substituição das valetas existentes por passeios pedonais em ambos os lados da estrada, ocupando a área de terreno existente disponível na plataforma rodoviária e as previamente expropriadas pela IP, e uma ligeira reformulação geométrica do traçado, através da ripagem da curva, aumentando o raio em planta, o que permitiu aumentar as distâncias de visibilidade aumentando a segurança quer da circulação viária, quer dos atravessamentos pedonais. A empreitada foi adjudicada à empresa António Saraiva & Filhos, Lda., com um custo de 431.653,49€.



Antes



Depois

### 4.1.3 Ponte 25 de Abril

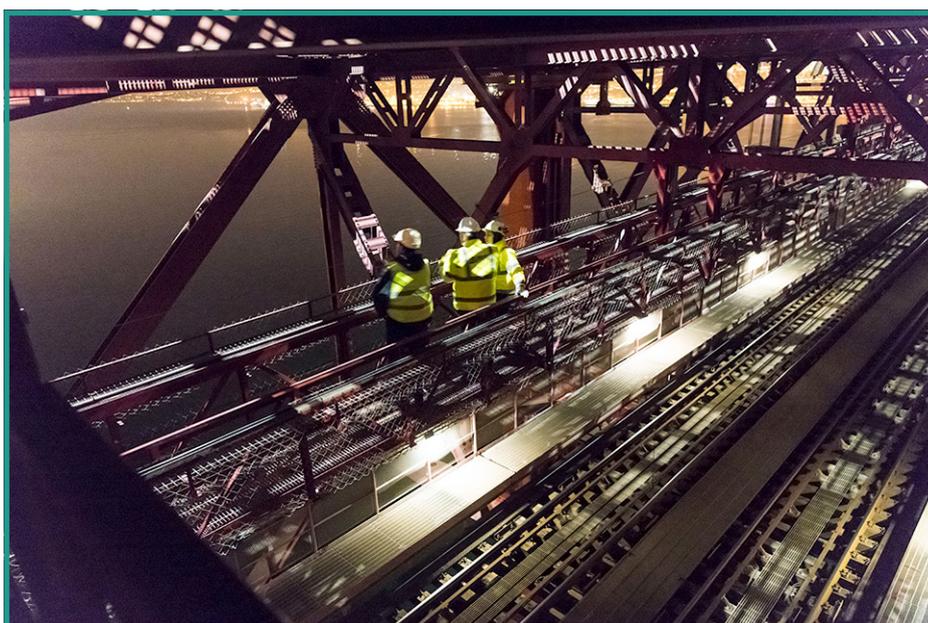
No âmbito da gestão da Ponte 25 de Abril, regulada por diploma legal específico, a IP desenvolve a sua atividade em estreita articulação com a LUSO-PONTE, que tem competências de gestão relacionadas especificamente com a rodovia.

São desenvolvidas regularmente um conjunto de ações, ao nível da inspeção, estudos e trabalhos de manutenção, conservação e beneficiação da Ponte, bem como na vertente da segurança da exploração, numa lógica de gestão integrada.

Para as matérias relacionadas com a segurança de exploração é particularmente importante o trabalho desenvolvido pelo Conselho de Segurança da Ponte 25 de Abril, cuja presidência está a cargo da IP, que integra, para além das entidades já referidas, o Instituto da

Mobilidade e dos Transportes (IMT), as forças de segurança, através do Gabinete Coordenador de Segurança (GCS), e os serviços de emergência, representados pela Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC).

Desde o ano 2020, encontra-se em execução a empreitada de conservação da Ponte 25 de Abril, com término previsto em janeiro de 2023 e um investimento previsto de 12,8 milhões de euros. Nesta intervenção estão a ser efetuadas reparações na Ponte Suspensa e no Viaduto de Acesso Norte, destacando-se, entre os trabalhos efetuados, as reparações na viga de rigidez da Ponte.



## 4.2 INVESTIMENTO NA INFRAESTRUTURA RODOFERROVIÁRIA

O valor de investimento realizado até ao final do 1º semestre de 2022 nas redes ferroviária e rodoviária sob a gestão direta da IP, excluindo o investimento nas Parcerias Público Privadas, foi de 168,6 milhões de euros, o que representa um aumento de 66% face à execução verificada no período homólogo de 2021.

INVESTIMENTOS	1º SEMESTRE		
	REAL 2021	REAL 2022	Δ% 22/21
Investimentos Ferroviários 2020	68,9	132,1	92%
PNI2030 - Ferrovia		3,2	
Investimentos Rodoviários PET13+	6,2	0,9	-86%
PNI2030 - Rodovia		0,2	
Investimentos PVAE	9,0	11,6	28%
Investimento Rodovia PRR		2,9	
<b>Programa de Investimentos</b>	<b>84,1</b>	<b>150,8</b>	<b>79%</b>
Outros Investimentos Ferroviários	14,0	15,0	7%
Outros Investimentos Rodoviários	1,4	0,3	-77%
Outros Investimentos	<b>15,4</b>	<b>15,3</b>	<b>-1%</b>
Investimentos de Apoio à Gestão	1,7	2,5	45%
<b>Total</b>	<b>101,3</b>	<b>168,6</b>	<b>66%</b>

Valores em milhões de euros.

### 4.2.1 Investimentos na Rede Ferroviária

Os Investimentos na infraestrutura ferroviária compreendem a construção, instalação e renovação da infraestrutura, atividade desenvolvida por conta do Estado (bens que integram o domínio público ferroviário) e considerados como Investimentos de Longa Duração (ILD).

## FERROVIA 2020

O Plano de Investimento Ferrovia 2020 contempla a modernização de cerca de 1.200 km de rede. No âmbito deste plano, serão concretizadas as principais ligações a Espanha e à Europa: Aveiro-Salamanca e Sines / Lisboa - Madrid, a renovação de parte da linha do Norte e a eletrificação de mais de 400 km de linhas existentes. Estes investimentos incluirão o início da instalação do sistema europeu de gestão de tráfego ferroviário (ERTMS/ETCS), o aumento do comprimento de cruzamento dos comboios para 750 m e a preparação da migração para a bitola *standard*. Pretende-se assim, garantir o aumento de eficiência do transporte ferroviário, designadamente na componente de transporte de mercadorias, em termos de:

- Aumento da capacidade da rede, quer em carga, quer em número de comboios;
- Redução dos custos de transporte;
- Redução dos tempos e trajeto;
- Melhoria das condições de segurança e fiabilidade.

Estes investimentos, para além de potenciarem as ligações internacionais, promoverão a ligação entre o litoral e o interior, bem como a ligação deste último ao mercado ibérico.

A execução global dos Investimentos Ferrovia 2020, no 1º semestre de 2022, foi de 132,1 milhões de euros o que corresponde a uma execução de 65% face ao que estava previsto em orçamento e um crescimento de 92% face ao realizado no mesmo período de 2021.

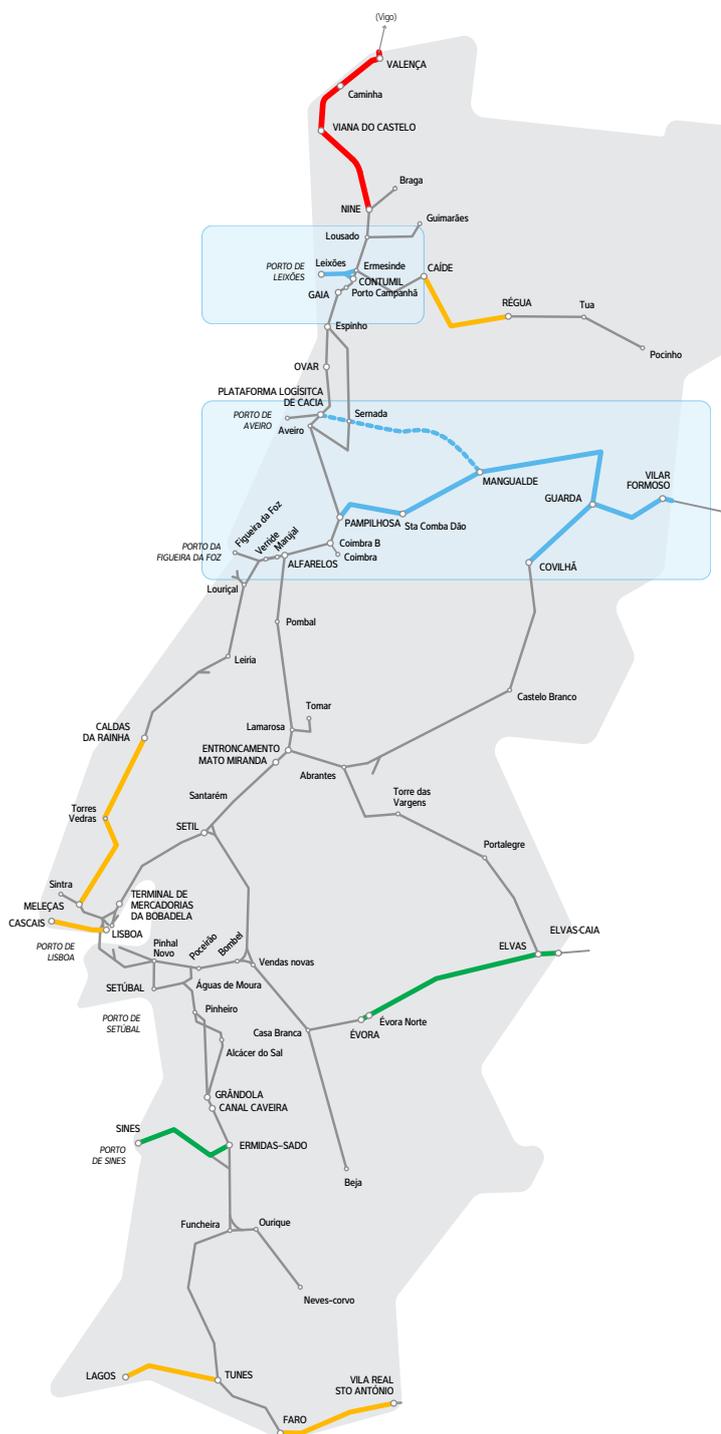
Em termos acumulados, desde o início deste Plano de Investimentos, a execução financeira é de cerca 732 milhões de euros, estimando-se atualmente um investimento total de cerca de 2.250 milhões de euros.



## CORREDOR INTERNACIONAL NORTE

A execução no final do 1º semestre de 2022 foi de 30,7 milhões de euros, o que representa um crescimento de 177% face ao período homólogo do ano anterior. Destacam-se os investimentos, na linha da Beira Alta com um investimento de 30,6 milhões de euros.

Relativamente à Linha da Beira Alta destacam-se as empreitadas com maior investimento: a modernização do troço Cerdeira/Vilar Formoso (6,8 milhões de euros) e a modernização do troço entre Pampilhosa e Santa Comba Dão + Concordância da Mealhada (9,4 milhões de euros), que se encontram em curso.

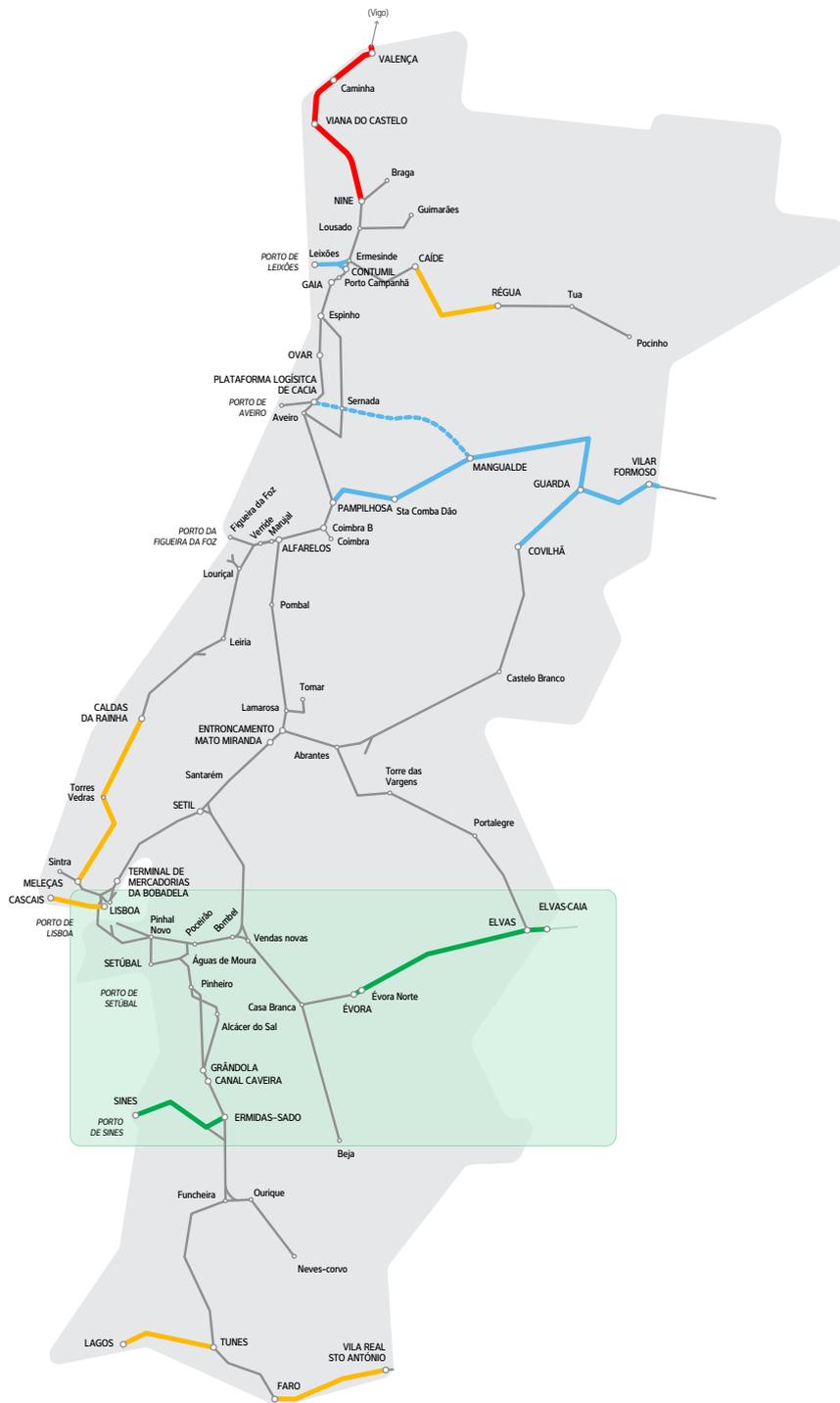




## CORREDOR INTERNACIONAL SUL

No **Corredor Internacional Sul** a execução foi de 69,2 milhões de euros, o que representa uma taxa de crescimento de 94% face ao real de junho de 2021, e representa 52% do total do investimento realizado no período no Programa Ferrovia 2020.

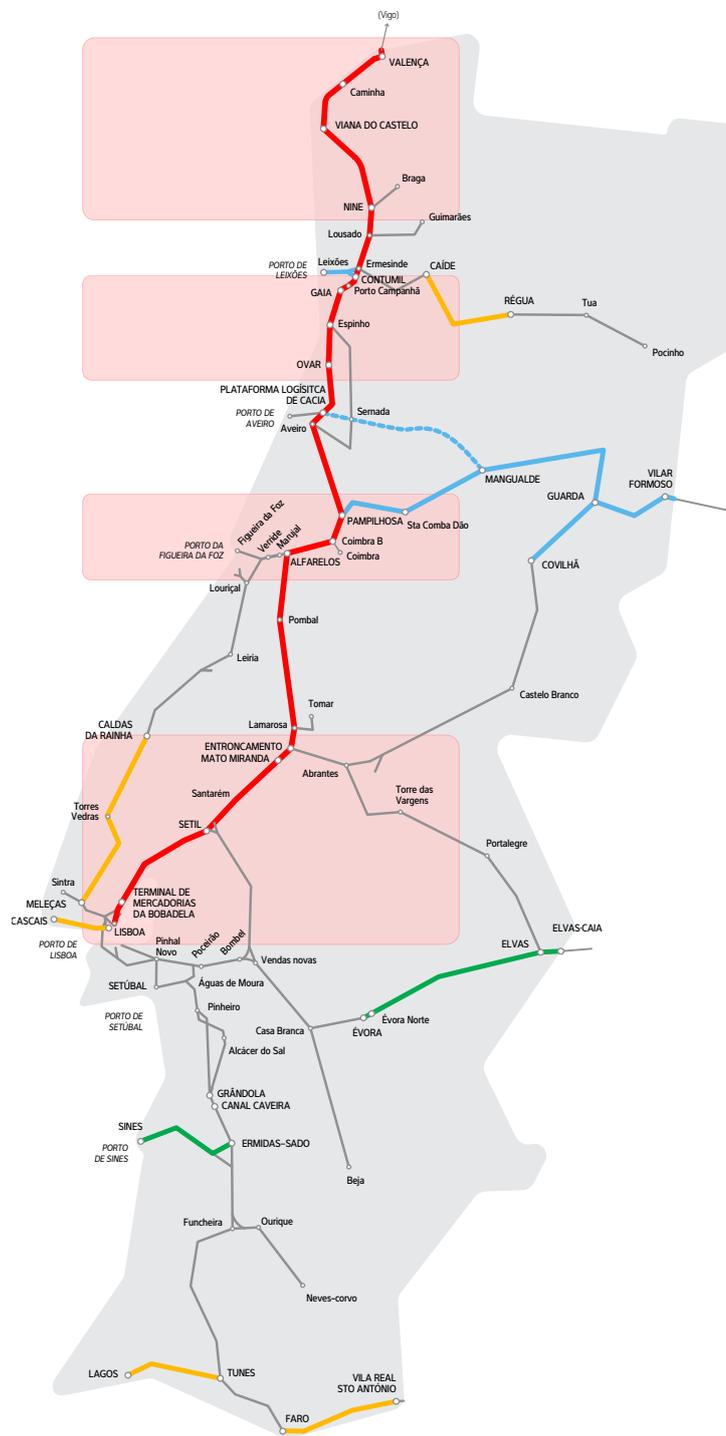
Destaque para a construção, em curso, da nova Linha entre Évora Norte – Elvas, cuja execução foi de 66,8 milhões de euros, repartida essencialmente pelas 4 empreitadas: 10,3 milhões de euros no troço Évora Norte - Freixo, 15,5 milhões de euros no troço Freixo - Alandroal, 26,5 milhões de euros no troço Alandroal – Linha do Leste e 9,2 milhões de euros para a empreitada Via e Catenária Évora Norte – Bif Leste.



## CORREDOR NORTE-SUL

No **Corredor Norte-Sul** a execução verificada até ao final do 1º semestre foi de 20,8 milhões de euros, o que representa um crescimento de 24% face ao real do ano passado.

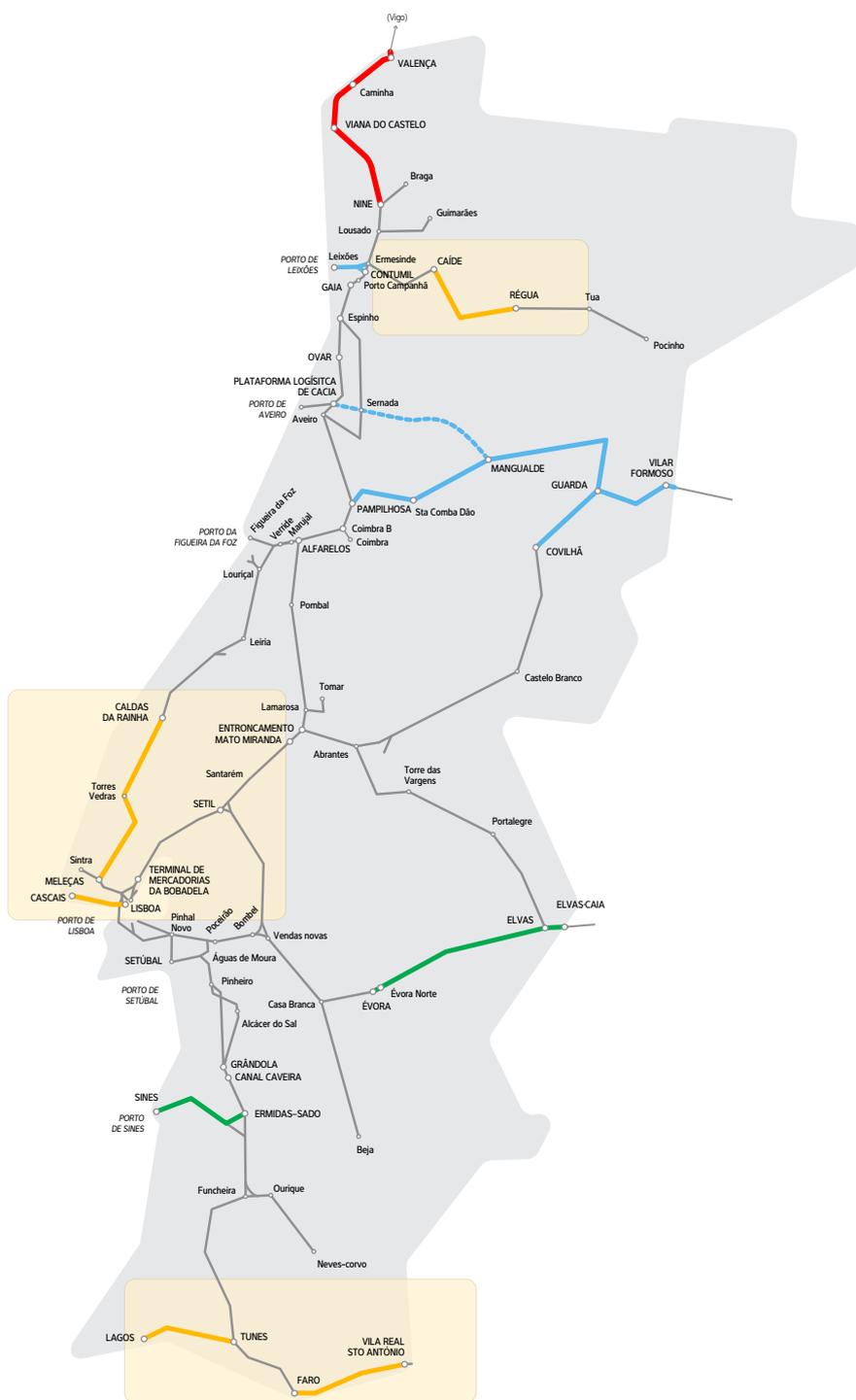
Destaque para as principais empreitadas, a empreitada no troço Ovar-Gaia apresenta um valor executado de 10,9 milhões de euros e a empreitada no troço Santana – Cartaxo – Entroncamento com um investimento ao longo do semestre, no montante de 3,9 milhões de euros.



## CORREDORES COMPLEMENTARES

Nos **Corredores Complementares** verificou-se uma realização de 10,9 milhões de euros.

Destaca-se a Modernização da Linha do Oeste - Meleças - Caldas com 4,3 milhões de euros, a Linha do Algarve com 1,7 milhões de euros e o troço Régua - Pocinho, 1,8 milhões de euros.



## OUTROS INVESTIMENTOS

Os outros investimentos na infraestrutura ferroviária visam o reforço das condições de segurança e a melhoria dos níveis de fiabilidade e qualidade de serviço prestado aos clientes. Pretende-se, igualmente, que estas intervenções contribuam para melhorar a integração da infraestrutura ferroviária no território envolvente, potenciando as externalidades positivas e mitigando as negativas. No primeiro semestre de 2022 realizaram-se 15 milhões de euros. Nesta rubrica está incluído o empreendimento Sistema de Mobilidade de Mondego (POSEUR) com o montante realizado de 6,5 milhões de euros.

Entre as maiores Empreitadas destacam-se:

### **Empreitada de reabilitação de Passagens Hidráulicas na Linha da Beira Baixa:**

Intervenção desenvolvida em sete passagens hidráulicas tendo em vista corrigir um conjunto de deficiências, cuja evolução poderia colocar em causa a sua estabilidade estrutural. Os trabalhos desenvolvidos permitiram corrigir situações de degradação das alvenarias; fissuração nos hasteais e abóbada e no betão armado; infiltrações e corrosão de armaduras. Investimento de 550 mil euros;

Passagens Hidráulicas na Linha da Beira Baixa



### **Beneficiação da superestrutura de via, entre os km 127,059 a 139,500, no troço Pinhão - Tua, da Linha do Douro:**

A intervenção contemplou trabalhos de substituição integral das travessas de madeira por travessas de betão bibloco, a substituição de carril e transformação de barra curta em barra longa soldada, o que permitiu, para além da redução dos custos de manutenção, melhorar os níveis de segurança, qualidade, fiabilidade e disponibilidade da infraestrutura, bem como o conforto e comodidade para os passageiros.

Está previsto um Investimento global nesta empreita de 5,8 milhões de euros.

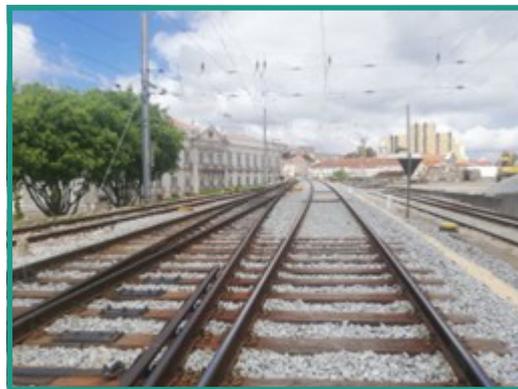


RIV Pinhão - Tua



### **Renovação Integral de Via (RIV) no troço Santa Apolónia - Braço de Prata:**

A intervenção envolveu trabalhos de substituição de travessas e carril; a beneficiação do sistema de drenagem; o desguarnecimento mecânico com depuração de balastro, rebalstragem e ataque mecânico pesado. A sua conclusão, para além da melhoria dos níveis de segurança, qualidade, fiabilidade, disponibilidade da infraestrutura, e conforto e comodidade para os passageiros permitiu reduzir os níveis de emissão de ruído no troço, inserido na malha urbana da cidade de Lisboa. Investimento global de 4 milhões de euros.



RIV Santa Apolónia – Braço de Prata

### **Regularização de linha de água adjacente à Linha do Sul, entre os km 282,400 e 286,000:**

A intervenção contemplou, para além de um reperfilamento e limpeza geral do ribeiro do Vale da Mata, a criação de dois leitos de cheia alternativos, implantados na margem esquerda do ribeiro, junto à Linha do Sul, cuja função primordial é a de desviar e escoar o excesso de caudal circulante no leito principal em situações extremas evitando a inundação da via. Investimento de 1,3 milhões de euros.

## 4.2.2 Investimentos na Rede Rodoviária

### PROGRAMA DE VALORIZAÇÃO DAS ÁREAS EMPRESARIAIS (PVAE)

A IP reforça o seu papel de dinamizador da economia, facultando acessibilidade aos polos económicos constituídos pelas Áreas de Localização Empresarial.

Neste programa evidencia-se a promoção de melhores condições de acesso às vias de grande capacidade, para os “motores” da Economia, constituídos pelas pequenas e médias empresas, com o Programa de Valorização das Áreas Empresariais, no qual a IP está profundamente empenhada.

A elaboração do Programa está alicerçada na consecução dos seguintes objetivos:

- i. Incrementar as acessibilidades rodoviárias às Áreas de Acolhimento Empresarial que já se encontram consolidadas e que apresentam elevada relevância nos contextos regional e nacional;
- ii. Eliminar/minimizar as desarticulações verificadas ao nível das conexões locais às Áreas de Acolhimento Empresarial, garantindo deste modo uma rede rodoviária de suporte, detentora de adequados padrões de desempenho;
- iii. Garantir que as infraestruturas rodoviárias preconizadas são aquelas que melhor se adequam às características e volumes de tráfego estimados para as Áreas de Acolhimento Empresarial, dando origem a soluções otimizadas em termos técnicos e económico-financeiros;
- iv. Reduzir o tempo de percurso entre a rede rodoviária principal (IP e IC) e as Áreas de Acolhimento Empresarial, contribuindo deste modo para a redução dos custos de contexto;
- v. Fomentar a competitividade das Áreas de Acolhimento Empresarial contribuindo deste modo para:
  - Melhorar o desempenho das unidades produtivas já instaladas;

- Potenciar a captação de novos investimentos privados;

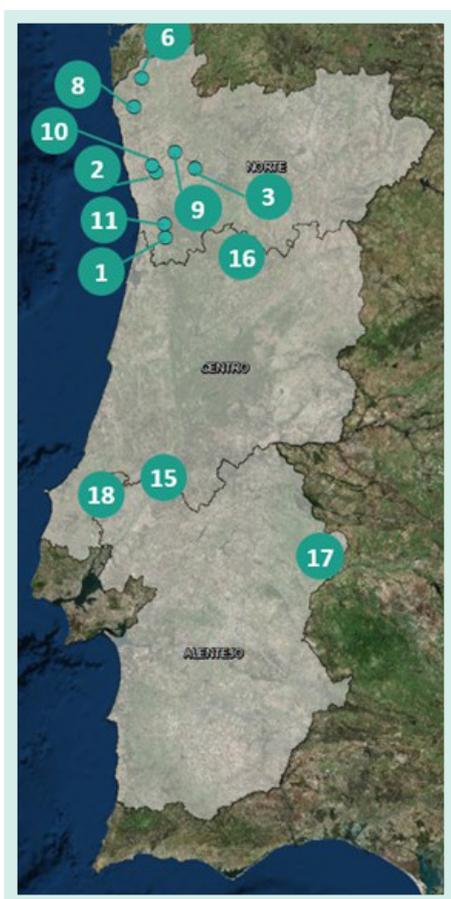


- vi. Incrementar a segurança da circulação rodoviária e pedonal, desviando o tráfego de veículos rodoviários pesados de:
  - Núcleos urbanos consolidados;
  - Vias rodoviárias cujo perfil transversal não se afigura compatível com a circulação de veículos pesados;
- vii. Dinamizar o tecido económico dos concelhos onde as Áreas de Acolhimento Empresarial estão inseridas, e dinamizar a economia nacional e a internacionalização, numa perspetiva mais abrangente;
- viii. Mitigar situações de congestionamento rodoviário, contribuindo deste modo para a redução de emissões poluentes.

As 12 Áreas Empresarias definidas pelo Governo em fevereiro de 2017, foram densificadas em 15 projetos e 15 empreitadas, uma vez que Viseu, Santo Tirso e Guimarães têm 2 intervenções, cada.

O investimento é, maioritariamente, realizado com recurso ao orçamento da Infraestruturas de Portugal, parcialmente, suportado por cada Município envolvido, nomeadamente, no que respeita às expropriações necessárias à sua concretização e parte da obra.

Relativamente à execução verificada até ao final do 1.º semestre de 2022, o montante total realizado do PVAE foi de 11,6 milhões de euros, com destaque para a Ligação do Parque de Negócios de Escariz - Arouca à A32 | Sta. Maria da Feira, obra PVAE com uma realização de 9 milhões de euros, para a Ligação ao Parque Empresarial de Formariz e Paredes de Coura à A3, com o montante realizado de 2,4 milhões de euros.



#### PETI3+ RODOVIÁRIO

Relativamente aos **Investimentos Rodoviários** PETI3+, verificou-se uma realização de 905 mil euros, dos quais 437 mil euros são relativos à conclusão da empreitada **IP5 – Vilar Formoso/Fronteira**.

Ainda no âmbito do PETI3+ Rodoviário encontra-se atualmente em desenvolvimento o projeto de execução da requalificação do IP3 entre Coimbra e Viseu, sendo que já foi concluída a empreitada no troço entre Penacova e a Ponte sobre o Rio Dão.



#### OUTROS INVESTIMENTOS

No âmbito dos Outros Investimentos Rodoviários verificou-se uma execução no 1.º semestre de 2022 de 315 mil euros.

#### INVESTIMENTOS EM ESTRUTURAS DE APOIO À GESTÃO (IEAG)

O valor dos investimentos em Estruturas de Apoio à Gestão foi de 2,5 milhões de euros até ao final do 1.º semestre de 2022. Destacam-se os investimentos em edifícios (2 milhão de euros), nos quais estão incluídas as obras do Campus do Pragal.

#### 4.2.3 Novos Programas de Investimento

Foram apresentados pelo Governo dois novos programas de investimento Rodoferroviários para serem implementados nos próximos anos, nomeadamente:

#### PLANO NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030 (PNI 2030)

Em 22 de outubro de 2020 foi apresentado publicamente o Plano Nacional de Investimentos para 2030 (PNI2030). Este programa contempla um for-

te investimento, de 43 mil milhões de euros, em infraestruturas e equipamentos, nos setores dos Transportes e Mobilidade, do Ambiente, da Energia e do Regadio.

O PNI2030 tem como objetivo ser o instrumento de planeamento do próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes de âmbito nacional, para fazer face às necessidades e desafios da próxima década e décadas vindouras. Em complemento mantém também como objetivos o reforço da coesão territorial, a competitividade e inovação da economia, aumentando e melhorando as condições infraestruturais do território nacional, e a sustentabilidade e ação climática, promovendo a descarbonização da economia e a transição energética.

Os investimentos previstos para o setor dos Transportes e Mobilidade ascendem a 21,7 mil milhões de euros, o que representa cerca de metade do total, sendo que para melhoria das infraestruturas ferroviárias e rodoviárias nacionais estão previstos cerca de 12,5 mil milhões de euros para a execução de um conjunto de 24 projetos.

### **Rede Ferroviária Nacional**

No PNI2030 é grande a aposta na modernização e desenvolvimento da Rede Ferroviária Nacional. O principal destaque vai para a criação da nova linha ferroviária de alta velocidade entre Porto e Lisboa, com um valor estimado de investimento de 4,5 mil milhões de euros, que permitirá unir as duas principais cidades do país em 1 hora e 15 minutos, em vez das atuais 2 horas e 50 minutos.

Será também construída uma nova ligação ferroviária transfronteiriça entre a cidade do Porto e Vigo, com um custo previsto de 900 milhões de euros, e que permitirá ligar as duas cidades em cerca de uma hora.

Saliente-se também a importância do investimento na eletrificação de toda a Rede Ferroviária Nacional até 2030, dando continuidade ao trabalho que tem vindo a ser executado pela IP no âmbito do Ferrovia 2020. Num investimento estimado em 740 milhões de euros, estima-se que a partir de 2030 os comboios de tração elétrica circulem em toda a rede.

Relativamente à execução verificada até ao final do 1º semestre de 2022, o montante total realizado foi de 3,2 milhões de euros, dos quais 1,2 milhões de euros em estudos e 1,8 milhões de euros na empreitada de reabilitação da superestrutura de via na Linha do Vouga.

### **Rede Rodoviária Nacional**

Portugal tem atualmente uma rede rodoviária de elevada qualidade e com excelente cobertura territorial. Concretizados os grandes investimentos na construção da Rede Nacional de Autoestradas, importa agora o reforço das ligações rodoviárias que servem diretamente as empresas, potenciando a sua capacidade exportadora e aumentando a competitividade da economia nacional.

Assim, grande parte do investimento será aplicado na criação de ligações transfronteiriças e no reforço da qualidade e segurança das acessibilidades rodoviárias às Áreas Empresariais, garantindo às empresas aí sediadas, ligações diretas à rede rodoviária de alta prestação.

O PNI2030 incorpora também a conclusão do IP8, entre Sines e Beja, promovendo a coesão territorial através do reforço das condições de mobilidade e segurança desta importante ligação rodoviária ao interior da região do Alentejo.

Deu-se início no 3.º trimestre de 2021, ao estudo para acesso no IC8- acesso ao Parque Empresarial Camporês (Ansião) tendo sido realizado até ao final do 1º semestre de 2022 o montante de 49 mil euros.

### **PLANO DE RECUPERAÇÃO E RESILIÊNCIA (PRR)**

O Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) português, é de aplicação nacional e foi aprovado pela Comissão Europeia a 16 de junho de 2021, com um período de execução até 2026, e vai implementar, com recursos que ascendem a cerca de 14 mil milhões de euros de subvenções, um conjunto de reformas e de investimentos que permitirão ao país retomar o crescimento económico sustentado, reforçando assim o objetivo de convergência com a Europa ao longo da próxima década.

O Plano de Recuperação e Resiliência pretende, com a sua implementação, alavancar o desenvol-



vimento económico e social do país, com o reforço da resiliência e da coesão territorial, através do aumento da competitividade do tecido produtivo permitindo uma redução de custos, sendo uma iniciativa europeia que decorre do contexto da pandemia e das suas consequências a nível das desigualdades sociais e territoriais.

Com base no diagnóstico de necessidades e dos desafios, o Plano de Recuperação e Resiliência foi organizado em três dimensões estruturantes: a Resiliência, a Transição Climática e a Transição Digital.

Estas dimensões são concretizadas através de 19 Componentes que integram por sua vez 36 Reformas e 77 Investimentos.

A IP enquadra -se na Componente 7 – Infraestruturas, com o Objetivo de “Reforçar a Resiliência e a Coesão Territorial, através do aumento da competitividade do tecido produtivo e permitindo uma redução de custos de contexto.”

Para estes efeitos, contribuem os investimentos *Missing Links* e Aumento de Capacidade da Rede, Ligações Transfronteiriças e Áreas de Acolhimento Empresarial (AAE) – Acessibilidades Rodoviárias.

A IP e a Estrutura de Missão Recuperar Portugal (EMRP) assinaram, em 15.09.2021, o contrato de financiamento para o investimento *Missing Links* e Aumento de Capacidade da Rede, no valor total de 272.980.000,00 euros, Ligações Transfronteiriças, no valor total de 31.000.000,00 euros e Áreas de Acolhimento Empresarial (AAE) – Acessibilidades Rodoviárias, no valor total de 90.800.000,00 euros.

O Plano regista um progresso positivo, apresentando, no final do 1.º semestre de 2022, 76% do investimento em projeto; 13% em fase de contratação de obra e 11% em fase de obra, tendo sido cumpridas todas as metas contratualizadas para o 1.º semestre de 2022.

Relativamente à execução verificada até ao final do 1º semestre de 2022, o montante total realizado foi de 2,9 milhões de euros, maioritariamente no empreendimento EN14 - Maia (Via Diagonal)/Trofa, cuja consignação ocorreu em março de 2022.

Salienta-se ainda a consignação da Variante à EN248 (Arruda dos Vinhos), em junho de 2022, com um investimento previsto de 6 milhões de euros.



## 4.3 Utilização da Rede Rodoferroviária

### 4.3.1 Utilização da Rede Ferroviária (Comboios km)

O Diretório da Rede é um documento anual onde constam as características da rede ferroviária nacional (RFN), as condições gerais de acesso, e outros serviços conexos com a atividade ferroviária prestados pela IP aos operadores ferroviários. Neste documento são igualmente divulgados os princípios de tarifação e respetivo tarifário, apresentando a metodologia aplicada.

No 1.º semestre de 2022 foram realizados, por operadores ferroviários, um total de 17,8 milhões de comboios quilómetro (CK), sendo 84% relativos a tráfego de passageiros e 16% relativos ao segmento de mercadorias.

UTILIZAÇÃO DA REDE	GRUPO IP		
	1.º S 2021	1.º S 2022	Δ% 22/21
Passageiros	13 993	14 961	7%
Mercadorias	2 857	2 811	-2%
TOTAL CK	16 850	17 771	5%

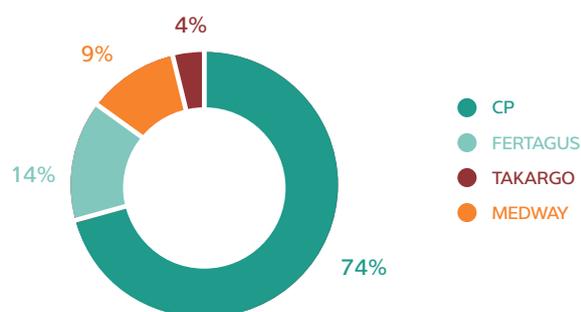
Unidade: milhares de CK.

Entre períodos homólogos de 2021 e 2022 a procura registou um aumento de 5% (921 mil comboios quilómetro). Este aumento da utilização da infraestrutura ferroviária deveu-se ao crescimento no segmento de passageiros (+7%) ainda que tendo o segmento das mercadorias diminuído 2%.

Os operadores ferroviários a circular na RFN são, no transporte de passageiros, a CP e a Fertagus e, no transporte de mercadorias, a Medway, e a Takargo.

A CP continua a ser o operador que mais impacto tem na atividade da IP, representando 74 % da quota de mercado.

QUOTAS MERCADO 1º SEMESTRE 2022



### 4.3.2 Gestão da infraestrutura ferroviária - Contrato Programa

Em 2016 o Estado celebrou com a IP um contrato Programa para a Rede Ferroviária Nacional, com a duração de 5 anos, em respeito pelo Decreto-Lei nº 217/2015, de 7 de outubro.

Desde o 1.º semestre de 2021 que o Contrato Programa se encontra a ser prorrogado semestralmente, por períodos de seis meses, através de aditamentos ao contrato inicial. O 4.º e último aditamento prorrogou o Contrato Programa até ao 30 de junho de 2022. É expetativa da IP que o novo Contrato Programa entre em vigor no início do ano de 2023.

O Contrato tem por objeto estabelecer as obrigações do Estado no financiamento da gestão das infraestruturas e as obrigações da IP em cumprir objetivos de desempenho, na forma de indicadores e critérios de qualidade, abrangendo elementos como prestações dos comboios, capacidade da rede, gestão de ativos, volumes de atividade, níveis de segurança e proteção do ambiente. O Contrato fixa ainda objetivos de eficiência financeira para a IP na forma de indicadores de receita e despesa.

A estrutura dos indicadores do nível de serviço prestado, incluindo indicadores de natureza financeira, é indicada abaixo:

1. Margens Suplementares que correspondem a tempos de trajeto acrescentados ao planeamento dos horários para refletir as limitações de velocidade impostas pela realização de intervenções programadas na infraestrutura;
2. Pontualidade Ferroviária, que corresponde ao indicador agregado representativo da pontualidade anual verificada em toda a rede ferroviária em exploração, medido pelo atraso dos comboios à chegada;
3. Satisfação dos Clientes Ferroviários, que resulta do apuramento obtido pelos inquéritos de satisfação aos Operadores Ferroviários e aos demais utilizadores da rede ferroviária em exploração;
4. Disponibilidade da Rede, traduz a percentagem de tempo em que a infraestrutura esteve aberta à exploração;
5. Gestão dos Ativos Ferroviários, que visa avaliar o estado de conservação da infraestrutura ferroviária;
6. Volumes de Atividade, que corresponde ao somatório dos comboios.km realizados na rede ferroviária nacional no ano;
7. Níveis de Segurança, determinado pelo rácio entre o número de acidentes significativos e o total de comboios quilómetro, avaliando a segurança ferroviária em função da real circulação de comboios.
8. Proteção do Ambiente, que traduz a redução percentual do número de pessoas expostas a níveis de ruído superiores aos limites impostos no Regulamento Geral do Ruído, em relação ao total de pessoas expostas a esses níveis de ruído;
9. Rendimentos Ferroviários, que avalia o sucesso da IP na obtenção de receita *core*;
10. Outros Rendimentos, que avalia a evolução da obtenção de receita não *core*, proveniente de atividades complementares associadas à exploração da infraestrutura ferroviária;
11. Gastos de Manutenção, que avalia a evolução dos gastos em Manutenção;
12. Gastos com outros FSE, que avalia a evolução dos gastos em Fornecimentos e Serviços Externos;
13. Gastos com Pessoal, que avalia a evolução dos gastos com o Pessoal.

Para cada um dos indicadores de desempenho foram definidas fórmulas de cálculo e metas de desempenho a atingir. No primeiro semestre de 2022, obtiveram-se os seguintes resultados:

INDICADOR		META ANUAL 2022	RESULTADO 1º S. 2022	DESVIO 1º S. 2022
1	Margens Suplementares	32	137	328,1%
2	Pontualidade Ferroviária	≥ 90,0%	90,4%	0,4 p.p.
3	Satisfação dos Clientes Ferroviários	≥ 56,0%	65,0%	8,9 p.p.
4	Disponibilidade da Rede	≥ 88,4%	78,6%	-9,8 p.p.
5	Gestão de Ativos Ferroviários	≥ 61,3%	62,7%	1,4 p.p.
6	Volumes de Atividade	≥ 37 366 349	17 940 016 CK	-3,5%
7	Níveis de Segurança	≤ 0,942	1,064	13,0%
8	Proteção do Ambiente	3,0%	0,5%	-2,5 p.p.
9	Rendimentos Ferroviários	100,0%	108,5%	8,5 p.p.
10	Outros Rendimentos	5,6%	-16,2%	-21,8 p.p.
11	Gastos de Manutenção	1,0%	8,2%	7,2 p.p.
12	Gastos com outros FSE	0,0%	58,0%	58,0 p.p.
13	Gastos com o Pessoal	-3,0%	5,7%	8,7 p.p.

### 4.3.3 Circulação na rede rodoviária (Tráfego Médio Diário Semestral - TMDS)

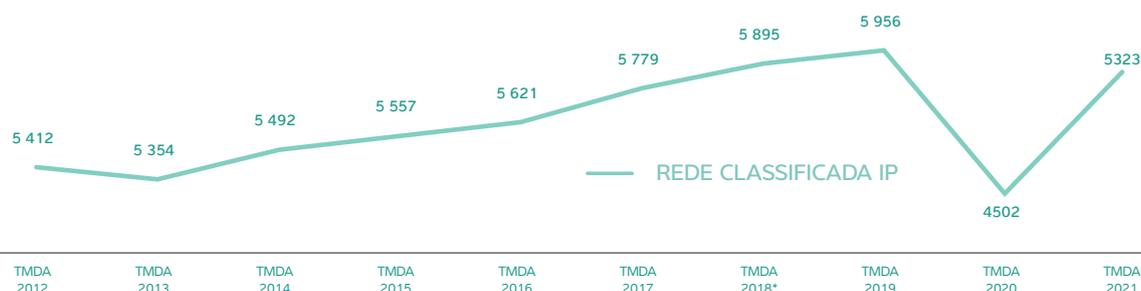
Verificou-se no 1.º semestre de 2022 uma evolução positiva, face a 2021, na circulação na rede rodoviária da IP. Regista-se um decréscimo de 35,05% na totalidade da rede IP e um crescimento de 25,9% na rede de autoestradas.

REDE IP	TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO SEMESTRAL (TMDS)		Variação 2022/2021
	1º S. 2021	1º S. 2022	
Rede Nacional de Autoestradas - Subconcessões	8 518	10 426	22,4%
Rede Nacional de Autoestradas - IP	35 722	45 442	27,2%
<b>Total Ponderado</b>	<b>19 080</b>	<b>24 021</b>	<b>25,9%</b>

REDE NACIONAL DE AUTOESTRADAS	TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO SEMESTRAL (TMDS)		Variação 2022/2021
	1º S. 2021	1º S. 2022	
Rede Rodoviária Nacional (IP e Subconcessões)	4 743	5 836	23,0%
Rede Nacional de Autoestradas (IP e Subconcessões)	19 080	24 021	25,9%
<b>Total Ponderado</b>	<b>9 188</b>	<b>5 971</b>	<b>-35,0%</b>

Nota: Tráfego referente à rede com contadores e aos sublanços com informação completa em ambos os períodos de análise.

Em relação ao Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) os dados disponíveis são ainda os relativos a 2021. A circulação na rede rodoviária concessionada à IP registou, em 2021, um crescimento anual de 18% face a 2020, o que é justificado pela tendência de retoma da normalidade verificada ao longo do ano de 2021, depois das fortes limitações à circulação verificadas no ano de 2020, devidas à pandemia provocada pela COVID-19.



#### 4.3.4 Níveis de serviço da rede rodoviária

O contrato de concessão da IP – Infraestruturas de Portugal, SA com o Estado Português, celebrado em 23 de Novembro de 2007 e publicado na mesma data através da Resolução do Conselho de Ministros nº 174-A/2007, entretanto revisto pelo Decreto-Lei nº 110/2009 de 18 de Maio, prevê que as secções de estrada da rede rodoviária nacional cumpram níveis de serviço em conformidade com o preconizado no PRN2000: Nível B para a Rede Fundamental e Nível C para a Rede Complementar.

Os valores mais recentes que estão disponíveis são os relativos ao grau de cumprimento dos níveis de serviço de 2021, que se apresentam no quadro seguinte:

TIPO	CUMPRIMENTO				NÃO CUMPRIMENTO		EXTENSÃO TOTAL (KM)
	SEM RESTRIÇÕES (KM)	COM RESTRIÇÕES (KM)	TOTAL (KM)	%	VALOR (KM)	%	
IP	504,1	93,7	597,8	100,0	0	0	597,8
EDIP	256,9	2,2	259,2	100,0	0,0	0,0	259,2
IC	953,9	49,0	1 003,0	100,0	0,0	0,0	1 003,0
EDIC	1 059,8	72,3	1 132,1	100,0	0,0	0,0	1 132,1
EN/ER	7 835,2	425,3	8 260,5	99,4	53,3	0,6	8 313,8
<b>TOTAL</b>	<b>10 609,9</b>	<b>642,5</b>	<b>11 252,5</b>	<b>99,5</b>	<b>53,3</b>	<b>0,5</b>	<b>11 305,7</b>

## 4.4 Parcerias Público Privadas

A atividade da IP inclui vias atualmente geridas em regime de Parcerias Público Privadas (PPP), nomeadamente Subconcessões.

De acordo com os termos do Contrato de Concessão estabelecido entre o Concedente Estado e a ex-EP, a Infraestruturas de Portugal (IP) é responsável contratualmente pela realização dos pagamentos que incumbem ao Estado e recebe os montantes a arrecadar por este, na qualidade de concedente, ao abrigo dos contratos de Concessão do Estado.

É, no entanto, o IMT, de acordo com o Decreto-Lei nº 77/2014, de 14 de maio, a entidade competente para representar o Concedente Estado em matéria de infraestruturas rodoviárias.

### 4.4.1 Renegociação dos Contratos de Concessão e Subconcessão

O processo negocial relativo à totalidade dos contratos de Concessão do Estado foi concluído no decorrer do ano de 2015, com a assinatura de nove contratos correspondentes às concessões Norte, Costa de Prata, Beira Litoral/Beira Alta, Grande Porto, Grande Lisboa, Interior Norte, Beira Interior, Algarve e Norte Litoral.

Estes nove contratos foram remetidos para apreciação por parte do Tribunal de Contas (TdC), tendo sido devolvidos com a indicação de que os mesmos não se encontram sujeitos a fiscalização prévia, pelo que se encontram em plena produção de efeitos.

No que diz respeito ao processo negocial dos contratos de subconcessão apresenta-se de seguida o respetivo ponto de situação.

#### SUBCONCESSÃO DO ALGARVE LITORAL

O Contrato de Subconcessão Alterado (CSA) do Algarve Litoral, assinado a 23 de outubro de 2017, foi submetido à fiscalização prévia do Tribunal de Contas, mas tendo em conta a decisão do TdC proferida em dezembro de 2017, a IP comunicou à

Subconcessionária que o mesmo teria de ser submetido, de novo, à fiscalização prévia do Tribunal de Contas. Após análise do processo o TdC, através do Acórdão n.º 29/2018, recusou, em 20 de junho de 2018, a concessão do Visto.

O Tribunal de Contas, através do acórdão nº 13/2019 de 28 de maio, manteve a posição inicial de recusa de visto do Contrato de Subconcessão do Algarve Litoral, tendo por este efeito o Conselho de Administração decidido recorrer para Tribunal Constitucional de tal decisão e submetido os Contratos de Subconcessão Alterados (subconcessões Baixo Alentejo, Autoestrada Transmontana e Pinhal Interior) a fiscalização prévia do Tribunal de Contas.

Em 2020 e após uma decisão inicial de não admissão de recurso, a IP reclamou para o plenário, tendo este, através do acórdão nº 58/2021, de 22 de janeiro, tomado a decisão final e definitiva de não admissão do recurso.

É assim entendimento da IP que, esgotadas as vias de recurso da decisão do Tribunal de Contas, fica confirmada a recusa definitiva de visto prévio ao CSA, nos termos do n.º 4 do art.º 45.º da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, que é condição da sua produção de efeitos.

Neste contexto, o Contrato de Subconcessão Reformado, celebrado em 20 de abril de 2009 e alterado pelo instrumento de reforma de 28 de maio de 2010, constitui, em definitivo, o título contratual que regula a relação de concessão estabelecida entre as partes.

Em 17 de julho de 2019, a Subconcessionária veio pedir à IP a aceitação para a sua declaração de resolução do contrato de concessão, nos termos da lei aplicável, tendo a RAL a 4 de setembro de 2019, face à discordância por parte da subconcedente, desencadeado um processo Arbitral contra a IP que ainda decorre. No âmbito dessa mesma ação, a RAL deduziu um pedido cautelar, peticionando o pagamento antecipado de 30.007.923,12 euros, acrescido de um valor mensal até que seja proferida a decisão final, no montante mínimo de 1.162.805,95 euros.

Por decisão de 9 de março de 2021, a IP foi condenada a pagar 30.007.923,12 euros, acrescido de um valor mensal até que seja proferida a decisão final,

no montante mínimo de 1.162.805,95 euros, e de 1.262.805,95 euros decorridos 45 dias da referida decisão arbitral. Os valores em causa estão a ser pagos pela IP por conta da remuneração devida ao abrigo do Contrato de Subconcessão Reformado.

Do ponto de vista operacional, há que ter presente que:

- A Subconcessionária suspendeu a partir das 24h00 do dia 06 de julho de 2018 todas as atividades de operação e manutenção por si desenvolvidas. Neste enquadramento a IP, ao abrigo dos poderes de fiscalização previstos no referido contrato de subconcessão, promoveu os meios necessários para que a garantia das condições de segurança de pessoas e bens, sem prejuízo de ter de se acionar os mecanismos contratualmente estabelecidos para as situações de incumprimento das exigências de Operação e Manutenção conferidas à Subconcessionária.
- Posteriormente, a subconcessionária retomou as atividades apenas no objeto definido no Contrato de Subconcessão Alterado (CSA), fundamentando que o mesmo se encontra em vigor desde 27.12.17, recusando-se intervenções nas vias cujo referido contrato estabelece virem a integrar a jurisdição direta da IP. Esta situação tem vindo a obrigar a IP a intervir nesta rede subconcessionada em situações de emergência e de garantia das condições de segurança rodoviária, atento o incumprimento expresso da Subconcessionária.
- Com a decisão cautelar do Tribunal Arbitral de 09 de março de 2021 a IP paga em abril 2021 o montante de 30.007.923,12 euros, e passa a pagar mensalmente o valor de 1.162.805,95 euros até ao mês de julho face ao exposto a seguir;
- A 18 de julho de 2021, na sequência da decisão do Tribunal Arbitral de 9 de março de 2021, referente ao pedido cautelar, a subconcessionária retomou os trabalhos de operação e manutenção de todos os lanços compreendidos no Contrato de Subconcessão Reformado, incluindo os que seriam excluídos da subconcessão por via do início da vigência do Contrato de Subconcessão Alterado. A partir

desta data a IP passa a pagar o montante de 1.262.805,95 euros.

## SUBCONCESSÕES DO BAIXO TEJO E LITORAL OESTE

Encetado pela recusa do Visto do Tribunal de Contas ao contrato da subconcessão do Algarve Litoral, as subconcessionárias do Baixo Tejo e do Litoral Oeste entenderam inviabilizado o processo de negociações nos exatos termos dos Memorandos de Entendimento (MdE) estabelecidos com a Comissão de Negociações, não tendo os mesmos sido prorrogados.

Resultou, por conseguinte, a caducidade dos MdE e veio reinvestir as subconcessionárias e a IP nos direitos e obrigações de que eram titulares na data de assinatura do MdE, ou seja, foram retomados os Contratos de Subconcessão Reformados, incluindo os pagamentos da IP previstos nestes contratos.

Entenderam as duas subconcessionárias que as negociações não deveriam ser prosseguidas.

A AEBT, subconcessionária do Baixo Tejo comunicou esse facto à IP, referindo também que a permanência (formal) da ER377-2 no objeto da Subconcessão, aliada à impossibilidade de a AEBT prosseguir a sua construção e operação (em virtude da anulação da DIA), desequilibram financeiramente o Contrato de Subconcessão, privando o projeto de receitas absolutamente essenciais para custear, entre outros, os alargamentos e as grandes reparações previstos no Plano de Trabalhos.

Nesta sequência a IP, a 07.02.19 e reiterado em 11.06.19, nos termos do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, requereu junto da SEI a constituição de uma comissão de negociação, com fundamento na necessidade objetiva de fazer refletir contratualmente a impossibilidade de construção da ER377-2 a qual veio a ser constituída por despacho da coordenadora da UTAP de 22 de julho de 2019 e o relatório final da CN foi submetido à apreciação do Governo a 8 de janeiro 2021.

Em 4 de junho de 2021 e na sequência da aprovação do relatório da comissão de negociação (CN) pelo Secretário de Estado das Finanças e pelo Secretário de Estado das Infraestruturas, foi celebrado entre a IP – Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) e a AEBT – Autoestradas do Baixo Tejo, S.A

(AEBT) o Acordo de Aditamento e demais documentação contratual acordada entre a CN e a AEBT, tendo a IP submetido o mesmo a fiscalização prévia do Tribunal de Contas (TdC).

O TdC, em 20 de julho de 2021, tomou uma decisão de indeferimento liminar.

O CSC Alterado entra em vigor em 29 de julho de 2021, após a AEBT aderir ao entendimento da IP de que a decisão do TdC permite a entrada em vigor do mesmo (cfr. alínea c) do n.º 1 da Cláusula Quarta do Acordo de Aditamento).

Relativamente à SC Litoral Oeste encontra-se em vigor o CSC Reformado.

#### SUBCONCESSÕES DO BAIXO ALENTEJO, PINHAL INTERIOR E AUTOESTRADA TRANSMONTANA

Os Contratos de Subconcessão Alterados (CSA) do Baixo Alentejo, Pinhal Interior e AE Transmontana encontram-se a produzir efeitos desde, respetivamente, 3 de abril de 2017, 21 de dezembro de 2017 e 24 de maio de 2018.

#### SUBCONCESSÃO DO DOURO INTERIOR

Na Subconcessão Douro Interior, as renegociações estão terminadas, tendo a respetiva ata final sido assinada no dia 15 de fevereiro de 2018., encontrando-se em curso o processo de aprovação pelo governo.

Com a decisão final de não admissão do recurso interposto para o Tribunal Constitucional acima referida (Subconcessão do Algarve Litoral), a decisão final do Governo quanto à renegociação do Douro Interior deixa de ficar limitada ou condicionada pela pendência daquele recurso para o Tribunal Constitucional.

Encontra-se assim em vigor o CSC Reformado.

### 4.4.2 Conclusão da Rede Subconcessionada

Os sete contratos de Subconcessão, com o objeto dos contratos em vigor, totalizam uma extensão de aproximadamente 1.019 km encontrando-se em serviço (obra concluída) cerca de 911 km conforme se resume no quadro seguinte.

Face às vicissitudes inerentes ao contrato de subconcessão do Algarve Litoral encontra-se por concluir cerca de 82 km de obra nova/requalificação e 26 km de obra suspensa.

No caso da subconcessão do Baixo Tejo encontra-se por executar cerca de 9 km do seu objeto, designadamente a ER337-1 (em virtude da anulação da DIA). Esta via foi retirada do objeto do Contrato de Subconcessão, conforme visível no Contrato de Subconcessão Alterado que entrou em vigor a 29-07-2021.

Na extensão total dos lanços já não estão a ser considerados os troços das subconcessões do Pinhal Interior, Transmontana e Baixo Alentejo que, de acordo com os Contratos de subconcessão Alterados, transitaram para jurisdição direta da IP.

Apresentam-se a seguir a extensão da rede subconcessionada, de acordo com os contratos de subconcessão que estão em vigor.

SUBCONCESSÃO	EM SERVIÇO (*)	EM OBRA		NÃO CONSTRUIR	TOTAL
		CONSTRUÇÃO TOTAL NOVA	REQUALIF.		
Douro Interior	241			0	241
AE Transmontana (CSA)	136			0	136
Baixo Alentejo (CSA)	113			0	113
Baixo Tejo	60			0	60
Algarve Litoral	165		82	26	273
Litoral Oeste	102			0	102
Pinhal Interior (CSA)	93			0	93
<b>Total</b>	<b>911</b>		<b>82</b>	<b>26</b>	<b>1 019</b>

(\*) Inclui lanços que estão em serviço embora não tenham sido beneficiados.  
Unidade: km

#### 4.4.3 Encargos 2022

**Os pagamentos efetuados durante o primeiro semestre de 2022, relativos a concessões e subconcessões rodoviárias, foram de 692,7 milhões de euros (IVA excluído), o que representa uma diminuição de pagamentos em 6,0 milhões de euros (-1%) face ao período homólogo de 2021.**

Os pagamentos de Disponibilidade das Concessões Rodoviárias totalizaram, no 1.º semestre de 2022, 379,6 milhões de euros, mais 2,3 milhões de euros do que no período homólogo de 2021, o que representa um crescimento de 0,6%.

Relativamente às Subconcessões, os pagamentos de disponibilidade e serviço foram de 293,6 milhões de euros no 1.º semestre de 2022, menos 23,8 milhões de euros (7,5%) do que no mesmo período de 2021. Esta variação é justificada essencialmente pela redução de pagamentos, em 25,9 milhões de euros, à SC Algarve Litoral, que se deve ao pagamento cautelar inicial efetuado em abril de 2021, no valor de 30 milhões de euros (Decisão Arbitral de 9/3/2021 - Proc. n.º 8/2020/AHC/ASB).

O valor pago relativo a Grandes Reparações foi de 16,4 milhões de euros, o que representa um crescimento significativo face ao valor verificado no período homólogo de 2021. Este crescimento está em linha com o previsto em função da informação disponibilizada pelo IMT à IP.

CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES	1º SEM. 2021	1º SEM. 2022	Δ% 22/21
Concessões Disponibilidade Infraestrutura+ Disponibilidade A+B	377,3	379,6	1%
Algarve	26,7	28,4	7%
Beira Interior	24,9	25,6	3%
Beira Litoral e Alta	68,3	70,6	3%
Costa de Prata	29,8	28,8	-3%
Grande Lisboa	15,9	16,7	5%
Grande Porto	44,8	45,9	2%
Interior Norte	42,8	41,5	-3%
Norte	89,7	92,9	4%
Norte Litoral	34,5	29,2	-15%
<b>Subconcessões Disponibilidade + Serviço</b>	<b>317,4</b>	<b>293,6</b>	<b>-8%</b>
AE Transmontana	30,1	31,9	6%
Baixo Alentejo	20,4	23,8	16%
Baixo Tejo	41,0	36,2	-12%
Douro Interior	48,6	50,7	4%
Litoral Oeste	72,8	71,9	-1%
Pinhal Interior	70,9	71,6	1%
Algarve Litoral	33,5	7,6	-77%
<b>Comparticipações e Reequilíbrios</b>	<b>2,3</b>	<b>3,2</b>	<b>34%</b>
<b>Grandes Reparações</b>	<b>1,7</b>	<b>16,4</b>	<b>886%</b>
<b>Total</b>	<b>698,7</b>	<b>692,7</b>	<b>-1%</b>
Valores em milhões de euros (sem IVA).			



## 4.5 Telecomunicações e Cloud Empresarial

**No âmbito do Grupo IP, compete à IP Telecom assegurar a capacidade excedentária da infraestrutura de telecomunicações e de centros de processamentos de dados (CPD/ Datacenters), traduzida na prestação de serviços de Sistemas e Tecnologias de Informação e Comunicações ao mercado, para além da garantia de prestação desses serviços base ao Grupo IP.**

A IP Telecom é um Operador de Telecomunicações licenciado pela ANACOM, enquanto prestador de serviços de telecomunicações acessíveis ao público (redes públicas) e especializado em redes de infraestruturas de telecomunicações.

A sua atividade está alicerçada na principal infraestrutura nacional de telecomunicações, assente em fibra ótica instalada ao longo da rede ferroviária nacional e no canal técnico rodoviário instalado na rede sobre gestão da IP, dando origem a uma “malha” de cobertura nacional única de redes de alto débito. Adicionalmente, disponibiliza também uma ampla oferta de soluções na área das tecnologias de informação e de *cloud computing*, em particular como fornecedor de soluções *Infrastructure as a Service (IaaS)*, disponibilizados através dos seus três inovadores centros de processamento de dados (*Datacenters*).

A IP Telecom mantém uma forte presença no mercado, como fornecedor de serviços de fibras de alto débito, dos operadores de telecomunicações e um número crescente de serviços TIC prestados ao mercado empresarial privado e à administração pública.

No 1.º semestre de 2022, a IP Telecom consolidou o seu portfólio de produtos e serviços com novas soluções empresariais, em particular na área de cibersegurança, procurando aprofundar os níveis de resiliência necessários à segurança de informação dos seus clientes.

Como aspeto fundamental da sua atividade, a IP Telecom está focada na garantia de uma prestação de serviços de elevada qualidade, tendo atingido padrões de disponibilidade superiores a 99,975%, no primeiro semestre de 2022.

O volume de negócios no 1.º semestre de 2022 com os serviços de Tecnologias de Informação e Comunicações, excluindo os fluxos intra Grupo IP, foi de 4,9 milhões de euros, o que representa um aumento de 18% face período homólogo de 2021.



## 4.6 Serviços de Engenharia

**A IP Engenharia tem como missão elaborar estudos e projetos de engenharia de transportes, gerir, coordenar e fiscalizar empreitadas nesse âmbito e dinamizar o negócio internacional do Grupo IP.**

A IPE constitui assim uma empresa que presta serviços especializados de engenharia ferroviária, vocacionada para a coordenação e elaboração de estudos e projetos e fiscalização de obras, essencialmente no contexto dos investimentos sob a responsabilidade da Infraestruturas de Portugal. A atividade da empresa resulta, por isso, do planeamento dos investimentos e respetivas encomendas por parte da IP, com o qual se promove, em permanência, uma articulação estreita, no sentido de se maximizar a capacidade de produção dos recursos disponíveis.

No âmbito da estratégia de abordagem ao mercado internacional, numa lógica estritamente institucional e pró-ativa, fora do mercado concorrencial, destaca-se a conclusão dos trabalhos de “Assistência Técnica Visando a Melhoria do Planeamento Estratégico e de Transportes do Ministério dos Transportes e Comunicações da República de Moçambique”, desenvolvidos pela IP Engenharia e a China Tiesiju Civil Engineering para o Ministério dos Transportes e Comunicações de Moçambique (MTC), sob Coordenação Técnica da IPE, e a continuação dos trabalhos de “Assistência Técnica para a melhoria do funcionamento interno e do planeamento estratégico do Ministério da Indústria e do Comércio de Moçam-

bique (MIC) - Aumento da Competitividade dos Corredores de Desenvolvimento”.

Em abril de 2022 iniciaram-se os trabalhos de “Assistência Técnica para a Melhoria do Planeamento e do funcionamento da Agência Para a Promoção de Investimento e Exportações - APIEX”

Adicionalmente o Grupo IP encontra-se em processo de formalização do programa de “Assistência Técnica para a Dinamização da Área de Concessões do Ministério das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos”, em Moçambique

O volume de negócios com os Serviços de Engenharia e Transporte foi, no 1.º semestre, de 114 mil euros, o que representa um aumento de 58 mil euros face ao período homólogo de 2021, motivado por algumas prestações de serviço desenvolvidas pela IP Engenharia para o Governo de Moçambique.

Importa referir, que não obstante este aumento, mantém-se a orientação estratégica do Grupo IP de afetação quase integral dos recursos da IP Engenharia às necessidades do ambicioso Plano de Investimentos da IP.

## IP Património

### 4.7 Gestão Imobiliária e de Espaços Comerciais

**Dentro do Grupo IP, a IP Património (IPP) é responsável pela gestão do património imobiliário, com experiência na exploração comercial da rede de estações e interfaces de transporte, garantindo a sua eficiente utilização, valorização, requalificação e preservação**

No 1º Semestre de 2022 verificou-se a tendência que se vinha a registar nos últimos meses de 2021 de incremento do negócio relativo à gestão imobiliária

e de espaços comerciais, pela retoma gradual da atividade económica após o forte impacto provocado pela pandemia de COVID-19 nos anos de 2020 e 2021.

O quadro de retoma, contribuiu para o acréscimo de Rendimentos Operacionais no 1º Semestre de 2022, em que as receitas com a gestão imobiliária e de espaços comerciais atingiu o montante de 8,1 milhões de euros, o que representa um aumento de 58% face ao mesmo período de 2021.

Para além deste impacto direto nos resultados da empresa, manteve-se o interesse do mercado na requalificação dos espaços sob gestão da IPP, o que se traduziu num investimento financeiro na ordem dos 5,2 milhões de euros previsto realizar pelos subconcessionários durante o período de vigência dos respetivos contratos.

Neste contexto de recuperação económico-financeira, a IPP logrou registar no 1.º semestre de 2022, quer no âmbito das subconcessões, quer no âmbito das alienações e valorização imobiliário, a celebração de um total de 240 contratos de subconcessão, com um valor anualizado de 0,45 milhões de euros, dos quais 51 constituem novos contratos. As alienações, num total de 13 processos, apresentaram neste período um cash in de 6,31 milhões de euros.

Entre os contratos das Subconcessões celebrados destacam-se:

- Contrato para a exploração de Mupis Publicitários;
- Contrato para a ocupação de escritórios no empreendimento de Campanhã (Manpower e NOS).



## 5. DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO

No 1.º semestre de 2022 verificou-se uma recuperação da atividade económica a nível Nacional, com reflexo positivo ao nível da utilização da rede rodoferroviária. O desempenho económico e financeiro do Grupo IP, no 1.º semestre de 2022, apresenta uma melhoria em todos os resultados, nomeadamente:

- Resultado líquido positivo de 32,4 milhões de euros, o que representa uma recuperação de 71,3 milhões de euros na comparação com o resultado líquido do período homólogo de 2021, que foi negativo em 38,9 milhões de euros;
- Resultado Operacional positivo, em 119,2 milhões de euros, mais 40,8 milhões de euros (52%) face ao período homólogo de 2021;
- Evolução positiva do Resultado Financeiro, que melhorou 15% face ao 1º semestre de 2021.

Para a melhoria do resultado líquido contribuiu o aumento dos rendimentos operacionais (+66,2 milhões de euros), salientando-se essencialmente neste ponto o aumento em 53,6 milhões de euros da Contribuição do Serviço Rodoviário, o aumento em 16,5 milhões em portagens e aumento de 7,3 milhões de euros em serviços ferroviários.

Paralelamente, verificou-se um aumento dos gastos operacionais em 25,4 milhões de euros, devido essencialmente ao incremento em 17,8 milhões de euros nos Outros FSE, motivado em grande parte pelo aumento de encargos com energia elétrica e energia de tração (12,1 milhões de euros), Serviços de Limpeza (+1,1 milhões de euros) e Cobrança de Portagens (+1,1 milhões de euros).

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS	GRUPO IP		
	1.º S 2021	1.º S 2022	Δ% 22/21
Rendimentos Operacionais	553 580	619 772	12%
Gastos Operacionais	475 116	500 512	5%
<b>Resultado Operacional</b>	<b>78 464</b>	<b>119 260</b>	<b>52%</b>
Resultado Financeiro	-114 932	-97 141	15%
Resultados antes de impostos	-36 468	22 120	39%
<b>Resultado Líquido</b>	<b>-38 907</b>	<b>32 398</b>	<b>17%</b>

Valores em milhares de euros.

## 5.1 Rendimentos Operacionais

Os Rendimentos Operacionais totalizam 619,8 milhões de euros, o que representa um aumento de 66,2 milhões de euros (+12%) face ao período homólogo de 2021.

RENDIMENTOS OPERACIONAIS	GRUPO IP		
	1.º S 2021	1.º S 2022	Δ% 22/21
<b>Vendas e serviços prestados</b>	<b>479 447</b>	<b>547 895</b>	<b>14%</b>
Contribuição Serviço Rodoviário (CSR)	273 193	326 797	20%
Portagens	115 790	132 309	14%
<b>Concedente Estado-Rédito ILD</b>	<b>18 049</b>	<b>11 571</b>	<b>-36%</b>
<b>Contratos de Construção</b>	<b>22 161</b>	<b>14 926</b>	<b>-33%</b>
<b>Outras prestações de serviços</b>	<b>13 050</b>	<b>17 827</b>	<b>37%</b>
<b>Indemnizações Compensatórias</b>	<b>27 528</b>	<b>27 528</b>	<b>0%</b>
<b>Outros rendimentos e ganhos</b>	<b>46 605</b>	<b>44 349</b>	<b>-5%</b>
<b>Total dos Rendimentos Operacionais</b>	<b>553 580</b>	<b>619 772</b>	<b>12%</b>

Valores em milhares de euros.

### 5.1.1 Vendas e Serviços Prestados

O total de receitas com as Vendas e Serviços Prestados foi de 547,9 milhões de euros, mais 68,4 milhões de euros face ao verificado em 2021.

#### CONTRIBUIÇÃO DO SERVIÇO RODOVIÁRIO (CSR)

A Contribuição do Serviço Rodoviário (CSR), criada pela Lei n.º 55/2007 de 31 de agosto, constitui a contrapartida paga pelos utilizadores pelo uso da rede rodoviária e incide sobre a gasolina, gasóleo rodoviário e GPL sujeitos ao imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (ISP) e dele não isento.

A CSR, que continua a ser o principal rendimento da IP, regista no 1.º semestre de 2022 o valor de 326,8 milhões de euros, o que constitui uma variação positiva de 53,6 milhões de euros (+20%) face ao período homólogo de 2021.

#### PORTAGENS

Os rendimentos de portagens registaram um aumento de 16,5 milhões de euros (+14%) face ao mesmo período do ano anterior, tendo atingido o montante total de 132,3 milhões de euros.

PORTAGENS	GRUPO IP		
	1.º S 2021	1.º S 2022	Δ% 22/21
Concessões	92 337	103 591	12%
Subconcessões	12 676	14 434	14%
Outras Vias IP	10 644	13 903	31%
Outros serviços de cobrança	134	381	185%
<b>Total</b>	<b>115 790</b>	<b>132 309</b>	<b>14%</b>

Valores em milhares de euros.



A maior parcela dos rendimentos de portagens continua a resultar da utilização da rede das Concessões do Estado, em que a IP é titular da receita proveniente da cobrança de taxas de portagem, que atingiu 103,6 milhões de euros, o que representa um acréscimo de 12% face ao período homólogo de 2021.

Nas subconcessões da IP as receitas de portagens atingiram 14,4 milhões de euros, mais 14% do alcançado em 2021.

As operações de exploração direta na rede IP (A21, A23 e Túnel do Marão) permitiram alcançar 14,3 milhões de euros, mais 33% do que em 2021.

O crescimento verificado no 1.º semestre de 2022 deveu-se ao crescimento significativo do tráfego na rede portajada, sendo o total de transações verificadas já superior ao 1.º semestre de 2019, último ano antes do surgimento da pandemia. Acresce ao referido, na comparação com o 1.º semestre de 2021, o facto deste ainda ter sido fortemente impactado, principalmente no 1.º trimestre, pela ocorrência da 3.ª vaga da COVID-19, com a introdução de sucessivos Estados de Emergência Nacional, o que condicionou a circulação de pessoas e bens.

Em termos dos rendimentos obtidos, o crescimento no 1.º semestre de 2022 face ao 1.º semestre de 2021 apenas não foi mais expressivo, devido à introdução nas Auto-Estradas ex-SCUT, em 1 de julho de 2021, do novo regime de descontos previsto nos artigos 425.º e 426.º da LOE (50% nas tarifas de portagem).

### Serviços Ferroviários

Os rendimentos provenientes dos Serviços Ferroviários, que incluem a utilização de canais (pacote mínimo de acesso), a valorização da capacidade pedida mas não utilizada (supressões pelo operador), a utilização de instalações de serviço, a prestação de socorro, os serviços adicionais e os serviços auxiliares, atingiram no 1.º semestre de 2022 um total de 44,5 milhões de euros, mais 20% face ao valor verificado em 2021.

O volume de tráfego na infraestrutura ferroviária aumentou 5% no 1.º semestre de 2022 face ao período homólogo de 2021, atingindo 17,8 Milhões Comboios.km.

Na análise por segmentos, em comparação com o 1.º semestre de 2021, verifica-se um aumento de 6,9% dos Comboios.km (CK) relativos ao transporte de passageiros e uma redução de 1,6% dos CK referentes ao transporte de mercadorias.

Este aumento de utilização da Rede Ferroviária no 1.º semestre de 2022 é devido essencialmente a dois fatores:

- Exploração, durante todo o 1.º semestre de 2022, do novo troço eletrificado Covilhã – Guarda, na linha da Beira Baixa, bem como a abertura da nova Concordância das Beiras (abertura à circulação ferroviária em 2 de maio de 2021) e do troço eletrificado Viana do Castelo – Valença, com novo tráfego em tração elétrica (desde 25 de abril de 2021);
- Efeito negativo do período de confinamento obrigatório entre 15 de janeiro e 30 de abril de 2021, maioritariamente no segmento de passageiros (menor número de circulações).

De referir, em sentido contrário, ou seja, com impacto ao nível da redução da atividade, o encerramento da Linha da Beira Alta, entre Pampilhosa e Guarda, a partir de 19 abril 2022, no âmbito das empreitadas em curso para requalificação e modernização da Linha da Beira Alta.

Relativamente aos rendimentos provenientes da Tarifa de Utilização da Infraestrutura (TUI), que no 1.º semestre de 2022 representaram 33,5 milhões de euros, verifica-se um aumento de 6% face ao período homólogo de 2021, conforme se apresenta no quadro seguinte:

RECEITAS DA TARIFA DE UTILIZAÇÃO	GRUPO IP		
	1.º S 2021	1.º S 2022	Δ% 22/21
Passageiros	27 790	30 277	9%
Mercadorias	3 794	3 834	1%
Total Tarifa Utilização da Infraestrutura	31 584	34 111	8%
TARIFA TUI / CK	1,87 €	1,92 €	3%
Capacidade Pedida Não Utilizada	80	-584	-829%
<b>Total</b>	<b>31 664</b>	<b>33 527</b>	<b>6%</b>

Valores em milhares de euros.

Os rendimentos provenientes dos Outros Serviços Ferroviários atingiram cerca de 11,0 milhões de euros no 1.º semestre de 2022, mais 98% face a 2021.

OUTROS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS	GRUPO IP		
	1.º S 2021	1.º S 2022	Δ% 22/21
PS-Prestação Socorro ferroviário	15	28	91%
Subtotal Socorro ferroviário	15	28	91%
IS-Utilização de Estações	1 294	1 328	3%
IS-Cedência de Energia	204	204	0%
IS-Espaços em Estações	116	127	10%
IS-Cedência de Água	31	44	42%
IS-Informação ao Público	0	0	142%
Subtotal Instalações de Serviços	1 646	1 704	4%
Energia de Tracção	2 799	8 197	193%
Estacionamento Material Circulante	924	860	-7%
Manobras	86	92	7%
Outros Serviços	33	31	-6%
Subtotal Serviços Adicionais	3 843	9 181	139%
Abastecimento Água/Combust Mat Circulante	12	13	9%
SAux-Out Serv Telecomunicações e Telemática	33	35	4%
Outros Serviços Auxiliares	5	5	-2%
Subtotal Serviços Auxiliares	51	53	5%
<b>Total</b>	<b>5 539</b>	<b>10 966</b>	<b>98%</b>

Valores em milhares de euros.

A prestação de Serviços Adicionais representou no período em análise uma receita de 9,2 milhões de euros, verificando-se um aumento de 139% face a período homólogo de 2021. O acesso à Energia Elétrica de Tracção, que a IP faculta aos operadores ferroviários, representa a maior fatia dos Serviços Adicionais, representando no período 8,2 milhões de euros, valor influenciado pelo aumento do custo unitário da energia a partir de janeiro de 2022, devido à situação geopolítica internacional.

As prestações em Instalações de Serviços representam, no período em análise, um rendimento de 1,7 milhões de euros, mais 4% do que no período homólogo de 2021. Neste âmbito, a utilização

de estações e apeadeiros surge como o serviço mais relevante, que compreende, nomeadamente, a utilização das áreas afetas a salas de espera, a visualização de informações de viagem e as áreas que comportam os equipamentos técnicos aí instalados. A sua valorização, por paragem comercial efetuada pelo comboio de passageiros em determinada dependência, representou no 1.º semestre de 2022 um rendimento de 1,3 milhões de euros, com uma variação positiva de 3% face a período homólogo de 2021.

Nas Instalações de Serviço, além da já descrita utilização de estações e apeadeiros, são igualmente prestados os serviços de Disponibilização de instalações operacionais em estações (espaço ocupado e respetivos consumos de água e energia), a cedência de energia para equipamentos dos operadores em áreas comuns das estações (p.e. máquinas de venda automática de bilhetes e torniquetes), e a difusão de informação ao público de natureza comercial.

No que diz respeito à prestação de Serviço Auxiliares, associados a serviços de telemática, de telecomunicações, a estudos, à solicitação de recursos humanos para abastecimentos de água e combustível a comboios, ao tratamento comercial de mercadorias e outros serviços de pequena expressão, o resultado acumulado até ao final do 1.º semestre é de 53 mil euros.

No 1.º semestre de 2022 foi operacionalizado o Acordo de Pagamento de Dívida de um dos operadores ferroviários à IP, relativa a anos anteriores, o que influenciou ligeiramente os resultados dos rendimentos do serviço adicional de estacionamento de material circulante e dos serviços auxiliares, mas teve considerável impacto na valorização da penalidade de Capacidade Pedida e Não Utilizada (CPNU).

### CONCEDENTE ESTADO – RÉDITO ILD

Os montantes registados na rubrica Concedente Estado (Rédito ILD) correspondem aos trabalhos internos debitados à atividade de investimento de infraestruturas ferroviárias de longa duração, nomeadamente materiais e mão-de-obra para Investimento e os respetivos encargos de estrutura, nos termos da IFRIC12.

No 1.º semestre de 2022 este rendimento atingiu o valor de 11,6 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 36% face ao mesmo período do ano anterior.

### CONTRATOS DE CONSTRUÇÃO

Os Contratos de Construção representam os rendimentos da IP com a sua atividade de construção da Rede Rodoviária Nacional, de acordo com o definido no seu Contrato de Concessão, incluindo a totalidade das atividades de construção da IP por via direta ou subconcessão.

CONTRATOS DE CONSTRUÇÃO	GRUPO IP		
	1.º S 2021	1.º S 2022	Δ% 22/21
Contratos Construção de Novas Infraestruturas	16 647	9 562	-43%
Capitalização Encargos Financeiros	5 514	5 364	-3%
<b>Total</b>	<b>22 161</b>	<b>14 926</b>	<b>-33%</b>

Valores em milhares de euros.

Os valores correspondentes à construção de Novas Infraestruturas são referentes a atividades de construção de gestão direta da IP e são apurados com base nos autos de acompanhamento das obras mensais, pelo que refletem a evolução física das obras em curso, acrescidos dos gastos diretamente imputáveis à preparação do ativo, para o uso pretendido.

No 1.º semestre de 2022 verificou-se um decréscimo de 33% dos rendimentos com Contratos de Construção de Novas Infraestruturas, face ao período homólogo de 2021, o que denota uma menor execução nas atividades de construção da rede rodoviária.

Os encargos financeiros capitalizados correspondem aos encargos financeiros da IP no decorrer da fase de construção rodoviária e são compostos por encargos financeiros bancários utilizados para o financiamento da aquisição da Rede Concessionada do Estado.

### OUTRAS PRESTAÇÕES DE SERVIÇOS

O valor realizado no 1.º semestre de 2022 foi de 17,8 milhões de euros, o que representa um acréscimo de 37% (4,8 milhões euros) face ao 1.º semestre de 2021.

OUTRAS PRESTAÇÕES DE SERVIÇOS	GRUPO IP		
	1.º S 2021	1.º S 2022	Δ% 22/21
Gestão Imobiliária e de Espaços Comerciais	5 092	8 054	58%
Telecomunicações e <i>Cloud solutions</i>	4 132	4 874	18%
Canal Técnico Rodoviário	1 827	1 782	-2%
Serviços de Engenharia e Transporte	56	114	104%
Terminais de Mercadorias	857	806	-6%
Licenciamentos	307	630	105%
Direito Exploração Áreas Serviço	-53	670	1372%
Outros Serviços	832	895	8%
<b>Total</b>	<b>13 050</b>	<b>17 827</b>	<b>37%</b>

Valores em milhares de euros.

#### A. Gestão Imobiliária e de Espaços Comerciais

Este rendimento decorre do arrendamento de espaços, subconcessões, aluguer de estacionamento, gestão de empreendimentos e publicidade, tendo registado no 1.º semestre de 2022 o valor de 8,1 milhões de euros, o que representa um acréscimo de 58% face ao mesmo período do ano anterior.

Esta evolução denota a recuperação verificada nesta área de atividade, a qual foi muito afetada pela pandemia de COVID-19, nos anos de 2020 e 2021.

#### B. Telecomunicações

Esta componente engloba a prestação de serviços de telecomunicações ao mercado, aluguer, manutenção e outros serviços associados à fibra ótica, assim como soluções tecnológicas em áreas aplicacionais como ERP, CRM, Gestão de Serviços, CiberDefesa, CiberSegurança, entre outros.

No final do 1.º semestre de 2022 verifica-se um rendimento de 4,9 milhões euros, o que representa um aumento de 18% face período homólogo de 2021.

### C. Canal Técnico Rodoviário

O volume de negócios com o Canal Técnico Rodoviário foi no 1.º semestre de 2022 de 1,8 milhões de euros, o que representa uma diminuição de 2% face ao valor realizado no 1.º semestre de 2021.

### D. Serviços de Engenharia e Transportes

Este segmento engloba as atividades relacionadas com serviços de engenharia de transportes em projetos multidisciplinares rodoviários e/ou ferroviários, e respetivas soluções de mobilidade, a nível nacional e internacional.

O volume de negócios deste segmento foi, no 1.º semestre, de 114 mil euros, o que representa um aumento de 58 mil euros face ao período homólogo de 2021, motivado por algumas prestações de serviço desenvolvidas pela IP Engenharia para o Governo de Moçambique.

Importa referir, que não obstante este aumento, mantém-se a orientação estratégica do Grupo IP de afetação quase integral dos recursos da IP Engenharia às necessidades do ambicioso Plano de Investimentos da IP.

### E. Terminais de Mercadorias

A exploração dos Terminais Ferroviários de Mercadorias traduziu-se numa receita no 1.º semestre de 2022 de 806 mil euros, menos 6% do que o verificado no período homólogo de 2021.

Em relação ao Terminal da Bobadela o facto de um dos principais clientes ter alterado a rota de um dos seus navios que escalava em Sines, significou a perda, face ao período homólogo, de 59% da sua atividade e 21% da faturação mesmo considerando que os preços do *Handling* aumentaram 6,8% em 2022 face a 2021.

Em Leixões o impacto da decisão da Maersk não teve a mesma expressão devido ao facto de a estrutura de clientes ter uma maior amplitude. No entanto, a movimentação homóloga teve uma diminuição de 10% e uma perda de 3% na faturação,

apesar do aumento do preço do *Handling* em 6,3% em 2022 face a 2021. A diminuição da atividade em Leixões é explicada por razões de mercado, mas também pelas obras da IP existentes ao longo do percurso para Sines que tem implicado a supressão de vários comboios ao fim-de-semana.

### F. Licenciamentos

A receita relativa aos licenciamentos depende essencialmente dos processos de cobrança de taxa anual dos PAC. A faturação e entrada de receita de licenciamento depende essencialmente da tramitação dos processos de cobrança de taxa anual dos PAC, que se inicia com o reporte de litros vendidos no ano anterior pelos titulares das licenças. Apesar de estar previsto que o mesmo ocorra até ao dia 15 de fevereiro do ano seguinte, verifica-se algum desfasamento temporal entre os primeiros e os últimos reportes, que se reflete nas fases subsequentes do processo, nomeadamente no apuramento das taxas, na notificação para pagamento, no pagamento e por fim na emissão de fatura.

O desvio positivo de 323 mil euros face ao período homólogo, é justificado essencialmente pela antecipação da cobrança das taxas às grandes petrolíferas no 1.º semestre de 2022, o que em 2021 foi realizado no 2.º semestre. Verifica-se igualmente um ligeiro acréscimo referente à atualização prevista na lei das taxas cobradas.

### G. Áreas de Serviço

As receitas relativas às Áreas de Serviço apresentam um valor acima do registado em 2021. A variação face ao ano anterior é justificada pela regularização em, fevereiro de 2021, de 701 mil euros da prestação extraordinária registada em 2020, relativa à renda anual da AS de Loulé. Caso não tivesse ocorrido esta regularização verificar-se-ia um acréscimo face a 2021 de 3% (+22 mil euros), passando os rendimentos no período de -53 mil euros para 648 mil euros. Esta variação pode ser justificada pela atualização dos preços dos contratos e vendas em loja.

## 5.1.2 Indemnizações Compensatórias

RENDIMENTOS	GRUPO IP		
	1.º S 2021	1.º S 2022	Δ% 22/21
Indemnizações Compensatórias	27 528	27 528	0%
Valores em milhares de euros.			

O rendimento correspondente às indemnizações compensatórias, para o 1.º semestre de 2022, foi de 27,5 milhões de euros, igual ao verificado no período homólogo de 2021. Este valor foi fixado na 4.ª Adenda ao Contrato Programa 2016/2020, determinada por via da Resolução do Conselho de Ministros 13/2022 de 20/01/2022.

## 5.1.3 Outros Rendimentos e Ganhos

O valor realizado de Outros Rendimentos e Ganhos foi no 1.º semestre de 2022 de 44,3 milhões de euros, menos 5% face ao valor verificado no 1.º semestre de 2021.

OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS	GRUPO IP		
	1.º S 2021	1.º S 2022	Δ% 22/21
Subsídios para investimento	30 726	33 174	8%
Alienação de Património	224	-	-100%
Venda de resíduos	1 193	1 770	48%
Danos ao Património	858	716	-17%
Outros rendimentos	13 605	8 690	-36%
<b>Total</b>	<b>46 605</b>	<b>44 349</b>	<b>-5%</b>
Valores em milhares de euros.			

### A. SUBSÍDIOS PARA INVESTIMENTO

Os subsídios recebidos do Estado Português e da União Europeia para a componente rodoviária são reconhecidos pelo seu justo valor quando existe uma certeza razoável de que as condições para o recebimento do subsídio serão cumpridas.

Os subsídios não reembolsáveis obtidos pelo investimento em ativos fixos tangíveis e intangíveis são reconhecidos como rendimento diferido. Os subsídios são, subsequentemente, creditados na demonstração do rendimento integral numa base pro-rata da depreciação/amortização dos ativos a que estão associados, sendo registados na rubrica de "Outros rendimentos e ganhos".

O valor correspondente até ao final do 1.º semestre de 2022 atingiu os 33,2 milhões de euros, mais 8% do que o valor registado em igual período de 2021.



## B. ALIENAÇÃO DE PATRIMÓNIO

No 1.º semestre de 2022, não houve rendimentos com a alienação de património.

## C. VENDA DE RESÍDUOS

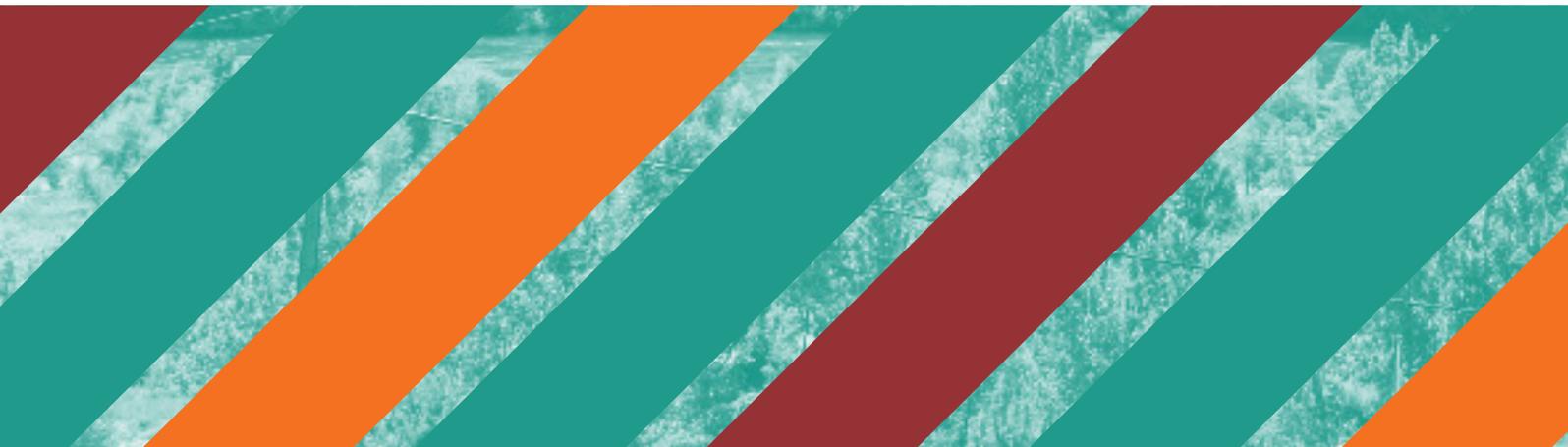
Os rendimentos verificados no 1.º semestre de 2022 com a Venda de Resíduos foram de 1,8 milhões euros, mais 48% do que o verificado no período homólogo de 2021.

## D. DANOS AO PATRIMÓNIO

No 1.º semestre de 2022 o montante de ressarcimento de danos ao património rodoviário atingiu o montante de 716 mil euros, valor inferior em 17% ao período homólogo de 2021.

## E. OUTROS RENDIMENTOS

A diminuição da rubrica “Outros” face ao período homólogo de 2021, em 4,9 milhões de euros (-36%), é devido maioritariamente ao registo, em 2021, de 4,5 milhões de euros de ganhos de inventários, valor resultante de um processo de auditoria interna, que visava a regularização de um conjunto de depósitos virtuais que mediava o período de atribuição dos materiais às obras e a sua aplicação.



## 5.2 Gastos Operacionais

No 1.º semestre de 2022 os gastos operacionais do Grupo IP ascenderam a 500,5 milhões de euros, o que representa um crescimento de 5,3% face ao mesmo período do ano anterior.

GASTOS OPERACIONAIS	GRUPO IP		
	1.º S 2021	1.º S 2022	Δ% 22/21
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	112 337	111 857	0%
Fornecimentos e serviços externos	149 351	168 491	13%
Conservação, Reparação e Segurança Rede Rodoviária	56 418	57 646	2%
Conservação, Reparação e Segurança Rede Ferroviária	33 380	33 432	0%
Outros FSE	59 552	77 414	30%
Gastos com o pessoal	68 998	69 398	1%
Imparidades (perdas/ reversões)	-656	-571	13%
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	126 487	136 729	8%
Provisões (aumentos/ reduções)	11 026	10 548	-4%
Outros gastos e perdas	7 530	4 060	-46%
<b>Total dos Gastos Operacionais</b>	<b>475 116</b>	<b>500 512</b>	<b>5,3%</b>

Valores em milhares de euros.

### 5.2.1 Custo das Mercadorias Vendidas e das Matérias Consumidas (CMVMC)

No período em análise os gastos globais com o CMVMC atingiram o valor de 111,9 milhões de euros, em linha com o valor verificado no período homólogo de 2021 (112,3 milhões de euros).

CUSTO DAS MERCADORIAS VENDIDAS E DAS MATÉRIAS CONSUMIDAS	GRUPO IP		
	1.º S 2021	1.º S 2022	Δ% 22/21
Novas Infraestruturas rodoviárias	16 647	9 562	-43%
Portagens Concessões Estado	86 069	96 811	12%
Consumo de Materiais para Manutenção Ferroviária	2 969	4 429	49%
Consumo de Materiais para Investimento Ferroviário	6 582	998	-85%
Outros CMV Mercadorias	71	57	-20%
<b>Total</b>	<b>112 337</b>	<b>111 857</b>	<b>-0,4%</b>

Valores em milhares de euros.

### NOVAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS

Os valores decorrentes da construção de Novas Infraestruturas Rodoviárias são os referentes às atividades de construção sob gestão direta da IP, e são apurados com base nos autos de acompanhamento das obras mensais pelo que, refletem a evolução física das obras em curso.

A execução no 1.º semestre do ano foi de 9,6 milhões de euros, menos 43% do que no período homólogo de 2021, o que reflete uma menor execução das atividades de construção sob a gestão direta da IP face ao ano anterior.

### PORTAGENS EM CONCESSÕES DO ESTADO

Os valores recebidos pela IP relativos a portagens em concessões do Estado (líquidos dos gastos de cobrança) são deduzidos ao investimento da IP na aquisição dos direitos sobre esta mesma rede Concessionada. A contrapartida dessa dedução é registada nesta rubrica, que apresenta um desvio de +12% face ao período homólogo, variação semelhante à registada no rendimento proveniente das portagens das Concessões do Estado.

### MATERIAIS PARA MANUTENÇÃO E INVESTIMENTO NAS INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS

Nesta rubrica registam-se os consumos de diversos tipos de materiais que são incorporados na Rede Ferroviária Nacional (RFN), no âmbito de ações de manutenção e de investimento.

Verifica-se no 1.º semestre de 2022, comparativamente com o 1.º semestre de 2021, um aumento de 49% do consumo dos materiais de manutenção, e uma diminuição de 85% no consumo de materiais de investimento.

## 5.2.2 Fornecimento e Serviços Externos

### CONSERVAÇÃO, REPARAÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Os gastos totais com a conservação, reparação e segurança da rede rodoviária foram, no 1.º semestre de 2022, de 57,6 milhões de euros, mais 1,2 milhões de euros (2,2%) do que no período homólogo de 2021.

CONSERVAÇÃO, REPARAÇÃO E SEGURANÇA DA REDE RODOVIÁRIA	GRUPO IP		
	1.º S 2021	1.º S 2022	Δ% 22/21
Conservação Periódica de Estradas	27 833	27 833	0%
Segurança Rodoviária	4 201	6 261	49%
Conservação Corrente de Infraestruturas	24 002	23 196	-3%
Manutenção Telemática Rodoviária	384	357	-7%
<b>Total</b>	<b>56 418</b>	<b>57 646</b>	<b>2,2%</b>

Valores em milhares de euros.

A Conservação Periódica de Estradas corresponde ao reconhecimento do acréscimo de responsabilidade da IP dos gastos necessários à manutenção do nível de serviço das vias e obras de arte que lhe é imposto pelo seu Contrato de Concessão. Com base em levantamentos técnicos de necessidades de reparação e do controlo de um índice de qualidade médio das vias e obras de arte é apurado um gasto anualizado para a manutenção programada a desenvolver que permita a manutenção do índice de qualidade médio da rede nos valores em que a mesma foi recebida.

O valor do apuramento contabilístico no 1.º semestre de 2022 foi de 27,8 milhões de euros, mantendo-se igual ao valor de 2021.

Sendo o gasto reconhecido de 27,8 milhões de euros no 1.º semestre de 2022, conforme referido, a execução verificada foi de 19,9 milhões de euros, o que representa um acréscimo de cerca de 14% face ao período homólogo de 2021.

As atividades de Segurança Rodoviária têm suporte no Plano de Segurança Rodoviária, que compreende intervenções no âmbito da sinalização vertical e horizontal, semáforos e colocação de novas barreiras de segurança, assim como tratamento da zona adjacente à estrada e singularidades da via, incidindo particularmente na análise das interseções e nas características das travessias urbanas, locais onde se verificam maiores riscos de acidentes.

A execução financeira das intervenções de segurança rodoviária apresenta uma variação positiva de 49% face ao período homólogo de 2021.

A Conservação Corrente corresponde aos gastos do exercício com intervenções de conservação corrente de vias e obras de arte com o objetivo de manter as condições de conforto de circulação, evitando a degradação das infraestruturas e da qualidade do serviço.

No âmbito destes contratos são realizados trabalhos como a reparação e beneficiação de pavimentos, melhoria dos sistemas de drenagem das vias, conservação de pontes e viadutos, reposição e adequação da sinalização e outros equipamentos de proteção e segurança rodoviária, estabilização de taludes e limpeza de bermas e dos terrenos adjacentes à estrada. Acresce a este conjunto de atividades de manutenção da infraestruturas, e com valorização crescente, a intervenção em faixas de gestão de combustível para cumprimento das obrigações da IP em matéria de defesa da floresta conta incêndios.

A realização no período em análise foi de 23,2 milhões de euros, menos 0,8 milhões de euros (-3%) face ao verificado no 1.º semestre de 2021.

### CONSERVAÇÃO, REPARAÇÃO E SEGURANÇA FERROVIÁRIA

Para assegurar a manutenção e reabilitação da Rede Ferroviária Nacional (RFN), cumprindo os níveis de serviço previstos, a IP dispõe de vários contratos de Prestação de Serviços de Manutenção.

A maioria destes contratos são plurianuais e contemplam intervenções nas vertentes de Manutenção Preventiva Sistemática (MPS), Manutenção Preventiva Condicionada (MPC) e Manutenção Corretiva (MC).

Os gastos totais com a conservação, reparação e segurança ferroviária foram, no 1.º semestre de 2022, de 33,4 milhões de euros, mais 52 mil euros (+0,2%) do que o verificado em 2021, conforme se pode verificar no quadro seguinte, com desagregação por especialidade.

CONSERVAÇÃO, REPARAÇÃO E SEGURANÇA DA REDE FERROVIÁRIA	GRUPO IP		
	1.º S 2021	1.º S 2022	Δ% 22/21
Via	14 969	14 835	-1%
Sinalização	5 607	6 043	8%
Telecomunicações	1 821	1 855	2%
Catenária	2 736	2 576	-6%
Baixa Tensão	978	966	-1%
Subestações	230	375	63%
Construção Civil	1 516	1 714	13%
Obras de arte	209	195	-7%
Passagens de Nível	367	308	-16%
Recuperação de Materiais	174	108	-38%
Comboio Socorro	499	801	61%
Elevadores e Escadas Rolantes	335	381	14%
Serviços Ferroviários	375	-	-100%
Desmatação	2 925	2 842	-3%
Outros	638	433	-32%
<b>Total</b>	<b>33 380</b>	<b>33 432</b>	<b>0,2%</b>

Valores em milhares de euros.

A execução da especialidade de **Via**, que constitui a especialidade com maior relevância do ponto de vista financeiro, foi de 14,8 milhões de euros no 1.º semestre de 2022, em linha com o valor verificado no período homólogo de 2021 (-1%).

Na especialidade de **Sinalização** verificou-se um aumento de 8% face ao 1.º semestre de 2021, explicado em parte pela compra de peças de reserva em falta, no valor de 313 mil euros.

Referem-se de seguida outras especialidade onde se verificaram aumentos face a 2022, incluindo a respetiva justificação:

- **Comboio Socorro:** aumento de 302 mil euros justificado pelo facto do valor praticado nos 5 meses de 2021, ainda ser suportado pelo protocolo anterior, assinado entre REFER e CP que terminou em maio de 2021. Os valores atuais assentam no novo contrato com a CP, que apresentam valores revistos e superiores aos anos anteriores (por via de maior abrangência de cobertura da disponibilidade do serviço e preço de Hora/Homem). Até ao mês de maio de 2021 o valor mensal era de 75 mil euros face ao valor de 127 mil euros praticado atualmente. Acresce igualmente que em 2021 a componente variável do protocolo foi registada em dezembro de 2021, e em 2022 encontra-se a ser registada mensalmente.
- **Construção Civil:** O aumento de cerca de 198 mil euros no 1.º semestre de 2022 é justificado pelas seguintes situações:
  - o Ação: “Linha do Douro, Linha da Beira Alta, Linha do Oeste e Ramal da Figueira da Foz - Demolição de edificado” realizou, em 2022, cerca de + 98 mil euros;
  - o Ação: “Linhas da Beira Baixa e do Leste. Demolição de edifícios e remoção de coberturas em fibrocimento”, + 194 mil euros em 2022;
  - o Valores faturados relativos aos vários contratos de “Prestação de Serviços de Manutenção de Construção Civil – de julho a dez/2021” que, no total, faturaram + 170 mil euros em 2022, por necessidade da infraestrutura.
- **Subestações:** desvio na especialidade de Subestações, de 63% face ao período homólogo (+145 mil euros).

#### OUTROS FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

Os Outros Fornecimentos e Serviços Externos atingiram o montante de 77,4 milhões de euros no 1.º semestre de 2022, o que representa um aumento de 17,9 milhões de euros (+30%) face ao valor verificado no mesmo período do ano anterior.

OUTROS FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS	GRUPO IP		
	1.º S 2021	1.º S 2022	Δ% 22/21
O&M Subconcessões EP	21 522	22 593	5%
Encargos de Cobrança Portagens	7 740	8 671	12%
Encargos de Cobrança da CSR	5 464	6 536	20%
Energia Eléctrica	4 882	11 498	136%
Energia Eléctrica para Tração	2 815	8 344	196%
Honorários, Consultoria e Out. Trab. Especializados	1 412	2 117	50%
Frota Automóvel	2 062	1 811	-12%
Vigilância	3 755	3 716	-1%
Informática	2 047	2 305	13%
Limpeza	2 917	4 014	38%
Deslocações e Estadias	152	203	34%
Transportes de Pessoal	119	141	19%
Comunicações	95	87	-8%
Outros FSE	4 571	5 379	18%
<b>Total</b>	<b>59 552</b>	<b>77 414</b>	<b>30%</b>

Valores em milhares de euros.

O aumento verificado no 1.º semestre de 2022 está relacionado maioritariamente com o aumento dos encargos da energia eléctrica, incluindo a energia de tração do material circulante fornecida aos operadores ferroviários, que aumentou, no seu conjunto, 12,1 milhões de euros face ao 1.º semestre de 2021.

#### O&M SUBCONCESSÕES

Os encargos com operação e manutenção de subconcessões resultam do reconhecimento contabilístico dos custos de operação e manutenção efetuada pelas subconcessionárias no âmbito dos contratos de subconcessão em vigor.

O valor registado no 1.º semestre de 2022 é de 22,6 milhões de euros, mais 1,1 milhões de euros do que no período homólogo de 2021.

#### ENCARGOS DE COBRANÇA DE PORTAGENS

Esta rubrica incorpora o pagamento de remuneração variável (*fee*) e o acerto mensal de contas (compensação de custos) da rede portajada. No 1.º semestre de 2022 verificou-se um aumento de 0,9 milhões de euros (+12%) face ao período homólogo de 2021.

## ENCARGOS DE COBRANÇA DA CONTRIBUIÇÃO DO SERVIÇO RODOVIÁRIO (CSR)

Os encargos de cobrança da CSR correspondem ao valor de 2% da CSR retido pela Autoridade Tributária, em contrapartida da prestação do serviço de apuramento e cobrança da CSR. Estes encargos de cobrança são uma percentagem do valor cobrado, pelo que a sua evolução é exatamente a mesma que é verificada nos rendimentos com a CSR.

Esta rubrica, em consonância com o aumento da receita associada à Contribuição do Serviço Rodoviário, apresenta um desvio positivo de 20% face ao real do 1.º semestre do ano anterior e representa 8% do total dos gastos com outros Fornecimentos e Serviços Externos.

## ENERGIA ELÉTRICA E ENERGIA ELÉTRICA PARA TRAÇÃO

Estas rubricas contemplam o valor relativo à energia elétrica e à eletricidade de tração do material circulante, a fornecer aos operadores ferroviários.

O consumo de energia no período em análise atingiu um montante de 19,8 milhões de euros, o que representa um crescimento de 12,1 milhões de euros (+ 158%) face ao mesmo período do ano anterior, variação que reflete o substancial aumento dos preços no mercado.

## FROTA AUTOMÓVEL

Os gastos com a frota automóvel, em FSE, foram de 1,8 milhões de euros no 1.º semestre de 2022, o que representa uma diminuição de 251 mil euros face ao período homólogo de 2021.

Os gastos totais com a frota automóvel, considerando para além dos FSE, os gastos em amortizações e os juros de leasing, foram de 3,1 milhões de euros, menos 7% do que no período homólogo de 2021, conforme se apresenta no quadro seguinte:

GASTOS COM PESSOAL	GRUPO IP		
	1.º S 2021	1.º S 2022	Δ% 22/21
Rendas AOV	450	8	-98%
Combustível	699	1 245	78%
Portagens	213	216	2%
Manutenção	153	140	-8%
Seguros	548	202	-63%
Impostos (IUC)	6	6	-2%
Juros de Leasing	180	124	-31%
Sub-Total	2 248	1 941	-14%
Amortizações	1 138	1 198	5%
<b>Total Frota</b>	<b>3 386</b>	<b>3 138</b>	<b>-7%</b>

Valores em milhares de euros.

A variação de menos 248 mil euros face ao período homólogo de 2021 deve-se maioritariamente à rubrica Rendas AOV. Nessa rubrica, em 2022, registou-se apenas um pequeno acerto efetuado a contratos antigos.

Também se verifica uma variação significativa na rubrica de seguros (-346 mil euros), que é justificada pela existência, em 2022, de um acerto relativo ao ano de 2020 do valor do seguro da frota.

Em contrapartida, no valor dos combustíveis verifica-se um aumento significativo dos custos face ao ano anterior (mais 547 mil euros face a 2021) que decorrem da evolução dos preços dos combustíveis nos mercados internacionais. Para uma exata noção desta evolução pode-se referir que o custo médio por litro no ano anterior foi de 1,289 euros sendo o valor no presente ano de 1,703 euros.

## VIGILÂNCIA E SEGURANÇA

A rubrica de vigilância e segurança, esta rubrica agrega maioritariamente o contrato de vigilância humana para o Grupo IP, nas componentes de edifícios de serviços administrativos e centros operacionais, mas também gastos de outra natureza como a manutenção do con-

trol de acessos, manutenção de extintores e carretéis, assim como serviços de vigilância ocasional, entre outros.

Os gastos com vigilância e segurança no 1.º semestre de 2022 foram de 3,7 milhões de euros, em linha com o valor verificado mesmo período de 2021 (-1%).

#### HONORÁRIOS, CONSULTORIAS E OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS

Esta rubrica registou, durante o 1.º semestre do ano, um valor de 2,1 milhões de euros, mais 705 mil euros (+50%) do verificado em igual período de 2021.

#### INFORMÁTICA

No 1.º semestre de 2022 foram gastos 2,3 milhões de euros em serviços de informática, mais 258 mil de euros do que no período homólogo de 2021. Esta variação é devida maioritariamente ao aumento dos gastos em licenças de software, por acréscimo de preços de mercado nos contratos de licenciamento.

#### LIMPEZA

Os gastos com os serviços de higiene e limpeza foram de 4 milhões de euros no 1.º semestre de 2022, mais 1,1 milhões de euros face ao realizado no mesmo período do ano de 2021.

#### DESLOCAÇÕES E ESTADAS

Esta rubrica engloba os alojamentos nacionais, deslocações internacionais, incluindo estas passagens aéreas e respetivo alojamento no estrangeiro.

DESLOCAÇÕES, ESTADIAS E AJUDAS DE CUSTO	GRUPO IP		
	1.º S 2021	1.º S 2022	Δ% 22/21
Deslocações e Estadas - Nacional	114	109	-4%
Deslocações e Estadas - Estrangeiro	37	93	150%
<b>Total</b>	<b>152</b>	<b>203</b>	<b>34%</b>

Valores em milhares de euros.

Verificou-se no 1.º semestre de 2022 uma execução de 203 mil euros, o que representa um aumento de 51 mil euros face ao verificado no período homólogo de 2021, o que é justificado pelo aumento das deslocações e estadas internacionais, após as fortes restrições durante a pandemia.

#### COMUNICAÇÕES

Os gastos com comunicações durante o 1.º semestre de 2022 foram de 87 mil euros, menos 7 mil euros do que o valor verificado no período homólogo de 2021.

### 5.2.3 Gastos com Pessoal

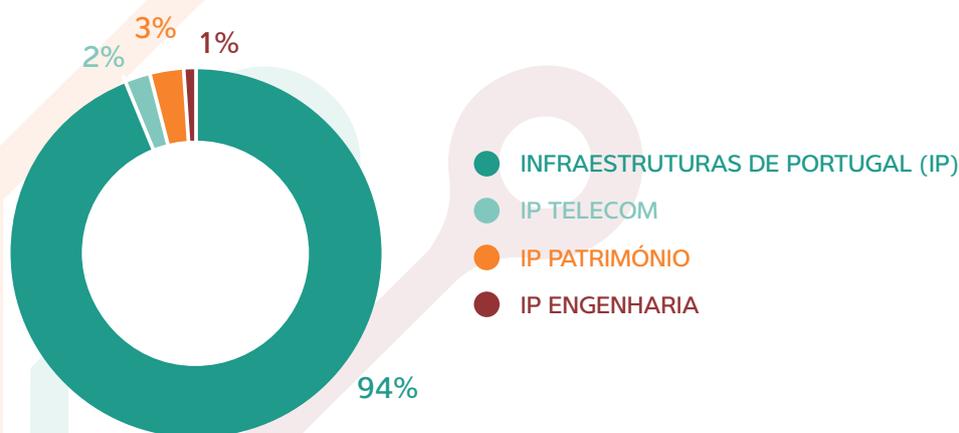
No 1.º semestre de 2022 os gastos com pessoal do Grupo IP foram de 69,4 milhões de euros, aumentando 400 mil euros (+1%) face ao período homólogo de 2021.

GASTOS COM PESSOAL	GRUPO IP		
	1.º S 2021	1.º S 2022	Δ% 22/21
Remuneração do Pessoal	54 390	55 014	1%
Encargos sobre Remunerações	12 142	12 271	1%
Outros	2 466	2 113	-14%
<b>Total</b>	<b>68 998</b>	<b>69 398</b>	<b>1%</b>

Valores em milhares de euros.

O efetivo do Grupo IP a 30 de junho de 2022 é de 3.649 colaboradores, menos 18 colaboradores do que em 31 de dezembro de 2021 (3.667). O efetivo médio no 1.º semestre de 2022 é de 3.650 colaboradores.

A estrutura de efetivos do Grupo IP, pelas empresas do Grupo, é a que se apresenta no gráfico abaixo:



#### 5.2.4 Imparidades (Perdas/Reversões)

No 1.º semestre de 2022 os movimentos de imparidades resultaram, em termos globais, numa reversão de imparidades no valor de 571 mil euros, ou seja, uma variação de 85 mil euros face aos à reversão de imparidades de 656 mil euros verificada no período homólogo de 2021.

#### 5.2.5 Provisões (Aumentos/Reduções)

O valor total dos gastos com provisões no período em análise ascendeu a 10,5 milhões de euros, o que representa uma diminuição de 478 mil euros (-4%) face ao verificado no período homólogo de 2021.

## 5.2.6 Outros Gastos e Perdas

Os Outros Gastos e Perdas registaram no 1.º semestre de 2022 o valor de 4,1 milhões de euros, o que representa uma diminuição de 46% face a igual período de 2021.

## 5.2.7 Gastos/Reversões de Depreciação e Amortização

O valor registado de gastos de depreciação e amortização foi de 136,7 milhões de euros no 1.º semestre de 2022, o que representa um aumento de 10,2 milhões de euros (+8%) face ao valor verificado em igual período do ano anterior.

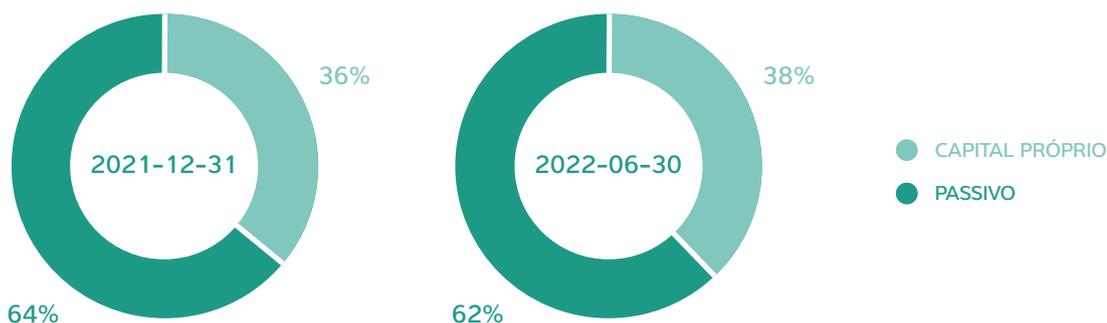
Esta variação é justificada essencialmente pela atualização do cálculo efetuado tendo por base a atual versão do Plano de Negócios da empresa, no qual está previsto uma redução dos proventos do ano de 2022, nomeadamente da CSR, face à versão de 2021 do Plano de Negócios.

## 5.3 Estrutura Patrimonial

No final do 1.º semestre de 2022 o Ativo total ascendia a 28 555 milhões de euros, que é constituído maioritariamente por Ativo Intangível, relativo essencialmente ao direito resultante do Contrato de Concessão Rodoviário.

O capital próprio totalizava, a 30 de junho de 2022, 10.932 milhões de euros (38% do Ativo) e o Passivo Total ascendia 17.623 milhões de euros (62% do Ativo).

### ESTRUTURA DO ATIVO



No que respeita ao Ativo, verifica-se um aumento de 616 milhões de euros (2%) face ao final do ano anterior. No Ativo Não Corrente, aumento de 208 milhões de euros, releva-se essencialmente o aumento de 187 milhões de euros do ativo intangível, que se refere essencialmente ao direito resultante do Contrato de Concessão Rodoviário.

No Ativo Corrente o aumento face ao final de 2021 foi de 408 milhões de euros, justificado essencialmente pelas rubricas, Concedente – Estado – Conta a receber e Estado e outros entes públicos.

Na rubrica de Concedente – Estado – Conta a receber, o aumento de 110 milhões de euros, refere-se essencialmente ao débito dos juros ao Concedente no montante de cerca de 29 milhões de euros e do aumento decorrente de subsídios diretamente atribuídos à IP para desenvolvimento da infraestrutura ferroviária, destaca-se o incremento líquido de cerca de 73 M€ proveniente de Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (1 M€ oriundos de FEDER, 12 M€ de Fundo de Coesão, 60 M€ de CEF-Coesão) que correspondem a adiantamentos e reembolsos das candidaturas aprovadas no período de programação 2014-2020 (Programas COMPETE 2020 e CEF).

A variação da rubrica Estado e outros Entes Públicos (+126 milhões de euros) é justificado essencialmente, pelo aumento do saldo a receber de IVA, conforme é explicado de forma detalhada na Nota 6 às Contas Consolidadas incluída na parte II do presente relatório (Parte II Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas e Notas).

No que respeita ao Passivo, verifica-se uma diminuição de cerca de 158 milhões de euros face ao final de 2021, do qual cerca de 139 milhões de euros constitui Passivo Não Corrente e cerca de 20 milhões de euros constitui Passivo Corrente.

No Passivo Não Corrente, contribuiu para a diminuição verificada, de forma significativa, a rubrica Outras Contas a Pagar (-80,5 milhões de euros), essencialmente por via da redução da rubrica “Credores por Acréscimos de Gastos - Subconcessões”, onde está registada a responsabilidade do Grupo IP para com as subconcessionárias pelos serviços de construção, operação e manutenção já efetuados por estas e ainda não faturados.

No que respeita ao Passivo Corrente verifica-se, a maior redução na rubrica Financiamentos Obtidos.

No 1.º semestre de 2022 foram realizadas operações de aumento de capital num total de 742,5 milhões de euros. **O capital social no final do primeiro semestre totalizava 10.613 milhões de euros.**

## 6. GESTÃO FINANCEIRA E DÍVIDA

### 6.1 Gestão Financeira

#### GRUPO IP

Em 2022 manteve-se a centralização da gestão financeira das empresas do Grupo IP na esfera da Direção de Finanças e Mercados da IP.

O principal objetivo deste enquadramento visa a gestão integrada dos recursos financeiros do Grupo com vista à otimização dos fluxos entre as empresas subsidiárias e a empresa-mãe. É condição suficiente que cada empresa subsidiária gire os recursos financeiros que garantam a sua atividade, mas é condição necessária que sejam maximizados de forma a contribuir para a sustentabilidade económico-financeira da IP.

Com a centralização da gestão financeira pretende-se igualmente uniformizar práticas e procedimentos quer em termos de gestão de tesouraria quer em termos de produção de informação de gestão para apoio à decisão.

Adicionalmente, a gestão financeira do Grupo IP desenvolve-se à luz do quadro legal que vigora para as empresas do setor público empresarial (Decreto-lei nº133/2013) e que impõe a obrigatoriedade de aplicar o princípio da Unidade de Tesouraria do Estado (artigo 28º) e as restrições à contratação de operações de financiamento (artigo 29º).

No final do primeiro semestre de 2022, o Grupo IP detinha disponibilidades num montante total de 232 milhões de euros, distribuído da seguinte forma:

DISPONIBILIDADES				
EMPRESA	2022		2021	
IP	219,6	95%	239,8	96%
IPE	2,6	1%	2,9	1%
IPP	4,5	2%	4,6	2%
IPT	5,2	2%	3,5	1%
<b>Total</b>	<b>232,0</b>	<b>100%</b>	<b>250,8</b>	<b>100%</b>

Valores em milhões de euros.

O quadro abaixo evidencia os fluxos financeiros do Grupo IP durante o primeiro semestre de 2022, devendo destacar-se o peso significativo da IP:

	GRUPO IP	PESO IP
Pagamentos	1 326,6	99%
Recebimentos	644,7	97%

Valores em milhões de euros.

#### IP

A partir de 2012, com a reclassificação da IP (ex-REFER e ex-EP) no universo das entidades públicas reclassificadas (EPR), a Lei do Enquadramento Orçamental (LEO) determinou a obrigação de adicionar à gestão financeira da empresa, a ótica das contas públicas, a qual se materializou pela integração, a partir desse ano, da IP no Orçamento do Estado com equiparação a Serviços e Fundos Autónomos (SFA) o que, por sua vez, implicou a conformidade com legislação específica e o redesenho e redefinição dos processos financeiros e de controlo e gestão orçamental.

Simultaneamente, deu-se início à implementação de uma nova política de financiamento protagonizada pelo acionista que, primeiramente e até 2014, foi concretizada através da concessão de empréstimos/suprimentos e, posteriormente e até à data, através de operações de aumento do capital social, reforçando o capital próprio da empresa e, por conseguinte, melhorando o seu nível de solvabilidade e autonomia financeira.

O Orçamento do Estado para 2022 (OE 2022) publicado através da Lei n.º 12/2022, de 27 de junho, aprovou necessidades globais de financiamento de 1.282 milhões de euros, para as quais se encontram aprovadas dotações de capital no mesmo montante.

A IP executa o seu orçamento através da aplicação da Lei n.º 8/2012 (Lei dos Compromissos e Pagamentos em Atraso) e legislação conexas, cumprindo com a obrigação de comprometer toda e qualquer despesa previamente à sua realização tendo, como limites, as dotações afetas às diversas rubricas orçamentais inscritas no Orçamento do Estado.

Face à proposta de Orçamento da IP para 2022 submetida na Direção Geral do Orçamento, verificou-se na versão aprovada, na componente da despesa, uma redução de cerca de 1.192 milhões de euros, com significativo impacto na atividade core. Do lado da receita, esta componente foi sobrevalorizada em 148 milhões de euros, o que se traduziu num ajustamento adicional e indireto ao orçamento de despesa na mesma ordem de grandeza com impacto nos níveis de execução. A IP viu, ainda, o seu orçamento de atividade reduzido em cerca de 62 milhões com a aplicação de cativos, facto que impõe procedimentos adicionais para a sua utilização que impactam na capacidade de pagamento atempado da despesa.

Foi neste contexto que a IP geriu a sua atividade, procurando minimizar os riscos de execução orçamental e de liquidez, detalhando-se abaixo as componentes com maior impacto quer do lado da receita quer do lado da despesa:

RECEITA	30/06/2022
Contribuição do Serviço Rodoviário *	263,3
Portagens *	155,0
Diretório de Rede	62,5
Indemnizações Compensatórias	-
Fundos Comunitários **	118,9
Dividendos	2,9
Outros	21,2
Subtotal	623,8
Aumento de Capital	742,5
<b>TOTAL</b>	<b>1 366,3</b>

Valores em milhões de euros.  
\* Deduzido dos custos de cobrança  
\*\* Inclui adiantamentos PRR

DESPESA	30/06/2022
Pagamentos Operacionais	104,7
Pessoal	58,7
Impostos	14,2
Outros Pagamentos Operacionais	2,5
Pagamentos de Investimento em PPP	848,6
Outros Pagamentos de Investimento ***	171,2
Encargos Financeiros	11,6
Amortizações de Empréstimos	97,4
<b>TOTAL</b>	<b>1 309,1</b>

Valores em milhões de euros.  
\*\*\* Inclui Ferrovia 2020, SMM, PETI3+ Rodoviário, PRR, PVAE

Até ao final do primeiro semestre de 2022, as necessidades de financiamento ascenderam a 742,5 milhões de euros, repartidas entre recebimentos de 623,8 milhões de euros e pagamentos de 1.309,1 milhões de euros

No que respeita às receitas, destacam-se a Contribuição do Serviço Rodoviário e as Portagens, que em conjunto representam 67% do total da receita da empresa.

Durante o primeiro semestre de 2022, a IP não recebeu as Indemnizações Compensatórias previstas, devido à atribuição do visto do Tribunal de Contas para a Prorrogação do Contrato Programa ter sido obtido apenas em agosto.

Os pagamentos de investimento em PPP representam mais de 65% da despesa e, para a sua cobertura, o recurso ao aumento de capital foi inevitável. Por outro lado, para assegurar a atribuição de compromisso para esta despesa foi necessário recorrer ao pedido de autorização para aumento temporário de Fundos Disponíveis da Receita de Impostos Consignada (CSR), no montante de 421,2 milhões de euros, a qual não foi obtida até ao final de junho, obrigando a empresa a reajustar temporariamente os compromissos atribuídos de modo a assegurar estes pagamentos.

Considerando que a IP está condicionada na utilização do seu saldo de disponibilidades que transitou do ano de 2021 (162 milhões de euros), para suprir as necessidades de financiamento, foram autorizadas operações de aumento de capital num montante total de 742,5 milhões de euros.

No que concerne ao risco de liquidez, o mesmo será tão menor quanto maior seja o nível de agilidade com que o Ministério das Finanças proceda à aprovação e transferência para a IP das dotações de capital aprovadas em sede OE 2022. Assim, associando este fator à sazonalidade e à magnitude da despesa, o nível de reserva de liquidez adequado deverá manter-se em valores próximos dos 200 milhões de euros.

## 6.2 Operações de Aumento de Capital

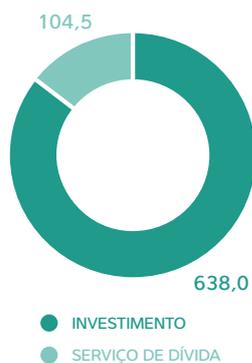
Durante o primeiro semestre de 2022, realizaram-se operações de aumento do capital social da IP, que totalizaram 742,5 milhões de euros. Em 30 de junho de 2022, o capital social da empresa-mãe ascendia a 10.612,7 milhões de euros:

DATA		IP
<b>Capital Social em 31-12-2021</b>		<b>9 870 180 000</b>
<b>Aumentos</b>	janeiro 22	40 000 000
	fevereiro 22	349 470 000
	março 22	96 450 000
	maio 22	124 907 367
	junho 22	131 662 633
<b>Capital Social em 30-06-2022</b>		<b>10 612 670 000</b>

Valores em euros.

Estas operações visaram a cobertura das seguintes necessidades de financiamento, sendo que o serviço da dívida exclui os empréstimos contraídos junto do Estado Português:

**DOTAÇÕES DE CAPITAL**  
[milhões de euros]



Da dotação de capital alocada ao investimento, 94% (598 milhões de euros) foram atribuídos a pagamentos de Concessões do Estado e Subconcessões e os restantes 6% (40 milhões de euros) a investimentos ferroviários.

## 6.3 Estrutura da Dívida Financeira

No final do semestre, o stock de dívida financeira da IP fixou-se em 4.047,5 milhões de euros, representando um decréscimo de 97,4 milhões de euros face a 31 de dezembro de 2021, e mantendo a trajetória decrescente iniciada em 2015, conforme se ilustra no gráfico seguinte:

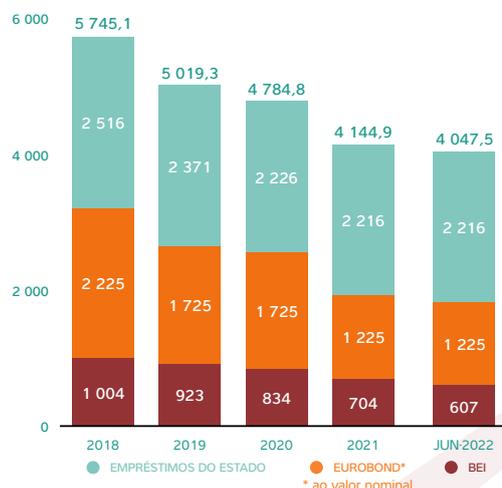
**EVOLUÇÃO DA DÍVIDA FINANCEIRA**  
[milhões de euros]



A redução da dívida verificada no primeiro semestre de 2022 deveu-se ao pagamento das amortizações de capital previstas nos planos de reembolso dos empréstimos contraídos junto do BEI.

No quadro seguinte detalha-se o total da dívida por tipologia de empréstimo:

**TIPOLOGIA DE EMPRÉSTIMO**  
[milhões de euros]



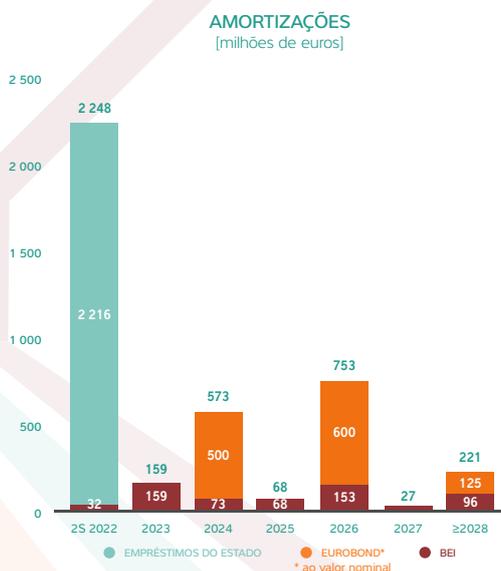
O peso da dívida financeira que beneficia de garantia do Estado Português é de 42% do total da dívida. Neste universo, encontram-se a totalidade dos empréstimos BEI e duas emissões obrigacionistas que totalizam 1,1 mil milhões de euros.

Os empréstimos concedidos pelo Estado desde 2011 com vencimento em 2016, 2017 e 2020 e que ainda se encontram em dívida, têm um período de carência de juros de cerca de 12 meses e um plano de reembolso que varia entre 8 e 12 prestações de capital iguais e sucessivas tendo sido sucessivamente concedidas moratórias sobre o pagamento do respetivo serviço da dívida desde 2015. O regime de taxa de juro contratado para estes empréstimos é o de taxa fixa.

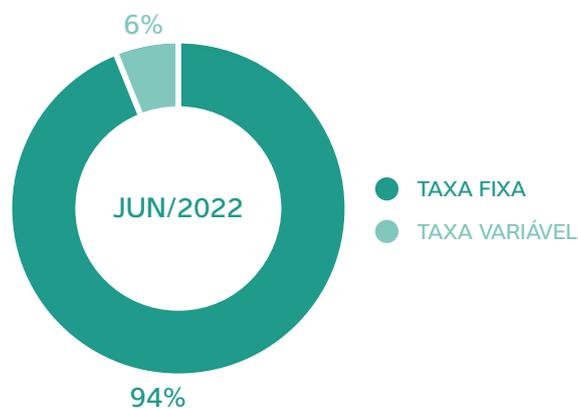
Os empréstimos BEI têm um plano de amortização com prestações de capital, iguais ou diferentes, mas sucessivas, permitindo o alisamento do perfil de amortização da dívida.

Os empréstimos obrigacionistas foram contratados a taxa fixa e o seu reembolso é efetuado numa única prestação de capital na sua maturidade (*bullet*). O reembolso destes empréstimos ocorrerá em 2024, 2026 e 2030, o que implicará o aumento das necessidades globais de financiamento da empresa nesses anos.

Como se pode observar no gráfico seguinte, as amortizações previstas para o segundo semestre de 2022 apresentam um valor expressivo de 2.248 milhões de euros, o qual inclui o reembolso de empréstimos do Estado no montante de 2.216 milhões de euros e a amortização de 32 milhões de euros relativa aos empréstimos BEI.



No final do primeiro semestre de 2022, a carteira de dívida por regime de taxa de juro distribuía-se da seguinte forma:



Em 30 de junho de 2022, o Grupo IP não detinha qualquer instrumento de gestão de risco financeiro. Face à composição da carteira, considera-se que o nível de risco de taxa de juro a que a empresa está exposta mantém-se reduzido.

Desde setembro de 2021, a Moody's Investors Service mantém a notação de risco da IP em Baa3 e o seu *Outlook em Stable*, como consequência dos seguintes fatores:

- Papel crítico que a IP desempenha na gestão das redes ferroviária e rodoviária em Portugal;
- Supervisão efetiva por parte do Governo tendo como corolário a inclusão da IP no perímetro de consolidação orçamental do Estado;
- Expectativa de que o Estado continuará a assegurar atempadamente o suporte financeiro sempre que necessário;
- Manutenção de elevado nível de endividamento e insuficiente capacidade de gerar *cash-flow*.

## 6.4 Análise dos Resultados Financeiros

Para a análise dos resultados financeiros considera-se a ótica do Resultado Financeiro Global, que parte da Demonstração de Rendimento Integral e ignora os movimentos contabilísticos (réditos) com

reflexo na Demonstração da Posição Financeira relacionados com o débito de juros ao Concedente (no caso da ferrovia) e com a capitalização de juros relacionados com as PPP (no caso da rodovia). Esta ótica dá a perspetiva real da *performance* da atividade de gestão de dívida e risco da empresa.

No quadro abaixo detalha-se a *performance* financeira a 30 de junho de 2022.

RESULTADO FINANCEIRO	JUNHO		
	REAL 2022	REAL 2021	VARIAÇÃO 2022/2021
<b>Resultado Financeiro da Atividade Investimento</b>	<b>-29,4</b>	<b>-30,0</b>	<b>0,5</b>
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras*	-29,4	-30,0	0,5
<b>Resultado Financeiro da Atividade Gestão de Infraestruturas</b>	<b>-0,2</b>	<b>-11,2</b>	<b>10,9</b>
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras	-0,2	-11,2	10,9
<b>Resultado Financeiro Alta Prestação</b>	<b>-93,2</b>	<b>-102,7</b>	<b>9,5</b>
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras - Subconcessões	-88,0	-97,3	9,4
Perdas financeiras - Concessões do Estado	-5,2	-5,4	0,2
<b>Resultado Financeiro Gestão Rede Rodoviária</b>	<b>-3,7</b>	<b>-1,0</b>	<b>-2,7</b>
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras	-3,7	-1,0	-2,7
<b>Resultado Financeiro Global</b>	<b>-126,6</b>	<b>-144,9</b>	<b>18,3</b>
Valor imputado - Concedente Estado*	29,4	30,0	-0,5
<b>Resultado Financeiro (Demonstração de Rendimento Integral)</b>	<b>-97,1</b>	<b>-114,9</b>	<b>17,8</b>
<b>RF Global gestão directa</b>	<b>-38,6</b>	<b>-47,6</b>	<b>9,0</b>

Valores em milhões de euros

A 30 de junho de 2022, o Resultado Financeiro Global ascendeu a -126,6 milhões de euros traduzindo uma melhoria de 18,3 milhões de euros face ao ano anterior, devido essencialmente à diminuição dos juros suportados na atividade de Gestão de Infraestrutura Ferroviária e à diminuição dos encargos financeiros afetos ao segmento de Alta Prestação por via da redução da dívida às Subconcessionárias.

Se ao Resultado Financeiro Global se retirar a componente associada a subconcessões, por se tratar de encargos com a atualização financeira da dívida às subconcessionárias pela obra/serviços prestados (e que serão faturados no futuro, de acordo com os termos estipulados nos respetivos contratos de subconcessão) e, portanto, não consubstanciada em contratos de financiamento celebrados pela ex-EP, aquele agregado totalizaria -38,6 milhões de euros contra os -47,6 milhões de euros em junho de 2021, refletindo uma recuperação de 9 milhões de euros.



# 7. IMPACTO COVID-19 E SITUAÇÃO GEOPOLÍTICA INTERNACIONAL

## COVID-19

Após dois anos fortemente impactados pela pandemia de COVID-19, assistiu-se no 1.º semestre de 2022 a um incremento muito significativo da utilização da rede rodoviária, para níveis idênticos aos verificados no ano de 2019, último ano antes do surgimento da pandemia.

Com efeito, a Contribuição do Serviço Rodoviário atingiu 326,8 milhões de euros no 1.º semestre de 2022, que compara com 331,7 milhões de euros no 1.º semestre de 2019, ou seja, uma variação de apenas 1,5%.

Quanto às receitas de portagens, o valor verificado no 1.º semestre de 2022 é inferior em cerca de 15% face ao valor verificado no 1.º semestre de 2019, o que se deve no entanto ao regime de descontos introduzido na Lei do Orçamento do Estado de 2021, visto o número de transações já ser superior em 2022 face ao período homólogo de 2021.

No que respeita aos serviços ferroviários, e designadamente à Tarifa de Utilização, verifica-se que o valor verificado no 1.º semestre de 2022 (34,1 milhões de euros) é igual ao valor verificado no 1.º semestre de 2019.

Também na gestão imobiliária e de espaços comerciais, negócio desenvolvido pela IP Património, se assistiu a uma forte recuperação no 1.º semestre de 2019, tendo-se atingido uma receita de 8,1 milhões de euros, que compara com a receita de 7,9 milhões de euros verificada no 1.º semestre de 2019.

Em síntese, os resultados obtidos no 1.º semestre de 2022 demonstram que se regressou a níveis de receita do 1.º semestre de 2019, considerando-se por essa razão que a pandemia de COVID-19 já não teve impacto nos resultados económicos da empresa, tanto mais que os gastos registados com medidas de prevenção e combate à pandemia foram de apenas 126 mil euros.

Do ponto de vista operacional, a empresa manteve uma atividade normal, sem qualquer tipo de condicionamento operacional motivado pelo contexto pandémico, tendo-se, no entanto, mantido parte das medidas de proteção aos colaboradores vigentes nos anos de 2020 e 2021.

## Situação Geopolítica Internacional

A atual situação geopolítica internacional, motivada pela invasão da Ucrânia pela Rússia, originou a escalada da taxa de inflação no 1.º semestre de 2022, com um impacto ainda mais significativo na energia elétrica, petróleo e gás.

Este impacto tem reflexo inevitável nos custos dos FSE, em particular nos custos com energia elétrica consumida pela IP, que inclui a energia de tração, serviço prestado pela IP aos operadores ferroviários.

Também no setor da construção este novo cenário geopolítico teve impacto, com reflexo no custo dos materiais e mão-de-obra, que se repercute no custo das obras, quer nas novas, por via do ajustamento dos preços base, quer nas obras que já se encontravam em execução, por via do aumento do valor das revisões de preços contratualmente estabelecidas.

Outro potencial impacto do aumento de preços, designadamente no que respeita aos combustíveis rodoviários (gasóleo e gasolina), seria a diminuição da utilização da Rede Rodoviária Nacional, com impacto nas receitas que lhe estão associadas (CSR e Portagens). No entanto, os indicadores existentes, e já apresentados neste capítulo, demonstram que tal não se está a verificar, ao que acresce o facto de, atualmente, o preço médio da gasolina e gasóleo rodoviários já estar mais baixo face aos valores praticados em meados do ano.

Conclui-se assim que o maior impacto verificado na atividade da IP, motivado pela situação geopolítica mundial, dá-se ao nível dos gastos com a energia elétrica e dos custos da construção, não afetando, pelo menos de forma evidente, a procura da rede rodoviária sob a gestão da IP.

Face ao atrás exposto e com base na melhor informação disponível à data, a evolução dos resultados no período em análise e a constante articulação mantida com o acionista Estado, considera-se que se mantém aplicável o princípio da continuidade das operações, base que esteve subjacente à preparação das Demonstrações Financeiras.

## 8. EVENTOS SUBSEQUENTES

### AUMENTOS DE CAPITAL – 26 DE AGOSTO DE 2022 E 29 DE SETEMBRO DE 2022

Através de Deliberações Sociais Unâнимes por Escrito, com datas de 26 de agosto de 2022 e 29 de setembro de 2022, foi decidido aumentar o capital social da IP em 124.160 m€ e 85.000 m€ através da emissão de 24.832 ações e 17.000 ações respetivamente com o valor nominal de 5.000 euros cada.

### APROVAÇÃO DAS CONTAS DA IP REFERENTES AOS EXERCÍCIOS DE 2020 E 2021

À data de 26 de agosto de 2022 foram aprovadas, pelo acionista, as Demonstrações Financeiras separadas e consolidadas e o relatório do Conselho de Administração Executivo referente aos exercícios de 2020 e 2021 do Grupo IP.

### ELEIÇÃO DO NOVO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

À data de 26 de agosto de 2022, foi eleito o Conselho de Administração Executivo para o triénio 2022-2024. O Conselho de Administração Executivo nomeado é composto por um presidente, dois vice-presidentes e três vogais como segue:

Presidente	Miguel Jorge de Campos Cruz
Vice-Presidente	Carlos Alberto João Fernandes
Vice-Presidente	Maria Amália Freire de Almeida
Vogal	Vanda Cristina Loureiro Soares Nogueira
Vogal	Alexandra Sofia Vieira Nogueira Barbosa
Vogal	Ana Isabel Mota da Silva Coelho

### MORATÓRIA

Nos termos dos Despachos do Senhor Ministro de Estado e das Finanças n.º 262/2022/MEF de 29 de setembro de 2022 e do Senhor Secretário de Estado do Tesouro n.º 304/2022- SET de 23 de setembro de 2022, foi autorizado o diferimento do pagamento do serviço da dívida dos empréstimos, concedidos pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF) à IP, com vencimento em 31 de maio de 2022, para 30 de novembro de 2022, sem custos adicionais.

Almada, 30 de setembro de 2022

## O Conselho de Administração Executivo

**Presidente,** Miguel Jorge de Campos Cruz

Documento assinado digitalmente

**Vice-Presidente,** Carlos Alberto João Fernandes

Documento assinado digitalmente

**Vice-Presidente,** Maria Amália Freire de Almeida

Documento assinado digitalmente

**Vogal,** Vanda Cristina Loureiro Soares Nogueira

Documento assinado digitalmente

**Vogal,** Alexandra Sofia Vieira Nogueira Barbosa

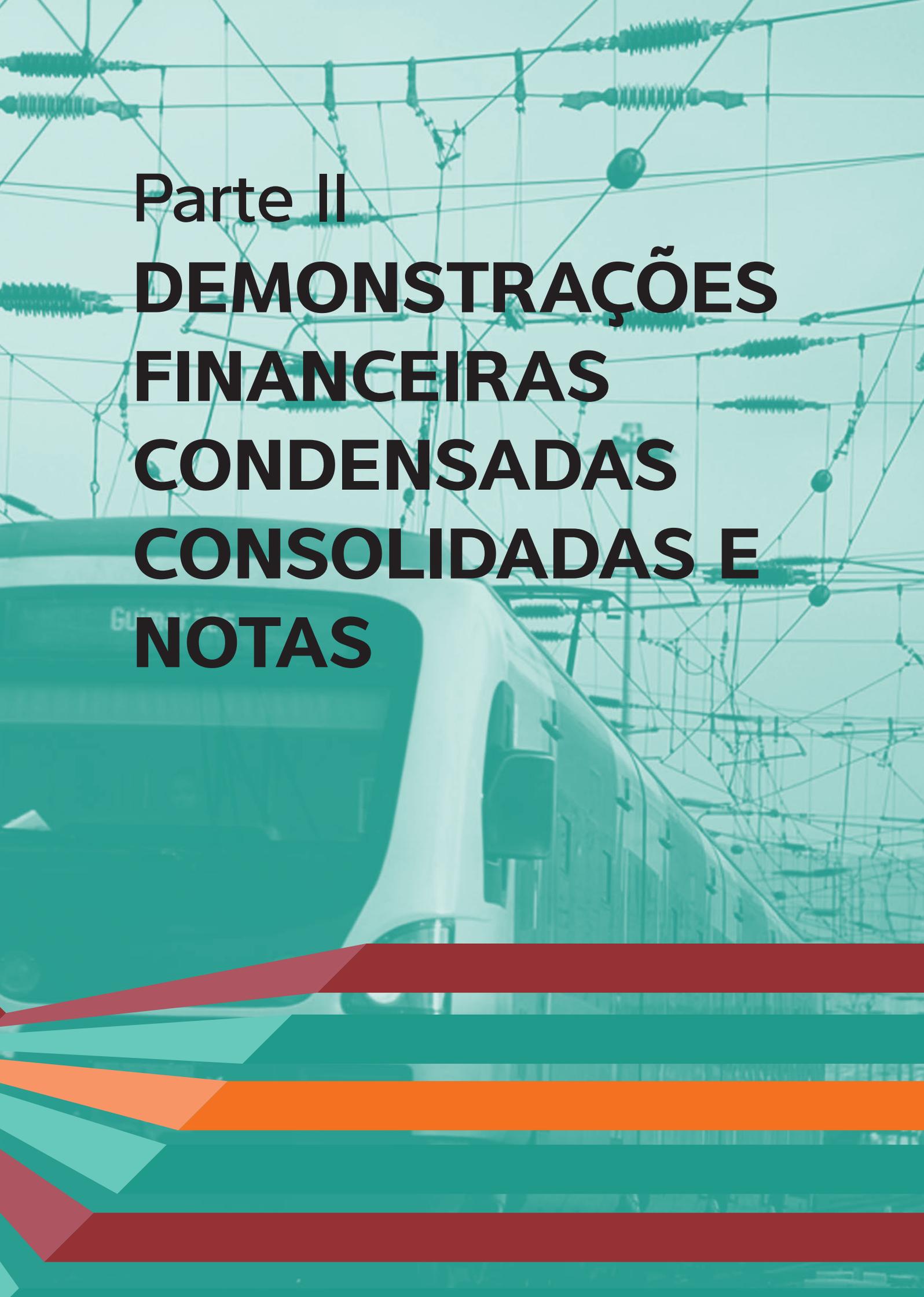
Documento assinado digitalmente

**Vogal,** Ana Isabel Mota da Silva Coelho

Documento assinado digitalmente





The background of the cover is a photograph of a high-speed train, likely a TGV, moving through a landscape with overhead power lines. The image is overlaid with a semi-transparent teal color. At the bottom, there are several overlapping geometric shapes in shades of teal, orange, and red, creating a modern, abstract design.

**Parte II**  
**DEMONSTRAÇÕES**  
**FINANCEIRAS**  
**CONDENSADAS**  
**CONSOLIDADAS E**  
**NOTAS**

# ÍNDICE

## PARTE II – NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS PARA O PRIMEIRO SEMESTRE DE 2022

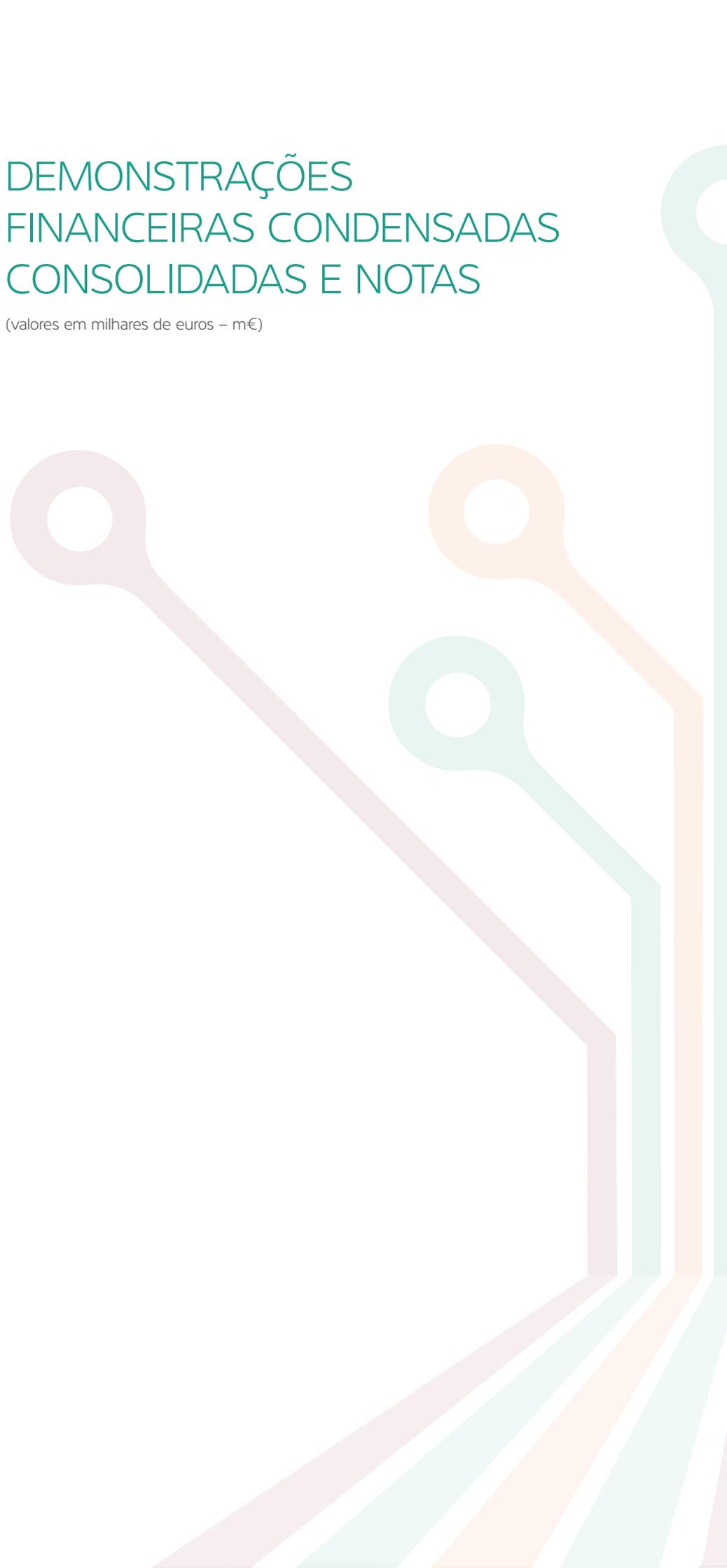
DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS E NOTAS	104
DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO	105
DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS	106
1. INFORMAÇÃO SOCIETÁRIA	113
1.1 ATIVIDADE DA IP	113
1.2 ATIVIDADES DAS EMPRESAS DO GRUPO IP	114
1.2.1 ATIVIDADE DE OPERAÇÕES DE TELECOMUNICAÇÕES	114
1.2.2 ATIVIDADE DE GESTÃO INTEGRADA E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO IMOBILIÁRIO DO GRUPO E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO PÚBLICO FERROVIÁRIO (ESPAÇOS COMERCIAIS)	114
1.2.3 PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE ENGENHARIA DE TRANSPORTES	114
1.3 OUTRAS PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS	115
1.3.1 CORREDOR ATLÂNTICO	115
1.3.2 ALTA VELOCIDADE ESPANHA – PORTUGAL – AVEP	115
1.3.3 CENTRO DE COMPETÊNCIAS FERROVIÁRIO (CCF)	115
2. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS	116
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO	116
2.2 BASES DA CONSOLIDAÇÃO	116
2.3 POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS	116
2.4 PRINCIPAIS JULGAMENTOS, ESTIMATIVAS E PRESSUPOSTOS UTILIZADOS NA PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	116
3. GRUPO	128
4. INFORMAÇÃO POR SEGMENTOS	129
5. ATIVOS INTANGÍVEIS	122
6. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS (ATIVOS E PASSIVOS)	124
7. DIFERIMENTOS	126
7.1 DIFERIMENTOS ATIVOS	126
7.2 DIFERIMENTOS PASSIVOS	126
7.2.1 SUBSÍDIOS AO INVESTIMENTO – DIREITO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIO	127
8. ATIVOS FINANCEIROS E PASSIVOS FINANCEIROS	128
8.1 CATEGORIAS DE ACORDO COM A IFRS 9	128
8.2 ATIVOS FINANCEIROS	129
8.2.1 CONCEDENTE ESTADO CONTA A RECEBER	129
8.2.2 CLIENTES	130
8.2.3 OUTRAS CONTAS A RECEBER	130
8.2.4 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	131

8.3 PASSIVOS FINANCEIROS	132
8.3.1 FINANCIAMENTOS OBTIDOS	132
8.3.2 FINANCIAMENTOS DO ACIONISTA /SUPRIMENTOS	134
8.3.3 FORNECEDORES	138
8.3.4 OUTRAS CONTAS A PAGAR	139
8.4 POLÍTICAS DE GESTÃO DE RISCO FINANCEIRO	139
8.4.1 RISCO DE CRÉDITO	139
8.4.2 RISCO DE LIQUIDEZ	142
8.4.3 RISCO DE TAXA DE JURO	143
8.4.4 RISCO DE CAPITAL	143
8.5 ALTERAÇÕES NO PASSIVO DECORRENTE DA ATIVIDADE DE FINANCIAMENTO	144
9. PROVISÕES	146
10. CAPITAL E RESERVAS	147
10.1 CAPITAL SOCIAL	147
10.2 RESERVAS	147
11. VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS	148
12. CUSTO DAS MERCADORIAS VENDIDAS E DAS MATÉRIAS CONSUMIDAS	150
13. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS	151
14. OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS	152
15. PERDAS E GANHOS FINANCEIROS	152
16. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	153
17. ENTIDADES RELACIONADAS	155
17.1 RESUMO DAS PARTES RELACIONADAS	155
17.2 SALDOS E TRANSAÇÕES SIGNIFICATIVAS COM ENTIDADES PÚBLICAS	156
17.3 SALDOS E TRANSAÇÕES COM OPERADORES FERROVIÁRIOS	168
17.4 OPERAÇÕES CONJUNTAS	169
17.5 REMUNERAÇÕES DOS MEMBROS DE ÓRGÃOS SOCIAIS	169
18. NORMAS CONTABILÍSTICAS E INTERPRETAÇÕES RECENTEMENTE EMITIDAS	161
19. GARANTIAS E AVALES	164
20. CONTINGÊNCIAS	165
21. COMPROMISSOS	166
22. INFORMAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS	167
23. OUTROS FACTOS RELEVANTES	168
24. EVENTOS SUBSEQUENTES	170



# DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS E NOTAS

(valores em milhares de euros – m€)



# DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO

Nos termos e para os no Artigo 246.º, n.º 1, alínea c) do Código dos Valores Mobiliários, cada um dos membros do Conselho de Administração Executivo da Infraestruturas de Portugal, S.A., abaixo identificados nominalmente, subscreveu a declaração que a seguir se transcreve:

“Declaro, nos termos e para os efeitos previstos no Artigo 246.º, n.º 1, alínea c) do Código de Valores Mobiliários que, tanto quanto é do meu conhecimento, atuando na qualidade e no âmbito das funções que se me encontram atribuídas e com base na informação que me foi disponibilizada no seio do Conselho de Administração Executivo, as Demonstrações Finan-

ceiras Condensadas Consolidadas foram elaboradas em conformidade com as normas contabilísticas aplicáveis, dando uma imagem verdadeira e apropriada do ativo e do passivo, dos fluxos de caixa, da situação financeira e dos resultados da Infraestruturas de Portugal, S.A. e das empresas incluídas no perímetro de consolidação, e que o relatório de gestão relativo ao 1º semestre de 2022 expõe fielmente os acontecimentos importantes ocorridos naquele período e o impacto nas respetivas Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas, contendo igualmente uma descrição dos principais riscos e incertezas.”

## O Conselho de Administração Executivo

**Presidente**, MIGUEL JORGE DE CAMPOS CRUZ

[Documento Assinado Digitalmente](#)

**Vice-Presidente**, CARLOS ALBERTO JOÃO FERNANDES

[Documento Assinado Digitalmente](#)

**Vice-Presidente**, MARIA AMÁLIA FREIRE DE ALMEIDA

[Documento Assinado Digitalmente](#)

**Vogal**, VANDA CRISTINA LOUREIRO SOARES NOGUEIRA

[Documento Assinado Digitalmente](#)

**Vogal**, ALEXANDRA SOFIA VIEIRA NOGUEIRA BARBOSA

[Documento Assinado Digitalmente](#)

**Vogal**, ANA ISABEL MOTA DA SILVA COELHO

[Documento Assinado Digitalmente](#)

# DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS

DEMONSTRAÇÃO CONDENSADA CONSOLIDADA DA POSIÇÃO FINANCEIRA A 30 DE JUNHO DE 2022  
E A 31 DE DEZEMBRO DE 2021

ATIVO	NOTAS	30-06-2022	31-12-2021
<b>Não corrente</b>			
Goodwill		21 687	21 687
Investimentos financeiros		118	97
Ativos intangíveis	5	21 265 474	21 078 325
Ativos fixos tangíveis		67 538	68 380
Propriedades de investimento		3 134	3 165
Clientes	8.2.2	0	5 258
Diferimentos	7.1	300	397
Ativos por impostos diferidos		332 678	305 429
		<b>21 690 929</b>	<b>21 482 737</b>
<b>Corrente</b>			
Inventários		112 194	83 055
Concedente - Estado - Conta a receber	8.2.1	4 246 625	4 136 506
Clientes	8.2.2	55 522	64 130
Estado e outros entes públicos	6	1 970 886	1 844 947
Outras contas a receber	8.2.3	244 394	145 020
Diferimentos		2 557	4 509
Caixa e equivalentes de caixa	8.2.4	232 074	177 785
Ativos não correntes detidos para venda		3	3
		<b>6 864 257</b>	<b>6 455 956</b>
<b>Total do Ativo</b>		<b>28 555 187</b>	<b>27 938 693</b>
Para ser lido em conjunto com as notas às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas.			

**DEMONSTRAÇÃO CONDENSADA CONSOLIDADA DA POSIÇÃO FINANCEIRA A 30 DE JUNHO DE 2022 E A 31 DE DEZEMBRO DE 2021 (CONTINUAÇÃO)**

CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO	NOTAS	30-06-2022	31-12-2021
<b>Capital e reservas atribuíveis aos detentores de capital</b>			
Capital realizado	10	10 612 670	9 870 180
Reservas	10	279 618	279 618
Resultados acumulados		7 112	- 8 780
		<b>10 899 400</b>	<b>10 141 018</b>
Resultado líquido do período		32 398	15 892
<b>Total do capital próprio</b>		<b>10 931 798</b>	<b>10 156 910</b>
<b>Passivo</b>			
<b>Não corrente</b>			
Provisões	9	962 413	957 310
Financiamentos obtidos	8.3.1	1 768 490	1 795 355
Outras contas a pagar	8.3.4	1 150 976	1 231 475
Diferimentos	7.2	10 139 055	10 175 498
Passivo por impostos diferidos		1	22
		<b>14 020 936</b>	<b>14 159 661</b>
<b>Corrente</b>			
Fornecedores	8.3.3	70 875	40 556
Adiantamentos de clientes		541	547
Estado e outros entes públicos	6	10 184	9 062
Passivo para imposto corrente	6	16 008	13 832
Financiamentos obtidos	8.3.1	103 597	152 537
Financiamentos do acionista/ Suprimentos	8.3.2	2 332 667	2 332 667
Outras contas a pagar	8.3.4	1 055 536	1 062 444
Diferimentos	7.2	13 046	10 477
		<b>3 602 453</b>	<b>3 622 122</b>
<b>Total do passivo</b>		<b>17 623 388</b>	<b>17 781 783</b>
<b>Total do capital próprio e do passivo</b>		<b>28 555 187</b>	<b>27 938 693</b>
Para ser lido em conjunto com as notas às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas.			

DEMONSTRAÇÃO CONDENSADA CONSOLIDADA DO RENDIMENTO INTEGRAL DE 1 DE JANEIRO DE 2022 A 30 DE JUNHO DE 2022 E DE 1 DE JANEIRO DE 2021 A 30 DE JUNHO DE 2021

	NOTAS	2022	2021
Vendas e serviços prestados	11	547 895	479 447
Indemnizações compensatórias	8.2.3	27 528	27 528
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	12	- 111 857	- 112 337
Varição nos inventários de produção		0	- 43
Fornecimentos e serviços externos	13	- 168 491	- 149 351
Conservação, Reparação e Segurança Rede Rodoviária	13	- 57 646	- 56 418
Conservação, Reparação e Segurança Rede Ferroviária	13	- 33 432	- 33 380
Outros FSE's	13	- 77 414	- 59 552
Gastos com pessoal		- 69 398	- 68 998
Imparidades (perdas) / reversões		571	656
Provisões (aumentos) / reduções	9	- 10 548	- 11 026
Outros rendimentos e ganhos	14	44 349	46 605
Outros gastos e perdas		- 4 060	- 7 530
<b>Resultados antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>		<b>255 989</b>	<b>204 951</b>
(Gastos) / reversões de depreciação e de amortização		- 136 729	- 126 487
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>		<b>119 260</b>	<b>78 464</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	15	29 433	29 967
Juros e gastos similares suportados	15	- 126 573	- 144 899
<b>Resultados antes de impostos</b>		<b>22 120</b>	<b>- 36 468</b>
Imposto sobre o rendimento do período	16	10 279	- 2 439
<b>Resultado líquido consolidado do exercício</b>		<b>32 398</b>	<b>- 38 907</b>
Para ser lido em conjunto com as notas às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas.			

DEMONSTRAÇÃO CONDENSADA CONSOLIDADA DA ALTERAÇÃO DOS CAPITAIS PRÓPRIOS DE 1 DE JANEIRO DE 2022 A 30 DE JUNHO DE 2022 E DE 1 DE JANEIRO DE 2021 A 30 DE JUNHO DE 2021

	NOTAS	CAPITAL	RESERVAS	RESULTADOS ACUMULADOS	RESULTADO DO EXERCÍCIO	TOTAL
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2021</b>		<b>9 870 180</b>	<b>279 618</b>	<b>- 8 780</b>	<b>15 892</b>	<b>10 156 910</b>
Aplicação de resultados de 2021		-	-	15 892	- 15 892	0
Aumentos de capital	10	742 490	-	-	-	742 490
Resultado integral do exercício		-	-	-	32 398	32 398
<b>Saldo em 30 de junho de 2022</b>		<b>10 612 670</b>	<b>279 618</b>	<b>7 112</b>	<b>32 398</b>	<b>10 931 798</b>

Para ser lido em conjunto com as notas às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas.

	NOTAS	CAPITAL	RESERVAS	RESULTADOS ACUMULADOS	RESULTADO DO EXERCÍCIO	TOTAL
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2020</b>		<b>8 257 530</b>	<b>279 618</b>	<b>48 413</b>	<b>- 57 193</b>	<b>8 528 368</b>
Aplicação de resultados de 2020		-	-	- 57 193	57 193	0
Aumentos de capital	10	721 280	-	-	-	721 280
Resultado integral do exercício		-	-	-	- 38 907	- 38 907
<b>Saldo em 30 de junho de 2021</b>		<b>8 978 810</b>	<b>279 618</b>	<b>- 8 780</b>	<b>- 38 907</b>	<b>9 210 741</b>

Para ser lido em conjunto com as notas às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas.

DEMONSTRAÇÃO CONDENSADA CONSOLIDADA DOS FLUXOS DE CAIXA DE 1 DE JANEIRO DE 2022 A 30 DE JUNHO DE 2022 E DE 1 DE JANEIRO DE 2021 A 30 DE JUNHO DE 2021

	NOTAS	2022	2021
<b>Atividades Operacionais</b>			
Recebimentos de clientes		510 658	419 104
Pagamentos a fornecedores		- 522 201	- 538 706
Pagamentos ao pessoal		- 63 193	- 63 427
<b>Fluxo gerado pelas operações</b>		<b>- 74 737</b>	<b>- 183 029</b>
(Pagamento)/recebimento de IRC		- 13 726	225
Outros recebimentos/(pagamentos) relativos à atividade operacional		53 527	9 609
<b>Fluxo das atividades operacionais (1)</b>		<b>- 34 936</b>	<b>- 173 195</b>
<b>Atividades de Investimento</b>			
<b>Recebimentos provenientes de:</b>			
Subsídios ao investimento		74 186	37 034
Ativos fixos tangíveis		6 310	295
Juros e proveitos similares		1	2
		<b>80 497</b>	<b>37 371</b>
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>			
Subsídios ao investimento		- 1 727	- 32
Ativos fixos tangíveis		- 143 719	- 70 425
Ativos intangíveis		- 471 083	- 467 382
		<b>- 616 529</b>	<b>- 537 840</b>
<b>Fluxo das atividades de investimento (2)</b>		<b>- 536 032</b>	<b>- 500 468</b>
<b>Atividades de Financiamento</b>			
<b>Recebimentos provenientes de:</b>			
Dotação de capital	10	742 490	721 280
		<b>742 490</b>	<b>721 280</b>
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>			
Empréstimos obtidos		- 97 395	- 37 395
Locações financeiras		- 1 138	- 858
Juros e gastos similares		- 10 724	- 8 860
		<b>- 110 969</b>	<b>- 47 112</b>
<b>Fluxo das atividades de financiamento (3)</b>		<b>631 521</b>	<b>674 168</b>
<b>Variação de caixa e seus equivalentes (4)=(1)+(2)+(3)</b>		<b>60 554</b>	<b>504</b>
Caixa e seus equivalentes no fim do período	8.2.4	<b>231 991</b>	<b>250 822</b>
Caixa e seus equivalentes no início do período	8.2.4	<b>171 438</b>	<b>250 318</b>
<b>Variação de caixa e seus equivalentes</b>		<b>60 554</b>	<b>504</b>
Para ser lido em conjunto com as notas às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas.			

Almada, 30 de setembro de 2022

## O Conselho de Administração Executivo

### **Diretora Financeira**

MARIA DO CARMO ALMIRO DO VALE DUARTE  
FERREIRA

Documento Assinado Digitalmente

**Presidente, MIGUEL JORGE DE CAMPOS CRUZ**

Documento Assinado Digitalmente

**Vice-Presidente, CARLOS ALBERTO JOÃO FERNANDES**

Documento Assinado Digitalmente

### **Contabilista Certificado**

DIOGO MENDONÇA LOPES MONTEIRO

Documento Assinado Digitalmente

**Vice-Presidente, MARIA AMÁLIA FREIRE DE ALMEIDA**

Documento Assinado Digitalmente

**Vogal, VANDA CRISTINA LOUREIRO SOARES NOGUEIRA**

Documento Assinado Digitalmente

**Vogal, ALEXANDRA SOFIA VIEIRA NOGUEIRA BARBOSA**

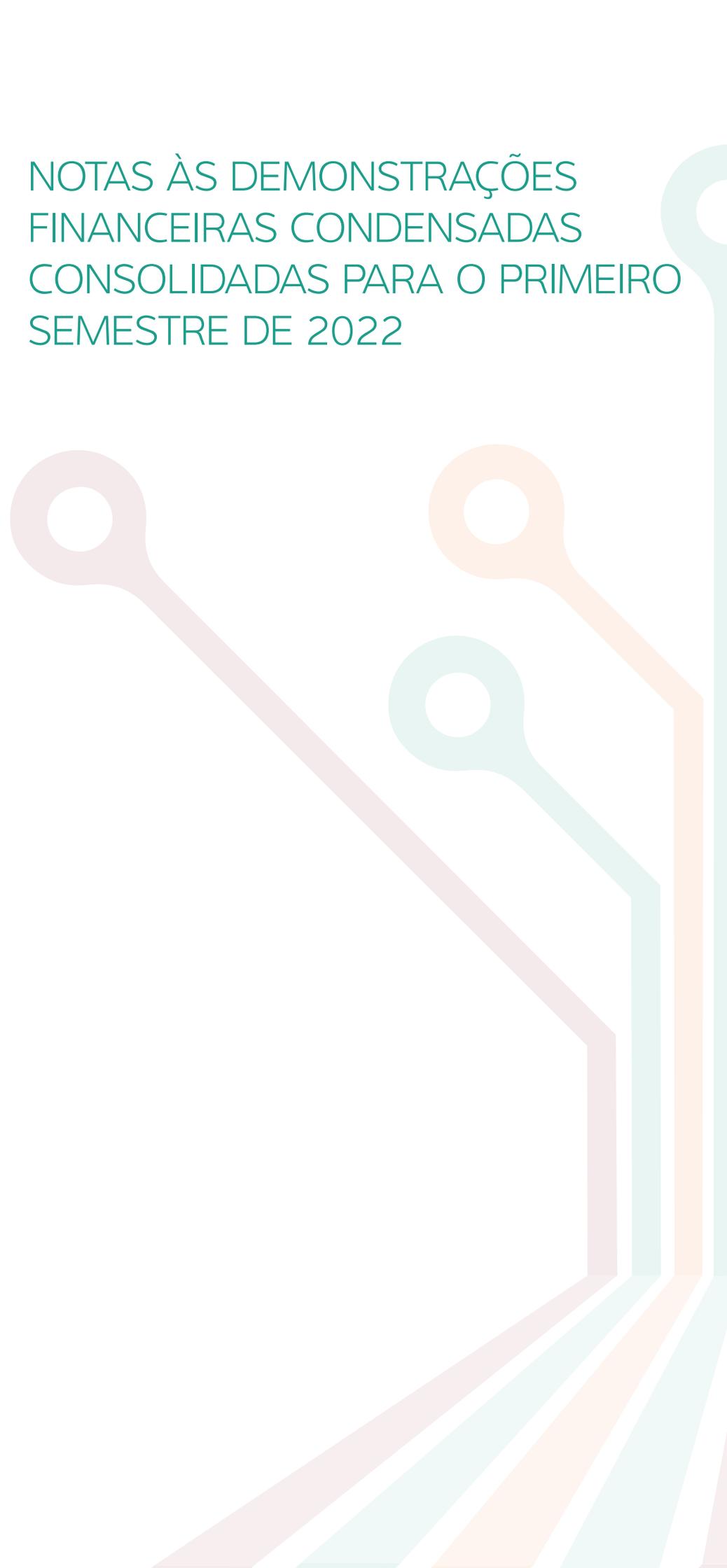
Documento Assinado Digitalmente

**Vogal, ANA ISABEL MOTA DA SILVA COELHO**

Documento Assinado Digitalmente



NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES  
FINANCEIRAS CONDENSADAS  
CONSOLIDADAS PARA O PRIMEIRO  
SEMESTRE DE 2022



# 1. INFORMAÇÃO SOCIETÁRIA

A Infraestruturas de Portugal, S.A. é a empresa pública que resulta da fusão entre a Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E. (REFER) e a EP – Estradas de Portugal, S.A. (EP) através da qual, a REFER incorpora a EP, e é transformada em sociedade anónima, passando a denominar-se Infraestruturas de Portugal, S.A. (adiante designada IP). A fusão foi consagrada no dia 1 de junho de 2015, na sequência da publicação do Decreto-Lei nº 91/2015, de 29 de maio.

A consequência imediata da fusão determina que as infraestruturas rodoviárias e ferroviárias passam a ser geridas por uma única empresa, de acordo com uma estratégia conjunta, integrada e complementar.

O Grupo Infraestruturas de Portugal, adiante designado por Grupo IP ou Grupo, inclui as empresas subsidiárias: IP Telecom – Serviços de Telecomunicações, S.A. (IP Telecom), que se posiciona como um operador de telecomunicações e de serviços especializados em sistemas, tecnologias de informação e telecomunicações; a IP Património – Administração e Gestão Imobiliária, S.A. (IP Património), que atua na área da gestão e valorização do património imobiliário e património público rodoviário do Grupo; e a IP Engenharia, S.A. (IP Engenharia), cuja atividade é a prestação de serviços de engenharia de transportes.

O Grupo IP detém ainda participações em duas operações conjuntas, o AVEP – Alta Velocidade de Espanha e Portugal A.E.I.E.(AVEP), em parceria conjunta com a ADIF – Administrador de Infraestruturas Ferroviárias (entidade espanhola), cuja atividade respeita à elaboração dos estudos preliminares às ligações Porto-Vigo, Madrid-Lisboa-Porto e Sevilha-Huelva-Faro-Évora no A.E.I.E Corredor Atlântico, em parceria com a ADIF-Administrador de Infraestruturas Ferroviárias (entidade espanhola), a SNCF – Réseau (entidade francesa) e a DB Netz AG (entidade alemã), cuja atividade consiste na promoção, no seio dos seus membros, das medidas que visam a melhoria da competitividade do transporte ferroviário de mercadorias no corre-

dor ferroviário. O corredor é constituído por troços da infraestrutura ferroviária existentes e planeados entre: Sines-Setúbal-Lisboa-Aveiro-Leixões / Algeciras – Madrid – Bilbao – Saragoça / Bordéus-La Rochelle–Nantes-Paris – Le Havre – Metz-Strasbourg e Mannheim, transpondo as fronteiras em Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Elvas/Badajoz, Irun/Hendaye e Forbach/Saarbrücken.

Adicionalmente, o Grupo passou a deter uma participação de 31,6%, desde 2021, no Centro de Competências Ferroviário, em parceria com outras empresas do sector dos transportes e Universidades cuja atividade respeita a promoção e o exercício de iniciativas e atividades de formação técnica, investigação, desenvolvimento e inovação (I&D) em tecnologia, em particular na área da ferrovia e do material ferroviário, promovendo e incentivando a formação especializada, a cooperação e a transferência de tecnologia entre empresas, universidades, organizações e outras entidades públicas e privadas.

## 1.1 Atividade da IP

De acordo com o Decreto-Lei nº 91/2015, a IP tem como atividade principal “... a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo-se nesta última o comando e o controlo da circulação.”.

Para a prossecução da sua atividade, a IP assume a posição de gestor de infraestruturas, nos termos do contrato de concessão geral da Rede Rodoviária Nacional (RRN) e do contrato programa da Rede Ferroviária Nacional (RFN), ambos celebrados com o Estado Português.

No desenvolvimento da sua atividade e de forma a garantir um elevado nível de eficiência e eficácia, a IP recorre a serviços complementares, de áreas de negócio que não estão compreendidas na sua atividade principal, mas que são realizadas pelas suas empresas participadas.

## 1.2 Atividades das empresas do Grupo IP

### 1.2.1 Atividade de operações de telecomunicações

A IP Telecom, com sede em Lisboa, foi constituída em 9 de novembro de 2000, tendo como objeto o desenvolvimento, gestão e exploração de soluções de infraestruturas de Redes de Telecomunicações e seu alojamento, de Sistemas e Tecnologias de Informação, bem como o exercício de quaisquer atividades que sejam complementares, subsidiárias ou acessórias daquelas, diretamente ou através de constituição ou participação em sociedades.

A IP Telecom tem como atividade assegurar o fornecimento e a prestação de serviços de Sistemas e Tecnologias de Informação e Comunicações, baseado em soluções inovadoras com foco nas tecnologias Cloud e Segurança e na principal infraestrutura nacional de telecomunicações, assente em fibra ótica e canal técnico rodoviário, para o mercado empresarial e organismos públicos.

O atual “Contrato de Subconcessão de Exploração e Gestão da Infraestrutura de Telecomunicações e Tecnologias de Informação da Infraestruturas de Portugal, S.A.” mantém, revendo os seus termos, a atual subconcessão de exploração da infraestrutura de telecomunicações, e subconcessiona a exploração do Canal Técnico Rodoviário construído, ou a construir, sob a administração e gestão da IP.

No âmbito do Contrato de Subconcessão, a IP Telecom é a entidade gestora da Infraestrutura de Telecomunicações e Tecnologias de Informação que integram o domínio público rodoviário e ferroviário sob a responsabilidade da IP, e suas redes, Datacenters, Canal Técnico Rodoviário e sistemas e serviços conexos, prosseguindo, nesse âmbito específico, aquele que é por inerência o objeto social da IP, sendo a única entidade responsável pela conservação e manutenção desta infraestrutura.

A exploração da infraestrutura de telecomunicações, formalizada através do “Contrato de Concessão da Exploração da Infraestrutura de Telecomu-

nicções”, celebrado a 28 de fevereiro de 2001 e objeto de posteriores adenda, aditamento e emenda, foi objeto de revisão a 29 de fevereiro de 2016.

### 1.2.2 Atividade de gestão integrada e valorização do património imobiliário do Grupo e valorização do património público ferroviário (espaços comerciais)

A IP Património tem como objeto atuar no âmbito da aquisição, expropriação, atualização cadastral e alienação de bens imóveis ou constituição de direitos sobre os mesmos, bem como na rentabilização dos ativos afetos à concessão ou ao património autónomo do Grupo IP e ainda na gestão e exploração de estações e equipamentos associados, incluindo a respetiva gestão operacional.

A 27 de junho de 2018, a IP Património passou a integrar as atividades de gestão, manutenção, conservação e limpeza do Complexo Intermodal de Transportes, designado por Estação do Oriente, designadamente, prestação de serviços de manutenção, limpeza e vigilância à IP, e ao Metropolitano de Lisboa, nas respetivas componentes, cedência de espaços comerciais, exploração do parque de estacionamento, fornecimento de bens e serviços aos utilizadores dos espaços comerciais e cedência de espaços e prestação de serviços para a realização de eventos.

### 1.2.3 Prestação de serviços de engenharia de transportes

A IP Engenharia presta serviços de engenharia de transportes de suporte à atividade da IP e em projetos multidisciplinares rodoviários e/ou ferroviários, fornecendo soluções de mobilidade com um elevado nível de integração, quer ao nível nacional quer internacional. Exerce as atividades de cartografia, topografia, cadastro e expropriações, assim como prestação de serviços de gestão integrada de empreendimentos e de fiscalização, bem como na área da gestão da qualidade, ambiente e segurança.

## 1.3 Outras Participações Financeiras

### 1.3.1 Alta Velocidade Espanha – Portugal – AVEP

Em janeiro de 2001, foi desenvolvida uma parceria entre Portugal e Espanha com vista à realização dos estudos preliminares dos corredores Porto-Vigo e Madrid-Lisboa-Porto, sob a forma de um Agrupamento Europeu de Interesse Económico (AEIE).

A criação do referido AEIE, tem como missão:

- Executar um conjunto de estudos técnicos, económicos e financeiros, as sondagens e demais trabalhos necessários à definição e implementação dos Corredores Porto-Vigo e Madrid – Lisboa – Porto.
- Assegurar a coerência e a coordenação dos estudos técnicos realizados por cada um dos corredores.
- Sobre a base dos referidos estudos técnicos, levar a efeito os estudos económicos, financeiros e jurídicos exigidos pelas instâncias governamentais e que são necessárias para definir as adequadas estruturas de financiamento, de construção e de exploração de ambos os Corredores.
- Estudar as especificações de segurança e dos materiais aptos para a sua utilização nos Corredores.
- Fazer o seguimento da construção e da exploração dos Corredores, se essa missão lhe for confiada pelos Gestores de Infraestrutura de ambos os membros do Agrupamento.
- Realizar qualquer outra missão que lhe for confiada pelos intervenientes do Agrupamento ou pelos respetivos governos.

### 1.3.2 Corredor Atlântico

Em novembro de 2013, foi constituída entre os gestores de infraestruturas de Portugal (REFER), Espanha (Administrador de Infraestruturas Ferroviárias – ADIF) e França (Réseau Ferré de France – RFF, atualmente SNCF Réseau), sob a forma de um Agrupamento Europeu de Interesse Económico, o Corredor Atlântico, cujo objetivo assenta no desenvolvimento de um mercado interno ferroviário, designadamente no que respeita ao transporte de mercadorias, através da criação de corredores dedicados.

O Corredor Atlântico abrangia então as linhas férreas existentes e planeadas nos itinerários Sines/Setúbal/Lisboa/Aveiro/Leixões – Algeciras/Madrid/Bilbao – Bordeaux/Paris/Le Havre/Metz/Strasburgo – Mannheim, atravessando as fronteiras de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Elvas/Badajoz e Irún/Hendaya.

A 1 de janeiro de 2016, com extensão do Corredor Ferroviário de Mercadorias a Mannheim atravessando a fronteira França/Alemanha em Forbach/Saarbrücken, a Alemanha juntou-se a Portugal, Espanha e França como parceiro do Corredor Atlântico. A nova configuração do Corredor Atlântico contemplou ainda uma outra ligação ao porto fluvial de Strasburgo.

A missão do Corredor Atlântico passa, num primeiro momento, pela gestão e rentabilização das infraestruturas existentes, sem investimentos adicionais, através da gestão centralizada da atribuição de capacidade e relacionamento com os clientes.

Posteriormente, o Corredor Atlântico servirá também como palco para articulação entre os países membros no que respeita aos investimentos nas infraestruturas, ultrapassando barreiras operacionais, técnicas e de interoperabilidade e aumentando a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias.

### 1.3.3 Centro de Competências Ferroviário (CCF)

O CCF foi constituído em 23 de setembro de 2021, sob a forma de associação sem fins lucrativos, e tem como associados fundadores CP – Comboios de Portugal, E.P.E., IP; Metropolitano de Lisboa, E.P.E., Metro do Porto, S.A., IAPMEI – Agência para a Competitividade e Inovação, I.P., PFP – Associação da Plataforma Ferroviária Portuguesa e Universidade do Porto, Fundação.

O Centro de Competências Ferroviário promove iniciativas e atividades de formação técnica, investigação, desenvolvimento e inovação em tecnologia, em particular na área da ferrovia e do material ferroviário, incentivando a formação especializada, a cooperação e a transferência de tecnologia entre empresas, universidades, organizações e outras entidades públicas e privadas, com vista ao aumento da capacidade de I&D e consequente aumento do emprego qualificado, melhoria da competitividade e crescimento do volume de negócios e das exportações das entidades envolvidas.

## 2. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS

### 2.1 Bases de preparação

As Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas estão apresentadas de acordo com a norma IAS 34 – Relato financeiro intercalar. Consequentemente, não incluem toda a informação requerida pelas IFRS, pelo que devem ser lidas em conjunto com as demonstrações financeiras consolidadas do período findo em 31 de dezembro de 2021.

As Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas foram aprovadas pelo Conselho de Administração Executivo, em reunião realizada em 30 de setembro de 2022. É da opinião do Conselho de Administração Executivo que as mesmas refletem de forma verdadeira e apropriada as operações do Grupo IP, bem como a sua posição financeira, resultados e fluxos de caixa condensados consolidados.

Todos os valores estão expressos em milhares de euros (m€) e arredondados para o milhar mais próximo, salvo indicação em contrário. Os subtotais e totais das tabelas apresentadas nestas Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas podem não ser iguais à soma dos valores apresentados, devido a arredondamentos. É utilizada adicionalmente a sigla M€ para milhões de euros, quando necessário.

### 2.2 Bases da Consolidação

As Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas do Grupo IP incluem as demonstrações financeiras da IP (empresa-mãe do Grupo) e das suas subsidiárias (nota 3), desde o momento em que estas passam a estar sob controlo da IP com referência aos períodos findos em 30 de junho de 2022, 31 de dezembro de 2021 e 30 de junho de 2021.

### 2.3 Políticas contabilísticas

As políticas contabilísticas adotadas são consistentes com as utilizadas na preparação das Demonstrações Financeiras do Grupo no exercício findo em 31 de dezembro de 2021, e descritas

nas respetivas notas anexas, não existindo neste período qualquer alteração face às políticas então em vigor.

### 2.4 Principais julgamentos, estimativas e pressupostos utilizados na preparação das Demonstrações Financeiras

A preparação das Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas do Grupo IP, em conformidade com as IFRS, requer que o Conselho de Administração Executivo formule julgamentos, estimativas e pressupostos que afetam as quantias reportadas de ativos, passivos, rendimentos, gastos, fluxos financeiros, bem como as divulgações de passivos contingentes. Os julgamentos, estimativas e pressupostos são consistentes com os efetuados na preparação das Demonstrações Financeiras Consolidadas do período findo em 31 de dezembro de 2021.

De seguida apresentam-se a evolução das estimativas e pressupostos considerados no primeiro semestre de 2022 de acordo com a evolução do contexto das mesmas:

#### PADRÃO ESTIMADO DAS RECEITAS (NO ÂMBITO DO CÁLCULO DO MÉTODO DAS UNIDADES EQUIVALENTES)

O montante e o momento da ocorrência das receitas futuras são essenciais para determinar o método das unidades equivalentes, no qual assenta o cálculo da amortização do Direito de Concessão Rodoviário.

Este padrão é estimado com base no histórico recente e nas melhores perspetivas do Conselho de Administração Executivo para o futuro, tendo a mesma base de apuramento das receitas introduzidas no modelo financeiro plurianual, com as alterações consideradas nas alíneas abaixo.

Procedeu-se, igualmente, a uma análise de sensibilidade à evolução das receitas do Grupo IP ao longo da vida do Contrato e seu impacto nas amortizações do exercício. As análises realizadas basearam-se nos seguintes cenários:

- a) Considerou-se que o crescimento real das receitas de portagem após o termo inicial dos contratos de concessão seria de 0% e o crescimento real da CSR seria, de acordo com o Plano de Atividades e Orçamento para o período 2022-2024 e após 2024, de 0%, mantendo-se o crescimento de acordo com o IPC.
- b) Considerou-se que o crescimento real das receitas de portagem após o termo inicial dos Contratos de Concessão seria de 1% até 2039 e 0% a partir de 2040 e o crescimento real da CSR seria, de acordo com o Plano de Atividades e Orçamento para o período 2022-2024 e após 2024, de 0,5%, mantendo-se o crescimento de acordo com o IPC.
- c) Considerou-se que o crescimento real das receitas de portagem após o termo inicial dos Contratos de Concessão seria de 1% e o crescimento real da CSR seria, de acordo com o Plano de Atividades e Orçamento para o período 2022-2024 e após 2024, de 1%, mantendo-se o crescimento de acordo com o IPC.
- d) Considerou-se que o crescimento real das receitas de portagem após o termo inicial dos Contratos de Concessão seria de 0% e o crescimento real da CSR seria, de acordo com o Plano de Atividades e Orçamento para o período 2022-2024 e após 2024, de 0%, mantendo-se o crescimento de acordo com o IPC. Considerou-se ainda que o novo regime de descontos introduzido pelos artigos 425.º e 426.º da Lei do Orçamento do Estado 2021 vigorará até ao final do Contrato de Concessão.

Nos primeiros três cenários, foi considerado o desconto universal em vigor desde julho de 2021 nas Ex-SCUT, sem qualquer medida compensatória até 2025.

O resultado dos diferentes cenários, no primeiro semestre de 2022, é apresentado no seguinte quadro:

(Valores em M€)

ANÁLISE SENSIBILIDADE CRESCIMENTO CSR E PORTAGENS (M€)	CENÁRIO A)	CENÁRIO B)	CENÁRIO C)	CENÁRIO D)
Amortizações do Exercício	133	125	116	141
Amortizações de Subsídios	-33	-32	-30	-34
	<b>100</b>	<b>94</b>	<b>86</b>	<b>106</b>
<b>Diferença</b>		<b>-6</b>	<b>-14</b>	<b>7</b>

O Grupo adotou para efeitos de preparação das suas demonstrações financeiras condensadas consolidadas o cenário a), de acordo com o seu modelo financeiro plurianual.

## 3. GRUPO

As empresas incluídas na consolidação, suas sedes sociais, proporção do capital e atividades principais em 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021, são as seguintes:

EMPRESA	SEDE SOCIAL	PERCENTAGEM DE CAPITAL DETIDO		PRINCIPAL ATIVIDADE
		30-06-2022	31-12-2021	
<b>EMPRESA MÃE</b>				
Infraestruturas de Portugal, S.A.	Almada	-	-	Conceção, projeto, construção, financiamento, conservação e exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviárias e ferroviárias nacionais, incluindo-se nesta última o comando e o controlo da circulação.
<b>EMPRESAS SUBSIDIÁRIAS</b>				
IP Telecom, Serviços de Telecomunicações, S.A.	Lisboa	100,00%	100,00%	Assegura o fornecimento e a prestação de serviços de Sistemas e Tecnologias de Informação e Comunicações, baseado em soluções inovadoras com foco nas tecnologias <i>Cloud</i> e Segurança e na principal infraestrutura nacional de telecomunicações, assente em fibra ótica e canal técnico rodoviário, para o Mercado Empresarial e Organismos Públicos.
IP Património - Administração e Gestão imobiliária, S.A.	Lisboa	100,00%	100,00%	Atua no âmbito da aquisição, expropriação, atualização cadastral e alienação de bens imóveis ou constituição de direitos sobre os mesmos, bem como na rentabilização dos ativos afetos à concessão ou ao património autónomo do Grupo IP e ainda na gestão e exploração de estações e equipamentos associados, incluindo a respetiva gestão operacional.
IP Engenharia, S.A.	Lisboa	100,00%	100,00%	Presta serviços de engenharia de transportes de suporte à atividade da IP e em projetos multidisciplinares rodoviários e/ou ferroviários, fornecendo soluções de mobilidade com um elevado nível de integração, quer ao nível nacional quer internacional.
<b>EMPRESAS ASSOCIADAS</b>				
CCF (Centro de Competências Ferroviário) a)	Guifões	31,60%	31,60%	Promoção e o exercício de iniciativas e atividades de formação técnica, investigação, desenvolvimento e inovação (I&D) em tecnologia, em particular na área da ferrovia e do material ferroviário, promovendo e incentivando a formação especializada, a cooperação e a transferência de tecnologia entre empresas, universidades, organizações e outras entidades públicas e privadas.
<b>OPERAÇÕES CONJUNTAS</b>				
AVEP - Alta Velocidade de Espanha e Portugal, A.E.I.E. b)	Madrid	50,00%	50,00%	Realização de estudos necessários às ligações Madrid-Lisboa - Porto e Porto - Vigo.
AEIE - CMF4 c)	Paris	25,00%	25,00%	Promoção de medidas que visem a melhoria da competitividade do transporte ferroviário de mercadorias no corredor Ferroviário Sines - Lisboa/ Leixões   Sines - Elvas/Algeciras - Madrid - Medina del Campo - Bilbao - Irun/ Bordeaux - Paris-Le Havre - Metz  Vilar Formoso/Fuentes Onôro, Elvas/ Badajoz, Irun/Hendaye e Fornack/Saarbrücken.
<p>a) Entidade detida com a CP, E. P. E., IAPMEI - Agência para a Competitividade e Inovação, I. P. Metro de Lisboa, E. P. E. e Metro do Porto, S.A.  b) Entidade conjuntamente controlada pela IP com a ADIF na forma de Agrupamento Europeu de Interesse Económico (A.E.I.E.)  c) Entidade conjuntamente controlada pela IP, ADIF e SNCF - Réseau, e DB NETZ (desde 1 de janeiro de 2016) na forma de Agrupamento Europeu de Interesse Económico (A.E.I.E.), constituída em 2013 sem capital social.</p>				

## 4. INFORMAÇÃO POR SEGMENTOS

*Ver política contabilística 2.3.2 do relatório de contas anuais findo em 31 de dezembro 2021.*

O Grupo IP apresenta os seguintes segmentos de negócio:

- Alta Prestação;
- Atividade de Gestão de Infraestrutura Rodoviária;
- Atividade de Investimento em Infraestrutura Ferroviária;
- Atividade de Gestão de Infraestrutura Ferroviária;
- Telecomunicações;
- Gestão Imobiliária de Espaços Comerciais; e
- Serviços de Engenharia de Transportes.

A informação relativa aos resultados de 1 de janeiro de 2022 a 30 de junho de 2022 e de 1 de janeiro de 2021 a 30 de junho de 2021, ativos e passivos dos períodos findos em 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021 dos segmentos identificados é a que segue:

2022	TELECOMUNICAÇÕES	GESTÃO IMOBILIÁRIA E DE ESPAÇOS COMERCIAIS	SERVIÇOS DE ENGENHARIA E TRANSPORTE	ATIV. INV. INF. FERROVIÁRIA	ATIV. GESTÃO INF. FERROVIÁRIA	ALTA PRESTAÇÃO	ATIV. GESTÃO INF. RODOVIÁRIA	TOTAL
Vendas e serviços prestados	6 644	8 054	114	11 571	45 798	137 912	337 803	547 895
Imparidades	-	62	-	-	510	-	-	571
Provisões	3	- 65	- 21	-	- 653	-	- 9 811	- 10 548
Outros rendimentos	46	934	-	-	29 214	4.745,77	36 938	71 877
Outros gastos	- 3 138	- 3 878	- 99	- 11 125	- 109 663	- 135 492	- 90 412	- 353 807
<b>EBITDA</b>	<b>3 555</b>	<b>5 107</b>	<b>- 6</b>	<b>446</b>	<b>- 34 794</b>	<b>7 166</b>	<b>274 516</b>	<b>255 989</b>
Amortizações e depreciações	- 608	- 44	-	- 446	- 1 873	- 133 758		- 136 729
<b>EBIT</b>	<b>2 947</b>	<b>5 062</b>	<b>- 6</b>	<b>0</b>	<b>- 36 667</b>	<b>147 924</b>		<b>119 260</b>
Gastos Financeiros	- 2	- 2	-	- 29 432	- 175	- 96 963		- 126 573
Rendimentos Financeiros	-	-	-	29 432	-	1		29 433
<b>EBT</b>	<b>2 945</b>	<b>5 060</b>	<b>- 6</b>	<b>0</b>	<b>- 36 842</b>	<b>50 962</b>		<b>22 120</b>
Imposto sobre o rendimento do período				10 279				10 279
<b>Resultado Líquido</b>				<b>32 398</b>				<b>32 398</b>

2021	TELECOMUNICAÇÕES	GESTÃO IMOBILIÁRIA E DE ESPAÇOS COMERCIAIS	SERVIÇOS DE ENGENHARIA E TRANSPORTE	ATIV. INV. INF. FERROVIÁRIA	ATIV. GESTÃO INF. FERROVIÁRIA	ALTA PRESTAÇÃO	ATIV. GESTÃO INF. RODOVIÁRIA	TOTAL
Vendas e serviços prestados	5 946	5 135	56	18 049	38 641	121 376	290 245	479 447
Imparidades	-	- 73	-	-	729	-	-	656
Provisões	- 7	- 47	- 89	-	- 527	-	- 10 355	- 11 026
Outros rendimentos	1	861	-	-	33 185	4 749	35 337	74 133
Outros gastos	- 3 149	- 2 999	- 53	- 17 572	- 98 532	- 121 129	- 94 826	- 338 260
<b>EBITDA</b>	<b>2 791</b>	<b>2 876</b>	<b>- 86</b>	<b>477</b>	<b>- 26 504</b>	<b>4 996</b>	<b>220 400</b>	<b>204 950</b>
Amortizações e depreciações	- 648	- 47	-	- 477	- 1 986	- 123 329		- 126 487
<b>EBIT</b>	<b>2 143</b>	<b>2 829</b>	<b>- 86</b>	<b>-</b>	<b>- 28 490</b>	<b>102 068</b>		<b>78 464</b>
Gastos Financeiros	- 3	- 4	-	- 29 964	- 11 276	- 103 653		- 144 899
Rendimentos Financeiros	-	-	-	29 964	-	3		29 967
<b>EBT</b>	<b>2 140</b>	<b>2 826</b>	<b>- 86</b>	<b>-</b>	<b>- 39 766</b>	<b>- 1 582</b>		<b>- 36 468</b>
Imposto sobre o rendimento do período				- 2 439				- 2 439
<b>Resultado Líquido</b>				<b>- 38 907</b>				<b>- 38 907</b>

30-06-2022	TELECOMUNICAÇÕES	GESTÃO IMOBILIÁRIA E DE ESPAÇOS COMERCIAIS	SERVIÇOS DE ENGENHARIA E TRANSPORTE	ATIV. INV. INF. FERROVIÁRIA	ATIV. GESTÃO INF. FERROVIÁRIA	ALTA PRESTAÇÃO	ATIV. INV. INF. RODOVIÁRIA	TOTAL
<b>Ativos</b>								
Direito de Concessão	-	-	-	-	-	21 260 391		21 260 391
Concedente	-	-	-	4 246 625	-	-	-	4 246 625
Outros ativos	18 088	24 118	6 102	67 022	202 804	44 652	2 685 385	3 048 171
<b>Total do Ativo</b>	<b>18 088</b>	<b>24 118</b>	<b>6 102</b>	<b>4 313 647</b>	<b>202 804</b>	<b>23 990 428</b>		<b>28 555 187</b>
<b>Passivos</b>								
Financiamento obtidos	-	83	-	1 648 586	-	2 556 085	-	4 204 754
Subsídios	-	-	-	-	-	9 880 706		9 880 706
Outros passivos	6 608	4 720	1 504	3 209	114 794	1 973 045	1 434 050	3 537 928
<b>Total do Passivo</b>	<b>6 608</b>	<b>4 803</b>	<b>1 504</b>	<b>1 651 795</b>	<b>114 794</b>	<b>15 843 886</b>		<b>17 623 388</b>

31-12-2021	TELECOMUNICAÇÕES	GESTÃO IMOBILIÁRIA E DE ESPAÇOS COMERCIAIS	SERVIÇOS DE ENGENHARIA E TRANSPORTE	ATIV. INV. INF. FERROVIÁRIA	ATIV. GESTÃO INF. FERROVIÁRIA	ALTA PRESTAÇÃO	ATIV. INV. INF. RODOVIÁRIA	TOTAL
<b>Ativos</b>								
Direito de Concessão	-	-	-	-	-	21 073 315		21 073 315
Concedente	-	-	-	4 136 506	-	-	-	4 136 506
Outros ativos	13 966	22 447	6 172	46 820	168 688	30 530	2 440 250	2 728 872
<b>Total do Ativo</b>	<b>13 966</b>	<b>22 447</b>	<b>6 172</b>	<b>4 183 326</b>	<b>168 688</b>	<b>23 544 095</b>		<b>27 938 693</b>
<b>Passivos</b>								
Financiamento obtidos	-	-	-	1 702 598	13 873	2 564 088	-	4 280 559
Subsídios	-	-	-	-	-	9 913 880		9 913 880
Outros passivos	3 866	4 572	1 686	2 568	90 579	2 139 143	1 344 930	3 587 343
<b>Total do Passivo</b>	<b>3 866</b>	<b>4 572</b>	<b>1 686</b>	<b>1 705 166</b>	<b>104 452</b>	<b>15 962 041</b>		<b>17 781 783</b>

## 5. ATIVOS INTANGÍVEIS

Ver política contabilística 2.3.7 do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2021.

No final do 1.º semestre de 2022 e no exercício finalizado em 31 de dezembro de 2021, os movimentos ocorridos no ativo bruto, nas amortizações acumuladas e nas perdas por imparidade foi o que segue:

	DIREITO DE CONCESSÃO	OUTROS	TOTAL
<b>Ativo Bruto</b>			
<b>31 de dezembro 2020</b>	<b>23 925 251</b>	<b>34 093</b>	<b>23 959 344</b>
Aquisições	488 780	816	489 597
Transferências	-	6	6
<b>31 de dezembro de 2021</b>	<b>24 414 032</b>	<b>34 915</b>	<b>24 448 947</b>
Aquisições	320 023	146	320 169
<b>30 de junho de 2022</b>	<b>24 734 055</b>	<b>35 061</b>	<b>24 769 116</b>
<b>Amortizações e Imparidades</b>			
<b>31 de dezembro 2020</b>	<b>- 3 095 723</b>	<b>- 29 636</b>	<b>- 3 125 359</b>
Amortizações do exercício	- 244 994	- 269	- 245 263
<b>31 de dezembro de 2021</b>	<b>- 3 340 717</b>	<b>- 29 905</b>	<b>- 3 370 623</b>
Amortizações do exercício	- 132 947	- 73	- 133 019
<b>30 de junho de 2022</b>	<b>- 3 473 664</b>	<b>- 29 978</b>	<b>- 3 503 642</b>
<b>Valor líquido</b>			
<b>31 de dezembro de 2021</b>	<b>21 073 314</b>	<b>5 010</b>	<b>21 078 325</b>
<b>30 de junho de 2022</b>	<b>21 260 390</b>	<b>5 084</b>	<b>21 265 474</b>

O valor dos ativos intangíveis refere-se, essencialmente, ao direito resultante do Contrato de Concessão Rodoviário.

O ativo, afeto ao direito de concessão, é constituído mediante a percentagem de acabamento de cada obra, independentemente da construção ser efetuada diretamente pelo Grupo IP ou em regime de Parcerias Público-Privadas (PPP).

No primeiro semestre de 2022, ocorreram investimentos na rede concessionada na ordem dos 320 M€, dos quais 307 M€ correspondem a pagamentos líquidos de recebimentos de concessões do Estado e cerca de 10M€, obra própria IP.

Os valores anteriores incluem encargos financeiros capitalizados que ascenderam a cerca de 5 M€.

As amortizações do exercício são calculadas ao abrigo da IFRIC 12 pelo método das unidades equivalentes e incidem sobre o valor do investimento total, já realizado ou a realizar no futuro, no âmbito da Concessão entre o Grupo IP e o Estado, com base nos fluxos económico-financeiros para o período da Concessão. Estes valores têm a mesma base do modelo financeiro plurianual da IP.

A estimativa do investimento total da Concessão teve por base os principais pressupostos:

- Os encargos anuais com as concessões ex-S-CUT têm efeito até 2032, e representam a melhor estimativa com base nos resultados dos contratos renegociados obtidos entre a Comissão de Negociação e as Concessionárias;

- Os encargos com a construção presente nos Contratos de Subconcessão, valorizada ao custo de cada caso base;
- Os encargos com a modernização e manutenção da rede própria da IP;
- Os restantes investimentos consistem em instalação e melhoria de equipamentos e estudos, projetos, fiscalização e assistência;
- Os encargos com conservação periódica refletem a atualização do estudo efetuado em 2019 tendo por base a implementação do plano de negócios;
- O Plano Rodoviário Nacional 2000 é realizado até 2052.
- O valor do investimento total é amortizado em função da melhor estimativa das receitas a gerar no período da concessão.
- A estimativa das receitas anuais teve por base os principais pressupostos:
- Contribuição do Serviço Rodoviário (CSR), até 2023, assume a melhor estimativa da gestão para esses anos. A partir de 2024, a CSR evolui com base num pressuposto de crescimento anual dos consumos de gasolina e gasóleo rodoviário de 0% e de evolução dos valores unitários por litro consumido, de acordo com o IPC (2%/ano);
- Receitas de portagens das concessões ex-SCUT e subconcessões baseiam-se nos casos base, ou em estudos de tráfego mais recentes efetuados por consultores especializados, disponíveis à data da revisão e aprovação dos fluxos económico-financeiros para o período da Concessão. Após a reversão das subconcessões para a IP, considera-se um crescimento de acordo com o IPC, com base no último ano destes estudos e casos base;
- Contudo, o efeito da redução das taxas de portagem em diversas concessões designadas ex -SCUT, e de descontos em outras autoestradas da rede própria da Entidade, determinados pelos artigos 425.º e 426.º da Lei n.º 75-B/2020, regulado pela Portaria n.º 138-D/2021, e que entraram em vigor no início do segundo semestre de 2021, como pressuposto

foram considerados até ao final de 2024, horizonte de planeamento do PAO 2022-2024, e por se entender que, atento o disposto na alínea c) da Cláusula 87.1. do Contrato de Concessão celebrado entre o Concedente e a IP em 23 de novembro de 2007, até ao final de 2024, será equacionado, em articulação entre o Concedente e a IP, um mecanismo suscetível de assegurar a compensação pela perda de receita associada aos referidos descontos nas portagens;

- Após a reversão das ex-SCUT para a IP, considera-se um crescimento de acordo com o IPC, com base em estudos de tráfego efetuados por técnicos especializados da IP;
- Nas Concessões do Estado em regime de portagem real, após a reversão das concessões para a IP, considera-se um crescimento de acordo com o IPC, com base no último ano dos respetivos casos base ou em estudos de tráfego efetuados por técnicos especializados da IP;
- Em geral, as restantes receitas operacionais (receitas de áreas de serviço, telemática e outras) foram estimadas em 2022, no âmbito da revisão do modelo económico-financeiro para o período da Concessão.

De acordo com esses pressupostos, a amortização registada no semestre ascendeu a 133 M€.

Em conformidade com o referido na análise de sensibilidade (nota 2.4), num cenário pessimista, em que não fosse assegurado um mecanismo suscetível de assegurar a compensação pela perda de receita associada aos descontos nas portagens, o valor da amortização semestral registada seria acrescido em cerca de 7 M€, situação que se repetiria ao longo de toda a Concessão.

Os restantes ativos intangíveis respeitam maioritariamente a direitos contratuais sobre programas de computador (licenças).

## 6. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS (ATIVOS E PASSIVOS)

O detalhe desta rubrica em 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021 é o seguinte:

	30-06-2022	31-12-2021
<b>SALDOS DEVEDORES</b>		
IRC	0	0
<b>Ativos para impostos correntes</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
IVA	1 970 388	1 844 600
Outros impostos e taxas	499	347
<b>Estado e outros entes públicos</b>	<b>1 970 886</b>	<b>1 844 947</b>
<b>SALDOS CREDITORES</b>		
IRC	16 008	13 832
<b>Passivos para impostos correntes</b>	<b>16 008</b>	<b>13 832</b>
Contribuições para SS, CGA e ADSE	7 741	6 132
IRS – Retenções	2 266	1 756
IVA	136	1 158
Outros impostos e taxas	41	16
<b>Estado e outros entes públicos</b>	<b>10 184</b>	<b>9 062</b>

O saldo a receber de IVA corresponde essencialmente ao montante de 1.970.046 m€ a receber pela IP, dos quais já foram efetuados pedidos de reembolso no valor de 227.562 m€, reembolsos esses apresentados em 2009 e referentes ao período de janeiro de 2008 a outubro de 2009. Este saldo a recuperar resulta fundamentalmente do IVA deduzido na sua atividade rodoviária pela extinta EP e pela IP, pelo facto de a IP considerar que tem direito a esta dedução como consequência do Estado ter arrecadado IVA sobre uma receita própria da IP – a CSR – a qual, segundo os mecanismos legalmente estabelecidos para a sua liquidação e cobrança, lhe foi entregue pelas distribuidoras de combustível.

A IP tem dois processos judiciais a decorrer, dos quais o primeiro relativo ao pedido de reembolso de IVA até junho de 2009 e o segundo relativo ao

pedido de reembolso de IVA de julho a setembro e dedução de outubro de 2009.

O primeiro processo, relativo ao pedido de reembolso de IVA até junho de 2009, veio a ser indeferido pela Autoridade Tributária e Aduaneira (AT) que emitiu notificações de liquidações adicionais de IVA e juros no montante de 277.124 m€ e 11.697 m€, respetivamente.

Não concordando com aquelas liquidações por as considerar indevidas, em 30 de novembro de 2010, a extinta EP apresentou, no Tribunal Administrativo e Fiscal de Almada, impugnação judicial do indeferimento ao Recurso Hierárquico, tendo o pedido da extinta EP sido considerado improcedente em primeira instância já em janeiro de 2013. A extinta EP, não concordando com a decisão, apresentou recurso da mesma em 6 de março de 2013.

Sobre o segundo processo, referente ao pedido de reembolso de IVA de julho a setembro e dedução de outubro de 2009, que também veio a ser indeferido pela AT, foram emitidas notificações de liquidações adicionais de IVA e juros, nos montantes de 64.506 m€ e 763 m€, respetivamente. Em 29 de julho de 2011, a extinta EP apresentou no Tribunal Administrativo e Fiscal de Almada impugnação judicial do indeferimento ao Recurso Hierárquico, tendo o pedido da extinta EP sido considerado improcedente em primeira instância já em janeiro de 2013. A extinta EP, não concordando com a decisão, apresentou recurso da mesma em 11 de março de 2013.

Neste segundo processo foi dado provimento ao recurso apresentado, tendo sido a IP notificada a 17 de outubro de 2017 do Acórdão que revoga a sentença recorrida e considera totalmente procedente a impugnação judicial da EP e anula na sua totalidade as liquidações adicionais emitidas pela AT. Sobre este Acórdão:

- Foram alegadas pela Fazenda Pública diversas nulidades, consideradas na sua totalidade improcedentes a 26 de janeiro de 2018.
- A 1 de março de 2018 foi interposto recurso pela AT à improcedência das nulidades, para o Supremo Tribunal Administrativo (STA), tendo o mesmo sido admitido. Trata-se de um recurso de revista, de natureza excecional, que prevê que a decisão proferida pelo Tribunal Central Administrativo do Sul (TCAS) possa ser revista sempre que esteja em causa a apreciação de uma questão que, pela sua relevância jurídica ou social, se revista de importância fundamental ou quando a admissão seja necessária para uma melhor aplicação do direito. Este recurso foi indeferido pelo TCAS em 18 de outubro de 2018.
- Foi ainda admitido pelo STA uma interposição de recurso apresentado pela Fazenda Pública. Em 9 de dezembro de 2021, o STA decidiu, por não terem existido novas alegações finais após a audição de testemunhas no tribunal de 2ª instância, a anulação do Acórdão e a baixa dos autos ao Tribunal Administrativo e Fiscal de Almada a fim de ser suprida essa nulidade com a prática do ato omitido. A IP apresentou novas alegações a 25 de fevereiro de 2022, estando o processo a aguardar decisão.

No decorrer do habitual processo de inspeção fiscal anual, a AT tem vindo a efetuar correções nas mesmas bases das descritas para os processos acima, tendo a IP seguido o processo de reclamação, mantendo a sua posição igualmente nos termos descri-

tos acima, sendo o ponto de situação dos processos relativos a cada ano inspecionado o seguinte:

ANO	FASE PROCESSO	DATA FASE	LIQUIDAÇÃO ADICIONAL	JUROS
2011	Impugnação Judicial ao Indeferimento do Recurso Hierárquico	22-05-2018	195 514	29 412
2012	Impugnação Judicial ao Indeferimento do Recurso Hierárquico	22-05-2018	188 756	2 867
2013	Impugnação Judicial ao Indeferimento do Recurso Hierárquico	28-02-2020	171 213	13 300
2014	Impugnação Judicial ao Indeferimento do Recurso Hierárquico	30-10-2020	248 308	12 475
2015 (janeiro a maio) <sup>a)</sup>	Impugnação Judicial ao Indeferimento do Recurso Hierárquico	11-11-2020	121 043	4 164
2015 (junho a dezembro) <sup>b)</sup>	Impugnação Judicial ao Indeferimento do Recurso Hierárquico	27-12-2021	139 415	9 484
2016	Impugnação Judicial ao Indeferimento do Recurso Hierárquico	29-06-2022	286 873	10 349
2017	Recurso Hierárquico	25-03-2022	287 993	32 495
2018	Reclamação Graciosa	04-07-2022	283 926	34 756
2019	Início de Inspeção Tributária	21-04-2022	-	-

<sup>a)</sup> Referente a período anterior à fusão (NIF ex.EP).  
<sup>b)</sup> Referente a período pós fusão

Em resultado da evolução descrita do processo do IVA, o Grupo IP reforçou, durante o primeiro semestre de 2022, a provisão no valor de 13.667 m€, ascendendo o seu valor acumulado em 30 de junho de 2022 a 462.912 m€, o que corresponde ao IVA que o Grupo IP estima que deixaria de receber da AT caso fosse considerado que a CSR não é uma receita sujeita a IVA (nota 9).

Adicionalmente referir que os valores corrigidos pela AT e não provisionados pelo Grupo resultam fundamentalmente do IVA deduzido referente à Rede Concessionada do Estado, pelo que, caso a tese da AT tenha provimento em Tribunal, a contrapartida do encargo adicional para o Grupo IP será sempre um incremento do seu Ativo Intangível, sem impacto direto no resultado do ano e apenas com impacto nos resultados de anos futuros por via de um aumento das amortizações deste mesmo ativo.

Os saldos de Contribuições para SS, CGA e ADSE e IRS – Retenções são os correspondentes ao processamento dos vencimentos de junho de 2022, já regularizados em julho de 2022.

## 7. DIFERIMENTOS

### 7.1 Diferimentos ativos

Em 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021, esta rubrica tem a seguinte composição:

	30-06-2022	31-12-2021
<b>Gastos não correntes a reconhecer</b>		
Outros serviços	300	397
	<b>300</b>	<b>397</b>
<b>Gastos correntes a reconhecer</b>		
Outros serviços	2 557	4 509
	<b>2 557</b>	<b>4 509</b>

### 7.2 Diferimentos passivos

Em 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021, esta rubrica tem a seguinte composição:

	NOTAS	30-06-2022	31-12-2021
<b>Rendimentos não correntes a reconhecer</b>			
Subsídios ao Investimento - Direito Concessão Rodoviário	7.2.1	9 881 560	9 913 880
Venda Prazo Concessão Brisa		152 300	152 300
Fee Assinatura Concessão Douro Litoral		88 406	92 249
Fee Assinatura Concessão Grande Lisboa		15 750	16 333
Contratos de Fibra Ótica		1 040	735
		<b>10 139 055</b>	<b>10 175 498</b>
<b>Rendimentos correntes a reconhecer</b>			
Fee Assinatura Concessão Douro Litoral		7 687	7 687
Contratos de Fibra Ótica		2 220	853
Fee Assinatura Concessão Grande Lisboa		1 167	1 167
Outros rendimentos		458	604
Canal Técnico Rodoviário		1 513	165
		<b>13 046</b>	<b>10 477</b>

Os rendimentos a reconhecer resultam essencialmente de subsídios ao investimento no valor de 9.882 M€ (31 de dezembro de 2021: 9.914 M€), conforme nota 7.2.1, e de recebimentos antecipados de concessões no valor de 265 M€ (31 de dezembro de 2021: 270 M€) a serem reconhecidos em resultados ao longo do período da concessão respetiva.

## 7.2.1 Subsídios ao Investimento – Direito de Concessão Rodoviário

Os movimentos ocorridos durante o primeiro semestre de 2022 e o exercício findo em 31 de dezembro de 2021 são os seguintes:

	SUBSÍDIOS AO INVESTIMENTO
<b>31 de dezembro de 2020</b>	<b>9 975 333</b>
Aumentos	-
Imputação a rendimentos	- 61 452
<b>31 de dezembro de 2021</b>	<b>9 913 880</b>
Aumentos	854
Imputação a rendimentos	- 33 174
<b>30 de junho de 2022</b>	<b>9 881 560</b>

Esta rubrica incorpora os subsídios ao investimento recebidos pelo Grupo IP para financiar o ativo intangível referente ao Direito de Concessão e ainda não reconhecidos por via de resultados.



## 8. ATIVOS FINANCEIROS E PASSIVOS FINANCEIROS

Ver política contabilística 2.3.11 do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2021.

### 8.1 Categorias de acordo com a IFRS 9

A decomposição dos ativos e passivos financeiros por categoria de acordo com a IFRS 9 a 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021 é a seguinte:

30-06-2022	NOTAS	CUSTO AMORTIZADO	JUSTO VALOR ATRAVÉS DE RESULTADOS	JUSTO VALOR ATRAVÉS DE OUTRO RENDIMENTO INTEGRAL	ATIVOS E PASSIVOS NÃO FINANCEIROS	TOTAL
<b>Ativos</b>						
Investimentos Financeiros		-	86	32	-	118
Concedente - Estado - Conta a receber	8.2.1	4 246 625	-	-	-	4 246 625
Clientes	8.2.2	55 522	-	-	-	55 522
Outras contas a receber	8.2.3	195 327	-	-	49 068	244 394
Caixa e equivalentes de caixa	8.2.4	232 074	-	-	-	232 074
		<b>4 729 548</b>	<b>86</b>	<b>32</b>	<b>49 068</b>	<b>4 778 734</b>
<b>Passivos</b>						
Fornecedores	8.3.3	70 875	-	-	-	70 875
Financiamentos obtidos	8.3.1	1 872 004	-	-	83	1 872 087
Financiamentos acionistas/ Suprimentos	8.3.2	2 332 667	-	-	-	2 332 667
Outras contas a pagar	8.3.4	2 096 882	-	-	109 630	2 206 512
		<b>6 372 428</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>109 713</b>	<b>6 482 141</b>

31-12-2021	NOTAS	CUSTO AMORTIZADO	JUSTO VALOR ATRAVÉS DE RESULTADOS	JUSTO VALOR ATRAVÉS DE OUTRO RENDIMENTO INTEGRAL	ATIVOS E PASSIVOS NÃO FINANCEIROS	TOTAL
<b>Ativos</b>						
Investimentos Financeiros		-	65	32	-	97
Concedente - Estado - Conta a receber	8.2.1	4 136 506	-	-	-	4 136 506
Clientes	8.2.2	69 388	-	-	-	69 388
Outras contas a receber	8.2.3	103 473	-	-	41 547	145 020
Caixa e equivalentes de caixa	8.2.4	177 785	-	-	-	177 785
		<b>4 487 152</b>	<b>65</b>	<b>32</b>	<b>41 547</b>	<b>4 528 796</b>
<b>Passivos</b>						
Fornecedores	8.3.3	40 556	-	-	-	40 556
Financiamentos obtidos	8.3.1	1 941 544	-	-	6 348	1 947 892
Financiamentos acionistas/ Suprimentos	8.3.2	2 332 667	-	-	-	2 332 667
Outras contas a pagar	8.3.4	2 238 501	-	-	55 417	2 293 919
		<b>6 553 268</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>61 765</b>	<b>6 615 034</b>

Os ativos não financeiros respeitam fundamentalmente a cauções de cerca 32 M€ (31 de dezembro de 2021: cerca de 31 M€), saldos devedores de fornecedores de cerca 8 M€ (31 de dezembro de 2021: 5 M€) e IVA a recuperar, decorrentes de notas de crédito e inversão do sujeito passivo no montante de 9 M€ (31 de dezembro de 2021: 3 M€).

Relativamente aos passivos não financeiros destacam-se os adiantamentos por subsídios no montante de cerca de 46 M€ (31 de dezembro de 2021: 0 M€), adiantamentos por conta de vendas de cerca 22 M€ (31 de dezembro de 2021: cerca de 22 M€), as dívidas com benefícios de emprego em cerca de 17,5 M€ (31 de dezembro de 2021: cerca de 14 M€) e cauções recebidas no montante de 19 M€ (2021: cerca de 14 M€).

## 8.2 Ativos financeiros

### 8.2.1 Concedente Estado Conta a receber

A decomposição do Ativo Financeiro subjacente à concessão ferroviária em 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021 é a que segue:

	NOTAS	30-06-2022	31-12-2021
Ativos concessionados (ILD)		10 124 772	9 965 393
Juros debitados		1 851 635	1 822 204
Subsídios		- 4 782 116	- 4 709 657
Recebimentos		- 2 623 854	- 2 623 854
Imparidades		- 305 200	- 305 200
Rentabilização de ativos		- 18 612	- 12 380
	17.2	<b>4 246 625</b>	<b>4 136 506</b>

No primeiro semestre foram debitados juros ao Concedente no montante de cerca de 29 M€ (30 de junho de 2021: 30 M€) estando a respetiva contrapartida refletida na rubrica de Ganhos Financeiros – juros obtidos – Concedente – Estado (nota 15).

Do aumento decorrente de subsídios diretamente atribuídos à IP para desenvolvimento da infraestrutura ferroviária destaca-se o incremento líquido de cerca de 73 M€ proveniente de Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (1 M€ oriundos de FEDER, 12 M€ de Fundo de Coesão, 60 M€ de CEF-Coesão) que correspondem a adiantamentos e reembolsos das candidaturas aprovadas no período de programação 2014-2020 (Programas COMPETE 2020 e CEF).

## 8.2.2 Clientes

A 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021 esta rubrica apresenta a seguinte decomposição:

	NOTAS	30-06-2022	31-12-2021
<b>Não Corrente</b>			
Diversos		-	5 258
		<b>0</b>	<b>5 258</b>
<b>Corrente</b>			
Diversos		36 005	27 887
Portagens		6 633	8 329
Outras entidades relacionadas	17.3	16 059	31 153
		<b>58 698</b>	<b>67 369</b>
<b>Imparidades acumuladas</b>			
		- 3 175	- 3 239
		<b>55 522</b>	<b>64 130</b>
		<b>55 522</b>	<b>69 388</b>

Os débitos a Outras entidades relacionadas e a Diversos (fundamentalmente restantes operadores ferroviários) - incluem, essencialmente, a tarifa de utilização da infraestrutura ferroviária faturada aos operadores e outros serviços prestados conexos com a operação ferroviária: manobras, capacidade pedida e não utilizada, estacionamento de material circulante entre outros.

A exposição destes saldos ao risco de crédito é demonstrada na nota 8.4.1.

## 8.2.3 Outras contas a receber

A 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021 esta rubrica apresenta a seguinte decomposição:

	NOTAS	30-06-2022	31-12-2021
Devedores por acréscimos de rendimento		179 404	86 675
Contribuição Serviço Rodoviário	17.2	136 853	78 690
Outros		34 603	6 523
Outras entidades relacionadas	17.3	7 948	1 462
Depósitos de Caução		31 518	31 309
Outros Devedores		44 353	37 916
Diversos		44 353	37 916
Imparidades acumuladas		- 10 880	- 10 880
		<b>244 394</b>	<b>145 020</b>

No que aos devedores por acréscimos de rendimento respeita destacam-se as seguintes rubricas onde ocorreram variações:

- CSR – Corresponde ao reconhecimento do rédito relativo à receita cobrada pela AT e ainda não entregue ao Grupo IP referente ao primeiro semestre de 2022;
- Outros – Inclui as indemnizações compensatórias de 2022, no montante de cerca de 28 M€, ainda não recebidas, previstas no contrato Programa estabelecido entre o Estado Português e a IP em 2016, que definia e regulava os termos e condições da prestação das obrigações de serviço público de gestão da infraestrutura integrante da Rede Ferroviária Nacional (RFN) pela IP, para o período (2016-2020), tendo o mesmo sido prorrogado até 30 de junho de 2022, mediante Resolução do Conselho de Ministros n.º13/2022;
- Outras entidades relacionadas – Acréscimo dos valores pendentes de faturação relativos à Energia de tração.

Os outros devedores – diversos, afetados pela totalidade das imparidades acumuladas, incluem, entre outros, protocolos com diversos municípios referentes à construção/requalificação de várias infraestruturas de onde se destacam os municípios de Fundão, Cascais, Lisboa, Águeda e Espinho no montante de cerca de 10 M€ (31 de dezembro de 2021: 10 M€), saldos devedores de fornecedores, no montante de cerca de 3 M€ (31 de dezembro de 2021: 3 M€), IVA a recuperar, decorrentes de notas de crédito e inversão do sujeito passivo no montante de cerca de 6 M€ (31 de dezembro de 2021: 2 M€) e cerca de 3 M€ relativos a um depósito à ordem da Autoridade Tributária e Aduaneira (AT) referente ao diferendo com esta entidade, no âmbito de inspeção tributária relativa a IVA de 2006, sendo convicção do Grupo IP que os normativos em vigor foram adequadamente cumpridos à data das operações em causa, tendo sido instaurado um processo judicial em setembro de 2014, não existindo à data de 30 de junho de 2022, resultado final sobre esta ação judicial.

A exposição destes saldos ao risco de crédito é demonstrada na nota 8.4.1.

#### 8.2.4 Caixa e equivalentes de caixa

Os componentes de caixa e seus equivalentes evidenciados na Demonstração Condensada Consolidada dos Fluxos de Caixa em 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021 encontram-se reconciliados com os montantes apresentados nas rubricas da Demonstração Condensada Consolidada da Posição Financeira, conforme segue:

	30-06-2022	31-12-2021
Depósitos bancários	232 008	13 264
Numerário	66	115
Outras aplicações	-	164 407
<b>Caixa e Equivalentes na Demonstração da Posição Financeira</b>	<b>232 074</b>	<b>177 785</b>
Descobertos Contabilísticos	- 83	- 6 348
<b>Caixa e Equivalentes na Demonstração dos Fluxos de Caixa</b>	<b>231 991</b>	<b>171 438</b>

Os descobertos contabilísticos na Demonstração Consolidada da Posição Financeira, são apresentados no passivo na rubrica de financiamentos obtidos.

As verbas recebidas no âmbito do financiamento do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) ascendem a 46.437 m€ (31 de dezembro de 2021: 835 m€) mantêm-se cativas até à efetiva realização da despesa que visam financiar pelo que, à data de 31 de junho de 2022, estes valores não estão disponíveis para ser movimentados (nota 8.3.4).

A exposição destes saldos ao risco de crédito é demonstrada na nota 8.4.1.

## 8.3 Passivos financeiros

### 8.3.1 Financiamentos obtidos

Apresenta-se de seguida o detalhe dos financiamentos obtidos em 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021:

	30-06-2022	31-12-2021
<b>Empréstimos não correntes</b>		
Financiamentos obtidos	1 768 490	1 795 355
<b>Empréstimos correntes</b>		
Financiamentos obtidos	103 597	152 537
<b>Total</b>	<b>1 872 087</b>	<b>1 947 892</b>

Os termos e prazos de reembolso apresentam-se como segue:

ATIVIDADE	DESIGNAÇÃO	DATA DE ASSINATURA	MONTANTE CONTRATADO	CAPITAL EM DÍVIDA	AMORTIZAÇÃO			REGIME DE TAXA DE JURO	TAXA DE JURO	PERIODICIDADE
					DATA INICIAL	DATA FINAL	PERIODICIDADE			
Ferrovia	CP III/2 L. Norte-B	02-06-2004	200 000	120 000	15-12-2014	15-12-2023	Anual	variável BEI, não podendo exceder Euribor 3M+0,15%	0,000%	15/mar 15/jun 15/set 15/dez
Ferrovia	Suburbanos	28-10-2004	100 000	33 333	15-06-2009	15-06-2024	Anual	variável BEI, não podendo exceder Euribor 3M+0,15%	0,000%	15/mar 15/jun 15/set 15/dez
Ferrovia	Suburbanos B	14-12-2005	100 000	42 857	15-09-2010	15-09-2025	Anual	Fixa Revisível	3,615%	15/set
Ferrovia	Suburbanos C	12-10-2006	55 000	23 571	15-03-2011	15-03-2026	Anual	Fixa Revisível	4,247%	15/mar
Ferrovia	CP III 2 Linha do Norte-C	11-12-2006	100 000	70 000	15-06-2017	15-06-2026	Anual	Fixa	1,100%	15/jun
Ferrovia	CP III 2 Linha do Norte-D	12-07-2007	100 000	75 000	15-12-2017	15-12-2026	Anual	Euribor 3M+0,108%	0,000%	15/mar 15/jun 15/set 15/dez
Rodovia	BEI- Estradas 2009-2019	17-12-2009	200 659	93 641	15-06-2014	15-06-2029	Semestral	Fixa	2,189%	15-jun 15-dez
	<b>a transportar</b>		<b>855 659</b>	<b>458 402</b>						

ATIVIDADE	DESIGNAÇÃO	DATA DE ASSINATURA	MONTANTE CONTRATADO	CAPITAL EM DÍVIDA	AMORTIZAÇÃO			REGIME DE TAXA DE JURO	TAXA DE JURO	PERIODICIDADE
					DATA INICIAL	DATA FINAL	PERIODICIDADE			
	<b>transporte</b>		<b>855 659</b>	<b>458 402</b>						
Ferrovia	Refer V	04-08-2008	160 000	88 000	15-03-2014	15-03-2033	Anual	Fixa Revisível	2,653%	15-mar
Ferrovia	Refer VI	10-09-2009	110 000	60 500	15-09-2013	15-09-2032	Anual	Fixa Revisível	2,271%	15-set
Ferrovia	Eurobond 06/26	10-11-2006	600 000	599 488	16-11-2026		Bullet	Fixa	4,047%	16-nov
Ferrovia	Eurobond 09/24	16-10-2009	500 000	499 206	16-10-2024		Bullet	Fixa	4,675%	16-out
Rodovia	Eurobond 10/30	09-07-2010	125 000	121 912	13-07-2030		Bullet	Fixa	6,450%	13-jul
	<b>Financiamentos Externos</b>			<b>1 827 510</b>						
	<b>Juro corrido</b>			<b>44 494</b>						
	<b>Descobertos contabilísticos</b>			<b>83</b>						
	<b>TOTAL</b>			<b>1 872 087</b>						

Os juros associados a estes empréstimos são pagos, postecipadamente, com periodicidade trimestral, semestral ou anual.

Nos empréstimos contraídos junto do BEI, o capital é reembolsado periodicamente após o período de carência. Os restantes empréstimos (*Eurobonds*) serão reembolsados integralmente na sua maturidade (*bullet*).

Em 30 de junho de 2022, os empréstimos que beneficiavam de aval do Estado totalizam, em valor nominal, 1.707 M€ (2021: 1.804 M€).

### 8.3.2 Financiamentos do acionista/Suprimentos

Em 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021 a rubrica de financiamentos do acionista/suprimentos decompõe-se como segue:

	NOTAS	30-06-2022	31-12-2021
<b>Empréstimos não correntes</b>			
Empréstimo do Estado		-	-
<b>Empréstimos correntes</b>			
Empréstimo do Estado	17.2	2 332 667	2 332 667
<b>Total</b>		<b>2 332 667</b>	<b>2 332 667</b>

Estes contratos de suprimentos com o Estado tiveram como objetivo satisfazer as necessidades de financiamento da ex-EP entre 2011 e 2013.

A DGTF concedeu nova moratória para os empréstimos do Estado alocados à rodovia no montante de 2.332,7 M€ (2.215,6 M€ de amortização e 117,1 M€ de juros), deslizando o seu vencimento até 30 de novembro de 2022. Os diferimentos concedidos neste âmbito não estão sujeitos ao pagamento de juros.

Estes financiamentos são remunerados a diferentes taxas fixas, acordadas com a DGTF, em função dos respetivos prazos e montantes. Apresenta-se de seguida o detalhe:

ATIVIDADE	DESIGNAÇÃO	DATA DE ASSINATURA	MONTANTE CONTRATADO	CAPITAL EM DÍVIDA	AMORTIZAÇÃO			REGIME DE TAXA DE JURO	TAXA DE JURO	PERIODICIDADE
					DATA INICIAL	DATA FINAL	PERIODICIDADE			
Rodovia	Empréstimo Estado Português	30-12-2011	1 705 000	852 500	31-05-2013	30-11-2016	Semestral	Fixa	2,770%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	27-01-2012	204 000	153 000	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	3,690%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	27-01-2012	230 000	172 500	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	3,440%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	27-01-2012	75 000	56 250	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	2,930%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	27-01-2012	28 000	21 000	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	2,690%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	30-05-2012	44 000	33 000	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	2,690%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	30-05-2012	80 000	60 000	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	2,700%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	30-05-2012	33 500	25 125	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	1,980%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	26-09-2012	156 800	117 600	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	1,810%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	29-10-2012	16 000	12 000	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	1,710%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	29-10-2012	13 300	9 975	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	1,590%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	29-01-2013	85 000	85 000	31-05-2015	30-11-2020	Semestral	Fixa	2,750%	31-mai 30-nov

ATIVIDADE	DESIGNAÇÃO	DATA DE ASSINATURA	MONTANTE CONTRATADO	CAPITAL EM DÍVIDA	AMORTIZAÇÃO			REGIME DE TAXA DE JURO	TAXA DE JURO	PERIODICIDADE
					DATA INICIAL	DATA FINAL	PERIODICIDADE			
	<b>a transportar</b>		<b>2 670 600</b>	<b>1 597 950</b>						
	<b>transporte</b>		<b>2 670 600</b>	<b>1 597 950</b>						
Rodovia	Empréstimo Estado Português	29-01-2013	135 600	135 600	31-05-2015	30/11/2020	Semestral	Fixa	2,420%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	29-01-2013	17 400	17 400	31-05-2015	30/11/2020	Semestral	Fixa	2,150%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	08-03-2013	25 654	25 654	31-05-2015	30/11/2020	Semestral	Fixa	2,150%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	08-03-2013	266 405	266 405	31-05-2015	30/11/2020	Semestral	Fixa	2,180%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	08-03-2013	28 042	28 042	31-05-2015	30/11/2020	Semestral	Fixa	2,610%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	04-09-2013	26 202	26 202	31-05-2015	30/11/2020	Semestral	Fixa	2,190%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	04-09-2013	25 000	25 000	31-05-2015	30/11/2020	Semestral	Fixa	2,180%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	04-09-2013	17 943	17 943	31-05-2015	30/11/2020	Semestral	Fixa	2,070%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	09-10-2013	3 688	3 688	31-05-2015	30/11/2020	Semestral	Fixa	2,100%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	09-10-2013	21 805	21 805	31-05-2015	30/11/2020	Semestral	Fixa	1,870%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	09-10-2013	49 891	49 891	31-05-2015	30/11/2020	Semestral	Fixa	1,970%	31-mai 30-nov
	<b>Total financiamento acionista</b>			<b>2 215 578</b>						
	<b>Juros corridos</b>			<b>117 089</b>						
	<b>TOTAL</b>			<b>2 332 667</b>						

## FINANCIAMENTO A TAXA FIXA

Apresenta-se de seguida o justo valor dos financiamentos a taxa fixa, à data de 30 de junho de 2022:

DESIGNAÇÃO	VALOR CONTRATADO	CAPITAL EM DÍVIDA		TAXA DE JURO
		VALOR NOMINAL	JUSTO VALOR	
BEI - Suburbanos B	100 000	42 857	46 938	3,62%
BEI - Suburbanos C	55 000	23 571	25 909	4,247%
BEI - REFER V	160 000	88 000	96 813	2,65%
BEI - REFER VI	110 000	60 500	70 359	2,27%
BEI - CP III 2 Linha do Norte C	100 000	70 000	75 436	1,100%
BEI- Estradas 2009-2019	200 659	93 641	98 064	2,19%
Eurobond 06/26	600 000	600 000	684 820	4,05%
Eurobond 09/24	500 000	500 000	547 762	4,68%
Eurobond 10/30	125 000	125 000	163 420	6,450%
Empréstimo Estado Português	1 705 000	852 500	879 747	2,770%
Empréstimo Estado Português	204 000	153 000	162 525	3,690%
Empréstimo Estado Português	230 000	172 500	182 476	3,440%
Empréstimo Estado Português	75 000	56 250	58 995	2,930%
Empréstimo Estado Português	28 000	21 000	21 936	2,690%

DESIGNAÇÃO	VALOR CONTRATADO	CAPITAL EM DÍVIDA		TAXA DE JURO
		VALOR NOMINAL	JUSTO VALOR	
Empréstimo Estado Português	44 000	33 000	34 470	2,690%
<b>A transportar:</b>	<b>4 817 659</b>	<b>3 327 569</b>	<b>3 613 459</b>	
<b>Transporte:</b>	<b>4 817 659</b>	<b>3 327 569</b>	<b>3 613 459</b>	
Empréstimo Estado Português	80 000	60 000	62 684	2,700%
Empréstimo Estado Português	33 500	25 125	25 929	1,980%
Empréstimo Estado Português	156 800	117 600	121 008	1,810%
Empréstimo Estado Português	16 000	12 000	12 327	1,710%
Empréstimo Estado Português	13 300	9 975	10 225	1,590%
Empréstimo Estado Português	85 000	85 000	92 424	2,750%
Empréstimo Estado Português	135 600	135 600	145 972	2,420%
Empréstimo Estado Português	17 400	17 400	18 577	2,150%
Empréstimo Estado Português	25 654	25 654	27 388	2,150%
Empréstimo Estado Português	266 405	266 405	284 681	2,180%
Empréstimo Estado Português	28 042	28 042	30 362	2,610%
Empréstimo Estado Português	26 202	26 202	28 008	2,190%
Empréstimo Estado Português	25 000	25 000	26 715	2,180%
Empréstimo Estado Português	17 943	17 943	19 109	2,070%
Empréstimo Estado Português	3 688	3 688	3 931	2,100%
Empréstimo Estado Português	21 805	21 805	23 079	1,870%
Empréstimo Estado Português	49 891	49 891	52 969	1,970%
<b>TOTAL</b>	<b>5 238 887</b>	<b>3 819 147</b>	<b>4 135 058</b>	

### 8.3.3 Fornecedores

Em 30 de junho de 2022 e em 31 de dezembro de 2021, o detalhe de Fornecedores é o que segue:

	NOTAS	30-06-2022	31-12-2021
Fornecedores gerais		70 829	40 540
Outras partes relacionadas	17.3	46	16
		<b>70 875</b>	<b>40 556</b>

A exposição destes saldos ao risco de liquidez é demonstrada na nota 8.4.2.

### 8.3.4 Outras contas a pagar

Em 30 de junho de 2022 e em 31 de dezembro de 2021, o detalhe de Outras contas a pagar é o que segue:

	NOTAS	30-06-2022	31-12-2021
<b>Não Correntes</b>			
Credores por Acréscimos de Gastos			
Subconcessões		1 149 086	1 228 480
		<b>1 149 086</b>	<b>1 228 480</b>
Locações		1 890	2 995
		<b>1 150 976</b>	<b>1 231 475</b>
<b>Correntes</b>			
Credores por Acréscimos de Gastos			
Subconcessões		490 980	596 551
Conservação Periódica de Estradas		353 014	345 095
Outros		45 957	29 383
Operadores ferroviários	17,3	881	834
		<b>890 832</b>	<b>971 862</b>
Fornecedores de Investimento		51 016	30 193
PRR		46 437	-
Adiantamentos por Conta de Vendas		21 640	21 623
Cauções		18 763	13 774
Remunerações a Liquidar		17 077	13 893
Outros Credores		7 556	8 771
<b>Locações</b>		<b>2 215</b>	<b>2 327</b>
		<b>1 055 536</b>	<b>1 062 444</b>
		<b>2 206 512</b>	<b>2 293 919</b>

As principais variações ocorridas no semestre decorrem fundamentalmente de:

- Diminuição da rubrica de Subconcessões decorrente da faturação e pagamentos no semestre de disponibilidade e serviço (296 M€) líquidos do acréscimo de encargos com a operação manutenção (nota 13) e dos encargos financeiros (nota 15) nos montantes de 23 M€ e 88 M€ respetivamente;

- A variação da rubrica de conservação periódica decorre do reforço do custo teórico para as manutenções programadas a desenvolver no montante de cerca de 28 M€ (nota 13) deduzido da execução de Conservação, do primeiro semestre de 2022, de cerca de 18 M€.
- Os credores por acréscimos – outros – valores a faturar referentes a eletricidade (Tração e usos diversos e vias) no montante de cerca de 16 M€ (31 de dezembro de 2021: 3 M€).

A variação ocorrida na rubrica Fornecedores de Investimento refere-se maioritariamente aos valores faturados pela execução de empreitadas em obras próprias e o valor a pagar referente a Concessões do Estado e Subconcessões.

A rubrica denominada PRR, inclui os montantes recebidos pelo Grupo para o financiamento Plano de Recuperação e Resiliência 47.291 m€, líquidos dos valores já executados (854 m€).

## 8.4 Políticas de gestão de risco financeiro

No que concerne aos seus ativos e passivos financeiros, o Grupo encontra-se exposto a diversos riscos nomeadamente: risco de crédito, risco de liquidez, risco de taxa de juro e risco de capital.

Estes riscos são geridos pela Direção de Finanças e Mercados, enquadrada nas políticas de mitigação de riscos definidas pelo Conselho de Administração Executivo.

### 8.4.1 Risco de crédito

No que concerne aos seus ativos e passivos financeiros, o Grupo encontra-se exposto a diversos riscos nomeadamente: risco de crédito, risco de liquidez, risco de taxa de juro e risco de capital.

Estes riscos são geridos pela Direção de Finanças e Mercados, enquadrada nas políticas de mitigação de riscos definidas pelo Conselho de Administração Executivo.

Na nota 8.1 pode ser apreciada a exposição máxima do Grupo ao risco de crédito.

No que respeita às dívidas de clientes apresenta-se de seguida uma breve caracterização das mesmas de acordo com os intervalos de faturação e respetivos segmentos para os períodos findos em 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021:

30-06-2022	PORTA-GENS	[> 1000 m[	[1000 M < 10 M[	[10m>0]	TOTAL
<b>N.º Clientes</b>	-	<b>7</b>	<b>128</b>	<b>866</b>	<b>1 001</b>
Ferrovia	-	4	0	18	22
Rodovia	Várias	1	30	242	273
Gestão imobiliária	-	1	53	448	502
Engenharia	-	0	3	1	4
Telecomunicações	-	1	42	157	200
<b>Dívida</b>	-	<b>42 129</b>	<b>8 663</b>	<b>7 906</b>	<b>58 698</b>
Ferrovia	-	33 158	-	15	33 172
Rodovia sem portagens	-	4 622	2 122	264	7 009
Portagens	-	-	-	6 633	6 633
Gestão imobiliária	-	2 060	2 404	691	5 155
Engenharia	-	-	565	-	565
Telecomunicações	-	2 289	3 572	302	6 163

31-12-2021	PORTA-GENS	[> 1 000 m[	[1 000 M < 10 M[	[10m>0]	TOTAL
<b>N.º Clientes</b>	-	<b>6</b>	<b>117</b>	<b>929</b>	<b>1 052</b>
Ferrovia	-	4	0	20	24
Rodovia	Várias	1	26	248	275
Gestão imobiliária	-	1	50	513	564
Engenharia	-	-	3	-	3
Telecomunicações	-	-	38	148	186
<b>Dívida</b>	-	<b>54 212</b>	<b>8 736</b>	<b>9 678</b>	<b>72 627</b>
Ferrovia	-	47 530	-	12	47 542
Rodovia sem portagens	-	4 622	2 067	280	6 969
Portagens	-	-	-	8 329	8 329
Gestão imobiliária	-	2 060	2 568	800	5 428
Engenharia	-	-	565	-	565
Telecomunicações	-	-	3 537	258	3 794

A 30 de junho de 2022, o Grupo IP tem uma carteira de 1.001 clientes (31 de dezembro de 2021: 1.052 clientes), dos quais 7 (31 de dezembro de 2021: 7) têm saldos superiores a 1 M€ correspondendo a cerca de 72% (31 de dezembro 2020: 75%) dos valores em dívida. Adicionalmente verifica-se ainda que o peso das dívidas dos clientes de portagens face ao saldo total de clientes é de 11% (31 de dezembro de 2021: 11%).

Relativamente à evolução da dívida bruta de terceiros (sem efeitos de imparidades) é notória uma diminuição da mesma em cerca de 13,9 M€ no primeiro semestre de 2022 (-19% face aos valores relatados em 31 de dezembro de 2021), com especial relevância nos segmentos Ferroviário e nos clientes de Portagens onde a mesma diminuiu cerca de 14 M€ e 2 M€ respetivamente, face a

31 de dezembro de 2021, compensado pelo aumento verificado nos clientes do segmento de Telecomunicações (cerca de +2 M€). Relativamente ao Segmento imobiliário, apenas mencionar que, não obstante as melhorias de resultados verificadas neste segmento (nota 4) e a diminuição verificada no número de clientes no período em análise (-62), os montantes em dívida não sofreram oscilações significativas face a 31 de dezembro de 2021, em virtude dos constrangimentos originados pela implementação no ERP do Grupo (SAP), do módulo de Real Estate que impactaram sobre o processo defaturação, o que implicou um acréscimo das especialização de rendimento no período em análise.

Seguidamente apresentam-se os saldos dos clientes do Grupo distribuídos por categorias/tipologia e antiguidade:

30-06-2022	]0-30[	[30-60[	[60-90[	[90-360[	[360[	TOTAL GERAL
Portagens	6 633	-	-	-	-	6 633
Operadores ferroviários	14 216	708	793	7 083	10 455	33 254
Entidades públicas	58	16	145	156	2 191	2 565
Outros devedores	1 856	299	963	2 782	9 482	15 382
Clientes com planos de pagamentos	21	1	-	120	69	211
Cauções de clientes	-	-	-	-	-	652
	<b>22 784</b>	<b>1 023</b>	<b>1 900</b>	<b>10 142</b>	<b>22 196</b>	<b>58 698</b>
Imparidades	- 9	- 1	- 9	- 374	- 2 781	- 3 175
	<b>22 775</b>	<b>1 022</b>	<b>1 891</b>	<b>9 768</b>	<b>19 415</b>	<b>55 522</b>
Taxa média	0,04%	0,14%	0,49%	3,69%	12,53%	5,41%

31-12-2021	]0-30[	[30-60[	[60-90[	[90-360[	[360[	TOTAL GERAL
Portagens	8 329	-	-	-	-	8 329
Operadores ferroviários	17 965	7 725	7 217	158	14 681	47 746
Entidades públicas	162	3	-	78	2 195	2 439
Outros devedores	2 118	759	155	828	9 491	13 353
Clientes com planos de pagamentos	27	-	18	19	29	94
Cauções de clientes	-	-	-	-	-	667
	<b>28 601</b>	<b>8 488</b>	<b>7 390</b>	<b>1 083</b>	<b>26 397</b>	<b>72 627</b>
Imparidades	- 470	- 2	- 2	- 138	- 2 626	- 3 239
	<b>28 131</b>	<b>8 486</b>	<b>7 389</b>	<b>945</b>	<b>23 770</b>	<b>69 388</b>
Taxa média	1,64%	0,02%	0,02%	12,78%	9,95%	4,46%

No seguimento da análise anterior em termos de evolução da dívida no primeiro semestre, constata-se:

**Atividade Rodoviária** – As dívidas de clientes têm como componente mais relevante as portagens que apresentam uma base de clientes diversificada e composta por operações de reduzido valor, que em caso de incumprimento, serão objeto de cobrança pela Autoridade Tributária (AT) pelo que desse modo não apresentam um risco de crédito associado significativo.

**Atividade Ferroviária** – No final do primeiro semestre destacamos os recebimentos, ocorridos do principal operador ferroviário com especial incidência na dívida com maior antiguidade.

**Atividade de gestão Imobiliária de espaços comerciais** – Não ocorreram alterações relevantes face à política de risco divulgada em 31 de dezembro de 2021, desse modo, verificou-se um aumento da atividade deste segmento para níveis de pré-pandemia que não se traduziu num aumento de dívidas destes clientes, em virtude de alguns constrangimentos na faturação que o Grupo enfrentou em consequência da implementação de um novo módulo de Real Estate afecto a este segmento, que originou um acréscimo das especialização de rendimento no período em análise.

**Atividade de telecomunicações** – Trata-se de um segmento, onde este tipo de risco é considerado baixo, uma vez que a carteira de clientes do Grupo tem-se apresentado muito estável ao longo dos anos. Adicionalmente tem sido prática corrente a prestação pelos clientes de garantias de crédito sobre a forma de caucões ou garantias bancárias. A variação ocorrida na dívida face a 31 de dezembro de 2021 é consistente com o verificado em períodos homólogos e decorre da atividade corrente deste segmento (fibra ótica do ano faturada nos primeiros meses do ano e liquidada no 2.º semestre).

**Atividade de serviços de engenharia e transportes** – Não apresenta risco de crédito relevante face à realidade do Grupo IP.

Relativamente às imparidades, os critérios de cálculo das mesmas são consistentes com as Demonstrações Financeiras anuais e respetivas divulgações, sendo que, não obstante a diminuição das mesmas no semestre (3.175 m€ face a 3.239 m€ em 31 de dezembro de 2021), ocorre um aumento do peso das mesmas face à carteira de Clientes do Grupo que resulta essencialmente do recebimento de dívida ocorrida neste semestre.

No que respeita ao risco de crédito associado às outras contas a receber e a sua evolução no primeiro

semestre destaca-se, fundamentalmente, as dívidas dos Municípios para os quais, dada a sua natureza pública, não se considera relevante o risco de crédito associado. Relativamente ao peso habitual da CSR nesta rubrica, encontra-se adequadamente divulgado na nota 8.2.3 do presente anexo a justificação para o respetivo saldo.

Relativamente ao risco de crédito associado à atividade financeira, o Grupo IP detém exposição ao setor bancário nacional traduzida pelos saldos em depósitos à ordem. Esta exposição é reduzida em virtude da aplicação do regime jurídico do Princípio da Unidade de Tesouraria do Estado às empresas públicas, que prevê a concentração das disponibilidades e aplicações financeiras junto do IGCP. Atualmente, o Grupo IP detém 99,7% das suas disponibilidades junto do IGCP.

Até à data, o Grupo IP não incorreu em qualquer imparidade resultante do não cumprimento das obrigações contratuais celebradas com entidades financeiras.

O quadro seguinte apresenta um resumo da qualidade de crédito dos depósitos do Grupo IP a 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021:

	30-06-2022		31-12-2021	
	RATING	SALDOS	RATING	SALDOS
IGCP	BBB	231 401	BBB	177 383
BANCO BPI	BBB	355	BBB	100
BANCO SANTANDER	A+	97	A+	61
BBVA	A-	65	A	64
CGD	(-)	59	(-)	36
BCP	BB	24	BB	26
Novo Banco	(-)	7	(-)	2
<b>Total</b>		<b>232 008</b>		<b>177 671</b>

Nota: Os ratings utilizados são os atribuídos pela Standard and Poor's

## 8.4.2 Risco de liquidez

O quadro abaixo apresenta as responsabilidades do Grupo IP por intervalos de maturidade contratual. Os montantes apresentados representam os fluxos de caixa previsionais não descontados à data de 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021.

30-06-2022	MENOS DE 1 ANO	ENTRE 1 E 5 ANOS	+ DE 5 ANOS
<b>Empréstimos Obtidos</b>			
- amortizações de financiamentos obtidos	59 020	1 567 005	205 877
- juros de financiamentos obtidos	67 293	218 305	29 464
- amortizações financiamento acionista/ Suprimentos	2 215 578	-	-
- juros de financiamento acionista/ Suprimentos	117 089	-	-
- Aval	3 401	9 666	425
Fornecedores e contas a pagar	1 017 064	1 150 945	-
<b>Total</b>	<b>3 479 444</b>	<b>2 945 956</b>	<b>235 767</b>

31-12-2021	MENOS DE 1 ANO	ENTRE 1 E 5 ANOS	+ DE 5 ANOS
<b>Empréstimos Obtidos</b>			
- amortizações de financiamentos obtidos	129 345	1 579 386	220 566
- juros de financiamentos obtidos	65 840	216 631	30 957
- amortizações financiamento acionista/ Suprimentos	2 215 578	-	-
- juros de financiamento acionista/ Suprimentos	117 089	-	-
- Aval	3 502	10 216	542
Fornecedores e contas a pagar	1 007 409	1 231 484	-
<b>Total</b>	<b>3 538 763</b>	<b>3 037 717</b>	<b>252 065</b>

O risco de liquidez do Grupo, medido pela sua capacidade de obter os recursos financeiros necessários para satisfazer as suas responsabilidades está dependente da celeridade com que o Ministério das Finanças autoriza e transfere as dotações de capital previstas em sede de Orçamento do Estado nas datas solicitadas pelo Grupo. A partir de 2021 ocorreram alguns atrasos das referidas transferências o que implica um aumento associado a este risco.

### 8.4.3 Risco de taxa de juro

O Grupo IP está sujeito ao risco de taxa de juro enquanto mantiver em carteira empréstimos obtidos junto do sistema financeiro (nacional e internacional) e do Estado.

Atualmente, não são usados instrumentos financeiros de cobertura de risco de taxa de juro.

Presentemente, o objetivo da política de gestão do risco de taxa de juro do Grupo IP passa, essencialmente, pela monitorização das taxas de juro que influenciam os passivos financeiros contratados a taxa variável e articular com o IGCP as decisões que tenham de ser tomadas nesse âmbito.

### Teste de sensibilidade à variação da taxa de juro

O Grupo IP utiliza periodicamente análises de sensibilidade para medir o impacto em resultados das variações das taxas de juro sobre o justo valor dos empréstimos. Estas análises têm sido um dos meios auxiliares às decisões de gestão do risco de taxa de juro. A análise de sensibilidade é baseada nos seguintes pressupostos:

- À data de 30 de junho de 2022, o Grupo IP não tinha reconhecido nenhum empréstimo obtido ao justo valor;
- Alterações no justo valor de empréstimos e passivos financeiros são estimados descontando os fluxos de caixa futuros utilizando taxas de mercado nos momentos de reporte;
- Com base nestes pressupostos, a 30 de junho de 2022, um aumento ou diminuição de 0,5% nas curvas de taxa de juro do euro resultaria nas seguintes variações do justo valor dos empréstimos com consequente impacto direto nos resultados:

milhares de euros

VARIÇÃO NO JUSTO VALOR DE EMPRÉSTIMOS		
Variação na curva de taxa de juro		
	-0,50%	0,50%
EUR	77 129	- 4 790
Efeito Líquido em resultados		
	-0,50%	0,50%
EUR	- 77 129	4 790

### 8.4.4 Risco de capital

O objetivo do Grupo IP em relação à gestão do risco de capital, que é um conceito mais amplo do que o capital relevado na face da Demonstração Condensada Consolidada da Posição Financeira, é salvaguardar a continuidade das operações do Grupo.

A IP foi constituída com um capital social de 2.555.835 m€ representado por 511.167 ações, com o valor nominal de 5 m€ cada. A 30 de junho de 2022 o capital social ascendia a 10.612.670 m€, representado por 2.122.534 ações, com o valor nominal de 5 m€ cada.

Durante o primeiro semestre de 2022 foram realizados aumentos de capital, em numerário, no montante de 742.490 m€ (nota 10), conforme quadro abaixo:

	30-06-2022	31-12-2021
<b>Aumentos de capital</b>	<b>742 490</b>	<b>1 612 650</b>
Investimento	637 997	891 129
Serviço da dívida	104 493	721 521

## 8.5 Alterações no passivo decorrente da atividade de financiamento

Apresenta-se a reconciliação dos passivos cujos fluxos afetam as atividades de financiamento para os períodos findos em 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021:

	FINANCIAMENTOS	SUPRIMENTOS	LOCAÇÕES
<b>31 de dezembro de 2021 (1)</b>	<b>1 947 892</b>	<b>2 332 667</b>	<b>5 322</b>
<b>Cash</b>			
Juros	- 6 173	-	- 66
Amortizações (2)	- 97 395	-	- 1 138
Outros encargos financeiros	- 4 485	-	-
<b>Non Cash</b>			
Taxa efetiva (3)	204	-	-
Juros especializados (4)	26 657	-	-
Outros encargos financeiros (5)	994	-	- 79
Outras variações (6)	- 6 265	-	-
<b>Amortizações (7)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>30 de junho de 2022 (1) + (2) + (3) + (4) + (5) + (6) +(7)</b>	<b>1 872 087</b>	<b>2 332 667</b>	<b>4 105</b>

	FINANCIAMENTOS	SUPRIMENTOS	LOCAÇÕES
<b>31 de dezembro de 2020 (1)</b>	<b>2 577 593</b>	<b>2 343 354</b>	<b>7 148</b>
<b>Cash</b>			
Juros	- 6 737	- 121	- 180
Amortizações (2)	- 37 395	- 5 333	- 858
Outros encargos financeiros	- 1 926	-	-
<b>Non Cash</b>			
Taxa efetiva (3)	406	-	-
Juros especializados (4)	37 244	- 11	-
Outros encargos financeiros (5)	994	-	-
Outras variações (6)	- 6 179	-	160
<b>30 de junho de 2021 (1) + (2) + (3) + (4) + (5) + (6)</b>	<b>2 572 663</b>	<b>2 338 010</b>	<b>6 450</b>

## 9. PROVISÕES

Ver política contabilística 2.3.14 do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2021.

A evolução das provisões para outros riscos e encargos durante o primeiro semestre de 2022 e no exercício finalizado em 31 de dezembro de 2021, foi como segue:

	RISCOS GERAIS	EXPROPRIAÇÕES	EMPREITADAS	BENEFÍCIOS AOS COLABORADORES	ESTRADAS DESCLAS.	PROCESSO IVA	TOTAL
<b>31 de dezembro de 2020</b>	<b>39 301</b>	<b>15 121</b>	<b>53 783</b>	<b>1 121</b>	<b>408 402</b>	<b>422 377</b>	<b>940 105</b>
Aumento/Reforço	3 941	4 988	2 016	-	-	26 874	37 820
Redução/Utilização	- 8 929	- 994	- 7 914	- 164	- 2 613	-	- 20 615
<b>31 de dezembro de 2021</b>	<b>34 313</b>	<b>19 115</b>	<b>47 885</b>	<b>957</b>	<b>405 789</b>	<b>449 251</b>	<b>957 310</b>
Aumento/Reforço	739	-	154	-	-	13 661	14 554
Redução/Utilização	- 351	- 48	- 6 438	- 60	- 2 554	-	- 9 451
<b>30 de junho de 2022</b>	<b>34 701</b>	<b>19 068</b>	<b>41 601</b>	<b>897</b>	<b>403 235</b>	<b>462 912</b>	<b>962 413</b>

Da análise ao quadro anterior resulta que da variação ocorrida nas provisões no primeiro semestre de 2022 (5 M€), cerca de -2,8 M€ são imputadas ao ativo intangível e estão associadas a expropriações (-48 m€), empreitadas rodoviárias (- 6,3 M€) e IVA (3,5 M€), sendo o remanescente imputado a resultados.

Adicionalmente foram ainda utilizadas as provisões para estradas desclassificadas (cerca de - 3 M€), decorrentes essencialmente do acordo de gestão para entrega da EN 109 ao Município de Leiria, e provisões relativas a benefícios aos trabalhadores (cerca de -60 m€).

## 10. CAPITAL E RESERVAS

### 10.1 Capital Social

O capital social é representado por ações nominativas revestidas sob a forma escritural, pertencentes ao Estado Português e detidas pela Direção Geral do Tesouro e Finanças.

A 31 de dezembro de 2021, o capital social era de 9.870.180 m€, integralmente subscrito e realizado pelo seu acionista, correspondentes a 1.974.036 ações com o valor nominal de 5m€ cada.

No decorrer do primeiro semestre de 2022, o capital social foi reforçado nos meses de janeiro, fevereiro, março, maio e junho, nos montantes de 40.000 m€, 349.470 m€, 96.450 m€ e 256.570 m€, mediante a emissão de 8.000, 69.894, 19.290 e 51.314 novas ações, respetivamente, passando o mesmo a perfazer o montante de 10.612.670 m€ correspondentes a 2.122.534 ações totalmente subscritas e realizadas.

O resultado básico /diluído por ação apresenta-se como segue:

	30-06-2022	31-12-2021
Resultados atribuídos a acionistas (em euros)	32 398 349	15 891 729
Número médio de ações durante o período	2 061 693	1 781 274
Número médio de ações diluídas durante o período	2 061 693	1 781 274
Resultado por ação básico (em euros)	15,71	8,92
Resultado por ação diluído (em euros)	15,71	8,92

O resultado básico e diluído por ação é de 15,71 euros dado não existirem fatores de diluição.

O Grupo IP calcula o seu resultado básico e diluído por ação usando a média ponderada das ações em circulação durante o período de relato, na base que segue:

	(Nº DE AÇÕES)
janeiro de 2022	1 982 036
fevereiro de 2022	2 051 930
março de 2022	2 071 220
junho de 2022	2 122 534
<b>Média ponderada de ações em circulação</b>	<b>2 061 693</b>

### 10.2 Reservas

As reservas decompõem-se como segue:

	30-06-2022	31-12-2021
Reserva legal	279 709	279 709
Outras variações	- 95	- 95
Doações	4	4
	<b>279 618</b>	<b>279 618</b>

# 11. VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS

Ver política contabilística 2.3.15 do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2021.

De 1 de janeiro de 2022 a 30 de junho de 2022 e de 1 de janeiro de 2021 a 30 de junho de 2021 as vendas e serviços prestados detalham-se da seguinte forma:

	NOTAS	2022	2021
Contribuição do Serviço Rodoviário	17.2	326 797	273 193
Portagens		132 309	115 790
Utilização de Canais (Tarifas)		33 555	31 679
Contratos de Construção		14 926	22 161
Construção de Novas Infraestruturas		9 562	16 647
Encargos Financeiros Capitalizados		5 364	5 514
Outros		28 736	18 574
Concedente Estado - Rédito ILD	17.2	11 571	18 049
		<b>547 895</b>	<b>479 447</b>

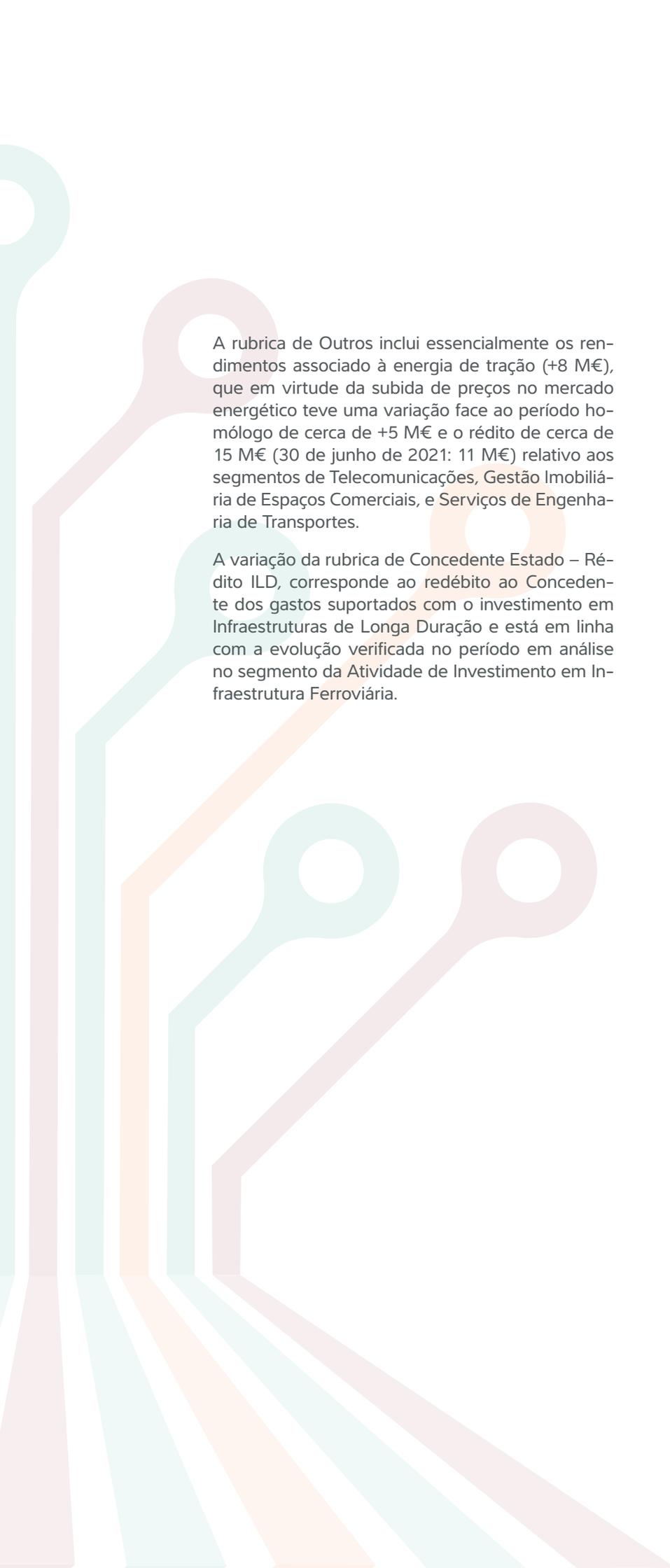
Relativamente às vendas e serviços prestados e o desempenho do Grupo no período em análise destaca-se:

As receitas da CSR, em que se verificou um acréscimo de cerca de 54 M€, sendo esta variação o reflexo do alívio, face a 2021, das fortes medidas de contenção e que tiveram no passado recente um impacto muito significativo na circulação e correspondente consumo de combustíveis, mantendo-se inalteráveis os valores unitários a pagar pelos utilizadores pelo uso da rede rodoviária face aos valores divulgados no relatório e contas consolidado do Grupo de 31 de dezembro de 2021.

As receitas de portagens apresentam uma variação de cerca de +14%, o que resulta num aumento de cerca de 17 M€, incluindo as portagens das redes concessionadas pelo Estado e as portagens de vias próprias, que no primeiro semestre de 2022 ascenderam a 104 M€ (primeiro semestre de 2021: 93 M€, ver nota 12) e 28 M€ (primeiro semestre de 2021: 23 M€), respetivamente.

A rubrica de utilização de canais (tarifas) refere-se essencialmente aos rendimentos provenientes das Tarifas de Utilização de Infraestruturas (TUI). As mais representativas são, em termos de volume, as de Passageiros (cerca 30 M€) e as de Mercadorias (4 M€), tendo-se verificado em ambas um aumento de cerca 9% e 2%, respetivamente, face ao período homólogo.

Os contratos de construção (afetos à atividade de construção da RRN conforme definido no contrato de concessão), apurados com base nos autos de acompanhamento da evolução física mensal das obras evidenciam um decréscimo face ao período homólogo em cerca de 7 M€ (-32,6%).



A rubrica de Outros inclui essencialmente os rendimentos associado à energia de tração (+8 M€), que em virtude da subida de preços no mercado energético teve uma variação face ao período homólogo de cerca de +5 M€ e o rédito de cerca de 15 M€ (30 de junho de 2021: 11 M€) relativo aos segmentos de Telecomunicações, Gestão Imobiliária de Espaços Comerciais, e Serviços de Engenharia de Transportes.

A variação da rubrica de Concedente Estado – Rédito ILD, corresponde ao redébito ao Concedente dos gastos suportados com o investimento em Infraestruturas de Longa Duração e está em linha com a evolução verificada no período em análise no segmento da Atividade de Investimento em Infraestrutura Ferroviária.



## 12. CUSTO DAS MERCADORIAS VENDIDAS E DAS MATÉRIAS CONSUMIDAS

*Ver política contabilística 2.3.12 do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2021.*

De 1 de janeiro de 2022 a 30 de junho de 2022 e de 1 de janeiro de 2021 a 30 de junho de 2021 o detalhe desta rubrica é o que se segue:

	NOTAS	2022	2021
Capitalização Portagens Concessões		96 811	86 069
Construção de Novas Infraestruturas	5.11	9 562	16 647
Materiais de Ferrovia		5 426	9 551
Materiais de telecomunicações		59	71
		<b>111 857</b>	<b>112 337</b>

A variação na rubrica de capitalização de Portagens Concessões resulta da recuperação verificada nas receitas de portagens das concessões do Estado (12 M€ - nota 11) líquidas dos gastos de cobrança dessas portagens.

Relativamente às novas infraestruturas, a variação verificada no corrente ano justifica-se essencialmente, pela construção, em 2021, do troço do IP5 que liga Vilar Formoso à Fronteira (5 M€).

## 13. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

De 1 de janeiro de 2022 a 30 de junho de 2022 e de 1 de janeiro de 2021 a 30 de junho de 2021 os fornecimentos e serviços externos detalham-se como segue:

	2022	2021
Conservação Ferroviária	33 432	33 380
Conservação Corrente e Segurança Rodoviária	29 813	28 586
Conservação Periódica de Estradas	27 833	27 833
Operação e Manutenção Subconcessões	22 593	21 522
Eletricidade	19 842	7 696
Encargos cobrança portagens	8 671	7 740
Encargos cobrança CSR	6 536	5 464
Limpeza, higiene e conforto	4 034	2 936
Vigilância e segurança	3 788	3 755
Trabalhos especializados	2 449	1 617
Licenças software	1 926	1 820
Seguros	1 775	1 769
Conservação e reparação	1 364	1 279
Outros	4 438	3 954
	<b>168 491</b>	<b>149 351</b>

Destaque-se a variação verificada na rubrica de Eletricidade resultante das alterações que o mercado energético tem vindo a sofrer e que se manifestaram no substancial aumento dos preços.



## 14. OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS

De 1 de janeiro de 2022 a 30 de junho de 2022 e de 1 de janeiro de 2021 a 30 de junho de 2021 os outros rendimentos e ganhos detalham-se como segue:

	NOTAS	2022	2021
Imputação de subsídios ao investimento	7.2.1	33 174	30 726
Proveitos com Fees Assinatura Concessões	7.2	4 427	4 427
Ganhos na venda de resíduos/materiais usados		1 770	1 193
Outros não especificados		1 235	2 108
Concessões de utilização e licenças		1 032	2 050
Ganhos em inventários		-	3 814
Outros		2 711	2 287
		<b>44 349</b>	<b>46 605</b>

Destaque-se o efeito da variação resultante da imputação dos subsídios de investimento não reembolsáveis de acordo com o período da Concessão Rodoviária, por aumento da taxa de amortização dos ativos correspondentes, conforme descrito nas notas 2.4 e 5.

## 15. PERDAS E GANHOS FINANCEIROS

A decomposição da rubrica perdas e ganhos financeiros nos períodos findos em junho de 2022 e junho de 2021 é a seguinte:

	NOTAS	2022	2021
<b>Perdas Financeiras</b>		<b>126 573</b>	<b>144 899</b>
Juros Suportados:			
Subconcessões		87 986	97 338
Empréstimos		32 829	44 092
Locações		124	180
Outros juros suportados		4	-
Outras perdas financeiras		5 630	3 279
<b>Ganhos Financeiros</b>		<b>29 433</b>	<b>29 967</b>
Juros obtidos:			
Juros obtidos - concedente Estado	8.2.1	1	3
Outros juros obtidos		29 432	29 964
<b>Resultados Financeiros</b>		<b>- 97 141</b>	<b>- 114 932</b>

O desagravamento dos Resultados Financeiros face ao período homólogo de 2021 decorre essencialmente da redução dos juros suportados com empréstimos por via da redução do stock de dívida e da diminuição dos juros imputados às subconcessões em virtude da redução do passivo correspondente às subconcessões.

Os juros suportados em empréstimos dizem respeito aos juros incorridos com a dívida afeta aos segmentos de negócio Alta Prestação Rodoviária, Atividade de Investimento em Infraestrutura Ferroviária e Atividade de Gestão de Infraestrutura Ferroviária e contraída até 2013. A manutenção da política de refinanciamento do stock de dívida através de operações de aumento de capital é determinante para evolução positiva deste agregado.

Os gastos com a atualização financeira da dívida às subconcessionárias pela obra / serviços prestados são registados nos juros suportados Subconcessões, que serão faturados no futuro, de acordo com os termos estipulados nos respetivos Contratos de Subconcessão. Este montante resulta da respon-

sabilidade da IP para com as subconcessionárias pelos serviços de construção e operação e manutenção rodoviária já efetuados por estas e ainda não pagas, no valor 1.640 M€ (dívida de gestão indireta), remunerada contabilisticamente a taxas entre os 5% e os 13%.

As outras perdas financeiras respeitam aos encargos suportados com a taxa de aval prestado pelo Estado Português, especialização dos encargos associados às emissões de empréstimos obrigacionistas e comissões bancárias. O aumento desta rubrica deve-se à contratação de novas garantias bancárias para prestação junto da AT no âmbito do processo do IVA (nota 6).

A rubrica de juros obtidos inclui os juros imputados ao concedente Estado (nota 8.2.1) que são calculados tendo por base as mesmas condições dos empréstimos afetos ao financiamento da Atividade de Investimento em Infraestrutura Ferroviária.

## 16. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO

*Ver política contabilística 2.3.10 do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2021*

A decomposição do montante de imposto do exercício reconhecido na Demonstração Condensada Consolidada do Rendimento Integral para o primeiro semestre de 2022 e o seu homólogo de 2021 apresenta-se como segue:

	30-06-2022	30-06-2021
Imposto sobre o rendimento corrente	- 16 991	- 8 985
Imposto sobre o rendimento diferido	27 270	6 546
<b>(Gasto) / Rendimento de imposto</b>	<b>10 279</b>	<b>- 2 439</b>

A taxa de imposto adotada na determinação do montante de imposto do exercício nas Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas é conforme segue:

	2022	2021
Taxa nominal de imposto	21,00%	21,00%
Derrama	1,25%	1,25%
Derrama Estadual (1)	9,00%	9,00%
<b>Imposto sobre o rendimento corrente</b>	<b>31,25%</b>	<b>31,25%</b>
Diferenças temporárias tributáveis (2)	22,50%	26,71%
Diferenças temporárias dedutíveis exceto prejuízos fiscais (2)	31,22%	26,49%
Taxa aplicável aos prejuízos fiscais	21,00%	21,00%

(1) 3% sobre o lucro tributável entre 1,5 M€ e 7,5 M€ / 5% sobre o lucro tributável entre 7,5 M€ e 35 M€ / 9% quando o lucro tributável é superior a 35 M€.

(2) A taxa aplicada às diferenças temporárias corresponde à taxa média que o Grupo espera reverter essas diferenças face à sua origem específica, tendo em conta que na generalidade das entidades incluídas no perímetro do Grupo IP a derrama estadual não é aplicada ou quando é, os valores em causa permanecem dentro do intervalo do primeiro escalão da mesma (1,5 M€ e 7,5 M€).

Seguidamente apresenta-se a reconciliação da taxa efetiva de imposto para os períodos em análise:

	%	2022	%	2021
<b>Resultado antes de impostos</b>		<b>22 120</b>		<b>- 36 468</b>
IRC - Taxa média do Grupo	31,25	- 6 912	31,25	11 396
Derrama Estadual - Parcela a (abater) / acrescer	8,26	1 827	-4,16	1 516
Prejuízos fiscais e benefícios RETGS	0,00	-	0,19	- 71
Correções de estimativa de períodos anterior	-1,28	- 283	-0,62	225
Diferenças permanentes dedutíveis	0,97	215	-0,16	57
Diferenças permanentes tributáveis	-1,64	- 364	41,65	- 15 188
Diferenças temporárias - Revisões de estimativa	71,80	15 882	0,00	-
SIFIDE / CFEI II	1,06	234	0,00	-
Tributações autónomas	-1,45	- 320	1,03	- 375
<b>IRC efetivo - Cf. demonstração consolidada do rendimento integral</b>	<b>46,47</b>	<b>10 279</b>	<b>6,69</b>	<b>- 2 439</b>

Em ambos os semestres, a variação entre a taxa efetiva e a taxa nominal de imposto sobre o rendimento é explicada fundamentalmente pela não aceitação fiscal dos gastos líquidos de financiamento.

A partir do segundo semestre de 2021, conforme relatado no relatório e contas anual consolidado de 2021, passou a ser previsível a recuperação parcial dos gastos líquidos de financiamentos, acrescidos em períodos anteriores, em conformidade com a legislação em vigor e os elementos disponíveis no Plano de Atividade e Orçamento 2022-2024.

O referido Plano de Atividades e Orçamentos previa a evolução positiva esperada dos resultados financeiros em virtude do nível decrescente de encargos financeiros futuros expectáveis associados às subconcessões.

A estimativa de recuperação destes gastos foi agora atualizada, face aos elementos disponíveis à data, relativos ao Plano de Atividade e Orçamento 2023-2025.

Apresentam-se de seguida montantes dos gastos de financiamento líquidos acrescidos em períodos anteriores, respetivos prazos de caducidade e montantes expectáveis de recuperação.

ANO ACRÉSCIMO	ANO LIMITE DE DEDUÇÃO	VALORES ACRESCIDOS	VALORES A DEDUZIR
2017	2022	28 316	-
2018	2023	23 245	-
2019	2024	40 985	10 667
2020	2025	97 664	35 954
2021	2026	55 785	47 342
2022 (1)	2027	13 613	13 613
		<b>259 608</b>	<b>107 577</b>

(1) Valor acrescidos correspondem aos gastos de financiamento líquidos não aceites fiscalmente na estimativa do semestre de 2022. De acordo com o projetado no Plano de Atividades e Orçamento 2023-2025. Adicionalmente poder-se-á recuperar gastos acrescidos em períodos anteriores tendo por limite o exercício findo em 2027, encargos na ordem dos 45.580 m€, dependente do montante de gastos financeiro líquidos não aceite no final de 2022

## 17. ENTIDADES RELACIONADAS

Ver política contabilística 2.3.18 do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2021.

### 17.1 Resumo das Partes relacionadas

As entidades identificadas como partes relacionadas do Grupo IP em 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021, no âmbito do disposto na IAS 24 – Partes relacionadas são as seguintes:

	RELAÇÃO	% PARTICIPAÇÃO 30-06-2022	% PARTICIPAÇÃO 31-12-2021
<b>Empresas associadas</b>			
CCF (Centro de Competências Ferroviário)	Influência Significativa	31,6000%	31,6000%
<b>Operações conjuntas</b>			
AVEP, AEIE	-	50,0000%	50,0000%
AEIE, Corredor Atlântico	-	25,0000%	25,0000%
<b>Outras entidades relacionadas</b>			
AMT	Entidade Reguladora	-	-
Estado Português	Acionista / Concedente	-	-
CP	Relação de domínio - Estado (op. ferroviário)	-	-
Membros dos órgãos sociais			

Não ocorreram alterações de perímetro face ao exercício anterior.

## 17.2 Saldos e transações significativas com entidades públicas

O Grupo IP é detido na totalidade pelo Estado Português sendo a função acionista desempenhada pela Direção Geral do Tesouro e Finanças (DGTF) e tendo tutela conjunta do Ministério das Infraestruturas e da Habitação e do Ministério das Finanças.

No quadro seguinte encontram-se os principais saldos (em 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021) e transações (referentes aos primeiros semestres de 2022 e 2021) entre o Grupo IP e o Estado e as Entidades Públicas:

NATUREZA	NOTAS	30-06-2022							
		ATIVO		PASSIVO		INVESTIMENTO	RENDIMENTOS	GASTOS	
		CORRENTE	NÃO CORRENTE	CORRENTE	NÃO CORRENTE				
Tarifa - Op.Transportes Ferroviário	Clientes/Fornecedores	8.2.2/8.3.3	16 059	-	46	-	92	37 299	1 359
Tarifa - Op.Transportes Ferroviário	Out contas a receber/a pagar	8.2.3 /8.3.4	7 948	-	881	-	-	-	-
Indemnização compensatória	Indemnização compensatória		-	-	-	-	-	27 528	-
Concedente - Estado - ILD	Concedente - Estado Conta a receber	8.2.1	4 246 625	-	-	-	-	-	-
Concedente - Estado - ILD	Serviços prestados	11	-	-	-	-	-	11 571	-
Concedente - Estado - ILD	Juros obtidos - concedente Estado	15	-	-	-	-	-	29 432	-
TRIR	Out. rend. e ganhos / Outros ganhos e perdas		-	-	-	-	-	-	1 658
CSR	Serviços prestados	11	-	-	-	-	-	326 797	-
Acréscimos de rendimentos CSR	Out. contas a receber – Dev. por acréscimos	8.2.3	136 853	-	-	-	-	-	-
Custos de cobrança CSR	Fornecimentos e serviços externos	13	-	-	-	-	-	-	6 536
Acréscimo de gastos CSR	Out. contas a pagar - Credores por acréscimos		-	-	2 737	-	-	-	-
Suprimentos	Financiamento acionista/ Suprimentos	8.3.2	-	-	2 332 667	-	-	-	-
			<b>4 407 485</b>	<b>0</b>	<b>2 336 332</b>	<b>0</b>	<b>92</b>	<b>432 626</b>	<b>9 553</b>

NATUREZA		NOTAS	31-12-2021				30-06-2021		
			ATIVO		PASSIVO		INVESTIMENTO	RENDIMENTOS	GASTOS
			CORRENTE	NÃO CORRENTE	CORRENTE	NÃO CORRENTE			
Tarifa - Op.Transportes Ferroviário	Clientes/Fornecedores	8.2.2/8.3.3	31 153	-	16	-	27	30 179	1 388
Tarifa - Op.Transportes Ferroviário	Out contas a receber/a pagar	8.2.3 /8.3.4	1 462	-	851	-	-	-	-
Indemnização compensatória	Indemnização compensatória		-	-	-	-	-	27 528	-
Concedente - Estado - ILD	Conc. Estado Conta a receber	8.2.1	4 136 506	-	-	-	-	-	-
Concedente - Estado - ILD	Serviços prestados	11	-	-	-	-	-	18 049	-
Concedente - Estado - ILD	Juros obtidos - concedente Estado	15	-	-	-	-	-	29 964	-
TRIR	Outros rend. e ganhos / Outros ganhos e perdas		-	-	-	-	-	-	1 053
CSR	Serviços prestados	11	-	-	-	-	-	273 193	-
Acréscimos de rendimentos CSR	Out. contas a receber - Devedores por acréscimos	8.2.3	78 690	-	-	-	-	-	-
Custos de cobrança CSR	Fornecimentos e serviços externos	13	-	-	-	-	-	-	5 464
Acréscimo de gastos CSR	Outras contas a pagar - Credores por acréscimos		-	-	1 574	-	-	-	-
Suprimentos	<b>Financiamento acionista/ Suprimentos</b>	8.3.2	-	-	2 332 667	-	-	-	-
Gastos financeiros - Suprimentos	Juros suportados - Empréstimos		-	-	-	-	-	-	111
			<b>4 247 812</b>	<b>0</b>	<b>2 335 108</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>378 913</b>	<b>8 016</b>

## 17.3 Saldos e transações com operadores ferroviários

No que respeita aos saldos com os operadores ferroviários em 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021, apresenta-se o detalhe que segue:

	NOTAS	30-06-2022	31-12-2021
<b>SALDOS A RECEBER</b>			
Clientes	8.2.2	16 059	31 153
Outras contas a receber	8.2.3	7 948	1 462
Devedores por acréscimos de rendimentos		7 948	1 462
		<b>24 007</b>	<b>32 616</b>
<b>SALDOS A PAGAR</b>			
Fornecedores	13.3.3	46	16
Outras contas a pagar	13.3.3	881	851
Cretores por acréscimos de gastos		881	851
		<b>928</b>	<b>867</b>

De seguida, apresenta-se o detalhe das transações ocorridas nos primeiros semestres de 2022 e 2021 com os operadores ferroviários:

	2022	2021
Investimento	92	27
	<b>92</b>	<b>27</b>
Serviços prestados	37 235	29 989
Outros rendimentos	64	190
	<b>37 299</b>	<b>30 179</b>
Fornecimentos e serviços externos	804	972
Gastos com pessoal	305	280
Outros gastos	249	137
	<b>1 359</b>	<b>1 388</b>

As principais transações ocorridas com operadores ferroviários respeitam, essencialmente, aos seguintes serviços prestados/recebidos:

Os investimentos dizem respeito essencialmente a suspensões temporárias da circulação ferroviária inseridos nos projetos de Renovação da Superestrutura Valadares-Gaia ao Acordo CP/IP no troço Caíde-Marco de Canaveses, e no troço Nine-Viana do Castelo;

Os serviços prestados incluem, entre outros, utilização da infraestrutura ferroviária, subconcessão de espaços (salas), transmissão de dados da rede nacional, serviços de *cloudsolutions* e comunicações fixas e móveis;

A rubrica de outros rendimentos refere-se, maioritariamente, a refaturações de *utilities* em espaços concessionados.

Os fornecimentos e serviços dizem respeito, entre outros, ao fornecimento de energia elétrica e à prestação de serviços relativos ao Comboio Socorro no âmbito do Protocolo CP/IP;

O valor da rubrica dos gastos com pessoal diz respeito às concessões de transporte faturadas ao abrigo do Contrato sobre “Utilização de Transportes da CP dos trabalhadores e beneficiários da ex-REFER”.

## 17.4 Operações conjuntas

De seguida apresentam-se os impactos das operações conjuntamente controladas nas Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas do Grupo IP (saldos em 30 de junho de 2022 e 31 de dezembro de 2021 e transações referentes aos primeiros semestres de 2022 e 2021):

SALDOS	30-06-2022	31-12-2021
Ativos	912	952
Passivos	78	83
TRANSAÇÕES	2022	2021
Rédito	-	528
Resultado do exercício	-	528

## 17.5 Remunerações dos membros de órgãos sociais

### MESA DA ASSEMBLEIA GERAL

**Presidente: (\*)**

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

**Secretária: Maria Isabel Louro Carla Alcobia**

(\*) O anterior Presidente da mesa da Assembleia Geral renunciou ao cargo em 24 de janeiro de 2020, não tendo sido substituído até à data.

Os membros da Mesa da Assembleia Geral foram eleitos para o triénio 2018-2020 e exercem os respetivos cargos sem remuneração.

## CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO

**Presidente:** (\*)

**Vice-Presidente:** José Saturnino Sul Serrano Gordo e Carlos Alberto João Fernandes

**Vogais:** Alberto Manuel de Almeida Diogo, Vanda Cristina Loureiro Soares Nogueira e Alexandra Sofia Vieira Nogueira Barbosa.

Os termos do mandato e o estatuto remuneratório associado ao exercício dos cargos foram estabelecidos em reunião de assembleia geral que decorreu no dia 29 de março de 2018.

Encontrando-se definido o estatuto remuneratório,

aos valores líquidos apurados foi aplicada a redução de 5% prevista no artigo 12.º da Lei n.º 12-A/2010, de 30 de junho.

Foi igualmente cumprido o disposto no artigo 27.º, n.º 1 da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro, não tendo sido atribuídas remunerações variáveis de desempenho aos seus gestores.

(\*) António Carlos Laranjo da Silva renunciou ao cargo como Presidente do Conselho de Administração Executivo com efeitos a 31 de dezembro de 2021.

Apresenta-se de seguida a remuneração anual auferida pelos membros:

(Valores em euros)

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO	2022		2021	
	REMUNERAÇÕES	ENC. PATRONAIS	REMUNERAÇÕES	ENC. PATRONAIS
António Carlos Laranjo da Silva	28 270	6 714	51 104	12 137
José Saturnino Sul Serrano Gordo	45 994	10 924	45 994	10 924
Carlos Alberto João Fernandes	45 994	10 924	45 994	10 924
Alberto Manuel de Almeida Diogo	40 883	9 710	40 883	9 710
Vanda Cristina Loureiro Soares Nogueira	40 883	9 710	40 883	9 710
Alexandra Sofia Vieira Nogueira Barbosa	40 883	9 710	40 883	9 710
	<b>242 908</b>	<b>57 691</b>	<b>265 742</b>	<b>63 114</b>

## CONSELHO GERAL E DE SUPERVISÃO

As remunerações dos membros do Conselho Geral e de Supervisão, que integra uma Comissão para as Matérias Financeiras, foram definidas em reunião de Assembleia Geral de 28 de agosto de 2015.

Após requerimento nesse sentido, os membros deste órgão que de seguida se identificam exercem os seus cargos sem auferir remuneração:

- José Emílio Coutinho Garrido Castel-Branco, por ter sido nomeado gestor público de outra entidade do Setor Empresarial do Estado, desde o início do ano de 2017;
- Duarte Manuel Ivens Pita Ferraz, por passagem à situação de reforma, desde julho de 2017.

## REVISOR OFICIAL DE CONTAS

Relativamente ao Revisor Oficial de Contas, foi fixado, em reunião de Assembleia Geral de 19 de março de 2019 (Ata da Assembleia Geral n.º 03/2019), para este cargo, como limite máximo para os honorários a atribuir, o montante equivalente a 35% da remuneração global do Presidente do Conselho Administração Executivo, à qual acresce IVA à taxa legal em vigor.

(Valores em euros)

ENTIDADE	2022	2021
Vítor Almeida & Associados, SROC, Lda.	17 886	17 886

## 18. NORMAS CONTABILÍSTICAS E INTERPRETAÇÕES RECENTEMENTE EMITIDAS

### NOVAS NORMAS, INTERPRETAÇÕES E ALTERAÇÕES, COM DATA DE ENTRADA EM VIGOR A PARTIR 1 DE JANEIRO DE 2022

#### ALTERAÇÕES À IFRS 3, IAS 16, IAS 37 E MELHORAMENTOS ANUAIS (REGULAMENTO 2021/1080, DE 28 DE JUNHO DE 2021)

Este conjunto de pequenas alterações efetuadas às IFRS serão efetivas para os períodos financeiros anuais iniciados em ou após 1 de janeiro de 2022:

- Alterações à IFRS 3: Atualização de uma referência na IFRS 3 para a Estrutura Concetual de Relato Financeiro sem alterar os requisitos de contabilização das concentrações de atividades empresariais;
- Alterações à IAS 16: Proíbe uma entidade de deduzir ao custo de um ativo fixo tangível os montantes recebidos da venda de itens produzidos enquanto a entidade se encontra a preparar o ativo para o seu uso pretendido. Em vez disso, a entidade deve reconhecer as retribuições recebidas dessas vendas e o custo relacionado nos resultados;
- Alterações à IAS 37: Especifica que custos é que uma entidade deve incluir quando avalia se um contrato é ou não um contrato oneroso;
- Melhorias anuais com pequenas alterações à IFRS 1, IFRS 9 e IAS 41, e aos exemplos ilustrativos da IFRS 16.

Estas alterações são efetivas para os períodos anuais iniciados em ou após 1 de janeiro de 2022.

#### ALTERAÇÕES À IFRS 16: CONCESSÕES RELACIONADAS COM O COVID AO NÍVEL DAS RENDAS PARA ALÉM DE 30 DE JUNHO DE 2021 (REGULAMENTO 2021/1421 DA COMISSÃO, DE 30 DE AGOSTO DE 2021)

Estas alterações estendem o expediente prático disponível aos locatários na contabilização das concessões de rendas relacionadas com o Covid-19 por um ano. O expediente prático atribuído pela anterior alteração à IFRS 16 emitida em maio de 2020 (e endossada pela União Europeia em 9 de outubro de 2020 pelo Regulamento 2020/1434 da Comissão), estava disponível para as reduções nos

pagamentos de locação que afetassem os pagamentos que seriam originalmente devidos em ou até 30 de junho de 2021. A presente alteração vem estender esse período para 30 de junho de 2022.

Aplicável aos exercícios que se iniciem em ou após 1 de abril de 2021, sendo permitida a sua adoção antecipada, incluindo às demonstrações financeiras que ainda não tenham sido autorizadas para emissão até 31 de março de 2021.

Estas alterações não apresentaram impactos nas Demonstrações Financeiras do Grupo IP

### NOVAS NORMAS, INTERPRETAÇÕES E ALTERAÇÕES, COM DATA DE ENTRADA EM VIGOR EM EXERCÍCIOS COM INÍCIO EM OU APÓS 1 DE JANEIRO DE 2023

#### IFRS 17: CONTRATOS DE SEGUROS (REGULAMENTO 2021/2036, DA COMISSÃO, DE 19 DE NOVEMBRO DE 2021)

A IFRS 17 resolve o problema de comparação criado pela IFRS 4 exigindo que todos os contratos de seguros sejam contabilizados de forma consistente, beneficiando assim quer os investidores quer as empresas de seguros. As obrigações de seguros passam a ser contabilizadas usando valores correntes em vez do custo histórico. A informação passa a ser atualizada regularmente, providenciando mais informação útil aos utilizadores das demonstrações financeiras.

Aplicável aos exercícios que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2023.

A norma em questão não é aplicada nas Demonstrações Financeiras do Grupo IP.

#### ALTERAÇÕES À IAS 1 E À IAS 8 (REGULAMENTO 2022/357 DA COMISSÃO, DE 2 DE MARÇO DE 2022)

As alterações à IAS 1 exigem que as entidades divulguem as informações materiais acerca das suas políticas contabilísticas em vez de divulgarem as políticas contabilísticas significativas.

As alterações à IAS 8 clarificam a forma sobre como as entidades devem distinguir as alterações nas políticas contabilísticas das alterações nas estimativas contabilísticas. Esta distinção é importante porque as alterações nas estimativas contabilísticas são aplicadas prospetivamente apenas sobre transações e outros eventos futuros, mas as alterações nas políticas contabilísticas são, de uma forma geral, aplicadas retrospectivamente às transações e a outros eventos passados.

Aplicável aos exercícios que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2023, sendo permitida a sua adoção antecipada.

Estas alterações irão ser objeto de análise pelo Grupo IP, não sendo esperados impactos significativos da sua aplicação.

#### ALTERAÇÕES À IAS 12: IMPOSTOS DIFERIDOS RELACIONADOS COM ATIVOS E PASSIVOS DE-CORRENTES DE UMA ÚNICA TRANSAÇÃO (REGULAMENTO 2022/1392 DA COMISSÃO, DE 11 DE AGOSTO DE 2022)

A IAS 12 atribui uma isenção às entidades de reconhecerem impostos diferidos quando estes resultam do reconhecimento inicial de ativos e passivos. Contudo, existia alguma incerteza sobre se essa isenção se aplicaria a transações tais como contratos de locação e obrigações de descomissionamento em que as entidades reconhecem em simultâneo quer um ativo, quer um passivo. Esta emenda vem clarificar que a isenção do reconhecimento inicial não se aplica a estas transações em que resultam montantes iguais de diferenças tributáveis e dedutíveis que resultem do reconhecimento inicial e, assim, as entidades deverão reconhecer o imposto diferido associado a tais transações.

Aplicável os períodos de reporte anuais iniciados em ou após 1 de janeiro de 2023, sendo permitida a sua adoção antecipada.

Esta alteração não terá impacto nas Demonstrações Financeiras Consolidadas do Grupo IP.

Normas (novas ou revistas) emitidas pelo "International Accounting Standards Board" (IASB) e interpretações emitidas pelo "International Financial Reporting Interpretation Committee" (IFRIC) e ainda não endossadas pela União Europeia

Adicionalmente, até à data de aprovação destas demonstrações financeiras, encontram-se ainda emitidas pelo IASB as seguintes normas e interpretações, ainda não endossadas pela União Europeia:

#### VENDA OU CONTRIBUIÇÃO DE ATIVOS ENTRE UM INVESTIDOR E A SUA ASSOCIADA OU EMPREENHIMENTO CONJUNTO - ALTERAÇÕES À IFRS 10 E À IAS 28 (EMITIDA PELO IASB EM 11SET14)

Esta alteração vem clarificar o tratamento contabilístico para transações quando uma empresa-mãe perde o controlo numa subsidiária ao vender toda ou parte do seu interesse nessa subsidiária a uma associada ou empreendimento conjunto contabilizado pelo método da equivalência patrimonial.

Ainda não foi definida a data de aplicação destas alterações e o processo de endosso pela União Europeia apenas será iniciado após confirmação da data de aplicação das alterações pelo IASB.

Esta alteração irá ser objeto de análise pelo Grupo IP, não sendo expectáveis impactos relevantes nas Demonstrações Financeiras do Grupo IP.

#### IFRS 14: CONTABILIZAÇÃO DE DIFERIMENTOS REGULATÓRIOS (EMITIDA PELO IASB EM 30JAN14)

Esta norma permite aos adotantes pela primeira vez das IFRS, que continuem a reconhecer os ativos e passivos regulatórios de acordo com a política seguida no âmbito do normativo anterior. Contudo para permitir a comparabilidade com as entidades que já adotam as IFRS e não reconhecem ativos/passivos regulatórios, os referidos montantes têm de ser divulgados nas demonstrações financeiras separadamente.

Aplicável aos exercícios que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2016, tendo a Comissão Europeia decidido não iniciar o processo de endosso desta norma transitória e aguardar pela norma definitiva a emitir pelo IASB.

Esta norma não terá impacto no Grupo IP.

#### ALTERAÇÕES À IAS 1 – APRESENTAÇÃO DE DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS (EMITIDA PELO IASB EM 23JAN20 E ATUALIZADA EM 15JUL20)

Estas alterações à IAS 1 – Apresentação de Demonstrações Financeiras, vêm clarificar os requisitos que uma entidade aplica para determinar se um passivo é classificado como corrente ou como não corrente. Estas alterações, em natureza, pretendem ser apenas uma redução de âmbito, clarificando os requisitos da IAS 1, e não uma modificação aos princípios subjacentes.

Aplicável aos exercícios que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2023, estando estas alterações ainda sujeitas ao processo de endosso pela União Europeia.

Esta alteração irá ser objeto de análise pelo Grupo IP.

#### ALTERAÇÕES À IFRS 17: APLICAÇÃO INICIAL DA IFRS 17 E DA IFRS 9 – INFORMAÇÃO COMPARATIVA (EMITIDA PELO IASB EM 9 DE DEZEMBRO DE 2021)

A IFRS 17 e a IFRS 9 têm diferentes requisitos de transição. Para algumas seguradoras, estas diferenças podem causar mismatches contabilísticos entre os ativos financeiros e os passivos de contratos de seguros na informação comparativa que é apresentada nas suas demonstrações financeiras quando é aplicada a IFRS 9 e a IFRS 17 pela primeira vez. Esta emenda, através da introdução de uma opção para uma apresentação da informação comparativa acerca dos ativos financeiros, vem ajudar as seguradoras a evitar estes mismatches contabilísticos temporários e, assim, incrementar a utilidade da informação comparativa para os investidores.

Aplicáveis aos períodos de reporte anuais iniciados em ou após 1 de janeiro de 2023, estando sujeitas ao processo de endosso pela União Europeia.

Esta alteração não terá impacto no Grupo IP.



## 19. GARANTIAS E AVALES

Em 30 de junho de 2022, as responsabilidades implícitas às garantias bancárias prestadas totalizavam 1.366,1 M€ (2021: 982,5 M€), donde se destaca:

- Garantias no montante de 1.361 M€ (2021: 977 M€) prestadas a favor da Autoridade Tributária decorrentes dos processos do IVA (nota 6);
- Garantias no montante de 5,1 M€ (2021: 5,5 M€) prestadas a tribunais no âmbito de processos em contencioso e a outras entidades.

## 20. CONTINGÊNCIAS

*Ver política contabilística na nota 2.3.14 do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2021.*

De acordo com a legislação em vigor, as declarações fiscais estão sujeitas a revisão e correção por parte das autoridades fiscais durante um período de quatro anos (cinco anos para a Segurança Social) exceto quando tenha havido prejuízos fiscais, tenham sido concedidos benefícios fiscais ou estejam em curso inspeções, reclamações ou impugnações, casos em que, dependendo das circunstâncias, os prazos são alongados ou suspensos. O Conselho de Administração Executivo, suportado nas informações dos seus assessores fiscais, entende que eventuais contingências fiscais não deverão ter um efeito significativo nas Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas em 30 de junho de 2022, considerando as provisões constituídas e as expectativas existentes nesta data, incluindo as situações de impugnação judicial referente ao diferendo de IVA.

### Processos de IVA

O Grupo IP apresenta à data de divulgação das suas contas, para além do processo divulgado nas notas 6 e 9, o seguinte processo de IVA:

- Proferida a decisão final, em sede de Administração Tributária, relativa à correção de IVA de 2006, envolvendo o montante de 2.816 m€ conforme nota 8.2.3, foi deferido parcialmente pela Autoridade Tributária, tendo a IP Património apresentado impugnação judicial com parecer de especialista fiscal. Não obstante o indeferimento da reclamação graciosa, os pareceres fiscais sobre a matéria permitem sustentar a convicção do Grupo que assiste razão para devolução do referido montante, uma vez que não ocorreu qualquer incumprimento fiscal por parte da IP Património no apuramento de imposto e tratamento da operação em sede do código do IVA. No limite, caso a ação não seja ganha, terá de ser reconhecido como gasto o valor já depositado à ordem da AT (nota 8.2.3), acrescido de eventuais juros de mora e compensatórios. Em 25 de maio de 2015, a IP Património foi notificada da contestação da Autoridade Tributária aguardando à data de marcação de audiência. Em 2 de junho de 2022, fomos então notificados para efeito de apresentação de alegações, o que declinámos em virtude da inexistência de novas informações que justifiquem contestação, face ao já apresentado na impugnação judicial.

### Processos em Tribunal

A 30 de junho de 2022, os processos judiciais em curso, referentes a expropriações ferroviárias, atingem o valor de 24.321 m€ (em 31 de dezembro de 2021: de 19.849 m€), sendo que este valor não tem reflexo na Demonstração Condensada Consolidada da Posição Financeira. Nestes casos são efetuados depósitos à ordem do tribunal onde esteja a decorrer o processo, depósitos estes equivalentes ao valor arbitrado e que ficam à guarda da Caixa Geral de Depósitos sendo que, da sua resolução, não resulta um encargo para o Grupo, mas sim para o Concedente das infraestruturas ferroviárias.

Existem ainda outras ações relacionadas com acidentes ocorridos nas infraestruturas ferroviárias de que o Grupo é gestor e danos provocados em propriedades alheias e imputáveis ao Grupo IP. Estas ações encontram-se cobertas pelo seguro de atividade do Grupo.

As contingências que possam advir dos processos a decorrerem no Tribunal do Trabalho foram objeto de provisão, conforme nota 9.

### Subsídios

Os subsídios recebidos foram atribuídos de acordo com as condições de elegibilidade aplicáveis às candidaturas respetivas encontrando-se, no entanto, sujeitos a auditorias e eventual correção pelas entidades competentes. No caso das candidaturas a subsídios comunitários, estas correções poderão ocorrer durante um período de cinco anos a partir do pagamento do saldo. Tratando-se de subsídios afetos à atividade de investimento ferroviário por conta do Concedente, a devolução tem repercussão apenas na conta do Concedente – Estado – conta a receber.

## 21. COMPROMISSOS

Os compromissos do Grupo IP resultam fundamentalmente da obrigação de cumprimento dos compromissos assumidos relativos aos Contratos de Subconcessão Rodoviária e à substituição do Estado nos seus pagamentos e recebimentos relativos à Rede Rodoviária Concessionada.

Os encargos líquidos do Grupo IP com Concessões Rodoviárias do Estado e Subconcessões, incluindo as receitas de portagem após o término dos Con-

tratos de Concessão do Estado com os parceiros privados, que são receitas do Grupo, de acordo com Contrato de Concessão da IP, a preços constantes e com IVA, conforme os valores enviados à Direção Geral do Tesouro e Finanças que serviram de base aos valores apresentados no quadro correspondente no Relatório do Orçamento do Estado para 2022, resumem-se aos apresentados no quadro seguinte:

ENCARGOS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES (M€)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Encargos Brutos	1 303	1 219	1 109	969	867	778	686	572	512
Receitas	- 267	- 271	- 552	- 416	- 423	- 418	- 381	- 309	- 244
<b>Encargos Líquidos</b>	<b>1 036</b>	<b>948</b>	<b>557</b>	<b>552</b>	<b>444</b>	<b>360</b>	<b>305</b>	<b>262</b>	<b>268</b>

ENCARGOS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES (M€)	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Encargos Brutos	359	284	274	218	146	123	142	32	10
Receitas	- 209	- 188	- 189	- 192	- 187	- 160	- 171	- 22	- 7
<b>Encargos Líquidos</b>	<b>150</b>	<b>96</b>	<b>84</b>	<b>26</b>	<b>- 42</b>	<b>- 37</b>	<b>- 30</b>	<b>10</b>	<b>3</b>

ENCARGOS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES (M€)	2041	2042
Encargos Brutos	-	-
Receitas	-	-
<b>Encargos Líquidos</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Fonte: Relatório do Orçamento do Estado 2022

Conforme Relatório de Orçamento do Estado de 2022:

“No que respeita aos valores relativos às parcerias rodoviárias, apresentados no quadro anterior, as previsões orçamentais basearam-se nos contratos em vigor, não se considerando expectativas de resultados dos processos negociais em curso.

Relativamente aos contratos de subconcessão do Douro Interior, do Litoral Oeste e do Baixo Tejo, as previsões dos respetivos encargos líquidos não contemplam, tal como nos exercícios orçamentais anteriores, as denominadas compensações contingentes — cujo pagamento não ocorrerá, em linha com a posição manifestada pelo Tribunal de Contas a esse respeito”.

## 22. INFORMAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS

a) Nos termos do nº 1 do art.º 21º do Decreto-Lei nº 411/91, de 17 de outubro, o Grupo confirma não ser devedor de quaisquer contribuições vencidas à Segurança Social. Mais informa não ser devedor de qualquer dívida perante a Administração Fiscal.

b) Impacto da atividade do Grupo IP nas Contas Nacionais e Contas Públicas (Base 12, número 3, alínea c) do Decreto-Lei nº 110/2009 de 18 maio).

### i. Contas Nacionais:

Após consulta ao Instituto Nacional de Estatística (INE) entende-se que todas as rubricas contabilísticas do Grupo IP têm impacto direto nas contas nacionais. Os fluxos que o Grupo estabelece com unidades fora do perímetro das Administrações Públicas terão efeito direto nos agregados das administrações públicas (défice e/ou dívida), impacto cujo efeito e magnitude dependerá das operações em causa. Assim, exemplificando, quando o Grupo IP recebe juros de aplicações financeiras fora do perímetro das Administrações Públicas, contribui positivamente para o saldo das Administrações Públicas. Quando o Grupo paga serviços prestados por Sociedades fora do perímetro das Administrações Públicas está a aumentar a despesa pública e, consequentemente, o défice; se o Grupo IP se financiar junto do sector financeiro ou do Resto do Mundo, está a aumentar a dívida pública.

Pela própria natureza do sistema de contas nacionais, a estimativa do impacto de uma única unidade deve ser tomada como meramente indicativa. Consistindo num sistema integrado, para evidenciar as relações económicas subjacentes de forma mais explícita, a metodologia das contas nacionais estabelece

que as operações de uma unidade ou conjunto de unidades, por vezes, sejam objeto de transformações cujo efeito analítico só faz sentido no conjunto mais alargado do sistema de contas.

### ii. Contas Públicas:

A prestação de contas numa ótica de contabilidade pública adota a denominada base de caixa, em que se procede ao registo de fluxos financeiros – pagamentos e recebimentos.

A IP encontra-se integrada nas Entidades Públicas Reclassificadas sendo equiparada a Serviços e Fundos Autónomos, estando assim incluída no perímetro orçamental do Estado.

### c) Adoção da NCP 26

No que se refere à apresentação das Demonstrações Orçamentais de acordo com a NCP26, ainda não estão reunidas as condições técnicas para a elaboração das mesmas pela IP, pelo que, conforme previsto no ponto 7 da Resolução n.º2/2021 do Tribunal de Contas, foi concedida por este Tribunal à IP dispensa de apresentação destas demonstrações orçamentais.

d) Informação financeira prospetiva - compromissos assumidos, informação previsional de carácter plurianual, para o período da concessão, sobre a atividade da concessionária, nomeadamente quanto a resultados, necessidades de financiamento, dividendos a pagar ao acionista e impostos sobre os resultados (Base 12, número 4, alínea b) do Decreto-Lei nº 110/2009 de 18 maio).

## 23. OUTROS FACTOS RELEVANTES

### COMPENSAÇÕES, RESERVAS DE DIREITOS, PEDIDOS DE REPOSIÇÃO DE EQUILÍBRIO FINANCEIRO (REF) E IMPUGNAÇÕES DE MULTAS NAS SUBCONCESSÕES E CONTRATOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO.

Nos termos dos Contratos de Subconcessão ainda antes da apresentação de qualquer pedido de reposição de equilíbrio financeiro (REF) em concreto, a contraparte do Grupo IP tem que formular aquilo que se designa como “reserva de direito”, ou seja,

tem de informar o Grupo que entende que um determinado facto é elegível para efeitos de REF. Depois desta reserva, é que são ou podem ser apresentados os pedidos de REF. Cumpre igualmente notar que caso a reserva de direito não seja formulada no prazo de 30 dias a contar da data da ocorrência do evento, o putativo e eventual direito a REF caduca.

Até 30 de junho de 2022 foram apresentados os seguintes pedidos de REF:

SUBCONCESSÃO	TIPO DE PEDIDO EFETUADO	FACTO GERADOR DO PEDIDO	PONTO DE SITUAÇÃO
Auto-Estrada Transmontana (AEXXI)	Juros por atraso no pagamento da remuneração	Juros de mora por atraso no pagamento da remuneração	CAE da IP suspendeu pagamentos, pelo menos até decisão do TdC sobre recurso CSA do AL; pagamentos foram retomados após decisão do Tribunal de Contas (decisão de não sujeição na sequência de resubmissão).
Auto-Estrada Transmontana (AEXXI)	Juros por atraso no pagamento da remuneração	Juros de mora por atraso no pagamento da remuneração	IP não pagou a remuneração devida, cuja data limite era 31 de agosto; Em 7 e 10 de setembro a situação foi totalmente regularizada.
Baixo Alentejo	Juros por atraso no pagamento da remuneração	Juros de mora por atraso no pagamento da remuneração	IP não pagou a remuneração devida, cuja data limite era 31 de agosto; Em 7 e 10 de setembro a situação foi totalmente regularizada.
Litoral Oeste (AELO)	Reposição de equilíbrio financeiro (com fundamento em modificação unilateral do CSC Reformado)	Laços IC9-Alburitel/Carregueiros e IC9 - Carregueiros/Tomar; reparação de patologias nos taludes de laços transferidos para a AELO	Modificação unilateral do CSC reformado, decisão IP. Existe consenso entre IP/AELO sobre REF e valor pedido; IP desencadeou o procedimento previsto no DL 111/2012, de 23 de maio, carta SET de 24.10.2019; aguarda decisão do Governo (para constituição de comissão de negociação).
Litoral Oeste (AELO)	Juros por atraso no pagamento da remuneração	Juros de mora por atraso no pagamento da remuneração	IP não pagou a remuneração devida, cuja data limite era 31 de agosto; Em 7 e 10 de setembro a situação foi totalmente regularizada.
Pinhal Interior (Ascendi PI)	Juros por atraso no pagamento da remuneração	Juros de mora por atraso no pagamento da remuneração	CAE da IP suspendeu pagamentos, pelo menos até decisão do TdC sobre recurso CSA do AL; pagamentos foram retomados após decisão do Tribunal de Contas (decisão de não sujeição na sequência de resubmissão).
Algarve Litoral	Ação de indemnização	Ação proposta pelos Bancos Financiadores	Em curso.
Algarve Litoral	Rescisão do Contrato de Subconcessão Reformado	Rescisão do Contrato de Subconcessão Reformado por motivo imputável à IP	Tribunal Arbitral foi constituído, Dr. Luís Laureano como Presidente escolhido pelo Bastonário da Ordem dos Advogados, Prof. Paulo Otero, indicado pela IP, Prof. Pedro Costa Gonçalves, indicado pela RAL; Em curso; em decisão intercalar, o Tribunal considerou-se competente para conhecer dos pedidos; IP vai propor ação de anulação desta decisão.
Algarve Litoral	Providência cautelar no âmbito da ação para rescisão do contrato de subconcessão reformado	Providência cautelar no âmbito da ação para rescisão do contrato de subconcessão reformado	Decisão arbitral: IP condenada a pagar 30.007.923,12€, acrescido de um valor mensal até que seja proferida a decisão final, no montante mínimo de 1.162.805,95, e de 1.262.805,95 decorridos 45 dias da referida decisão arbitral; IP pediu a anulação parcial da decisão (sobre a decisão de o Tribunal Arbitral se julgar competente)

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS	TIPO DE PEDIDO EFETUADO	FACTO GERADOR DO PEDIDO	PONTO DE SITUAÇÃO
ViaLivre - Norte Litoral	Reposição de equilíbrio financeiro	Alteração legislativa de carácter específico - Alteração da Lei n.º 25/2006, materializadas aquando da aprovação da Lei n.º 64-B/2011 de 30 de dezembro.	A IP aceitou a elegibilidade das despesas apresentadas, que serão ou não aprovadas caso a caso.

### “COMPENSAÇÕES, RESERVAS DE DIREITOS E PEDIDOS DE REPOSIÇÃO DE EQUILÍBRIO FINANCEIRO (REF) NAS CONCESSÕES DO ESTADO”

Tratando-se de concessões do Estado que são negociadas pelo Estado com as Concessionárias, a IP não é contraparte nos contratos, apenas tem conhecimento destas situações por intermédio do represen-

tante do Estado, o IMT. No âmbito do seu Contrato de Concessão com o Estado, a IP poderá eventualmente ser chamada a efetuar o pagamento de situações de REF, se o Concedente assim o determinar.

No primeiro semestre de 2022, a IP registou encargos no montante de 3,1 M€ de participações, compensações e reequilíbrios, dos quais se destacam:

- i. Compensação à concessionária AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, no montante de 4,47 M€, nos termos da sentença do Tribunal Arbitral de 7 de fevereiro de 2017;
- ii. Execução dos Acordos de Reequilíbrio financeiro com a Lusoponte, resultando num saldo de 1,64 M€ a favor da IP.

## IMPACTO COVID-19 E SITUAÇÃO GEOPOLÍTICA INTERNACIONAL

### COVID-19

Após dois anos fortemente impactados pela pandemia de COVID-19, assistiu-se no 1.º semestre de 2022 a um incremento muito significativo da utilização da rede rodoferroviária, para níveis idênticos aos verificados no ano de 2019, último ano antes do surgimento da pandemia.

Com efeito, a Contribuição do Serviço Rodoviário atingiu 326,8 milhões de euros no 1.º semestre de 2022, que compara com 331,7 milhões de euros no 1.º semestre de 2019, ou seja, uma variação de apenas 1,5%.

Quanto às receitas de portagens, o valor verificado no 1.º semestre de 2022 é inferior em cerca de 15% face ao valor verificado no 1.º semestre de 2019, o que se deve no entanto ao regime de descontos introduzido na Lei do Orçamento do Estado de 2021, visto o número de transações já ser superior em 2022 face ao período homólogo de 2021.

No que respeita aos serviços ferroviários, e designadamente à Tarifa de Utilização, verifica-se que o valor verificado no 1.º semestre de 2022 (34,1 milhões de euros) é igual ao valor verificado no 1.º semestre de 2019.

Também na gestão imobiliária e de espaços comerciais, negócio desenvolvido pela IP Património, se assistiu a uma forte recuperação no 1.º semestre de 2019, tendo-se atingido uma receita de 8,1 milhões de euros, que compara com a receita de 7,9 milhões de euros verificada no 1.º semestre de 2019.

Em síntese, os resultados obtidos no 1.º semestre de 2022 demonstram que se regressou a níveis de receita do 1.º semestre de 2019, considerando-se por essa razão que a pandemia de COVID-19 já não teve impacto nos resultados económicos da empresa, tanto mais que os gastos registados com medidas de prevenção e combate à pandemia foram de apenas 126 mil euros.

Do ponto de vista operacional, a empresa manteve uma atividade normal, sem qualquer tipo de condicionamento operacional motivado pelo contexto pandémico, tendo-se, no entanto, mantido parte das medidas de proteção aos colaboradores vigentes nos anos de 2020 e 2021.

### Situação Geopolítica Internacional

A atual situação geopolítica internacional, motivada pela invasão da Ucrânia pela Rússia, originou a escalada da taxa de inflação no 1.º semestre de 2022, com um impacto ainda mais significativo na energia elétrica, petróleo e gás.

Este impacto tem reflexo inevitável nos custos dos FSE, em particular nos custos com energia elétrica consumida pela IP, que inclui a energia de tração, serviço prestado pela IP aos operadores ferroviários.

Também no setor da construção este novo cenário geopolítico teve impacto, com reflexo no custo dos materiais e mão-de-obra, que se repercute no custo das obras, quer nas novas, por via do ajustamento dos preços base, quer nas obras que já se encontravam em execução, por via do aumento do valor das revisões de preços contratualmente estabelecidas.

Outro potencial impacto do aumento de preços, designadamente no que respeita aos combustíveis rodoviários (gasóleo e gasolina), seria a diminuição da utilização da Rede Rodoviária Nacional, com impacto nas receitas que lhe estão associadas (CSR e Portagens). No entanto, os indicadores existentes, e já apresentados neste capítulo, demonstram que tal não se está a verificar, ao que acresce o facto de, atualmente, o preço médio da gasolina e gasóleo rodoviários já estar mais baixo face ao valores praticados em meados do ano.

Conclui-se assim que o maior impacto verificado na atividade da IP, motivado pela situação geopolítica mundial, dá-se ao nível dos gastos com a energia elétrica e dos custos da construção, não afetando, pelo menos de forma evidente, a procura da rede rodoviária e ferroviária sob a gestão da IP.

Face ao atrás exposto e com base na melhor informação disponível à data, a evolução dos resultados no período em análise e a constante articulação mantida com o acionista Estado, considera-se que se mantém aplicável o princípio da continuidade das operações, base que esteve subjacente à preparação das Demonstrações Financeiras.

## 24. EVENTOS SUBSEQUENTES

Ver política contabilística 2.3.19 do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2021.

### I) AUMENTOS DE CAPITAL – 26 DE AGOSTO DE 2022 E 29 DE SETEMBRO DE 2022

Através de Deliberações Sociais Unâнимes por Escrito, com datas de 26 de agosto de 2022 e 29 de setembro de 2022, foi decidido aumentar o capital social da IP em 124.160 m€ e 85.000 m€ através da emissão de 24.832 ações e 17.000 ações respetivamente com o valor nominal de 5.000 euros cada.

### II) APROVAÇÃO DAS CONTAS DA IP REFERENTES AOS EXERCÍCIOS DE 2020 E 2021

À data de 26 de agosto de 2022 foram aprovadas, pelo acionista, as Demonstrações Financeiras separadas e consolidadas e o relatório do Conselho de Administração Executivo referente aos exercícios de 2020 e 2021 do Grupo IP.

### III) ELEIÇÃO DO NOVO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

À data de 26 de agosto de 2022, foi eleito o Conselho de Administração Executivo para o triénio 2022-2024. O Conselho de Administração Executivo nomeado é composto por um presidente, dois vice-presidentes e três vogais como segue:

Presidente	Miguel Jorge de Campos Cruz
Vice-Presidente	Carlos Alberto João Fernandes
Vice-Presidente	Maria Amália Freire de Almeida
Vogal	Vanda Cristina Loureiro Soares Nogueira
Vogal	Alexandra Sofia Vieira Nogueira Barbosa
Vogal	Ana Isabel Mota da Silva Coelho

### IV) MORATÓRIA

Nos termos dos Despachos do Senhor Ministro de Estado e das Finanças n.º 262/2022/MEF de 29 de setembro de 2022 e do Senhor Secretário de Estado do Tesouro n.º 304/2022- SET de 23 de setembro de 2022, foi autorizado o diferimento do pagamento do serviço da dívida dos empréstimos, concedidos pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF) à IP, com vencimento em 31 de maio de 2022, para 30 de novembro de 2022, sem custos adicionais.

Almada, 30 de setembro de 2022

## O Conselho de Administração Executivo

**Presidente,** MIGUEL JORGE DE CAMPOS CRUZ  
Documento Assinado Digitalmente

### **Diretora Financeira**

MARIA DO CARMO ALMIRO DO VALE DUARTE  
FERREIRA

Documento Assinado Digitalmente

**Vice-Presidente,** CARLOS ALBERTO JOÃO FERNANDES  
Documento Assinado Digitalmente

### **Contabilista Certificado**

DIOGO MENDONÇA LOPES MONTEIRO

Documento Assinado Digitalmente

**Vice-Presidente,** MARIA AMÁLIA FREIRE DE ALMEIDA  
Documento Assinado Digitalmente

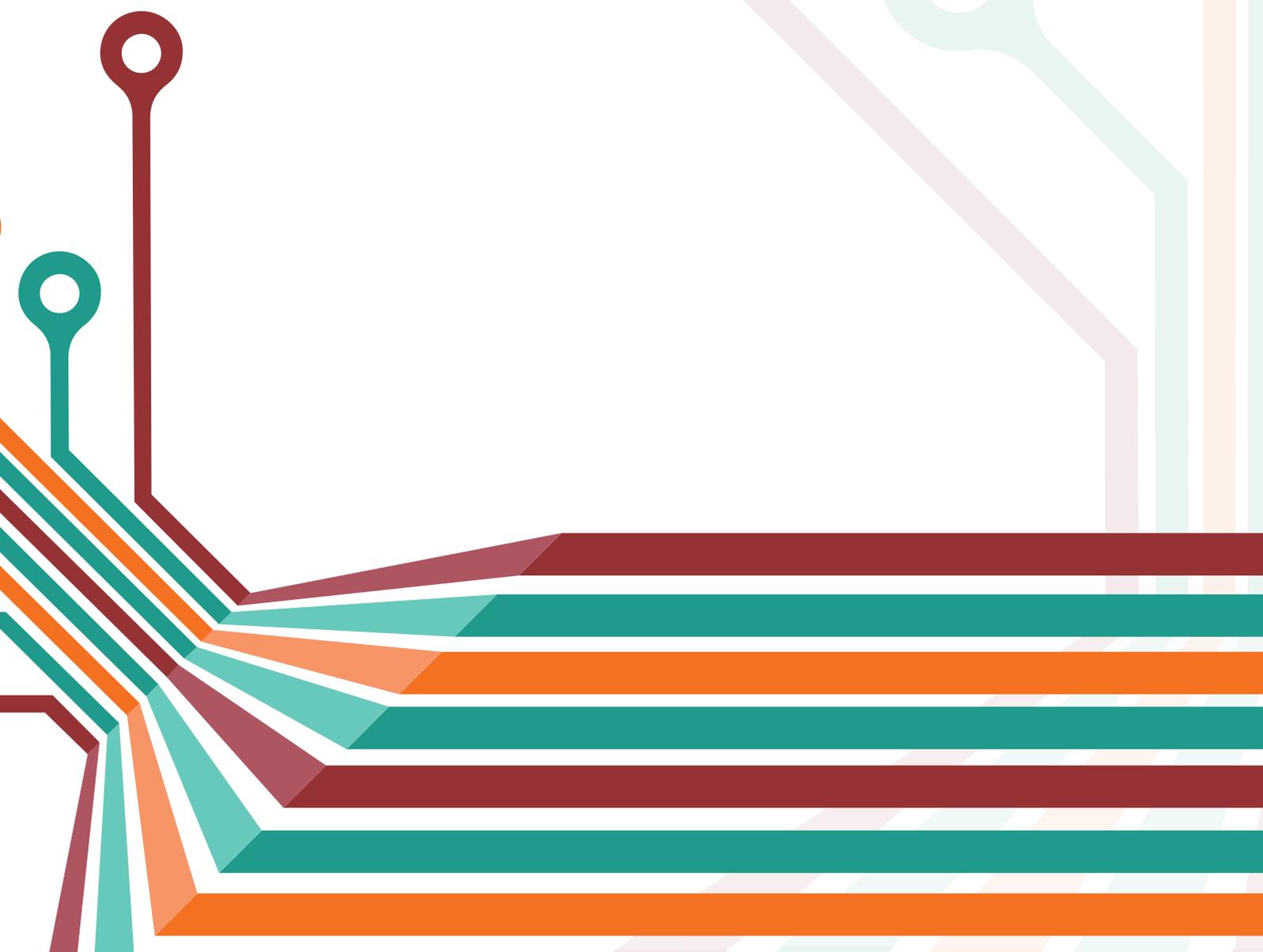
**Vogal,** VANDA CRISTINA LOUREIRO SOARES NOGUEIRA  
Documento Assinado Digitalmente

**Vogal,** ALEXANDRA SOFIA VIEIRA NOGUEIRA BARBOSA  
Documento Assinado Digitalmente

**Vogal,** ANA ISABEL MOTA DA SILVA COELHO  
Documento Assinado Digitalmente

# Parte III

## **Assinatura Digital**



Almada, 30 de setembro de 2022

## O Conselho de Administração Executivo

**Presidente,** MIGUEL JORGE DE CAMPOS CRUZ

**Diretora Financeira**

MARIA DO CARMO ALMIRO DO VALE DUARTE  
FERREIRA

**Vice-Presidente,** CARLOS ALBERTO JOÃO FERNANDES

**Contabilista Certificado**

DIOGO MENDONÇA LOPES MONTEIRO

**Vice-Presidente,** MARIA AMÁLIA FREIRE DE ALMEIDA

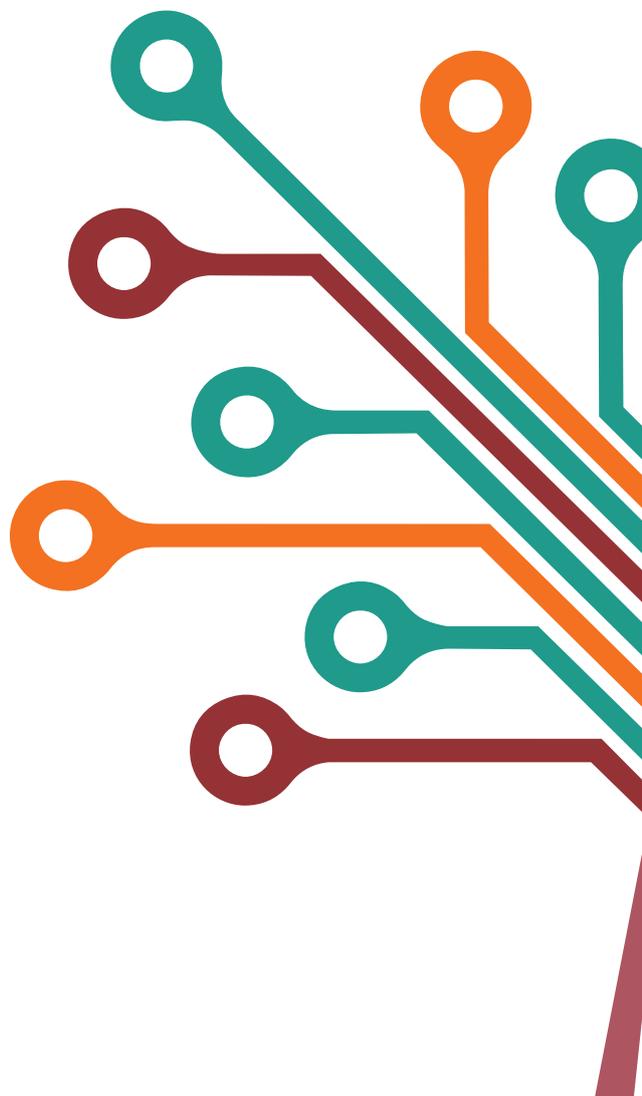
**Vogal,** VANDA CRISTINA LOUREIRO SOARES NOGUEIRA

**Vogal,** ALEXANDRA SOFIA VIEIRA NOGUEIRA BARBOSA

**Vogal,** ANA ISABEL MOTA DA SILVA COELHO









**Parte IV**  
**Relatório de**  
**Revisão Limitada**  
**às Demonstrações**  
**Financeiras**  
**Condensadas**  
**Consolidadas de**  
**30 de junho de 2022**

**Infraestruturas de Portugal, S.A.**  
Campus do Pragal, Praça da Portagem  
2809-013 ALMADA – Portugal  
Tel.: +(351) 212 879 000  
e-mail: [ip@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:ip@infraestruturasdeportugal.pt)  
Capital Social: 10 821 830 000,00 €  
NIF: 503 933 813  
[www.infraestruturasdeportugal.pt](http://www.infraestruturasdeportugal.pt)