



Infraestruturas  
de Portugal



**Infraestruturas**  
de Portugal



# RELATÓRIO E CONTAS CONSOLIDADO

2021 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	21
3.1 PRINCIPAIS INDICADORES	21
3.2 DESTAQUES DO SEMESTRE	26
4. PRINCIPAIS ÁREAS DE NEGÓCIO	35
4.1 CONSERVAÇÃO DA REDE	35
4.2 INVESTIMENTO NA INFRAESTRUTURA RODOFERROVIÁRIA	43
4.3 UTILIZAÇÃO DA REDE RODOFERROVIÁRIA	54
4.4 PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS	57
4.5 TELECOMUNICAÇÕES E CLOUD	63
4.6 SERVIÇOS DE ENGENHARIA	63
4.7 GESTÃO IMOBILIÁRIA E DE ESPAÇOS COMERCIAIS	64
5. DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO	66
5.1 RENDIMENTOS OPERACIONAIS	66
5.2 GASTOS OPERACIONAIS	73
5.3 ESTRUTURA PATRIMONIAL	83
6. GESTÃO FINANCEIRA E DÍVIDA	85
6.1 GESTÃO FINANCEIRA	85
6.2 OPERAÇÕES DE AUMENTO DE CAPITAL	86
6.3 ESTRUTURA DA DÍVIDA FINANCEIRA	87
6.4 ANÁLISE DOS RESULTADOS FINANCEIROS	89
7. IMPACTO COVID-19	90
7.1 IMPACTO NOS RESULTADOS	90
7.2 GASTOS EM AÇÕES DE COMBATE À PANDEMIA	91
7.3 ATIVIDADE OPERACIONAL	91
7.4 MEDIDAS DE MITIGAÇÃO E MODELO DE ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO	91
7.5 PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS	91
8. EVENTOS SUBSEQUENTES	94

## PARTE II – DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS E NOTAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS GRUPO IP

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS E NOTAS	98
DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO	99
DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS	100
1. INFORMAÇÃO SOCIETÁRIA	107

1.1. ATIVIDADE DA IP	107
1.2. ATIVIDADES DAS EMPRESAS DO GRUPO IP	108
1.2.1. ATIVIDADE DE OPERAÇÕES DE TELECOMUNICAÇÕES	108
1.2.2. ATIVIDADE DE GESTÃO INTEGRADA E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO IMOBILIÁRIO DO GRUPO E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO PÚBLICO FERROVIÁRIO (ESPAÇOS COMERCIAIS)	108
1.2.3. PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE ENGENHARIA DE TRANSPORTES	108
1.3. OUTRAS PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS	110
1.3.1. CORREDOR ATLÂNTICO	109
1.3.2. ALTA VELOCIDADE ESPANHA – PORTUGAL - AVEP	109
2. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS	110
2.1. BASES DE PREPARAÇÃO	110
2.2. BASES DA CONSOLIDAÇÃO	110
2.3. POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS	110
2.4. PRINCIPAIS JULGAMENTOS, ESTIMATIVAS E PRESSUPOSTOS UTILIZADOS NA PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	110
3. GRUPO	112
4. INFORMAÇÃO POR SEGMENTOS	113
5. ATIVOS INTANGÍVEIS	116
6. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS (ATIVOS E PASSIVOS)	118
7. DIFERIMENTOS	120
7.1. DIFERIMENTOS ATIVOS	120
7.2. DIFERIMENTOS PASSIVOS	120
7.2.1. SUBSÍDIOS AO INVESTIMENTO – DIREITO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIO	121
8. ATIVOS FINANCEIROS E PASSIVOS FINANCEIROS	122
8.1. CATEGORIAS DE ACORDO COM A IFRS 9	122
8.2. ATIVOS FINANCEIROS	123
8.2.1. CONCEDENTE ESTADO CONTA A RECEBER	123
8.2.2. CLIENTES	124
8.2.3. OUTRAS CONTAS A RECEBER	124
8.2.4. CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	125
8.3. PASSIVOS FINANCEIROS	126
8.3.1. FINANCIAMENTOS OBTIDOS	126
8.3.2. FINANCIAMENTOS DO ACIONISTA /SUPRIMENTOS	128
8.3.3. FORNECEDORES	132
8.3.4. OUTRAS CONTAS A PAGAR	132
8.4. POLÍTICAS DE GESTÃO DE RISCO FINANCEIRO	133
8.4.1. RISCO DE CRÉDITO	133
8.4.2. RISCO DE LIQUIDEZ	136
8.4.3. RISCO DE TAXA DE JURO	137
8.4.4. RISCO DE CAPITAL	137
8.5. ALTERAÇÕES NO PASSIVO DECORRENTE DA ATIVIDADE DE FINANCIAMENTO	138
9. PROVISÕES	140
10. CAPITAL E RESERVAS	141
11. VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS	142

# ÍNDICE

12. CUSTO DAS MERCADORIAS VENDIDAS E DAS MATÉRIAS CONSUMIDAS	144
13. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS	145
14. OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS	146
15. PERDAS E GANHOS FINANCEIROS	146
16. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	147
17. ENTIDADES RELACIONADAS	149
17.1. RESUMO DAS PARTES RELACIONADAS	149
17.2. SALDOS E TRANSAÇÕES SIGNIFICATIVAS COM ENTIDADES PÚBLICAS	150
17.3. SALDOS E TRANSAÇÕES COM OPERADORES FERROVIÁRIOS	152
17.4. OPERAÇÕES CONJUNTAS	153
17.5. REMUNERAÇÕES DOS MEMBROS DE ÓRGÃOS SOCIAIS	153
18. NORMAS CONTABILÍSTICAS E INTERPRETAÇÕES RECENTEMENTE EMITIDAS	155
19. GARANTIAS E AVALES	158
20. CONTINGÊNCIAS	159
21. COMPROMISSOS	160
22. INFORMAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS	161
23. OUTROS FACTOS RELEVANTES	162
24. EVENTOS SUBSEQUENTES	165

## PARTE III – ASSINATURA DIGITAL

## PARTE IV – RELATÓRIO DE REVISÃO LIMITADA ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS DE 30 DE JUNHO DE 2021

### 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 2021

# 1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O surgimento da 3.ª vaga de COVID-19, que conduziu à declaração de sucessivos Estados de Emergência que vigoraram até 30 de abril de 2021, e dos quais resultaram um conjunto alargado de restrições à atividade comercial e à circulação de pessoas, tiveram inevitavelmente um forte impacto nos resultados da IP, a exemplo do que já se tinha verificado no ano de 2020.

Não obstante este cenário adverso manteve-se assegurada a continuidade do negócio e a operacionalidade da infraestrutura rododotferroviária. Foram ainda concretizadas todas as ações necessárias para assegurar a segurança e proteção da saúde dos trabalhadores da empresa.

Relativamente aos resultados económicos, o impacto direto negativo da perda de rendimentos motivada pelo contexto pandémico é de cerca de 67 milhões de euros, comparando-se para o efeito os resultados do 1.º semestre de 2021 com os do 1.º semestre de 2019, último ano antes da pandemia.

Verifica-se, ainda assim, uma evolução positiva dos resultados na comparação com o período homólogo de 2020, melhoria que não é suficiente, no entanto, para se concretizar o regresso aos resultados líquidos positivos.

Com efeito, o Resultado Líquido é negativo, em 38,9 milhões de euros, que compara com o Resultado Líquido negativo de 48,5 milhões de euros verificado no período homólogo de 2020, o que corresponde a uma melhoria de 15%. O Resultado Operacional mantém-se positivo, em 78,5 milhões de euros, menos 5,3 milhões de euros face ao período homólogo de 2020.

As Vendas e Prestações de Serviços ascenderam a 479,4 milhões de euros, mais 6,5 milhões de euros (+1%) face ao 1.º semestre de 2020. A receita com a Contribuição do Serviço Rodoviário cresceu 4,4 milhões de euros e com os Serviços Ferroviários cresceu 1,7 milhões de euros. Em sentido contrário, verificou-se uma diminuição das receitas de portagens em 3,6 milhões de euros.

O valor das Indemnizações Compensatórias foi de 27,5 milhões de euros, igual ao período homólogo de 2020. Este montante foi fixado em Adenda ao Contrato Programa por via da Resolução do Conselho de Ministros 117/2020 de 30/12/2020 para o 1.º semestre de 2021. A necessidade de celebrar esta Adenda decorreu do facto de ainda não ter sido possível concluir as negociações do novo Contrato Programa a vigorar até 2025.

Os Gastos Operacionais foram de 475,1 milhões de euros no 1.º semestre de 2021, o que representa um aumento de 15,2 milhões de euros (+3%) face ao período homólogo de 2020, devido maioritariamente ao aumento de gastos com a conservação da rede rodoviária e ferroviária (+4,7 milhões de euros), e aos gastos de depreciação e amortização (+7,8 milhões de euros).

Relativamente aos gastos com a conservação da rede rododotferroviária, o aumento verificado no 1.º semestre de 2021 mantém a tendência verificada nos anos mais recentes, e tem por objetivo alinhar o volume de intervenções concretizadas às efetivas necessidades da rede, determinadas no âmbito do Sistema de Gestão de Ativos da IP.

O investimento na infraestrutura rododotferroviária ascendeu a 101,3 milhões de euros no 1.º semestre de 2021, o que representa um aumento de 34% face ao período homólogo de 2020. De destacar a execução do Programa de Investimentos Ferroviária 2020, no valor de 68,9 milhões de euros.

Ainda no âmbito do Programa de Investimentos Ferroviária 2020, destaca-se no 1.º semestre de 2021:

- A conclusão da requalificação da Linha da Beira Baixa entre Covilhã e Guarda, a qual possibilitou a abertura à circulação ferroviária deste troço, de 46 km de extensão;
- A conclusão da Eletrificação da Linha do Minho entre Viana do Castelo e Valença;
- A continuação da construção da nova linha de caminho de ferro entre Évora e Elvas, com um investimento de cerca de 31 milhões de euros no 1.º semestre de 2021.



No 1.º semestre de 2021 foi também dada continuidade ao lançamento/consignação de um elevado n.º de intervenções de modernização e requalificação da Rede Ferroviária Nacional, inseridas no Programa de Investimentos Ferrovia 2020, destacando-se a modernização do troço da Linha da Beira Alta entre Cerdeira e Vilar Formoso, cuja consignação ocorreu no dia 15 de junho. Em termos globais, o Programa de Investimentos Ferrovia 2020 apresenta 84% das obras em fase de contratação, em curso ou concluídas.

Para além do Programa de Investimentos Ferrovia 2020, destaque no 1.º semestre de 2021 para o trabalho desenvolvido pela IP no âmbito Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) que pretende, através da sua implementação, alavancar o desenvolvimento económico e social do País. Os investimentos a desenvolver pela IP enquadram-se na Componente 7 – Infraestruturas, que tem como objetivo *“Reforçar a Resiliência e a Coesão Territorial, através do aumento da competitividade do tecido produtivo e permitindo uma redução de custos de contexto.”*

A Componente 7 do PRR, que foi apresentada publicamente em 17 maio de 2021, na sede da IP, em cerimónia que contou com a presença do Senhor Primeiro Ministro, contempla um investimento total de 520 milhões de euros dedicado exclusivamente à infraestrutura rodoviária, distribuído por 38 projetos, dos quais 27 são da responsabilidade da IP, com um investimento previsto de 388 milhões de euros.

Três destes projetos, que se referem de seguida, encontram-se já em fase adiantada de desenvolvimento, com a respetiva obra em fase de contratação: IC35 Penafiel (EN15) / Rans; EN14 Maia (Via Diagonal) / Interface Rododferroviário da Trofa; e Variante à EN248 (Arruda dos Vinhos).

Ainda no âmbito rodoviário, no 1.º semestre de 2021 foi também dado seguimento ao Plano de Valorização das Áreas Empresariais, salientado-se a continuidade da empreitada de Ligação do Parque de Negócios de Escariz à A32, com um investimento no período de 5,6 milhões de euros.

Outro investimento estruturante, em curso no 1.º semestre de 2021, é o relativo ao Sistema de Mobilidade do Mondego, que registou um investimento no período de 3,3 milhões de euros.

Destaque ainda para algumas obras de manutenção e conservação da rede rodoviária e rede ferroviária concretizadas no 1.º semestre de 2021, das quais se destacam as seguintes:

- **Obras Rodoviárias:** Beneficiação da ER342 entre Arganil e Coja; (ii) Reabilitação da EN9 entre Torres Vedras e o Entroncamento com a EN115; e (iii) Substituição do Sistema de Tirantes da Ponte Internacional Sobre o Rio Guadiana;
- **Obras Ferroviárias:** (i) Linha de Cascais - Beneficiação da Superestrutura de Via na Estação de Paço de Arcos, Santo Amaro e Algés”; (ii) Linha do Norte - Estabilização dos Taludes de Escavação entre o km 147,100 e o km 147,400, Lado Direito e Esquerdo; e (iii) Linha do Douro a “Estabilização de Taludes de Escavação ao pk 163,500, 164,350 e 169,700.

Relativamente às Parcerias Rodoviárias, os pagamentos efetuados no 1.º semestre de 2021 foram de 698,7 milhões de euros (IVA excluído) o que representa um crescimento de 3% face ao período homólogo de 2020, valor que se encontra dentro do orçamento previsto para o período.

O Resultado Financeiro Global, a 30 de junho de 2021, foi de -114,9 milhões de euros, o que representa um desagravamento de 10,0 milhões de euros face a 2020, devido essencialmente 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 2021, a Dívida Financeira totalizava 4.742,1 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 42,7 milhões de euros face a 31 de dezembro de 2020.

No 1.º semestre de 2021 foram realizadas operações de aumento de capital num total de 721,3 milhões de euros para cobertura do investimento (676,1 milhões de euros) e do serviço da dívida (45,2 milhões de euros). A 30 de junho de 2021 o capital social totalizava 8.978.810.000 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 nº 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.

Este Contrato Programa foi prorrogado até 31 de dezembro de 2021, encontrando-se atualmente em desenvolvimento o novo contrato que irá regular, para o período 2022 a 2025, o serviço público de gestão da infraestrutura integrante da Rede Ferroviária Nacional.

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, entidades formadas com empresas europeias congéneres da IP e que têm por objetivo, respetivamente, fomentar a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias e a realização de estudos preliminares dos corredores Porto-Vigo e Madrid-Lisboa-Porto.

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 de **8.978.810.000 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.



## 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 funcio-

namento 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 da Assembleia Geral renunciou ao cargo em 24 de janeiro de 2020.

### CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO

O Conselho de Administração Executivo foi constituído, no ano de 2018, 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



(\*) O Dr. Issuf Ahmad, anterior Vogal do CGS, renunciou a 23 de novembro de 2020, (data de efeito a 31 de dezembro de 2020) ao cargo para o qual tinha sido eleito, para o mandato de 2015-2017, por Deliberação Social Unânime por Escrito de 28/08/2015, como membro do CGS da IP, SA, integrando a Comissão para as Matérias Financeiras.

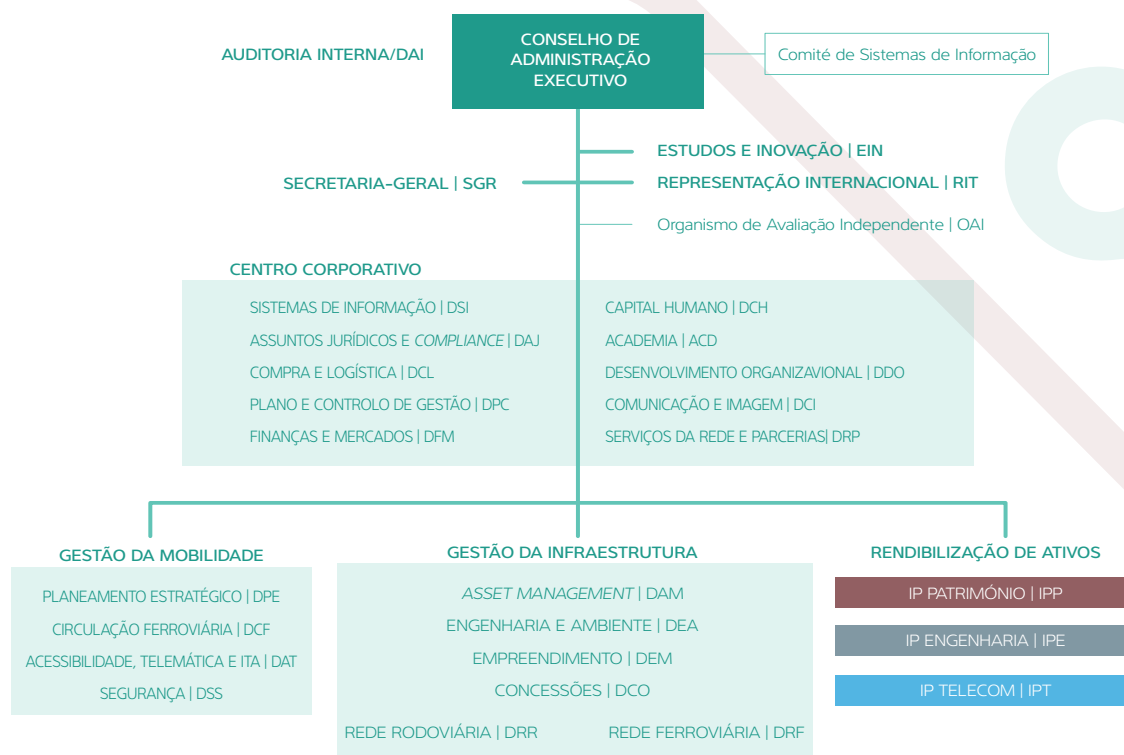
### REVISOR OFICIAL DE CONTAS

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. Esta nomeação foi efetuada para o mandato de 2018-2020.

## 2.4 Estrutura do GRUPO IP: Modelo Organizacional

A macroestrutura do Grupo IP foi definida tendo em referência a missão, visão e valores anteriormente indicados, e de forma a potenciar a geração/criação de valor face às necessidades e expectativas dos *stakeholder*, tendo subjacente a otimização da eficiência entre as diversas áreas e empresas do Grupo IP.

O modelo organizacional do Grupo IP divide-se em duas grandes áreas, uma composta pelas direções que prestam serviços de suporte (centro corporativo), de valor acrescentado interno, e outra do negócio, de onde saem os produtos e serviços para o exterior e se concretiza o serviço prestado pelo Grupo IP.



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 rodoferroviária, 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 15.050 km, dos quais 14.037 km em gestão direta e 1.013 km subconcessionados.

Os 14.037 km de rede sob gestão direta da IP estão distribuídos da seguinte forma:

- IP = 307 km;
- EDIP (Estradas Desclassificadas a Assegurar Corredores IP) = 157 km;
- IC = 626 km;
- EDIC (Estradas Desclassificadas a Assegurar Corredores IC) = 1.183 km;
- EN = 4.684 km;
- ER (Estradas Regionais) = 3.345 km;
- ED (Estradas Desclassificadas) = 3.735 km;

No que respeita a mutação dominial de troços de estrada não classificados no Plano Rodoviário Nacional, no 1º semestre de 2021, foram integrados 13,623 km no domínio municipal dos Municípios de Melgaço, Monção e Albufeira.





**LEGENDA**

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



### 2.5.2 Rede Ferroviária

**As linhas e ramais da rede ferroviária nacional (em exploração e não exploradas) têm uma extensão total de 3.621,6 km.**

Setenta por cento da rede encontra-se em exploração, correspondente a uma extensão de 2.526 km<sup>(1)</sup>, dos quais 1.916 km em via única e 610 km em via múltipla.

A extensão de rede eletrificada (1.791,2 km), corresponde a 70,9% do total da rede em exploração.

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 (1.742,2 km) O sistema complementar de segurança Rádio Solo-Comboio está implementado em 77,9% da rede em exploração (1.964,4 km).

O Rádio Solo-Comboio está a ser alvo de modernização, evoluindo para a tecnologia digital GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railways), que resulta da aplicação das Diretivas de Interoperabilidade Europeias, estando implementada em 25 km da rede. Existem 116 km de rede em exploração com GSM-P (a letra “P” significa que as comunicações são efetuadas através da Rede Pública).

No final de 2020 encontravam-se 465 estações e apeadeiros ferroviários em exploração e com serviços, sendo 429 com serviço exclusivo de passageiros, 8 de serviço exclusivo de mercadorias e 28 de serviço misto.



<sup>(1)</sup> Fonte: IET 50 - Instrução de Exploração Técnica, 17º aditamento.



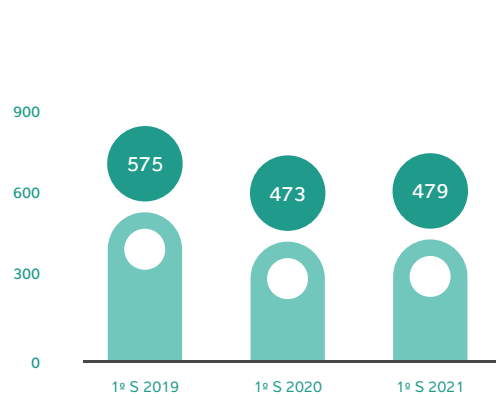


## 3. PERFORMANCE DO 1º SEMESTRE

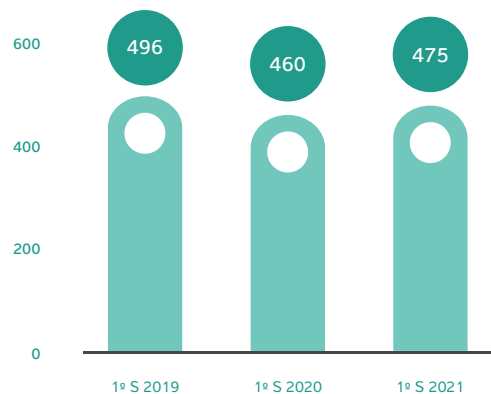
### 3.1 Principais Indicadores

#### 3.1.1 Indicadores Económicos e Financeiros

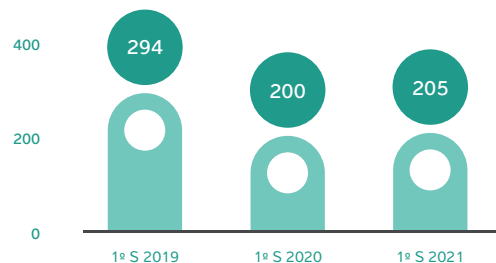
VOLUME DE NEGÓCIOS  
[milhões de euros]



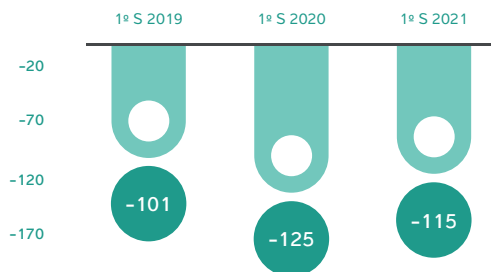
GASTOS OPERACIONAIS  
[milhões de euros]



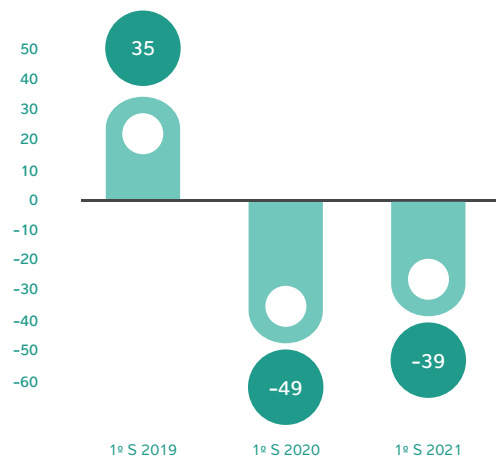
EBITDA  
[milhões de euros]



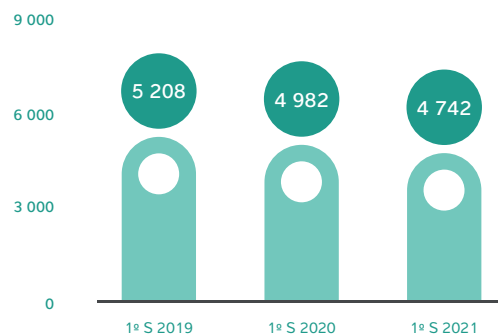
RESULTADO FINANCEIRO  
[milhões de euros]



RESULTADO LÍQUIDO  
[milhões de euros]



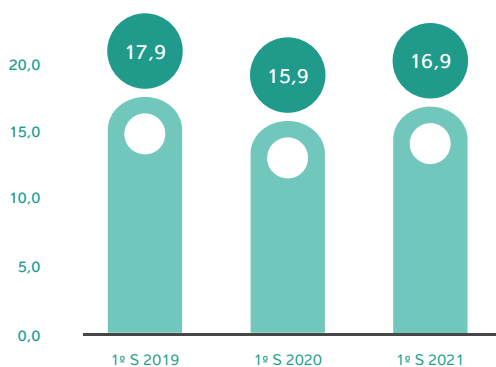
DÍVIDA  
[milhões de euros]



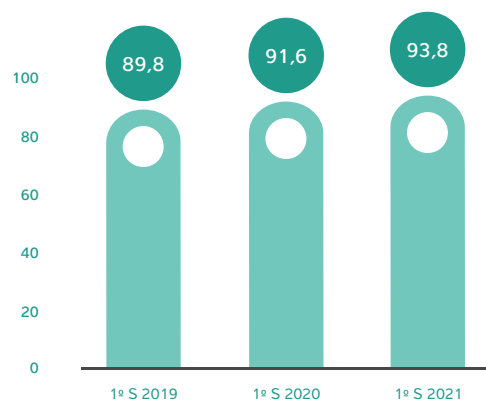
## 3.1.2 Indicadores Operacionais

### FERROVIA

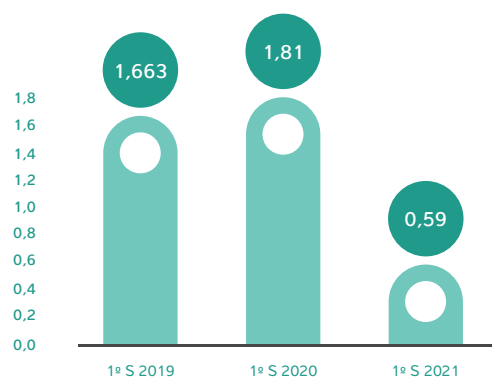
COMBOIO.km  
[milhões]



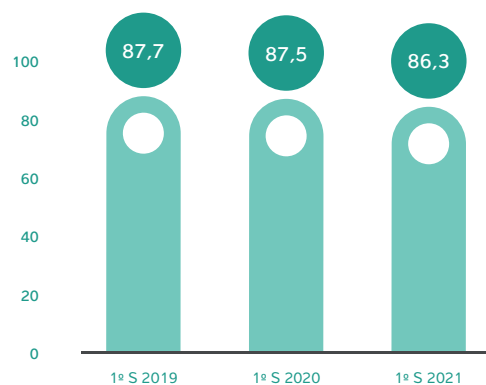
ÍNDICE DE PONTUALIDADE  
[%]



NÍVEL DE SEGURANÇA FERROVIÁRIA  
[acidentes significativos por MCK]

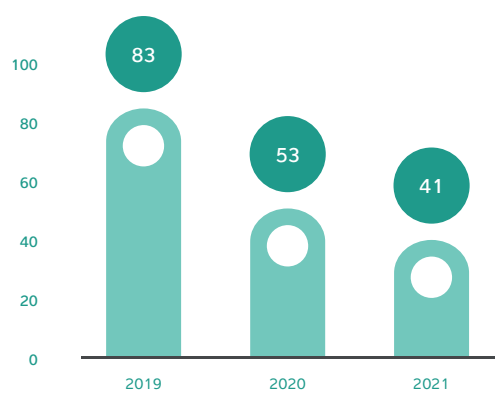


DISPONIBILIDADE DA REDE FERROVIÁRIA  
[%]

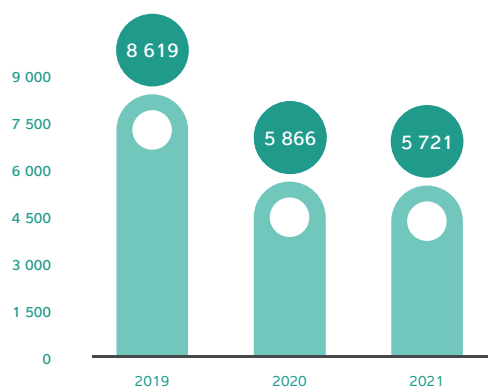


## RODOVIA

VÍTIMAS MORTAIS (RODOVIA)  
[n.º]



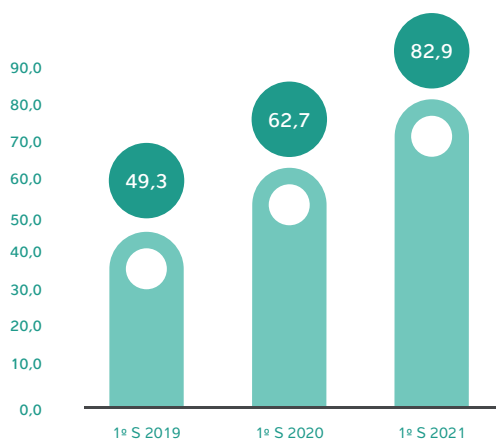
INDICADOR DE GRAVIDADE  
DENTRO DE LOCALIDADE  
[índice]



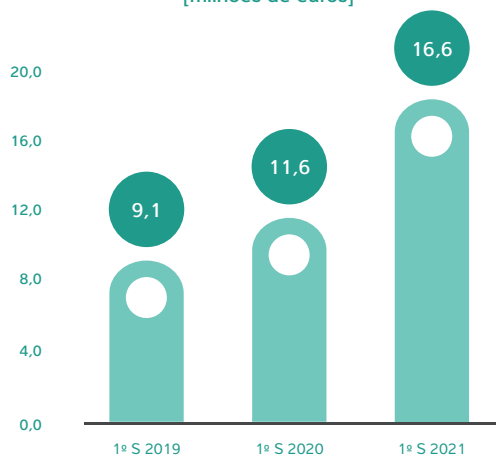


### 3.1.3 Indicadores de Investimento

INVESTIMENTO FERROVIA  
[milhões de euros]



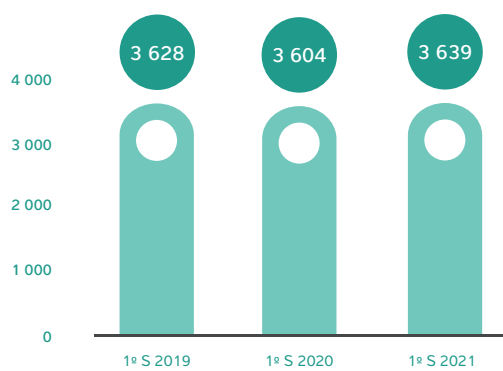
INVESTIMENTO RODOVIA  
[milhões de euros]





### 3.1.4 Efetivo Médio Grupo IP

EFETIVO MÉDIO GRUPO IP



## 3.2 Destaques do Semestre

### JANEIRO

#### REABILITAÇÃO INTEGRAL DA LINHA DO VOUGA

Foi lançado a 8 de janeiro, o Concurso para a empreitada de reabilitação da superestrutura da via entre Vila da Feira e Oliveira de Azeméis. O investimento nesta obra, que faz parte do plano de recapitação da Linha do Vouga, é de 2,6 milhões de euros.



#### MEDIDAS DE PROTEÇÃO DO LINCE IBÉRICO NA EN122

Procurando minimizar os riscos para o Lince Ibérico, a IP, no âmbito do projeto LIFE IBERLINCE, concluiu a colocação de uma rede de vedação num troço desta estrada.

O Projeto de execução foi elaborado internamente pelos técnicos da IP.

No seguimento das medidas implementadas de proteção do Lince Ibérico, no âmbito do projeto LIFE IBERLINCE, foi concluída a empreitada de colocação de uma rede de vedação na EN122, num troço com cerca de 1,3 km, localizado no concelho de Mértola, distrito de Beja. O investimento associado foi de cerca de 50 mil euros, tendo a empreitada sido adjudicada à empresa A. Milne Carmo S.A.



### FEVEREIRO

#### ÚLTIMA FASE DA MODERNIZAÇÃO DA LINHA DE CASCAIS

Foi publicado em Diário da República o Concurso Público para elaboração do Estudo Prévio e Projeto de Execução de intervenções de beneficiação em Estações, Interfaces e de supressão de Passagens de Nível na Linha de Cascais. Este projeto, cofinanciado pelo POSEUR no âmbito do Portugal 2020, vai reforçar e melhorar as condições de exploração, potenciando o crescimento da procura e a maior sustentabilidade económico-financeira do sistema ferroviário na região de Lisboa, e a integração da infraestrutura no sistema multimodal de transportes, tornando-o mais atrativo e ecológico.





## OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO NA REDE DE ALTA PRESTAÇÃO DO MARÃO

A 16 de fevereiro foi consignada a empreitada "Explocação da Rede - Rede de Alta Prestação Marão - 2021", situada nos concelhos de Amarante e Vila Real, nos distritos do Porto e Vila Real. A empreitada foi adjudicada à empresa Egis Road Operation Portugal, S.A, pelo valor de 372.417,70 €. A empreitada abrange a A4 - Autoestrada do Marão e o Túnel do Marão, que integra a Rede de Alta Prestação Norte (RAP Norte), com uma extensão aproximada de 30 km de vias com perfil de autoestrada, cinco nós de ligação, 15,3 km de ramos e 50 obras de arte (um Túnel com 5,7 km)



## FINALIZADA A REQUALIFICAÇÃO DA ER342 ENTRE ARGANIL E COJA

Foram finalizados os trabalhos de reabilitação e beneficiação do troço da ER342, com 12,7 km, entre Arganil e Coja, no distrito de Coimbra.

O Projeto foi elaborado pela empresa Optimyzer, Optimização e Revisão de Soluções de Engenharia, Lda., tendo a empreitada sido adjudicada à empresa Civibérica - Obras Civis, S.A.

Num investimento superior a 1,6 milhões de euros, a intervenção assegura a melhoria das condições de mobilidade e segurança rodoviária dos automobilistas que diariamente circulam nesta via.

## MARÇO

### LINHA DO LESTE | CONCLUSÃO DE EMPREITADAS DE RENOVAÇÃO DE VIA

A IP concluiu duas importantes empreitadas de renovação de via entre os km 194,450 e 199,815 da Linha do Leste, no concelho do Crato.

Estas empreitadas constituem a última fase do projeto integrado de reabilitação da Linha do Leste, onde os diferentes componentes da superestrutura de via se encontravam no fim de ciclo de vida útil.



As empreitadas, com um investimento global associado de 2,2 milhões de euros (incluindo materiais), foram executadas pelas empresas Fergrupo - Construções e Técnicas Ferroviárias, S.A. e pela Somafel - Engenharia e Obras Ferroviárias, S.A.

## IP APOIA INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA PORTUGUESA

A IP apoiou 14 candidaturas no âmbito do concurso lançado pela Fundação para a Ciência e para a Tecnologia (FCT), para financiamento de projetos em todos os domínios científicos.



## NÓ DE SILVARES ABRE AO TRÁFEGO

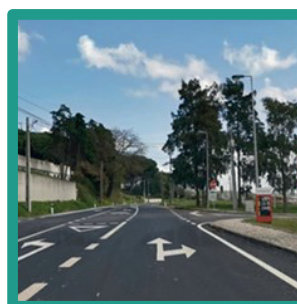
A abertura, a 9 de março, acontece após a conclusão dos trabalhos na rotunda de Silvares, de acesso à A11, em Guimarães. Estão assim criadas melhores acessibilidades e uma ligação mais eficiente da área Empresarial à rede de autoestradas.

Com um investimento de 3,4 milhões de euros, esta empreitada teve como principal objetivo a melhoria das acessibilidades, criando uma ligação direta mais eficiente da área Empresarial do Avepark à rede de autoestradas.



## CONCLUSÃO DA REABILITAÇÃO DA EN9 EM TORRES VEDRAS

A 15 de março foi concluída a empreitada "EN9 - Torres Vedras (km 68,000) e entroncamento com EN115 (Merceana) (km 83,700) - Reabilitação" situada nos concelhos de Torres Vedras e Alenquer. A empreitada realizou-se pelo valor de 3.664.386,96€.



## REABILITAÇÃO E REFORÇO DA PONTE EDGAR CARDOSO

Foi publicado a 15 de março o Concurso Público para a contratação da empreitada de reabilitação e reforço na Ponte Edgar Cardoso, na Figueira da Foz, situada ao km 118,108 da EN109. A obra terá um investimento estimado em 18 milhões de euros e um prazo de execução previsto de 720 dias.



## ABRIL



### IP3 | CONCLUÍDA A REABILITAÇÃO ENTRE O NÓ DE PENACOVA E A PONTE SOBRE O RIO DÃO

Foram concluídos os trabalhos de reabilitação do IP3, entre o Nó de Penacova e a Ponte sobre o rio Dão, a 15 de abril.

O Projeto foi desenvolvido e elaborado externamente pelas empresas ENAQUE - Engenharia e Arquitetura, Lda. e COTEPROL - Estudos e Projetos de Engenharia, C.R.L., com a coordenação do Departamento de Estudos e Projetos Rodoviários (EA-EP) da DEA, tendo a empreitada sido adjudicada ao consórcio constituído pelas empresas EMBEIRAL, Engenharia e Construção, S.A. e ACA - Alberto Couto Alves S.A., pelo valor de 11.847.000,00 €.



### LANÇAMENTO DO PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL

O Plano Ferroviário Nacional será apresentado dia 19 de abril, às 11h00, no Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), em Lisboa, dando a partida para o debate nacional sobre as opções para o sector.

O Plano Ferroviário Nacional é o instrumento que irá definir a rede ferroviária que assegura as comunicações de interesse nacional e internacional em Portugal. Com este Plano, pretende-se conferir estabilidade ao planeamento da rede ferroviária para um horizonte de médio e longo prazo.



### RESULTADOS ANUAIS 2020 DA IP PATRIMÓNIO

A IP Património apresentou o Relatório e Contas de 2020, que inclui o Relatório de Gestão, as Demonstrações Financeiras e respetivas Notas, e o Relatório de Governo Societário. A pandemia de COVID-19 condicionou fortemente, e continua a condicionar, a atividade da IP Património, com impacto direto nos seus resultados. Os Rendimentos Operacionais atingiram assim o montante de 14,61 milhões de euros, representando um decréscimo de 28,5% (-5,82 milhões de euros) face ao ano 2019.

## RESULTADOS ANUAIS 2020 DA IP ENGENHARIA

A IP Engenharia apresentou o Relatório e Contas 2020, que inclui o Relatório de Gestão, as Demonstrações Financeiras e respetivas Notas, e o Relatório de Governo Societário. Num ano de 2020 que fica marcado pela pandemia de COVID-19, a atividade da IP Engenharia conduziu a um Resultado Operacional positivo de 496 mil euros e um Resultado Líquido positivo de 387 mil euros, tendo-se cumprido o objetivo da manutenção do equilíbrio operacional da Empresa.



## RESULTADOS ANUAIS 2020 DA IP TELECOM

A IP Telecom apresentou o Relatório e Contas de 2020, que inclui o Relatório de Gestão, as Demonstrações Financeiras e respetivas Notas, e o Relatório de Governo Societário. Apesar da adversidade, 2020 foi um ano de operacionalização de investimentos tecnológicos e de aposta na criação da rede de parceiros comerciais Cloud, denominada IPT Partner Network. Do ponto de vista de performance a IP Telecom manteve, num ano verdadeiramente atípico, um desempenho económico positivo, consubstanciado num Resultado Operacional de 454 mil euros e num Resultado Líquido de 322 mil euros.



## LINHA DO MINHO | COMBOIOS DE TRAÇÃO ELÉTRICA NO TROÇO VIANA DO CASTELO/VALENÇA

O dia 25 de abril marcou o início das viagens em comboios de tração elétrica no troço Viana do Castelo/Valença, na Linha do Minho, com a disponibilização deste novo serviço por parte do operador CP – Comboios de Portugal. A intervenção realizada no troço Nine – Viana do Castelo permite agora viajar em toda a sua extensão (134 km), entre a cidade do Porto e a fronteira com Espanha, em Valença, com o sistema de tração elétrica. A eletrificação e modernização deste troço, inserida no Plano de Investimentos Ferrovia 2020, teve um investimento superior a 19 milhões de euros participado por Fundos da União Europeia, através do Compete 2020.





## MAIO

### CERIMÓNIA | MODERNIZAÇÃO DA LINHA DA BEIRA BAIXA | COVILHÃ-GUARDA

Realizou-se no dia 4 de maio, às 12h50, a cerimónia de reabertura do troço Covilhã-Guarda, da Linha da Beira Baixa.

A abertura à circulação ferroviária deste troço, com 46 km de extensão e há muito ansiada pelas populações, aconteceu após a conclusão da empreitada de modernização e eletrificação da via-férrea, executada pela IP, no âmbito do programa de investimentos de requalificação da Rede Ferroviária Nacional Ferrovias 2020, participado por Fundos da União Europeia, através do Compete 2020.

### PRIMEIRO-MINISTRO NA IP | APRESENTAÇÃO DO PRR

O evento realizou-se na sede da IP com a presença do primeiro-ministro, António Costa, do ministro das Infraestruturas e da Habitação, Pedro Nuno Santos e do presidente da Empresa, António Laranjo.

“Quero expressar a minha confiança na Infraestruturas de Portugal porque o que está a ser pedido é um esforço imenso e porque há muitos anos não havia um investimento tão grande na rodovia - 520 milhões de euros -, na elaboração de projetos, na realização de concursos, no início de obra e na conclusão de obra”.

### CONCLUSÃO DA ESTABILIZAÇÃO DE TALUDES NA LINHA DO DOURO

A IP concluiu três relevantes empreitadas de estabilização de taludes na Linha do Douro, obras que no conjunto representam um investimento global de cerca de 4 milhões de euros.

As intervenções foram levadas a cabo entre os km 56,550 e 56,960, no município de Marco de Canaveses; ao km 89,500, no município de Mesão Frio e entre os km 119,540 e 145,800, nos municípios de Sabrosa, Alijó e Carrazeda de Ansiães.

Recuperar Portugal,  
Construindo o futuro

**PRR**  
Plano de Recuperação  
e Resiliência



## ABERTURA AO TRÁFEGO DA 1ª FASE DA VARIANTE À EN210

A 29 de maio abriu ao tráfego a 1ª fase da Variante à EN210, em Celorico de Basto. A nova ligação a Mondim de Basto também já é parcialmente transitável. O investimento nesta obra foi de 7,6 M€.

Numa extensão de 1,6 km, os automobilistas já podem circular na nova Variante à EN210, entre a Rotunda da Zona Industrial de Celorico de Basto e a Rotunda de Lordelo.



## IP LANÇA MAIS UM PROJETO DE EXECUÇÃO INTEGRADO NO PNI2030

Foi publicado em Diário da República, no dia 31 de maio, o concurso para a elaboração do Projeto de Execução da Variante Nascente de Évora.

O investimento da IP na construção desta nova via alternativa enquadra-se nas intervenções definidas no âmbito do Plano Nacional de Investimentos 2030 (PNI2030).

O Projeto pretende definir as soluções técnicas para a melhoria o reforço das acessibilidades e da segurança rodoviária na zona periurbana e urbana de Évora. Com a construção deste lanço do IP2 será criada uma ligação privilegiada Norte – Sul aos grandes eixos de tráfego internacional, através da ligação à A6, potenciando desta forma o desenvolvimento económico da região e a mobilidade de pessoas e bens.



## JUNHO

### WATER WORLD FORUM FOR LIFE | "FERROVIA UMA SOLUÇÃO SUSTENTÁVEL"

Realizou-se nos dias 4 e 5 de junho, em Reguengos de Monsaraz, o evento Water World Forum For Life, para debater alguns dos temas mais prementes da sustentabilidade ambiental e alertar para uma das maiores ameaças do século XXI.

José Carlos Clemente, diretor de Empreendimentos da IP, foi um dos participantes no palco digital do WATER World Forum For Life com o tema "Ferrovia





uma solução Sustentável" Na sua intervenção, José Clemente salientou que "a contribuição do Programa Ferrovia 2020 em termos ambientais passa pela eletrificação da rede, por ser um sistema energeticamente bastante mais eficiente do que o sistema térmico (a diesel), otimizando o desempenho do material circulante em termos de capacidade de reboque e de potência e, consequentemente, reduzindo significativamente as emissões de gases com efeito estufa e de ruído".

Segundo o responsável "as projeções e estudos como resultado do impacto do Ferrovia 2020 na redução de emissões de CO2 totalizam um valor, num horizonte de 30 anos, de 2750 milhares tonCO2eq."



#### MODERNIZAÇÃO DO SUBTROÇO CERDEIRA - VILAR FORMOSO

Foi consignada, no passado dia 15 de junho, a empreitada de Modernização do subtroço Cerdeira - Vilar Formoso, desenvolvida no âmbito do projeto de Modernização da Linha da Beira Alta.

Integrada no Corredor Internacional Norte, do Programa Ferrovia 2020, esta empreitada complementa a intervenção já concluída de renovação de via do subtroço entre Guarda e Cerdeira.

A empreitada tem um investimento de cerca de 43 milhões de euros e um prazo de execução de 729 dias.



#### CONCLUÍDA OBRA NA PONTE INTERNACIONAL DO GUADIANA

Foi concluída a reabilitação da Ponte Internacional do Guadiana, no IP1, e reposta a normal circulação nesta que é uma das principais ligações fronteiriças entre Portugal e Espanha. Destaque para a substituição integral do sistema de tirantes da Ponte, com 128 novos tirantes que ajudam a suportar a obra de arte. Foram usados 500 km de cordões constituídos por sete fios de aço galvanizados entrelaçados - a distância de Lisboa a Bragança - e 3 500 km de fios de aço - o perímetro da Península Ibérica.



## 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 incorpore 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* impar 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 da via-férrea são suportadas em dois instrumentos de gestão:



#### Investimentos de Manutenção

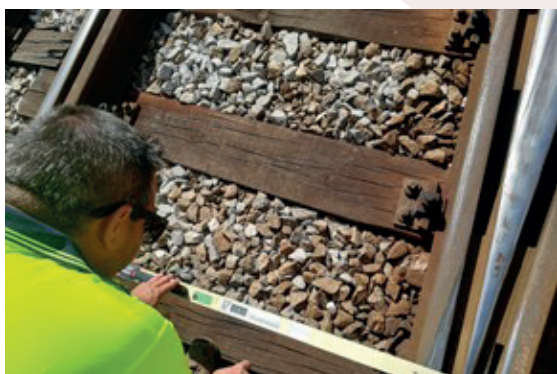
- Assegurados pelo orçamento de exploração da IP através das equipas internas, quando existem, e de contratos plurianuais nas diversas especialidades, compreendendo três componentes:
- Manutenção Preventiva Sistemática (MPS), executada de acordo com um roteiro previamente definido;
- Manutenção Preventiva 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 2021 o montante associado a estas intervenções situou-se nos 33,4 milhões de euros, representando um aumento de 6% face ao período homólogo de 2020.

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) atingiu, no 1.º semestre de 2021, o montante de cerca de 14 milhões de euros, o que representa um aumento de, aproximadamente, 73% face ao período homólogo do ano anterior.

### 4.1.2 Rede Rodoviária

#### FISCALIZAÇÃO DA REDE

A 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.

As UMIA percorreram, no 1.º semestre de 2021, e ao longo do país (18 distritos), cerca de 790.000 km, correspondentes a cerca de 386.000 km de rede fiscalizada.

## 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 plurianual, 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 por 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).

## 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.

## 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.

## 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.

### Intervenções de Carácter Urgente



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

### Intervenções de Carácter 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

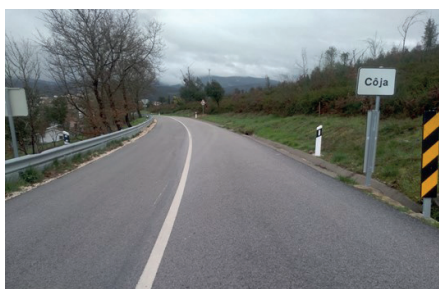
Das obras concluídas no 1.º semestre de 2021 destacam-se, como obras mais relevantes, as seguintes:

- ER342, Arganil (km 92+530) e Coja (km 105+200) – Beneficiação

Concluída no passado dia 19 de Fevereiro de 2021, esta empreitada situa-se no Distrito de Coimbra, Concelho de Arganil, consistindo na melhoria das condições de circulação, segurança rodoviária e de conforto, num troço sinuoso que apresentava alguma degradação e irregularidade, que se encontra em grande parte inserido em zona florestal, com uma extensão de 12,7 km, tendo sido as principais atividades: reforço do pavimento, com recurso a fresagens do pavimento betuminoso, camadas betuminosas com vista à regularização da plataforma e aumento da capacidade de suporte, foram também efetuados trabalhos de, saneamentos e reposições nas zonas de maiores deformações, reforço e reabilitação de drenagem, reabilitação do sistema de sinalização e segurança e reforço de muro de suporte. A empreitada foi adjudicada à empresa Civibérica – Obras Civis, S.A., pelo valor de 1.650.000,01€.



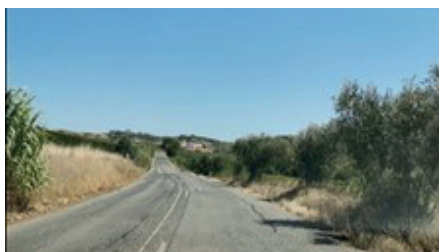
*Antes da Intervenção*



*Depois da Intervenção*

- **EN9. TORRES VEDRAS (KM 68,000) E ENTRONCAMENTO COM A EN 115 (MERCEANA) (KM 83,700) - REABILITAÇÃO**

Concluída no passado dia 15 de Março de 2021, esta empreitada situa-se no Distrito de Lisboa, Concelho de Torres Vedras, consistindo na reabilitação da EN9, dotando a via com características mais homogéneas, permitindo desta forma uma melhoria das condições de circulação e segurança. A empreitada foi adjudicada à empresa Construções Pragosa, S.A., pelo valor de 3.664.386,96€.



*Antes da Intervenção*



*Depois da Intervenção*



- **IP1, KM132+500, PONTE INTERNACIONAL SOBRE O RIO GUADIANA – SUBSTITUIÇÃO DO SISTEMA DE TIRANTES**

Concluída no dia 11 de Abril de 2021, esta empreitada situa-se no Distrito de Faro e Concelho de Castro Marim, consistindo na substituição integral do sistema de atirantamento desta obra de arte com vista à sua melhoria estrutural e continuidade na garantia das condições de segurança rodoviária, aumentando ainda a sua durabilidade. A empreitada foi adjudicada à empresa Conduril – Engenharia, SA, com o custo de: 8.599.999,99€.



#### **PROGRAMA IPV 2020 - INTERVENÇÕES PREVENTIVAS EM PAVIMENTOS**

O programa IPV 2020 foi concluído no 1.º semestre de 2021. Este programa, que teve como objetivo a melhoria das condições de circulação rodoviária na rede rodoviária nacional, permitiu a execução de 9 empreitadas, numa extensão total de cerca de 107 km, que atingiram o montante total de 7 milhões de euros.



#### **SEGURANÇA RODOVIÁRIA**

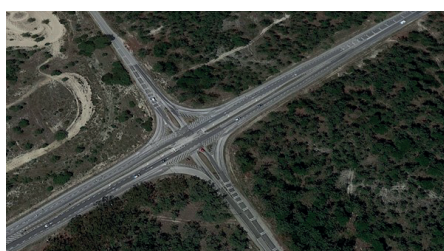
Este programa, que tem por objeto a vertente da Segurança Rodoviária, contempla dois tipos de atividades:

- 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:

- EN109, Melhoria das Condições de Segurança entre o km 122+150 e o km 137+700.

Concluída no passado dia 27 de maio de 2021, esta empreitada situa-se no Distrito de Coimbra, Concelho da Figueira da Foz, consistindo na reformulação das várias interseções existentes ao longo do troço da EN109 entre o km 122+150 e o km 137+700, com vista a uma melhoria significativa das condições de circulação e segurança rodoviária. A empreitada foi adjudicada à empresa Construções J.J.R. & Filhos S.A., com um custo de 3.079.710,05 €.



*Antes da Intervenção*



*Depois da Intervenção*

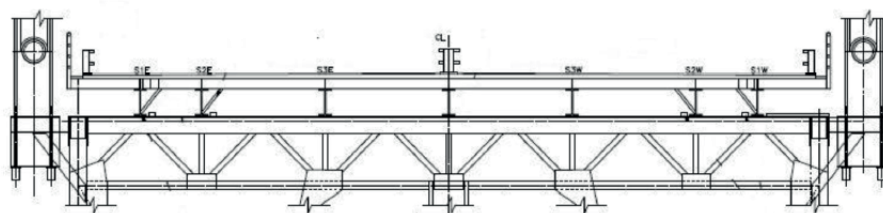
### 4.1.3 – Ponte 25 de Abril

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 LUSOPONTE, 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).

Durante o ano de 2020, encontrou-se em execução a empreitada de conservação da Ponte 25 de Abril, com término previsto em 2021 e um investimento estimado 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 2021 nas redes ferroviária e rodoviária sob a gestão direta da IP, excluindo o investimento nas Parcerias Público Privadas, foi de 101,3 milhões de euros, o que representa um aumento de 34% face à execução verificada no período homólogo de 2020.

INVESTIMENTOS	1º SEMESTRE		
	REAL 2020	REAL 2021	Δ% 21/20
Investimentos Ferroviários 2020	54,6	68,9	26%
Investimentos Rodoviários PETI3+	5,8	6,2	9%
<b>Investimentos PETI3+</b>	<b>60,3</b>	<b>75,1</b>	<b>25%</b>
Outros Investimentos Ferroviários	8,1	14,0	73%
Outros Investimentos Rodoviários	4,2	1,4	-68%
Investimentos PVAE	1,7	9,0	446%
Outros Investimentos	14,0	24,4	75%
Investimentos de Apoio à Gestão	1,4	1,7	19%
<b>Total</b>	<b>75,7</b>	<b>101,3</b>	<b>34%</b>

Valores em milhões de euros.

Nota: O valor do Investimento Rodoviário de 1º semestre de 2020 foi ajustado entre os programas: PETI3+, Outros Investimentos e PVAE.

## 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 Investimentos “Ferrovia 2020” está ancorado no PETI3+ e tem por objetivo promover o reforço da conectividade interna e internacional (às escalas nacional e ibérica), a competitividade, a indução do investimento privado e a criação de emprego.

Este Plano tem prioridades devidamente identificadas por um conjunto alargado de *stakeholders*, de que importa destacar:

- Os compromissos internacionais, incluindo os bilaterais com Espanha e os que resultam do Corredor Atlântico;
- O fomento do transporte de mercadorias e em particular das exportações;
- A articulação entre os portos nacionais e as principais fronteiras terrestres com Espanha;

No âmbito deste plano serão concretizadas as principais ligações a Espanha e à Europa, a modernização de cerca 1.000 km de rede existente, 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:

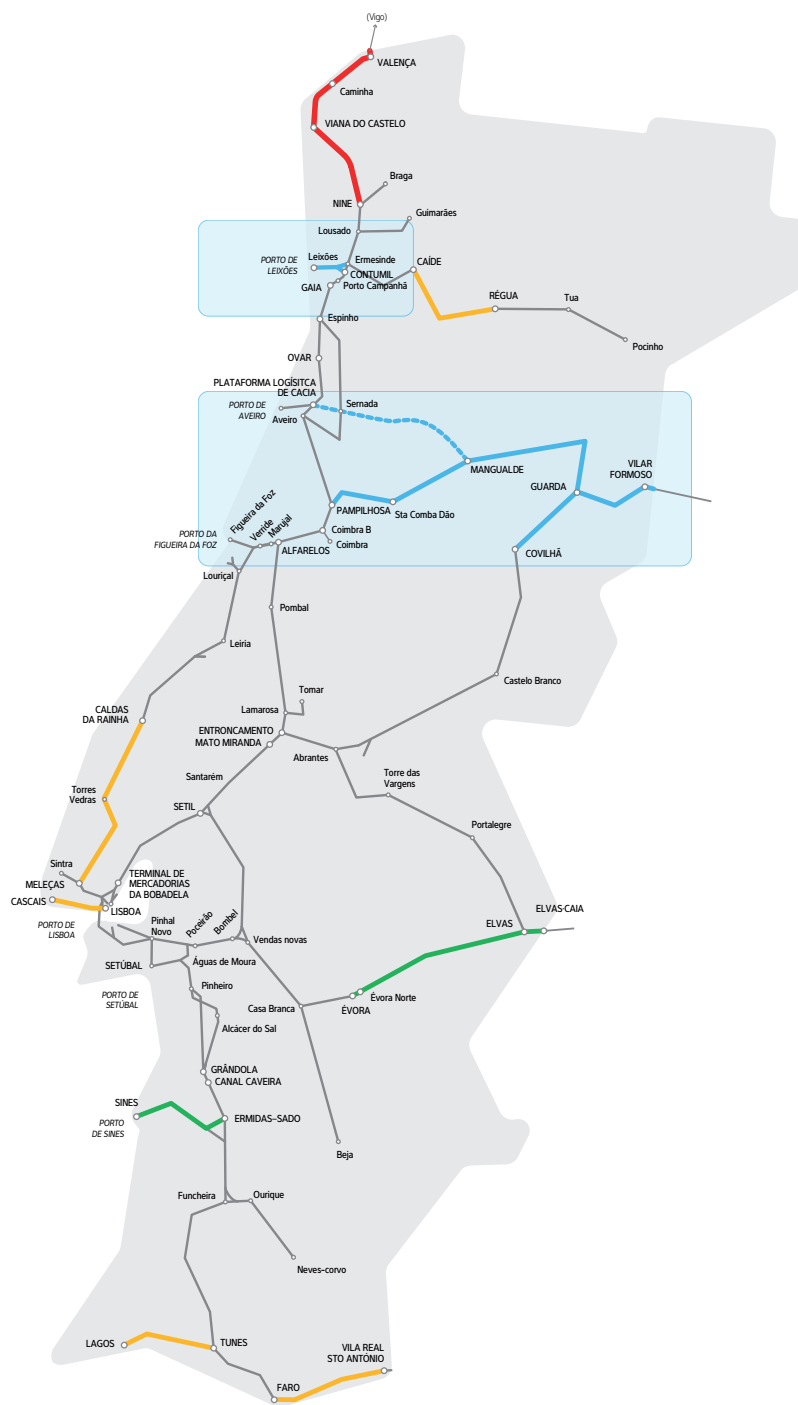
- Aumento da capacidade da rede, quer em carga, quer em número de comboios;
- Redução dos custos de transporte;
- Redução dos tempos e trajeto; e
- Melhoria das condições de segurança e fiabilidade.

No final do 1.º semestre de 2021, destacam-se algumas das intervenções de maior importância, inseridas no Plano Ferrovia 2020 umas já concluídas ou em franco desenvolvimento no terreno, nomeadamente:

- Conclusão da Intervenção na Linha da Beira Baixa entre Covilhã e Guarda, a qual possibilitou a abertura à circulação ferroviária deste troço, com 46 km de extensão com um investimento total de 77 milhões de euros;
- Conclusão da Eletrificação da Linha do Minho entre Viana do Castelo e Valença este empreendimento que agora permite viajar em toda a sua extensão (134 km), com o sistema de tração elétrica, teve um investimento superior a 19 milhões de euros;
- Continuação da execução da Empreitada de Renovação Integral de Via na Linha do Norte, Subtroço 3.3 – Ovar-Gaia;
- Continuação da execução da maior obra de construção de caminho de ferro deste século, entre Évora e Elvas.

A execução financeira do Plano de Investimentos Ferrovia 2020 foi, no 1.º semestre de 2021, de 68,9 milhões de euros, o que representa um aumento de 26% face ao período homólogo de 2020. Em termos acumulados, desde o início deste Plano de Investimentos, a execução financeira era, a 30 de junho de 2021, de 473,0 milhões de euros.

O Programa de Investimentos Ferrovia 2020, prevê atualmente um investimento total na ordem dos 2.130 milhões de euros, a concluir até 2024.



## Corredor Internacional Norte

O investimento realizado no 1.º semestre de 2021, neste Corredor foi de 11,1 milhões de euros. Destacam-se os investimentos, na linha da Beira Baixa com um investimento de 6,7 milhões de euros e 4,4 milhões de euros na Linha da Beira Alta.

Importa salientar, neste corredor, a reabertura à circulação ferroviária da Linha da Beira Baixa entre a Covilhã e a Guarda, no dia 02 de maio.

Relativamente à Linha da Beira Alta destaca-se a consignação, em 15 de junho, da empreitada relativa à modernização do troço Cerdeira / Vilar Formoso, estando já em curso, desde 10 de dezembro de 2020, a empreitada de modernização do troço entre Pampilhosa e Santa Comba Dão.

## Corredor Internacional Sul

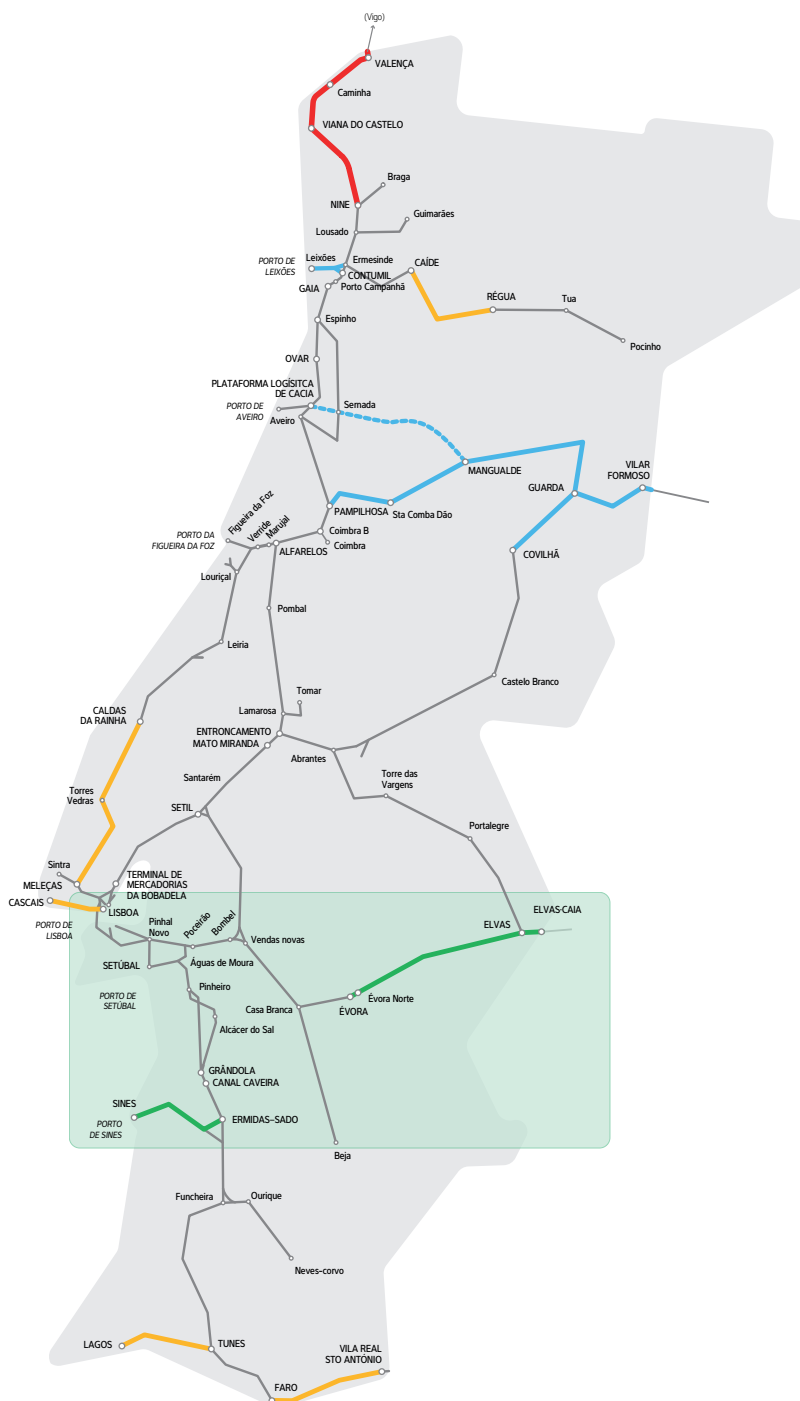
Este Corredor Internacional liga o arco metropolitana de Lisboa (incluindo os portos de Sines, Setúbal e Lisboa, o aeroporto de Lisboa e as plataformas logísticas) a Madrid e ao resto da Europa.

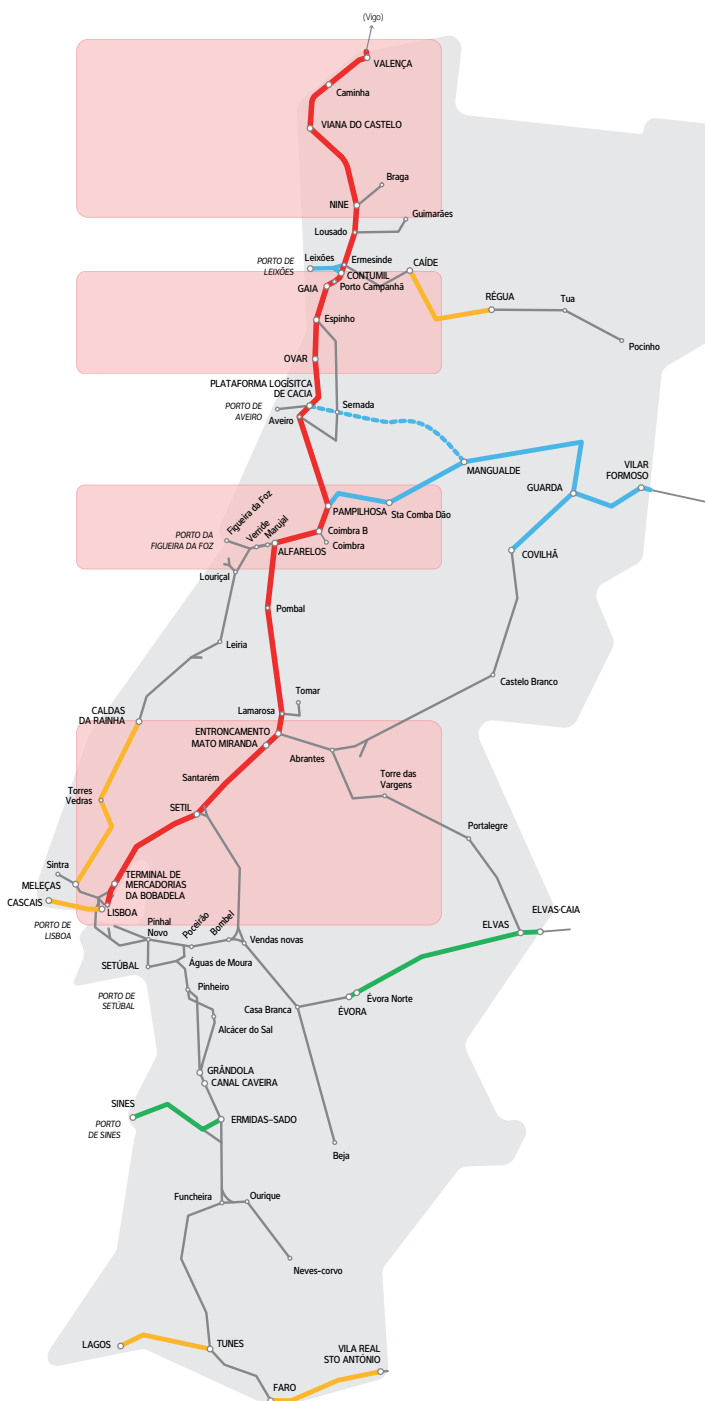
Os principais projetos no âmbito deste corredor visam assegurar a ligação ferroviária entre o sul de Portugal e a Europa, de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, permitindo a articulação entre os Portos do Sul e a fronteira do Caia.

O Corredor Internacional Sul, apresenta uma realização no primeiro semestre do corrente ano de 35,7 milhões de euros, o que representa um incremento de 84% face à realização do período homólogo do ano anterior, e representa 52% do total do investimento realizado no período no Programa Ferrovia 2020.

Destaque para a construção, em curso, no 1º semestre 2021 nos troços:

- Évora Norte – Freixo, 3,6 milhões de euros;
- Freixo – Alandroal, 13,2 milhões de euros;
- Alandroal – L.Leste 13,8 milhões de euros.





## Corredor Norte-Sul

A realização até junho de 2021 no Corredor Norte-Sul foi de 16,8 milhões de euros, o que representa uma taxa de crescimento de 51% face ao real em 2020.

A execução no troço Nine-Viana-Valença da Linha do Minho foi de 5,4 milhões de euros, destacando-se a conclusão dos trabalhos de eletrificação do troço Viana Valença, que entrou ao serviço em 26 de abril.

A empreitada no troço Ovar-Gaia apresenta uma realização no 1.º semestre de 2021 de 9,6 milhões de euros.

## Corredores Complementares

Os empreendimentos nos corredores complementares incluem a modernização das Linhas do Douro, Oeste, Algarve e Cascais.

No 1.º semestre de 2021 verificou-se uma realização de 5,2 milhões de euros.

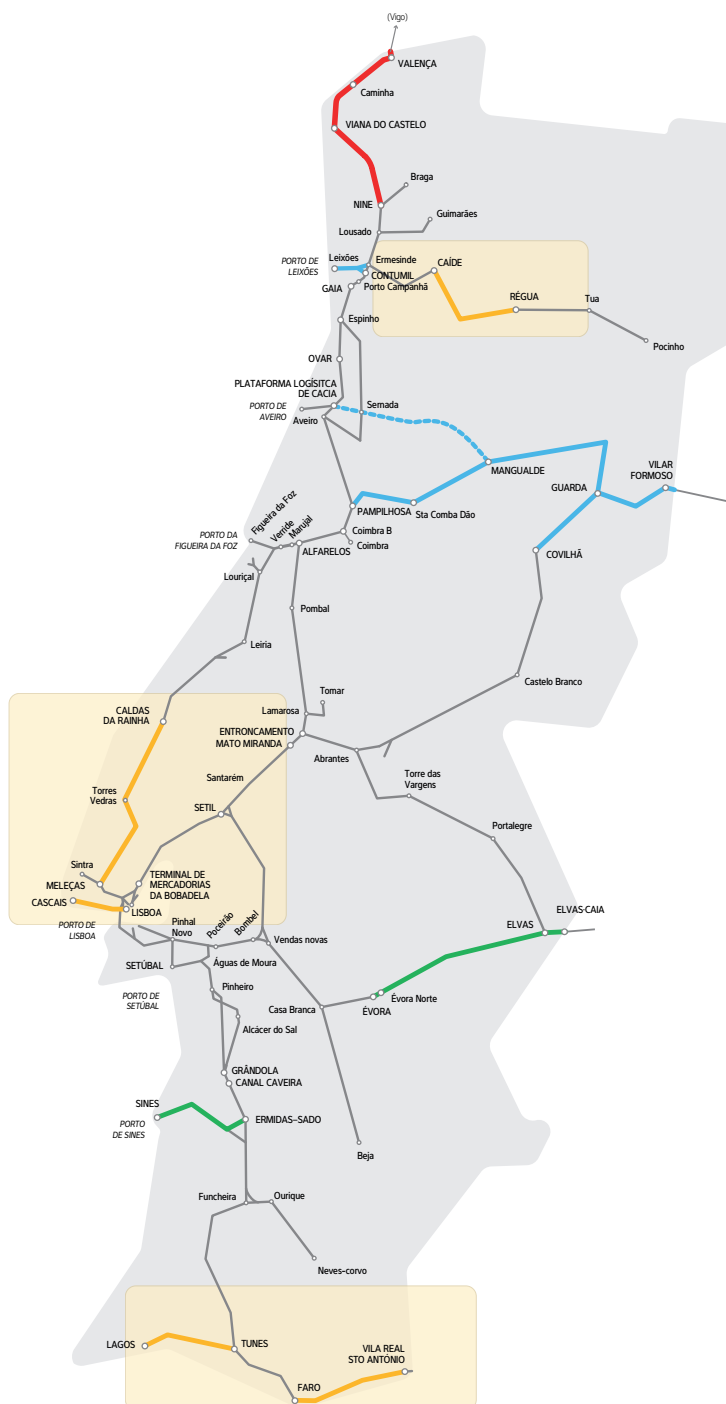
Destacam-se a Linha de Cascais com 2,1 milhões de euros e a Modernização da Linha do Oeste - Meleças-Caldas com 2,4 milhões de euros.

## 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. Nesta rubrica está incluído o investimento no Sistema Mobilidade Metro Mondego.

No 1.º semestre de 2021 o investimento realizado foi de 14 milhões de euros, o que representa um aumento de, aproximadamente, 73% face ao que foi realizado no 1.º semestre de 2020.

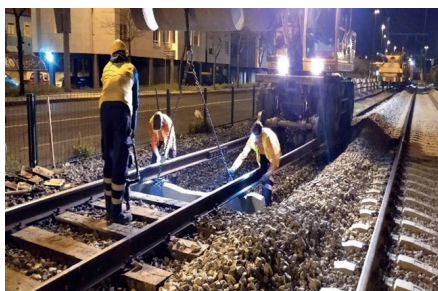
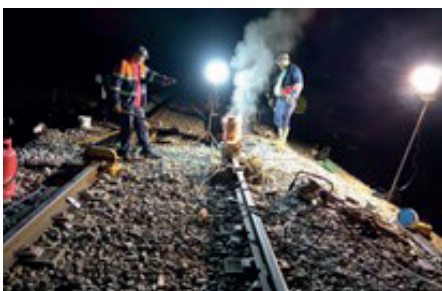
Os maiores investimentos foram efetuados na Linha do Norte (3,5 milhões de euros), no Sistema Mobilidade Metro Mondego (3,3 milhões de euros), na Linha do Douro (1,8 milhões de euros), na Linha de Cascais (1,5 milhões de euros), na Linha do Algarve (1,4 milhões de euros) e na Linha do Sul (1,2 milhões de euros).



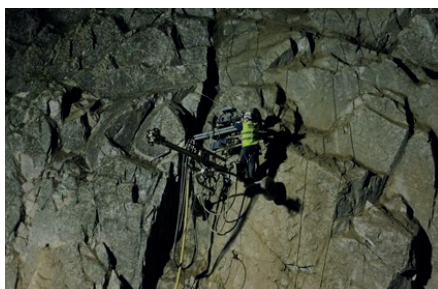


Entre as maiores Empreitadas destacam-se:

- Linha de Cascais, a “Beneficiação da Superestrutura de Via na Estação de Paço de Arcos, Santo Amaro e Algés”, com um montante realizado de 1.521 mil euros;
- Linha do Algarve, a “Substituição de Fixações RNP por Nabra no Troço Tunas/Faro - 1ª Fase”, com uma realização de cerca de 1.222 mil euros (Execução+Materias);
- Linha do Douro a “Estabilização de Taludes de Escavação ao pk 163,500, 164,350 e 169,700”, com um montante de 1,133 mil euros (Execução+Fiscalização);
- Linha do Norte, a “Estabilização dos Taludes de Escavação entre o km 147,100 e o km 147,400, Lado Direito e Esquerdo” no valor de 813 mil euros (Execução+Fiscalização).



*Linha de Cascais*



*Linha do Douro*



*Linha do Norte*

## 4.2.2 Investimentos na Rede Rodoviária

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

O Governo apresentou, em fevereiro de 2017, o Programa de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE), que tem como objetivo reforçar a competitividade das empresas, potenciar a criação de emprego e aumentar as exportações.

As infraestruturas e equipamentos para a criação e expansão das áreas empresariais visam, segundo o Governo, reforçar a competitividade das regiões de convergência, melhorar as condições de instalação das empresas nas áreas em que existe falta de espaços de implantação empresarial, entre outros.

Por outro lado, o investimento nas acessibilidades de 12 áreas empresariais já existentes, realizado maioritariamente com orçamento da IP, tem como objetivo reduzir o tempo de percurso até à rede estruturante, facilitar o acesso aos portos e à fronteira, fomentar o crescimento económico e a captação de novos investimentos e aumentar a circulação rodoviária. Os critérios para este investimento passaram pela redução do tempo de percurso, o custo por quilómetro e a dimensão do tecido empresarial.

O valor previsto inicialmente para este Programa foi significativamente reduzido, porque a fase de obra e fiscalização de alguns dos empreendimentos, designadamente dos que ainda não se encontravam em fase de obra, foram transferidos para o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR).



Em termos globais, o Programa já apresenta cerca de 25 milhões de euros realizados. No primeiro semestre de 2021 o destaque vai para a continuação da realização do:

- Empreendimento da Ligação a Formariz (Paredes de Coura), 1,6 milhões realizados no 1º semestre de 2021;
- Empreendimento da Ligação a Escariz (Arouca), que constitui atualmente o maior investimento em curso da IP na infraestrutura rodoviária, com um valor estimado de 30,4 milhões de euros, dos quais 5,6 milhões foram realizados no 1º semestre de 2021;

Em termos de conclusão o destaque vai para três obras: Lanheses (Viana do Castelo), EN14 (Famalicão) e Nó de Silvares (Guimarães). A última foi concluída em 9 de Fevereiro de 2021, esta empreitada teve como objetivo a melhoria da acessibilidade rodoviária do Parque de Ciência e Tecnologia (AVEPARK) aos eixos que constituem uma malha essencial para o transporte de pessoas e mercadorias, tendo como foco a A11, no quadro de um Acordo de Gestão assinado entre a IP e o Município de Guimarães em 2018-02-05. Foi adjudicada à firma Cândido José Rodrigues, S.A., e teve um custo de 3.378.882,90 €.



## PETI3+ RODOVIÁRIO

Relativamente aos Investimentos Rodoviários PETI3+, destaca-se a empreitada no IP5 – Vilar Formoso / Fronteira, com realização de 5,3 milhões de euros durante o primeiro semestre de 2021, o que corresponde a taxa de realização na ordem dos 78% e que continua em execução.

Em termos de conclusão de execução no 1.º semestre de 2021 destaca-se a conclusão da empreitada de reabilitação do IP3 – Nó de Penacova (km 59+000) / Ponte sobre o Rio Dão (km 75+160, concluída no dia 15 de Abril de 2021, esta empreitada situa-se nos Distritos de Coimbra e Viseu, Concelhos de Penacova e Mortágua, consistindo na reabilitação funcional e reforço do pavimento existente, requalificação dos órgãos de drenagem longitudinal; substituição e reforço da sinalização e equipamentos de segurança existentes; uniformização das larguras das vias de rodagem; substituição do separador central, associado à introdução de um novo sistema de drenagem; e na melhoria das entradas e saídas no IP3, incluindo o desnivelamento dos nós de Oliveira do Mondego e Cunhede, bem como o encerramento dos acessos diretos, tendo sido adjudicada ao consórcio constituído pelas empresas EMBEIRAL, Engenharia e Construção, S.A. e ACA - Alberto Couto Alves S.A., pelo valor de € 11.847.000,00.

## OUTROS INVESTIMENTOS

No âmbito dos Outros Investimentos Rodoviários verificou-se uma execução no 1.º semestre de 2021 de 1,4 milhões de euros.

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

O valor dos investimentos em Estruturas de Apoio à Gestão foi de 1,7 milhões de euros até ao final do 1.º semestre de 2021, o que representa 22% do valor previsto em orçamento.

Destacam-se os investimentos em edifícios (1,3 milhões de euros), nos quais estão incluídas as obras do Campus do Pragal, e a aquisição de *software* (162 mil euros).

## 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 forte 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, 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.

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.

Em termos rodoviários a 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 sedeadas, 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.

Durante o primeiro semestre de 2021 ainda não é relevante o valor realizado neste programa de investimentos.

#### 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 PRR orienta-se pelas estratégias e políticas nacionais, inserindo-se no quadro de resposta europeia e alinhando-se com a prioridade europeia conferida às transições climática e digital. Estas prioridades são assumidas como os principais motores para a recuperação económica e social para o conjunto da economia europeia e também para Portugal.

O Plano de Recuperação e Resiliência pretende, com a sua implementação, alavancar o desenvolvimento 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.”

Relativamente ao investimento total previsto no PRR para o investimento na infraestrutura rodoviária, a IP é responsável por 388 milhões de euros e os restantes 132 milhões de euros são da responsabilidade das Autarquias.

Durante o primeiro semestre de 2021 ainda não é relevante o valor realizado neste plano de investimentos.

## 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 2021 foram realizados, por operadores ferroviários, um total de 16,8 milhões de comboios quilómetro (CK), sendo 83% relativos a tráfego de passageiros e 17% relativos ao segmento de mercadorias.

UTILIZAÇÃO DA REDE	GRUPO IP		
	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/120
Passageiros	13 285	13 995	5%
Mercadorias	2 630	2 859	8%
TOTAL CK	15 915	16 854	6%

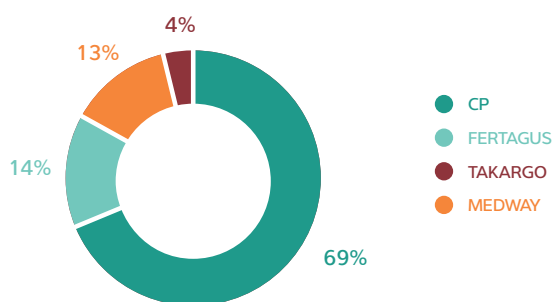
Unidade: milhares de CK.

Entre períodos homólogos de 2020 e 2021 a procura registou um aumento de 6% (1,0 milhão de comboios quilómetro). Este aumento da utilização da infraestrutura ferroviária deveu-se principalmente ao crescimento no segmento de passageiros (+5%) e ao segmento das mercadorias (+8%) e foi motivada pelo contexto de recuperação e confiança após um primeiro ano de muitas incertezas motivadas pela COVID-19.

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 69 % da quota de mercado.

QUOTAS MERCADO 1º SEMESTRE 2021



### 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.

Este Contrato Programa foi prorrogado até 31 de dezembro de 2021, encontrando-se atualmente em desenvolvimento o novo contrato que irá regular, para o período 2022 a 2025, o serviço público de gestão da infraestrutura integrante da Rede Ferroviária Nacional.

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:

- 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;
- 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;
- 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;
- Disponibilidade da Rede, traduz a percentagem de tempo em que a infraestrutura esteve aberta à exploração;
- Gestão dos Ativos Ferroviários, que visa avaliar o estado de conservação da infraestrutura ferroviária;
- Volumes de Atividade, que corresponde ao somatório dos comboios.km realizados na rede ferroviária nacional no ano;
- 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.
- 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;
- Rendimentos Ferroviários, que avalia o sucesso da IP na obtenção de receita *core*;
- Outros Rendimentos, que avalia a evolução da obtenção de receita não *core*, proveniente de atividades complementares associadas à exploração da infraestrutura ferroviária;
- Gastos de Manutenção, que avalia a evolução dos gastos em Manutenção;
- Gastos com outros FSE, que avalia a evolução dos gastos em Fornecimentos e Serviços Externos;
- 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 2021, obtiveram-se os seguintes resultados:

	INDICADOR	META ANUAL 2021	RESULTADO 1º SEMESTRE 2021	DESVIO 1º SEMESTRE 2021
1	Margens Suplementares	32	125	290,60%
2	Pontualidade Ferroviária	≥ 90,00%	93,80%	3,8 p.p.
3	Satisfação dos Clientes Ferroviários	≥ 56,00%	n.d*	n.d*
4	Disponibilidade da Rede	≥ 88,40%	86,30%	-2,1 p.p.
5	Gestão de Ativos Ferroviários	≥ 61,30%	61,90%	0,6 p.p.
6	Volumes de Atividade	≥ 37.366.349	16.853.924 CK	-9,00%
7	Níveis de Segurança	≤ 0,942	0,591	-37,30%
8	Proteção do Ambiente	3,00%	2,30%	-0,7 p.p.
9	Rendimentos Ferroviários	100,00%	89,10%	-10,9 p.p.
10	Outros Rendimentos	5,60%	31,50%	25,9 p.p.
11	Gastos de Manutenção	1,00%	1,30%	0,3 p.p.
12	Gastos com outros FSE	0,00%	11,80%	11,8 p.p.
13	Gastos com o Pessoal	-3,00%	4,90%	7,9 p.p.

\* Indicador anual, somente apurado no final do ano.

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

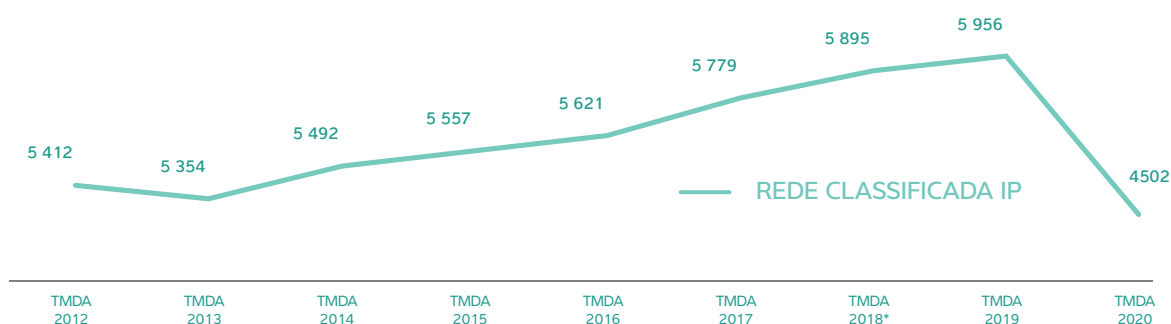
Verificou-se no 1.º semestre de 2021 uma evolução positiva, face a 2020, na circulação na rede rodoviária da IP. Regista-se um crescimento de 6,5% na totalidade da rede IP e de 6,9% na rede de autoestradas.

REDE IP	TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO SEMESTRAL (TMDS)		Variação 2021 / 2020
	1º SEMESTRE 2020	1º SEMESTRE 2021	
Rede Rodoviária Nacional (IP e Subconcessões)	4 401	4 743	7,8%
Rede Nacional de Autoestradas (IP e Subconcessões)	17 914	19 080	6,5%
<b>Total Ponderado</b>	<b>8 591</b>	<b>9 188</b>	<b>6,9%</b>

REDE NACIONAL DE AUTOESTRADAS	TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO SEMESTRAL (TMDS)		Variação 2021 / 2020
	1º SEMESTRE 2020	1º SEMESTRE 2021	
Rede Nacional de Autoestradas - Subconcessões	7 756	8 518	9,8%
Rede Nacional de Autoestradas - IP	33 918	35 722	5,3%
<b>Total Ponderado</b>	<b>17 914</b>	<b>19 080</b>	<b>6,5%</b>

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

Em relação Tráfego Médio Diário anual (TMDA) os dados disponíveis são os de 2020, verifica-se a tendência de decréscimo, conforme pode ser verificado no gráfico seguinte, no qual é apresentada a evolução do Tráfego Médio Diário Anual da Rede classificada da Jurisdição IP. Esta tendência é justificada pela pandemia e respectivas restrições que se verificaram ao longo do ano passado.





#### 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 2020, que se apresentam no quadro seguinte:

TIPO	CUMPRIMENTO				NÃO CUMPRIMENTO		EXTENSÃO TOTAL (KM)
	SEM RESTRIÇÕES (KM)	COM RESTRIÇÕES (KM)	TOTAL (KM)	%	VALOR (KM)	%	
IP	489,7	96	585,7	100	0	0	585,7
EDIP	224,7	47,3	272	100	0	0	272,0
IC	947,8	55,1	1 003	100	0	0	1 002,9
EDIC	1039	93,1	1 132	100	0	0	1 132,1
EN/ER	7 727,3	496,7	8 224	99	87,5	1,1	8 311,5
<b>Total</b>	<b>10 428,5</b>	<b>788,2</b>	<b>11 216,7</b>	<b>99,2</b>	<b>87,5</b>	<b>0,8</b>	<b>11 304,2</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 resubmetido 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 (RAL) veio pedir à IP a aceitação para a sua declaração de resolução do contrato de subconcessão, 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 assegurar as 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 a fazer 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 mesmo 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.

#### 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.

#### 4.4.2 Conclusão da Rede Subconcessionada

Os sete contratos de Subconcessão, com o objeto dos contratos em vigor, totalizam uma extensão de aproximadamente 1.028 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 de acordo com o Contrato de Subconcessão inicial, não foi executado 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 29.07.21.

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.

A 26 de junho 2020 abriu ao tráfego o novo troço A26/IP8 – Grândola Sul / Santa Margarida do Sado, executado pela subconcessionária do Baixo Alentejo, que passou para a IP para efeitos de operação e manutenção, conforme previsto contratualmente, às 24 horas do dia 29 de setembro de 2020.

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 2021

**Os pagamentos efetuados durante o primeiro semestre de 2021, relativos a concessões e subconcessões rodoviárias, foram de 698,7 milhões de euros (IVA excluído), o que representa um aumento de pagamentos em 20,1 milhões de euros (+3%) face ao período homólogo de 2020.**

Os pagamentos relativos à disponibilidade e disponibilidade B das Concessões do Estado foram de 377,3 milhões de euros no 1.º semestre de 2021, o que representa um aumento de 21,2 milhões de euros face a 2020. Este aumento decorre maioritariamente da atualização da tarifa de disponibilidade, conforme previsto nos modelos financeiros dos contratos. Contribuiu também para este aumento o pagamento de prémio de sinistralidade na Concessão Interior Norte, no valor de 2,2 milhões de euros.

Os pagamentos relativos à disponibilidade e serviço das Subconcessões totalizaram o montante de 317,4 milhões de euros no 1.º semestre de 2021, mais 18,8 milhões de euros do que no período homólogo de 2020. Este aumento é devido ao pagamento de 33,5 milhões de euros da Subconcessão Algarve Litoral, quando no 1.º semestre de 2020 não tinha sido efetuado qualquer pagamento, o qual foi determinado por decisão arbitral de 9 de março de 2021, no âmbito do Processo n.º 8/2020/AHC/ASB (Providência Cautelar), conforme já anteriormente referido.

Nas restantes Subconcessões verifica-se uma redução de pagamentos face a 2020, em grande parte devido à atualização das tarifas de disponibilidade, prevista nos modelos financeiros dos contratos, e à evolução da procura.

Relativamente à rubrica de Comparticipações e Reequilíbrios, os pagamentos totalizaram o montante de 2,3 milhões de euros no 1.º semestre de 2021, menos 21,0 milhões de euros do que em igual período de 2020. Esta variação significativa é justificada pelo elevado valor dos pagamentos efetuados no 1.º semestre de 2020, no qual estão incluídos o pagamento de 6,9 milhões de euros à Concessão Litoral Centro (que estava previsto ser efetuado no final do ano de 2019, mas que apenas foi concretizado no início de 2020), e o pagamento de 7,8 M€ relativo à conta final das custas processuais referentes à Subconcessão Douro Litoral.

Os pagamentos relativos a Grandes Reparações foram de 1,7 milhões de euros, mais 1,1 milhões de euros do que no 1.º semestre de 2020. Importa referir que a execução das grandes reparações está dependente de vários fatores não dependentes da IP, designadamente da aprovação pelo IMT do âmbito e valor das intervenções, do desenvolvimento pelas concessionárias dos respetivos procedimentos contratuais, e da subsequente realização das intervenções, também da responsabilidade das concessionárias.

CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/20
<b>Concessões Disponibilidade + Disponibilidade B</b>	<b>356,1</b>	<b>377,3</b>	<b>6%</b>
Algarve	26,0	26,7	3%
Beira Interior	23,0	24,9	8%
Beira Litoral e Alta	66,0	68,3	3%
Costa de Prata	28,4	29,8	5%
Grande Lisboa	15,6	15,9	2%
Grande Porto	41,4	44,8	8%
Interior Norte	42,0	42,8	2%
Norte	82,3	89,7	9%
Norte Litoral	31,4	34,5	10%
<b>Subconcessões Disponibilidade + Serviço</b>	<b>298,6</b>	<b>317,4</b>	<b>6%</b>
AE Transmontana	31,1	30,1	-3%
Baixo Alentejo	26,0	20,4	-21%
Baixo Tejo	44,2	41,0	-7%
Douro Interior	48,9	48,6	-1%
Litoral Oeste	76,3	72,8	-5%
Pinhal Interior	72,1	70,9	-2%
Algarve Litoral	0,0	33,5	
<b>Comparticipações e Reequilíbrios</b>	<b>23,3</b>	<b>2,3</b>	<b>-90%</b>
<b>Grandes Reparações</b>	<b>0,6</b>	<b>1,7</b>	<b>173%</b>
<b>Total</b>	<b>678,6</b>	<b>698,7</b>	<b>3%</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 3 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 2021, a IP Telecom manteve o reforço do 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 99,99%, no primeiro semestre de 2021.

A receita no 1.º semestre de 2021, incluindo o Canal Técnico Rodoviário, foi de 5,9 milhões de euros, ligeiramente superior ao verificado no período homólogo de 2020.

Verifica-se, face ao referido, que os planos de contingência implementados em função do contexto COVID-19 permitiram a manutenção da qualidade de serviço, assim como do volume de negócios.



## 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 primeiro semestre de 2021, no âmbito da atividade de estudos e projetos, a empresa manteve a sua atividade centrada na elaboração, revisão e gestão/coordenação técnica de projetos, tendo sido mais relevante a conclusão e entrega do Projeto de Execução da Linha do Sul – troço Ermidas / Grândola Norte (março/21) e do Projeto de Execução da Linha de Cascais – Catenária e alterações de layout e diagonais (maio/21).

Foi dada continuidade ao desenvolvimento da reformulação do projeto Contumil/Ermesinde e do projeto de Modernização do Feixe de Receção/Expedição da Triagem do Entroncamento. Foram ainda realizadas e entregues as revisões dos projetos Mato Miranda/Entroncamento (2ª iteração) e Válega/Espinho (1ª iteração) na Linha do Norte e do projeto Reformulação de Leixões (1ª iteração) na Linha de Leixões. Deu-se igualmente início às revisões dos projetos Válega/Espinho na Linha do Norte (2ª iteração) e Eliminação de constrangimentos nas estações de Praias-Sado e Porto de Setúbal na Linha do Sul.

Assegurou-se ainda a gestão e coordenação dos projetos da L. da Beira Alta (IP/DEA) e a assessoria à coordenação dos projetos do Sistema de Mobilidade do Mondego (SMM).

Esta atividade tem sido desenvolvida a par com a Assistência Técnica às obras em curso (Estação de Cascais, L. do Norte – Beneficiação da superestrutura via PK 2,040, Ramal de Tomar – fase 4, Corredor Sul, L. Beira Baixa e L. Minho).

A atividade de gestão e fiscalização de obras pausou-se pela continuidade do desenvolvimento e conclusão das prestações de serviços transitada de 2020, na Linha do Minho – Eletrificação Viana/Valença e 2ª fase da empreitada “SST de Vila Fria e PATs” (concluídas em junho).

O Volume de Negócios foi de 2 milhões de euros, representando a atividade de Gestão, Coordenação, Fiscalização e Coordenação de Segurança em Obra 41% e a atividade de Estudos e Projetos 59%. Continua a destacar-se a ocupação da equipa produtiva ao nível do previsto e o cumprimento escrupuloso dos prazos estabelecidos e acordados com o acionista.

No âmbito da estratégia de abordagem ao mercado internacional, numa lógica estritamente institucional e pró-ativa, fora do mercado concorrencial, destaca-se a continuação dos trabalhos de “Assistência Técnica Visando a Melhoria do Planeamento Estratégico e de Transportes do Ministério dos

Transportes e Comunicações da República de Moçambique”, que estão a ser 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 de “Assistência Técnica para a melhoria do funcionamento interno e do planeamento estratégico do Ministério da Indústria e do Comércio de Moçambique – Aumento da Competitividade dos Corredores de Desenvolvimento”.

Em fase de contratação encontra-se a “Extensão da Assistência Técnica para a Melhoria do Planeamento Estratégico e de Transporte do Ministério dos Transportes e Comunicações da República de Moçambique”. A intenção de adjudicação foi formalizada através de comunicação do Ministério dos Transportes e Comunicações de Moçambique (MTC) e o processo de contratação será materializado entre a IPE e o INATTER - Instituto Nacional dos Transportes Terrestre, entidade tutelada do referido ministério.




## 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.**

A atividade comercial da IPP foi fortemente afetada pela doença COVID-19. No dia 18 de março, foi decretado pelo Sr. Presidente da República o Estado de Emergência na ordem jurídica nacional





pelo Decreto do Presidente n.º 14-A/2020, estando este aplicado e regulamentado pelo Governo, com o fundamento na verificação de uma situação de calamidade pública, advinda da emergência de saúde pública ocasionada pela doença COVID-19 como pandemia internacional, o qual foi renovado e teve abrangência a todo o território nacional até ao final do dia 2 de maio de 2020. A este seguiram-se as Declarações da situação de calamidade, contingência e alerta emanadas pelo Governo.


A situação adveniente da pandemia COVID-19 teve e terá impactos diretos e indiretos na contratação de usos privativos e exploração da IPP em vigor, pelo que foi necessário adotar medidas que mitiguem os efeitos económicos e financeiros nas atividades de parte dos Subconcessionários da IPP. Assim, com base no artigo 11.º da Lei 4-C/2020, de 6 de abril, com as alterações que lhe foram subsequentes, além da moratória no pagamento atribuída a uma parte dos contratos relativamente à faturação emitida, foram aplicadas medidas de isenção de pagamento (833 contratos na faturação de janeiro a junho, no valor total de 0,93 M€) e de Redução de contrapartida (1.595 contratos na faturação de janeiro a junho, no valor total de 0,82 M€) referente ao 1º semestre de 2021.

Apesar do contexto económico-financeiro desfavorável decorrente da pandemia, a IPP logrou registar no 1.º semestre de 2021, quer no âmbito das subconcessões, quer no âmbito das alienações e valorização imobiliário, a celebração de um total de 178 contratos de subconcessão, com um valor anualizado de 0,30 milhões de euros, dos quais 58 constituem novos contratos. As alienações, num total de 15 processos, apresentaram neste período um cash in de 0,27 milhões de euros.

Entre os contratos das Subconcessões celebrados destacam-se:

- Contrato celebrado com o GEG, para ocupar 430 m<sup>2</sup> de escritórios no empreendimento de Campanhã;
- Contratos celebrados com particulares para recuperação de imóveis em Beja, Évora, Montijo, Ganfei e Beirã e com privado para a recuperação do edificado de Verdoejo, Ramal de Monção;
- Contrato com o Município de Macedo de Cavaleiros para a recuperação do edificado de Cortiços, Grijó, Castelãos, Salselas e Valdrez, na Linha do Tua;
- Reformulação das condições contratuais de alguns contratos, dos quais se destacam o Parque de Estacionamento de Setúbal, a Bomba de Combustível do Pinhão e o Stand Automóvel em Rio Tinto.

A receita com a gestão imobiliária e de espaços comerciais (extra-grupo) foi no 1.º semestre de 2021 de 5,1 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 21% face ao período homólogo de 2020.



## 5. DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO

O desempenho económico e financeiro do Grupo IP, no 1.º semestre de 2021, manteve-se impactado, de forma significativa, pela pandemia provocada pela COVID-19, ainda que com alguma melhoria face ao período homólogo de 2020.

O resultado líquido foi negativo, em 38,9 milhões de euros, que compara com um resultado líquido de negativo de 48,5 milhões de euros de 2020, o que corresponde a uma melhoria de 20%. O Resultado Operacional é positivo, em 78,5 milhões de euros, menos 2,6 milhões de euros (3%) face ao período homólogo de 2020.

Para a melhoria do resultado líquido contribuiu o aumento dos rendimentos operacionais (+12,6 milhões de euros), salientando-se neste ponto o aumento em 4,4 milhões de euros da Contribuição do Serviço Rodoviário. Também contribuiu para a melhoria do resultado líquido a evolução do resultado financeiro (114,9 milhões de euros em 2021 vs 124,9 milhões de euros em 2020).

Em contrapartida, verificou-se um aumento dos gastos operacionais em 15,2 milhões de euros, devido essencialmente aos gastos com a conservação da rede ferroviária (+4,7 milhões de euros) e aos gastos de depreciação e de amortização (+7,8 milhões de euros).

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/20
Rendimentos Operacionais	540 956	553 580	2%
Gastos Operacionais	459 932	475 116	3%
<b>Resultado Operacional</b>	<b>81 024</b>	<b>78 464</b>	<b>-3%</b>
Resultado Financeiro	-124 916	-114 932	8%
Resultados antes de impostos	-43 893	-36 468	17%
<b>Resultado Líquido</b>	<b>-48 510</b>	<b>-38 907</b>	<b>20%</b>

Valores em milhares de euros.

### 5.1 Rendimentos Operacionais

Os Rendimentos Operacionais totalizam 554,0 milhões de euros, o que representa um aumento de 12,6 milhões de euros (2%) face ao período homólogo de 2020.

RENDIMENTOS OPERACIONAIS	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/20
<b>Vendas e serviços prestados</b>	<b>472 959</b>	<b>479 447</b>	<b>1%</b>
Contribuição Serviço Rodoviário (CSR)	268 787	273 193	2%
Portagens	119 436	115 790	-3%
Serviços Ferroviários	35 463	37 203	5%
Concedente Estado-Rédito ILD	15 298	18 049	18%
Contratos de Construção	18 675	22 161	19%
Outras prestações de serviços	15 301	13 050	-15%
Indemnizações Compensatórias	27 528	27 528	0%
Outros rendimentos e ganhos	40 469	46 605	15%
<b>Total dos Rendimentos Operacionais</b>	<b>540 956</b>	<b>553 580</b>	<b>2%</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 479,4 milhões de euros, mais 6,5 milhões de euros face ao verificado em 2020.

#### 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.

Os valores unitários da Contribuição do Serviço Rodoviário para 2021 mantiveram-se inalterados face aos fixados para o exercício de 2020, sendo de 87 euros/1.000 litros para a gasolina, de 111 euros/1.000 litros para o gasóleo rodoviário e de 63 euros/1.000 litros para o GPL auto.

A CSR, que continua a ser o principal rendimento da IP, regista no 1.º semestre de 2021 o valor de 273,2 milhões de euros, o que constitui uma variação positiva de 4,4 milhões de euros (+2%) face ao período homólogo de 2020.

## PORTAGENS

Os rendimentos de portagens registaram uma quebra de 3,6 milhões de euros (-3%) face ao mesmo período do ano anterior, tendo atingido o montante total de 115,8 milhões de euros.

PORTAGENS	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/20
Concessões	95 818	92 337	-4%
Subconcessões	10 297	12 676	23%
Outras Vias IP	11 270	10 644	-6%
Outros serviços de cobrança	2 050	134	-93%
<b>Total</b>	<b>119 436</b>	<b>115 790</b>	<b>-3%</b>
Valores em milhares de euros.			

A maior parcela dos rendimentos de portagens resulta 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 92,3 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 4% face ao período homologado de 2020.

Nas subconcessões da IP as receitas de portagens atingiram 12,7 milhões de euros, mais 23% do alcançado em 2020.

As operações de exploração direta na rede IP (A21, A23 e Túnel do Marão) permitiram alcançar 10,6 milhões de euros, menos 6% do que em 2020.

## 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 2021 um total de 37,2 milhões de euros, mais 5% face ao valor verificado em 2020.

Esta evolução positiva está em linha com o aumen-

to do volume de tráfego na infraestrutura ferroviária, que foi de 16,9 milhões de comboios-quilómetro (CK), um aumento de 6% face ao verificado no mesmo período do ano anterior. Na análise por segmentos verifica-se um aumento de 5% dos CK relativos ao transporte de passageiros e de 9% no transporte de mercadorias.

A variação positiva do segmento de passageiros decorre dos seguintes fatores:

- As medidas de contenção da 3.ª vaga da COVID-19 tiveram um menor impacto quando comparado com igual período de 2020;
- Abertura do troço eletrificado Viana do Castelo – Valença, com novo tráfego em tração elétrica (25/04);
- Abertura à exploração do novo troço eletrificado Covilhã – Guarda, na linha da Beira Baixa, bem como a abertura da nova Concordância das Beiras (2/05).

Quanto ao segmento de mercadorias, a variação positiva mostra o ajuste do mercado às atuais condições.

Relativamente aos rendimentos provenientes da Tarifa de Utilização da Infraestrutura (TUI), que no 1.º semestre de 2021 representaram 31,7 milhões de euros, verifica-se um aumento de 6% face ao período homologado de 2020, conforme se apresenta no quadro seguinte:

RECEITAS DA TARIFA DE UTILIZAÇÃO	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/20
Passageiros	26 410	27 790	5%
Mercadorias	3 479	3 794	9%
Total Tarifa Utilização da Infraestrutura	29 889	31 584	6%
TARIFA TUI / CK	1,88	1,87	-1%
Capacidade Pedida Não Utilizada	62	80	28%
<b>Total</b>	<b>29 952</b>	<b>31 664</b>	<b>6%</b>
Valores em milhares de euros.			

Quanto às prestações em Instalação de Serviço, mais concretamente nas Estações de Passageiros, surge como mais relevante o serviço de Utilização de estações e apeadeiros, 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 2021 um rendimento de 1,3 milhões de euros, com uma variação positiva de 7% face a período homólogo de 2020.

Na 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.

De forma agregada, todos os serviços prestados nas Instalações de Serviço representam, no período em análise, um rendimento de 1,65 milhões de euros, mais 5% do que no período homólogo de 2020.

Relativamente à prestação de Serviços Adicionais, esta representou no período em análise uma receita de 3,8 milhões de euros, verificando-se uma redução de 1% face a período homólogo de 2020.

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 51 mil euros.

OUTROS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/20
PS-Prestação Socorro ferroviário		15	
<b>Subtotal Socorro ferroviário</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>0</b>
IS-Utilização de Estações	1 213	1 294	7%
IS-Cedência de Energia	207	204	-1%
IS-Espaços em Estações	110	116	5%
IS-Cedência de Água	29	31	8%
IS-Informação ao Público	2	0	-94%
IS-Placa Giratória		0	
<b>Subtotal Instalações de Serviços</b>	<b>1 560</b>	<b>1 646</b>	<b>5%</b>
Energia de Tracção	2 886	2 799	-3%
Estacionamento Material Circulante	913	924	1%
Manobras	63	86	37%
Outros Serviços	39	33	-15%
<b>Subtotal Serviços Adicionais</b>	<b>3 901</b>	<b>3 843</b>	<b>-1%</b>
Abastecimento Água/Combust Mat Circulante	13	12	-9%
SAux-Out Serv Telecomunicações e Telemática	33	33	0%
Outros Serviços Auxiliares	3	5	59%
<b>Subtotal Serviços Auxiliares</b>	<b>50</b>	<b>51</b>	<b>1%</b>
<b>Total</b>	<b>5 511</b>	<b>5 539</b>	<b>1%</b>

Valores em milhares de euros.

## CONCEDENTE ESTADO – RÉDITO ILD

Os montantes registados na rubrica Concedente Estado (Rédito ILD) correspondem aos trabalhos internos debitados à atividade de investimento de infraestruturas 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 2021 este rendimento atingiu o valor de 18,0 milhões de euros, o que representa um crescimento de 18% face ao mesmo período do ano anterior, o que é justificado pelo aumento da atividade de investimento.

## 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	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/20
Contratos Construção de Novas Infraestruturas	11 767	16 647	41%
Capitalização Encargos Financeiros	6 907	5 514	-20%
<b>Total</b>	<b>18 675</b>	<b>22 161</b>	<b>19%</b>

Valores em milhares de euros.

Os valores correspondentes à construção de Novas Infraestruturas são 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 atribuíveis à preparação do ativo, para o seu uso pretendido.

No 1.º semestre de 2021 verificou-se um crescimento de 41% dos rendimentos com Contratos de Construção de Novas Infraestruturas, face ao período homólogo de 2020.

Os encargos financeiros capitalizados correspondem aos encargos financeiros da IP no decorrer da fase de construção rodoviária e são compostos quer 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 2021 foi de 13,1 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 15% (1,7 milhões euros) face ao 1.º semestre de 2020.

OUTRAS PRESTAÇÕES DE SERVIÇOS	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/20
Gestão Imobiliária e de Espaços Comerciais	6 431	5 092	-21%
Telecomunicações e <i>Cloud solutions</i>	4 256	4 132	-3%
Canal Técnico Rodoviário	1 653	1 827	11%
Serviços de Engenharia e Transporte	13	56	334%
Terminais de Mercadorias	1 269	857	-32%
Licenciamentos	364	307	-16%
Direito Exploração Áreas Serviço	655	-53	-108%
Outros Serviços	661	832	26%
<b>Total</b>	<b>15 301</b>	<b>13 050</b>	<b>-15%</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 2021 o valor de 5,1 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 21% face ao mesmo período do ano anterior.

Esta redução é justificada pelo impacto da pandemia provocada pela COVID-19, denotando um agravamento desse impacto face ao verificado no 1.º semestre de 2020.

#### 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 2021 verifica-se um rendimento de 4,1 milhões de euros, o que representa uma diminuição de 3% face ao período homólogo de 2020.

#### C. Canal Técnico Rodoviário

O volume de negócios com o Canal Técnico Rodoviário foi no 1.º semestre de 2021 de 1,8 milhões de euros, o que representa um aumento de 11% face ao valor realizado no 1.º semestre de 2020, devido essencialmente ao aumento de faturação a um dos operadores.

#### 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 56 mil euros, o que representa um aumento de 43 mil euros face ao período homólogo de 2020, 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 2021 de 857 mil euros, menos 32% do que o verificado no período homólogo de 2020.

Esta variação negativa prende-se com o facto de, a partir de junho de 2020, o grupo MSC / Medway ter deixado de trabalhar com o Terminal IP da Bobadela e ter passado a usar o Parque Sul que está concessionado e sob sua gestão.

#### F. Licenciamentos

As alterações introduzidas pelo novo regime jurídico do Domínio Público Rodoviário, designadamente no que diz respeito à utilização privativa do mesmo e ao procedimento de regularização de acessos, teve algum impacto nos cidadãos e empresas, o que veio a determinar que a Assembleia da República decidisse, através da Lei do Orçamento de Estado para 2017, suspender o procedimento de regularização de acessos nos termos previstos no artigo 4.º, da Lei n.º 34/2015, bem como suspender os procedimentos para aplicação e cobrança das taxas previstas na Portaria n.º 57/2015. Como consequência desta determinação resulta a eliminação de parte significativa da receita de licenciamento rodoviário até que seja revogada a suspensão da referida portaria.

A receita no 1.º semestre de 2021 foi de 307 mil euros, valor inferior em 16% ao verificado em 2020.

#### G. Áreas de Serviço

As receitas relativas às Áreas de Serviço apresentam um valor negativo, de 53 mil euros, o que é justificado pela emissão de fatura adicional referente à renda anual da AS de Loulé em 2020, no montante de 701 mil euros a qual veio a ser regularizada no 1.º trimestre de 2021. Caso não tivesse ocorrido tal regularização, as receitas ter-se-iam fixado em cerca de 650 mil euros, valor alinhado com o período homólogo de 2020.

## 5.1.2 Indemnizações Compensatórias

RENDIMENTOS	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/20
Indemnizações Compensatórias	27 528	27 528	0%
Valores em milhares de euros.			

O rendimento correspondente às indemnizações compensatórias, para o 1.º semestre de 2021, foi de 27,5 milhões de euros, igual ao verificado no período homólogo de 2020. Este valor foi fixado na Adenda ao Contrato Programa 2016 / 2020, determinada pela Resolução do Conselho de Ministros 117/2020 de 30/12/2020.

## 5.1.3 Outros Rendimentos e Ganhos

O valor realizado de Outros Rendimentos e Ganhos foi no 1.º semestre de 2021 de 46,6 milhões de euros, mais 15% face ao valor verificado no 1.º semestre de 2020.

OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/20
Subsídios para investimento	29 274	30 726	5%
Alienação de Património	1 318	224	-83%
Venda de resíduos	1 186	1 193	1%
Danos ao Património	1 746	858	-51%
Outros rendimentos	6 946	13 605	96%
<b>Total</b>	<b>40 469</b>	<b>46 605</b>	<b>15%</b>
Valores em milhares de euros.			

### 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 2021 atingiu os 30,7 milhões de euros, mais 5% do que o valor registado em igual período de 2020.



### ALIENAÇÃO DE PATRIMÓNIO

Os rendimentos com a alienação de património, no 1.º semestre de 2021, foram de 224 mil euros, menos 1.094 milhares de euros do que no período homólogo de 2020.

### VENDA DE RESÍDUOS

Os rendimentos verificados no 1.º semestre de 2021 com a Venda de Resíduos foram de 1,2 milhões euros, em linha com o período homólogo de 2020 (+1%).

### DANOS AO PATRIMÓNIO

No 1.º semestre de 2021 o montante de ressarcimento de danos ao património rodoviário atingiu o montante de 858 mil euros, valor inferior em 51% ao período homólogo de 2020. Esta variação é justificada essencialmente pelo facto do ano de 2020 refletir a indemnização recebida relativa ao túnel do Marão, de cerca 800 mil euros.

### OUTROS RENDIMENTOS

O aumento da rubrica “Outros”, face ao período homólogo de 2020 (+96%) é devido maioritariamente à regularização de inventários relativos a materiais ferroviários, no seguimento de auditoria desenvolvida no ano de 2020.

## 5.2 Gastos Operacionais

No 1.º semestre de 2021 os gastos operacionais do Grupo IP ascenderam a 475,1 milhões de euros, o que representa um crescimento de 3,3% face ao mesmo período do ano anterior.

GASTOS OPERACIONAIS	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/20
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	112 949	112 337	-1%
Fornecimentos e serviços externos	140 902	149 351	6%
Conservação, Reparação e Segurança Rede Rodoviária	53 684	56 418	5%
Conservação, Reparação e Segurança Rede Ferroviária	31 431	33 380	6%
Outros FSE	55 787	59 552	7%
Gastos com o pessoal	68 093	68 998	1%
Imparidades (perdas/ reversões)	237	-656	-376%
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	118 664	126 487	7%
Provisões (aumentos/ reduções)	15 308	11 026	-28%
Outros gastos e perdas	3 763	7 530	100%
<b>Total dos Gastos Operacionais</b>	<b>459 932</b>	<b>475 116</b>	<b>3,3%</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 112,3 milhões de euros, em linha com o valor verificado no período homólogo de 2020 (112,9 milhões de euros).

CUSTO DAS MERCADORIAS VENDIDAS E DAS MATÉRIAS CONSUMIDAS	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/20
Novas Infraestruturas rodoviárias	11 767	16 647	41%
Portagens Concessões Estado	90 643	86 069	-5%
Consumo de Materiais para Manutenção Ferroviária	4 660	2 969	-36%
Consumo de Materiais para Investimento Ferroviário	5 839	6 582	13%
Outros CMV Mercadorias	39	71	81%
<b>Total</b>	<b>112 949</b>	<b>112 337</b>	<b>-0,5%</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 16,6 milhões de euros, mais 41% do que no período homólogo de 2020, o que reflete uma maior 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 uma diminuição de 5% face ao período homólogo de 2020, em linha com a evolução negativa verificada nos rendimentos provenientes das receitas de portagens.

## 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 2021, comparativamente com o 1.º semestre de 2020, uma diminuição de 36% do consumo dos materiais de manutenção, e um aumento de 13% 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 2021, de 56,4 milhões de euros, mais 2,7 milhões de euros (5%) do que no período homólogo de 2020.

CONSERVAÇÃO, REPARAÇÃO E SEGURANÇA DA REDE RODOVIÁRIA	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/20
Conservação Periódica de Estradas	27 833	27 833	0%
Segurança Rodoviária	2 373	4 201	77%
Conservação Corrente de Infraestruturas	23 243	24 002	3%
Manutenção Telemática Rodoviária	235	384	63%
<b>Total</b>	<b>53 684</b>	<b>56 418</b>	<b>5%</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 apurado no 1.º semestre de 2021 foi de 27,8 milhões de euros, mantendo-se igual ao valor de 2020.

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.

O Plano de Segurança Rodoviária tem como objetivo a definição de prioridades, onde são devidamente ponderados os indicadores de sinistralidade (pontos negros, número de acidentes com vítimas, vítimas mortais, feridos graves e ligeiros e indicador de gravidade), o tráfego médio diário anual (TMDA), o tráfego de peões no caso das travessias urbanas e o tipo e função da via.

A execução das intervenções de segurança rodoviária foi de 4,2 milhões de euros no 1.º semestre de 2021, o que representa uma variação positiva de 77% face ao período homólogo de 2020. Esta variação deve-se essencialmente à conclusão no 1.º semestre de 2021 das seguintes obras: (i) EN109, Melhoria das Condições de Segurança entre o km 122+150 e o km 137+700; (ii) EN8, km 36+300 a km 36+400 (Turcifal), EN8 km 21+700 a km 21+900 (Malveira) e EN8 km 27+500 a km 27+700 (Vila Franca do Rosário) – Melhoria das Condições de Segurança.

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 conservação corrente por contrato estende-se ainda às vias de alta capacidade da rede de autoestradas da Grande Lisboa, Grande Porto, Túnel do Marão, A26 e A26-1 e ainda A23, IC10 e IP6. Em 2021 a IP implementou nestas vias o modelo totalmente em *outsourcing* que engloba a Manutenção e a Operação, já em vigor na rede do Grande Porto.

A realização no período em análise foi de 24,0 milhões de euros, mais 0,8 milhões de euros (+3%) face ao verificado no 1.º semestre de 2020.

## 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), nas especialidades de via, sinalização, catenária, baixa tensão, subestações, construção civil, passagens de nível, e elevadores e escadas rolantes.

Os gastos totais com a conservação, reparação e segurança ferroviária foram, no 1.º semestre de 2021, de 33,4 milhões de euros, mais 2,0 milhões de euros (+6%) do que o verificado em 2020, conforme se pode verificar no quadro seguinte, com desagregação por especialidade.

CONSERVAÇÃO, REPARAÇÃO E SEGURANÇA DA REDE FERROVIÁRIA	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/20
Via	15 139	14 969	-1%
Sinalização	5 503	5 607	2%
Telecomunicações	1 584	1 821	15%
Catenária	2 591	2 736	6%
Baixa Tensão	731	978	34%
Subestações	282	230	-19%
Construção Civil	1 217	1 516	25%
Obras de arte	24	209	782%
Passagens de Nível	294	367	25%
Recuperação de Materiais	152	174	14%
Comboio Socorro	83	499	499%
Elevadores e Escadas Rolantes	350	335	-4%
Serviços Ferroviários	398	375	-6%
Desmatação	2 554	2 925	15%
Outros	530	638	20%
<b>Total</b>	<b>31 431</b>	<b>33 380</b>	<b>6%</b>

Valores em milhares de euros.

A execução das especialidades de Via e de Sinalização, as duas especialidades com execução mais elevada, ficou em linha com o verificado no 1.º semestre de 2020 (desvios respetivamente de -1% e de +2%).

Assim, o aumento verificado no 1.º semestre de 2021 é justificado pelas restantes especialidades, apresentando-se de seguida a justificação para as variações mais significativas:

- **Desmatização:** O aumento de cerca de 370 mil euros em 2021 fica a dever-se, em parte, ao valor executado no Lote 1 do contrato “Aquisição de serviços para a gestão da faixa combustível dos 5 aos 10 metros, na Rede Ferroviária Nacional – PMDFCI” que não tinha previsto realizar qualquer valor em 2021. No entanto, e por atraso na faturação em 2020, apresentou ainda, entre janeiro e fevereiro de 2021, uma realização de cerca de 745 mil euros.
- **Baixa Tensão:** O aumento de cerca de 250 mil euros está relacionado com o facto dos contratos vigentes no 1.º semestre de 2021 terem permitido a realização de um maior n.º de ações de MPC e MC, em comparação com os contratos vigentes no 1.º semestre de 2020, que já se encontravam na sua fase final, e cuja verba remanescente já era reduzida.
- **Construção Civil:** O aumento de cerca de 300 mil euros decorre do facto de terem sido realizadas três ações autónomas, previstas para o final de 2020, mas que, devido a atrasos no processo contratual, concretizaram-se apenas nos primeiros meses de 2021. Referimo-nos às intervenções:
  - o 10003607 “Linha do Norte – Estação de Gaia – Substituição de Cobertura em Fibrocimento no Cais Coberto” (+118 mil euros);
  - o 10004390 “Linha do Norte – General Torres – Substituição das coberturas das plataformas” (+234 mil euros);
  - o 10003079 “Linha do Sul – Túnel do Pragal – Reposição das Condições de Funcionamento do Sistema de SI” (+90 mil euros).
- **Obras de Arte:** O aumento de 185 mil euros é justificado pelo contrato de “Campanha de realização de inspeções de fiscalização a passagens superiores (de terceiros) ao Caminho-de-Ferro” que teve início apenas no final de 2020.
- **Comboio Socorro:** aumento de 416 mil euros justificado pelo facto de em junho de 2020 ter sido anulada indevidamente uma especialização em 417 mil euros, corrigida em julho de 2020. Caso não tivesse ocorrido esta anulação o valor de 2020 estaria semelhante a junho de 2021.

## OUTROS FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

Os Outros Fornecimentos e Serviços Externos atingiram o montante de 59,6 milhões de euros no 1.º semestre de 2021, o que representa um aumento de 3,8 milhões de euros (+7%) face ao valor verificado no mesmo período do ano anterior.

OUTROS FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/20
O&M Subconcessões EP	20 313	21 522	6%
Encargos de Cobrança Portagens	8 596	7 740	-10%
Encargos de Cobrança da CSR	5 376	5 464	2%
Energia Eléctrica	4 446	4 882	10%
Energia Eléctrica para Tração	2 791	2 815	1%
Honorários, Consultoria e Out. Trab. Especializados	1 351	1 412	5%
Frota Automóvel	2 155	2 062	-4%
Vigilância	3 711	3 755	1%
Informática	1 422	2 047	44%
Limpeza	1 343	2 917	117%
Deslocações e Estadias	106	152	43%
Transportes de Pessoal	186	119	-36%
Comunicações	109	95	-13%
Outros FSE	3 882	4 571	18%
<b>Total</b>	<b>55 787</b>	<b>59 552</b>	<b>7%</b>

Valores em milhares de euros.

O aumento verificado no 1.º semestre de 2021 está relacionado maioritariamente com o aumento dos encargos com a O&M das subconcessões (+1,2 milhões de euros), serviços de limpeza (+1,6 milhões de euros), e informática (0,6 milhões de euros).

### 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 2021 é de 21,5 milhões de euros, mais 1,2 milhões de euros do que no período homólogo de 2020.

### 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 2021 verificou-se uma diminuição de 0,9 milhões de euros (-10%) face ao período homólogo de 2020.

### 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.

### 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 7,7 milhões de euros, o que representa um crescimento de 460 mil euros (+6%) face ao mesmo período do ano anterior, variação essencialmente devida à rubrica de acesso à energia elétrica.

Esta variação não se deve a um consumo real de consumo de energia, mas sim a dificuldades verificadas no 1.º semestre de 2020 com a implementação do processo de faturação eletrónica.

### FROTA AUTOMÓVEL

Os gastos com a frota automóvel, em FSE's, foram de 2,1 milhões de euros no 1.º semestre de 2021, o que representa uma diminuição de 93 mil euros face ao período homólogo de 2020.



Os gastos totais com a frota automóvel, considerando para além dos FSE's, os gastos em amortizações e os juros de leasing, foram de 3,4 milhões de euros, conforme se apresenta no quadro seguinte.

GASTOS COM PESSOAL	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/20
Rendas AOV	1 139	450	-60%
Combustível	529	699	32%
Portagens	156	213	36%
Manutenção	136	153	12%
Seguros	194	548	182%
Impostos (IUC)	7	6	-20%
Juros de Leasing	101	180	78%
Sub-Total	2 264	2 248	-1%
Amortizações	470	1 138	142%
<b>Total Frota</b>	<b>2 733</b>	<b>3 386</b>	<b>24%</b>

Valores em milhares de euros.

A variação de mais 653 mil euros face ao período homólogo de 2020 deve-se maioritariamente à rubrica de seguros (+354 mil euros), o que se deve ao facto de, no final do 1.º semestre de 2021, ter sido feita a especialização do valor anual do contrato de 2021 e à rubrica de combustível (+ 169 mil euros).

Em relação à rubrica AOV o valor registado em 2021 (450 mil euros) deverá ser objeto de regularização, donde resultará que o valor das rendas AOV em 2021 tenderá para zero no final do ano.

## VIGILÂNCIA E SEGURANÇA

No que diz respeito à vigilância e segurança, esta rubrica agrega maioritariamente o contrato de vigilância humana para a IP, nas componentes de edifícios de serviços administrativos e centros operacionais, mas também gastos de outra natureza como a manutenção do controlo 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 2021 foram de 3,8 milhões de euros, em linha com o valor verificado mesmo período de 2020 (+1%).

## HONORÁRIOS, CONSULTORIAS E OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS

Esta rubrica registou, durante o 1.º semestre do ano, um valor de 1,4 milhões de euros, mais 61 mil euros (+5%) do verificado em igual período de 2020.

## INFORMÁTICA

No 1.º semestre de 2021 foram gastos 2,0 milhões de euros em serviços de informática, mais 0,6 milhões de euros do que no período homólogo de 2020. 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 2,9 milhões de euros no 1.º semestre de 2021, mais 1,6 milhões de euros face ao realizado no mesmo período do ano de 2020.

## 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	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/20
Deslocações e Estadas - Nacional	88	114	30%
Deslocações e Estadas - Estrangeiro	18	37	107%
<b>Total</b>	<b>106</b>	<b>152</b>	<b>43%</b>

Valores em milhares de euros.

Verificou-se no 1.º semestre de 2021 uma execução de 152 mil euros, o que representa um aumento de 46 mil euros face ao verificado no período homólogo de 2020, o que é justificado pelo aumento das deslocações e estadas, quer nacionais, quer internacionais, após as fortes restrições verificadas no 1.º semestre de 2020.

## COMUNICAÇÕES

Os gastos com comunicações durante o 1.º semestre de 2021 foram de 95 mil euros, menos 14 mil euros do que o valor verificado no período homólogo de 2020.

### 5.2.3 Gastos com Pessoal

No 1.º semestre de 2021 os gastos com pessoal do Grupo IP foram de 69,0 milhões de euros, aumentando 905 mil euros (+1%) face ao período homólogo de 2020.

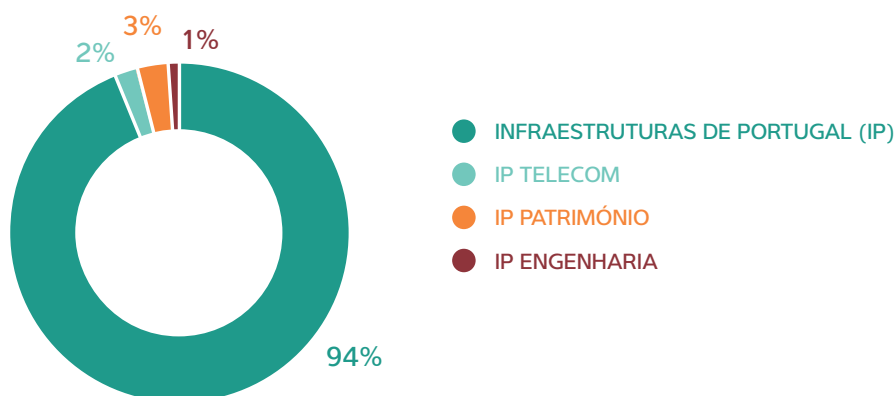
GASTOS COM PESSOAL	1.º S 2020	1.º S 2021	Δ% 21/20
Remuneração do Pessoal	53 274	54 390	2%
Encargos sobre Remunerações	11 914	12 142	2%
Outros	2 906	2 466	-15%
<b>Total</b>	<b>68 093</b>	<b>68 998</b>	<b>1%</b>

Valores em milhares de euros.

Este aumento dos gastos em 2021 face ao período homólogo de 2020 é devido ao aumento do efetivo médio (3639 em 2021 vs 3604 em 2020), assim como às valorizações remuneratórias previstas no Instrumento de Regulação Coletiva de Trabalho em vigor na empresa.

O efetivo do Grupo IP a 30 de junho de 2021 é de 3.676 colaboradores, mais 121 colaboradores do que em 31 de dezembro de 2020.

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 2021 os movimentos de imparidades resultaram, em termos globais, numa reversão de imparidades no valor de 656 mil euros, ou seja, verificou-se uma variação positiva de 893 mil euros face aos 237 mil euros de perdas verificados no período homólogo de 2020.

#### 5.2.5 Provisões (Aumentos/Reduções)

O valor total dos gastos com provisões no período em análise ascendeu a 11,0 milhões de euros, o que representa uma diminuição de 4,3 milhões de euros (-28%) face ao verificado no período homólogo de 2020.

Esta variação está essencialmente relacionada com a variação da provisão do IVA relativo à atividade rodoviária, que a AT não aceita como dedutível, e decorre do facto da execução das intervenções de conservação periódica no 1.º semestre de 2021 ter sido significativamente mais baixa do que em 2020.

#### 5.2.6 Outros Gastos e Perdas

Os Outros Gastos e Perdas registaram no 1.º semestre de 2021 o valor de 7,5 milhões de euros, o que representa um aumento de 100% face a igual período de 2020. Esta variação é devida maioritariamente ao reconhecimento de perdas de inventário no valor de 4,5 milhões de euros.

#### 5.2.7 Gastos/Reversões de Depreciação e Amortização

O valor registado de gastos de depreciação e amortização foi de 126,5 milhões de euros no 1.º semestre de 2021, o que representa um aumento de 7,8 milhões de euros (+7%) face ao valor verificado em igual período do ano anterior.

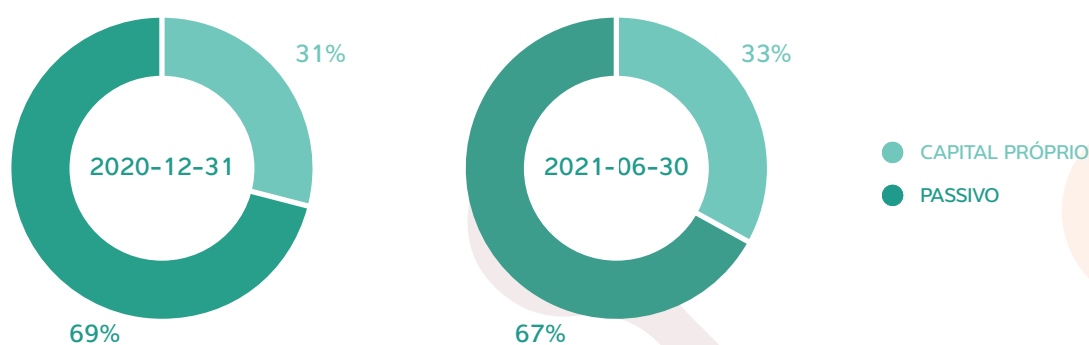
Esta variação é justificado essencialmente pela atualização do cálculo efetuado tendo por base a atual versão do Plano de Negócios da empresa, no qual está previsto uma redução dos proveitos do ano de 2021, nomeadamente da CSR, face à versão de 2020 do Plano de Negócios.

### 5.3 Estrutura Patrimonial

No final do 1.º semestre de 2021 o Ativo total ascendia a 27 811 milhões de euros, que é constituído maioritariamente por Ativo Intangível, relativo essencialmente ao direito resultante do Contrato de Concessão Rodoviário.

O Capital Proprio totalizava, a 30 de junho de 2021, 9.211 milhões de euros (33% do Ativo) e o Passivo Total ascendia 18.600 milhões de euros (67% do Ativo).

## ESTRUTURA DO ATIVO



No que respeita ao Ativo, verifica-se um aumento de 505 milhões de euros (2%) face ao final do ano anterior. No Ativo Não Corrente, releva-se o aumento de 198 milhões de euros do ativo intangível, que se refere essencialmente ao direito resultante do Contrato de Concessão Rodoviário. No Ativo Corrente, salienta-se o aumento de 307 milhões de euros principalmente justificado pelo aumento da rubrica Estado e Outros Entes Públicos correspondente ao saldo a receber de IVA.

No que respeita ao Passivo verifica-se, a 30 de junho de 2021, uma diminuição de 177 milhões de euros face ao final do ano de 2020, justificado essencialmente pela redução de 107 milhões de euros relativos a outras contas a pagar (passivo não corrente).

No 1.º semestre de 2021 foram realizadas operações de aumento de capital num total de 721 milhões de euros. O capital social no final do primeiro semestre totalizava 8.979 milhões de euros.

## 6. GESTÃO FINANCEIRA E DÍVIDA

### 6.1 Gestão Financeira

#### GRUPO IP

Em 2021 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 empresa-mãe.

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. Simultaneamente, 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).

O Grupo IP terminou o 1º semestre de 2021 com um total de disponibilidades de 251 milhões de euros:

DISPONIBILIDADES	
IP	239,8
IPE	2,9
IPP	4,6
IPT	3,5
<b>Total</b>	<b>250,8</b>
Valores em milhões de euros.	

#### IP

A partir de 2012, com a integração 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, a partir desse ano, na inclusão da IP no Orçamento do Estado, com equiparação a Serviços e Fundos Autónomos (SFA), o que implicou a conformidade com legislação específica e o redesenho e redefinição dos processos financeiros e de controlo e gestão orçamental.

O Orçamento do Estado para 2021 (OE 2021) aprovou necessidades globais de financiamento da IP no valor de 1.651 milhões de euros.

A IP executou o seu orçamento através da aplicação da Lei n.º 8/2012 (Lei dos Compromissos e Pagamentos em Atraso) e legislação conexas, cumprindo a obrigação de comprometer toda e qualquer despesa previamente à sua realização tendo como limites as dotações afetadas às diversas rubricas orçamentais inscritas no OE 2021.

Em 2021 mantem-se os efeitos da pandemia COVID-19 que originaram quebras acentuadas ao nível das principais receitas, designadamente, Contribuição Serviço Rodoviário, Portagens e Tarifa de Utilização. De destacar também, o atraso no processo de formalização do novo Contrato Programa a celebrar com o Estado Português que determinou o não recebimento de Indemnizações Compensatórias pese embora a prorrogação do Contrato anterior ter sido efetuada até 30 de junho de 2021 e, já no final de julho, estendida até ao final do ano.

Foi neste contexto que a IP geriu a sua atividade, procurando minimizar os riscos de execução orçamental e de liquidez, sendo de destacar os seguintes valores com impacto determinante quer do lado da receita quer do lado da despesa:

RECEITA	1 163,5
Aumento de Capital	721,3
Contribuição do Serviço Rodoviário *	220,6
Portagens *	144,0
Fundos Comunitários	37,0
Outras	40,2

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

DESPESA	1 164,7
Pagamentos de Investimento em PPP	859,5
Outros Pagamentos de Investimento **	85,4
Amortizações de Empréstimos BEI + Eurobonds	37,4
Encargos Financeiros ***	9,5
Outras	172,9

Valores em milhões de euros.  
\*\* Inclui Ferrovia 2020, PETI3+ Rodoviário e Planos de Proximidade (rodovia e ferrovia)  
\*\*\* Exclui juros referentes a Empréstimos do Estado

As dificuldades apontadas reforçaram a necessidade da IP solicitar atempadamente a antecipação temporária de fundos disponíveis (que permitissem comprometer os pagamentos das Parecerias Público-Privadas) e operações de aumento de capital previstas em sede de OE 2021. Foram autorizadas as seguintes medidas:

- Aumento de capital num montante de 721,3 milhões de euros para pagamento de despesa com PPP e serviço da dívida;
- Aumento de fundos disponíveis de CSR, no montante de 385,4 milhões de euros;
- Utilização temporária de 36,9 milhões de euros do saldo de gerência, exclusivamente para gestão de tesouraria sem alteração da dotação disponível, para pagamento da sentença judicial à concessionária RAL.

De destacar que 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 2021.

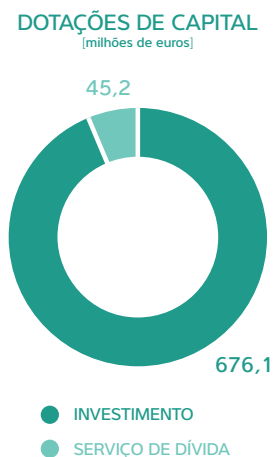
## 6.2 Operações de Aumento de Capital

Em 30 de junho de 2021, o capital social da empresa ascendia a 8.978 milhões de euros. Ao longo do 1º semestre do ano realizaram-se um total de 721,3 milhões de euros de operações de aumento do capital que ocorreram nas seguintes datas:

	DATA	IP
<b>Capital Social (DL91/2015)</b>	<b>01/jun/15</b>	<b>2 555 835 000</b>
<b>Aumentos:</b>	2015	539 540 000
	2016	950 000 000
	2017	880 000 000
	2018	886 135 000
	2019	1 391 870 000
	2020	1 054 150 000
	fev/21	393 605 000
	abr/21	175 615 000
	jun/21	152 060 000
<b>Capital Social</b>	<b>30/06/2021</b>	<b>8 978 810 000</b>

Valores em euros.

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



As dotações de capital alocada ao investimento foram integralmente utilizadas para fazer face a pagamentos de Concessões do Estado e Subconcessões, sendo que as Concessões do Estado consumiram 67% desta verba.

### 6.3 Estrutura da Dívida Financeira

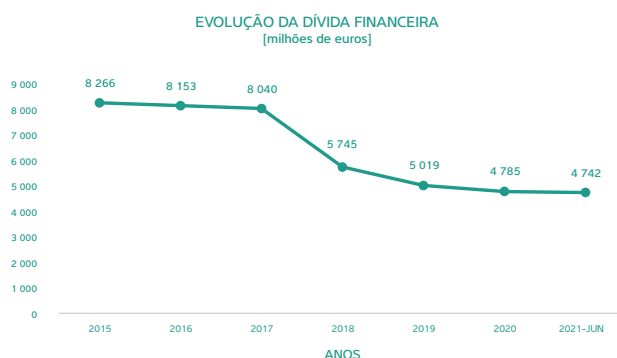
Através do Despacho do Senhor Secretário de Estado do Tesouro n.º 890-N2020-SET, de 21 de dezembro, foi autorizado novo diferimento do pagamento do serviço da dívida dos empréstimos da componente rodoviária, de 30 de novembro de 2020, para 30 de novembro de 2021. Os diferimentos concedidos neste âmbito não estão sujeitos ao pagamento de juros.

À semelhança do que aconteceu para os anos anteriores (de 2018 a 2020), a Lei do Orçamento do Estado para 2021, através do artigo 166.º, aprovado pela Lei n.º 75B/2020, de 31 de dezembro, mantém o enquadramento legal para regularização de créditos, por contrapartida com dívidas a empresas públicas resultantes de investimentos em infraestruturas de longa duração (ILD).

Em 30 de junho de 2021, a IP celebrou com o Estado, o Acordo de regularização do serviço da dívida relativo aos empréstimos do Estado associados

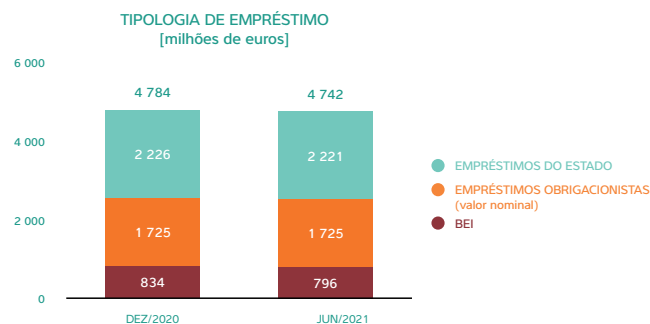
à componente ferroviária (5,3 milhões de euros de capital e 0,1 milhões de euros de juros), por compensação com os investimentos em ILD realizados por conta do Concedente em montante equivalente. Este Acordo produziu os seus efeitos a 31 de maio de 2021.

A dívida financeira do Grupo IP no final de junho de 2021 fixou-se em 4.742,1 milhões de euros, o que significa um decréscimo de 42,7 milhões de euros face aos 4.784,8 milhões de euros de dezembro de 2020, conforme gráfico seguinte:



A redução da dívida acima mencionada respeita a amortizações de empréstimos contraídos junto do BEI (37,4 milhões de euros) e do Estado (5,3 milhões de euros).

No quadro seguinte detalha-se o total do valor da dívida por tipo de empréstimo:



O peso da dívida financeira que beneficia de garantia do Estado Português é de 40% do total da dívida. Neste universo, encontram-se a totalidade dos empréstimos BEI e duas emissões obrigacio-

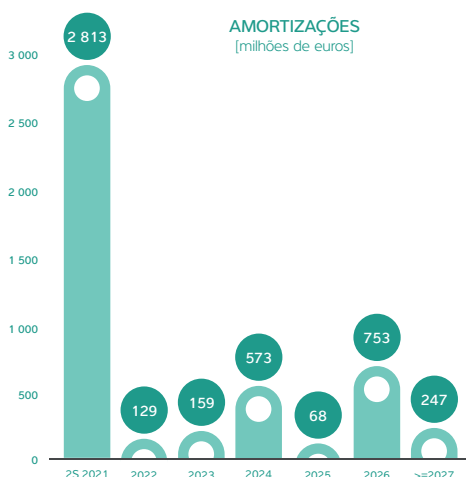
nistas que totalizam 1,1 mil milhões de euros. Se excluirmos a componente de empréstimos do Estado, o peso da dívida que beneficia de aval do Estado sobe para 75%.

Os empréstimos concedidos pelo Estado desde 2011 com vencimento em 2016, 2017, 2020 e 2021, 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. O regime de taxa de juro contratado para estes empréstimos é o de taxa fixa.

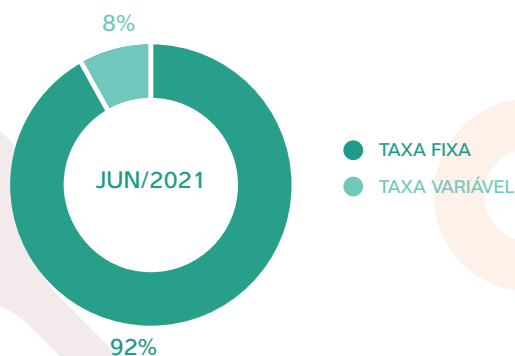
Os empréstimos BEI têm um plano de amortização com prestações de capital, iguais ou diferentes, mas sucessivas, permitindo o alisamento do perfil de amortização da dívida.

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 2021 (dezembro), 2024, 2026 e 2030, o que implicará o respetivo refinanciamento nesses anos.

Como se pode observar no gráfico seguinte, as amortizações previstas para o 2º semestre de 2021 apresentam um valor bastante expressivo (2.812,8 milhões de euros), refletindo essencialmente o reembolso dos empréstimos do Estado em novembro (2.220,9 milhões de euros) e o reembolso do Eurobond 06/21 em dezembro (500 milhões de euros). O restante valor de 91,9 milhões de euros é referente a empréstimos BEI. Ainda sobre os empréstimos do Estado atribuídos para o financiamento da rodovia, a IP prevê que seja concedida nova moratória em novembro nos mesmos moldes das moratórias anteriormente concedidas.



No final de junho de 2021, a carteira de dívida do Grupo distribuía-se, por regime de taxa de juro, da seguinte forma:



Em 30 de junho de 2021, o Grupo IP não detinha qualquer instrumento de gestão de risco financeiro. No entanto, face à composição da carteira, considera-se que o nível de risco de taxa de juro a que o Grupo IP está exposto é muito reduzido.

Desde agosto de 2020, a Moody's Investors Service mantém a notação de risco da IP em Ba1, e o seu Outlook em Positive, como consequência dos seguintes fatores:

- Papel crítico que a IP desempenha na gestão das redes ferroviária e rodoviária de Portugal;
- Supervisão efetiva por parte do Governo tendo como corolário a inclusão da IP no perímetro de consolidação orçamental do Estado;
- Expetativa 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 dos resultados financeiros constantes na Demonstração do Rendimento Integral e ignora os movimentos contabilísticos (réditos) com reflexo na Demonstração da Posição Financeira relacionados com i) o débito de juros ao Concedente (no caso da ferrovia) e ii) 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 2021.

RESULTADO FINANCEIRO	JUNHO		
	REAL 2021	REAL 2020	VARIAÇÃO 2021/2020
<b>Resultado Financeiro da Atividade Investimento</b>	<b>-30,0</b>	<b>-30,4</b>	<b>-0,4</b>
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras*	-30,0	-30,4	-0,4
<b>Resultado Financeiro da Atividade Gestão de Infraestruturas</b>	<b>-11,2</b>	<b>-12,6</b>	<b>-1,4</b>
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras	-11,2	-12,6	-1,4
<b>Resultado Financeiro Alta Prestação</b>	<b>-102,7</b>	<b>-111,5</b>	<b>-8,8</b>
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras - Subconcessões	-97,3	-104,7	-7,4
Perdas financeiras - Concessões do Estado	-5,4	-6,8	-1,4
<b>Resultado Financeiro Gestão Rede Rodoviária</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,2</b>
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras	-1,0	-0,9	0,2
<b>Resultado Financeiro Global</b>	<b>-144,9</b>	<b>-155,3</b>	<b>-10,4</b>
Valor imputado - Concedente Estado*	30,0	30,4	0,4
<b>Resultado Financeiro (Demonstração de Rendimento Integral)</b>	<b>-114,9</b>	<b>-124,9</b>	<b>-10,0</b>
<b>RF Global gestão directa</b>	<b>-47,6</b>	<b>-50,6</b>	<b>-3,1</b>

Valores em milhões de euros

A 30 de junho de 2021, o Resultado Financeiro Global ascendeu a -144,9 milhões de euros traduzindo um desagravamento de 10,4 milhões de euros face ao ano anterior, devido essencialmente 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 -47,6 milhões de euros contra os -50,6 milhões de euros em junho de 2020, refletindo uma recuperação de 3,1 milhões de euros associada à redução do *stock* de dívida ocorrida entre 30 de junho de 2020 e 30 de junho de 2021.

## 7. IMPACTO COVID-19

O surgimento da epidemia COVID -19, com forte impacto a nível nacional, está também a ter, inevitavelmente, impacto na atividade do Grupo IP.

A empresa tem implementado um plano de contingência global, desagregado em diversos planos de contingência setoriais, abrangendo as áreas de negócio e as áreas corporativas, que têm em consideração a especificidade e o risco associado à atividade desenvolvida.

O Grupo IP está a assegurar a normal operacionalidade da infraestrutura rodoviária e ferroviária e, simultaneamente, a desenvolver o seu plano de investimentos, mantendo a respetiva programação. Tudo isto num contexto de proteção aos seus colaboradores, acompanhando para o efeito as orientações da Direção Geral de Saúde.

Se o impacto em termos operacionais é reduzido ou nulo, verifica-se um forte impacto económico e financeiro, motivado principalmente pela redução muito significativa da utilização da rede rodoviária e ferroviária, devido às sucessivas limitações de circulação verificadas no ano de 2020 e 1.º semestre de 2021.

Importa referir que o Grupo IP mantém em 2021, a exemplo do verificado no ano de 2020, uma estreita articulação com o acionista Estado, tendo em vista a implementação das soluções mais adequadas para cobertura de eventuais necessidades de financiamento adicionais, mantendo-se assim salvaguardada a sustentabilidade financeira da empresa.

Também o negócio de gestão imobiliária e de espaços comerciais continua a ser impactado pela situação adveniente da pandemia COVID -19, pelo que foi necessário adotar medidas para mitigação dos efeitos económicos e financeiros nas atividades de parte dos subconcessionários. Assim, com base no artigo 11.º da Lei 4-C/2020, de 6 de abril, com as alterações que lhe foram subsequentes, além da moratória no pagamento atribuída a uma parte dos contratos relativamente à faturação emitida no mês de março, foram aplicadas medidas de isenção de pagamento e de redução de contrapar-

tida. Não obstante o referido, as medidas adotadas pela gestão, em conjunto com o seu acionista, asseguram a continuidade da atividade.

Apresenta-se de seguida o impacto da pandemia de COVID-19 na atividade do Grupo IP, no 1.º semestre de 2021, designadamente no que respeita à perda de receitas e ao aumento de custos.

### 7.1 Impacto nos resultados

Para apuramento da perda de receitas motivada pela pandemia de COVID-19 deverá ter-se em consideração, como referência, o ano de 2019, último ano antes do início da pandemia.

Na comparação do 1.º semestre de 2021 com o 1.º semestre de 2019 verifica-se uma quebra de 104 milhões de euros nas receitas do Grupo IP que foram afetadas de forma direta pela pandemia, conforme se apresenta no quadro seguinte:

RECEITAS (ÓTICA ECONÓMICA)	1.º S 2019	1.º S 2021	VARIAÇÃO	%
Portagens (Rede Própria + Subconcessões)	25 708	23 319	- 2 388	- 9%
CSR	331 670	273 193	- 58 476	-18%
Serviços Ferroviários	40 198	37 203	- 2 995	-7%
Gestão do Património Imobiliário	7 943	5 092	- 2 851	-36%
Total com Impacto DR	405 518	338 808	- 66 710	-16%
Portagens Rede Concessionada	130 165	92 471	- 37 695	-29%
<b>Total</b>	<b>535 684</b>	<b>431 279</b>	<b>- 104 405</b>	<b>-19%</b>

Valores em milhares de euros.

Considerando que a variação das receitas com a Rede Concessionada não tem impacto em resultados, por via da compensação, em igual valor, nas rubricas do Custo das Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas e de Fornecimentos e Serviços Externos – gastos de cobrança de portagens, a perda de receita devido à COVID-19 com impacto direto em resultados, antes de impostos, é de 67 milhões de euros no 1.º semestre de 2021.

Analisando por segmento de atividade verifica-se que o maior impacto é nas receitas associadas à utilização da rede rodoviária, designadamente da Contribuição do Serviço Rodoviário e das receitas de Portagens.

Relativamente à Rede Ferroviária a perda de receita face a 2019 foi muito menos significativa. Importa também referir que a variação verificada não se deve integralmente à pandemia. Com efeito, estima-se que o impacto decorrente da pandemia seja de cerca 2 milhões de euros, ou seja, menos 1 milhão de euros face à perda de receita total com os serviços ferroviários no 1.º semestre de 2021 face ao período homólogo de 2019.

Verificou-se ainda uma perda significativa (em termos percentuais) do volume de negócios associada à gestão do património imobiliário.

## 7.2 Gastos em ações de combate à pandemia

O total de gastos registados em medidas de organização do trabalho, mitigação e combate à COVID-19, no 1.º semestre de 2021, foi de 308 mil euros, desagregados da seguinte forma:

- Medidas de desinfeção e reforço de limpeza: 100 mil euros;
- Aquisição de máscaras, luvas, medidores de temperatura, produtos de desinfeção e doseadores: 135 mil euros;
- Plano de Comunicação, reforço do n.º de veículos e outros: 73 mil euros.

## 7.3 Atividade operacional

A atividade operacional da IP manteve-se, no 1.º semestre de 2021, sem um impacto significativo face às medidas de mitigação implementadas e ao modelo de organização do trabalho adotado, conforme pode ser verificado a diversos níveis:

- Manutenção de elevados níveis de execução das atividades de manutenção e conservação, verificando-se um aumento de 17% face ao 1.º semestre de 2019;
- Aumento da execução financeira das atividades de investimento em 72% face ao 1.º semestre de 2019;
- Ter sido assegurada a disponibilidade permanente da rede rodoferroviária, que nunca foi colocada em causa pelo contexto pandémico.

Em face das medidas implementadas, ou que poderão vir a ser implementadas em articulação com o Acionista, caso necessárias, o atual contexto da pandemia de COVID-19 não coloca em causa a continuidade das operações da IP e do Grupo IP.

## 7.4 Medidas de mitigação e modelo de organização do trabalho

A empresa tem implementado um plano de contingência global, desagregado em diversos planos de contingência setoriais, abrangendo as áreas de negócio e as áreas corporativas, que têm em consideração a especificidade e o risco associado à atividade desenvolvida. Apresentam-se de seguida as algumas das principais medidas implementadas.

### MEDIDAS DE PROTEÇÃO AOS COLABORADORES

- Permanente disponibilização e atualização de informação relevante na intranet da empresa, acessível a todos os trabalhadores do Grupo IP;
- Equipamentos e materiais adquiridos e disponibilizados para proteção dos trabalhadores que se encontram ao serviço com especial enfoque para os que integram áreas com atividades críticas essenciais.

TIPO DE EQUIPAMENTO/MATERIAL	TOTAL 1º SEMESTRE 2021
Máscaras (unidades)	29 060
Material desinfetante (*)	2 590
Gel desinfetante (litros)	1 491
Gel desinfetante – Estações (litros)	1 395

(\*) Inclui dispensadores colocados em locais estratégicos e em reforço nas zonas operacionais onde se registam um maior número de trabalhadores e nos locais de trabalho de laboração contínua e toalhetes disponibilizados essencialmente em viaturas de serviço (de utilização partilhada) e postos de trabalho partilhados.

- Instalação de equipamentos de medição de temperatura em 15 instalações críticas e com maior concentração de trabalhadores (+ de 50 trabalhadores).
- Limpeza e desinfeção das instalações, nomeadamente com o reforço da limpeza diária de locais e espaços de trabalho (965 locais limpos e desinfetados com frequência diária).
- Recurso mensal ao método de nebulização nos postos de trabalho em que se verifica fluxo constante de pessoas e maior prevalência de postos de trabalho ocupados em contínuo (regimes de turnos ou escalas de trabalho).
- Recurso a equipamentos que emitem radiação UV-C na desinfeção do Infantário da empresa.
- Colocação de purificadores do ar por radiação UV-C em locais críticos e sem ventilação natural.
- Limpeza das mesas e cadeiras na cantina da empresa em cada mudança de pessoa durante os horários de refeição (organizados em turnos).
- Testagem dos trabalhadores com funções críticas de comando e controlo de circulação ferroviária e a todos os demais que se encontram em regime presencial e que apresentem sintomas compatíveis com a COVID-19 ou que tenham tido contacto com casos positivos. Durante o ano de 2020 foram realizados 1. Durante o primeiro semestre de 2021 foram realizados 2.640 testes (aproximadamente).

## MEDIDAS DE ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO

- Descentralização temporária de trabalhadores dos Centros de Comando Operacional Ferroviários, com o objetivo de diminuir a concentração de trabalhadores nos mesmos postos de trabalho e dessa forma diminuir o risco de contágio.
- Regime misto de teletrabalho/presencial para todos os trabalhadores com funções suscetíveis de serem prestadas à distância.
- Monitorização e acompanhamento em permanência do estado de saúde dos trabalhadores com suspeita ou diagnóstico positivo de COVID-19.
- Mobilizados para efeitos de apoio aos trabalhadores com funções passíveis de serem exercidas em teletrabalho os equipamentos informáticos e de telecomunicações requeridos e considerados necessários para o efeito.

## MEDIDAS DE ORGANIZAÇÃO DOS ESPAÇOS FÍSICOS

- Distanciamento entre postos de trabalho, informações de apelo ao distanciamento entre os trabalhadores, prioridade à utilização de plataformas digitais para reuniões e com o mínimo de obstáculos (ex: portas sempre abertas), regras de utilização de elevadores (máx. 1 ou 2 pessoas).
- Reforço de pontos de limpeza / desinfeção, nomeadamente perto de equipamentos de utilização partilhada (fotocopiadoras, máquinas de café, etc.).
- Organização do funcionamento da cantina de modo a garantir o necessário distanciamento entre as pessoas durante a toma de refeição: marcação do turno de refeição, marcação dos lugares, garantia de limpeza permanente de mesas e afins durante o período de refeição. Organização de outros espaços de refeição, de modo a garantir a dispersão e desconcentração das pessoas.
- Disponibilização de meios para desinfeção das viaturas de serviço e desinfeção por nebulização das viaturas que o justifiquem.
- Flexibilização dos horários de prestação de trabalho nas instalações para as equipas em regime presencial, para evitar concentrações.

## CONTACTO COM O PÚBLICO

### NAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS

- Instalação de dispensadores de gel desinfetante, distribuídos em função do fluxo de passageiros nas estações e vinis com mensagens dirigidas aos passageiros, com a divulgação de mensagens áudio.
- Ações de sensibilização pelos vigilantes ao serviço da rede ferroviária, com o objetivo de promover o distanciamento social de segurança entre as pessoas.
- Reforço na limpeza e desinfeção diária nas estações mais relevantes em movimento de passageiros.
- Implementação de um sistema de desinfeção de piquetes de urgência, com capacidade de resposta a casos suspeitos no próprio dia.

### NAS DELEGAÇÕES REGIONAIS DA IP

- Atendimento presencial sujeito a marcação prévia.
- Utilização de EPI pelos trabalhadores e disponibilização de gel desinfetante para os clientes.
- Instalação de proteções em acrílico nos locais de atendimento.
- Reforço na higienização dos espaços de atendimento.

## 7.5 Parcerias público privadas

No que respeita às Parcerias Público Privadas rodoviárias, na sequência da determinação do estado de emergência um conjunto de subconcessionárias e de prestadoras de serviços de cobrança de portagem notificaram a IP considerando que a declaração de pandemia pela OMS configura um caso de força maior para os efeitos previstos nos respetivos contratos.

Foram também sinalizados outros impactos face à pandemia, designadamente alteração legislativa de carácter específico, restrições à liberdade de circulação de pessoas e ao livre exercício da atividade económica.

Estas reservas de direitos correspondem ao cumprimento de uma obrigação contratual, ou seja, sempre que ocorre um evento que os parceiros privados considerem ser qualificável e expectável que resulte num desequilíbrio financeiro da subconcessão, estão obrigados a comunicar isso mesmo à IP.

Por outro lado, ao cumprirem a obrigação de notificação acima referida, os parceiros privados ficam, igualmente, obrigados a comunicar quais as obrigações cujo cumprimento fica condicionado ou impossibilitado temporariamente e que medidas foram adotadas para o mitigar.

Há a destacar que apesar das reservas de direitos apresentadas não foi ainda, até à data, formulado qualquer pedido de reposição do equilíbrio financeiro.

## 8. EVENTOS SUBSEQUENTES

### I) NOVO REGIME DE DESCONTOS PORTAGENS

Em 01 de julho de 2021 entrou em vigor o regime descontos de portagens previsto nos artigos 425.º e 426.º da Lei do Orçamento do Estado de 2021, cuja implementação foi definida pela RCM n.º 80/2021, de 28 de junho, e regulamentada pela Portaria n.º 138-D/2021 de 30 de junho.

### II) PRORROGAÇÃO DO CONTRATO-PROGRAMA ATÉ DEZEMBRO DE 2021

Em 29 de julho de 2021 foi aprovada, por Resolução do Conselho de Ministros n.º104/2021, com referência a 1 de julho de 2021, a prorrogação do período de vigência do contrato-programa para o setor ferroviário até 31 de dezembro de 2021 e autorizada a realização da despesa com a indemnização compensatória, no montante de 27.527.528,98 euros, ao qual acresce IVA à taxa legal em vigor, correspondente ao proporcional de seis meses do valor da indemnização compensatória prevista no contrato-programa para o ano de 2020.

### III) CONTRATO DE SUBCONCESSÃO ALTERADO DO BAIXO TEJO

Através de despacho da coordenadora da UTAP, de 22 de julho de 2019, foi constituída comissão de negociação, com fundamento na necessidade objetiva de fazer refletir contratualmente a impossibilidade de construção da ER377-2. O relatório final da comissão de negociação foi aprovado em 4 de junho de 2021 pelo Secretário de Estado das Finanças e pelo Secretário de Estado das Infraestruturas e Habitação.

No seguimento do referido, 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).

### IV) DUE PARA CRIAÇÃO DA ASSOCIAÇÃO CENTRO DE COMPETÊNCIAS FERROVIÁRIO

Através de Declaração Unanime por Escrito (DUE), de 04 de agosto de 2021, foi mandatado o Conselho de Administração Executivo da IP para adotar todas as ações e diligências necessárias para a criação da Associação Centro de Competências Ferroviário (CCF), incluindo a participação em Assembleias Gerais constitutivas ou outras, assinatura de acordos e outros documentos que se relacionem com a constituição e desenvolvimento da atividade da Associação.

### V) AUMENTOS DE CAPITAL - 9 DE SETEMBRO DE 2021 E 10 DE SETEMBRO 2021

Através de Deliberações Sociais Unânicas por Escrito, com datas de 9 de setembro de 2021 e 10 de setembro de 2021, foi decidido aumentar o capital social da IP em 73.335 m€ e 73.880 m€, respetivamente através da emissão de 14.667 ações e 14.776 ações, respetivamente com o valor nominal de 5.000 euros cada, a subscrever e a realizar pelo acionista Estado.

## VI) ALTERAÇÃO DE RATING

No dia 20 de setembro de 2021, a agência de rating Moody's Investors Service ("Moody's") procedeu à alteração da notação de rating das emissões obrigacionistas da IP nos seguintes termos:

- emissões obrigacionistas não garantidas (senior unsecured debt) de Ba1 para Baa3;
- emissões obrigacionistas garantidas pelo Estado Português (senior secured debt) de Baa3 para Baa2.

O outlook foi alterado de "positive" para "stable".

Este movimento ocorreu na sequência da revisão em alta do rating da República Portuguesa verificado em setembro e permite o regresso do risco de crédito atribuído à dívida da IP (secured e unsecured) para a zona de "investment grade", circunstância que não se verificava desde julho de 2011.

## VII) FIM DAS MEDIDAS COVID-19 APLICADAS AO SEGMENTO DE GESTÃO IMOBILIÁRIA DE ESPAÇOS COMERCIAIS

Desde o início da pandemia COVID-19, em março de 2020, foram aplicadas um conjunto de medidas excecionais e temporárias relativas ao segmento de negócio afeto à Gestão Imobiliário de espaços comerciais (divulgadas nas notas 16 e 32 do relatório e contas anuais e atualizadas no presente relatório nas notas 11 e 23) de redução de contrapartidas, com evidente impacto financeiro no referido segmento.

Tendo em conta a evolução positiva da pandemia, com o conseqüente desagregar das medidas impostas, deixou de se aplicar a este segmento as referidas medidas a partir do mês de setembro de 2021.

Almada, 23 de setembro de 2021

## O Conselho de Administração Executivo

**Presidente,** ANTÓNIO CARLOS LARANJO DA SILVA

Documento assinado digitalmente

**Vice-Presidente,** JOSÉ SATURNINO SUL SERRANO GORDO

Documento assinado digitalmente

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

Documento assinado digitalmente

**Vogal,** ALBERTO MANUEL DE ALMEIDA DIOGO

Documento assinado digitalmente

**Vogal,** VANDA CRISTINA LOUREIRO SOARES NOGUEIRA

Documento assinado digitalmente

**Vogal,** ALEXANDRA SOFIA VIEIRA NOGUEIRA BARBOSA

Documento assinado digitalmente



Parte II

# **DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS E NOTAS**

# ÍNDICE

## PARTE II – NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS PARA O PRIMEIRO SEMESTRE DE 2021

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS E NOTAS	98
DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO	99
DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS	100
1. INFORMAÇÃO SOCIETÁRIA	107
1.1. ATIVIDADE DA IP	107
1.2. ATIVIDADES DAS EMPRESAS DO GRUPO IP	108
1.2.1. ATIVIDADE DE OPERAÇÕES DE TELECOMUNICAÇÕES	108
1.2.2. ATIVIDADE DE GESTÃO INTEGRADA E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO IMOBILIÁRIO DO GRUPO E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO PÚBLICO FERROVIÁRIO (ESPAÇOS COMERCIAIS)	108
1.2.3. PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE ENGENHARIA DE TRANSPORTES	108
1.3. OUTRAS PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS	109
1.3.1. CORREDOR ATLÂNTICO	109
1.3.2. ALTA VELOCIDADE ESPANHA – PORTUGAL – AVEP	109
2. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS	110
2.1. BASES DE PREPARAÇÃO	110
2.2. BASES DA CONSOLIDAÇÃO	110
2.3. POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS	110
2.4. PRINCIPAIS JULGAMENTOS, ESTIMATIVAS E PRESSUPOSTOS UTILIZADOS NA PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	110
3. GRUPO	112
4. INFORMAÇÃO POR SEGMENTOS	113
5. ATIVOS INTANGÍVEIS	116
6. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS (ATIVOS E PASSIVOS)	18
7. DIFERIMENTOS	120
7.1. DIFERIMENTOS ATIVOS	120
7.2. DIFERIMENTOS PASSIVOS	120
7.2.1. SUBSÍDIOS AO INVESTIMENTO – DIREITO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIO	121
8. ATIVOS FINANCEIROS E PASSIVOS FINANCEIROS	122
8.1. CATEGORIAS DE ACORDO COM A IFRS 9	122
8.2. ATIVOS FINANCEIROS	123
8.2.1. CONCEDENTE ESTADO CONTA A RECEBER	123
8.2.2. CLIENTES	124
8.2.3. OUTRAS CONTAS A RECEBER	124
8.2.4. CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	125
8.3. PASSIVOS FINANCEIROS	126
8.3.1. FINANCIAMENTOS OBTIDOS	126
8.3.2. FINANCIAMENTOS DO ACIONISTA /SUPRIMENTOS	128
8.3.3. FORNECEDORES	132
8.3.4. OUTRAS CONTAS A PAGAR	132

8.4. POLÍTICAS DE GESTÃO DE RISCO FINANCEIRO	133
8.4.1. RISCO DE CRÉDITO	133
8.4.2. RISCO DE LIQUIDEZ	136
8.4.3. RISCO DE TAXA DE JURO	137
8.4.4. RISCO DE CAPITAL	137
8.5. ALTERAÇÕES NO PASSIVO DECORRENTE DA ATIVIDADE DE FINANCIAMENTO	138
9. PROVISÕES	140
10. CAPITAL E RESERVAS	141
11. VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS	142
12. CUSTO DAS MERCADORIAS VENDIDAS E DAS MATÉRIAS CONSUMIDAS	144
13. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS	145
14. OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS	146
15. PERDAS E GANHOS FINANCEIROS	146
16. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	147
17. ENTIDADES RELACIONADAS	149
17.1. RESUMO DAS PARTES RELACIONADAS	149
17.2. SALDOS E TRANSAÇÕES SIGNIFICATIVAS COM ENTIDADES PÚBLICAS	150
17.3. SALDOS E TRANSAÇÕES COM OPERADORES FERROVIÁRIOS	152
17.4. OPERAÇÕES CONJUNTAS	153
17.5. REMUNERAÇÕES DOS MEMBROS DE ÓRGÃOS SOCIAIS	153
18. NORMAS CONTABILÍSTICAS E INTERPRETAÇÕES RECENTEMENTE EMITIDAS	155
19. GARANTIAS E AVALES	158
20. CONTINGÊNCIAS	159
21. COMPROMISSOS	160
22. INFORMAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS	161
23. OUTROS FACTOS RELEVANTES	162
24. EVENTOS SUBSEQUENTES	165



# DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS E NOTAS

(valores em milhares de euros – m€)



# DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO

Nos termos e para os efeitos do disposto 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 2021 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**, ANTÓNIO CARLOS LARANJO DA SILVA

Documento Assinado Digitalmente

**Vice-Presidente**, JOSÉ SATURNINO SUL SERRANO GORDO

Documento Assinado Digitalmente

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

Documento Assinado Digitalmente

**Vogal**, ALBERTO MANUEL DE ALMEIDA DIOGO

Documento Assinado Digitalmente

**Vogal**, VANDA CRISTINA LOUREIRO SOARES NOGUEIRA

Documento Assinado Digitalmente

**Vogal**, ALEXANDRA SOFIA VIEIRA NOGUEIRA BARBOSA

Documento Assinado Digitalmente

# DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS

DEMONSTRAÇÃO CONDENSADA CONSOLIDADA DA POSIÇÃO FINANCEIRA A 30 DE JUNHO DE 2021  
E A 31 DE DEZEMBRO DE 2020

ATIVO	NOTAS	30-06-2021	31-12-2020
<b>Não corrente</b>			
Goodwill		21 687	21 687
Investimentos financeiros		75	40
Ativos intangíveis	5	21 029 962	20 834 030
Ativos fixos tangíveis		66 923	67 468
Propriedades de investimento		3 078	3 139
Clientes	8.2.2	5 795	9 214
Diferimentos	7.1	427	545
Ativos por impostos diferidos		286 019	279 468
		<b>21 413 965</b>	<b>21 215 591</b>
<b>Corrente</b>			
Inventários		75 365	74 382
Concedente - Estado - Conta a receber	8.2.1	3 996 938	3 914 516
Clientes	8.2.2	63 767	52 211
Ativo por imposto corrente	6	26 041	26 041
Estado e outros entes públicos	6	1 756 804	1 622 049
Outras contas a receber	8.2.3	226 515	142 342
Diferimentos	7.1	896	2 053
Caixa e equivalentes de caixa	8.2.4	250 822	256 497
Ativos não correntes detidos para venda		3	3
		<b>6 397 152</b>	<b>6 090 093</b>
<b>Total do Ativo</b>		<b>27 811 118</b>	<b>27 305 685</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 2021 E A 31 DE DEZEMBRO DE 2020 (CONTINUAÇÃO)**

CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO	NOTAS	30-06-2021	31-12-2020
<b>Capital e reservas atribuíveis aos detentores de capital</b>			
Capital realizado	10	8 978 810	8 257 530
Reservas	10	279 618	279 618
Resultados acumulados		- 8 780	48 413
		<b>9 249 648</b>	<b>8 585 561</b>
Resultado líquido do período		- 38 907	- 57 193
<b>Total do capital próprio</b>		<b>9 210 741</b>	<b>8 528 368</b>
<b>Passivo</b>			
<b>Não corrente</b>			
Provisões	9	955 357	940 105
Financiamentos obtidos	8.3.1	1 827 103	1 924 303
Outras contas a pagar	8.3.4	1 523 789	1 630 911
Diferimentos	7.2	10 210 382	10 245 610
Passivo por impostos diferidos		13	8
		<b>14 516 643</b>	<b>14 740 937</b>
<b>Corrente</b>			
Fornecedores	8.3.3	26 153	11 188
Adiantamentos de clientes		486	547
Estado e outros entes públicos	6	10 482	8 098
Passivo para imposto corrente	6	8 435	0
Financiamentos obtidos	8.3.1	745 560	653 291
Financiamentos do acionista/ Suprimentos	8.3.2	2 338 010	2 343 354
Outras contas a pagar	8.3.4	942 130	1 009 612
Diferimentos	7.2	12 477	10 289
		<b>4 083 734</b>	<b>4 036 380</b>
<b>Total do passivo</b>		<b>18 600 377</b>	<b>18 777 317</b>
<b>Total do capital próprio e do passivo</b>		<b>27 811 118</b>	<b>27 305 685</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 2021 A 30 DE JUNHO DE 2021 E DE 1 DE JANEIRO DE 2020 A 30 DE JUNHO DE 2020

	NOTAS	2021	2020
Vendas e serviços prestados	11	479 447	472 959
Indemnizações Compensatórias		27 528	27 528
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	12	- 112 337	- 112 949
Varição nos inventários de produção		- 43	- 15
Fornecimentos e serviços externos	13	- 149 351	- 140 902
Conservação, Reparação e Segurança Rede Rodoviária		- 56 418	- 53 684
Conservação, Reparação e Segurança Rede Ferroviária		- 33 380	- 31 431
Outros FSE's		- 59 552	- 55 787
Gastos com o pessoal		- 68 998	- 68 093
Imparidades (perdas/ reversões)		656	- 237
Provisões (aumentos/ reduções)	9	- 11 026	- 15 308
Outros rendimentos e ganhos	14	46 605	40 469
Outros gastos e perdas		- 7 530	- 3 763
<b>Resultados antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>		<b>204 951</b>	<b>199 687</b>
(Gastos) / reversões de depreciação e de amortização		- 126 487	- 118 664
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>		<b>78 464</b>	<b>81 024</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	15	29 967	30 403
Juros e gastos similares suportados	15	- 144 899	- 155 319
<b>Resultados antes de impostos</b>		<b>- 36 468</b>	<b>- 43 893</b>
Imposto sobre o rendimento do período	16	- 2 439	- 4 617
<b>Resultado líquido consolidado do exercício</b>		<b>- 38 907</b>	<b>- 48 510</b>
<b>Rendimento Integral consolidado do exercício</b>		<b>- 38 907</b>	<b>- 48 510</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 2021 A 30 DE JUNHO DE 2021 E DE 1 DE JANEIRO DE 2020 A 30 DE JUNHO DE 2020

	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	-
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.

	NOTAS	CAPITAL	RESERVAS	RESULTADOS ACUMULADOS	RESULTADO DO EXERCÍCIO	TOTAL
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2019</b>		<b>7 203 380</b>	<b>155 967</b>	<b>153 599</b>	<b>18 465</b>	<b>7 531 411</b>
Aplicação de resultados de 2018		-	102 635	- 102 635	-	-
Aplicação de resultados de 2019		-	991	17 474	- 18 465	-
Aumentos de capital	10	354 640	-	-	-	354 640
Resultado integral do exercício		-	-	-	- 48 510	- 48 510
<b>Saldo em 30 de junho de 2020</b>		<b>7 558 020</b>	<b>259 593</b>	<b>68 438</b>	<b>- 48 510</b>	<b>7 837 541</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 2021 A 30 DE JUNHO DE 2021 E DE 1 DE JANEIRO DE 2020 A 30 DE JUNHO DE 2020

	NOTAS	2021	2020
<b>Atividades Operacionais</b>			
Recebimentos de clientes		419 104	663 642
Pagamentos a fornecedores		- 538 706	- 527 622
Pagamentos ao pessoal		- 63 427	- 62 565
<b>Fluxo gerado pelas operações</b>		<b>- 183 029</b>	<b>73 455</b>
(Pagamento) / recebimento de IRC		225	-
Outros recebimentos / (pagamentos) relativos à atividade operacional		9 609	30 033
<b>Fluxo das atividades operacionais (1)</b>		<b>- 173 195</b>	<b>103 488</b>
<b>Atividades de Investimento</b>			
<b>Recebimentos provenientes de:</b>			
Subsídios ao investimento		37 074	10 769
Ativos fixos tangíveis		295	1 221
Juros e proveitos similares		2	2
		<b>37 371</b>	<b>11 992</b>
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>			
Subsídios ao investimento		- 32	- 280
Ativos fixos tangíveis		- 70 425	- 69 121
Ativos intangíveis		- 467 382	- 465 453
		<b>- 537 840</b>	<b>- 534 854</b>
<b>Fluxo das atividades de investimento (2)</b>		<b>- 500 468</b>	<b>- 522 862</b>
<b>Atividades de Financiamento</b>			
<b>Recebimentos provenientes de:</b>			
Dotação de capital	10	721 280	354 640
		<b>721 280</b>	<b>354 640</b>
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>			
Empréstimos obtidos	8.5	- 37 395	- 37 395
Locações financeiras	8.5	- 858	- 150
Juros e gastos similares	8.5	- 8 860	- 9 261
		<b>- 47 112</b>	<b>- 46 806</b>
<b>Fluxo das atividades de financiamento (3)</b>		<b>674 168</b>	<b>307 834</b>
<b>Variação de caixa e seus equivalentes (4)=(1)+(2)+(3)</b>		<b>504</b>	<b>- 111 540</b>
Caixa e seus equivalentes no fim do período	8.2.4	<b>250 822</b>	<b>175 539</b>
Caixa e seus equivalentes no início do período	8.2.4	<b>250 318</b>	<b>287 079</b>
<b>Variação de caixa e seus equivalentes</b>		<b>504</b>	<b>- 111 540</b>
Para ser lido em conjunto com as notas às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas.			

Almada, 23 de setembro de 2021

## O Conselho de Administração Executivo

### **Diretora Financeira**

MARIA DO CARMO ALMIRO DO VALE DUARTE  
FERREIRA

Documento Assinado Digitalmente

**Presidente,** ANTÓNIO CARLOS LARANJO DA SILVA

Documento Assinado Digitalmente

**Vice-Presidente,** JOSÉ SATURNINO SUL SERRANO GORDO

Documento Assinado Digitalmente

### **Contabilista Certificado**

DIOGO MENDONÇA LOPES MONTEIRO

Documento Assinado Digitalmente

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

Documento Assinado Digitalmente

**Vogal,** ALBERTO MANUEL DE ALMEIDA DIOGO


Documento Assinado Digitalmente

**Vogal,** VANDA CRISTINA LOUREIRO SOARES NOGUEIRA

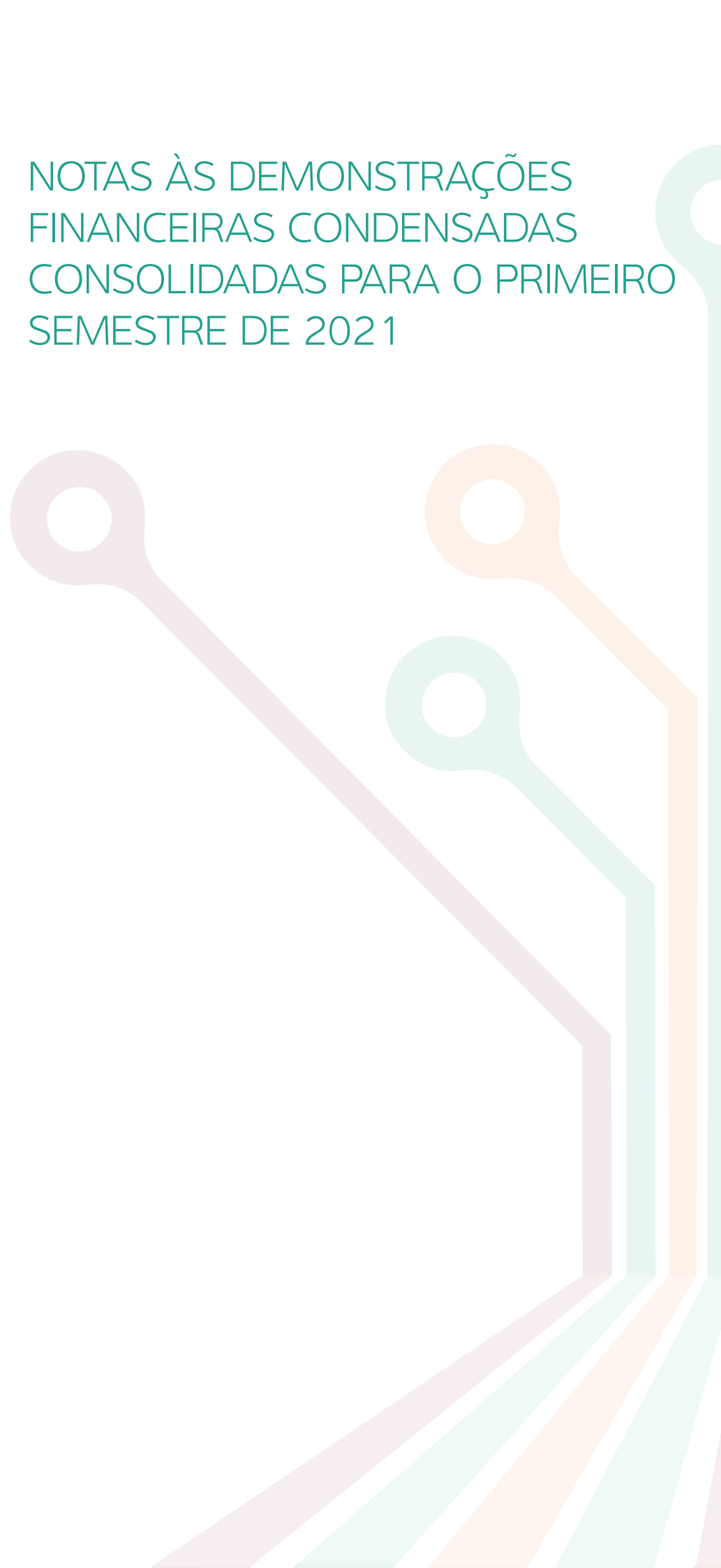
Documento Assinado Digitalmente

**Vogal,** ALEXANDRA SOFIA VIEIRA NOGUEIRA BARBOSA

Documento Assinado Digitalmente



NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES  
FINANCEIRAS CONDENSADAS  
CONSOLIDADAS PARA O PRIMEIRO  
SEMESTRE DE 2021



# 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 necessários às ligações Madrid-Lisboa-Porto e Porto-Vigo e 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 corredor 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-Strasburgo e Mannheim, transpondo as fronteiras em Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Elvas/Badajoz, Irun/Hendaye e Forbach/Saarbrücken.

## 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

Apresentamos de seguida as atividades desenvolvidas pelas 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.

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.

### 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. 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), o Corredor Atlântico, enquanto Agrupamento Europeu de Interesse Económico, 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 e Forbach / Saarbrücken.

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.

### 1.3.2. 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.

## 2. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS

### 2.1 Bases de preparação

Estas 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 2020.

As Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas foram aprovadas pelo Conselho de Administração Executivo, em reunião realizada em 23 de setembro de 2021. 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. Deste modo, 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 2021, 31 de dezembro de 2020 e 30 de junho de 2020.

### 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 2020, 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 2020.

De seguida apresentam-se a evolução das estimativas e pressupostos considerados no 1.º semestre de 2021 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 2021-2023 e após 2023, 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 2021-2023 e após 2023, 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 2021-2023 e após 2023, de 1%, mantendo-se o crescimento de acordo com o IPC.

O resultado dos diferentes cenários, no primeiro semestre de 2021, é apresentado no seguinte quadro:

ANÁLISE SENSIBILIDADE CRESCIMENTO CSR E PORTAGENS (M€)	CENÁRIO A)	CENÁRIO B)	CENÁRIO C)
Amortizações do Exercício	122	110	88
Amortizações de Subsídios	-31	-28	-24
	<b>92</b>	<b>81</b>	<b>64</b>
<b>Diferença</b>		<b>-10</b>	<b>-28</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 2021 e 31 de dezembro de 2020, são as seguintes:

EMPRESA	SEDE SOCIAL	PERCENTAGEM DE CAPITAL DETIDO		PRINCIPAL ATIVIDADE
		30-06-2021	31-12-2020	
<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 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.
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>OPERAÇÕES CONJUNTAS</b>				
AVEP - Alta Velocidade de Espanha e Portugal, A.E.I.E. (a)	Madrid	50,00%	50,00%	Realização de estudos necessários às ligações Madrid-Lisboa - Porto e Porto - Vigo.
A.E.I.E. - Corredor Atlântico (b)	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 / Saarbrucken.
<p>a) Entidade conjuntamente controlada pela IP com a ADIF na forma de Agrupamento Europeu de Interesse Económico (A.E.I.E.)  b) 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 2020.*

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 2021 a 30 de junho de 2021 e de 1 de janeiro de 2020 a 30 de junho de 2020, ativos e passivos dos períodos findos em 30 de junho de 2021 e 31 de dezembro de 2020 dos segmentos identificados é a que segue:

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>0</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	-	0,02	-	29 964	-	3		29 967
<b>EBT</b>	<b>2 140</b>	<b>2 826</b>	<b>- 86</b>	<b>0</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>

2020	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	5 782	6 473	13	15 298	37 323	127 033	281 038	472 959
Imparidades	-	- 222	-	-	- 20	-	5	- 237
Provisões	-	- 154	-	-	- 2 536	-	- 12 618	- 15 308
Outros rendimentos	8	660	-	-	29 176	4 466	33 688	67 997
Outros gastos	- 3 103	- 3 343	- 15	- 14 865	- 92 911	- 123 903	- 87 583	- 325 723
<b>EBITDA</b>	<b>2 687</b>	<b>3 414</b>	<b>- 2</b>	<b>433</b>	<b>- 28 969</b>	<b>7 596</b>	<b>214 530</b>	<b>199 687</b>
Amortizações e depreciações	- 825	- 48	-	- 433	- 1 789	- 115 568		- 118 664
<b>EBIT</b>	<b>1 862</b>	<b>3 365</b>	<b>- 2</b>	<b>0</b>	<b>- 30 759</b>	<b>106 558</b>		<b>81 023</b>
Gastos Financeiros	- 6	- 4	-	- 30 401	- 12 603	- 112 306		- 155 320
Rendimentos Financeiros	-	-	-	30 401	-	2		30 403
<b>EBT</b>	<b>1 855</b>	<b>3 361</b>	<b>- 2</b>	<b>0</b>	<b>- 43 361</b>	<b>- 5 746</b>		<b>- 43 893</b>
Imposto sobre o rendimento do período					- 4 617			- 4 617
<b>Resultado Líquido</b>					<b>- 48 510</b>			<b>- 48 510</b>

30-06-2021	TELECOMUNICAÇÕES	GESTÃO IMOBILIÁRIA ESPAÇOS COMERCIAIS	SERVIÇOS ENGENHARIA E TRANSPORTE	ATIV. INV. INF. FERROVIÁRIA	ATIV. GESTÃO INF. FERROVIÁRIA	ALTA PRESTAÇÃO	ATIV. INV. INF. RODOVIÁRIA	TOTAL
<b>Ativos</b>								
Direito de Concessão	-	-	-	-	-	21 025 309		21 025 309
Concedente	-	-	-	3 996 938	-	-	-	3 996 938
Outros ativos	14 590	22 830	6 359	32 203	199 108	21 690	2 492 091	2 788 871
<b>Total do Ativo</b>	<b>14 590</b>	<b>22 830</b>	<b>6 359</b>	<b>4 029 141</b>	<b>199 108</b>	<b>23 539 090</b>		<b>27 811 118</b>
<b>Passivos</b>								
Financiamento obtidos	-	-	-	1 787 737	553 738	2 569 198	-	4 910 673
Subsídios	-	-	-	-	-	9 944 606		9 944 606
Outros passivos	5 541	4 755	1 516	2 158	90 057	2 328 024	1 313 045	3 745 097
<b>Total do Passivo</b>	<b>5 541</b>	<b>4 755</b>	<b>1 516</b>	<b>1 789 895</b>	<b>643 795</b>	<b>16 154 874</b>		<b>18 600 377</b>

31-12-2020	TELECOMUNICAÇÕES	GESTÃO IMOBILIÁRIA ESPAÇOS COMERCIAIS	SERVIÇOS ENGENHARIA E TRANSPORTE	ATIV. INV. INF. FERROVIÁRIA	ATIV. GESTÃO INF. FERROVIÁRIA	ALTA PRESTAÇÃO	ATIV. INV. INF. RODOVIÁRIA	TOTAL
<b>Ativos</b>								
Direito de Concessão	-	-	-	-	-	20 829 528		20 829 528
Concedente	-	-	-	3 914 516	-	-	-	3 914 516
Outros ativos	13 002	20 522	6 313	36 869	146 049	31 745	2 307 141	2 561 641
<b>Total do Ativo</b>	<b>13 002</b>	<b>20 522</b>	<b>6 313</b>	<b>3 951 384</b>	<b>146 049</b>	<b>23 168 414</b>		<b>27 305 684</b>
<b>Passivos</b>								
Financiamento obtidos	-	-	-	1 818 379	524 658	2 577 911	-	4 920 948
Subsídios	-	-	-	-	-	9 975 333		9 975 333
Outros passivos	3 736	4 090	1 331	1 570	73 615	2 522 520	1 274 175	3 881 036
<b>Total do Passivo</b>	<b>3 736</b>	<b>4 090</b>	<b>1 331</b>	<b>1 819 949</b>	<b>598 273</b>	<b>16 349 938</b>		<b>18 777 317</b>

## 5. ATIVOS INTANGÍVEIS

Ver política contabilística 2.3.6. do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2020.

No final do 1.º semestre de 2021 e no exercício finalizado em 31 de dezembro de 2020, 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 2019</b>	<b>23 447 931</b>	<b>33 554</b>	<b>23 481 485</b>
Aquisições	477 320	586	477 907
<b>31 de dezembro de 2020</b>	<b>23 925 251</b>	<b>34 140</b>	<b>23 959 391</b>
Aquisições	318 278	303	318 581
<b>30 de junho de 2021</b>	<b>24 243 529</b>	<b>34 443</b>	<b>24 277 972</b>
<b>Amortizações e Imparidades</b>			
<b>31 de dezembro 2019</b>	<b>- 2 865 757</b>	<b>- 29 262</b>	<b>- 2 895 018</b>
Amortizações do exercício	- 229 967	- 376	- 230 343
<b>31 de dezembro de 2020</b>	<b>- 3 095 723</b>	<b>- 29 638</b>	<b>- 3 125 361</b>
Amortizações do exercício	- 122 497	- 152	- 122 649
<b>30 de junho de 2021</b>	<b>- 3 218 220</b>	<b>- 29 790</b>	<b>- 3 248 011</b>
<b>Valor líquido</b>			
<b>31 de dezembro de 2020</b>	<b>20 829 528</b>	<b>4 502</b>	<b>20 834 030</b>
<b>30 de junho de 2021</b>	<b>21 025 309</b>	<b>4 653</b>	<b>21 029 962</b>

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).

Dos 318 M€ de investimentos em junho de 2021 na rede concessionada, destacamos cerca de 298 M€ que correspondem a pagamentos líquidos de recebimentos de concessões do Estado e cerca de 16,6 M€ em obra própria IP.

Nestes valores estão incluídos encargos financeiros capitalizados no valor de 5,5 M€ em 2021.

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 a 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 seguintes 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 em vigor, 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 concluído 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 seguintes 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 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;
- 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 do Grupo 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 do Grupo IP;
- Em geral, as restantes receitas operacionais (receitas de áreas de serviço, telemática e outras) foram estimadas em 2021, no âmbito da revisão

do modelo económico-financeiro para o período da Concessão.

Com base nestes pressupostos, a amortização registada no primeiro semestre de 2021 ascendeu a 122 M€.

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 2021 e 31 de dezembro de 2020 é o seguinte:

Consolidado	30-06-2021	31-12-2020
<b>SALDOS DEVEDORES</b>		
IRC	26 041	26 041
<b>Ativos para impostos correntes</b>	<b>26 041</b>	<b>26 041</b>
IVA	1 756 351	1 621 794
Outros impostos e taxas	453	256
<b>Estado e outros entes públicos</b>	<b>1 756 804</b>	<b>1 622 049</b>
<b>SALDOS CREDORES</b>		
IRC	8 435	-
<b>Passivos para impostos correntes</b>	<b>8 435</b>	<b>0</b>
Contribuições para SS, CGA e ADSE	7 754	6 184
IRS – Retenções	2 265	1 726
IVA	447	175
Outros impostos e taxas	17	13
<b>Estado e outros entes públicos</b>	<b>10 482</b>	<b>8 098</b>

O saldo a receber de IVA corresponde essencialmente ao montante de 1.756.125 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, estando neste momento 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 descritos acima, sendo o ponto de situação dos processos relativos a cada ano inspecionado o seguinte:

ANO	FASE PROCESSO	DATA FASE	CORREÇÃO DE IVA	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>	Recurso Hierárquico	31-07-2020	139 415	9 484
2016	Recurso Hierárquico	16-07-2021	286 873	10 349
2017	Relatório de Inspeção	20-08-2021	287 993	32 495

<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 2021, a provisão no valor de 13.362 m€, ascendendo o seu valor acumulado em 30 de junho de 2021 a 436.009 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 2021, já regularizados em julho de 2021.

## 7. DIFERIMENTOS

### 7.1. Diferimentos ativos

Em 30 de junho de 2021 e 31 de dezembro de 2020, esta rubrica tem a seguinte composição:

	30-06-2021	31-12-2020
<b>Gastos não correntes a reconhecer</b>		
Outros serviços	427	545
	<b>427</b>	<b>545</b>
<b>Gastos correntes a reconhecer</b>		
Outros serviços	896	2 053
	<b>896</b>	<b>2 053</b>

### 7.2. Diferimentos passivos

Em 30 de junho de 2021 e 31 de dezembro de 2020, esta rubrica tem a seguinte composição:

	NOTAS	30-06-2021	31-12-2020
<b>Rendimentos não correntes a reconhecer</b>			
Subsídios ao Investimento - Direito Concessão Rodoviário	7.2.1	9 944 606	9 975 333
Venda Prazo Concessão Brisa		152 300	152 300
<i>Fee Assinatura Concessão Douro Litoral</i>		96 093	99 937
<i>Fee Assinatura Concessão Grande Lisboa</i>		16 916	17 500
Contratos de Fibra Ótica		466	541
		<b>10 210 382</b>	<b>10 245 610</b>
<b>Rendimentos correntes a reconhecer</b>			
<i>Fee Assinatura Concessão Douro Litoral</i>		7 687	7 687
Contratos de Fibra Ótica		2 415	1 237
<i>Fee Assinatura Concessão Grande Lisboa</i>		1 167	1 167
Canal Técnico Rodoviário		950	166
Outros rendimentos		258	32
		<b>12 477</b>	<b>10 289</b>

Os rendimentos a reconhecer resultam essencialmente de subsídios ao investimento no valor de 9.945 M€ (31 de dezembro de 2020: 9.975 M€), conforme nota 7.2.1, e de recebimentos antecipados de concessões no valor de 274 M€ (31 de dezembro de 2020: 279 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 2021 e o exercício findo em 31 de dezembro de 2020 são os seguintes:

NOTAS	NOTAS	SUBSÍDIOS AO INVESTIMENTO
<b>31 de dezembro de 2019</b>		<b>10 031 880</b>
Aumentos		2 000
Imputação a rendimentos		- 58 548
<b>31 de dezembro de 2020</b>		<b>9 975 333</b>
Aumentos		-
Imputação a rendimentos	14	- 30 726
<b>30 de junho de 2021</b>		<b>9 944 606</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 2.3.10. do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2020.

### 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 2021 e 31 de dezembro de 2020 é a seguinte:

30-06-2021	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		-	43	32	-	75
Concedente - Estado - Conta a receber	8.2.1	3 996 938	-	-	-	3 996 938
Clientes	8.2.2	69 562	-	-	-	69 562
Outras contas a receber	8.2.3	177 050	-	-	49 465	226 515
Caixa e equivalentes de caixa	8.2.4	250 822	-	-	-	250 822
		<b>4 494 372</b>	<b>43</b>	<b>32</b>	<b>49 465</b>	<b>4 543 912</b>
<b>Passivos</b>						
Fornecedores	8.3.3	26 153	-	-	-	26 153
Financiamentos obtidos	8.3.1	2 572 663	-	-	-	2 572 663
Financiamentos acionistas/ Suprimentos	8.3.2	2 338 010	-	-	-	2 338 010
Outras contas a pagar	8.3.4	2 413 266	-	-	52 652	2 465 918
		<b>7 323 939</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>52 652</b>	<b>7 376 592</b>

31-12-2020	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		-	8	32	-	40
Concedente - Estado - Conta a receber	8.2.1	3 914 516	-	-	-	3 914 516
Clientes	8.2.2	61 425	-	-	-	61 425
Outras contas a receber	8.2.3	100 604	-	-	41 738	142 341
Caixa e equivalentes de caixa	8.2.4	256 497	-	-	-	256 497
		<b>4 333 042</b>	<b>8</b>	<b>32</b>	<b>41 738</b>	<b>4 374 819</b>
<b>Passivos</b>						
Fornecedores	8.3.3	11 188	-	-	-	11 188
Financiamentos obtidos	8.3.1	2 577 593	-	-	-	2 577 593
Financiamentos acionistas/ Suprimentos	8.3.2	2 343 354	-	-	-	2 343 354
Outras contas a pagar	8.3.4	2 591 712	-	-	48 812	2 640 524
		<b>7 523 848</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>48 812</b>	<b>7 572 659</b>

Os ativos não financeiros respeitam fundamentalmente a cauções de cerca 31 M€ (31 de dezembro de 2020: cerca de 31 M€), saldos devedores de fornecedores de cerca 10,6 M€ (31 de dezembro de 2020: 6,6 M€) e IVA a recuperar, decorrentes de notas de crédito e inversão do sujeito passivo no montante de 4,2 M€ (31 de dezembro de 2020: 1 M€).

Relativamente aos passivos não financeiros destacam-se as dívidas com benefícios de emprego em cerca de 17,6 M€ (31 de dezembro de 2020: cerca de 14,9 M€) e adiantamentos por conta de vendas de cerca 22 M€ (31 de dezembro de 2020: cerca de 22 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 2021 e 31 de dezembro de 2020 é a que segue:

	NOTAS	30-06-2021	31-12-2020
Ativos concessionados (ILD)		9 803 280	9 708 527
Juros debitados		1 792 492	1 762 528
Subsídios		- 4 666 477	- 4 629 637
Recebimentos		- 2 618 460	- 2 613 005
Imparidades		- 305 200	- 305 200
Rentabilização de ativos		- 8 696	- 8 696
	17.2	<b>3 996 938</b>	<b>3 914 516</b>

No primeiro semestre foram debitados juros ao Concedente no montante de 30 M€ (30 de junho de 2020: 30,4 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 36,8 M€ proveniente de Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (0,9 M€ oriundos de FEDER, 15 M€ de Fundo de Coesão, 19,3 M€ de CEF-GERAL e 1,6 M€ de CEF-Coesão) que cor-

responde a adiantamentos e reembolsos das candidaturas aprovadas no período de programação 2014-2020 (Programas COMPETE 2020 e CEF).

Refira-se ainda o recebimento de 5,4 M€ (2020: 147 M€) resultante da operação de compensação entre o montante a receber pelo Grupo IP registado no Concedente Estado – Conta a Receber e o valor do serviço da dívida dos empréstimos concedidos pelo Estado Português para financiar a atividade ferroviária, operação essa efetuada ao abrigo do disposto no artigo 154º da Lei do OE 2020, conforme descrito na nota 8.4.4.

## 8.2.2. Clientes

A 30 de junho de 2021 e 31 de dezembro de 2020 esta rubrica apresenta a seguinte decomposição:

	NOTAS	30-06-2021	31-12-2020
<b>Não Corrente</b>			
Diversos		5 795	9 214
		<b>5 795</b>	<b>9 214</b>
<b>Corrente</b>			
Diversos		26 197	23 749
Portagens		10 742	20 882
Outras entidades relacionadas	17.3	29 973	10 668
		<b>66 913</b>	<b>55 299</b>
<b>Imparidades acumuladas</b>			
		- 3 147	- 3 088
		<b>63 767</b>	<b>52 211</b>
		<b>69 562</b>	<b>61 425</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 2021 e 31 de dezembro de 2020 esta rubrica apresenta a seguinte decomposição:

	NOTAS	30-06-2021	31-12-2020
Devedores por acréscimos de rendimento		159 908	86 332
CSR	17.2	122 811	74 733
Outros		33 121	8 408
Operadores Ferroviários	17.3	3 975	3 191
Depósitos de Caução		31 319	31 289
Outros Devedores		44 514	33 946
Diversos		44 514	33 946
Imparidades acumuladas		- 9 226	- 9 226
		<b>226 515</b>	<b>142 342</b>

No que aos devedores por acréscimos de rendimento respeita destaca-se:

CSR – corresponde ao reconhecimento do rédito relativo à receita cobrada pela AT e ainda não entregue ao Grupo IP;

Outros – inclui indemnizações compensatórias de 2021, no montante de 27,5 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 2021 através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 117/2020, de 22 de dezembro.

Os outros devedores – diversos – 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 9,9 M€ (31 de dezembro de 2020: 9,9 M€), saldos devedores de fornecedores, no montante de 10,6 M€ (31 de dezembro de 2020: 6,6 M€), IVA a recuperar, decorrentes de notas de crédito e inversão do sujeito passivo no montante de 4,2 M€ (31 de dezembro de 2020: 1 M€) e 2,7 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 2021, 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 2021 e 31 de dezembro de 2020 encontram-se reconciliados com os montantes apresentados nas rubricas da Demonstração Condensada Consolidada da Posição Financeira, conforme segue:

	30-06-2021	31-12-2020
Depósitos bancários	250 764	6 679
Numerário	59	58
Outras aplicações	-	249 760
<b>Caixa e Equivalentes na Demonstração da Posição Financeira</b>	<b>250 822</b>	<b>256 497</b>
Descobertos Contabilísticos	-	- 6 179
<b>Caixa e Equivalentes na Demonstração dos Fluxos de Caixa</b>	<b>250 822</b>	<b>250 318</b>

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

À data de 30 de junho de 2021, não havia qualquer restrição à movimentação destes valores.

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 2021 e 31 de dezembro de 2020:

	30-06-2021	31-12-2020
Financiamentos obtidos – não correntes	1 827 103	1 924 303
Financiamentos obtidos - correntes	745 560	653 291
	<b>2 572 663</b>	<b>2 577 593</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			
Ferrovias	CP III Linha do Norte-B	14-07-1997	49 880	3 325	15-06-2008	15-06-2022	Anual	variável BEI, não podendo exceder Euribor 3M+ 0,13%	0,000%	15/mar 15/jun 15/set 15/dez
Ferrovias	Ligação ao Algarve-A	08-10-2001	90 000	36 000	15-09-2012	15-09-2021	Anual	variável BEI, não podendo exceder Euribor 3M+0,12%	0,000%	15/mar 15/jun 15/set 15/dez
Ferrovias	Linha do Minho-B	08-10-2001	59 856	23 942	15-09-2012	15-09-2021	Anual	variável BEI, não podendo exceder Euribor 3M+0,12%	0,000%	15/mar 15/jun 15/set 15/dez
Ferrovias	CP III/2 L. Norte-A	02-10-2002	100 000	55 000	15-03-2013	15-03-2022	Anual	variável BEI, não podendo exceder Euribor 3M+0,12%	0,000%	15/mar 15/jun 15/set 15/dez
Ferrovias	CP III/2 L. Norte-B	02-06-2004	200 000	130 000	15-12-2014	15-12-2023	Anual	variável BEI, não podendo exceder Euribor 3M+0,13%	0,000%	15/mar 15/jun 15/set 15/dez
Ferrovias	Suburbanos	28-10-2004	100 000	38 095	15-06-2009	15-06-2024	Anual	variável BEI, não podendo exceder Euribor 3M+ 0,13%	0,000%	15/mar 15/jun 15/set 15/dez
Ferrovias	Suburbanos B	14-12-2005	100 000	47 619	15-09-2010	15-09-2025	Anual	Fixa Revisível	3,615%	15-set
	<b>a transportar</b>		<b>699 736</b>	<b>333 982</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>699 736</b>	<b>333 982</b>						
Ferrovia	Suburbanos C	12-10-2006	55 000	26 190	15-03-2011	15-03-2026	Anual	Fixa Revisível	4,247%	15-mar
Ferrovia	Ligação ao Algarve-B	02-10-2002	30 000	12 000	15-03-2013	15-03-2022	Anual	variável BEI, não podendo exceder Euribor 3M+0,12%	0,000%	15-mar 15-jun 15-set 15-dez
Ferrovia	CP III 2 Linha do Norte-C	11-12-2006	100 000	75 000	15-06-2017	15-06-2026	Anual	Fixa Revisível	1,887%	15-jun
Ferrovia	CP III 2 Linha do Norte-D	12-07-2007	100 000	80 000	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	107 018	15-06-2014	15-06-2029	Semestral	Fixa	2,189%	15-jun 15-set
Ferrovia	Refer V	04-08-2008	160 000	96 000	15-03-2014	15-03-2033	Anual	Fixa Revisível	2,653%	15-mar
Ferrovia	Refer VI	10-09-2009	110 000	66 000	15-09-2013	15-09-2032	Anual	Fixa Revisível	2,271%	15-set
Ferrovia	Eurobond 06/26	10-11-2006	600 000	599 453	16-11-2026		Bullet	Fixa	4,047%	16-nov
Ferrovia	Eurobond 09/24	16-10-2009	500 000	499 112	16-10-2024		Bullet	Fixa	4,675%	16-out
Ferrovia	Eurobond 06/21	11-12-2006	500 000	499 803	13-12-2021		Bullet	Fixa	4,250%	13-dez
Rodovia	Eurobond 10/30	09-07-2010	125 000	121 635	13-07-2030		Bullet	Fixa	6,450%	13-jul
	<b>Financiamentos Externos</b>			<b>2 516 193</b>						
	<b>Juro corrido</b>			<b>56 470</b>						
	<b>TOTAL</b>			<b>2 572 663</b>						

Os juros destes empréstimos são pagos trimestral, semestral ou anualmente e de forma postecipada.

Nos empréstimos BEI o capital é reembolsado periodicamente após o período de carência. Os restantes (*Eurobonds*) serão amortizados integralmente na maturidade (*bullet*).

Em 30 de junho de 2021, os empréstimos que beneficiavam de aval do Estado totalizam, em valor nominal, 1.896 M€.

### 8.3.2. Financiamentos do acionista / Suprimentos

Em 30 de junho de 2021 e 31 de dezembro de 2020 a rubrica de financiamentos do acionista/suprimentos decompõe-se como segue:

	NOTAS	30-06-2021	31-12-2020
<b>Empréstimos não correntes</b>			
Empréstimo do Estado		-	-
<b>Empréstimos correntes</b>			
Empréstimo do Estado		2 338 010	2 343 354
	<b>17.2</b>	<b>2 338 010</b>	<b>2 343 354</b>

Durante o primeiro semestre de 2021 não foram contraídos novos empréstimos/suprimentos tendo o acionista suprido as necessidades de financiamento através de aumentos de capital (nota 10).

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			
Ferrovia	Empréstimo Estado Português	27-05-2014	15 000	1 250	31-05-2016	30-11-2021	Semestral	Fixa	2,430%	31-mai 30-nov
Ferrovia	Empréstimo Estado Português	27-05-2014	15 000	1 250	31-05-2016	30-11-2021	Semestral	Fixa	2,330%	31-mai 30-nov
Ferrovia	Empréstimo Estado Português	27-05-2014	20 000	1 667	31-05-2016	30-11-2021	Semestral	Fixa	2,220%	31-mai 30-nov
Ferrovia	Empréstimo Estado Português	27-05-2014	14 000	1 167	31-05-2016	30-11-2021	Semestral	Fixa	2,010%	31-mai 30-nov
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
	<b>a transportar</b>		<b>2 734 600</b>	<b>1 603 283</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>2 734 600</b>	<b>1 603 283</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>2 220 911</b>						
	<b>Juros corridos</b>			<b>117 099</b>						
	<b>TOTAL</b>			<b>2 338 010</b>						

## FINANCIAMENTO A TAXA FIXA

Apresenta-se de seguida o justo valor dos financiamentos a taxa fixa, à data de 30 de junho de 2021:

DESIGNAÇÃO	VALOR NOMINAL	CAPITAL EM DÍVIDA	JUSTO VALOR	TAXA DE JURO
BEI - Suburbanos B	100 000	47 619	55 104	3,615%
BEI - Suburbanos C	55 000	26 190	30 636	4,247%
BEI - REFER V	160 000	96 000	112 014	2,653%
BEI - REFER VI	110 000	66 000	74 898	2,271%
BEI - CP112 Linha do Norte C	100 000	75 000	83 283	1,887%
BEI- Estradas 2009-2019	200 659	107 018	118 091	2,189%
Eurobond 06/26	600 000	600 000	734 078	4,047%
Eurobond 09/24	500 000	500 000	582 681	4,675%
Eurobond 06/21	500 000	500 000	509 871	4,250%
Eurobond 10/30	125 000	125 000	151 522	6,450%
Empréstimo Estado Português	15 000	1 250	1 268	2,430%
Empréstimo Estado Português	15 000	1 250	1 270	2,330%
Empréstimo Estado Português	20 000	1 667	1 693	2,220%
Empréstimo Estado Português	14 000	1 167	1 184	2,010%
Empréstimo Estado Português	1 705 000	852 500	886 217	2,770%
Empréstimo Estado Português	204 000	153 000	163 721	3,690%
Empréstimo Estado Português	230 000	172 500	183 818	3,440%
Empréstimo Estado Português	75 000	56 250	59 429	2,930%
Empréstimo Estado Português	28 000	21 000	22 097	2,690%
Empréstimo Estado Português	44 000	33 000	34 724	2,690%
<b>A transportar:</b>	<b>4 800 659</b>	<b>3 436 411</b>	<b>3 807 600</b>	

DESIGNAÇÃO	VALOR NOMINAL	CAPITAL EM DÍVIDA	JUSTO VALOR	TAXA DE JURO
<b>Transporte:</b>	<b>4 800 659</b>	<b>3 436 411</b>	<b>3 807 600</b>	
Empréstimo Estado Português	80 000	60 000	63 145	2,700%
Empréstimo Estado Português	33 500	25 125	26 119	1,980%
Empréstimo Estado Português	156 800	117 600	121 898	1,810%
Empréstimo Estado Português	16 000	12 000	12 417	1,710%
Empréstimo Estado Português	13 300	9 975	10 300	1,590%
Empréstimo Estado Português	85 000	85 000	93 104	2,750%
Empréstimo Estado Português	135 600	135 600	147 046	2,420%
Empréstimo Estado Português	17 400	17 400	18 713	2,150%
Empréstimo Estado Português	25 654	25 654	27 590	2,150%
Empréstimo Estado Português	266 405	266 405	286 774	2,180%
Empréstimo Estado Português	28 042	28 042	30 585	2,610%
Empréstimo Estado Português	26 202	26 202	28 214	2,190%
Empréstimo Estado Português	25 000	25 000	26 912	2,180%
Empréstimo Estado Português	17 943	17 943	19 249	2,070%
Empréstimo Estado Português	3 688	3 688	3 960	2,100%
Empréstimo Estado Português	21 805	21 805	23 248	1,870%
Empréstimo Estado Português	49 891	49 891	53 359	1,970%
<b>TOTAL</b>	<b>5 802 887</b>	<b>4 363 739</b>	<b>4 800 233</b>	

### 8.3.3. Fornecedores

Em 30 de junho de 2021 e em 31 de dezembro de 2020, o detalhe de Fornecedores é o que segue:

	NOTAS	30-06-2021	31-12-2020
Fornecedores gerais		25 819	11 030
Outras partes relacionadas	17.3	335	158
		<b>26 153</b>	<b>11 188</b>

A variação ocorrida nos fornecedores resultou do esforço do Grupo IP, efetuado no final do exercício de 2020, com vista à injeção de liquidez na economia o que ganhou particular relevância no contexto económico atual.

### 8.3.4. Outras contas a pagar

Em 30 de junho de 2021 e em 31 de dezembro de 2020, o detalhe de Outras contas a pagar é o que segue:

	NOTAS	30-06-2021	31-12-2020
<b>Não Correntes</b>			
Credores por Acréscimos de Gastos		1 523 789	1 630 911
Subconcessões		1 519 716	1 625 915
Direito de uso		4 072	4 997
		<b>1 523 789</b>	<b>1 630 911</b>
<b>Correntes</b>			
Credores por Acréscimos de Gastos		866 893	947 732
Subconcessões		492 927	585 308
Conservação Periódica de Estradas		333 870	323 725
Outros		34 534	33 613
Outras entidades relacionadas	17.3	3 185	2 940
Direito de uso		2 377	2 146
Fornecedores de Investimento		20 549	11 107
Adiantamentos por Conta de Vendas		21 674	21 601
Remunerações a Liquidar		17 143	14 559
Outros Credores		15 870	14 614
		<b>942 130</b>	<b>1 009 612</b>
		<b>2 465 918</b>	<b>2 640 524</b>

A rubrica de credores por Acréscimos de Gastos inclui o valor das 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 valor de 2.013 M€ (31 de dezembro de 2020: 2.211 M€), remunerada contabilisticamente a taxas entre os 5% e os 13%, dos quais 493 M€ (31 de dezembro de 2020: 585 M€) a pagar no prazo de doze meses.

A variação da rubrica de Conservação Periódica de Estradas 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 2021, de cerca de 18 M€.

A 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 variação das remunerações a liquidar deve-se ao facto de que em junho de 2021 estão incluídos seis meses referentes ao subsídio de Natal (3 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

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 2021 e 31 de dezembro de 2020:

	30-06-2021	PORTAGENS	> 1 000 m[	[999 m < 10 m[	[10m>0]	TOTAL
<b>N.º Clientes</b>	-	-	<b>7</b>	<b>125</b>	<b>1 126</b>	<b>1 258</b>
Ferrovia	-	-	4	7	22	33
Rodovia	-	Várias	1	25	301	327
Gestão imobiliária	-	-	1	50	653	704
Engenharia	-	-	-	1	1	2
Telecomunicações	-	-	1	42	149	192
<b>Dívida</b>	-	-	<b>52 179</b>	<b>8 330</b>	<b>12 199</b>	<b>72 708</b>
Ferrovia	-	-	42 823	530	13	43 367
Rodovia sem portagens	-	-	4 622	1 811	344	6 777
Portagens	-	-	-	-	10 742	10 742
Gestão imobiliária	-	-	2 060	2 402	832	5 294
Engenharia	-	-	-	396	1	397
Telecomunicações	-	-	2 674	3 191	267	6 131

31-12-2020	PORTAGENS	[> 1 000 m[	[999 m < 10 m[	[10m>0]	TOTAL
<b>N.º Clientes</b>	-	<b>6</b>	<b>119</b>	<b>1 022</b>	<b>1 147</b>
Ferrovias	-	4	7	22	33
Rodovias	Várias	1	25	295	321
Gestão imobiliária	-	1	46	570	617
Engenharia	-	-	1	1	2
Telecomunicações	-	-	40	134	174
<b>Dívida</b>	-	<b>34 365</b>	<b>7 764</b>	<b>22 385</b>	<b>64 513</b>
Ferrovias	-	27 682	530	16	28 228
Rodovias sem portagens	-	4 622	1 755	340	6 717
Portagens	-	-	-	20 882	20 882
Gestão imobiliária	-	2 060	2 270	874	5 204
Engenharia	-	-	396	1	397
Telecomunicações	-	-	2 812	273	3 085

A evolução da carteira de clientes do Grupo foi favorável no primeiro semestre do ano de 2021, face a 31 de dezembro de 2020 no que ao número de clientes respeita tendo em conta a relativa estabilidade dos saldos em dívida.

A 30 de junho de 2021, o Grupo IP tem uma carteira de 1.258 clientes (31 de dezembro de 2020: 1.147 clientes), dos quais 7 (31 de dezembro de 2020: 6) têm saldos superiores a 1.000 milhares de euros correspondendo a cerca de 59% (31 de dezembro 2020: 53%) dos valores em dívida.

Adicionalmente verifica-se ainda que o peso das dívidas de portagens face ao saldo total de clientes é de 15% (31 de dezembro de 2020: 32%).

Relativamente à evolução da dívida bruta de terceiros (sem efeitos de imparidades) é notório um aumento da mesma em cerca de 8,2 M€ no primeiro semestre de 2021 (+12% face aos valores relatados em 31 de dezembro de 2020), com especial relevância nos segmentos Ferrovias e de Telecomunicações onde a mesma cresce 15,1 M€ e 3 M€ respetivamente, face a 31 de dezembro de 2020, amenizado pela diminuição do cliente portagens (-10,1 M€). Relativamente ao Segmento imobiliário, apenas mencionar que, não obstante o acréscimo verificado no número de clientes no período em análise (+87), os montantes em dívida não sofreram oscilações significativas face a 31 de dezembro de 2020.

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



30-06-2021	]0-30[	[30-60[	[60-90[	[90-360[	[360[	TOTAL GERAL
Portagens	10 742	-	-	-	-	10 742
Operadores ferroviários	15 456	6 139	6 681	1 676	13 281	43 233
Entidades públicas	67	7	50	49	2 198	2 371
Outros devedores	2 510	314	680	2 898	9 842	16 244
Clientes com planos de pagamentos	13	2	1	22	62	100
Cauções de clientes	-	-	-	-	-	18
	<b>28 790</b>	<b>6 461</b>	<b>7 412</b>	<b>4 645</b>	<b>25 383</b>	<b>72 708</b>
Imparidades	-	- 2	- 1	- 155	- 2 988	- 3 147
	<b>28 790</b>	<b>6 459</b>	<b>7 411</b>	<b>4 490</b>	<b>22 395</b>	<b>69 562</b>
Taxa média	0,00%	0,03%	0,01%	3,35%	11,77%	4,33%

31-12-2020	]0-30[	[30-60[	[60-90[	[90-360[	[360[	TOTAL GERAL
Portagens	20 882	-	-	-	-	20 882
Operadores ferroviários	10 085	606	176	1 489	15 486	27 843
Entidades públicas	57	2		10	2 202	2 271
Outros devedores	1 881	248	222	924	10 066	13 341
Clientes com planos de pagamentos	18	13	2	76	54	162
Cauções de clientes	-	-	-	-	-	14
	<b>32 923</b>	<b>869</b>	<b>401</b>	<b>2 498</b>	<b>27 808</b>	<b>64 513</b>
Imparidades	- 157	- 3	- 22	- 67	- 2 839	- 3 088
	<b>32 766</b>	<b>866</b>	<b>378</b>	<b>2 431</b>	<b>24 969</b>	<b>61 425</b>
Taxa média	0,48%	0,39%	5,54%	2,68%	10,21%	4,79%

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 exercício de 2020 haviam sido finalizados dois processos negociais com operadores que deram origem a dois planos de pagamentos referentes a dívidas vencidas liquidáveis até 2025. No primeiro semestre foram cumpridos os referidos planos com recebimentos de cerca de 3,8 M€ (dos quais cerca de 0,3 M€ respeitam a juros). Adicionalmente assistiu-se ainda a um aumento da dívida corrente das operadoras de cerca de 19,3 M€.

**Atividade de gestão Imobiliária de espaços comerciais** – Não ocorreram alterações relevantes face à política de risco divulgada em 31 de dezembro de 2020, não obstante o exposto, o número de clientes aumentou em relação a 31 de dezembro de 2020 mantendo-se a dívida de clientes estável no período em análise, o que será explicado na nota 11 do presente anexo.

**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 cauções ou garantias bancárias. A variação ocorrida na dívida face a 31 de dezembro de 2020 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.

As imparidades registadas incidem sobre os clientes denominados no quadro acima como outros devedores, sendo os critérios de cálculos das mesmas divulgados na nota 2.4 (imparidades de Principais julgamentos, estimativas e pressupostos – imparidade de ativos financeiros no Relatório e Contas anual do Grupo IP), encontrando-se incluído neste saldo um valor a receber de uma antiga concessionária do Estado, no montante de 4,6 M€, juntamente com um

conjunto de saldos que não têm grande expressão na carteira de clientes do Grupo, desse modo é convicção do Conselho de Administração Executivo que as imparidades consideradas são as apropriadas.

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 99,9% 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 2021:

	30-06-2021		31-12-2020	
	RATING	SALDOS	RATING	SALDOS
IGCP	BBB	250 407	BBB	256 180
BANCO BPI	BBB	164	BBB	130
CGD	(-)	53	(-)	16
BCP	BB	48	BB	69
BANCO SANTANDER	A	43	A	2
BBVA	A-	33	A-	33
Novo Banco	(-)	15	(-)	9
<b>Total</b>		<b>250 764</b>		<b>256 439</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 2021.

	MENOS DE 1 ANO	ENTRE 1 E 5 ANOS	+ DE 5 ANOS
<b>Empréstimos Obtidos</b>			
- Amortizações de financiamentos obtidos	689 288	1 599 148	232 755
- Juros de financiamentos obtidos	87 534	267 194	40 062
- Amortizações financiamento acionista/ Suprimentos	2 220 911	-	-
- Juros de financiamento acionista/ Suprimentos	182	117 089	-
- Aval	3 659	12 857	635
<b>Fornecedores e contas a pagar</b>	200 086	1 523 989	-
	<b>3 201 660</b>	<b>3 520 277</b>	<b>273 452</b>

Até 31 de dezembro de 2020, o risco de liquidez, medido pela capacidade do Grupo obter os recursos financeiros para satisfazer as suas responsabilidades era considerado residual ou nulo. A partir de 2021 tem-se assistido a um aumento gradual deste risco consubstanciado pelos atrasos por parte do Ministério das Finanças em autorizar e transferir as dotações de capital previstas em sede de Orçamento do Estado nas datas solicitadas pelo Grupo originando constrangimentos no pagamento das responsabilidades.

#### 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 passa, essencialmente, pela monitorização das taxas de juro que influenciam os passivos financeiros contratados com base na *Eu-ribo*.

#### 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 2021, 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 2021, 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:

VARIAÇÃO NO JUSTO VALOR DE EMPRÉSTIMOS		
Variação na curva de taxa de juro		
	-0,50%	0,50%
EUR	50 162	- 48 918
Efeito Líquido em resultados		
	-0,50%	0,50%
EUR	- 50 162	48 918

#### 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 2021 o capital social ascendia a 8.978.810 m€, representado por 1.795.762 ações, com o valor nominal de 5 m€ cada.

Desde a criação da IP que o acionista adotou uma política de capitalização da empresa com duplo objetivo: no curto prazo, suprir as necessidades de financiamento e no médio e longo prazo, adequar a estrutura de capitais à natureza dos seus ativos.

Durante o primeiro semestre de 2021 foram realizados aumentos de capital, em numerário, no montante de 721.280 m€ representado por 144.256 ações (nota 10), conforme quadro abaixo:

	30-06-2021	31-12-2020
<b>Aumentos de capital</b>	<b>721 280</b>	<b>1 054 150</b>
Investimento	676 075	870 969
Serviço da dívida	45 205	183 181

Através do Despacho do Senhor Secretário de Estado do Tesouro n.º 890-N2020-SET, de 21 de dezembro, foi autorizado novo diferimento do pagamento do serviço da dívida dos empréstimos da componente rodoviária, de 30 de novembro de 2020, para 30 de novembro de 2021. Os diferimentos concedidos neste âmbito não estão sujeitos ao pagamento de juros.

Em 30 de junho de 2021, a IP celebrou com o Estado, o Acordo de regularização do serviço da dívida relativo aos empréstimos do Estado associados à componente ferroviária (5,3 milhões de euros de capital e 0,1 milhões de euros de juros), por compensação com os investimentos em ILD realizados por conta do Concedente em montante equivalente. Este Acordo produziu os seus efeitos a 31 de maio de 2021.

## 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 2021 e 30 de junho de 2020.

	FINANCIAMENTOS	SUPRIMENTOS	LOCAÇÕES FINANCEIRAS	TOTAL
<b>31 de dezembro de 2020 (1)</b>	<b>2 577 593</b>	<b>2 343 354</b>	<b>7 148</b>	<b>4 928 096</b>
<b>Cash</b>				
Juros	- 6 737	- 121	- 180	- 7 038
Amortizações (2)	- 37 395	- 5 333	- 858	- 43 594
Outros encargos financeiros	- 1 926	-	-	- 1 926
<b>Non Cash</b>				
Taxa efetiva (3)	406	-	-	406
Juros especializados (4)	37 244	- 11	-	37 234
Outros encargos financeiros (5)	994	-	-	994
Outras variações (6)	- 6 179	-	160	- 6 011
<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>	<b>4 917 123</b>

	FINANCIAMENTOS	SUPRIMENTOS	LOCAÇÕES FINANCEIRAS	TOTAL
<b>31 de dezembro de 2019 (1)</b>	<b>2 660 786</b>	<b>2 486 561</b>	<b>485</b>	<b>5 147 832</b>
<b>Cash</b>				
Juros	- 7 301	-	- 17	- 7 318
Amortizações (2)	- 37 395	-	- 150	- 37 545
Outros encargos financeiros	- 1 944	-	-	- 1 944
<b>Non Cash</b>				
Taxa efetiva (3)	390	-	-	390
Juros especializados (4)	37 184	2 755	- 85	39 854
Outros encargos financeiros (5)	988	-	-	988
Outras variações (6)	- 13	-	6 319	6 306
<b>30 de junho de 2020 (1) + (2) + (3) + (4) + (5) + (6)</b>	<b>2 661 939</b>	<b>2 489 316</b>	<b>6 569</b>	<b>5 157 824</b>

## 9. PROVISÕES

Ver política contabilística 2.3.13. do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2020.

A evolução das provisões para outros riscos e encargos durante o primeiro semestre de 2021 e no exercício finalizado em 31 de dezembro de 2020, foi como segue:

	RISCOS GERAIS	EXPROPRIAÇÕES	EMPREITADAS	BENEFÍCIOS AOS COLABORADORES	ESTRADAS DESCLAS.	PROCESSO IVA	TOTAL
<b>31 de dezembro de 2019</b>	<b>41 945</b>	<b>18 075</b>	<b>42 383</b>	<b>1 024</b>	<b>408 402</b>	<b>391 695</b>	<b>903 525</b>
Aumento/Reforço	2 639	1 141	12 025	286	-	30 682	46 773
Redução/Utilização	- 5 283	- 4 096	- 625	- 188	-	-	- 10 192
<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	918	-	1 040	-	-	13 632	15 590
Redução/Utilização	- 10	- 236	-	- 70	- 22	-	- 339
<b>30 de junho de 2021</b>	<b>40 209</b>	<b>14 884</b>	<b>54 823</b>	<b>1 051</b>	<b>408 380</b>	<b>436 009</b>	<b>955 357</b>

Da análise ao quadro anterior resulta que da variação ocorrida nas provisões no primeiro semestre de 2021 (15,2 M€), cerca de 4,3 M€ são imputadas ao ativo intangível e estão associadas a expropriações (-0,2 M€), empreitadas rodoviárias (1,0 M€) e IVA (3,5 M€).

Adicionalmente foram ainda utilizadas as provisões para estradas desclassificadas (cerca de -22 m€), decorrentes do acordo de gestão para entrega da EN 245 ao Município de Fronteira, e provisões relativas a benefícios aos trabalhadores (cerca de -70 m€).

## 10. CAPITAL E RESERVAS

### i) Capital Social

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

A 31 de dezembro de 2020, o capital social era de 8.257.530 m€, integralmente subscrito e realizado pelo seu acionista, correspondentes a 1.651.506 ações com o valor nominal de 5 m€ cada.

No decorrer do primeiro semestre de 2021, o capital social foi reforçado nos meses de fevereiro, abril e junho, nos montantes de 393.605 m€, 175.615 m€ e 152.060 m€, mediante a emissão de 78.121, 35.123 e 30.412 novas ações, respetivamente, passando o mesmo a perfazer o montante de 8.978.810 m€ correspondentes a 1.795.762 ações totalmente subscritas e realizadas.

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

	30-06-2021	31-12-2020
Resultados atribuídos a acionistas (em euros)	- 38 907 403	- 57 193 267
Número médio de ações durante o período	1 715 694	1 518 830
Número médio de ações diluídas durante o período	1 715 694	1 518 830
Resultado por ação básico (em euros)	-22,68	-37,66
Resultado por ação diluído (em euros)	-22,68	-37,66

O resultado básico e diluído por ação é de -22,68 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)
fevereiro de 2021	1 730 227
abril de 2021	1 765 350
junho de 2021	1 795 762
<b>Média ponderada de ações em circulação</b>	<b>1 715 694</b>

### ii) Reservas

As reservas decompõem-se como segue:

	30-06-2021	31-12-2020
Reservas	279 709	279 709
Outras variações	- 95	- 95
Doações	4	4
	<b>279 618</b>	<b>279 618</b>

De referir que ainda não se encontram aprovadas pelo Acionista as Demonstrações Financeiras da IP do exercício findo a 31 de dezembro de 2020.

# 11. VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS

Ver política contabilística 2.3.14. do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2020.

De 1 de janeiro de 2021 a 30 de junho de 2021 e de 1 de janeiro de 2020 a 30 de junho de 2020 as vendas e serviços prestados detalham-se da seguinte forma:

	NOTAS	2021	2020
CSR	17.2	273 193	268 787
Portagens		115 790	119 436
Utilização de Canais (Tarifas)		31 679	29 952
Contratos de Construção		22 161	18 675
Construção de Novas Infraestruturas		16 647	11 767
Encargos Financeiros Capitalizados		5 514	6 907
Concedente Estado - Rédito ILD	17.2	18 049	15 298
Outros		18 574	20 812
		<b>479 447</b>	<b>472 959</b>

Do quadro acima, verifica-se uma evolução favorável na generalidade das rubricas nos semestres em análise que não pode ser dissociada do progressivo levantamento das restrições impostas pela pandemia da COVID-19, nomeadamente no que respeita às limitações de deslocação.

Relativamente às receitas de CSR verificou-se uma estabilização com um acréscimo marginal de 1,6% no primeiro semestre de 2021 face ao período homólogo de 2020, não se tendo verificado alterações nos 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 2020.

As receitas de portagens, ainda em quebra face ao primeiro semestre de 2020 em cerca de 3,6 M€, incluem as portagens das redes concessionadas ao Estado e as portagens de vias próprias, que no primeiro semestre de 2021 ascenderam a 92,5 M€ (primeiro semestre de 2020: 97,9 M€, ver nota 12) e 23,3 M€ (primeiro semestre de 2020: 21,6 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 (27,2 M€) e as de Mercadorias (3,7 M€), tendo-se verificado em ambas um aumento de 5,2% e 7,6%, 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 acréscimo face ao período homólogo em cerca de 3,5 M€ (+18,6%).

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.

A rubrica de outros inclui o rédito de cerca de 11,1 M€ (30 de junho de 2020: 12,2 M€) relativo aos segmentos de Telecomunicações, Gestão Imobiliária de Espaços Comerciais, e Serviços de Engenharia de Transportes conforme pode ser verificado na nota 4.



A variação entre períodos em análise ocorre fundamentalmente nos Segmentos de Gestão Imobiliária de Espaços Comerciais (cerca de -1,1 M€ face a 30 de junho de 2020) e decorre de um conjunto de medidas levadas a cabo pelo Grupo relativamente a este Segmento de forma a enfrentar o ambiente económico adverso resultante da pandemia COVID-19, de onde se destaca a concessão de isenções e redução de rendas, e da quebra de procura verificada nos parques de estacionamento.

A atividade do Grupo tem vindo paulatinamente a recuperar face aos impactos da COVID-19, ainda assim, os impactos da pandemia ainda são relevantes no âmbito do Grupo IP como a seguir se apresenta:

Em junho de 2020 ocorreu uma quebra de rendimentos face a junho 2019, com impacto direto em resultados de 72 M€ (70 M€ Atividade Rodoferroviária e 2 M€ no segmento imobiliário).

Com a terceira vaga, o impacto a junho de 2021 foi de 63 M€ (62 M€ Atividade Rodoferroviária e 1 M€ no segmento imobiliário), tendo assim um impacto direto em resultados inferior em 9 M€ face ao ocorrido em 2020.

A terceira vaga originou ainda uma redução na ordem dos 5 M€ nas rubricas de Portagens Concessões Estado face a 2020, embora o seu impacto nos resultados seja nulo.



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

*Ver política contabilística 2.3.11. do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2020.*

De 1 de janeiro de 2021 a 30 de junho de 2021 e de 1 de janeiro de 2020 a 30 de junho de 2020 o detalhe desta rubrica é o que se segue:

	2021	2020
Capitalização Portagens Concessões	86 069	90 643
Construção de Novas Infraestruturas	16 647	11 767
Materiais de Ferrovia	9 551	10 499
Materiais de telecomunicações	71	39
	<b>112 337</b>	<b>112 949</b>

A variação na rubrica de capitalização de Portagens Concessões resulta da quebra direta verificada nas receitas de portagens das concessões do Estado (-5.4 M€ - nota 11) líquidas dos gastos de cobrança portagens (-0,1 M€ - nota 13).

Relativamente às novas infraestruturas, a variação verificada justifica-se essencialmente, pela empreitada de construção da nova ligação rodoviária ao Parque de Negócios de Escariz, em Arouca.

## 13. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

De 1 de janeiro de 2021 a 30 de junho de 2021 e de 1 de janeiro de 2020 a 30 de junho de 2020 os fornecimentos e serviços externos detalham-se como segue:

	NOTAS	2021	2020
Conservação Ferroviária		33 380	31 431
Conservação Corrente e Segurança Rodoviária		28 586	25 852
Conservação Periódica de Estradas		27 833	27 833
Operação e Manutenção Subconcessões		21 522	20 313
Encargos cobrança portagens	12	7 740	8 596
Eletricidade		7 696	7 237
Encargos cobrança CSR	17.2	5 464	5 376
Vigilância e segurança		3 755	3 711
Limpeza, higiene e conforto		2 936	1 350
Licenças software		1 820	1 193
Seguros		1 769	501
Trabalhos especializados		1 617	1 544
Conservação e reparação		1 279	1 116
Outros		3 954	4 849
		<b>149 351</b>	<b>140 902</b>

O aumento da rubrica de conservação ferroviária no primeiro semestre de 2021 face ao período homólogo é justificado essencialmente pelo acréscimo de subcontratação de serviços de comboio socorro, 499 m€ (83 m€ em 2020) e de desmatção, 2.925 m€ (2.554 m€ em 2020).

A variação verificada na rubrica de conservação corrente e segurança rodoviária deve-se essencialmente ao aumento de execução em melhorias das condições de segurança em vias, 4.201 m€ (2.373 m€ em 2020).



## 14. OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS

De 1 de janeiro de 2021 a 30 de junho de 2021 e de 1 de janeiro de 2020 a 30 de junho de 2020 os outros rendimentos e ganhos detalham-se como segue:

	NOTAS	2021	2020
Imputação de subsídios ao investimento	7.2.1	30 726	29 274
Proveitos com Fees Assinatura Concessões		4 427	4 427
Ganhos Inventários		3 814	16
Outros não especificados		2 108	624
Concessões de utilização e licenças		2 050	1 278
Ganhos na venda de resíduos/materiais usados		1 193	1 186
Outros		2 287	3 665
		<b>46 605</b>	<b>40 469</b>

## 15. PERDAS E GANHOS FINANCEIROS

Ver política contabilística 2.3.10. do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2020.

De 1 de janeiro de 2021 a 30 de junho de 2021 e de 1 de janeiro de 2020 a 30 de junho de 2020 as perdas e ganhos financeiros detalham-se da seguinte forma:

	NOTAS	30-06-2021	30-06-2020
<b>Perdas Financeiras</b>		<b>144 899</b>	<b>155 319</b>
Juros Suportados:			
Subconcessões		97 338	104 696
Empréstimos		44 092	47 240
Locações		180	101
Outros juros suportados		10	-
Outras perdas financeiras		3 279	3 282
<b>Ganhos Financeiros</b>		<b>29 967</b>	<b>30 403</b>
Juros obtidos:			
Juros obtidos - concedente Estado	8.2.1 /17.2	29 964	30 401
Outros juros obtidos		3	2
<b>Resultados Financeiros</b>		<b>- 114 932</b>	<b>- 124 916</b>

O desagravamento dos juros suportados face a 2020 decorre essencialmente da diminuição dos juros das Subconcessões, por via da redução da dívida às Subconcessionárias.

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 responsabilidade da IP para com as subconcessionárias pelos serviços de construção, operação e manutenção rodoviária já efetuados por estas e ainda não pagas, no valor de 2.013 M€ (dívida de gestão indireta), remunerada contabilisticamente a taxas entre os 5% e os 13%.

Os juros suportados em empréstimos dizem respeito aos juros incorridos com a dívida afeta aos

segmentos de negócio Alta Prestação Rodoviária, Atividade de Investimento de Infraestrutura Ferroviária e Atividade de Gestão de Infraestrutura Ferroviária.

As outras perdas financeiras respeitam aos encargos suportados com a taxa de aval prestado pelo Estado Português, comissões bancárias e especialização dos encargos associados às emissões de empréstimos obrigacionistas.

A rubrica de juros obtidos inclui os juros imputados ao concedente Estado (nota 8.2.1). Os juros imputados ao concedente Estado são calculados tendo por base as mesmas condições do financiamento que a atividade de investimento em infraestruturas de longa duração.

## 16. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO

*Ver política contabilística 2.3.9. do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2020*

A decomposição do montante de imposto do exercício reconhecido na Demonstração Condensada Consolidada do Rendimento Integral para o primeiro semestre de 2021 e o seu homólogo de 2020 apresenta-se como segue:

	2021	2020
Imposto sobre o rendimento corrente	8 985	7 500
Imposto sobre o rendimento diferido	- 6 546	- 2 883
<b>Gasto / (Rendimento) de imposto</b>	<b>2 439</b>	<b>4 617</b>

A taxa de imposto adotada na determinação do montante de imposto do exercício nas Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas é conforme segue:

	2021	2020
Taxa nominal de imposto	21,00%	21,00%
Derrama	1,25%	1,25%
Derrama Estadual <sup>(1)</sup>	9,00%	9,00%
<b>Imposto sobre o rendimento corrente</b>	<b>31,25%</b>	<b>31,25%</b>
Diferenças temporárias tributáveis <sup>(2)</sup>	30,25%	26,71%
Diferenças temporárias dedutíveis exceto prejuízos fiscais <sup>(2)</sup>	31,20%	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:

	%	2021	%	2020
<b>Resultado antes de impostos</b>		<b>36 468</b>		<b>- 43 893</b>
Taxa nominal de imposto	31,25	- 11 396	31,25	- 13 716
Derrama estadual - Parcela a abater / acrescer	4,16	- 1 516	2,88	- 1 265
Diferenças permanentes tributárias	- 41,65	15 188	- 43,53	19 109
Diferenças permanentes dedutíveis	0,16	- 57	-	-
Diferenças temporárias - Outras	-	-	-0,15	64
Prejuízos fiscais e benefícios fiscais	- 0,19	71	-0,12	55
Excesso / (Insuficiência de estimativa)	0,62	- 225	0,00	-
Tributações autónomas	- 1,03	375	-0,85	372
<b>Gastos / (Rendimentos) de imposto no exercício</b>	<b>- 6,69</b>	<b>2 439</b>	<b>-10,52</b>	<b>4 617</b>

A variação da taxa efetiva face à taxa nominal de imposto é explicada fundamentalmente pelas Diferenças permanentes tributárias de onde se destacam os encargos com a subcapitalização de encargos financeiros no montante de 14,6 M€ (2020: 18,8 M€).

## 17. ENTIDADES RELACIONADAS

Ver política contabilística 2.3.17. do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2020.

### 17.1. Resumo das Partes relacionadas

As entidades identificadas como partes relacionadas do Grupo IP em 30 de junho de 2021 e 31 de dezembro de 2020, no âmbito do disposto na IAS 24 – Partes relacionadas são as seguintes:

	RELAÇÃO	% PARTICIPAÇÃO 30-06-2021	% PARTICIPAÇÃO 31-12-2020
<b>Operações conjuntas</b>			
AVEP	-	50,00%	50,00%
Corredor Atlântico	-	25,00%	25,00%
<b>Outras entidades relacionadas</b>			
AMT	Entidade Reguladora	-	-
Estado Português	Acionista / Concedente	-	-
CP	Relação de domínio - Estado (operador ferroviário)	-	-
Membros dos órgãos sociais		-	-

## 17.2. Saldos e transações significativas com entidades públicas

O Grupo IP é detido na totalidade pelo Estado Português sendo a função de 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 2021 e 31 de dezembro de 2020) e transações (referentes aos primeiros semestres de 2021 e 2020) entre o Grupo IP e o Estado e as Entidades Públicas:

NATUREZA	RUBRICA	NOTAS	30-06-2021						
			ATIVO		PASSIVO		INVESTIMENTO	RENDIMENTOS	GASTOS
			CORRENTE	NÃO CORRENTE	CORRENTE	NÃO CORRENTE			
Tarifa de Operador Ferroviário	Clientes / Fornecedores	8.2.2 / 8.3.3	29 973	-	335	-	27	30 179	1 388
Tarifa de Operador Ferroviário	Out. contas a receber/a pagar	8.2.3 / 8.3.4	3 975	-	3 185	-	-	-	-
Indemnizações compensatórias	Indemnizações compensatórias		-	-	-	-	-	27 528	-
Concedente Estado - Conta a receber	Concedente - Estado - Conta a receber	8.2.1	3 996 938	-	-	-	-	-	-
Concedente Estado - Rédito ILD	Serviços prestados	11	-	-	-	-	-	18 049	-
Concedente	Juros obtidos - Concedente Estado	14	-	-	-	-	-	29 964	-
TRIR/F	Outos gastos e perdas		-	-	-	-	-	-	1 053
CSR	Serviços prestados	11	-	-	-	-	-	273 193	-
CSR	Outras contas a receber - Devedores por acréscimos	8.2.3	122 811	-	-	-	-	-	-
CSR Custos de cobrança	Fornecimentos e serviços externos	13	-	-	-	-	-	-	5 464
CSR	Outras contas a pagar - Credores por acréscimos		-	-	2 456	-	-	-	-
Suprimentos	Financiamentos acionista/Suprimentos	8.3.2	-	-	2 338 010	-	-	-	-
Suprimentos - Juros	Juros suportados - empréstimos		-	-	-	-	-	-	111
			<b>4 153 697</b>	<b>0</b>	<b>2 343 986</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>378 913</b>	<b>8 016</b>



NATUREZA	RUBRICA CONTABILÍSTICA	NOTAS	31-12-2020				30-06-2020		
			ATIVO		PASSIVO		INVESTIMENTO	RENDIMENTOS	GASTOS
			CORRENTE	NÃO CORRENTE	CORRENTE	NÃO CORRENTE			
Tarifa de Operador Ferroviário	Clientes / Fornecedores	8.2.2 / 8.3.3	10 668	-	158	-	456	28 657	1 216
Tarifa de Operador Ferroviário	Out. contas a receber/a pagar	8.2.3 / 8.3.4	3 191	-	2 940	-	-	-	-
Indemnizações compensatórias	Indemnizações compensatórias		-	-	-	-	-	27 528	-
Concedente Estado - Conta a receber	Concedente - Estado - Conta a receber	8.2.1	3 914 516	-	-	-	-	-	-
Concedente Estado - Rédito ILD	Serviços prestados	11	-	-	-	-	-	15 298	-
Concedente	Juros obtidos - Concedente Estado	14	-	-	-	-	-	30 401	-
TRIR/F	Outos gastos e perdas		-	-	-	-	-	-	2 190
CSR	Serviços prestados	11	-	-	-	-	-	268 787	-
CSR	Outras contas a receber - Devedores por acréscimos	8.2.3	74 733	-	-	-	-	-	-
CSR Custos de cobrança	Fornecimentos e serviços externos	13	-	-	-	-	-	-	5 376
CSR	Outras contas a pagar - Credores por acréscimos		-	-	1 495	-	-	-	-
Suprimentos	<b>Financiamentos acionista/ Suprimentos</b>	8.3.2	-	-	2 343 354	-	-	-	-
Suprimentos - Juros	Juros suportados - empréstimos		-	-	-	-	-	-	2 755
			<b>4 003 107</b>	<b>0</b>	<b>2 347 947</b>	<b>0</b>	<b>456</b>	<b>370 669</b>	<b>11 537</b>

## 17.3. Saldos e transações com operadores ferroviários

No que respeita aos saldos com os operadores ferroviários em 30 de junho de 2021 e 31 de dezembro de 2020, apresenta-se o detalhe que segue:

	NOTAS	30-06-2021	31-12-2020
<b>SALDOS A RECEBER</b>			
<b>Correntes</b>			
Clientes	8.2.2	29 973	10 668
Outras contas a receber	8.2.3	3 975	3 191
Devedores por acréscimos de rendimento		3 975	3 191
		<b>33 948</b>	<b>13 859</b>
<b>SALDOS A PAGAR</b>			
<b>Correntes</b>			
Fornecedores	8.3.3	335	158
Outras contas a pagar	8.3.4	3 185	2 940
Credores por acréscimos de gasto		3 185	2 940
		<b>3 520</b>	<b>3 098</b>

De seguida, apresenta-se o detalhe das transações ocorridas nos primeiros semestres de 2021 e 2020 com os operadores ferroviários:

	2021	2020
Investimento	27	456
	<b>27</b>	<b>456</b>
Serviços prestados	29 989	28 422
Outros rendimentos	190	235
	<b>30 179</b>	<b>28 657</b>
Fornecimentos e serviços	972	591
Gastos com pessoal	280	440
Outros gastos	137	186
	<b>1 388</b>	<b>1 216</b>

O investimento, no primeiro semestre de 2021, diz respeito à manutenção de veículos e equipamentos ferroviários (triénio 2021-2023).

Os serviços prestados referem-se à utilização de infraestrutura ferroviária, à subconcessão de espaços (salas), consumos de energia de tração em subestações (ao abrigo do estabelecido no n.º 6.3.4.1. da 1ª Adenda do Diretório da Rede 2021), 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 englobam, entre outros, os consumos de energia de tração nas subestações da Amadora e de Vila Franca de Xira, fornecimento de energia elétrica e a prestação de serviços relativa 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 “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 2021 e 31 de dezembro de 2020 e transações referentes aos primeiros semestres de 2021 e 2020):

SALDOS	30-06-2021	31-12-2020
Ativos	1 153	1 024
Passivos	165	165
TRANSAÇÕES	2021	2020
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.

No primeiro semestre não foram pagas quaisquer remunerações aos membros da Mesa da Assembleia Geral.

## CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO

**Presidente:** António Carlos Laranjo

**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 ilíquidos 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.

Apresenta-se de seguida a remuneração anual auferida pelos membros:

(Valores em euros)

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO	2021		2020	
	REMUNERAÇÕES	ENC. PATRONAIS	REMUNERAÇÕES	ENC. PATRONAIS
António Carlos Laranjo da Silva	51 104	12 137	51 104	12 137
Carlos Alberto João Fernandes	45 994	10 924	45 994	10 924
José Saturnino Sul Serrano Gordo	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>265 742</b>	<b>63 114</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	2021	2020
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 2021**

**ALTERAÇÕES À IFRS 16: CONCESSÕES RELACIONADAS COM O COVID AO NÍVEL DAS RENDAS (REGULAMENTO 2020/1434 DA COMISSÃO, DE 9 DE OUTUBRO)**

Estas alterações à IFRS 16 estão relacionadas com o tratamento a ser dado às concessões de rendas concedidas aos locatários devido ao COVID-19. Estas alterações modificam os requisitos da IFRS 16 para conceder aos locatários um expediente prático para que estes não necessitem de avaliar se uma concessão de renda que ocorra como consequência direta do COVID-19 é ou não uma modificação da locação e possam tratar essa concessão de renda como não sendo uma modificação da locação. Aplicável aos exercícios que se iniciem em ou após 1 de junho de 2020.

Não ocorreram impactos relativos a esta alteração.

**ALTERAÇÕES À IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 E IFRS 16: REFORMA DAS TAXAS DE JURO DE REFERÊNCIA – FASE 2 (REGULAMENTO 2021/25 DA COMISSÃO, DE 13 DE JANEIRO DE 2021)**

O IASB finalizou a sua resposta à reforma em curso das taxas de juro interbancárias (IBOR) e de outros referenciais de taxas de juro ao emitir um pacote de alterações às IFRS. Estas emendas têm como objetivo ajudar as entidades a providenciar aos investidores informações úteis acerca dos efeitos desta reforma nas suas demonstrações financeiras.

Estas emendas complementam as que foram emitidas em 2019 e focam-se nos efeitos nas demonstrações financeiras quando uma entidade substituiu um antigo referencial de taxa de juro por um outro referencial alternativo como resultado da reforma.

Estas alterações são efetivas para os períodos anuais iniciados em ou após 1 de janeiro de 2021.

Não ocorreram impactos relativos a estas alterações.

**NOVAS NORMAS, INTERPRETAÇÕES E ALTERAÇÕES, COM DATA DE ENTRADA EM VIGOR EM EXERCÍCIOS COM INÍCIO EM OU APÓS 1 DE JANEIRO DE 2022**

**ALTERAÇÕES À IFRS 4 – CONTRATOS DE SEGUROS (REGULAMENTO 2020/2097 DA COMISSÃO, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2020)**

Atualmente, de acordo com a IFRS 4 – Contratos de Seguros, a data efetiva para aplicação da IFRS 9, após a isenção temporária, é 1 de janeiro de 2021. De forma a alinhar o prazo dessa isenção temporária com a data efetiva para a aplicação da IFRS 17 – Contratos de Seguros, após as alterações efetuadas em 25 de junho de 2020, o IASB prorrogou a aplicação da isenção de aplicação da IFRS 9 com a IFRS 4 até 1 de janeiro de 2023.

Não são esperados quaisquer impactos da alteração a esta norma.

**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.

Não são esperados impactos relevantes relativos a estas alterações.

**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.

Não ocorreram impactos relativos a esta alteração.

**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 EMPREENDIMENTO CONJUNTO - ALTERAÇÕES À IFRS 10 E À IAS 28 (EMITIDA PELO IASB EM 11 DE SETEMBRO DE 2014)**

Esta alteração vem clarificar o tratamento contabilístico para transações quando uma empre-

sa-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.

Não são esperados impactos da aplicação desta norma.

**IFRS 14: CONTABILIZAÇÃO DE DIFERIMENTOS REGULATÓRIOS (EMITIDA PELO IASB EM 30 DE JANEIRO DE 2014)**

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.

Não são esperados impactos da aplicação desta norma.

**IFRS 17: CONTRATOS DE SEGUROS (EMITIDA PELO IASB EM 18 DE MAIO DE 2017, INCLUINDO AS EMENDAS EMITIDAS PELO IASB EM 25 DE JUNHO DE 2020)**

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, estando esta nova norma ainda sujeita ao processo de endosso pela União Europeia.

Não são esperados impactos da aplicação desta norma.

#### ALTERAÇÕES À IAS 1 – APRESENTAÇÃO DE DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS (EMITIDA PELO IASB EM 23 DE JANEIRO DE 2020 E ATUALIZADA EM 15 DE JULHO DE 2020)

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.

#### ALTERAÇÕES À IAS 1 E À IFRS PRACTICE STATEMENT 2 (EMITIDA PELO IASB EM 12 DE FEVEREIRO DE 2021)

Estas 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 emendas à IFRS *Practice Statement 2* proporcionam orientações sobre como deve ser aplicado o conceito da materialidade nas divulgações sobre as políticas contabilísticas.

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.

#### ALTERAÇÕES À IAS 8: DEFINIÇÃO DE ESTIMATIVAS CONTABILÍSTICAS (EMITIDA PELO IASB EM 12 DE FEVEREIRO DE 2021)

Estas alterações 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, estando estas alterações ainda sujeitas ao processo de endosso pela União Europeia.

Esta alteração irá ser objeto de análise pelo Grupo.

#### ALTERAÇÕES À IAS 12: IMPOSTOS DIFERIDOS RELACIONADOS COM ATIVOS E PASSIVOS QUE RESULTEM DE UMA ÚNICA TRANSAÇÃO (EMITIDA PELO IASB EM 31 DE MARÇO DE 2021)

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. Estas alterações ainda estão sujeitas ao processo de endosso pela União Europeia.

Esta alteração irá ser objeto de análise pelo Grupo.

## 19. GARANTIAS E AVALES

Em 30 de junho de 2021, as responsabilidades por garantias bancárias assumidas totalizavam 638,7 M€ (2020: 639 M€), donde se destaca:

- Garantias no montante de 633,4 M€ (2020: 633,4 M€) prestadas a favor da Autoridade Tributária decorrentes dos processos do IVA (nota 6);
- Garantias no montante de 5,3 M€ (2020: 5,6 M€) prestadas a tribunais no âmbito de processos em contencioso e a outras entidades.



## 20. CONTINGÊNCIAS

*Ver política contabilística na nota 2.3.13. do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2020.*

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 2021, 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 que 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-se a marcação da audiência.

### Processos em Tribunal

A 30 de junho de 2021, os processos judiciais em curso, referentes a expropriações ferroviárias, atingem o valor de 20.158 m€ (em 31 de dezembro de 2020: de 12.996 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 afetos à concessão 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 da 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 2021, resumem-se aos apresentados no quadro seguinte:

ENCARGOS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES (M€)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Encargos Brutos	1 452	1 296	1 203	1 084	954	857	774	684
Receitas	- 376	- 374	- 410	- 685	- 559	- 570	- 570	- 576
<b>Encargos Líquidos</b>	<b>1 076</b>	<b>922</b>	<b>793</b>	<b>399</b>	<b>395</b>	<b>286</b>	<b>204</b>	<b>107</b>

ENCARGOS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES (M€)	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Encargos Brutos	566	503	353	280	269	215	146	124
Receitas	- 434	- 324	- 261	- 228	- 231	- 236	- 184	- 155
<b>Encargos Líquidos</b>	<b>132</b>	<b>179</b>	<b>92</b>	<b>53</b>	<b>38</b>	<b>- 20</b>	<b>- 38</b>	<b>- 31</b>

ENCARGOS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES (M€)	2038	2039	2040	2041	2042
Encargos Brutos	143	32	10	0	-
Receitas	- 166	- 23	- 8	0	-
<b>Encargos Líquidos</b>	<b>- 24</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Fonte: Relatório do Orçamento do Estado 2021

Conforme Relatório de Orçamento do Estado de 2021:

*“No que respeita aos valores relativos às parcerias rodoviárias apresentadas no quadro acima, basearam-se nos contratos em vigor, não considerando expectativas de resultados de 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 no exercício orçamental transato, as denominadas compensações contin-*

*gentes — 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.

O Grupo IP encontra-se integrada nas Entidades Públicas Reclasseadas passando a ser equiparado a Serviços e Fundos Autónomos, sendo assim integrada no universo do Orçamento do Estado.

c) 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 2021 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).
Baixo Alentejo	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).
Baixo Tejo (AEBT)	Reposição de equilíbrio financeiro	Impossibilidade de construção da ER377, incluindo Avenida do Mar	IP requereu a SEI a constituição de uma comissão de negociação no dia 7 de fevereiro de 2019 (cfr. artigo 21.º do DL 111/2012, de 23 de maio); CN submeteu ao Governo o relatório em 8 de janeiro de 2021; Governo aprovou em 25 (SEI) e 26 (SEF) de maio de 2021; contrato alterado formalizado entre a IP/AEBT; TdC tomou decisão de indeferimento liminar que as Partes acordarem ser apta a permitir a entrada em vigor do CSC Alterado.
Baixo Tejo (AEBT)	Incumprimento do pagamento da remuneração devida	Incumprimento do pagamento da remuneração devida	AEBT desencadeou processo arbitral, Tribunal arbitral constituído (18-11-19) processo suspenso e litígio integrado na renegociação do REF ER377
Litoral Oeste (AELO)	Reposição de equilíbrio financeiro (com fundamento em modificação unilateral do CSC Reformado)	Lanços IC9-Alburitel/Carregueiros e IC9 - Carregueiros/Tomar; reparação de patologias nos taludes de lanços 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).
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”

Estas concessões são concessões do Estado, negociadas pelo Estado com as Concessionárias, pelo que a IP, não sendo contraparte nos contratos, apenas tem conhecimento destas situações por intermédio do representante 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 2021, a IP registou encargos no montante de 2,26 M€ de participações, compensações e reequilíbrios, dos quais se destacam:

- i. Compensação à concessionária AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, no montante de 4,19 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 2,08 M€ a favor da IP.

### APROVAÇÃO DAS CONTAS DA IP REFERENTE AO PERÍODO DE 2020

À data da aprovação destas Demonstrações Financeiras ainda não tinham sido aprovadas pelo acionista as demonstrações financeiras separadas e consolidadas e o relatório do Conselho de Administração Executivo referentes ao exercício de 2020.

### IMPACTO COVID-19

O surgimento da epidemia COVID -19, com forte impacto a nível nacional, está também a ter, inevitavelmente, impacto na atividade do Grupo.

O Grupo tem implementado um plano de contingência global, desagregado em diversos planos de contingência setoriais, abrangendo as áreas de negócio e as áreas corporativas, que têm em consideração a especificidade e o risco associado à atividade desenvolvida.

O Grupo está a assegurar a normal operacionalidade da infraestrutura rodoviária e ferroviária e, simulta-

neamente, a desenvolver o seu plano de investimentos, mantendo a respetiva programação. Tudo isto num contexto de proteção aos seus colaboradores, acompanhando para o efeito as orientações da Direção Geral de Saúde.

Se o impacto em termos operacionais é reduzido ou nulo, verifica-se um forte impacto económico e financeiro, motivado principalmente pela redução muito significativa da utilização da rede rodoviária e ferroviária, devido às sucessivas limitações de circulação verificadas no ano de 2020 e primeiro semestre de 2021.

Importa referir que o Grupo mantém em 2021, a exemplo do verificado no ano de 2020, uma estreita articulação com o acionista Estado, tendo em vista a implementação das soluções mais adequadas para cobertura de eventuais necessidades de financiamento adicionais, mantendo-se assim salvaguardada a sustentabilidade financeira da empresa.

Também o negócio de gestão imobiliária e de espaços comerciais, continua a ser impactado pela situação adveniente da pandemia COVID -19, pelo que foi necessário adotar medidas para mitigação dos efeitos económicos e financeiros nas atividades de parte dos subconcessionários. Assim, com base no artigo 11.º da Lei 4-C/2020, de 6 de abril, com as alterações que lhe foram subsequentes, além da moratória no pagamento atribuída a uma parte dos contratos relativamente à faturação emitida no mês de março, foram aplicadas medidas de isenção de pagamento e de redução de contrapartida. Não obstante o referido, as medidas adotadas pela gestão do segmento Imobiliário, em conjunto com o seu acionista, asseguram a continuidade da atividade deste segmento.

Apresenta-se de seguida o impacto da pandemia de COVID-19 na atividade do Grupo IP, no primeiro semestre de 2021, designadamente no que respeita à perda de receitas e ao aumento de custos.

### IMPACTO NOS RESULTADOS

Na comparação do primeiro semestre de 2020 face ao primeiro semestre de 2019, verificou-se uma quebra de rendimentos com impacto direto em resultados de 72 M€ (62 M€ CSR; 4 M€ Tarifas ferroviárias, 4 M€ Portagens vias próprias e 2 M€ segmento imobiliário).

Com a terceira vaga, o impacto a junho de 2021 face a igual período de 2019 foi de 63 M€ (58 M€ CSR; 2M€ Tarifas ferroviárias, 2 M€ Portagens vias próprias e 1 M€ no segmento imobiliário), tendo assim um impacto direto em resultados inferior em 9M€ face ao ocorrido no primeiro semestre de 2020, conforme detalhado na nota 11.

### GASTOS EM AÇÕES DE COMBATE À PANDEMIA

O total de gastos registados em medidas de organização do trabalho, mitigação e combate à COVID-19, no primeiro semestre de 2021, foi de 308 m€, desagregados da seguinte forma:

- Medidas de desinfeção e reforço de limpeza: 100 m€;
- Aquisição de máscaras, luvas, medidores de temperatura, produtos de desinfeção e doseadores: 135 m€;
- Plano de Comunicação, reforço do n.º de veículos e outros: 73 m€.

### ATIVIDADE OPERACIONAL

A atividade operacional do Grupo manteve-se, no primeiro semestre de 2021, sem um impacto significativo face às medidas de mitigação implementadas e ao modelo de organização do trabalho adotado, conforme pode ser verificado a diversos níveis:

- Manutenção de elevados níveis de execução das atividades de manutenção e conservação, verificando-se um aumento de 17% face ao primeiro semestre de 2019;
- Aumento da execução financeira das atividades de investimento em 72% face ao primeiro semestre de 2019;
- Ter sido assegurada a disponibilidade permanente da rede rodoferroviária, que nunca foi colocada em causa pelo contexto pandémico.

Em face das medidas implementadas, ou que poderão vir a ser implementadas em articulação com o Acionista, caso necessárias, o atual contexto da pandemia de COVID-19 não coloca em causa a continuidade das operações do Grupo IP.

### PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS

No que respeita às Parcerias Público Privadas rodoviárias, na sequência da determinação do estado de emergência um conjunto de subconcessionárias e de prestadoras de serviços de cobrança de portagem notificaram o Grupo IP considerando que a declaração de pandemia pela OMS configura um caso de força maior para os efeitos previstos nos respetivos contratos.

Foram também sinalizados outros impactos face à pandemia, designadamente alteração legislativa de carácter específico, restrições à liberdade de circulação de pessoas e ao livre exercício da atividade económica.

Estas reservas de direitos correspondem ao cumprimento de uma obrigação contratual, ou seja, sempre que ocorre um evento que os parceiros privados considerem ser qualificável e expectável que resulte num desequilíbrio financeiro da subconcessão, estão obrigados a comunicar isso mesmo ao Grupo IP.

Por outro lado, ao cumprirem a obrigação de notificação acima referida, os parceiros privados ficam, igualmente, obrigados a comunicar quais as obrigações cujo cumprimento fica condicionado ou impossibilitado temporariamente e que medidas foram adotadas para o mitigar.

Há a destacar que apesar das reservas de direitos apresentadas não foi ainda, até à data, formulado qualquer pedido de reposição do equilíbrio financeiro.

## 24. EVENTOS SUBSEQUENTES

*Ver política contabilística 2.3.18. do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2020*

### I) NOVO REGIME DE DESCONTOS PORTAGENS

Em 1 de julho de 2021 entrou em vigor o regime descontos de portagens previsto nos artigos 425.º e 426.º da Lei do Orçamento do Estado de 2021, cuja implementação foi definida pela RCM n.º 80/2021, de 28 de junho, e regulamentada pela Portaria n.º 138-D/2021 de 30 de junho.

### II) PRORROGAÇÃO DO CONTRATO-PROGRAMA ATÉ DEZEMBRO DE 2021

Em 29 de julho de 2021 foi aprovada, por Resolução do Conselho de Ministros n.º104/2021, com referência a 1 de julho de 2021, a prorrogação do período de vigência do contrato-programa para o setor ferroviário até 31 de dezembro de 2021 e autorizada a realização da despesa com a indemnização compensatória, no montante de 27.527.528,98 euros, ao qual acresce IVA à taxa legal em vigor, correspondente ao proporcional de seis meses do valor da indemnização compensatória prevista no contrato-programa para o ano de 2020.

### III) CONTRATO DE SUBCONCESSÃO ALTERADO DO BAIXO TEJO

Através de despacho da coordenadora da UTAP, de 22 de julho de 2019, foi constituída comissão de negociação, com fundamento na necessidade objetiva de fazer refletir contratualmente a impossibilidade de construção da ER377-2. O relatório final da comissão de negociação foi aprovado em 4 de junho de 2021 pelo Secretário de Estado das Finanças e pelo Secretário de Estado das Infraestruturas e Habitação.

No seguimento do referido, 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).

### IV) DUE PARA CRIAÇÃO DA ASSOCIAÇÃO CENTRO DE COMPETÊNCIAS FERROVIÁRIO

Através de Declaração Unanime por Escrito (DUE), de 04 de agosto de 2021, foi mandatado o Conselho de Administração Executivo da IP para adotar todas as ações e diligências necessárias para a criação da Associação Centro de Competências Ferroviário (CCF), incluindo a participação em Assembleias Gerais constitutivas ou outras, assinatura de acordos e outros documentos que se relacionem com a constituição e desenvolvimento da atividade da Associação.

### V) AUMENTOS DE CAPITAL - 9 DE SETEMBRO DE 2021 E 10 DE SETEMBRO 2021

Através de Deliberações Sociais Unânicas por Escrito, com datas de 9 de setembro de 2021 e 10 de setembro de 2021, foi decidido aumentar o capital social da IP em 73.335 m€ e 73.880 m€, respectiva-

mente através da emissão de 14.667 ações e 14.776 ações, respetivamente com o valor nominal de 5.000 euros cada, a subscrever e a realizar pelo acionista Estado.

## VI) ALTERAÇÃO DE RATING

No dia 20 de setembro de 2021, a agência de rating Moody's Investors Service ("Moody's") procedeu à alteração da notação de rating das emissões obrigacionistas da IP nos seguintes termos:

- emissões obrigacionistas não garantidas (senior unsecured debt) de Ba1 para Baa3;
- emissões obrigacionistas garantidas pelo Estado Português (senior secured debt) de Baa3 para Baa2.

O outlook foi alterado de "positive" para "stable".

Este movimento ocorreu na sequência da revisão em alta do rating da República Portuguesa verificado em setembro e permite o regresso do risco de crédito atribuído à dívida da IP (secured e unsecured) para a zona de "investment grade", circunstância que não se verificava desde julho de 2011.

## VII) FIM DAS MEDIDAS COVID-19 APLICADAS AO SEGMENTO DE GESTÃO IMOBILIÁRIA DE ESPAÇOS COMERCIAIS

Desde o início da pandemia COVID-19, em março de 2020, foram aplicadas um conjunto de medidas excecionais e temporárias relativas ao segmento de negócio afeto à Gestão Imobiliário de espaços comerciais (divulgadas nas notas 16 e 32 do relatório e contas anuais e atualizadas no presente relatório nas notas 11 e 23) de redução de contrapartidas, com evidente impacto financeiro no referido segmento.

Tendo em conta a evolução positiva da pandemia, com o conseqüente desagravar das medidas impostas, deixou de se aplicar a este segmento as referidas medidas a partir do mês de setembro de 2021.



Almada, 23 de setembro de 2021

## O Conselho de Administração Executivo

**Presidente,** ANTÓNIO CARLOS LARANJO DA SILVA

Documento assinado digitalmente

**Vice-Presidente,** JOSÉ SATURNINO SUL SERRANO GORDO

Documento assinado digitalmente

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

Documento assinado digitalmente

**Vogal,** ALBERTO MANUEL DE ALMEIDA DIOGO

Documento assinado digitalmente

**Vogal,** VANDA CRISTINA LOUREIRO SOARES NOGUEIRA

Documento assinado digitalmente

**Vogal,** ALEXANDRA SOFIA VIEIRA NOGUEIRA BARBOSA

Documento assinado digitalmente

**Diretora Financeira**

MARIA DO CARMO ALMIRO DO VALE DUARTE  
FERREIRA

Documento Assinado Digitalmente

**Contabilista Certificado**

DIOGO MENDONÇA LOPES MONTEIRO

Documento Assinado Digitalmente

# Parte III

# Assinatura Digital



Almada, 23 de setembro de 2021

## O Conselho de Administração Executivo

**Presidente,** ANTÓNIO CARLOS LARANJO DA SILVA

**Vice-Presidente,** JOSÉ SATURNINO SUL SERRANO GORDO

**Diretora Financeira**

MARIA DO CARMO ALMIRO DO VALE DUARTE  
FERREIRA

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

**Contabilista Certificado**

DIOGO MENDONÇA LOPES MONTEIRO

**Vogal,** ALBERTO MANUEL DE ALMEIDA DIOGO

**Vogal,** VANDA CRISTINA LOUREIRO SOARES NOGUEIRA

**Vogal,** ALEXANDRA SOFIA VIEIRA NOGUEIRA BARBOSA



**Parte IV**  
**Relatório de**  
**Revisão Limitada**  
**às Demonstrações**  
**Financeiras**  
**Condensadas**  
**Consolidadas de**  
**30 de junho de 2021**

## **RELATÓRIO DE REVISÃO LIMITADA DE DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS**

### **Introdução**

Efetuámos uma revisão limitada das demonstrações financeiras condensadas consolidadas anexas da Infraestruturas de Portugal, SA (adiante também designada simplesmente por IP ou Empresa), que compreendem a demonstração da posição financeira condensada consolidada em 30 de junho de 2021 (que evidencia um total de 27 811 118 milhares de euros e um total de capital próprio de 9 210 741 milhares de euros, incluindo um resultado líquido negativo de 38 907 milhares de euros), as demonstrações condensadas consolidadas dos resultados por naturezas, do resultado integral, das alterações nos capitais próprios e dos fluxos de caixa relativas ao período de seis meses findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras condensadas consolidadas.

### **Responsabilidades do órgão de gestão**

É da responsabilidade do órgão de gestão a preparação de demonstrações financeiras condensadas consolidadas de acordo com IAS 34 - Relato Financeiro Intercalar tal como adotada na União Europeia, e pela criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras condensadas consolidadas isentas de distorção material devida a fraude ou erro.

### **Responsabilidades do auditor**

A nossa responsabilidade consiste em expressar uma conclusão sobre as demonstrações financeiras condensadas consolidadas anexas. O nosso trabalho foi efetuado de acordo com a ISRE 2410 - Revisão de Informação Financeira Intercalar Efetuada Pelo Auditor Independente da Entidade, e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. Estas normas exigem que o nosso trabalho seja conduzido de forma a concluir se algo chegou ao nosso conhecimento que nos leve a acreditar que as demonstrações financeiras condensadas consolidadas não estão preparadas em todos os aspetos materiais de acordo com a IAS 34 - Relato Financeiro Intercalar tal como adotada na União Europeia.

Uma revisão limitada de demonstrações financeiras condensadas consolidadas é um trabalho de garantia limitada de fiabilidade. Os procedimentos que efetuámos consistem fundamentalmente em indagações e procedimentos analíticos e consequente avaliação da prova obtida.

Os procedimentos efetuados numa revisão limitada são significativamente mais reduzidos do que os procedimentos efetuados numa auditoria executada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA). Consequentemente, não expressamos uma opinião de auditoria sobre estas demonstrações financeiras condensadas consolidadas.

## Conclusão

Com base no trabalho efetuado, nada chegou ao nosso conhecimento que nos leve a concluir que as demonstrações financeiras condensadas consolidadas anexas da Infraestruturas de Portugal, SA, em 30 de junho de 2021, não estão preparadas, em todos os aspetos materiais, de acordo com a IAS 34 - Relato Financeiro Intercalar tal como adotada na União Europeia.

## Ênfases

Sem modificar a nossa conclusão, chamamos a atenção para as seguintes situações:

1. Conforme divulgado no ponto 4.4.1 do Relatório de Gestão e na Nota 23 às demonstrações financeiras condensadas consolidadas, o Tribunal de Contas confirmou, através do Acórdão nº13/2019, de 31 de maio, na sequência de recurso interposto pelo Grupo à decisão constante do Acórdão nº 29/2018, a recusa de concessão de visto ao Contrato de Subconcessão Alterado do Algarve Litoral, acordado com a Subconcessionária no âmbito de um processo de renegociação. A IP apresentou recurso da decisão para o Tribunal Constitucional, o qual, em setembro de 2020, foi objeto de rejeição, tendo a IP, apresentado reclamação para o Plenário do Tribunal Constitucional, o qual através do acórdão nº 58/2021, de 22 de janeiro, tomou a decisão final e definitiva de não admissão do recurso. Em 17 de julho de 2019, a Subconcessionária apresentou pedido para a declaração de resolução do contrato de subconcessão, nos termos da lei aplicável, que, não tendo sido aceite, levou ao desencadeamento pela Subconcessionária, no início de setembro de 2019, de um processo arbitral contra a IP, cujo Tribunal Arbitral foi formalmente constituído em 2020 e que ainda decorre. Adicionalmente, as entidades financiadoras interpuseram ação de indemnização que, conforme divulgado na referida Nota 23, está ainda em curso. Por efeito do entendimento expresso no primeiro Acórdão do Tribunal de Contas, foram suspensos os processos negociais que se encontravam em curso relativamente às subconcessões do Baixo Tejo e Litoral Oeste, cujos Memorandos de Entendimento, já assinados e que permitiam pagamentos de remuneração mais reduzidos embora as negociações não se encontrassem concluídas, não foram renovados pelas Subconcessionárias, implicando o regresso aos contratos assinados em vigor. Em consequência, a Subconcessionária do Baixo Tejo invocou a existência de desequilíbrios financeiros resultantes das obrigações previstas no respetivo contrato reformado, por impossibilidade de construção e operação da ER 377-2, em 4 de junho de 2021, na sequência da aprovação do relatório da Comissão de Negociação pelas Tutelas foi celebrado Acordo de Aditamento Contratual, tendo o Contrato de Subconcessão Alterado entrado em vigor em 29 de julho de 2021. Relativamente à Subconcessão do Douro Interior, as negociações foram concluídas encontrando-se o relatório da Comissão de Negociação pendente de decisão das Tutelas.

2. Conforme divulgado na Nota 6 às demonstrações financeiras condensadas consolidadas, o ativo corrente relevado na rubrica Estado e Outros Entes Públicos respeita, praticamente na totalidade, a IVA apurado no âmbito da concessão rodoviária pela extinta EP - Estradas de Portugal, SA (EP) e pela IP, desde a fusão com a REFER, no total de 1 756 125 milhares de euros. Em virtude do enquadramento dado pela Autoridade Tributária à atividade exercida pela IP, e em particular à Contribuição de Serviço Rodoviário (CSR), têm vindo a ser efetuadas correções de IVA, cujo montante, para os exercícios inspecionados até 2017 ascende a 1 980 745 milhares de euros, a que acrescem juros contados até à data de 127 006 milhares de euros, as quais foram objeto de impugnação judicial (processos referentes aos anos de 2008 a 2009 e 2011 a maio de 2015), ou de recurso hierárquico (junho a dezembro de 2015 e 2016) e relatório de inspeção (2017). De acordo com o divulgado na mesma Nota 6, a IP foi notificada, em outubro de 2017, do Acórdão que revoga a sentença recorrida de um dos processos judiciais (imposto de 64 506 milhares de euros) e que considera totalmente procedente a impugnação judicial da EP e anula as liquidações adicionais emitidas pela Autoridade Tributária, a qual recorreu para o Supremo Tribunal Administrativo. Como divulgado na Nota 9 a IP tem vindo a constituir provisão específica correspondente ao total do IVA deduzido em atividades financiadas pela CSR, cujo montante em 30 de junho de 2021 ascende a 436 009 milhares de euros. Salienta-se que qualquer risco associado ao IVA deduzido não considerado no âmbito da provisão terá essencialmente repercussão contabilística no custo do direito de concessão da rede rodoviária nacional.

3. De acordo com o divulgado na Nota 8.3.2 às demonstrações financeiras condensadas consolidadas, parte significativa do financiamento do Grupo tem sido assegurada pelo acionista Estado, sendo o total dos financiamentos/suprimentos, em 30 de junho de 2021, incluindo juros, de 2 338 010 milhares de euros, integrando 2 215 578 milhares de euros de financiamentos relacionados com o segmento de rodovia, com maturidade já atingida, relativamente aos quais foi concedida moratória com suspensão de juros. Como também referido na Nota 8.2.1 o ativo corrente inclui 3 996 938 milhares de euros de investimentos efetuados pelo Grupo, por conta do Estado, em infraestruturas ferroviárias de longa duração.

4. Conforme divulgado nas notas 2.4 e 5 do Anexo às demonstrações financeiras condensadas consolidadas, o reconhecimento contabilístico do Ativo Intangível - Direito de Concessão Rodoviária, têm subjacente pressupostos e estimativas de grande relevância, como sejam o montante global dos investimentos e dos rendimentos previstos até ao termo da concessão (31 de dezembro de 2082), os quais constam do plano de negócio preparado e revisto anualmente pelo Grupo. Dado que frequentemente os acontecimentos futuros podem não ocorrer da forma esperada, nomeadamente por efeito de fatores exógenos ao Grupo, tais como evolução de variáveis macroeconómicas, decisões políticas e alterações socioeconómicas, o desempenho financeiro e económico da Concessão poderá ser significativamente afetado, caso os pressupostos considerados sofram alterações, conforme demonstrado na análise de sensibilidade apresentada na nota 2.4 do Anexo às demonstrações financeiras condensadas consolidadas.



5. O relatório e contas do exercício findo em 31 de dezembro de 2020 aguarda ainda aprovação pelo acionista Estado, conforme divulgado na nota 23 do Anexo às demonstrações financeiras condensadas consolidadas.

6. Relativamente à Pandemia Covid-19, são divulgados no capítulo 7 do Relatório de Gestão e na Nota 23 do Anexo às demonstrações financeiras condensadas consolidadas, os respetivos riscos, medidas e plano de contingência, e impactos, entendendo o Conselho de Administração Executivo que em face das medidas implementadas, ou que poderão vir a ser implementadas em articulação com o Acionista, caso necessárias, as circunstâncias excecionais da Pandemia do Covid-19 não colocam em causa a continuidade das operações do Grupo. Por outro lado, conforme divulgado no ponto 7.5 do Relatório de Gestão e na referida nota do Anexo, no âmbito das respetivas obrigações contratuais, existem subconcessionárias e prestadores de serviços de cobrança de portagem que notificaram a IP considerando que a determinação do estado de emergência configura um caso de força maior para os efeitos previstos nos respetivos contratos, sendo que até à presente data não foi deduzido nenhum pedido de reequilíbrio financeiro.

A nossa conclusão não é modificada em relação a estas matérias.

Lisboa, 24 de setembro de 2021



---

António José Carvalho Barros, em representação de  
BDO & Associados, SROC, Lda.  
(inscrita na Comissão do Mercado de Valores Mobiliários sob nº 20161384)

**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: 8 978 810 000,00 €  
NIF: 503 933 813  
[www.infraestruturasdeportugal.pt](http://www.infraestruturasdeportugal.pt)