

# **RELATÓRIO E CONTAS CONSOLIDADO**

**2020 1.º SEMESTRE**

# ÍNDICE

## PARTE I – RELATÓRIO DE GESTÃO CONSOLIDADO

1. MENSAGEM DO PRESIDENTE	8
2. QUEM SOMOS	10
2.1 O GRUPO IP	12
2.2 MISSÃO, VISÃO E VALORES	13
2.3 MODELO DE GOVERNAÇÃO	14
2.4 ESTRUTURA DO GRUPO IP: MODELO ORGANIZACIONAL	16
2.5 AS NOSSAS REDES	18
3. PERFORMANCE DO 1º SEMESTRE	22
3.1 PRINCIPAIS INDICADORES	22
3.2 DESTAQUES DO SEMESTRE	26
4. PRINCIPAIS ÁREAS DE NEGÓCIO	35
4.1 CONSERVAÇÃO DA REDE	35
4.2 INVESTIMENTO NA INFRAESTRUTURA RODOFERROVIÁRIA	45
4.3 UTILIZAÇÃO DA REDE RODOFERROVIÁRIA	56
4.4 PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS	59
4.5 TELECOMUNICAÇÕES E CLOUD	65
4.6 SERVIÇOS DE ENGENHARIA	65
4.7 GESTÃO IMOBILIÁRIA E DE ESPAÇOS COMERCIAIS	66
5. DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO	68
5.1 RENDIMENTOS OPERACIONAIS	68
5.2 GASTOS OPERACIONAIS	77
5.3 ESTRUTURA PATRIMONIAL	85
6. GESTÃO FINANCEIRA E DÍVIDA	87
6.1 GESTÃO FINANCEIRA	87
6.2 OPERAÇÕES DE AUMENTO DE CAPITAL	88
6.3 ESTRUTURA DA DÍVIDA FINANCEIRA	89
6.4 ANÁLISE DOS RESULTADOS FINANCEIROS	90
7. IMPACTO COVID-19	92
78 EVENTOS SUBSEQUENTES	94

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

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS E NOTAS PARA O PRIMEIRO SEMESTRE DE 2020	100
DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO	101
DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS	102
NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS PARA O PRIMEIRO SEMESTRE DE 2020	108
1. INFORMAÇÃO SOCIETÁRIA	109
1.1. ATIVIDADE DA IP	109

1.2. ATIVIDADES DAS EMPRESAS DO GRUPO IP	110
1.3. OUTRAS PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS	110
2. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS	112
2.1. BASES DE PREPARAÇÃO	112
2.2. BASES DA CONSOLIDAÇÃO	112
2.3. POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS	114
2.4. PRINCIPAIS JULGAMENTOS, ESTIMATIVAS E PRESSUPOSTOS UTILIZADOS NA PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	114
3. GRUPO	120
4. INFORMAÇÃO POR SEGMENTOS	121
5. ATIVOS INTANGÍVEIS	124
6. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS (ATIVOS E PASSIVOS)	126
7. DIFERIMENTOS	128
7.1. DIFERIMENTOS ATIVOS	128
7.2. DIFERIMENTOS PASSIVOS	128
8. ATIVOS FINANCEIROS E PASSIVOS FINANCEIROS	130
8.1. CATEGORIAS DE ACORDO COM A IFRS 9	130
8.2. ATIVOS FINANCEIROS	131
8.3. PASSIVOS FINANCEIROS	134
8.4. POLÍTICAS DE GESTÃO DE RISCO FINANCEIRO	141
8.5. ALTERAÇÕES NO PASSIVO DECORRENTE DA ATIVIDADE DE FINANCIAMENTO	148
9. PROVISÕES	149
10. CAPITAL E RESERVAS	151
11. VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS	152
12. CUSTO DAS MERCADORIAS VENDIDAS E DAS MATÉRIAS CONSUMIDAS	154
13. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS	155
14. PERDAS E GANHOS FINANCEIROS	156
15. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	157
16. ENTIDADES RELACIONADAS	159
16.1. RESUMO DAS PARTES RELACIONADAS	159
16.2. SALDOS E TRANSAÇÕES SIGNIFICATIVAS COM ENTIDADES PÚBLICAS	160
16.3. SALDOS E TRANSAÇÕES COM OPERADORES FERROVIÁRIOS	162
16.4. OPERAÇÕES CONJUNTAS	162
16.5. REMUNERAÇÕES DOS MEMBROS DE ÓRGÃOS SOCIAIS	163
17. NORMAS CONTABILÍSTICAS E INTERPRETAÇÕES RECENTEMENTE EMITIDAS	165
18. GARANTIAS E AVALES	168
19. CONTINGÊNCIAS	169
20. COMPROMISSOS	170
21. INFORMAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS	171
22. OUTROS FACTOS RELEVANTES	172
23. EVENTOS SUBSEQUENTES	175

# ÍNDICE

<b>PARTE III – ASSINATURA DIGITAL</b>	179
<b>PARTE IV – RELATÓRIO DE REVISÃO LIMITADA ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS DE 30 DE JUNHO DE 2020</b>	183

## **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 2020



# 1. MENSAGEM DO PRESIDENTE

O ano de 2020 vai ficar indelevelmente marcado pelo contexto social, económico e político provocado pela pandemia do vírus SARS-CoV-2 (COVID-19), com impacto profundo em toda a sociedade, quer a nível nacional, quer a nível internacional.

No 1.º semestre de 2020 vivenciámos uma realidade a todos os níveis excecional, a qual culminou com o Estado de Emergência decretado por S. Exa o Presidente da República, em 18 de março, com abrangência em todo o território nacional e que se prolongou até ao dia 2 de maio, seguindo-se as situações de calamidade, contingência e alerta, declaradas pelo Conselho de Ministros.

A COVID-19 alterou assim a forma como trabalhamos e como socializamos. Não apenas durante o período de confinamento que vigorou durante o Estado de Emergência, mas também no presente e num futuro que se mostra incerto e imprevisível.

Não obstante a situação de excecionalidade de todos conhecida, a IP terminou o 1.º semestre de 2020 com um resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos) largamente positivo, de + 81,0 milhões de euros.

No entanto, os resultados consolidados do 1.º semestre de 2020 foram negativos em 48,5 milhões de euros, o que contrasta com o resultado líquido positivo de 35,0 milhões de euros verificado no período homólogo de 2019.

Este resultado negativo, que acreditamos será revertido já no exercício de 2021, deve-se à perda de 104 milhões de euros em receitas provenientes da redução de tráfego nas redes rodoviária (Contribuição do Serviço Rodoviário e Portagens) e ferroviária.

Se os resultados económicos foram afetados pelo atual contexto pandémico, é com satisfação que posso afirmar que a IP manteve integralmente a

operacionalidade da infraestrutura rodoviária e ferroviária, tendo aumentado, face ao 1.º semestre de 2019, o nível de intervenções na rede, quer seja em atividades de investimento, quer de conservação.

Com efeito, o investimento concretizado no 1.º semestre de 2020 atingiu o montante de 75,7 milhões de euros, dos quais 54,5 milhões de euros relativos ao Programa de Investimentos Ferrovia 2020, o que representa um aumento de 29% face ao período homólogo de 2019.

Parte relevante do investimento no Ferrovia 2020 diz respeito às empreitadas do Corredor Internacional Sul, encontrando-se já em construção cerca de 80 km de nova linha ferroviária – situação que não se regista há mais de 100 anos – sendo esta uma aposta determinante da IP no *interland* Ibérico e uma das medidas previstas no Plano de Recuperação Económica de Portugal.

Acresce o lançamento, no decorrer deste 1.º semestre de 2020, de um número significativo de processos de contratação de empreitadas integrantes do Programa Ferrovia 2020, dos quais saliente, pela sua relevância na aposta do transporte ferroviário de mercadorias, as relativas à modernização da Linha da Beira Alta, que integra o Corredor Internacional Norte.

Corolário deste desempenho regista-se que, neste período, se encontram concluídas, em curso, ou em fase de contratação, cerca de 75% (em valor) das obras deste ambicioso Programa de Investimentos, o que se refletirá num aumento muito significativo da execução física e financeira nos próximos anos.

Relativamente às atividades de conservação das redes rodoviária e ferroviária, verificou-se uma realização de 85,1 milhões de euros no 1.º semestre de 2020, mais 11% do que em igual período de 2019.

Tudo isto num contexto COVID onde colocámos a máxima prioridade na segurança e proteção da saúde dos nossos colaboradores, desenvolvendo um Plano de Contingência eficaz que incluiu, entre outras, medidas de prevenção e contenção do vírus, a par com a implementação de novas formas de organização do trabalho de que se destaca o teletrabalho.

O resultado tem sido a continuidade da atividade da empresa, em particular da operacionalidade dos serviços críticos, e a confiança de, neste contexto pandémico, estarmos perante um número residual de colaboradores que foram afetados pela pandemia.

Ainda no que respeita ao nosso capital humano, quero salientar o recrutamento que fomos autorizados a efetuar de um número muito significativo de novos colaboradores. Este reforço das equipas tem como objetivo garantir a manutenção do conhecimento especializado, indispensável para a missão da empresa, bem como assegurar o cumprimento dos compromissos relativos aos planos de investimento em infraestruturas de transportes, em curso e programados para a próxima década, com recuperação dos níveis adequados de investimento público.

Este reforço, e rejuvenescimento dos quadros da IP é muito relevante para assegurar o incremento da capacidade produtiva das estruturas operacionais da IP, necessária para a conclusão dos investimentos previstos no PETI 3+ / Ferrovia 2020, mas também para dar resposta aos fundos provenientes do Instrumento de Recuperação e Resiliência e assegurar o desenvolvimento dos projetos relativos ao PNI 2030, sem prejuízo da atividade de manutenção e conservação, absolutamente necessária para manter em exploração a rede rodoferroviária em elevados padrões de qualidade e segurança.

Uma palavra final de agradecimento a todos os nossos Colaboradores pelo seu trabalho e dedicação, assim como ao Acionista, Conselho Geral e de Supervisão e restantes *Stakeholders* pelo seu contínuo apoio e confiança no nosso trabalho.



## 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.



Encontram-se atualmente em curso os trabalhos conducentes à celebração de novo Contrato Programa, a vigorar de 2021 a 2025.

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.

Neste contexto a IP é uma empresa de referência a nível nacional e internacional, que concilia um *know-how* único, pela experiência e competência dos seus quadros, com uma elevada apetência e abertura para a inovação, fator decisivo face ao atual contexto de evolução permanente dos serviços de mobilidade.

## 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 **7.558.020.000 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 do Planeamento e das Infraestruturas 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 presidente, vice-presidente e secretário.

### ASSEMBLEIA GERAL



\*O anterior Presidente renunciou em 24 de janeiro 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.

### CONCELHO 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 três membros, os quais constituem também a Comissão para as Matérias Financeiras, cuja composição se apresenta de seguida.

### CONSELHO GERAL E DE SUPERVISÃO

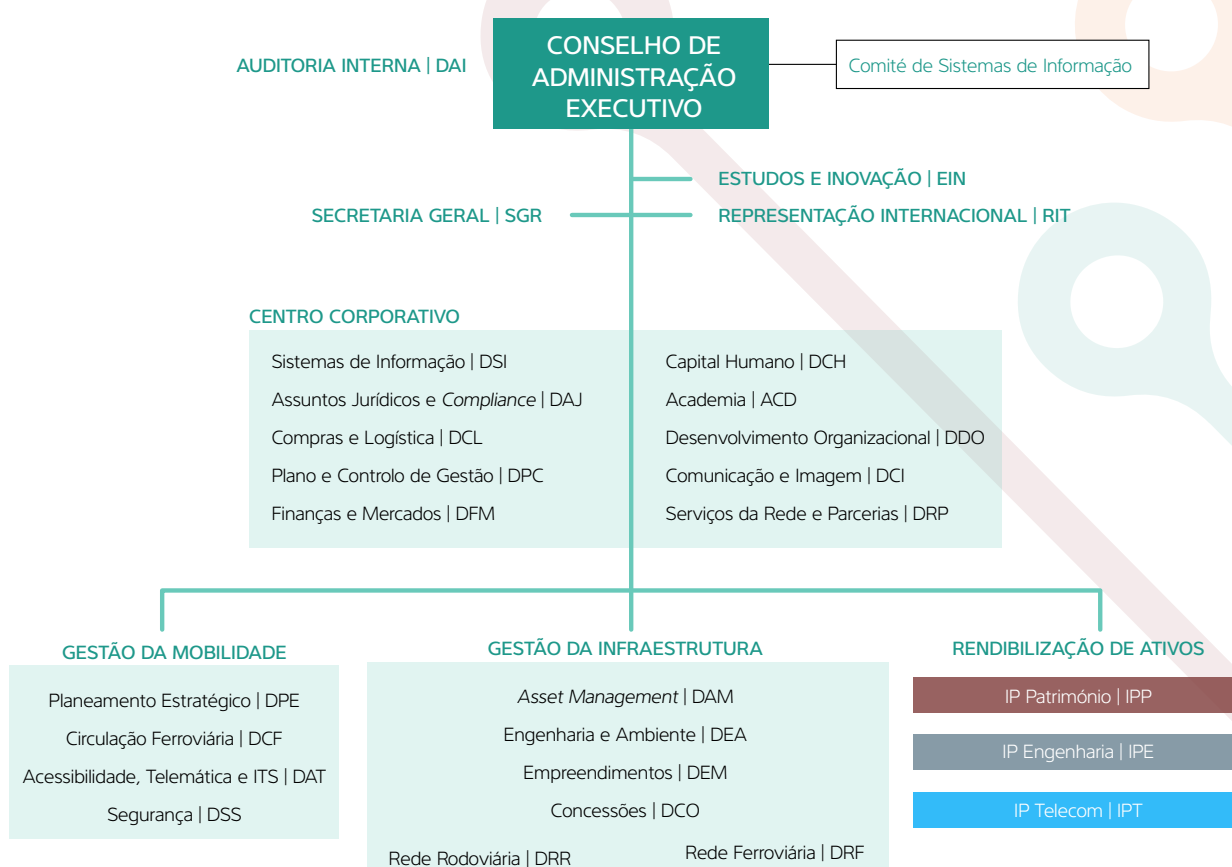


### REVISOR OFICIAL DE CONTAS

A 13 de abril de 2017, o Acionista procedeu à nomeação da sociedade Vitor Almeida e Associados, SROC, Lda (SROC n.º 191, inscrita na CMVM com o n.º 20161491), representada pelo sócio Vitor Manuel Batista de Almeida (ROC n.º 691, inscrito na CMVM com o n.º 20160331), para Revisor Oficial de Contas.

## 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.



Assim, a macroestrutura do Grupo IP é constituída por:

- Áreas de apoio direto ao Conselho de Administração Executivo (CAE);
- Centro Corporativo, de forma a obter ganhos de escala e *know-how*, integrando funções de suporte;
- Áreas de Negócio;
- Comité de Sistemas de Informação (CSI): instrumento de ligação e de gestão de interfaces, com representação do CAE e das Direções.

As **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 aspectos:
  - 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 que tem na sua dependência direta diferentes níveis hierárquicos: desde Direções (como na IP Engenharia) 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 15 076 km, dos quais 14 063 km em gestão direta e 1 013 km subconcessionados.

Os 14.082 km de rede sob gestão direta da IP estão distribuídos da seguinte forma:

- IP = 322 km;
- EDIP (Estradas Desclassificadas a Assegurar Corredores IP) = 157 km;
- IC = 610 km;
- EDIC (Estradas Desclassificadas a Assegurar Corredores IC) = 1.182 km;
- EN = 4.690 km;
- ER (Estradas Regionais) = 3.345 km;
- ED (Estradas Desclassificadas) = 3.756 km;





**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 km.**

Setenta por cento da rede encontra-se em exploração, correspondente a uma extensão de 2 526 km, dos quais 1 916 km em via única e 610 km em via múltipla.

A extensão de rede eletrificada (1 696 km), corresponde a 67% 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 67% da rede em exploração (1 695 km). O sistema complementar de segurança Rádio Solo-Comboio está implementado em 60% da rede em exploração (1 510 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 1º semestre de 2020 encontravam-se 467 estações ferroviárias em exploração, sendo 425 com serviço exclusivo de passageiros, 10 de serviço exclusivo de mercadorias e 32 de serviço misto.





### 2.5.3 Rede Transeuropeia de Transportes

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

É objetivo da União Europeia proporcionar, por esta via, mais benefícios aos utilizadores e o crescimento inclusivo centrado na integração modal,

interoperabilidade e no desenvolvimento coordenado da infraestrutura, nomeadamente nos troços transfronteiriços e nos pontos de estrangulamento.

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

Cerca de 1 800 km da rede ferroviária nacional integram a rede global, sendo que destes, cerca de 900 km integram a rede principal. Relativamente à rede rodoviária, cerca de 800 km integram a rede principal.



Rede Ferroviária Global e Principal



Rede Rodoviária Global e Principal

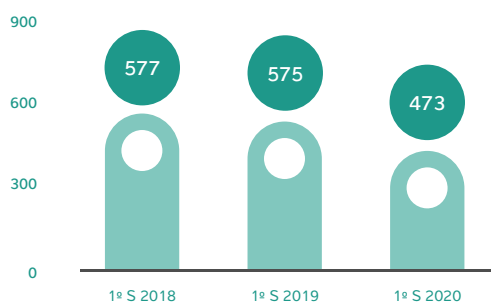


## 3. PERFORMANCE DO 1º SEMESTRE

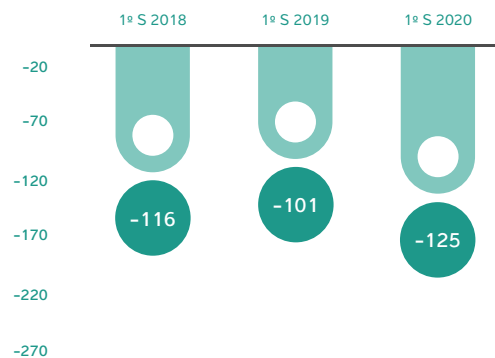
### 3.1 Principais Indicadores

#### 3.1.1 – Indicadores Económicos e Financeiros

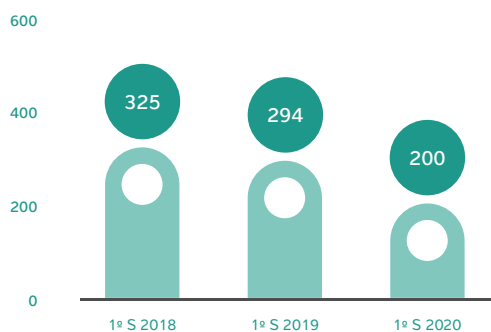
VOLUME DE NEGÓCIOS  
[milhões de euros]



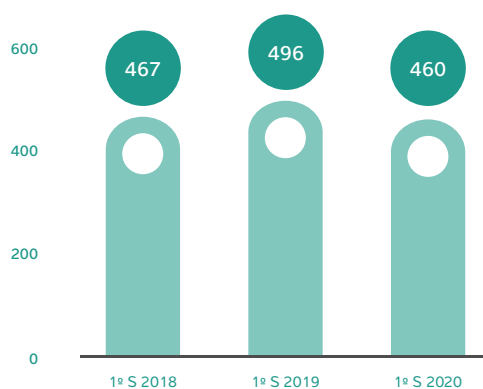
RESULTADO FINANCEIRO  
[milhões de euros]



EBITDA  
[milhões de euros]



GASTOS OPERACIONAIS  
[milhões de euros]



RESULTADO LÍQUIDO  
[milhões de euros]

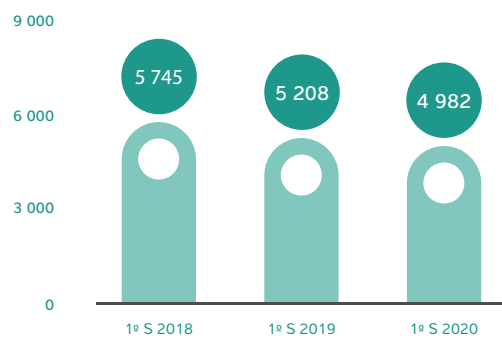




### RESULTADO LÍQUIDO [milhões de euros]



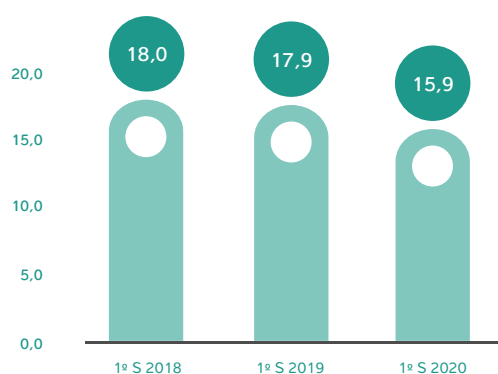
### DÍVIDA [milhões de euros]



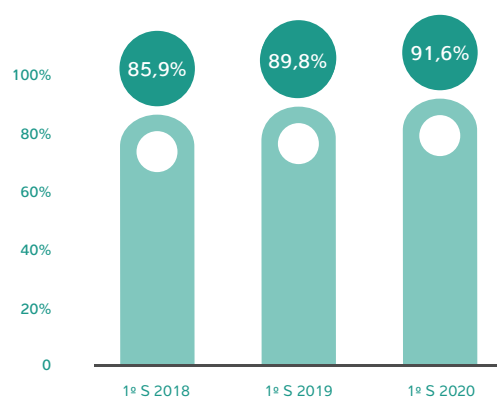


### 3.1.2 – Indicadores Operacionais

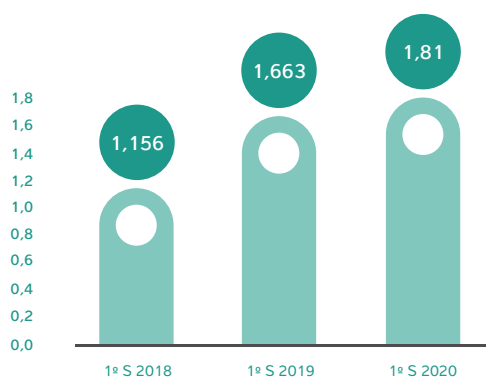
COMBOIO KM  
[milhões]



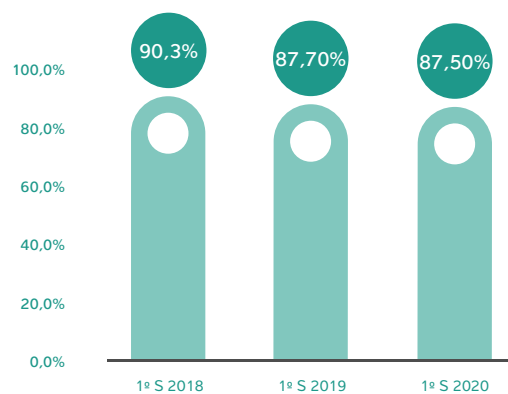
ÍNDICE DE PONTUALIDADE  
[%]



NÍVEL DE SEGURANÇA FERROVIÁRIA  
[acidentes significativos por MCK]

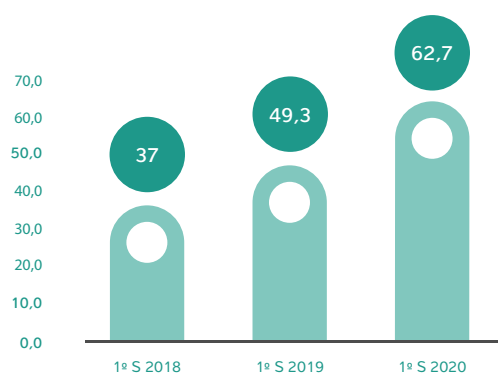


DISPONIBILIDADE DA REDE FERROVIÁRIA  
[%]

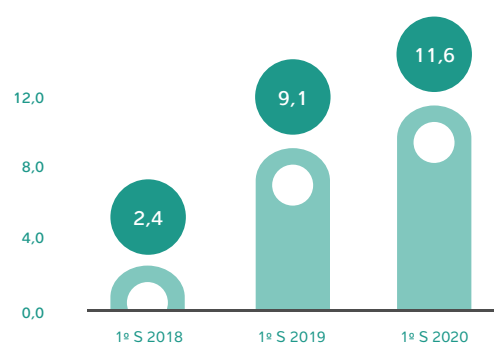


### 3.1.3 – Indicadores de Investimento

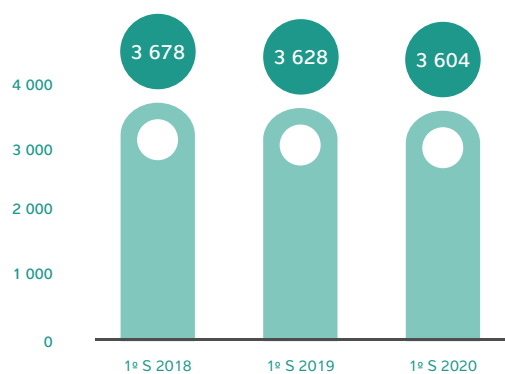
INVESTIMENTO FERROVIA  
[milhões de euros]



INVESTIMENTO RODOVIA  
[milhões de euros]



EFETIVO MÉDIO GRUPO IP



Nota: à data do presente Relatório não estão disponíveis indicadores relativos aos níveis de serviço rodoviários e sinistralidade rodoviária.



## 3.2 Destaques do Semestre

### JANEIRO

#### IPP ASSINA CONTRATOS DE SUBCONCESSÃO COM A CÂMARA DA TROFA

No dia 10 de janeiro a IPP e a Câmara Municipal da Trofa celebraram três contratos de subconcessão de uso privativo, dois referentes a terrenos e outro de parte de um edifício. A chancela irá permitir à autarquia uma gestão direta destes espaços, em benefício dos munícipes.

Os contratos agora celebrados entre a autarquia e a IPP, significam, segundo o presidente da edilidade Sérgio Humberto, um investimento “com um objetivo comum: a melhoria da qualidade de vida dos trofenses”.



#### MODERNIZAÇÃO DA LINHA DA BEIRA ALTA

Foi publicado em Diário da República a 20 de janeiro, o lançamento da empreitada para a Modernização do Troço Pampilhosa – Santa Comba Dão e construção da Concordância da Mealhada, tem um preço base de €80 milhões, reajustado à oferta de mercado disponível.



#### CONCLUSÃO DA FASE DE OBRA NO TROÇO ENTRE ELVAS E CAIA – LINHA DO LESTE

Foram iniciadas as vistorias aos trabalhos executados no âmbito da empreitada de modernização do troço da Linha do Leste, entre Elvas e Caia (fronteira com Espanha), que integrará o futuro Corredor Internacional Sul.

Estas vistorias têm como objetivo verificar e analisar a execução dos trabalhos, bem como todas as obrigações contratuais e legais.

O investimento de 20,4 milhões de euros na modernização do troço da Linha do Leste, com 11 km de extensão, foi realizado no âmbito do programa de requalificação e modernização da Rede Ferroviária Nacional – Ferrovia 2020.





## INÍCIO DA CONSTRUÇÃO DO NOVO TROÇO ÉVORA NORTE/FREIXO

A IP assinou, a 21 de janeiro, o Auto de Consignação da empreitada para a construção de um novo troço ferroviário com 20,5 km de extensão entre Évora Norte e Freixo, que integra o futuro Corredor Internacional Sul.

Esta intervenção insere-se no âmbito do Programa de modernização da Rede Ferroviária Nacional - Ferrovia 2020, com um investimento de 46,6 milhões de euros.

## FEVEREIRO

### CONCLUSÃO DA INTERVENÇÃO NA PONTE EDGAR CARDOSO

A 17 de fevereiro, foi concluída a empreitada da "EN109 - Ponte Edgar Cardoso sobre o Rio Mondego - intervenção de limpeza e manutenção nos sistemas de desvio e ancoragem dos tirantes", situada no concelho de Figueira da Foz, distrito de Coimbra.

## MARÇO

### RENOVAÇÃO INTEGRAL DE VIA NO TROÇO ESPINHO-VILA NOVA DE GAIA

A empreitada de modernização da Linha do Norte, no troço entre Espinho e Vila Nova de Gaia, foi adjudicada pelo montante de 55,3 milhões de euros ao Consórcio de empresas DST, S.A. e AZVI, S.A. Com um prazo estimado de 660 dias, a obra visa a modernização de um troço com cerca de 14,2 km, com o objetivo de aumentar a capacidade para comboios de mercadorias, a segurança e a flexibilidade de exploração, a obra insere-se no Programa de Modernização da Rede Ferroviária Nacional - Ferrovia 2020.

### LINHA DA BEIRA ALTA - CELORICO DA BEIRA-GUARDA

A IP lançou a 6 de março o Concurso para a empreitada do troço Celorico da Beira-Guarda, inserida no projeto

de modernização da Linha da Beira Alta, no âmbito da Ferrovia 2020, Com um prazo de execução de 760 dias e um investimento de 90,4 milhões de euros, a empreitada integra a modernização de cerca de 46 km de via férrea sobre o canal atual da Linha da Beira Alta, com algumas correções pontuais de traçado entre Celorico da Beira e a Guarda, a obra insere-se no Programa de Modernização da Rede Ferroviária Nacional – Ferrovia 2020..

### **CONCURSO PARA EMPREITADA NA LINHA DA BEIRA ALTA TROÇO SANTA COMBA DÃO - MANGUALDE**

Foi publicado no dia 19 de março de 2020, em Diário da República, o Concurso Público para a empreitada no troço da Linha da Beira Alta, com 40 km de extensão, entre Santa Comba Dão e Mangualde, com um investimento de 103 milhões de euros, a obra insere-se no Programa de Modernização da Rede Ferroviária Nacional – Ferrovia 2020.

### **CONCURSO PARA EMPREITADA NA LINHA DA BEIRA ALTA TROÇO ENTRE MANGUALDE E CELORICO DA BEIRA**

Foi publicado a 30 de março, em Diário da República, o Concurso para a empreitada de Modernização do troço entre Mangualde e Celorico da Beira, na Linha da Beira Alta. Com um investimento de 103 milhões de euros, a obra insere-se no Programa de Modernização da Rede Ferroviária Nacional – Ferrovia 2020.

### **ADJUDICADA EMPREITADA DE MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE**

A empreitada para a Modernização do troço da Linha do Oeste, entre Mira Sintra-Meleças e Torres Vedras, foi adjudicada pelo valor de 61,5 milhões de euros, no âmbito do Programa Ferrovia 2020. A obra tem como objetivo a eletrificação e requalificação da via, num troço com 43 km.

## **ABRIL**

### **IP COLABORA COM AUTORIDADES NOS PONTOS FRONTEIRIÇOS**

O controlo das fronteiras terrestres entre Portugal e Espanha tem sido realizado pelas autoridades policiais





desde as 23h00 do dia 16 de março, tendo sido também suspensas as ligações ferroviárias entre os dois países.

Esta medida insere-se no combate à pandemia Covid-19 e estará em vigor até 15 de maio.

A IP, no âmbito das suas competências e em colaboração com a GNR e com o SEF, tem disponibilizado equipas para a implementação da sinalização de condicionamentos de tráfego, tanto nos pontos de passagem autorizados, como naqueles que foram totalmente encerrados.



#### RESULTADOS ANUAIS DA INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL

A Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) voltou a gerar um Resultado Líquido positivo, fixando-se em 20 milhões de euros.

O EBITDA manteve-se positivo e próximo dos 600 milhões de euros (590 milhões de euros), não obstante o reconhecimento, em 2019, do aumento dos gastos subjacentes aos contratos de subconcessão, em virtude da conclusão dos respetivos processos de renegociação e cujo impacto líquido em resultados (operacionais e financeiros) ascendeu a -31 milhões de euros.



#### RESULTADOS ANUAIS DA IP TELECOM

A IP Telecom divulgou o seu Relatório e Contas 2019.

O exercício de 2019 conduziu a um Resultado Líquido positivo de 1,2 milhões de euros, o que representa um aumento de 20% face a 2018, tendo o volume de negócios atingido o montante de 17,0 milhões de euros.



#### RESULTADOS ANUAIS DA IP ENGENHARIA

A IP Engenharia divulgou o seu Relatório e Contas 2019.

O exercício de 2019 conduziu a um Resultado Líquido positivo de 480 mil euros, o que representa um aumento de 303 mil euros face a 2018, tendo-se atingido o objetivo de manutenção do equilíbrio operacional da empresa.

## RESULTADOS ANUAIS DA IP PATRIMÓNIO

A IP Património divulgou o seu Relatório e Contas 2019.

O exercício de 2019 conduziu a um Resultado Líquido positivo de 3,1 milhões de euros, o que representa um aumento de 7% face a 2018, concorrendo para este resultado não só o crescimento do negócio, mas também a diminuição dos gastos operacionais.



## MAIO

### TRATAMENTO ANTICORROSIVO NA PONTE DO JAMOR - LINHA DE CASCAIS

De acordo com o plano de manutenção de pontes da IP para o ano de 2020, foram iniciados os trabalhos de proteção anticorrosiva da Ponte do Jamor, ao km 9,671 da Linha de Cascais.

A empreitada foi adjudicada à empresa MONTACO – Tratamentos Anticorrosivos e Construção Civil, S.A. pelo valor de 372 mil euros e um prazo de execução de 180 dias de calendário.



### 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.



### 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€.



## JUNHO



### MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA NA EN109

A 1 de junho foi consignada a empreitada "EN109 - Melhoria das condições de segurança entre o km 122+150 e o km 137+700", situada nos concelhos de Figueira da Foz e Pombal, distritos de Coimbra e Leiria, com o valor de 3.079.710 €.



### REPARAÇÃO E MANUTENÇÃO DE EQUIPAMENTOS SEMAFÓRICOS

A 1 de junho foram consignadas as empreitadas de "Reparação e manutenção de equipamentos semafóricos - 2020", no âmbito da Segurança Rodoviária, distribuídas por seis lotes da rede viária, com um investimento de 408.376,62 €.



### NOVA LIGAÇÃO RODOVIÁRIA AO PARQUE DE NEGÓCIOS DE ESCARIZ

Iniciou-se a 3 de junho a empreitada de construção da nova ligação rodoviária ao Parque de Negócios de Escariz, em Arouca. Com uma extensão de 7,1 km e um investimento de 30,4 milhões de euros, a obra visa a construção de uma via que ligará a Rotunda de Escariz ao Nó de Pigeiros da A32.

Esta empreitada é realizada no âmbito do Programa de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE),



### NOVA LIGAÇÃO RODOVIÁRIA DO PARQUE EMPRESARIAL DE FORMARIZ À A3

A IP consignou, a 16 de junho, a empreitada de construção da nova ligação rodoviária do Parque Empresarial de Formariz à A3, no concelho de Paredes de Coura. Com um investimento de cerca de 9 milhões de euros, a intervenção tem como objetivo a melhoria das condições de acesso, mobilidade e segurança da ligação do Parque Empresarial de Formariz ao Nó de Sapardos da A3.

## ABERTURA AO TRÁFEGO DO NOVO TROÇO DA A26

A 26 de junho abriu ao tráfego o novo troço da A26/IP8, entre Grândola Sul (A2) e Santa Margarida do Sado.

A conceção, construção e financiamento desta empreitada foi da responsabilidade da subconcessionária SPER - Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A., no âmbito da Subconcessão do Baixo Alentejo.

A operação e manutenção da exploração desta nova infraestrutura é assegurada diretamente pela IP.



## SISTEMA DE MOBILIDADE DO MONDEGO

Lançamento do Troço Portagem - Alto de São João - Adaptação da Infraestrutura a BRT, Adutora da Boa Vista e Drenagem Pluvial do Vale da Arregaça.

O concurso publicado a 24 de junho em Diário da República tem um preço base de 31.765.000,00 € (trinta e um milhões setecentos e sessenta e cinco mil euros), valor ajustado à oferta de mercado disponível.



## MODERNIZAÇÃO DA LIGAÇÃO FERROVIÁRIA ENTRE SINES E A LINHA DO SUL

A IP lançou no dia 29 de junho, o Concurso da empreitada de Modernização da Ligação Ferroviária entre Sines e a Linha do Sul.

A empreitada lançada agora integra o Corredor Internacional Sul, tem um prazo de execução de 720 dias e um valor base de 33,6 milhões de euros, investimento este previsto no âmbito do programa de requalificação e modernização da Rede Ferroviária Nacional - Ferrovia 2020.









## 4. PRINCIPAIS ÁREAS DE NEGÓCIO

### 4.1 Conservação da Rede

#### 4.1.1 Rede Ferroviária

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

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

Tendo por base a experiência adquirida em diferentes áreas técnicas, designadamente 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 dos mais exigentes requisitos e padrões de segurança.

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

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

As intervenções de manutenção e reabilitação da via-férrea são suportadas em dois instrumentos de gestão:



#### Contratos de Manutenção

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

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

No 1.º semestre de 2020 o montante associado a estas intervenções situou-se nos 31,4 milhões de euros, representando um aumento de 14% face ao período homólogo de 2019.

## 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 2020 o montante de 8,1 milhões de euros, o que representa um aumento de 3% face ao período homólogo do ano anterior.

### 4.1.2 Rede Rodoviária

#### FISCALIZAÇÃO DA REDE

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

Estradas da Rede Rodoviária Nacional, e no **apoio aos utilizadores das vias**.

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

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

As UMIA percorreram, no 1.º semestre de 2020, e ao longo do país (18 distritos), mais de 696.000 km, correspondentes a cerca de 348.000 km de rede fiscalizada.



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.



## GESTÃO DA 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's)**.

### Contratos de Conservação Corrente

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



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

### Brigadas de Intervenção

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

#### Intervenções de Caráter Urgente



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

#### Intervenções de Caráter Preventivo ou Corretivo



- Remoção de publicidade
- Limpeza de pavimento
- Conservação e limpeza de órgãos de drenagem e linhas de água na zona da estrada
- Conservação da sinalização vertical
- Ceifas, desmatagem 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 no parque de máquinas e outras instalações da empresa
- Apoio na sinalização de trabalhos de grandes dimensões (IP ou terceiros)

### Conservação Periódica

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

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

Das obras concluídas no 1.º semestre de 2020 destacam-se, como obras mais relevantes, as seguintes:

- IC2 (EN1) – REQUALIFICAÇÃO ENTRE LEIRIA (KM126+536) E BOA VISTA NORTE (KM 131+000).

Concluída no dia 08 de maio de 2020, esta empreitada situa-se no Distrito e Concelho de Leiria, consistindo na requalificação do IC2 numa extensão total de cerca de 4.5 quilómetros, tendo a empreitada sido adjudicada à empresa Mota-Engil Engenharia e Construções, SA., pelo valor de 3.997.000,00 €.



Cruzamento ao Km 128+300. Antes da intervenção Cruzamento ao Km 128+300. / Depois da intervenção

- EN362 ALCANEDE (KM31+025) E SANTARÉM (KM51+713). REABILITAÇÃO

Concluída no dia 16 de março de 2020, esta empreitada situa-se no Distrito e Concelho de Santarém, consistindo na reabilitação da EN362 numa extensão total de cerca de 20.6 quilómetros, tendo a empreitada sido adjudicada à empresa CONSTRUÇÕES JJR & Filhos, S.A., pelo valor de 2.534.517,33€.



EN362 Antes da Intervenção / EN362 Depois da Intervenção



## PROGRAMA IPV 2018 - INTERVENÇÕES PREVENTIVAS EM PAVIMENTOS

O programa IPV 2019 foi concluído no 1.º semestre de 2020. Este programa, que teve como objetivo a melhoria das condições de circulação rodoviária na rede rodoviária nacional, permitiu a execução de 23 empreitadas, numa extensão total de 238 km, que atingiram o montante total de 18 milhões de euros.

• EN18. IP2 BEJA (KM 360+429) E PENEDO GORDO (KM 365+940). BENEFICIAÇÃO IPV 2019 Das obras concluídas no 1.º semestre de 2020 destacam-se, como obras mais relevantes, as seguintes:



EN18 antes da intervenção / EN18 antes da intervenção

• EN234. NELAS (KM 93+750) E MANGUALDE (KM 105+400). BENEFICIAÇÃO IPV 2019



EN234 antes da intervenção / EN234 depois da intervenção

EN223 - IC2 (NÓ DE ARRIFANA AO KM 16+620) E A1 (IP1)  
FEIRA (KM 22+700)-REABILITAÇÃO



**Prazo:** 400 dias

**Valor Adj.:** 2.065.265,13 €

**Adjudicatário:** CONSTRUÇÕES CARLOS  
PINHO, LDA.

**Consignação:** 29-06-2018

**Conclusão:** 06-06-2020



IC2 (EN1). LEIRIA (KM 126+536) E BOA VISTA NORTE  
(KM 131+000)



**Prazo:** 150 dias

**Valor Adj.:** 3.997.000,00 €

**Adjudicatário:** MOTA-ENGIL,  
ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO, S.A.

**Consignação:** 27-08-2019

**Conclusão:** 08-05-2020



EN9-2, KM 0+500. ESTABILIZAÇÃO DE TALUDE  
DE ESCAVAÇÃO



**Prazo:** 90 dias

**Valor Adj.:** 46.000,00 €

**Adjudicatário:** GRANIMARANTE  
GRANITOS E CONSTRUÇÕES LDA.

**Consignação:** 25-11-2019

**Conclusão:** 18-02-2020





EN206. RIBEIRA DE PENA (KM 102+250) E V. POUCA DE AGUIAR (KM 114+500). BENEFICIAÇÃO. IPV 2019 - NORTE



**Prazo:** 60 dias

**Valor Adj.:** 895 499,00 €

**Adjudicatário:** ANTEROS EMPREITADAS SOCIEDADE DE CONSTRUÇÕES E OBRAS PÚBLICAS, S.A.

**Consignação:** 31-10-2019

**Conclusão:** 15-06-2020

EN112, KM27+450. ESTABILIZAÇÃO DO TALUDE DE ATERRO



**Prazo:** 90 dias

**Valor Adj.:** 110.713,14€

**Adjudicatário:** WINDPARK, LDA.

**Consignação:** 17-10-2019

**Conclusão:** 22-01-2020

ENd383 - MONTES VELHOS (KM 57+000) E ALJUSTREL (KM 63+635). BENEFICIAÇÃO. IPV II 2018



**Prazo:** 60 dias

**Valor Adj.:** 927.880,31 €

**Adjudicatário:** CONSTRUÇÕES JJR & FILHOS, S.A

**Consignação:** 01-10-2019

**Conclusão:** 28-02-2020



## 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.

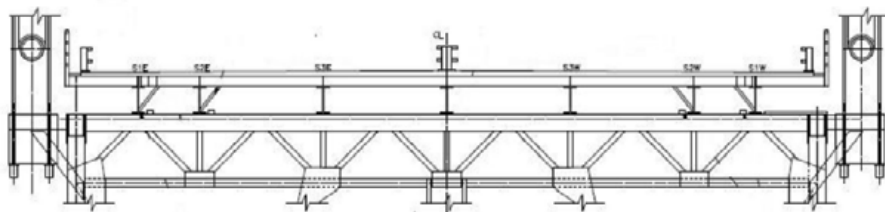
### 4.1.3 – Ponte 25 de Abril

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).

Está atualmente em curso a Empreitada de Conservação da Ponte 25 de Abril, iniciada no final de 2018, que teve uma execução no 1.º semestre de 2020 de 0,8 milhões de euros.



Em termos globais, os gastos com a conservação da rede rodoviária no 1.º semestre de 2020 foram de 53,7 milhões de euros, mais 4,4 milhões de euros do que no período homólogo de 2019.



## 4.2 Investimento na Infraestrutura Rodoferroviária

O valor de investimento nas redes ferroviária e rodoviária sob a gestão direta da IP, excluindo o investimento nas Parcerias Público Privadas, foi de 75,7 milhões de euros, o que representa um aumento de 29% face à execução verificada no período homologado de 2019, que foi de 58,8 milhões de euros.

INVESTIMENTOS	REAL 2019	REAL 2020	Δ% 20/19
Investimentos Ferroviários 2020	41,4	54,5	32%
Investimentos Rodoviários PETI3+	0,4	5,8	1217%
<b>Investimentos PETI3+</b>	<b>41,8</b>	<b>60,3</b>	<b>44%</b>
Outros Investimentos Ferroviários	7,9	8,2	3%
Outros Investimentos Rodoviários	6,5	4,2	-56%
Investimentos PVAE	2,1	1,7	38%
<b>Outros Investimentos</b>	<b>16,6</b>	<b>14,0</b>	<b>-16%</b>
Investimentos de Apoio à Gestão	0,3	1,4	329%
<b>Total</b>	<b>58,8</b>	<b>75,7</b>	<b>29%</b>

Valores em milhões de euros.

### 4.2.1 Investimentos na Rede Ferroviária

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

#### FERROVIA 2020

O Plano de Investimentos “Ferrovia 2020” está ancorado no PETI3+ e tem associado um pacote financeiro e uma calendarização ambiciosa, promovendo 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*, dos quais destacamos:

- 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.

O Plano Ferrovia 2020 encontra-se numa fase crítica do seu desenvolvimento, na qual fica evidente a transição da fase de projeto (83% já concluídos e o restante em desenvolvimento) para a fase de obra, com o inerente incremento significativo da execução financeira.

No final do 1.º semestre de 2020, o quadro de evolução evidenciava um franco desenvolvimento físico, com cerca de 75% das obras em curso, em contratação ou concluídas.

Algumas das intervenções de maior destaque e importância, inseridas no Plano Ferrovia 2020 encontram-se já em franco desenvolvimento no terreno, salientando-se:

- A maior obra de construção de caminho de ferro deste século, entre Évora e Elvas, com execução já iniciada no terreno;
- A intervenção em curso na Linha da Beira Baixa entre Covilhã e Guarda, a qual, permitirá a reabertura desta linha;
- As intervenções na Linha do Norte, a principal linha ferroviária nacional;
- A eletrificação da Linha do Minho entre Viana do Castelo e Valença.

A execução financeira do Plano de Investimentos Ferrovia 2020 foi, no 1.º semestre de 2020, de 54,5 milhões de euros, o que representa um aumento de 32% face ao período homólogo de 2019. Em termos acumulados, desde o início deste Plano de Investimentos, a execução financeira era, a 30 de junho de 2020, de 322,3 milhões de euros.

O atual valor previsto de investimento no âmbito do Plano Ferrovia 2020 é na ordem dos 2.184 milhões de euros, dos quais 189,1 milhões de euros para o ano de 2020, incluindo todas as suas componentes, desde o projeto à obra, e incluindo expropriações, materiais e fiscalização.



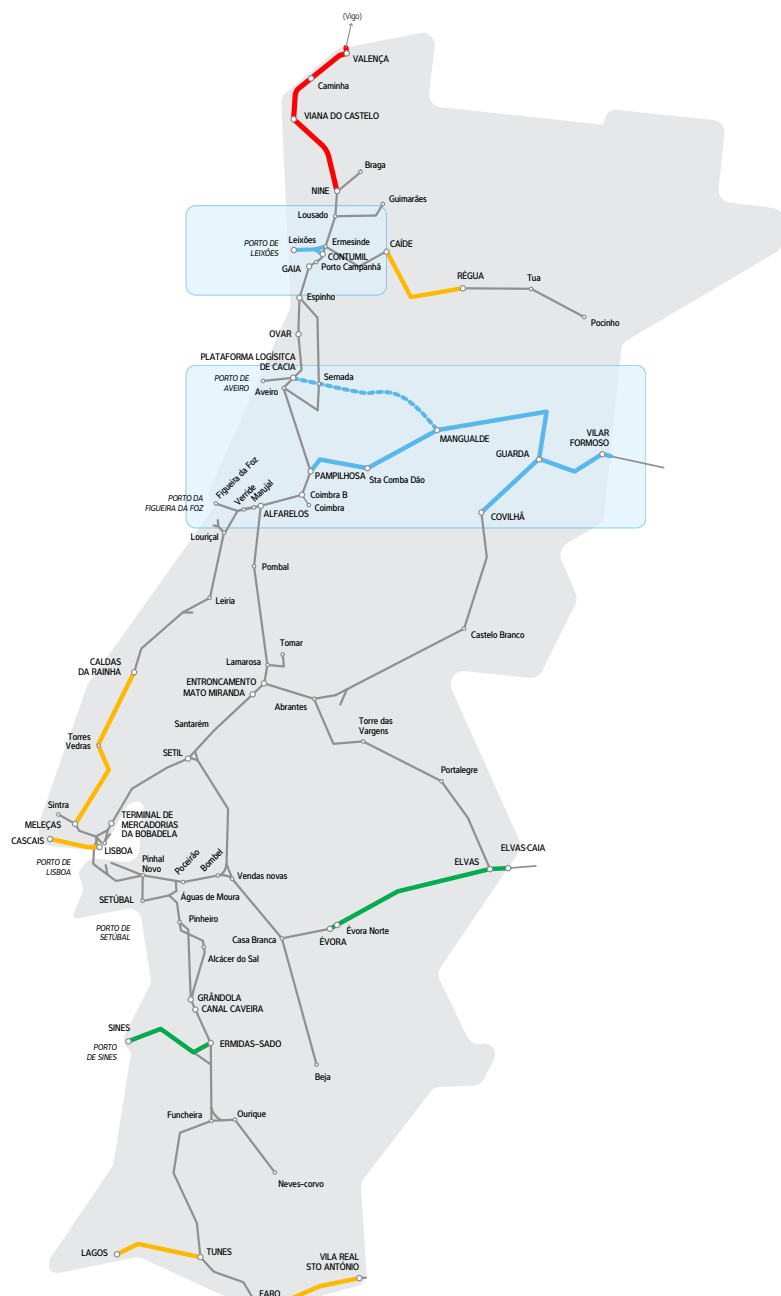
## Corredor Internacional Norte

O investimento realizado no 1.º semestre de 2020, neste Corredor foi de 21,2 milhões de euros, o que representa uma taxa de execução na ordem dos 88%. Relativamente ao total da execução do Programa Ferrovia 2020, para o período em análise, este corredor contribui com 39%. Destacam-se os investimentos efetuados na linha da Beira Baixa, relativos à modernização do troço Covilhã-Guarda e Concordância da Linha da Beira Baixa com a Linha da Beira Alta, com o montante de 14,7 milhões de euros.

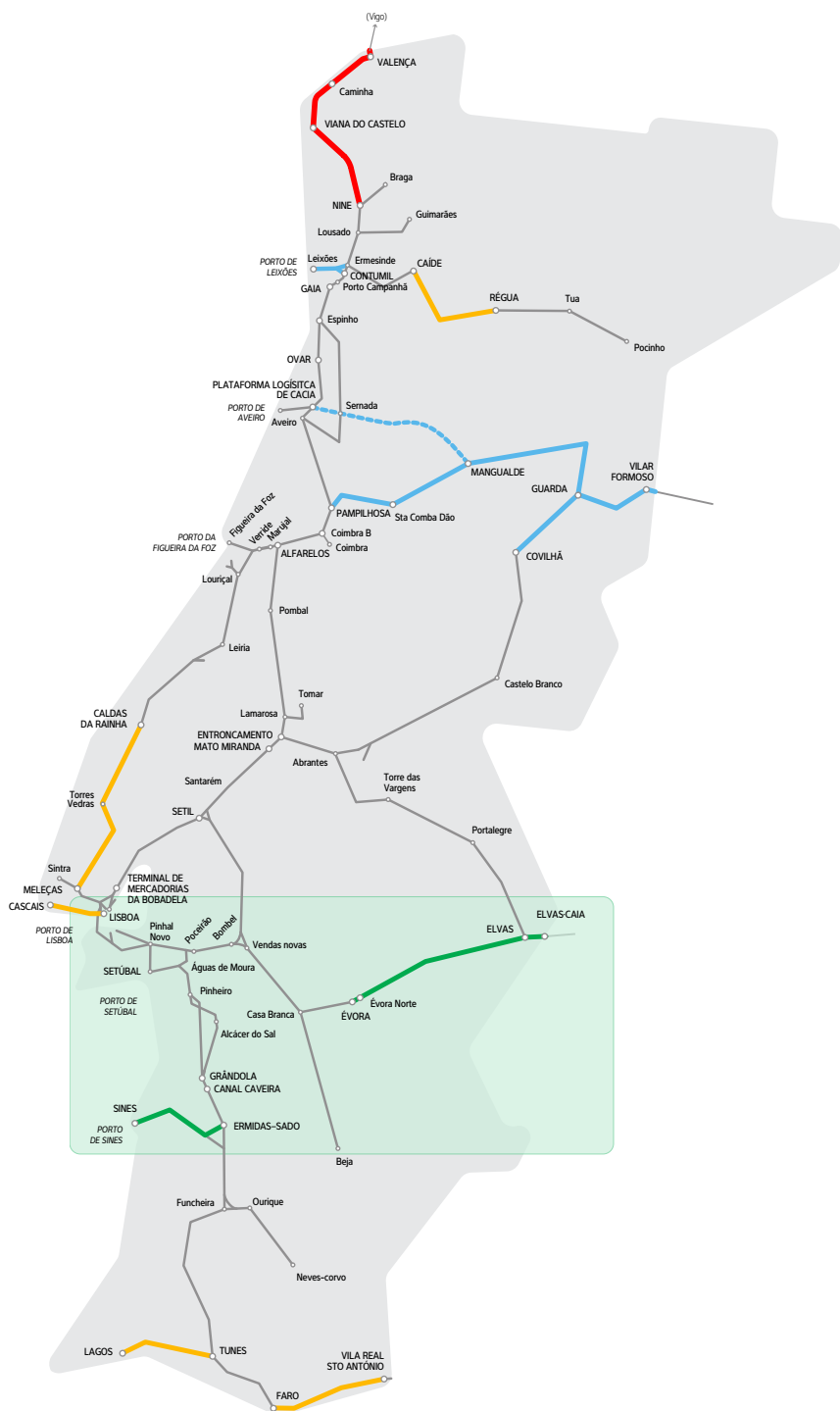
A conclusão destes investimentos, prevista para o final de 2020, irá permitir a reabertura à exploração ferroviária do troço Covilhã-Guarda da Linha da Beira Baixa, encerrado desde 2009. Esta obra irá ainda recolocar a Linha da Beira Baixa na mobilidade regional e de longo curso da Beira Interior contribuindo para a melhoria da acessibilidade da região, assim como permitirá a ligação à Linha da Beira Alta para as ligações ferroviárias internacionais.

O investimento na Modernização da Linha da Beira Alta foi no 1.º semestre de 2020 de 6,3 milhões de euros, destacando-se a empreitada de Renovação Integral de Via do subtroço Guarda-Cerdeira, que apresenta no 1.º semestre de 2020 uma realização de 4,5 milhões de euros.

O investimento total previsto realizar neste corredor em 2020 é de 59,8 milhões de euros.







## 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 da Caia.

O Corredor Internacional Sul, apresenta uma realização no primeiro semestre do corrente ano de 19,4 milhões de euros, dos quais 16,7 milhões são relativos às três empreitadas de construção da nova linha entre Évora Norte e a Linha do Leste, incluindo fiscalização.

A empreitada geral de modernização da Linha do Leste no troço Elvas (inclusive) – Fronteira foi concluída em março de 2020.

O valor previsto realizar neste corredor durante o ano de 2020 é de 69,8 milhões de euros.

## Corredor Norte-Sul

A realização até junho de 2020 no Corredor Norte-Sul foi de 11,2 milhões de euros, sendo a estimativa para o investimento total de 2020 de 43,0 milhões de euros.

Destaca-se a empreitada de Eletrificação da Linha do Minho entre Viana do Castelo e Valença-Fronteira, incluindo estações técnicas, que contribuiu com uma execução de 7,9 milhões de euros, o que representa uma taxa de execução de 96% relativamente ao valor previsto de 8,2 milhões de euros.

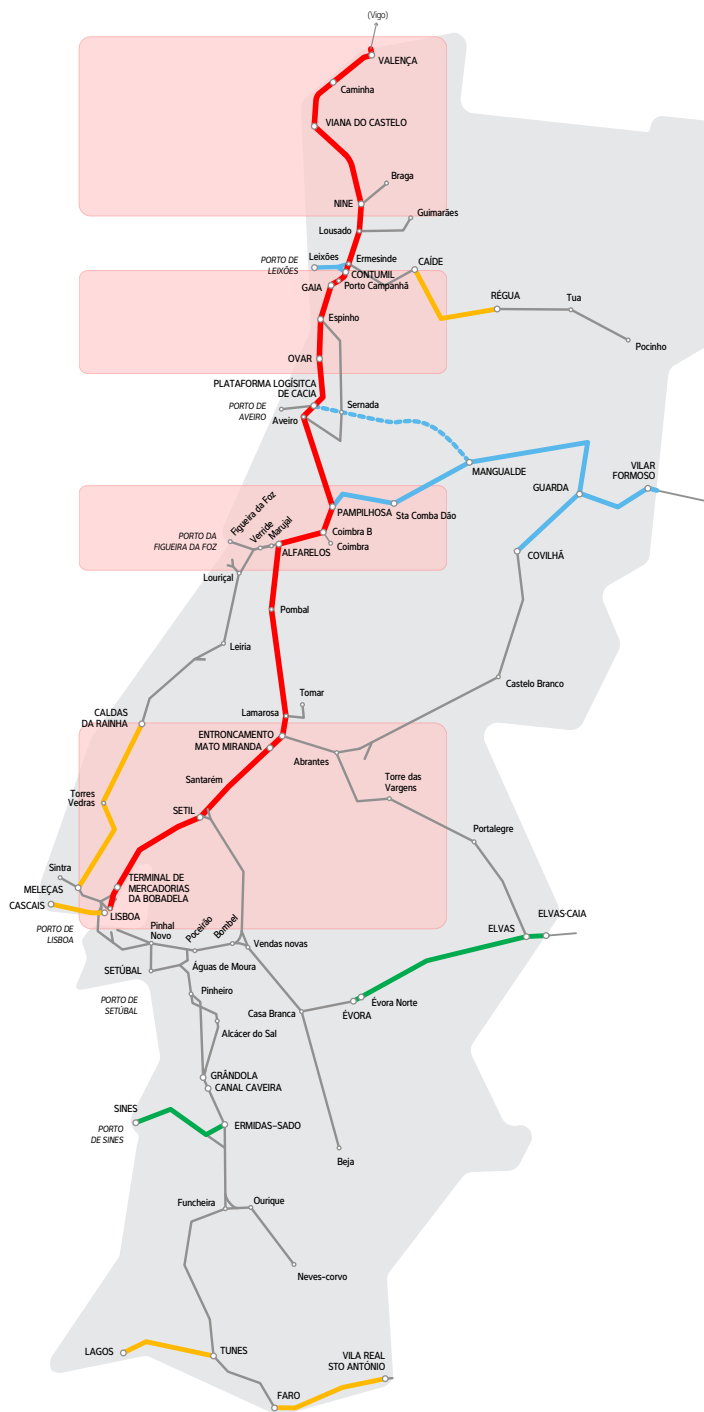
A conclusão da eletrificação permitirá aos Operadores tirar partido do investimento já efetuado nesta linha e potenciar a afetação de material de tração elétrica, condições necessárias ao cadenciamento de horários e consequentemente à otimização dos modelos de exploração, gerando condições de competitividade para a exploração ferroviária. O valor previsto realizar durante 2020 na Linha do Minho é de 18,4 milhões de euros.

Relativamente à Linha do Norte, a conclusão da sua reabilitação visa dotar esta linha de condições homogêneas de exploração, eliminando constrangimentos, aumentando os níveis de segurança e fiabilidade da infraestrutura.

A reabilitação impedirá a degradação da infraestrutura e permitirá repor o patamar de velocidades na média dos 140 km/h, não permitindo, no entanto, o aumento da TVM (tabela de velocidade máxima) uma vez que não irá haver alterações de traçado. As intervenções irão assim permitir eliminar as margens suplementares atualmente previstas no Diretório da Rede.

O investimento no troço Ovar-Gaia foi no 1.º semestre de 2020 de 1,4 milhões de euros (19% do previsto), em função do atraso de consignação da empreitada de reabilitação do troço entre Espinho e Gaia, que se concretizou apenas em julho de 2020.

O investimento no troço Vale de Santarém-Entroncamento foi de 1,2 milhões de euros no 1.º semestre de 2020, sendo o investimento total previsto para 2020, na linha do Norte, de 24,7 milhões de euros.



## Corredores Complementares

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

O valor previsto realizar durante o ano de 2020 é de 16,3 milhões de euros.

No 1.º semestre de 2020 a realização foi de 2,8 milhões de euros, tendo a eletrificação do troço Caíde-Marco na Linha do Douro, contribuído com uma execução de 1,5 milhões de euros.

A Linha do Oeste teve uma execução de 0,7 milhões de euros, estando prevista para o 2.º semestre de 2020 a consignação da empreitada de modernização do troço entre Meleças e Torres Vedras.

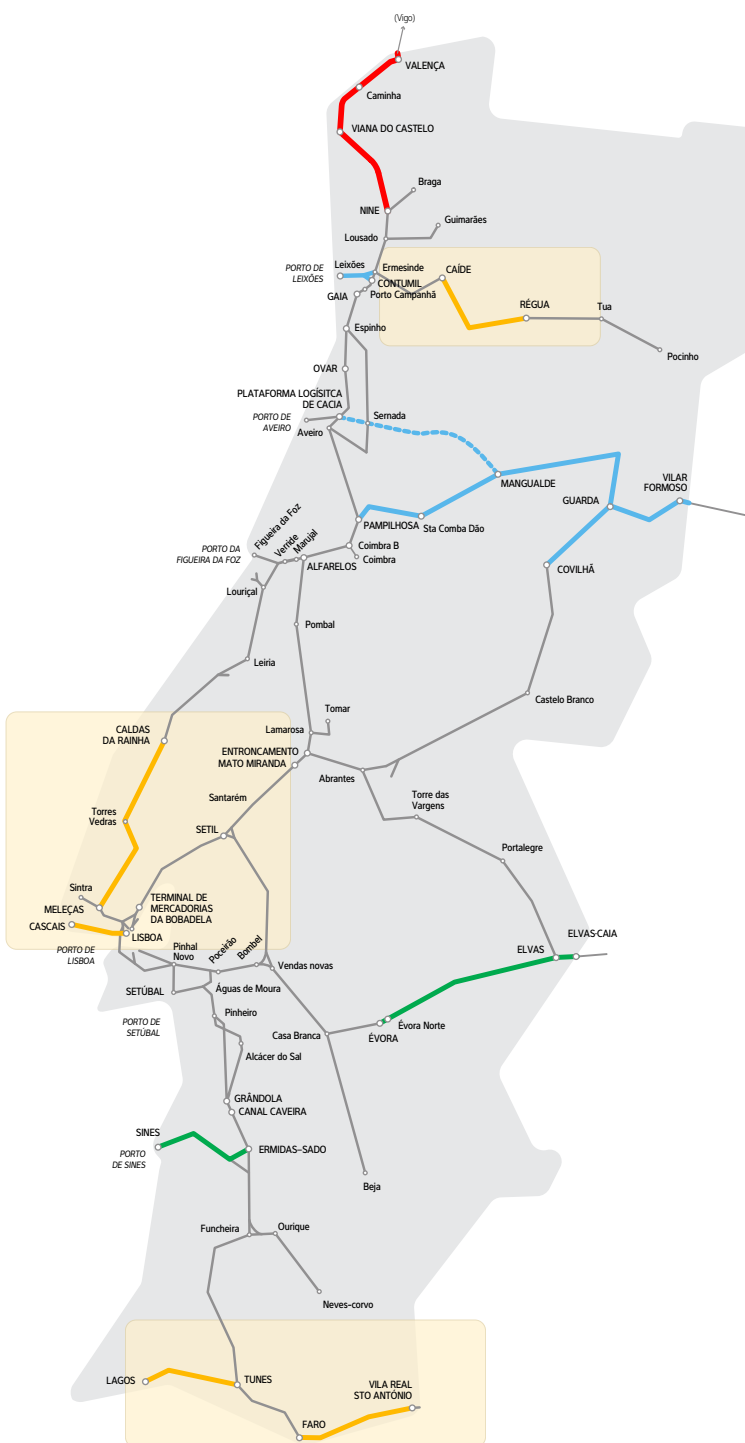
A execução da Linha do Algarve foi de 0,6 milhões de euros no 1.º semestre de 2020.

## OUTROS INVESTIMENTOS

Os outros investimentos na infraestrutura ferroviária visam o reforço das condições de segurança e a melhoria dos níveis de fiabilidade e qualidade de serviço prestado aos clientes. Pretende-se, igualmente, que estas intervenções contribuam para melhorar a integração da infraestrutura ferroviária no território envolvente, potenciando as externalidades positivas e mitigando as negativas.

No 1.º semestre de 2020 o investimento realizado foi de 8,2 milhões de euros, em linha com o que foi realizado no 1.º semestre de 2019. Os maiores investimentos foram efetuados na Linha da Beira Baixa (1.270 mil euros), Linha do Norte (1.263 mil euros), Linha do Alentejo (1.348 mil euros) e Linha do Sul (597 mil euros).

Destacam-se na Linha do Norte a execução de medidas definitivas RCT+TP, no montante de 1 milhão de euros, Estabilização de taludes na Linha da Beira Baixa no km 35,520-69, no montante de 859 mil euros, na Linha do Alentejo realizou-se 1,3 milhões de euros na empreitada LAlentejo-Pocelrão/Pegões- Subst. Fixações.



## 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, que tem como objetivo reforçar a competitividade das empresas, potenciar a criação de emprego e aumentar as exportações.

A elaboração do Programa, no que às ligações rodoviárias diz respeito, está alicerçada na consecução dos seguintes objetivos:

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

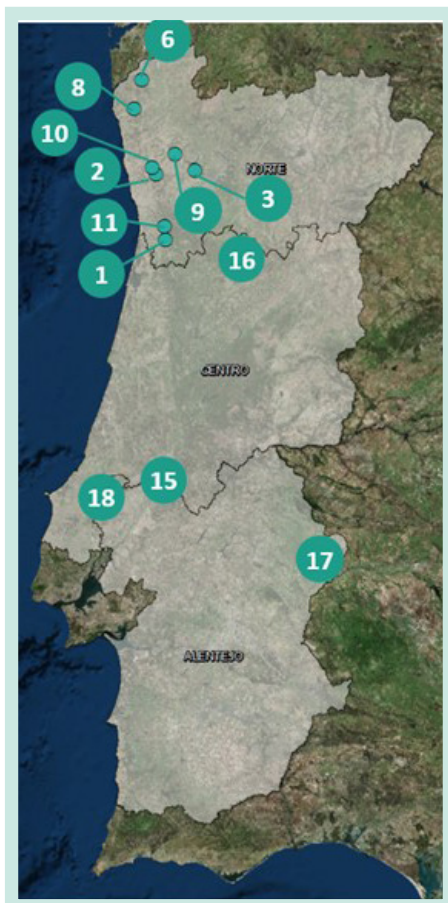


- Potenciar a captação de novos investimentos privados;
- vi. Incrementar a segurança da circulação rodoviária e pedonal, desviando o tráfego de veículos rodoviários pesados de:
  - Núcleos urbanos consolidados;
  - Vias rodoviárias cujo perfil transversal não se afigura compatível com a circulação de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

O programa visa a valorização de 12 Áreas Empresariais: 8 na Região Norte, 2 na Região Centro e 2 na Região Sul, com uma extensão total de 63 km e um investimento previsto de cerca 140 milhões de euros.

O investimento é maioritariamente realizado com recurso ao orçamento da Infraestruturas de Portugal. Parte do investimento é suportado pelos Municípios envolvidos, nomeadamente com o pagamento das expropriações necessárias a sua concretização e uma percentagem do valor das obras. Não há lugar a financiamento comunitário.





### REGIÃO NORTE

- 1 Ligação do Parque de Negócios de Escariz (Arouca) à A32 (Sta. Maria da Feira) – **obra em fase de contratação;**
- 2 Ligação à Área Industrial de Fontiscos (Sto Tirso);
- 3 Ligação da Zona Industrial de Cabeça de Porca (Felgueiras) à A11;
- 6 Ligação do Parque Empresarial de Formariz (Paredes de Coura) à A3 (Nó de Sapardos) – **obra em fase de contratação;**
- 8 Ligação do Parque Empresarial de Lanheses à ER305 (Viana do Castelo) – **obra concluída em 2019;**
- 9 Via de Acesso ao Avepark em Guimarães - Parque de Ciência e Tecnologia das Taipas (Espaço Industrial de Gandra) – empreitada da “Via de

Acesso ao Avepark – ER206” **consignada em fevereiro 2020;**

- 10 Melhoria das Acessibilidades às Áreas de Localização Empresarial de Famalicão Sul (Ribeirão e Lousado) – **obras concluídas em 2019;**
- 11 Melhoria das Acessibilidades à Área de Localização Empresarial de Lavagueiras (Castelo e Paiva)

### REGIÃO CENTRO

- 15 Acessibilidades à Zona Industrial de Riachos (Entroncamento/Golegã/Torres Novas)
- 16 Acessibilidades ao Parque Industrial do Mundo (Viseu/Sátão)

### ALENTEJO

- 17 Melhoria das Acessibilidades à Zona Industrial Campo Maior
- 18 Ligação da Zona Industrial de Rio Maior à EN114

**O valor realizado neste Programa no 1.º semestre de 2020 foi de 1,7 milhões de euros, destacando-se a empreitada EN326 - Feira (IC2/A23) / Escariz (Km 0+000 AO Km 7+441), com uma execução de 680 mil euros.**

### PETI3+ RODOVIÁRIO

O valor realizado neste programa de investimentos foi de 10,5 milhões de euros no 1.º semestre de 2020, incluindo-se aqui 4,7 milhões de euros da obra do IP3 entre Penacova e a Ponte sobre o Rio Dão, classificada contabilisticamente como intervenção de conservação.

Em termos de execução no 1.º semestre de 2020 destaca-se o projeto IP3 Coimbra / Viseu, com uma empreitada em curso entre Penacova e a Ponte sobre o Rio Dão, e o desenvolvimento dos estudos para o restante traçado, que será objeto de duplicação. A execução total no 1.º semestre de 2020 foi de 4,9 milhões de euros, dos quais 4,7 milhões de euros são relativos à empreitada em curso.

Outro investimento relevante em curso é o IP5 Vi-lar Formoso / Fronteira, empreitada para conclusão

da ligação transfronteiriça em Vilar Formoso, com sequência em obra no território espanhol. No 1.º semestre de 2020 o valor realizado foi de 3,7 milhões de euros.

Encontra-se também em curso a empreitada EN14 Maia (Nó do Jumbo) – Via Diagonal, com uma execução de 1,9 milhões de euros no 1.º semestre de 2020.

Salienta-se que dois dos empreendimentos inicialmente alocados ao PETI 3+ estão a ter desenvolvimento no quadro do Programa de Valorização de Áreas Empresariais, designadamente a Beneficiação da EN 14 – Santana / Vitória e a Duplicação entre Vitória e a Rotunda da Var. de Famalicão, já concluídos.



## OUTROS INVESTIMENTOS

No âmbito dos Outros Investimentos Rodoviários verificou-se uma execução no 1.º semestre de 2020 de 4,2 milhões de euros, com destaque para a construção da Ligação de Mondim de Basto à EN210.

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

O valor dos investimentos em Estruturas de Apoio à Gestão foi de 1,4 milhões de euros no 1.º semestre de 2020, o que representa 25% do valor previsto em orçamento.

Destaca-se a aquisição de máquinas e equipamentos (969 mil de euros), sendo desse valor 466 mil euros referentes à aquisição de 603 portáteis, necessários para a implementação do plano de contingência do Grupo IP face à COVID-19, e da inerente passagem para um regime de teletrabalho de cerca de 50% dos colaboradores.

Os gastos em software no 1.º semestre de 2020 foram de 247 mil euros.





## 4.3 Utilização da Rede Rodoferroviária

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

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

No 1.º semestre de 2020 foram realizados, por operadores ferroviários, um total de 15,9 milhões de comboios quilómetro (CK), sendo 83% relativos a tráfego de passageiros e 17% relativos ao segmento de mercadorias.

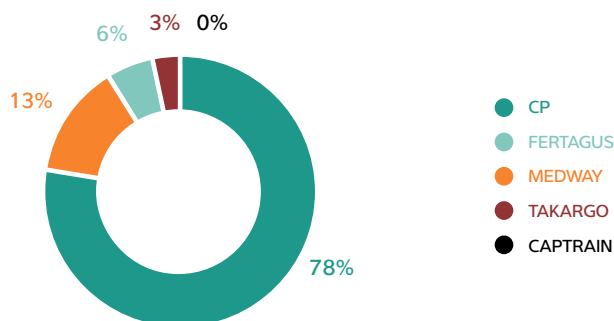
UTILIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA	1.º S 2019	1.º S 2020	Δ% 20/19
Passageiros	15 014	13 285	-11,5%
Mercadorias	2 927	2 630	-10,2%

Unidade: milhares de CK.

Entre períodos homólogos de 2019 e 2020 a procura registou uma diminuição de 11,3% (2,0 milhões de comboios quilómetro). Esta redução da utilização da infraestrutura ferroviária deveu-se principalmente ao decréscimo no segmento de passageiros (-11,5%) e foi motivada pelo contexto pandémico provocado 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, a Takargo e a CAPTRAIN, este último com uma quota de mercado muito pequena (0,01%).

A CP continua a ser o operador que mais impacto tem na atividade da IP, representando 78 % da quota de mercado.



### 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 n.º 217/2015, de 7 de outubro.

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

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

1. Margens Suplementares que correspondem a tempos de trajeto acrescentados ao planeamento dos horários para refletir as limitações de velocidade impostas pela realização de intervenções programadas na infraestrutura;
2. Pontualidade Ferroviária, que corresponde ao indicador agregado representativo da pontualidade anual verificada em toda a rede ferroviária em exploração, medido pelo atraso dos comboios à chegada;



3. Satisfação dos Clientes Ferroviários, que resulta do apuramento obtido pelos inquéritos de satisfação aos Operadores Ferroviários e aos demais utilizadores da rede ferroviária em exploração;
4. Disponibilidade da Rede, traduz a percentagem de tempo em que a infraestrutura esteve aberta à exploração;
5. Gestão dos Ativos Ferroviários, que visa avaliar o estado de conservação da infraestrutura ferroviária;
6. Volumes de Atividade, que corresponde ao somatório dos comboios.km realizados na rede ferroviária nacional no ano;
7. Níveis de Segurança, determinado pelo rácio entre o número de acidentes significativos e o total de comboios quilómetro, avaliando a segurança ferroviária em função da real circulação de comboios.
8. Proteção do Ambiente, que traduz a redução percentual do número de pessoas expostas a níveis de ruído superiores aos limites impostos no Regulamento Geral do Ruído, em relação ao total de pessoas expostas a esses níveis de ruído;
9. Rendimentos Ferroviários, que avalia o sucesso da IP na obtenção de receita core;
10. Outros Rendimentos, que avalia a evolução da obtenção de receita não core, proveniente de atividades complementares associadas à exploração da infraestrutura ferroviária;
11. Gastos de Manutenção, que avalia a evolução dos gastos em Manutenção;
12. Gastos com outros FSE, que avalia a evolução dos gastos em Fornecimentos e Serviços Externos;
13. Gastos com Pessoal, que avalia a evolução dos gastos com o Pessoal.

Para cada um dos indicadores de desempenho foram definidas fórmulas de cálculo e metas de desempenho a atingir. No primeiro semestre de 2020, obtiveram-se os seguintes resultados:

INDICADOR		META ANUAL 2020	RESULTADO 1º SEMESTRE 2020	DESVIO 1º SEMESTRE 2020
1	Margens Suplementares	32	67	109,38%
2	Pontualidade Ferroviária	≥ 90,00%	91,60%	1,60 p.p.
3	Satisfação dos Clientes Ferroviários	≥ 56,00%	n.d.*1	n.d.*1
4	Disponibilidade da Rede	≥ 88,40%	86,95%	-1,45 p.p.
5	Gestão de Ativos Ferroviários	≥ 61,30%	60,95%	-0,35 p.p.
6	Volumes de Atividade	≥ 37 366 349	15 807 589 CK	-14,93%*2
7	Níveis de Segurança	≤ 0,942	1,810	92,13%
8	Proteção do Ambiente	3,00%	0,00%	-3,00 p.p.
9	Rendimentos Ferroviários	100,00%	83,68%	-16,32 p.p.
10	Outros Rendimentos	5,60%	6,09%	0,49 p.p.
11	Gastos de Manutenção	1,00%	9,87%	8,87 p.p.
12	Gastos com outros FSE's	0,00%	-12,13%	-12,13 p.p.
13	Gastos com o Pessoal	-3,00%	6,06%	9,06 p.p.

\*1 Indicador anual, somente calculado no final de 2020.

\*2 Desvio apurado de acordo com a meta semestral para o indicador.

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

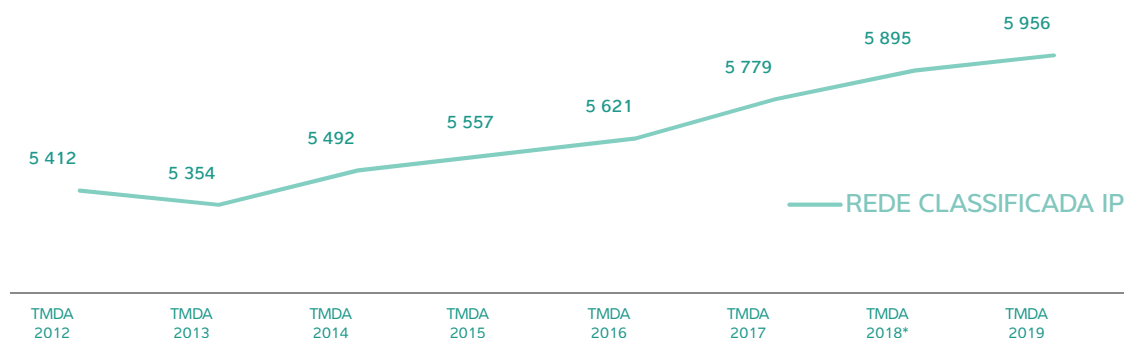
Verificou-se no 1.º semestre de 2020 uma evolução negativa, face a 2019, na circulação na rede rodoviária da IP. Regista-se um decréscimo de 25,6% na totalidade da rede IP e de -25,8% na rede de autoestradas.

REDE IP	TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO SEMESTRAL (TMDS)		Variação 2020 / 2019
	1º SEMESTRE 2019	1º SEMESTRE 2020	
Rede Rodoviária Nacional (IP e Subconcessões)	5 884	4 401	-25,2%
Rede Nacional de Autoestradas (IP e Subconcessões)	24 155	17 914	-25,8%
<b>Total Ponderado</b>	<b>11 549</b>	<b>8 591</b>	<b>-25,6%</b>

REDE NACIONAL DE AUTOESTRADAS	TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO SEMESTRAL (TMDS)		Variação 2020 / 2019
	1º SEMESTRE 2019	1º SEMESTRE 2020	
Rede Nacional de Autoestradas - Subconcessões	10 200	7 756	-24,0%
Rede Nacional de Autoestradas - IP	46 142	33 918	-26,5%
<b>Total Ponderado</b>	<b>24 155</b>	<b>17 914</b>	<b>-25,8%</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 2019, verifica-se a tendência de crescimento que já se verifica desde 2014, conforme pode ser verificado no gráfico seguinte, no qual é apresentada a evolução do Tráfego Médio Diário Anual da Rede classificada da Jurisdição IP.



#### 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 2019, 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
IC	947,8	55,1	1 002,9	100	0	0	1 002,9
EDIC	1039	93,1	1 132,1	100	0	0	1 132,1
EN/ER	7 727,3	496,7	8 224	98,95	87,5	1,05	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.

Ainda 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.

Não obstante ser 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.

Por decisão sumária 418-2020, datada de 1 de setembro 2020, o Tribunal Constitucional rejeitou a admissão do referido recurso, tendo a IP interposto em 14 de setembro 2020 reclamação para o Plenário do Tribunal Constitucional desta decisão.

Entretanto, em 17 de julho de 2019, a Subconcessionária veio pedir à IP a aceitação para a sua declaração de resolução do contrato de concessão, nos termos da lei aplicável, tendo a RAL (Rotas do Algarve) a 4 de setembro de 2019, face à discordância por parte da subconcedente, desencadeado um processo Arbitral contra a IP, que ainda decorre.

Do ponto de vista operacional, a Subconcessionária suspendeu a partir das 24h00 do dia 06 de julho de 2018 todas as atividades de operação e manutenção por si desenvolvidas. Neste enquadramento a IP, ao abrigo dos poderes de fiscalização previstos no referido contrato de subconcessão, promoveu os meios necessários para que a garantia das condições de segurança de pessoas e bens, sem prejuízo de ter de se acionar os mecanismos contratualmente estabelecidos para as situações de incumprimento das exigências de Operação e Manutenção conferidas à Subconcessionária.

Posteriormente, a subconcessionária retomou as atividades apenas no objeto definido no Contrato de Subconcessão Alterado (CSA), fundamentando que o mesmo se encontra em vigor desde 27.12.17, recusando-se intervenções nas vias cujo referido contrato estabelece virem a integrar a jurisdição direta da IP. Esta situação tem vindo a obrigar a IP a intervir nesta rede subconcessionada em situações de emergência e de garantia das condições de segurança rodoviária, atento o incumprimento expresso da Subconcessionária.

##### 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 Contrato de Subconcessão Reformados.

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 ER 377-2 a qual veio a ser constituída por despacho da coordenadora da UTAP de 22 de julho de 2019. À data o processo negocial entre a CN nomeada para o efeito e a AEBT está a decorrer.

#### 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.

No entanto, face à recusa de visto ao CSA do Algarve Litoral, proferida em 20 junho de 2018 pelo Tribunal de Contas, foi decidido pela IP, no final de agosto de 2018, suspender os pagamentos a estas três subconcessionárias. Perante a continuada ausência de resposta do TdC ao recurso apresentado, foi decidido em novembro de 2018 retomar de forma parcial o pagamento dos montantes devidos a estas três subconcessionárias, situação que se manteve no 1.º semestre de 2019.

Em junho de 2019, e no seguimento da tomada de conhecimento do Acórdão 13/2019 do TdC, a IP submeteu novamente a este Tribunal, para efeito de Fiscalização Prévia, os CSA do Baixo Alentejo, Pinhal Interior e AE Transmontana.

O TdC já se pronunciou tendo informado no caso do CSA do Baixo Alentejo que “decidiu julgar verificada a exceção dilatória de caso julgado, não conhecendo do mérito da pretensão de concessão de visto ao(s) ato(s) relativo(s) ao(s) processo(s)…”

e relativamente aos CSA da A Autoestrada Transmontana e Pinhal Interior “decidiu devolver o(s) ato(s)/contrato(s) relativo(s) ao(s) processo(s) acima identificado(s)” por não se encontrar(em) sujeito(s) a fiscalização prévia”.

Em face do referido, foram retomados em 2019 os pagamentos em conformidade com os respetivos CSA, assim como a regularização dos pagamentos parciais ocorridos.

#### 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.

De salientar que também a recusa de Visto, por parte do Tribunal de Contas, ao processo de renegociação da subconcessão do Algarve Litoral, conforme Acórdão n.º 29/2018, reiterado no acórdão n.º 13/2019 de 28 de maio, a qual foi objeto de recurso para Tribunal Constitucional por parte da IP, e face às dúvidas suscitadas naqueles Acórdãos, está a impactar no seguimento do processo de aprovação do relatório da Comissão de Negociações por parte das Tutelas e subsequente assinatura do CSA.

#### 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 encontra-se por executar cerca de 9 km do seu objeto, a que diz respeito a ER337-1, situação objeto de negociação conforme indicado no ponto 4.4.1.

Na extensão total dos lanços já não estão a ser considerados os troços das subconcessões do Pi-

nhal 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, estando prevista contratualmente que a operação e manutenção deste troço seja garantida diretamente da IP.

Apresentam-se a seguir a extensão da rede subconcessionada, de acordo com os contratos de subconcessão que estão em vigor conforme explícito no ponto 4.1.1.

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			9	69
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>35</b>	<b>1 028</b>

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

#### 4.4.3 Encargos 2020

**Os pagamentos efetuados durante o primeiro semestre de 2020, relativos a concessões e subconcessões rodoviárias, foram de 678,6 milhões de euros (IVA excluído), o que representa um aumento de 42,1 milhões de euros face ao período homólogo de 2019.**

Os pagamentos de Disponibilidade e Disponibilidade B das Concessões Rodoviárias foram de 356,1 milhões de euros, em linha com o verificado no 1.º semestre de 2019.

Nas Subconcessões verificou-se um aumento de 29,2 milhões de euros face ao período homólogo de 2019, justificado maioritariamente pelos pagamentos parciais efetuados no 1.º semestre de 2019 nas SC Trasmontana, Pinhal Interior e Baixo Alentejo, situação que foi regularizada no 2.º semestre de 2019.

Os pagamentos relativos a participações e reequilíbrios foram de 23,3 milhões de euros no 1.º semestre de 2020, o que representa um aumento de 15,7 milhões de euros face a 2019. Este aumento foi devido essencialmente a dois fatores:

- Pagamento de 6,9 milhões de euros à Brisal, orçamentado em 2019 mas que transitou para 2020, o que veio acrescer ao pagamento devido à Brisal relativo ao ano de 2020;

• Pagamento de 7,8 M€ referente à conta final das Custas Processuais referentes à SC Douro Litoral.

Os pagamentos relativos a grandes reparações foram de apenas 0,6 milhões de euros, menos 1,5 milhões de euros do que o valor realizado no período homólogo de 2019 e menos 31,1 milhões de euros do que o valor previsto em orçamento para o 1.º semestre de 2020.

Importa referir que a execução das grandes reparações está dependente de vários fatores relativamente aos quais a Ip não tem qualquer tipo de intervenção, 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. Também o valor previsto em orçamento é identificado anualmente pelo IMT.

Na comparação com o orçamento, verifica-se no 1.º semestre de 2020 uma realização de apenas 88% do valor previsto, o que é justificado maioritariamente a dois fatores: não efetivação de qualquer pagamento à SC Algarve Litoral e a reduzida realização de grandes reparações.

CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES	REAL JUNHO 2019	ACUMULADO JUNHO 2020		
		REAL	ORÇAMENTO	% EXECUÇÃO
<b>Concessões - Disponibilidade + Disponibilidade</b>	<b>357,4</b>	<b>356,1</b>	<b>364,2</b>	<b>98%</b>
Algarve	28,0	26,0	25,7	101%
Beira Interior	32,7	23,0	22,7	101%
Beira Litoral e Alta	60,6	66,0	66,8	99%
Costa de Prata	27,2	28,4	29,6	96%
Grande Lisboa	16,1	15,6	16,4	95%
Grande Porto	40,3	41,4	42,9	96%
Interior Norte	45,5	42,0	43,0	98%
Norte	72,8	82,3	84,3	98%
Norte Litoral	34,1	31,4	32,8	96%
<b>Subconcessões - Disponibilidade + Serviço</b>	<b>269,4</b>	<b>298,6</b>	<b>367,2</b>	<b>81%</b>
AE Transmontana	22,4	31,1	30,9	101%
Algarve Litoral	0,0	0,0	70,0	
Baixo Alentejo	21,6	26,0	25,4	102%
Baixo Tejo	40,4	44,2	44,3	100%
Douro Interior	48,4	48,9	49,3	99%
Litoral Oeste	75,2	76,3	75,3	101%
Pinhal Interior	61,3	72,1	71,9	100%
<b>Comparticipações e Reequilíbrios</b>	<b>7,6</b>	<b>23,3</b>	<b>6,7</b>	<b>346%</b>
<b>Grandes Reparções</b>	<b>2,1</b>	<b>0,6</b>	<b>31,7</b>	<b>2%</b>
<b>Total</b>	<b>636,5</b>	<b>678,6</b>	<b>769,9</b>	<b>88%</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 2020, 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 99,98%, no primeiro semestre de 2020.

Destaque ainda no 1.º semestre de 2020, para a realização da auditoria de acompanhamento da ISO9001, referente ao Sistema de Gestão Empresarial (SGE) no âmbito das atividades de “desenvolvimento, gestão e operação de soluções de tecnologias de informação, de infraestruturas de redes e telecomunicações e seu alojamento”, sem quaisquer “não conformidades”.

A receita no 1.º semestre de 2020, incluindo o Canal Técnico Rodoviário, foi de 5,9 milhões de euros, em linha com o verificado no período homólogo de 2019.

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 (IPE) tem por 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 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 elaboração de estudos, projetos e fiscalização de obras, essencialmente no contexto dos investimentos sob a responsabilidade da IP. A atividade da empresa resulta, por isso, do planeamento dos investimentos e respetivas encomen-

das 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.

Destaca-se no período em análise, os ajustamentos ocorridos na Organização do Grupo IP, com efeitos a partir de 01 de junho de 2020. Esta reorganização teve por base uma conjuntura que torna cada vez mais crítica a evolução progressiva da IPE para uma empresa de engenharia especializada em Projeto, com padrões de funcionamento equiparados aos de outras congéneres, constituindo uma reserva de *know-how* diferenciado estratégica para o Grupo. Desta forma, tendo presente esta especialização e o carácter instrumental da IPE, enquanto empresa Participada, foi extinta a Direção de Gestão e Fiscalização (tendo sido criado o núcleo de Coordenação de Obras). A equipa de Planeamento e Gestão de Contratos, que fazia parte desta Direção, foi integrada na IP.

No primeiro semestre de 2020, a empresa manteve a sua atividade centrada na elaboração e revisão de projetos, assim como na gestão e coordenação técnica dos projetos, destacando-se a conclusão e entrega do Projeto de Ermidas / Sines, inserido no Plano de Investimentos Ferrovia 2020, assim como a conclusão do Projeto de Layout da Estação de Coimbra-B. Encontra-se em desenvolvimento o Projeto de Eletrificação Marco / Régua da Linha do Douro (Corredor Internacional Sul) e deu-se continuidade à fase de assessoria à IP na definição do âmbito do projeto da Linha de Cascais (estudo de cenários de faseamento macro da obra Vs condições de exploração).

Na atividade de gestão e fiscalização destaca-se a continuidade do desenvolvimento de duas prestações de serviços para a IP, na Linha do Minho e, na Linha do Norte, com o RCT+TP Albergaria / Alfarelos (concluído em junho).

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 "Assis-

tência 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.

A receita (extra-grupo) foi, no 1.º semestre de 2020, de apenas 13 mil euros, o que reflete a orientação estratégica do Grupo IP de afetação quase integral dos recursos da IP Engenharia às necessidades do Plano de Intervenções na Rede da IP, e em concreto do seu Programa de Investimentos Ferrovia 2020, ou seja, à prestação de serviços intra-grupo.



## 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, estado 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 no mês de março, foram aplicadas medidas de isenção de pagamento (374 contratos na faturação de abril e de maio e 24 em junho, no valor total de 922 K€) e de redução de contrapartida (21 contratos na faturação de abril e de maio e 368 em junho, no valor total de 244 K€).

Apesar do contexto económico-financeiro desfavorável decorrente da pandemia, a IPP logrou registar no 1.º semestre de 2020, quer no âmbito das subconcessões, quer no âmbito das alienações

e valorização imobiliária, a celebração de um total de 195 contratos de subconcessão, com um valor anualizado de 0,49 M€, dos quais 73 constituem novos contratos. As alienações, num total de 15 processos, apresentaram neste período um *cash in* de 1,38 M€.

Entre os contratos celebrados destacam-se:

- Subconcessão de três habitações e terrenos anexos na Linha do Douro;
- Subconcessão de escritório no Empreendimento Centro Campanhã;
- Subconcessão de Parcela de terreno, junto da Estação Ferroviária de Porto - Alfândega para Parque de Estacionamento;
- Subconcessão de terreno junto da Estação Ferroviária de Cascais para Terminal Rodoviário;
- Subconcessão do antigo canal ferroviário sem exploração no Ramal de Alfândega para criação de Ecopista- Porto.

A receita com a gestão imobiliária e de espaços comerciais (extra-grupo) foi no 1.º semestre de 2020 de 6,4 milhões de euros, o que representa um crescimento de 19% face a 2019.





## 5. DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO

O desempenho económico e financeiro do Grupo IP, no 1.º semestre de 2020, foi impactado, de forma muito significativa, pela pandemia provocada pela COVID-19, que provocou uma forte redução da utilização da rede rodoferroviária e a consequente redução de rendimentos.

Com efeito verificou-se no 1.º semestre de 2020, face ao período homólogo de 2019, a perda de 104 milhões de euros em rendimentos provenientes da contribuição do serviço rodoviário, portagens e serviços ferroviários.

Resulta do referido que o **Resultado Líquido foi negativo, em 48,5 milhões de euros**, o que compara com o resultado líquido positivo de 35,0 milhões de euros no período homólogo de 2019.

O **Resultado Operacional** apresentou uma **quebra de cerca de 69,9 milhões de euros** face a 2019, atingindo ainda assim o valor de + 81,0 milhões de euros.

Ao nível da atividade core desenvolvida pela IP, o impacto do contexto pandémico vivido no 1.º semestre de 2020 foi reduzido ou mesmo nulo, em função dos planos de contingência implementados.

Tal traduziu-se no **aumento dos gastos de conservação da rede rodoferroviária (+11%)**, conforme previsto em Plano de Atividades, mas também no valor realizado de **Investimento**, que no 1.º semestre de 2020 foi de 75,7 milhões de euros, o que representa um aumento de 29% face ao período homólogo de 2019.

O **Resultado Financeiro** a 30 de junho de 2020, deteriorou-se em cerca de 23 milhões de euros (-23%), resultado do término do processo de renegociação dos contratos de subconcessão ocorrida no 2.º semestre de 2019, que se traduziu num aumento de 26 milhões de euros dos juros afetos às subconcessões face ao período homólogo, compensado parcialmente pelo valor líquido dos juros suportados e imputados ao concedente ferroviário, de cerca 3 milhões de euros.

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS	1.º S 2019	1.º S 2020	Δ% 20/19
Rendimentos Operacionais	647 109	540 956	-16%
Gastos Operacionais	-496 166	-459 917	-7%
<b>Resultado Operacional</b>	<b>150 944</b>	<b>81 024</b>	<b>-46%</b>
Resultado Financeiro	-101 449	-124 916	-23%
Resultados antes de impostos	49 495	-43 893	-189%
<b>Resultado Líquido</b>	<b>34 953</b>	<b>-48 510</b>	<b>-139%</b>

Valores em milhares de euros.

### 5.1 Rendimentos Operacionais

Os **Rendimentos Operacionais totalizam 541,0 milhões de euros**, o que representa uma redução de 106,2 milhões de euros (-16%) face ao período homólogo de 2019.



RENDIMENTOS OPERACIONAIS	1.º S 2019	1.º S 2020	Δ% 20/19
<b>Vendas e serviços prestados</b>	<b>575 335</b>	<b>472 959</b>	<b>-18%</b>
Contribuição Serviço Rodoviário (CSR)	331 670	268 787	-19%
Portagens	155 873	119 436	-23%
Serviços Ferroviários	40 198	35 463	-12%
Concedente Estado-Rédito ILD	12 458	15 298	23%
Contratos de Construção	18 094	18 675	3%
Outras prestações de serviços	17 042	15 301	-10%
<b>Indemnizações Compensatórias</b>	<b>29 874</b>	<b>27 528</b>	<b>-8%</b>
<b>Outros rendimentos e ganhos</b>	<b>41 900</b>	<b>40 469</b>	<b>-3%</b>
<b>Total dos Rendimentos Operacionais</b>	<b>647 109</b>	<b>540 956</b>	<b>-16%</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 473,0 milhões de euros, menos 102,4 milhões de euros face ao verificado em 2019.

#### 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 2020 mantiveram-se inalterados face aos fixados para o exercício de 2019, 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 2020 o valor de 268,8 milhões de euros, o que constitui uma variação negativa de 19% face ao período homólogo de 2019. A justificação para esta variação negativa é a declaração de pandemia pelo surto de COVID-19 e as fortes medidas de contenção adotadas que tiveram significativo impacto na circulação rodoviária e consequentemente no baixo consumo de combustíveis.

## PORTAGENS

Os rendimentos de portagens registaram uma quebra de 36,4 milhões de euros (-23%) face ao mesmo período do ano anterior, tendo atingido o montante total de 119,4 milhões de euros.

A exemplo da CSR, esta redução significativa deveu-se à pandemia provocada pelo surto de COVID-19 e as fortes medidas de contenção adotadas, que tiveram impacto significativo na circulação rodoviária, incluindo na rede portajada.

PORTAGENS	1.º S 2019	1.º S 2020	Δ% 20/19
Concessões	128 854	95 818	-26%
Subconcessões	13 088	10 297	-21%
Outras Vias IP	14 204	11 270	-21%
Outros serviços de cobrança	-272	2 050	854%
<b>Total</b>	<b>155 873</b>	<b>119 436</b>	<b>-23%</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 95,8 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 26% face ao período homólogo.

Nas subconcessões da IP as receitas de portagens atingiram 10,3 milhões de euros, menos 21% do alcançado em 2019.

As operações de exploração direta na rede IP (A21, A23 e Túnel do Marão) permitiram alcançar 11,3 milhões de euros, menos 21% do que em 2019.

Em termos gerais, assistiu-se no 1.º semestre a uma redução de 30% das viagens realizadas por veículos ligeiros. Já, no caso dos pesados, a variação foi de apenas -7%, em virtude de grande parte do transporte de mercadorias se ter mantido ao longo de todo o cenário de pandemia.

## 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 2020 um total de 35,5 milhões de euros, menos 12% face ao valor verificado em 2019.

Esta redução deveu-se maioritariamente à diminuição do volume de tráfego na infraestrutura ferroviária, durante o 2.º trimestre do ano. Com efeito realizaram-se apenas 15,9 milhões de comboios – quilómetro (CK), o que representa uma diminuição de 11% face ao verificado no mesmo período do ano anterior. Esta redução é devida ao impacto dos 105 dias de Estado de Emergência Nacional / Calamidade, que levou à ativação dos planos de contingência dos Operadores.

No caso do segmento de mercadorias, a variação agrega dois efeitos: redução de atividade já observada nos meses de janeiro a Maio (relativa à diminuição drástica dos comboios do carvão, em plena operação em idêntico período de 2019) e algum impacto da pandemia, ainda que menor do que no segmento de passageiros.

RECEITAS DA TARIFA DE UTILIZAÇÃO	1.º S 2019	1.º S 2020	Δ% 20/19
Passageiros	30 102	26 410	-12%
Mercadorias	4 000	3 479	-13%
Total Tarifa Utilização da Infraestrutura	34 102	29 889	-12%
TARIFA TUI / CK	1,90 €	1,88 €	-1%
Capacidade Pedida Não Utilizada	273	62	-77%
<b>Total</b>	<b>34 375</b>	<b>29 952</b>	<b>-13%</b>

Valores em milhares de euros.

Os rendimentos provenientes da tarifa de utilização da infraestrutura (pacote mínimo de acesso)

atingiram no 1.º semestre de 2020 o valor de 29,9 milhões de euros, menos 4,2 milhões de euros (-12,4%) do que em 2019.

O rendimento proveniente da realização de comboios de passageiros diminuiu 12,3% em relação ao mesmo período de 2019. Este segmento representa 88% do total das receitas de utilização da infraestrutura ferroviária. O rendimento proveniente da realização de comboios de mercadorias teve uma redução de 13% face ao período homólogo de 2019.

Os rendimentos operacionais com a valorização da penalidade associada à capacidade pedida e não utilizada foram, no 1.º semestre de 2020, de 62 mil euros, o que representa um decréscimo de 77% face a 2019, fruto da reformulação do respetivo modelo tarifário, que entrou em vigor com a 1.ª Adenda ao Diretório da Rede 2019. Tal reformulação teve como objetivo incentivar o planeamento atempado da capacidade, anulando a valorização dos pedidos de supressão efetuados com antecedências superiores a 14 dias e penalizando os pedidos de canal efetuados com menos de 4 dias de antecedência, aumentando dessa forma a qualidade dos canais oferecidos aos operadores.

OUTROS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS	1.º S 2019	1.º S 2020	Δ% 20/19
PS-Prestação Socorro ferroviário			
Subtotal Socorro ferroviário	0	0	0
IS-Utização de Estações	1 231	1 213	-2%
IS-Cedência de Energia	207	207	0%
IS-Espaços em Estações	130	110	-16%
IS-Cedência de Água	28	29	1%
IS-Informação ao Público	0	2	3387%
Subtotal Instalações de Serviços	1 597	1 560	-2%
Energia de Tracção	3 194	2 886	-10%
Estacionamento Material Circulante	862	913	6%
Manobras	78	63	-19%
Outros Serviços	38	39	3%
Subtotal Serviços Adicionais	4 172	3 901	-6%
Abastecimento Água/Combust Mat Circulante	18	13	-27%
S Aux-Out Serv Telecomunicações e Telemática	33	33	0%
Outros Serviços Auxiliares	2	3	58%
Subtotal Serviços Auxiliares	54	50	-7%
<b>Total</b>	<b>5 823</b>	<b>5 511</b>	<b>-5%</b>
Valores em milhares de euros.			

Os rendimentos com Instalações de Serviço inclui a utilização de estações e apeadeiros (disponibilização das áreas afetas ao apoio aos passageiros, à visualização de informações de viagem e à garantia de acesso do passageiro às plataformas e aos equipamentos aí instalados), assim como 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, estes serviços representam, no período em análise, um rendimento total de 1,6 milhões de euros, em linha com o valor verificado no 1.º semestre de 2019.

Relativamente à prestação de Serviços Adicionais, esta representa uma receita de 3,9 milhões de euros, verificando-se uma diminuição de 6% face a período homólogo de 2019, essencialmente devido à rubrica de acesso à energia elétrica de tração, pela menor circulação dos comboios durante o período de estado de emergência / calamidade.

A prestação de Serviço Auxiliares, associada 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, a variação negativa surge com a aplicação de mão-de-obra IP, já que tais serviços estão cada vez mais a ser efetuados diretamente por agentes dos operadores.

#### CONCEDENTE ESTADO – RÉDITO ILLD

Os montantes registados na rubrica Concedente Estado (Rédito ILLD) 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 2020 este rendimento atingiu o valor de 15,3 milhões de euros, o que representa um crescimento de 23% 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 2019	1.º S 2020	Δ% 20/19
Contratos Construção de Novas Infraestruturas	9 302	11 767	27%
Contratos Construção Rede Subconcessionada	0	0	
Capitalização Encargos Financeiros	8 792	6 907	-21%
<b>Total</b>	<b>18 094</b>	<b>18 675</b>	<b>3%</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 2020 verificou-se um crescimento de 27% dos rendimentos com Contratos de Construção de Novas Infraestruturas, face ao período homólogo de 2019.

A construção da Rede Subconcessionada é apurada tendo por base os valores de construção contratados para cada subconcessão e a percentagem de acabamento reportada à IP por cada subconcessionária, pelo que reflete a evolução física da obra e é assim independente do fluxo de faturação. No 1.º semestre de 2020 a construção da rede subconcessionada não teve qualquer evolução, conforme previsto, pelo que não há quaisquer rendimentos a considerar.

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 2020 foi de 15,3 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 10% (1,7 milhões de euros) face ao 1.º semestre de 2019.

OUTRAS PRESTAÇÕES DE SERVIÇOS	1.º S 2019	1.º S 2020	Δ% 20/19
Gestão Imobiliária e de Espaços Comerciais	7 943	6 431	-19%
Telecomunicações e Cloud solutions	4 472	4 256	-5%
Canal Técnico Rodoviário	1 441	1 653	15%
Serviços de Engenharia e Transporte	320	13	-96%
Terminais de Mercadorias	1 281	1 269	-1%
Licenciamentos	364	364	0%
Direito Exploração Áreas Serviço	623	655	5%
Outros Serviços	598	661	11%
<b>Total</b>	<b>17 042</b>	<b>15 301</b>	<b>-10%</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 2020 o valor de 6,4 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 19% face ao mesmo período do ano anterior.

Esta redução é justificada pelo impacto da pandemia provocada pela COVID-19, conforme já explicado no capítulo 4.7.

#### 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.

O volume de negócios atingiu os 4,3 milhões de euros no 1.º semestre de 2020, o que representa uma diminuição de 5% face ao período homólogo de 2019, em resultado essencialmente da redução do negócio de *cloudsolutions*, parcialmente compensado pelo aumento do negócio de transmissão.

#### C. Canal Técnico Rodoviário

O volume de negócios com o Canal Técnico Rodoviário foi no 1.º semestre de 2020 de 1,7 milhões de euros, o que representa um aumento de 15% face ao valor realizado no 1.º semestre de 2019, em resultado de novas autorizações de utilização concedidas a 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 apenas 13 mil euros, o que reflete a orientação estratégica do Grupo IP de afetação quase integral dos recursos da IP Engenharia às necessidades do Plano de Intervenções na Rede da IP, e em concreto do seu Programa de Investimentos Ferrovia 2020, ou seja, à prestação de serviços intra-grupo.

#### E. Terminais de Mercadorias

A exploração dos Terminais Ferroviários de Mercadorias traduziu-se numa receita no 1.º semestre de 2020 de 1,3 milhões de euros, em linha com o verificado no período homólogo de 2019.

#### 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 2020 foi de 364 mil euros, valor praticamente igual ao verificado em 2019.

### G. Áreas de Serviço

No 1.º semestre de 2020 a receita com Áreas de Serviço foi de 655 mil euros, mais 5% do que no período homólogo de 2019.

## 5.1.2 Indemnizações Compensatórias

RENDIMENTOS	1.º S 2019	1.º S 2020	Δ% 20/19
Indemnizações Compensatórias	29 874	27 528	-8%
Valores em milhares de euros.			

O rendimento correspondente às indemnizações compensatórias, para o 1.º semestre de 2020, foi de 27,5 milhões de euros, inferior em 8% ao valor verificado no mesmo período do ano anterior, o que está em linha com o estabelecido no Contrato Programa celebrado entre a IP e o Estado Português, em março de 2016, para a prestação do serviço público ferroviário.

## 5.1.3 Outros Rendimentos e Ganhos

O valor realizado de Outros Rendimentos e Ganhos foi no 1.º semestre de 2020 de 40,4 milhões de euros, menos 3% face ao valor verificado no 1.º semestre de 2019.

OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS	1.º S 2019	1.º S 2020	Δ% 20/19
Subsídios para investimento	31 589	29 274	-7%
Alienação de Património	222	1 318	493%
Venda de resíduos	613	1 186	93%
Danos ao Património	1 338	1 746	31%
Outros rendimentos	8 138	6 946	-15%
<b>Total</b>	<b>41 900</b>	<b>40 469</b>	<b>-3%</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 2020 atingiu os 29,3 milhões de euros, menos 7% do que o valor registado em igual período de 2019.

## ALIENAÇÃO DE PATRIMÓNIO

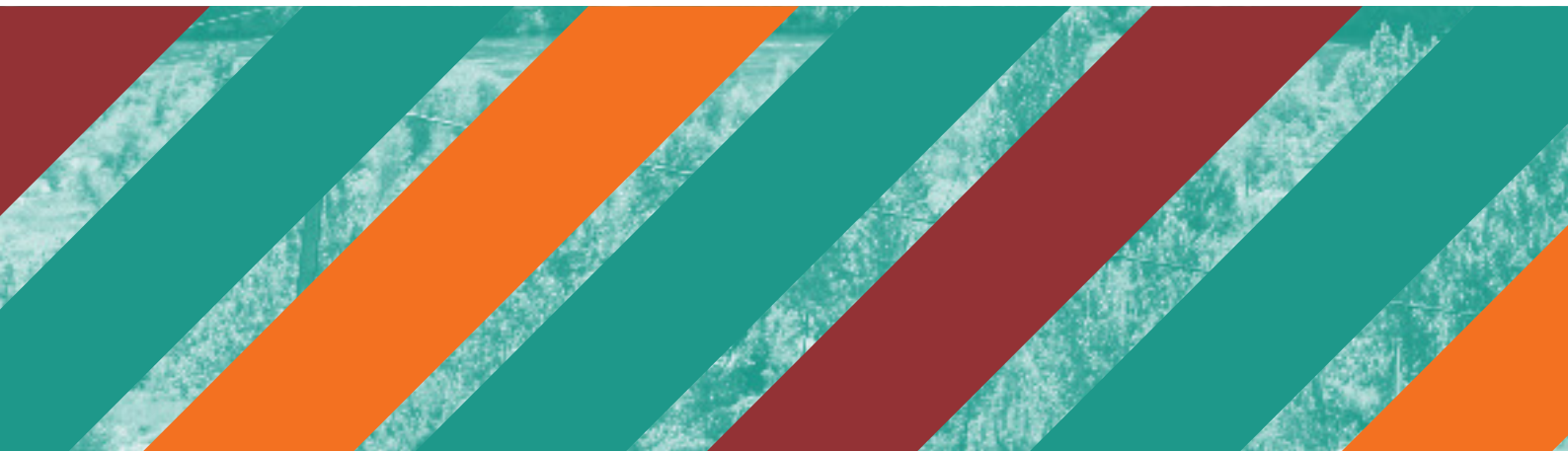
Os rendimentos verificados no 1.º semestre de 2020 com a Alienação de Património foram de 1,3 milhões euros, mais 1,1 milhões euros do que no 1.º semestre de 2019.

## VENDA DE RESÍDUOS

Os rendimentos verificados no 1.º semestre de 2020 com a Venda de Resíduos foram de 1,2 milhões euros, o que representa um aumento de 93% face ao período homólogo de 2019.

## DANOS AO PATRIMÓNIO

No 1.º semestre de 2020 o montante de ressarcimento de danos ao património rodoviário atingiu o montante de 1,7 milhões de euros, superior em 31% ao período homólogo de 2019.





## 5.2 Gastos Operacionais

No 1.º semestre de 2020 os gastos operacionais do Grupo IP ascenderam a 459,9 milhões de euros, o que representa uma diminuição de 7,3% face ao mesmo período do ano anterior.

GASTOS OPERACIONAIS	1.º S 2019	1.º S 2020	Δ% 20/19
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	138 174	112 949	-18%
Varição nos inventários de produção	0	15	100%
Fornecimentos e serviços externos	130 977	140 902	8%
Conservação, Reparação e Segurança Rede Rodoviária	49 265	53 684	9%
Conservação, Reparação e Segurança Rede Ferroviária	27 687	31 431	14%
Outros FSE	54 025	55 787	3%
Gastos com o pessoal	67 704	68 093	1%
Imparidades (perdas/reversões)	-52	237	558%
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	142 588	118 664	-17%
Provisões (aumentos/reduções)	13 341	15 308	15%
Outros gastos e perdas	3 433	3 763	10%
<b>Total dos Gastos Operacionais</b>	<b>496 166</b>	<b>459 932</b>	<b>-7,3%</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 112,9 milhões de euros, o que representa uma diminuição de 18,3% face a 2019.

CUSTO DAS MERCADORIAS VENDIDAS E DAS MATÉRIAS CONSUMIDAS	1.º S 2019	1.º S 2020	Δ% 20/19
Rede Subconcessionada	-	-	
Novas Infraestruturas rodoviárias	9 302	11 767	27%
Portagens Concessões Estado	121 816	90 643	-26%
Consumo de Materiais para Manutenção Ferroviária	3 587	4 660	30%
Consumo de Materiais para Investimento Ferroviário	3 409	5 839	71%
Outros CMV Mercadorias	60	39	-34%
<b>Total</b>	<b>138 174</b>	<b>112 949</b>	<b>-18,3%</b>
Valores em milhares de euros.			

A diminuição verificada face ao ano de 2019, de 25,2 milhões de euros, é devido maioritariamente à rubrica Portagens Concessões do Estado, devido à evolução desfavorável das receitas líquidas de portagens, motivada pela quebra na utilização da rede portajada no 1.º semestre de 2020, devido à COVID-19.

#### REDE SUBCONCESSIONADA

A construção da Rede Subconcessionada é apurada tendo por base os valores de construção contratados para cada subconcessão rodoviária e a percentagem de acabamento reportada à IP por cada subconcessionária, pelo que reflete a evolução física da obra e é assim independente do fluxo de faturação. No 1.º semestre de 2020 a construção da rede subconcessionada não teve qualquer evolução, conforme previsto.

#### 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 ficou 27% acima do período homólogo o que reflete uma maior execução das atividades de construção.

#### 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 26% face ao período homólogo de 2019, 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 2020 um aumento do consumo destes materiais, quer de manutenção, quer de investimento, respetivamente em 30% e em 71%, em linha com o aumento global de intervenções na rede ferroviária (e também rodoviária) verificado no 1.º semestre de 2020.

### 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 2020, de 53,7 milhões de euros, mais 4,4 milhões de euros (9%) do que no período homólogo de 2019.

CONSERVAÇÃO, REPARAÇÃO E SEGURANÇA DA REDE RODOVIÁRIA	1.º S 2019	1.º S 2020	Δ% 20/19
Conservação Periódica de Estradas	26 500	27 833	5%
Segurança Rodoviária	1 692	2 373	40%
Conservação Corrente de Infraestruturas	21 074	23 479	11%
<b>Total</b>	<b>49 265</b>	<b>53 684</b>	<b>9%</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 2020 foi de 27,8 milhões de euros, verificando-se um aumento de 1,3 milhões de euros face ao período homólogo de 2019. Este aumento decorre da atualização, efetuada no 2.º semestre de 2019, da estimativa de gasto anualizado para a manutenção programada, nos termos acima referidos.

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 segurança rodoviária apresenta um gasto de 2,4 milhões de euros no 1.º semestre de 2020, o que representa uma variação positiva de 40% face ao período homólogo de 2019.

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 contra incêndios.

A conservação corrente por contrato estende-se ainda às vias de alta capacidade da rede de autoestradas da Grande Lisboa, incluindo a prestação de assistência ao cliente com meios próprios. Também a rede de autoestradas do Grande Porto tem as necessidades de conservação corrente asseguradas através de um Contrato, num modelo totalmente em outsourcing para a Conservação e Operação.

A realização no período em análise foi de 23,5 milhões de euros, inclui 235 mil euros em manutenção telemática rodoviária, mais 11% face ao verificado no 1.º semestre de 2019.

## 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.

Estes contratos de Prestação de Serviços de Manutenção caracterizam-se por:

- Contratos de abrangência geográfica nacional, em lote único ou em lotes que abrangem mais do que uma unidade orgânica regional;
- Contratos de abrangência geográfica nacional, desenvolvidos centralmente e divididos em diversos lotes, circunscritos às unidades orgânicas regionais;
- Contratos de âmbito regional/local.



Os gastos totais com a conservação, reparação e segurança ferroviária foram, no 1.º semestre de 2020, de 31,4 milhões de euros, ou seja, mais 14% do que o verificado em 2019, conforme se pode verificar no quadro seguinte, com desagregação por especialidade.

CONSERVAÇÃO, REPARAÇÃO E SEGURANÇA DA REDE RODOVIÁRIA	1.º S 2019	1.º S 2020	Δ% 20/19
Via	11 955	15 139	27%
Sinalização	6 638	5 503	-17%
Telecomunicações	1 553	1 584	2%
Catenária	2 644	2 591	-2%
Baixa Tensão	860	731	-15%
Subestações	327	282	-14%
Construção Civil	1 745	1 217	-30%
Obras de arte	30	24	-22%
Passagens de Nível	278	294	6%
Recuperação de Materiais	178	152	-15%
Comboio Socorro	450	83	-81%
Elevadores e Escadas Rolantes	288	350	22%
Serviços Ferroviários	286	398	39%
Desmatação	-	2 554	100%
Outros	454	530	17%
<b>Total</b>	<b>27 687</b>	<b>31 431</b>	<b>14%</b>
Valores em milhares de euros.			

Apresentam-se de seguida os desvios mais significativos, por especialidade.

O aumento de gastos verificado no 1.º semestre de 2020 na **especialidade de Via** deve-se a algum défice de conservação verificado em anos anteriores, designadamente por atraso no início do atual contrato plurianual, situação que está a ser revertida com a execução de 2020.

A diminuição de gastos na **especialidade de Sinalização** deve-se essencialmente aos seguintes fatores:

- Atraso na apresentação das propostas por parte do fornecedor para o contrato “Prestação de serviços de Assistência técnica para as tecnologias ATPN (Convel e EBILink);
- Decisão de não concretização em 2020 da “Aquisição de peças de reserva para as tecnologias SSI e Westlock”;
- Atraso no início do contrato “Renovação de Mecanismos de Meia Barreira - Revisão/Reparação Integral” (-174 mil euros).

Em relação à **especialidade de Construção Civil** a diminuição de 528 mil euros, deve-se ao facto de, no 1.º semestre de 2019, algumas atividades de desmatização e controlo de vegetação, junto a edifícios, ainda estarem a ser integradas na especialidade de Construção Civil, estando atualmente integradas na especialidade de Desmatização, entretanto criada.

## OUTROS FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

Os Outros Fornecimentos e Serviços Externos atingiram o montante de 55,8 milhões de euros no 1.º semestre de 2020, o que representa um aumento de 3% face ao valor verificado no mesmo período do ano anterior.

OUTROS FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS	1.º S 2019	1.º S 2020	Δ% 20/19
O&M Subconcessões EP	15 312	20 313	33%
Encargos de Cobrança Portagens	9 819	8 596	-12%
Encargos de Cobrança da CSR	6 633	5 376	-19%
Energia Eléctrica	4 645	4 446	-4%
Energia Eléctrica para Tração	2 996	2 791	-7%
Honorários, Consultoria e Out. Trab. Especializados	1 360	1 351	-1%
Frota Automóvel	2 581	2 668	3%
Vigilância	4 025	3 711	-8%
Informática	1 121	1 422	27%
Limpeza	1 411	1 343	-5%
Deslocações e Estadias	208	106	-49%
Transportes de Pessoal	279	186	-33%
Comunicações	116	109	-5%
Outros FSE	3 521	3 369	-4%
<b>Total</b>	<b>54 025</b>	<b>55 787</b>	<b>3%</b>
Valores em milhares 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 crescimento deste gasto face ao período homólogo de 2019 (+33%) reflete a conclusão dos processos de renegociação dos contratos de subconcessão no 2.º semestre de 2019, em que foram alteradas as estimativas de gastos subjacentes a estes contratos com impacto direto na evolução de gastos com a O&M Subconcessões.

### 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 2020 verificou-se uma diminuição de 12% face ao período homólogo de 2019, o que resulta da redução de tráfego na rede portajada devida à COVID-19.

### 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 7,2 milhões de euros, o que representa uma diminuição de 5% face ao mesmo período do ano anterior, essencialmente devido à rubrica de acesso à energia elétrica de tração, pela menor circulação dos comboios durante o período de vigência do estado de emergência / calamidade.

### FROTA AUTOMÓVEL

Os gastos com a frota automóvel, em FSE's, foram de 2,7 milhões de euros no 1.º semestre de 2020, o que representa um aumento de 3% face ao período homólogo de 2019.

### 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 natu-

reza 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 2020 foram de 3,7 milhões de euros, representando uma diminuição de 8% face ao mesmo período de 2019.

### HONORÁRIOS, CONSULTORIAS E OUTROS TRABALHOS ESPECIALIZADOS

Esta rubrica registou, durante o 1.º semestre do ano, um valor de 1,4 milhões de euros, em linha com o verificado em igual período de 2019.

### INFORMÁTICA

No 1.º semestre de 2020 foram gastos 1,4 milhões de euros em serviços de informática, mais 0,3 milhões de euros que no período homólogo de 2019. Esta variação é devida essencialmente ao aumento dos gastos em licenças de software, por acréscimo de preços de mercado nos contratos de licenciamento.

### LIMPEZA

Na rubrica onde se registam os serviços de higiene e limpeza verifica-se, no 1.º semestre de 2020, uma diminuição de 5% face ao realizado no mesmo período do ano de 2019.

### DESLOCAÇÕES E ESTADAS

Esta rubrica engloba os alojamentos nacionais, deslocações internacionais, incluindo estas passagens aéreas e respetivo alojamento no estrangeiro. Importa referir que parte dos gastos com deslocações ao estrangeiro está associada a projetos de inovação que são cofinanciados pela União Europeia, com o inerente ressarcimento parcial dos gastos incorridos

Verificou-se no 1.º semestre de 2020 uma execução de 106 mil euros, o que representa uma diminuição de 102 mil euros face ao verificado no período homólogo de 2019. A redução das deslocações é influenciada pela situação de pandemia que se encontra o nosso país e o resto do mundo.

## COMUNICAÇÕES

Os gastos com comunicações durante o 1.º semestre de 2020 foram de 109 mil euros, menos 5% do que o valor verificado no período homólogo de 2019.

### 5.2.3 Gastos com Pessoal

No 1.º semestre de 2020 os gastos com pessoal do Grupo IP foram de 68,1 milhões de euros, aumentando 389 mil euros (+1%) face ao período homólogo de 2019.

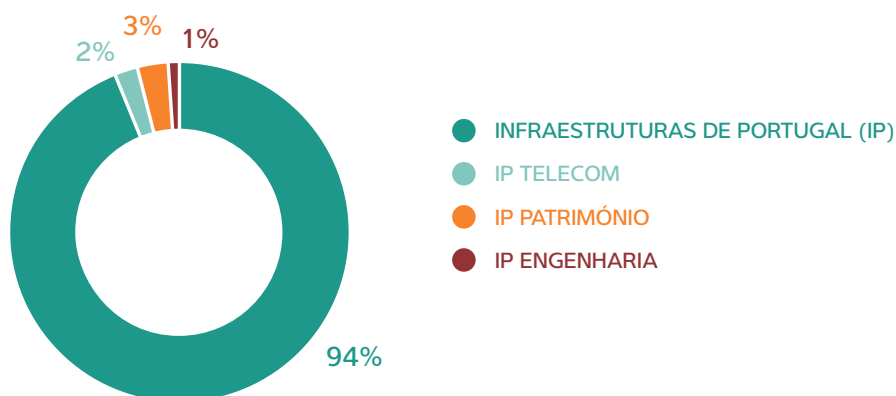
GASTOS COM PESSOAL	1.º S 2019	1.º S 2020	Δ% 20/19
Remuneração do Pessoal	53 057	53 274	0%
Encargos sobre Remunerações	11 874	11 914	0%
Indemnizações	173	0	-100%
Outros	2 600	2 906	12%
<b>Total</b>	<b>67 704</b>	<b>68 093</b>	<b>1%</b>

Valores em milhares de euros.

Não obstante a redução do efetivo médio no 1.º semestre de 2020 face ao período homólogo de 2019 (3.628 vs 3.604), verifica-se um ligeiro aumento de gastos motivado pelas atualizações salariais que decorrem do Instrumento de Regulação Coletiva de Trabalho em vigor.

O efetivo do Grupo IP a 30 de junho de 2020 é de 3.588 colaboradores.

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





#### 5.2.4 Imparidades (Perdas / Reversões)

No 1.º semestre de 2020 os movimentos de imparidades foram, em termos globais, de 237 mil euros, mais 289 mil euros face ao mesmo período do ano anterior. Este aumento está associado às imparidades de clientes, no segmento de negócio imobiliário do Grupo (IPP), que aumentaram face a 2019, devido à pandemia, tendo aumentado o risco de crédito associado a estes saldos.

#### 5.2.5 Provisões (Aumentos / Reduções)

O valor total dos gastos com provisões no período em análise ascendeu a 15,3 milhões de euros, o que representa um aumento de 15% face ao verificado no mesmo período do ano anterior. Este aumento é justificado essencialmente pelo reforço das provisões relativas ao processo do IVA associado à CSR.

#### 5.2.6 Outros Gastos e Perdas

Os Outros Gastos e Perdas registaram no 1.º semestre de 2020 o valor de 3,8 milhões de euros, o que representa um aumento de 10% face a igual período de 2019.

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

O valor registado de gastos de depreciação e amortização foi de 118,7 milhões de euros no 1.º semestre de 2020, o que representa uma diminuição de 23,9 milhões de euros face ao valor verificado em igual período do ano anterior.

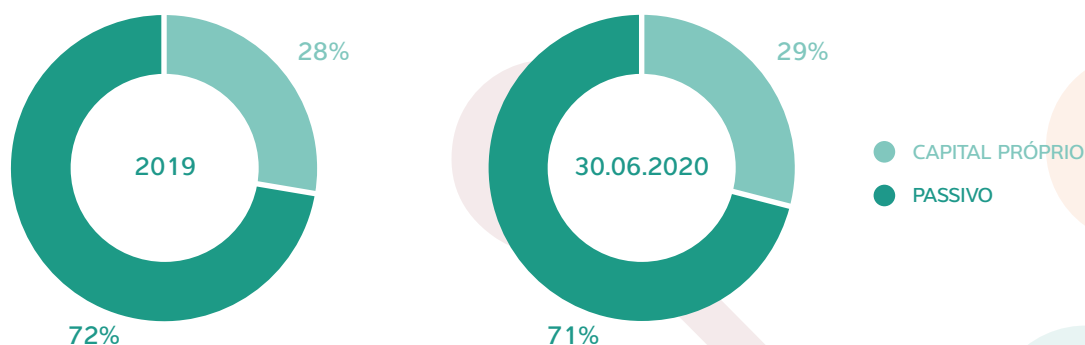
Esta diferença deriva essencialmente da redução da taxa de depreciação do direito de concessão rodoviário que é calculada com base nos fluxos económicos / financeiros do período de vigência do respetivo contrato sendo esta diretamente influenciável pela redução dos réditos diretamente atribuíveis (CSR e Portagens).

### 5.3 Estrutura Patrimonial

No final do 1.º semestre de 2020 o Ativo total ascendia a 27 075 milhões de euros, que é constituído maioritariamente por Ativo Intangível, relativo essencialmente ao direito resultante do Contrato de Concessão Rodoviário.

O Capital Próprio totalizava, a 30 de junho de 2020, 7.838 milhões de euros (29% do Ativo) e o Passivo Total ascendia 19.237 milhões de euros (71% do Ativo).

## ESTRUTURA DO ATIVO



No que respeita ao Ativo, verifica-se um aumento de 209 milhões de euros (1%) face a 31 de dezembro de 2019. No Ativo Não Corrente, releva-se o aumento de 190 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 97 milhões de euros na 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 2020, uma diminuição de 97 milhões de euros face ao final do ano de 2019, justificado essencialmente pela redução de 245 milhões de euros relativos a outras contas a pagar (passivo não corrente).

No 1.º semestre de 2020 foram realizadas operações de aumento de capital num total de 354,6 milhões de euros. **O capital social no final do primeiro semestre totalizava 7.558 milhões de euros.**

## 6. GESTÃO FINANCEIRA E DÍVIDA

### 6.1 Gestão Financeira

#### GRUPO IP

Em 2020 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 contribuírem 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 2020 com um total de disponibilidades de 176 milhões de euros:

DISPONIBILIDADES	
IP	163
IPE	2
IPP	5
IPT	6
<b>Total</b>	<b>176</b>
Valores em milhões de euros.	

#### IP

A partir de 2012, com a integração da IP (ex-RE-FER 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 2020 (OE 2020), aprovado pela Lei n.º 2/2020, de 31 de março, incluiu necessidades globais de financiamento da IP no valor de 1.054,1 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 2020.

Face à proposta de Orçamento da IP para 2020, submetida em outubro de 2019, verificou-se na versão aprovada do lado da despesa, uma redução de cerca de 440 milhões de euros, com significativo impacto na atividade core da empresa. Do lado da receita, esta componente foi sobrevalorizada em 114,5 milhões de euros tendo obrigado, na prática, a um ajustamento adicional e indireto ao orçamento de despesa na ordem dos 114,5 milhões de euros com impacto nos níveis de execução do programa de investimento e nos níveis de serviço e segurança das infraestruturas que a empresa gere. Perante esta constatação, a IP solicitou os adequados esclarecimentos, mas principalmente, informou sobre as consequências da manutenção das referidas alterações, não tendo até a data obtido qualquer resposta/orientação por parte das Tutelas.

Para além desta situação, a IP deparou-se novamente com a aplicação dos cativos previstos no art.º 3º da Lei n.º 2/2020, de 31 de março (OE 2020) que condicionam sempre a atividade da empresa, mas que este ano foi agravada pelo montante de cativos aplicados, que ascendem a 80,4 milhões de euros, mais 22 milhões de euros do que era esperado.

A IP solicitou em maio a desativação deste valor,

não tendo obtido, até ao momento, qualquer resposta.

Durante o 1º semestre do ano, a IP deparou-se ainda com dificuldades na cobrança das suas principais fontes de financiamento que potenciaram a necessidade de recorrer a pedidos de autorização específicos para ultrapassar os constrangimentos como sejam, a antecipação de fundos disponíveis, a utilização parcial do saldo de gerência e o recurso a aumentos de capital.

Por outro lado, acrescem ainda os efeitos da pandemia COVID-19, que originaram quebras acentuadas ao nível das principais receitas, designadamente, Portagens e Tarifa de utilização.

Foram autorizadas, no 1º semestre do ano, as seguintes medidas para solucionar as dificuldades orçamentais:

- aumento de fundos disponíveis de CSR, no montante de 492,3 milhões de euros;
- exclusivamente para gestão de tesouraria, sem alteração do valor orçamentado, a utilização de 147,2 milhões de euros do saldo de gerência anterior para pagamento de PPP;
- aumento do orçamento de despesa em 132,8 milhões de euros, exclusivamente para pagamento de PPP, por contrapartida da utilização do saldo de gerência;
- aumento de fundos disponíveis de janeiro a junho para ativos financeiros do Capítulo 60 da DGTF até ao montante de 354,6 milhões de euros, a alocar à IP para pagamento de PPP e serviço da dívida.

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

RECEITA	1 048,6
Aumento de Capital	354,6
Contribuição do Serviço Rodoviário *	472,3
Portagens *	137,7
Indemnizações Compensatórias	33,9
Fundos Comunitários	10,5
Outras	39,6

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

DESPESA	1 148,8
Pagamentos de Investimento em PPP	833,4
Outros Pagamentos de Investimento **	79,1
Amortizações de Empréstimos BEI + Eurobonds	37,4
Encargos Financeiros ***	9,2
Outras	189,7

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

## 6.2 Operações de Aumento de Capital

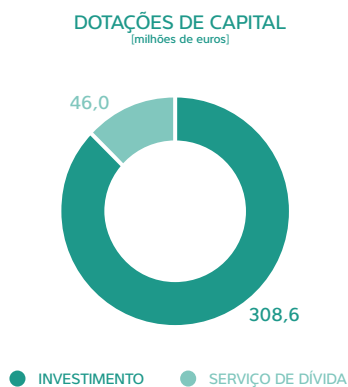
Em 30 de junho de 2020, o capital social da empresa ascendia a 7.558 milhões de euros. Ao longo do 1º semestre do ano realizaram-se um total de 354,6 milhões de euros de operações de aumento do capital que ocorreram nas seguintes datas:



	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
	mar/20	300 145 000
	mai/20	31 000 000
	jun/20	23 495 000
<b>Capital Social</b>	<b>30-06-2020</b>	<b>7 558 020 000</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:



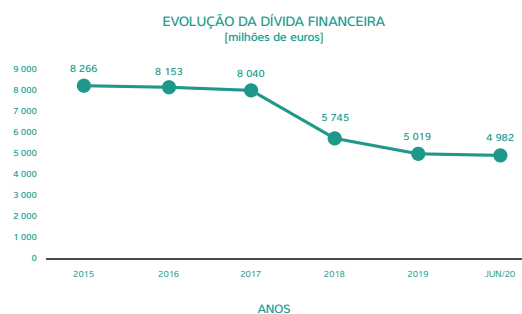
A dotação de capital alocada ao investimento foi integralmente utilizada para fazer face aos pagamentos das Concessões do Estado.

### 6.3 Estrutura da Dívida Financeira

Através do Despacho 381 de 26 de julho de 2020 do Senhor Secretário de Estado do Tesouro, foi concedida nova moratória para os empréstimos do Estado, que adia o pagamento do serviço da dívida de 31 de maio para 30 de novembro de 2020, tanto

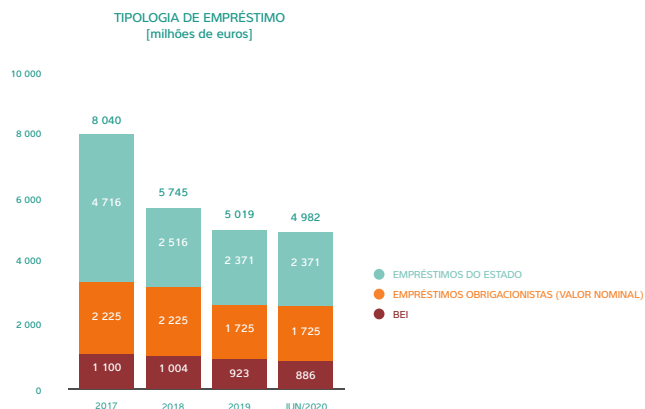
para a componente rodoviária como para a componente ferroviária. Os diferimentos concedidos neste âmbito não estão sujeitos ao pagamento de juros.

A dívida financeira do Grupo IP no final de junho de 2020 fixou-se em 4.981,9 milhões de euros, o que significa um decréscimo de 37,4 milhões de euros face aos 5.019,3 milhões de euros de dezembro de 2019, conforme gráfico seguinte:



A redução da dívida acima mencionada respeita, integralmente, a amortizações dos empréstimos contraídos junto do BEI.

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



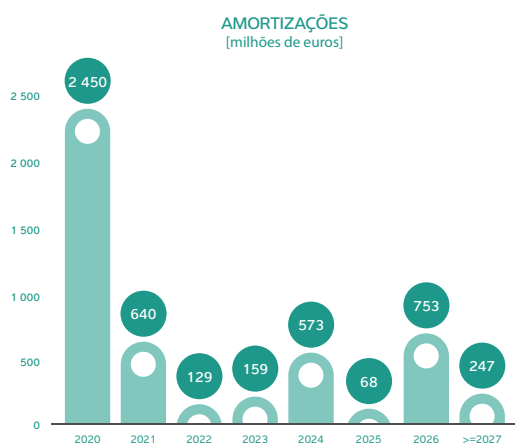
O peso da dívida financeira que beneficia de garantia do Estado Português é de 40% do total da dívida. Neste universo, encontram-se a totalidade dos empréstimos BEI e duas emissões obrigacionistas que totalizam 1,1 mil milhões de euros. Se excluirmos a componente de empréstimos do Estado, o peso da dívida que beneficia de aval do Estado sobe para 87%.

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.

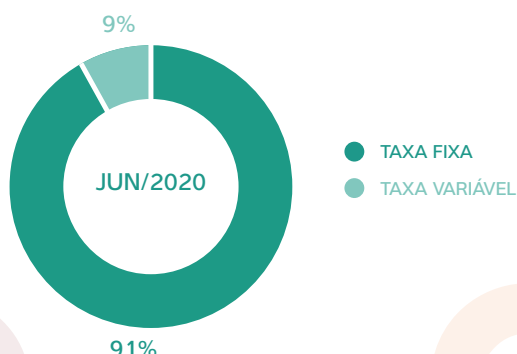
Os empréstimos BEI têm um plano de amortização com prestações de capital, iguais ou diferentes, mas sucessivas, permitindo o alisamento do perfil de amortização da dívida.

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, 2024, 2026 e 2030, o que implicará o respetivo refinanciamento nesses anos.

Como se pode observar no gráfico seguinte, as amortizações previstas para 2020 apresentam um valor bastante expressivo (2.450 milhões de euros), refletindo essencialmente o reembolso dos empréstimos do Estado em novembro (2.215,6 milhões de euros para a componente rodoviária e 144,7 milhões de euros para a componente ferroviária). O restante valor de 89,7 milhões de euros é referente a empréstimos BEI, dos quais 37,4 milhões foram amortizados durante o 1º semestre.



No final de junho de 2020, a carteira de dívida do Grupo distribuía-se, por regime de taxa de juro, da seguinte forma:



Em 30 de junho de 2020, 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.

Em 20 de agosto de 2020, a Moody's Investors Service manteve 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 2020.

RESULTADO FINANCEIRO	JUNHO		
	REAL 2019	REAL 2020	VARIAÇÃO 2020/2019
<b>Resultado Financeiro da Atividade Investimento</b>	<b>-34,9</b>	<b>-30,4</b>	<b>4,5</b>
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras*	-34,9	-30,4	4,5
<b>Resultado Financeiro da Atividade Gestão de Infraestruturas</b>	<b>-14,0</b>	<b>-12,6</b>	<b>1,5</b>
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras	-14,0	-12,6	1,5
<b>Resultado Financeiro Alta Prestação</b>	<b>-86,5</b>	<b>-111,5</b>	<b>-25,0</b>
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras - Subconcessões	-78,2	-104,7	-26,5
Perdas financeiras - Concessões do Estado	-8,3	-6,8	1,5
<b>Resultado Financeiro Gestão Rede Rodoviária</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,0</b>
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras	-0,9	-0,9	0,0
<b>Resultado Financeiro Global</b>	<b>-136,4</b>	<b>-155,3</b>	<b>-18,9</b>
Valor imputado - Concedente Estado*	34,9	30,4	-4,5
<b>Resultado Financeiro (Demonstração de Rendimento Integral)</b>	<b>-101,4</b>	<b>-124,9</b>	<b>-23,5</b>
<b>RF Global gestão directa</b>	<b>-58,1</b>	<b>-50,6</b>	<b>7,5</b>

Valores em milhões de euros

No 1º semestre de 2020, o Resultado Financeiro Global ascendeu a -155,3 milhões de euros traduzindo um agravamento de 18,9 milhões de euros face a igual período do ano anterior.

Este aumento resulta fundamentalmente do efeito do aumento dos encargos financeiros subjacentes à dívida de subconcessões, no segmento de Alta Prestação, em cerca de 25 milhões de euros, o qual foi parcialmente compensado pelo decréscimo registado nas perdas financeiras no segmento de Atividade de Investimento, no montante de 4,5 milhões de euros.

A conclusão em 2019 dos processos de renegociação dos contratos de Subconcessão, conduziu a uma reapreciação dos casos base, resultando num aumento dos juros quer face ao previsto em orçamento, quer face ao período homólogo.

O decréscimo nas perdas financeiras na atividade de investimento resulta do refinanciamento, através de capital, do serviço da dívida dos empréstimos alocados àquela atividade, consequentemente, traduzindo-se numa diminuição dos encargos financeiros imputados ao Concedente.

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 -50,6 milhões de euros contra os -58,1 milhões de euros em junho de 2019, refletindo uma recuperação de 7,5 milhões de euros.

## 7. IMPACTO COVID-19

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

A 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. Esta realidade é diretamente aferida com a evolução dos investimentos (rede própria) e das atividades de conservação face ao período homólogo de 2019. Nas atividades de investimento verifica-se um aumento de execução de 29% (75,7 milhões de euros vs 58,7 milhões de euros) e nas atividades de conservação verifica-se um aumento de 11% (85,1 milhões de euros vs 77,0 milhões de euros).

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 muito reduzido ou nulo, o impacto em termos económicos é significativo, designadamente ao nível dos rendimentos provenientes da utilização das redes rodoviária e ferroviária devido à redução de procura, que atingiu o seu ponto mais baixo durante o período de Estado de Emergência decretado por S. Exa o Presidente da República, em 18 de março, com abrangência em todo o território nacional e que se prolongou até ao dia 2 de maio.

Se no que respeita ao nível de utilização da rede ferroviária já se verificou uma recuperação quase integral, designadamente quando comparada com os meses de janeiro e fevereiro de 2020, a utilização da rede rodoviária é ainda inferior ao normal, mantendo-se assim um impacto significativo nos rendimentos gerados pela CSR e pelas portagens.

Até ao final do 1.º semestre de 2020 a perda de rendimentos core foi de 104 milhões de euros, quando comparada com o período homólogo de 2019: 62,9 milhões de euros na CSR (-23%), 36,4 milhões de euros com as portagens (-31%) e 4,7 milhões de euros (-13%) com os serviços ferroviários.

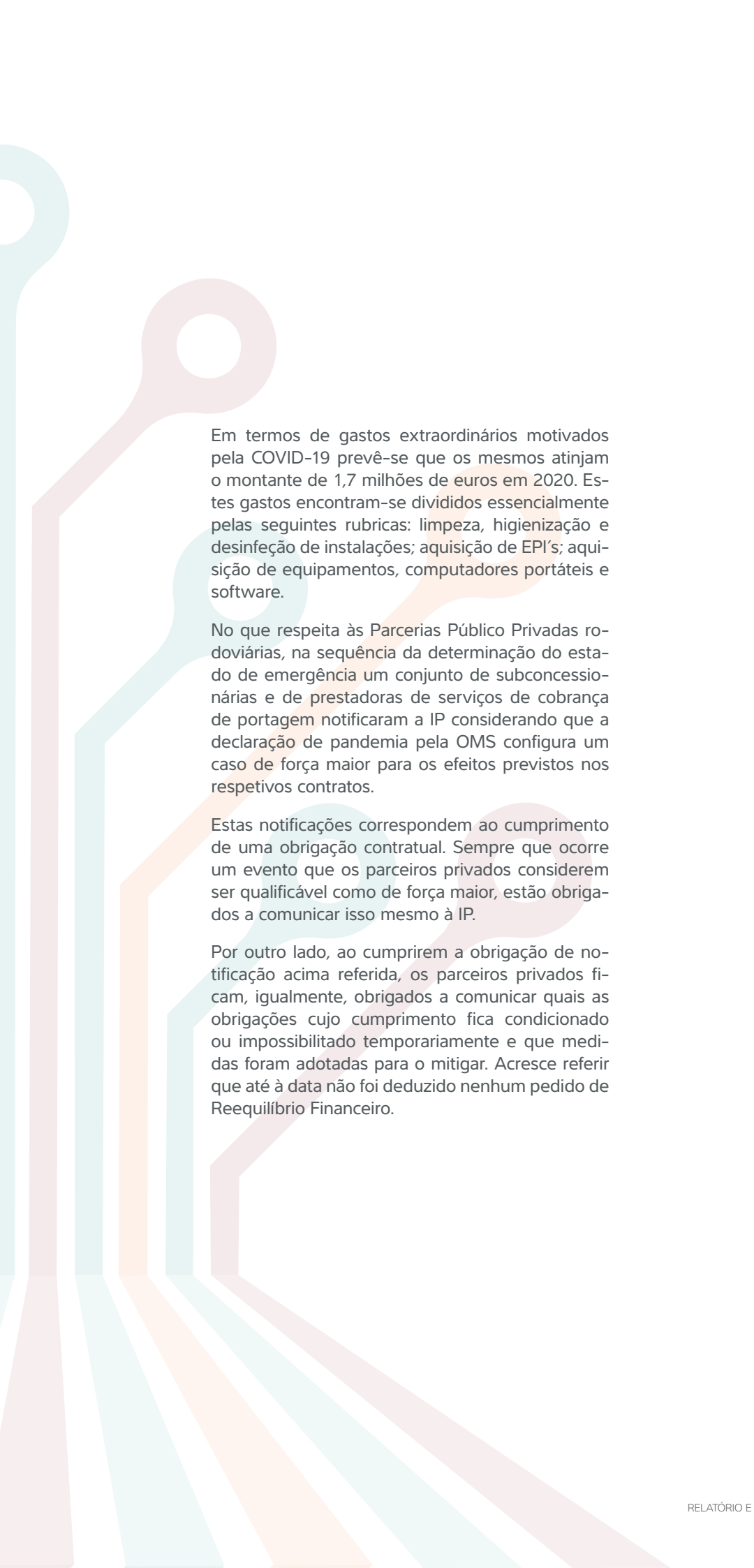
A projeção para o final do ano é de uma perda total de rendimentos core, face a 2019, na ordem dos 170 milhões de euros. Este é naturalmente um valor estimado, em função dos últimos dados conhecidos, mas que dependerá muito da forma como a pandemia irá evoluir no 4.º trimestre de 2020.

Importa referir que a IP mantém uma estreita articulação com o acionista Estado tendo em vista a implementação das soluções mais adequadas para cobertura das necessidades de financiamento adicionais, mantendo-se assim salvaguardada a sustentabilidade financeira da empresa.

Também o negócio de gestão imobiliária e de espaços comerciais, sob a gestão da IP Património, foi impactado pela situação adveniente da pandemia COVID-19, 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 no mês de março, foram aplicadas medidas de isenção de pagamento (374 contratos na faturação de abril e de maio e 24 em junho, no valor total de 922 mil euros) e de redução de contrapartida (21 contratos na faturação de abril e de maio e 368 em junho, no valor total de 244 mil euros). O impacto desta redução de receita é parcialmente compensado pela redução da renda de concessão por esta ser indexada aos rendimentos operacionais.

Não obstante o referido, as medidas que estão a ser adotadas pela gestão da IP Património, em conjunto com o seu acionista, asseguram a continuidade da atividade da IP Património.





Em termos de gastos extraordinários motivados pela COVID-19 prevê-se que os mesmos atinjam o montante de 1,7 milhões de euros em 2020. Estes gastos encontram-se divididos essencialmente pelas seguintes rubricas: limpeza, higienização e desinfecção de instalações; aquisição de EPI's; aquisição de equipamentos, computadores portáteis e software.

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.

Estas notificações correspondem ao cumprimento de uma obrigação contratual. Sempre que ocorre um evento que os parceiros privados considerem ser qualificável como de força maior, 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. Acresce referir que até à data não foi deduzido nenhum pedido de Reequilíbrio Financeiro.

## 8. EVENTOS SUBSEQUENTES

### **Despacho Conjunto do Senhor Secretário de Estado do Tesouro e do Senhor Secretário de Estado das Infraestruturas - 25 de Julho de 2020**

Autoriza a admissão em 2020 de 100 novos trabalhadores visando assegurar o cumprimento dos compromissos relativos aos planos de investimento em infraestruturas e acompanhamento dos projetos respetivos, e para fazer face à dimensão das intervenções na rede ferroviária e rodoviária, requeridas pelos planos de investimento nacionais.

Autoriza ainda a substituição dos colaboradores que cessaram, ou que venham a cessar, no ano de 2020, o vínculo de emprego por tempo indeterminado, por causa não imputável à entidade empregadora.

### **Acidente na Linha do Norte com Alfa Pendular – 31 de julho de 2020**

No dia 31 de julho verificou-se a ocorrência de acidente ferroviário, na Linha do Norte, próximo da estação de Soure, devido a colisão entre um comboio alfa pendular e um veículo de manutenção de catenária. Deste acidente há a lamentar o falecimento de duas pessoas, ambas pertencentes aos quadros de pessoal da IP.

O inquérito a este acidente é da responsabilidade do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários, não sendo conhecido à data o respetivo relatório final.

### **Aumentos de Capital - 25 de agosto e 28 de agosto de 2020**

Através das Deliberações Sociais Unânicas por Escrito, com datas de 25 de agosto de 2020 e 28 de agosto de 2020 respetivamente, foi decidido aumentar o capital social da IP em 190.005 milhares de euros através da emissão de 38.001 ações com o valor nominal de 5 000 euros cada, a subscrever e a realizar pelo acionista Estado.

### **Rejeição pelo Tribunal Constitucional de Recurso apresentado pela IP relativo à Recusa de Visto, pelo Tribunal de Contas, do Contrato de Subconcessão do Algarve Litoral – 1 de setembro de 2020**

Por decisão sumária 418-2020, datada de 1 de setembro 2020, o Tribunal Constitucional rejeitou a admissão do referido recurso, tendo a IP interposto em 14 de setembro 2020 reclamação para o Plenário do Tribunal Constitucional desta decisão.

Almada, 17 de setembro de 2020

## 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 e Notas**  
**Condensadas**  
**Consolidadas**  
**Grupo IP**




# ÍNDICE

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

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS E NOTAS PARA O PRIMEIRO SEMESTRE DE 2020	100
DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO	101
DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS PARA O PRIMEIRO SEMESTRE DE 2020	102
1. INFORMAÇÃO SOCIETÁRIA	108
1.1. ATIVIDADE DA IP	109
1.2. ATIVIDADES DAS EMPRESAS DO GRUPO IP	109
1.3. OUTRAS PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS	110
2. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS	110
2.1. BASES DE PREPARAÇÃO	112
2.2. BASES DA CONSOLIDAÇÃO	112
2.3. POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS	114
2.4. PRINCIPAIS JULGAMENTOS, ESTIMATIVAS E PRESSUPOSTOS UTILIZADOS NA PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	114
3. GRUPO	120
4. INFORMAÇÃO POR SEGMENTOS	121
5. ATIVOS INTANGÍVEIS	124
6. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS (ATIVOS E PASSIVOS)	126
7. DIFERIMENTOS	128
7.1. DIFERIMENTOS ATIVOS	128
7.2. DIFERIMENTOS PASSIVOS	128
8. ATIVOS FINANCEIROS E PASSIVOS FINANCEIROS	130
8.1. CATEGORIAS DE ACORDO COM A IFRS 9	130
8.2. ATIVOS FINANCEIROS	131
8.3. PASSIVOS FINANCEIROS	134
8.4. POLÍTICAS DE GESTÃO DE RISCO FINANCEIRO	141
8.5. ALTERAÇÕES NO PASSIVO DECORRENTE DA ATIVIDADE DE FINANCIAMENTO	148
9. PROVISÕES	149
10. CAPITAL E RESERVAS	151
11. VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS	152
12. CUSTO DAS MERCADORIAS VENDIDAS E DAS MATÉRIAS CONSUMIDAS	154
13. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS	155
14. PERDAS E GANHOS FINANCEIROS	156
15. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	157
16. ENTIDADES RELACIONADAS	159
16.1. RESUMO DAS PARTES RELACIONADAS	159

16.2. SALDOS E TRANSAÇÕES SIGNIFICATIVAS COM ENTIDADES PÚBLICAS	160
16.3. SALDOS E TRANSAÇÕES COM OPERADORES FERROVIÁRIOS	162
16.4. OPERAÇÕES CONJUNTAS	162
16.5. REMUNERAÇÕES DOS MEMBROS DE ÓRGÃOS SOCIAIS	163
17. NORMAS CONTABILÍSTICAS E INTERPRETAÇÕES RECENTEMENTE EMITIDAS	165
18. GARANTIAS E AVALES	168
19. CONTINGÊNCIAS	169
20. COMPROMISSOS	170
21. INFORMAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS	171
22. OUTROS FACTOS RELEVANTES	172
23. EVENTOS SUBSEQUENTES	175



# DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS E NOTAS PARA O PRIMEIRO SEMESTRE DE 2020

(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 semestrais 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 2020 expõe fielmente os acontecimentos importantes ocorridos naquele período e o impacto nas respetivas demonstrações financeiras semestrais condensadas, 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 2020  
E A 31 DE DEZEMBRO DE 2019

ATIVO	NOTAS	30-06-2020	31-12-2019
<b>Não corrente</b>			
Goodwill		21 687	21 687
Investimentos financeiros		32	32
Ativos intangíveis	5	20 776 672	20 586 467
Ativos fixos tangíveis		65 158	59 930
Propriedades de investimento		3 169	3 199
Clientes		157	472
Diferimentos	7.1	614	164
Ativos por impostos diferidos		274 984	272 044
		<b>21 142 472</b>	<b>20 943 994</b>
<b>Corrente</b>			
Inventários		82 059	83 621
Concedente - Estado - Conta a receber	8.2.1	3 931 281	3 834 542
Clientes	8.2.2	94 808	75 464
Ativo por imposto corrente		3 212	2 445
Estado e outros entes públicos	6	1 571 584	1 452 828
Outras contas a receber	8.2.3	72 739	183 420
Diferimentos	7.1	1 153	2 116
Caixa e equivalentes de caixa	8.2.4	175 539	287 092
Ativos não correntes detidos para venda		4	4
		<b>5 932 379</b>	<b>5 921 531</b>
<b>Total do Ativo</b>		<b>27 074 851</b>	<b>26 865 524</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 2020 E A 31 DE DEZEMBRO DE 2019 (CONTINUAÇÃO)**

CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO	NOTAS	30-06-2020	31-12-2019
<b>Capital e reservas atribuíveis aos detentores de capital</b>			
Capital realizado	10	7 558 020	7 203 380
Reservas	10	259 593	155 967
Resultados acumulados		68 438	153 599
		<b>7 886 051</b>	<b>7 512 946</b>
Resultado líquido do período		- 48 510	18 465
<b>Total do capital próprio</b>		<b>7 837 541</b>	<b>7 531 411</b>
<b>Passivo</b>			
<b>Não corrente</b>			
Provisões	9	921 250	903 525
Financiamentos obtidos	8.3.1	2 515 385	2 561 036
Financiamento do acionista/ Suprimentos	8.3.2	5 333	10 667
Outras contas a pagar	8.3.4	1 714 368	1 959 310
Diferimentos	7.2	10 279 249	10 311 078
Passivo por impostos diferidos		136	79
		<b>15 435 721</b>	<b>15 745 695</b>
<b>Corrente</b>			
Fornecedores	8.3.3	30 968	43 308
Adiantamentos de clientes		469	485
Estado e outros entes públicos	6	10 314	17 980
Passivo para imposto corrente	6	7 412	0
Financiamentos obtidos	8.3.1	146 554	99 750
Financiamentos do acionista/ Suprimentos	8.3.2	2 483 983	2 475 895
Outras contas a pagar	8.3.4	1 010 986	940 406
Diferimentos	7.2	110 903	10 594
		<b>3 801 589</b>	<b>3 588 418</b>
<b>Total do passivo</b>		<b>19 237 310</b>	<b>19 334 113</b>
<b>Total do capital próprio e do passivo</b>		<b>27 074 851</b>	<b>26 865 524</b>
Para ser lido em conjunto com as notas às Demonstrações Financeiras Condensada Consolidadas.			

DEMONSTRAÇÃO CONDENSADA CONSOLIDADA DOS RESULTADOS DE 1 DE JANEIRO DE 2020 A 30 DE JUNHO DE 2020 E DE 1 DE JANEIRO DE 2019 A 30 DE JUNHO DE 2019

	NOTAS	2020	2019
Vendas e serviços prestados	11	472 959	575 335
Indemnizações compensatórias		27 528	29 874
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	12	- 112 949	- 138 174
Varição nos inventários de produção		- 15	0
Fornecimentos e serviços externos	13	- 140 902	- 130 977
Conservação, Reparação e Segurança Rede Rodoviária	13	- 53 684	- 49 265
Conservação, Reparação e Segurança Rede Ferroviária	13	- 31 431	- 27 687
Outros FSE's	13	- 55 787	- 54 025
Gastos com pessoal		- 68 093	- 67 704
Imparidades (perdas) / reversões		- 237	52
Provisões (aumentos) / reduções	9	- 15 308	- 13 341
Outros rendimentos e ganhos		40 469	41 900
Outros gastos e perdas		- 3 763	- 3 433
<b>Resultados antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>		<b>199 687</b>	<b>293 531</b>
(Gastos) / reversões de depreciação e de amortização		- 118 664	- 142 588
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>		<b>81 024</b>	<b>150 944</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	14	30 403	34 934
Juros e gastos similares suportados	14	- 155 319	- 136 382
<b>Resultados antes de impostos</b>		<b>- 43 893</b>	<b>49 495</b>
Imposto sobre o rendimento do período	15	- 4 617	- 14 542
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b>- 48 510</b>	<b>34 953</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 2020 A 30 DE JUNHO DE 2020 E DE 1 DE JANEIRO DE 2019 A 30 DE JUNHO DE 2019

	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	-
<b>Aumentos de capital</b>	<b>10</b>	<b>354 640</b>	-	-	-	<b>354 640</b>
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.

	NOTAS	CAPITAL	RESERVAS	RESULTADOS ACUMULADOS	RESULTADO DO EXERCÍCIO	TOTAL
<b>Saldo em 31 de dezembro de 2018</b>		<b>5 811 510</b>	<b>33 730</b>	<b>190 130</b>	<b>85 707</b>	<b>6 121 076</b>
Aplicação de resultados do exercício anterior		-	5 465	80 243	- 85 707	-
Aumentos de capital		1 061 000	-	-	-	1 061 000
Resultado integral do exercício		-	-	-	34 953	34 953
<b>Saldo em 30 de junho de 2019</b>		<b>6 872 510</b>	<b>39 194</b>	<b>270 372</b>	<b>34 953</b>	<b>7 217 030</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 2020 A 30 DE JUNHO DE 2020 E DE 1 DE JANEIRO DE 2019 A 30 DE JUNHO DE 2019

	NOTAS	2020	2019
<b>Atividades Operacionais</b>			
Recebimentos de clientes		663 642	493 770
Pagamentos a fornecedores		- 527 622	- 442 573
Pagamentos ao pessoal		- 62 565	- 62 324
<b>Fluxo gerado pelas operações</b>		<b>73 455</b>	<b>- 11 128</b>
(Pagamento) / recebimento de IRC		-	- 24 157
Outros recebimentos / (pagamentos) relativos à atividade operacional		30 033	31 524
<b>Fluxo das atividades operacionais (1)</b>		<b>103 488</b>	<b>- 3 761</b>
<b>Atividades de Investimento</b>			
<b>Recebimentos provenientes de:</b>			
Subsídios ao investimento		10 769	16 657
Ativos fixos tangíveis		1 221	404
Juros e proveitos similares		2	9
		<b>11 992</b>	<b>17 069</b>
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>			
Subsídios ao investimento		- 280	-
Ativos fixos tangíveis		- 69 121	- 39 864
Ativos intangíveis		- 465 453	- 448 085
		<b>- 534 854</b>	<b>- 487 948</b>
<b>Fluxo das atividades de investimento (2)</b>		<b>- 522 862</b>	<b>- 470 879</b>
<b>Atividades de Financiamento</b>			
<b>Recebimentos provenientes de:</b>			
Dotação de capital	10	354 640	1 061 000
		<b>354 640</b>	<b>1 061 000</b>
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>			
Empréstimos obtidos		- 37 395	- 537 395
Locações financeiras		- 150	- 151
Juros e gastos similares		- 9 261	- 40 839
		<b>- 46 806</b>	<b>- 578 385</b>
<b>Fluxo das atividades de financiamento (3)</b>		<b>307 834</b>	<b>482 615</b>
<b>Variação de caixa e seus equivalentes (4)=(1)+(2)+(3)</b>		<b>- 111 540</b>	<b>7 975</b>
Caixa e seus equivalentes no fim do período	8.2.4	<b>175 539</b>	<b>322 822</b>
Caixa e seus equivalentes no início do período		<b>287 079</b>	<b>314 846</b>
<b>Variação de caixa e seus equivalentes</b>		<b>- 111 540</b>	<b>7 975</b>
Para ser lido em conjunto com as notas às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas.			

Almada, 17 de setembro de 2020

## O Conselho de Administração Executivo

**Diretora Financeira**

Documento Assinado Digitalmente

MARIA DO CARMO DUARTE FERREIRA

**Contabilista Certificado**

Documento Assinado Digitalmente

DIOGO MENDONÇA LOPES MONTEIRO

**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





NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES  
FINANCEIRAS CONDENSADAS  
CONSOLIDADAS PARA O PRIMEIRO  
SEMESTRE DE 2020



# 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 CORREDOR FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS N.º4 A.E.I.E. (CFM4), 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 atividade o estabelecimento, gestão e exploração de infraestruturas e sistemas de telecomunicações, bem como o exercício de quaisquer atividades que sejam complementares, subsidiárias ou acessórias daquelas, diretamente ou através de constituição ou participação em sociedades.

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

### 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, 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, 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. Melhoria da Fachada Corredor Atlântico – CFM 4

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 CFM4, cujo objetivo assenta no desenvolvimento de um mercado interno ferroviário, designadamente no que respei-

ta ao transporte de mercadorias, através da criação de corredores dedicados.

O CFM4 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 AEIE – Corredor Atlântico. A nova configuração do Corredor Atlântico contemplou ainda uma outra ligação ao porto fluvial de Strasburgo.

A missão do CFM4 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 CFM4 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 implemen-

tação 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

As demonstrações financeiras condensadas agora apresentadas refletem a posição financeira, os resultados das operações e os fluxos de caixa do Grupo, para os períodos findos em 30 de junho de 2020, 31 de dezembro de 2019 e 30 de junho de 2019, constituindo as demonstrações financeiras condensadas consolidadas do Grupo IP.

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 2019.

Estas demonstrações financeiras condensadas consolidadas foram aprovadas pelo Conselho de Administração Executivo, em reunião realizada em 17 de setembro de 2020. 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.

As demonstrações financeiras condensadas consolidadas do Grupo IP foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) conforme adotadas pela União Europeia (UE), emitidas e em vigor à data de 30 de junho de 2020.

As IFRS incluem as normas contabilísticas emitidas pelo *International Accounting Standards Board* (“IASB”) e as interpretações emitidas pelo *International Financial Reporting Interpretation Committee* (“IFRIC”), e pelos respetivos órgãos que os antecederam.

Nas demonstrações financeiras condensadas consolidadas apresentadas foi privilegiada a mensuração pelo custo histórico.

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.

A preparação de demonstrações financeiras de acordo com as IFRS requer que o Grupo formule julgamentos, estimativas e pressupostos que afetam a aplicação das políticas contabilísticas e os montantes de rendimentos, gastos, ativos e passivos. As estimativas e pressupostos associados são baseados na experiência histórica e noutros fatores considerados aplicáveis e formam a base para os julgamentos sobre os valores dos ativos e passivos cuja valorização não seria possível de obter através de outras fontes. As questões que requerem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou para as quais os pressupostos e estimativas são considerados significativos, são apresentados na nota 2.4.

### 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 2020, 31 de dezembro de 2019 e 30 de junho de 2019.

Para efeitos de controlo, considera-se que a IP controla uma subsidiária se e apenas se tiver cumulativamente:

- poder sobre a subsidiária;
- exposição ou direitos a resultados variáveis por via do seu relacionamento com a subsidiária; e
- a capacidade de usar o seu poder sobre a subsidiária para afetar o valor dos resultados para os investidores.

A IP detém (direta ou indiretamente) a totalidade do capital das suas subsidiárias (logo não existem “interesses que não controlam” no Grupo) não tendo nenhum acordo com nenhuma entidade externa pelo qual abdique dos seus direitos, desse modo, não se mostra necessário quaisquer outras considerações sobre a efetividade do controlo existente sobre as subsidiárias do Grupo.

A consolidação de uma subsidiária é iniciada desde o momento em que esta passa a ser controlada e



termina quando cessa o controlo sobre a mesma.

Desse modo, as políticas contabilísticas das várias entidades integrantes do perímetro de consolidação são uniformizadas, os ativos, passivos, participações no capital, receitas, gastos e fluxos de caixa da empresa-mãe são combinados com os componentes idênticos das suas subsidiárias.

Adicionalmente, as quantias escrituradas do investimento da empresa-mãe em cada subsidiária são eliminadas por contrapartida da parcela da empresa-mãe no capital de cada subsidiária, sendo que eventuais diferenças entre estas realidades são tratadas de acordo com a IFRS 3 – Concentrações Empresariais, conforme explanado na nota 2.3.1. do relatório e contas consolidado do Grupo de 31 de dezembro de 2019.

Os saldos e transações entre entidades do Grupo são anulados na sua totalidade, sendo que os lucros ou perdas resultantes destas transações que se encontrem reconhecidos nos ativos (inventários, ativos fixos) são totalmente eliminados. O processo de reconciliação de transações, pode originar diferenças temporárias, as quais serão tratadas de acordo com a IAS 12 Impostos sobre o Rendimento (nota 2.3.8. do relatório e contas consolidado do Grupo em 31 de dezembro de 2019).

A cessação de controlo de uma entidade pode ocorrer por diversos motivos, nomeadamente através de alienação parcial ou total de uma participação financeira, ou de estabelecimento de acordos com outras entidades.

Nessas situações, a IP desreconhece os ativos (incluindo qualquer *goodwill*) e passivos da subsidiária pelas suas quantias escrituradas à data em que perde o controlo e reconhece:

- i. o justo valor da retribuição recebida, se for o caso, na sequência da transação, acontecimento ou circunstância que resultou na perda de controlo;
- ii. se a transação, acontecimento ou circunstância que resultou na perda de controlo envolveu uma distribuição de ações da subsidiária a proprietários nessa sua qualidade, essa distribuição, e qualquer investimento retido na ex-subsidiária pelo seu justo valor à data em que perdeu o controlo;
- iii. reclassifica como lucro ou perda, ou transfere di-

retamente para resultados retidos se exigido de acordo com outras IFRS, as quantias reconhecidas como outros rendimentos integrais.

## PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS EM ACORDOS CONJUNTOS

De acordo com a IFRS11 – Acordos Conjuntos, define-se acordo conjunto como sendo um acordo através do qual duas ou mais partes têm controlo conjunto.

Os acordos conjuntos apresentam as seguintes características:

- As partes estão vinculadas por um acordo contratual; e
- O acordo contratual confere a duas ou mais partes o controlo conjunto do acordo.

De acordo com a referida norma, um acordo conjunto é uma operação conjunta ou um empreendimento conjunto.

Uma operação conjunta é um acordo conjunto pelo qual as partes que detêm o controlo conjunto do acordo têm direitos sobre os ativos e obrigações sobre os passivos relacionados com esse acordo. Estas partes são denominadas operadores conjuntos.

Um operador conjunto reconhece, relativamente ao seu interesse numa operação conjunta:

- os seus ativos, incluindo a sua parte de qualquer ativo detido conjuntamente;
- os seus passivos, incluindo a sua parte em quaisquer passivos incorridos conjuntamente;
- o seu rendimento proveniente da venda da sua parte da produção decorrente da operação conjunta;
- a sua parte dos rendimentos decorrentes da venda da produção por parte da operação conjunta; e
- as suas despesas, incluindo a sua parte de quaisquer despesas incorridas em conjunto.

Um Empreendimento conjunto é um acordo conjunto através do qual as partes que detêm o con-

trolo conjunto do acordo têm direitos sobre os ativos líquidos do acordo. Estas partes são denominadas empreendedores conjuntos.

## 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 2019, e descritas nas respectivas 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 efetuados são continuamente avaliados e baseiam-se na experiência de eventos passados e noutros fatores, incluindo a expectativa de acontecimentos futuros considerados prováveis relativamente às circunstâncias em que os mesmos foram formulados.

Não obstante todo este processo ser efetuado com base na melhor informação disponível e dado o carácter de incerteza associado ao mesmo, poderão ocorrer situações em períodos subsequentes que, não sendo previsíveis à data, não foram consideradas nessas estimativas, podendo resultar das mesmas um conjunto de alterações relevantes da posição financeira, desempenho e fluxos de caixa futuros do Grupo, que serão consideradas nos resultados do exercício de modo prospetivo.

Adicionalmente, na nota 8.4 são ainda divulgados um conjunto de riscos a que o Grupo se encontra exposto.

De seguida apresentam-se os principais julgamentos, estimativas e pressupostos considerados:

### PROPRIEDADES DE INVESTIMENTO

O Grupo IP optou por registar as propriedades de investimento pelo método do custo, não obstante a divulgação dos justos valores das mesmas.

### ATIVOS INTANGÍVEIS - DIREITO DE CONCESSÃO

O Grupo IP amortiza o seu direito de concessão rodoviário pelo método das unidades de produção equivalentes, sendo essa amortização baseada na: i) estimativa da totalidade dos rendimentos a gerar pela concessão até ao seu termo e na ii) valorização da totalidade dos investimentos a efetuar pelo Grupo.

Estes dois parâmetros são definidos tendo em consideração a tipologia dos ativos e negócios em questão, considerando também as práticas adotadas pelas empresas do setor ao nível internacional.

### CONCEDENTE - ESTADO - CONTA A RECEBER

É apresentado na demonstração condensada consolidada da posição financeira como um saldo corrente por não ter maturidade definida em virtude da inexistência formal de um contrato de concessão sendo, desse modo, assumido o pressuposto que os valores a receber se vencem no momento do débito. Consequentemente, a partir dessa data considera-se que são devidos ao concessionário (IP) os juros do valor em dívida. A forma de cálculo desses juros é efetuada tendo por base as mesmas condições do financiamento obtido para financiar diretamente esta atividade. São assim debitados os juros e outros gastos financeiros incorridos com os empréstimos contraídos para financiamento da concessão.

### SUBSÍDIOS

As atividades ferroviárias e rodoviárias têm vindo a ser objeto de financiamento por meio de subsídios ao investimento, desse modo os ativos concessio-

nados ferroviários apresentam-se nas demonstrações financeiras condensadas consolidadas líquidos dos respetivos subsídios, por ser o modelo que melhor representa o modo como se espera ser ressarcido por esses investimentos efetuados.

Por outro lado, os subsídios afetos ao direito de concessão rodoviário são apresentados nas demonstrações financeiras condensadas consolidadas na rubrica de diferimentos passivos, como rendimento diferido.

#### ATIVOS TANGÍVEIS, ATIVOS INTANGÍVEIS E PROPRIEDADES DE INVESTIMENTO - VIDAS ÚTEIS

A determinação das vidas úteis dos ativos bem como o método de depreciação/amortização a aplicar é essencial para determinar o montante das depreciações/amortizações a reconhecer na demonstração condensada consolidada dos resultados de cada exercício.

Estes dois parâmetros são definidos de acordo com a melhor estimativa do Conselho de Administração Executivo para os ativos e negócios em questão, considerando também as práticas adotadas pelas empresas do setor.

#### PROPRIEDADES DE INVESTIMENTO - APURAMENTO DE JUSTO VALOR

As propriedades de investimento são objeto de avaliação externa por avaliadores qualificados para efeitos de divulgação no relatório e contas consolidado anual, sendo a avaliação efetuada apenas no caso de existência de indícios que a justifiquem (vide no presente capítulo – imparidade de ativos não monetários/propriedades de investimento), de acordo com o método do rendimento, onde a renda unitária potencial é estimada com base nos valores de arrendamento praticados no mercado local. As rendas praticadas assumem-se como perpétuas, sendo que a determinação da *yield* assenta no nível de risco de mercado dos imóveis em análise.

#### OPERAÇÕES CONJUNTAS

Os dois Agrupamentos Europeus de Interesse Eco-

nómico participados pelo Grupo IP consubstanciam operações conjuntas de acordo com o preconizado na IFRS 11.

A determinação da tipologia de acordo fundamenta-se no julgamento efetuado das entidades envolvidas, tendo em consideração os direitos e obrigações decorrentes dos acordos, considerando-se:

- Estrutura e forma legal do acordo – Ambos os acordos em questão foram estruturados mediante um veículo separado sendo que nestas circunstâncias, de acordo com o normativo aplicável (IFRS 11), estamos perante uma operação conjunta quando a forma jurídica do referido instrumento não confira separação entre as partes e o veículo separado, o que sucede nos casos em apreço pois os estatutos de ambos os Agrupamentos mencionam a existência de responsabilidade ilimitada e solidária por parte dos intervenientes do Agrupamento o que os faz responsáveis pelos créditos invocados por terceiros, bem como o facto de que em caso de perdas, a Assembleia tem o direito de solicitar aos intervenientes que contribuam proporcionalmente, de acordo com as percentagens de participação de cada membro, para a liquidação das dívidas do Agrupamento, o que indicia que são conferidas às partes obrigações pelos passivos originados pelo acordo.
- Os termos acordados pelas partes – Ambos os acordos estabelecem que os estudos constituirão propriedade indivisa dos membros do acordo.

#### 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 2020 e 2021 e após 2022, 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% após 2040 e o crescimento real da CSR seria, de acordo com o Plano de Atividades e Orçamento para 2020 e 2021, e após 2022, 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 2020 e 2021 e após 2022, de 1%, mantendo-se o crescimento de acordo com o IPC.

O resultado dos diferentes cenários, no primeiro semestre de 2020, é apresentado no seguinte quadro:

ANÁLISE SENSIBILIDADE CRESCIMENTO CSR E PORTA- GENS (M€)	CENÁRIO A)	CENÁRIO B)	CENÁ- RIO C)
Amortizações do Exercício	115,0	104,5	83,4
Amortizações de Subsídios	(29,3)	(27,2)	(23,0)
	<b>85,7</b>	<b>77,4</b>	<b>60,5</b>
<b>Diferença</b>		<b>-8,4</b>	<b>-25,2</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.

#### VALOR AMORTIZÁVEL DO DIREITO DE CONCESSÃO

O montante a considerar como valor amortizável do Direito de Concessão implica a assunção de montantes de execução de obras e manutenção programada até ao termo da Concessão.

As alterações entre os valores planeados, contratados e executados podem variar por diversos fatores exógenos ao Grupo com impacto no montante da amortização a registar no futuro.

#### CONSERVAÇÃO PERIÓDICA DE ESTRADAS E OBRAS DE ARTE RODOVIÁRIAS

Com base em levantamentos técnicos de necessidades de reparação e do controlo do índice de qualidade médio das vias e obras de arte, é apurado um custo anualizado necessário para a manutenção programada a desenvolver que permita, de acordo com o estipulado no Contrato de Concessão da IP, a manutenção do índice de qualidade médio da rede nos valores em que a mesma foi recebida.

## CONCESSÃO FERROVIÁRIA

Pelo facto de não existir acordo de concessão formal para a Atividade de Investimento em Infraestruturas de Longa Duração, o Grupo IP assume as seguintes premissas para determinação do valor da concessão, de acordo com o modelo do ativo financeiro, baseando-se no princípio da substância sobre a forma e na legislação existente, nomeadamente:

- A Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres Conservação e Vigilância da Infraestrutura – Lei 10/90 – que dispõe no nº 3 do artigo 11º a compensação devida pelo Estado da totalidade dos encargos de construção, conservação e vigilância de infraestruturas, de harmonia com as normas a aprovar pelo Governo.
- No Plano Estratégico dos Transportes (RCM 45/2011):

“O investimento necessário à construção de infraestruturas de transporte, enquanto bens e ativos do domínio público, é uma responsabilidade do Estado, como consta da própria Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres. Não obstante, nas últimas décadas, as empresas do sector empresarial do Estado dos transportes públicos terrestres e da infraestrutura ferroviária têm assumido o ónus de suportar nas suas demonstrações financeiras— através de emissão de dívida — os encargos decorrentes daquele investimento, por conta do Estado.”; e

“A dívida histórica das empresas do Setor Empresarial do Estado (SEE) de transportes públicos e da infraestrutura ferroviária resulta, em parte, da concretização de projetos de investimentos da responsabilidade do Estado, (...)”.

- PET13+ - Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas (horizonte 2014-2020).

O PET13+ “...surge como uma atualização do PET 2011-2015, projetando uma segunda fase de reformas estruturais a empreender neste sector, bem como o conjunto de investimentos em infraestruturas de transportes a concretizar até ao fim da presente década. Estima-se que dos projetos prioritários do sector ferroviário, 61% possam ser financiados através dos fundos comunitários e 39% através de fundos públicos de contrapartida nacional. Quando existam desafetações de domínio

público ferroviário, o ganho ou perda obtido será afeto a esta atividade, conforme estabelecido em cada despacho de desafetação.”

Assim, os valores suportados com os ILD assumem a forma de “conta a receber” (ativo financeiro) imputada à entidade “Estado concedente”, sendo reconhecida inicialmente ao justo valor.

O ativo financeiro corresponde ao investimento em ativos concessionados, que incluem as propriedades de domínio público ferroviário e a IP apenas tem acesso a eles de modo a efetuar a prestação de serviços de “Gestão de Infraestrutura”, deduzido da rentabilização de ativos e dos subsídios recebidos e acrescidos dos juros dos empréstimos contraídos, debitados à concessão e não liquidados pelo Concedente. Como não existe maturidade definida, consequência da inexistência de contrato de concessão formalizado, assume-se que os valores a receber se vencem no momento do débito. Consequentemente, a partir dessa data considera-se que são devidos, ao concessionário (IP), os juros do valor em dívida. A forma de cálculo desses juros é efetuada tendo por base as mesmas condições do financiamento obtido para financiar diretamente esta atividade. São assim debitados os juros e outros gastos financeiros incorridos com os empréstimos contraídos para financiamento da concessão.

## INFRAESTRUTURA DE LONGA DURAÇÃO (ILD)

Os ativos concessionados, designados por Infraestrutura de Longa Duração são propriedade do domínio público ferroviário e o Grupo IP tem acesso a eles de modo a efetuar a prestação de serviços associada à atividade de Gestão da Infraestrutura ferroviária (GI). Desta forma, encontram-se registados na rubrica da demonstração condensada consolidada da posição financeira, “Concedente – Estado – Conta a receber”, por consubstanciarem um direito incondicional de receber dinheiro do Estado pelos investimentos realizados. Estes ativos, para além das aquisições e construções posteriores à cisão do património da CP, englobam, igualmente, o património dos Gabinetes extintos, dos terminais de mercadorias e património transferido daquela empresa, que configuram a natureza de “bens de domínio público”.



## CONSTRUÇÃO POR VIA DE SUBCONCESSÕES

A construção por via de Contratos de Subconcessão é registada refletindo a evolução física da obra, com base em informação da percentagem de acabamento da obra obtida junto das subconcessionárias e validada pelo Grupo IP.

## PROVISÕES

O Grupo IP analisa de forma periódica eventuais obrigações que resultem de eventos passados e que devam ser objeto de reconhecimento ou divulgação.

A subjetividade inerente à determinação da probabilidade e montante de recursos internos futuros necessários para o pagamento das obrigações poderá conduzir a ajustamentos significativos, quer por variação dos pressupostos utilizados, quer pelo futuro reconhecimento de provisões anteriormente divulgadas como passivos contingentes.

As provisões resultantes de processos judiciais em curso são avaliadas periodicamente pelos advogados internos e externos ao Grupo IP responsáveis pelos processos em causa.

Relativamente à provisão para Estradas Desclassificadas, o Grupo IP faz um levantamento exaustivo das estradas desclassificadas ainda sob sua responsabilidade e verifica, com base em análises técnicas sobre o custo de intervenção de preparação das mesmas para entrega aos municípios, se o valor de provisão registado é o adequado.

Em resultado da evolução do processo do IVA descrito na nota 6 foi constituída uma provisão para o processo do IVA que se estima ser o impacto de uma eventual decisão desfavorável à extinta EP que equivale à totalidade do IVA deduzido pelo Grupo IP em atividades financiadas pela CSR (nota 9).

## IMPARIDADES DE ATIVOS NÃO MONETÁRIOS

*Goodwill* – Os valores recuperáveis das unidades geradoras de caixa, às quais o *goodwill* é atribuído, são determinados, internamente, com base no cálculo do valor de uso, utilizando a metodologia dos *cash-flows* descontados. Os *cash-flows* utilizados no cálculo são provenientes do orçamento da empresa para um período de 3 exercícios com

projeção adicional de mais 2 períodos, sendo excluído dos mesmos qualquer efeito de reestruturações futuras que não tenham sido aprovadas pelo Conselho de Administração Executivo. Os referidos *cash-flows* são atualizados a uma taxa de desconto que reflete o valor temporal do dinheiro e os riscos específicos para o ativo avaliado, sendo utilizado o modelo do custo médio ponderado de capital *Weighted Average Cost of Capital* – “WACC”).

Ativos tangíveis e intangíveis com vida útil definida – é verificado se existem indícios de perdas de imparidade nomeadamente mediante a descontinuação/inutilização de ativos.

Propriedades de investimento – No fim de cada exercício é avaliado pelo Conselho de Administração Executivo a eventual existência de indícios que impliquem alterações no valor das propriedades de investimento mediante a análise de dados internos e externos, dos quais destacamos:

- Resultados de vendas do ano e respetivas margens;
- Relação existente entre tipologia de imóveis, alienados, face aos existentes em carteira;
- Análise de características específicas dos imóveis em avaliação;
- Contratos de promessa de compra e venda firmes para o exercício seguinte;
- Valores praticados nas zonas de arrendamento; e
- Contratos de promessa de compra e venda em negociação.

Na eventualidade de existir necessidade de efetuar novas avaliações as mesmas são efetuadas com recurso a avaliadores externos qualificados.

Inventários do segmento da atividade de investimento de gestão de infraestrutura ferroviária – os mesmos não serão reduzidos abaixo do custo uma vez que sendo incorporados na infraestrutura os mesmos serão debitados ao concedente sempre ao preço a que foram adquiridos. A única exceção ao exposto anteriormente, respeita aos materiais que apresentem sinais de estarem tecnicamente obsoletos para utilização na atividade do Grupo, os quais ainda assim são ajustados tendo em conta o seu valor recuperável pela venda a título de resíduo.

Inventários detidos para uso na produção – Os mesmos são objeto de teste de imparidade anualmente, baseando-se o mesmo na análise dos preços das últimas compras efetuadas, bem como na eventualidade de existirem produtos que se encontrem obsoletos mediante a inventariação física dos bens.

Inventários do segmento de gestão imobiliária – são anualmente objeto de teste de imparidade, sendo as avaliações preparadas externamente por avaliadores qualificados, em conformidade com o método do rendimento, que consiste na projeção de *cash-flows* futuros associados aos vários projetos de modo a serem atualizados a uma taxa de desconto que reflita o seu risco. Na projeção de *cash-flows*, os rendimentos futuros são estimados com recurso ao método comparativo de mercado, que consiste em determinar o valor atual dos imóveis por comparação com outros semelhantes, dos quais se conhece o seu preço no mercado imobiliário e as suas características relevantes. Os gastos são projetados em conformidade com a realidade construtiva dos imóveis a edificar e da zona em questão. Relativamente à taxa de atualização utilizada a mesma decorre da utilização de uma taxa de retorno sem risco, baseada em obrigações do tesouro com maturidade semelhante ao horizonte temporal dos projetos, acrescida de um prémio de risco.

#### IMPARIDADES DE ATIVOS FINANCEIROS

Devedores diversos – são baseadas na avaliação efetuada pelo Conselho de Administração Executivo da probabilidade de recuperação dos saldos das contas a receber, antiguidade dos saldos, anulação de dívidas e outros fatores. São também consideradas outras circunstâncias e factos que podem alterar a estimativa das perdas por imparidade dos saldos a receber face aos pressupostos considerados, incluindo alterações da conjuntura económica, das tendências setoriais, da determinação da situação creditícia dos principais clientes e de incumprimentos significativos.

Todo este processo de avaliação está sujeito a diversas estimativas e julgamentos. As alterações destas estimativas podem implicar a determinação de diferentes níveis de imparidade e consequentemente diferentes impactos em resultados.

Dívidas de clientes dos segmentos das atividades de Gestão de Infraestrutura e de Alta Prestação

– genericamente, não têm sido objeto de imparidade devido às características específicas dos clientes (operadores ferroviários com participação do Estado e Sistema de pagamento de portagens *Easytoll*).

Dívidas de clientes do segmento imobiliário – é utilizada uma matriz histórica de incobráveis para determinação das perdas esperadas para a totalidade de vida dos créditos em questão, com base nos critérios que seguem:

- Histórico de perdas dos últimos 3 exercícios;
- Dívidas superiores a 1 exercício são ajustadas na totalidade;
- Os créditos são expurgados de:
  - Dívidas a favor dos clientes;
  - Cauções;
  - Dívidas de entidades públicas;
  - Dívidas de clientes com planos de pagamento, onde é avaliada a componente de financiamento intrínseca à operação;
  - Moratórias Concedidas no âmbito do Covid-19.

Dívidas de clientes (restantes segmentos de negócio) – registadas com base na análise de risco de crédito da contraparte, a sua condição financeira e a antiguidade histórica dos saldos.

#### IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO

São reconhecidos ativos por impostos diferidos apenas quando existe forte segurança de que existirão resultados e matéria coletável futura disponíveis para a utilização das diferenças temporárias, ou quando existam impostos diferidos passivos cuja reversão seja expectável no mesmo período em que os impostos diferidos ativos sejam revertidos. A avaliação dos ativos por impostos diferidos é efetuada pelo Conselho de Administração Executivo no final de cada período de relato, tendo em conta a expectativa de performance do Grupo IP no futuro. Os impostos diferidos são determinados com base na legislação fiscal em vigor ou em legislação publicada para aplicação futura. As alterações na legislação fiscal podem influenciar o valor dos impostos diferidos, sendo um aspeto analisado cuidadosamente no momento do seu apuramento.

### 3. GRUPO

As empresas incluídas na consolidação, suas sedes sociais, proporção do capital e atividades principais em 30 de junho de 2020 e 31 de dezembro de 2019, são as seguintes:

EMPRESA	SEDE SOCIAL	PERCENTAGEM DE CAPITAL DETIDO		PRINCIPAL ATIVIDADE
		30-06-2020	31-12-2019	
<b>EMPRESA MÃE</b>				
Infraestruturas de Portugal, S.A.	Almada	-	-	Conceção, projeto, construção, financiamento, conservação e exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviárias e ferroviárias nacionais, incluindo -se nesta última o comando e o controlo da circulação.
<b>EMPRESAS SUBSIDIÁRIAS</b>				
IP Telecom, Serviços de Telecomunicações, S.A.	Lisboa	100,00%	100,00%	Assegura o fornecimento e a prestação de serviços de Sistemas e Tecnologias de Informação e Comunicações, baseado em soluções inovadoras com foco nas tecnologias <i>Cloud</i> e Segurança e na principal infraestrutura nacional de telecomunicações, assente em fibra ótica e canal técnico rodoviário, para o Mercado Empresarial e Organismos Públicos.
IP Património - Administração e Gestão imobiliária, S.A.	Lisboa	100,00%	100,00%	Atua no âmbito da aquisição, expropriação, atualização cadastral e alienação de bens imóveis ou constituição de direitos sobre os mesmos, bem como na rentabilização dos ativos afetos à concessão ou ao património autónomo do Grupo IP e ainda na gestão e exploração de estações e equipamentos associados, incluindo a respetiva gestão operacional.
IP Engenharia, S.A.	Lisboa	100,00%	100,00%	Presta serviços de engenharia de transportes de suporte à atividade da IP e em projetos multidisciplinares rodoviários e/ou ferroviários, fornecendo soluções de mobilidade com um elevado nível de integração, quer ao nível nacional quer internacional.
<b>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.
AEIE - CMF4 (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.)</p> <p>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 2019.

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.

O segmento de 'Alta Prestação' corresponde à totalidade da atividade referente à Alta Prestação Rodoviária e inclui todas as vias atualmente geridas em regime de Parcerias Público-Privadas (PPP), nomeadamente Concessões do Estado e Subconcessões, bem como as restantes vias de alta prestação atualmente geridas diretamente pelo Grupo.

O segmento de 'Atividade de Gestão de Infraestrutura Rodoviária' inclui a gestão da totalidade da Rede Rodoviária Nacional não incluída no segmento anterior, e engloba quer as atividades de construção e requalificação de vias e obras de arte quer as atividades de gestão, conservação e melhoria de segurança da rede.

O segmento de 'Atividade de Investimento em Infraestrutura Ferroviária' inclui o conjunto de investimentos associados a novas infraestruturas e/ou expansão da rede; a modernização e reabilitação, com a introdução de novas tecnologias no modo de operação; e substituição, que engloba as intervenções que introduzem melhoramentos de carácter duradouro ou que são suscetíveis de aumentar o valor e/ou a vida útil do ativo não alterando as condições de exploração.

A contratação do financiamento necessário para os investimentos efetuados, conforme descrito supra, é efetuada pelo Grupo e reveste a forma de obtenção de crédito junto de instituições financeiras e do mercado de capitais, prestações do acionista e obtenção de subsídios.

O segmento de 'Atividade de Gestão de Infraestrutura Ferroviária' corresponde à prestação dum serviço público, contemplando funções como a conservação e manutenção de infraestruturas, gestão de capacidade, gestão do sistema de regulação e segurança, comando e controlo de circulação, incluindo outras atividades complementares à gestão da infraestrutura.

O segmento de 'Telecomunicações' respeita à prestação de serviços de Sistemas e Tecnologias de Informação e Comunicações.

O segmento de 'Gestão Imobiliária de Espaços Comerciais' abrange a gestão e exploração de património e empreendimentos imobiliários, próprios e alheios; aquisição, expropriação, atualização cadastral e alienação de bens imóveis ou constituição de direitos sobre os mesmos.

O segmento de 'Serviços de Engenharia de Transportes' inclui a prestação de serviços de engenharia de transportes em projetos multidisciplinares rodoviários e/ou ferroviários, e respetivas soluções de mobilidade, quer ao nível nacional quer internacional.

Os réditos e gastos dos segmentos referentes a Telecomunicações, Gestão Imobiliária de Espaços Comerciais e Serviços de Engenharia de Transportes foram apurados sob a ótica de rentabilização do excesso de capacidade do Grupo, decorrente da obrigatoriedade de serviço público de gestão da infraestrutura integrante da RFN, (prevista no Contrato Programa celebrado com o Estado Português) e da RRN que promovem a eficiência no Grupo.

A informação relativa aos resultados de 1 de janeiro de 2020 a 30 de junho de 2020 e de 1 de janeiro de 2019 a 30 de junho de 2019, ativos e passivos dos períodos findos em 30 de junho de 2020 e 31 de dezembro de 2019 dos segmentos identificados é a que segue:

2020	TELECOMUNICAÇÕES	GESTÃO IMOBILIÁRIA ESPAÇOS COMERCIAIS	SERVIÇOS 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>81 024</b>
Gastos Financeiros	- 6	- 4	-	- 30 401	- 12 603	- 112 306		- 155 319
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>

2019	TELECOMUNICAÇÕES	GESTÃO IMOBILIÁRIA ESPAÇOS COMERCIAIS	SERVIÇOS ENGENHARIA E TRANSPORTE	ATIV. INV. INF. FERROVIÁRIA	ATIV. GESTÃO INF. FERROVIÁRIA	ALTA PRESTAÇÃO	ATIV. GESTÃO INF. RODOVIÁRIA	TOTAL
Vendas e serviços prestados	5 911	7 943	320	10 350	43 934	164 802	342 074	575 335
Imparidades	11	52	0	-	- 21	-	10	52
Provisões	- 68	- 7	5	-	- 405	- 1 692	- 11 174	- 13 341
Outros rendimentos	-	978	-	-	30 686	4 466	35 644	71 774
Outros gastos	- 2 947	- 3 260	- 292	- 9 830	- 91 028	- 149 152	- 83 780	- 340 288
<b>EBITDA</b>	<b>2 908</b>	<b>5 707</b>	<b>33</b>	<b>521</b>	<b>- 16 834</b>	<b>18 424</b>	<b>282 773</b>	<b>293 531</b>
Amortizações e depreciações	- 562	- 43	-	- 521	- 1 575	- 139 888		- 142 588
<b>EBIT</b>	<b>2 346</b>	<b>5 664</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>- 18 409</b>	<b>161 309</b>		<b>150 944</b>
Gastos Financeiros	-	-	-	- 34 922	- 14 043	- 87 418		- 136 382
Rendimentos Financeiros	-	-	-	34 922	-	-		34 934
<b>EBT</b>	<b>2 346</b>	<b>5 664</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>- 32 451</b>	<b>73 903</b>		<b>49 495</b>
Imposto sobre o rendimento do período				- 14 542				- 14 542
<b>Resultado Líquido</b>				<b>34 953</b>				<b>34 953</b>



30-06-2020	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	-	-	-	-	-	20 772 257		20 772 257
Concedente	-	-	-	3 931 281	-	-	-	3 931 281
Outros ativos	16 946	23 740	5 668	36 795	185 401	28 023	2 074 739	2 371 313
<b>Total do Ativo</b>	<b>16 946</b>	<b>23 740</b>	<b>5 668</b>	<b>3 968 077</b>	<b>185 401</b>	<b>22 875 019</b>		<b>27 074 851</b>
<b>Passivos</b>								
Financiamento obtidos	-	-	-	1 863 941	705 552	2 581 762	-	5 151 256
Subsídios	-	-	-	-	-	10 004 606		10 004 606
Outros passivos	6 045	4 607	1 672	2 071	98 291	2 612 325	1 356 436	4 081 448
<b>Total do Passivo</b>	<b>6 045</b>	<b>4 607</b>	<b>1 672</b>	<b>1 866 012</b>	<b>803 843</b>	<b>16 555 130</b>		<b>19 237 310</b>

31-12-2019	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	-	-	-	-	-	20 583 724		20 583 724
Concedente	-	-	-	3 834 542	-	-	-	3 834 542
Outros ativos	15 214	30 472	7 429	38 468	167 959	28 190	2 159 527	2 447 258
<b>Total do Ativo</b>	<b>15 214</b>	<b>30 472</b>	<b>7 429</b>	<b>3 873 010</b>	<b>167 959</b>	<b>22 771 441</b>		<b>26 865 524</b>
<b>Passivos</b>								
Financiamento obtidos	-	-	-	1 894 582	669 688	2 583 077	-	5 147 347
Subsídios	-	-	-	-	-	10 031 880		10 031 880
Outros passivos	4 014	13 210	1 885	1 770	98 180	2 800 715	1 235 111	4 154 886
<b>Total do Passivo</b>	<b>4 014</b>	<b>13 210</b>	<b>1 885</b>	<b>1 896 353</b>	<b>767 868</b>	<b>16 650 783</b>		<b>19 334 113</b>

## 5. ATIVOS INTANGÍVEIS

Ver política contabilística 2.3.5. do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2019.

No final do 1.º semestre de 2020 e no exercício finalizado em 31 de dezembro de 2019, 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>01 de janeiro de 2019</b>	<b>22 912 579</b>	<b>32 850</b>	<b>22 945 430</b>
Aquisições	535 352	514	535 865
Transferências	-	190	190
<b>31 de dezembro de 2019</b>	<b>23 447 931</b>	<b>33 554</b>	<b>23 481 485</b>
Aquisições	305 066	340	305 407
Transferências	-	-	-
<b>30 de junho de 2020</b>	<b>23 752 997</b>	<b>33 894</b>	<b>23 786 891</b>
<b>Amortizações e Imparidades</b>			
<b>01 de janeiro de 2019</b>	<b>-2 587 206</b>	<b>-28 805</b>	<b>-2 616 010</b>
Amortizações do exercício	-278 551	-457	-279 009
<b>31 de dezembro de 2019</b>	<b>-2 865 757</b>	<b>-29 264</b>	<b>-2 895 020</b>
Amortizações do exercício	-114 983	-218	-115 202
<b>30 de junho de 2020</b>	<b>-2 980 740</b>	<b>-29 483</b>	<b>-3 010 222</b>
<b>Valor líquido</b>			
<b>31 de dezembro de 2019</b>	<b>20 582 174</b>	<b>4 292</b>	<b>20 586 467</b>
<b>30 de junho de 2020</b>	<b>20 772 257</b>	<b>4 414</b>	<b>20 776 672</b>

O valor dos ativos intangíveis refere-se, essencialmente, ao direito resultante do Contrato de Concessão Rodoviário. O valor deste direito é incrementado mediante investimentos realizados no âmbito do Contrato, conforme referido na nota 2.3.5. do relatório e contas consolidado do Grupo em 31 de dezembro de 2019.

O ativo 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 305 M€ de investimentos em 2020, destacamos cerca de 291 M€ que correspondem a pagamentos líquidos de recebimentos de concessões do Estado.

Nestes valores estão incluídos encargos financeiros

capitalizados no valor de 7 M€ em 2020.

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 2022, assume a melhor estimativa da gestão para esses anos. A partir de 2023, 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 2020, no âmbito da revisão do modelo económico-financeiro para o período da Concessão.

Com base nestes pressupostos, a amortização registada no primeiro semestre de 2020 ascendeu a 115 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 2020 e 31 de dezembro de 2019 é o seguinte:

	30-06-2020	31-12-2019
<b>SALDOS DEVEDORES</b>		
IRC	3 212	2 445
<b>Ativos para impostos correntes</b>	<b>3 212</b>	<b>2 445</b>
IVA	1 571 116	1 452 509
Outros impostos e taxas	468	319
<b>Estado e outros entes públicos</b>	<b>1 571 584</b>	<b>1 452 828</b>
<b>SALDOS CREDORES</b>		
IRC	7 412	-
<b>Passivos para impostos correntes</b>	<b>7 412</b>	<b>0</b>
Contribuições para SS, CGA e ADSE	7 943	6 408
IRS - Retenções	2 275	1 674
IVA	77	9 884
Outros impostos e taxas	18	14
<b>Estado e outros entes públicos</b>	<b>10 314</b>	<b>17 980</b>

Os saldos de IRS – Retenções e Contribuições para SS, CGA e ADSE são os correspondentes ao processamento dos vencimentos de junho de 2020, já regularizados em julho de 2020.

O saldo a receber de IVA corresponde essencialmente ao montante de 1.570.612 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 devido ao Estado ter arrecadado IVA sobre uma receita própria da IP – a Contribuição de Serviço Rodoviário – a qual, segundo os mecanismos legalmente estabelecidos para a sua liquidação e cobrança, lhe foi entregue pelas distribuidoras de

combustível.

A IP tem oito processos a decorrer, dos quais cinco se encontram em fase de contestação judicial. Destes destacamos os que já tiveram desenvolvimentos, nomeadamente 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, man-

tendo 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	LIQUIDAÇÃO ADICIONAL	JUROS
01/2008 a 06/2009	Recurso para tribunal de 2ª instância	06-03-2013	277 124	11 697
07/2009 a 10/2009	Recurso para STA	01-03-2018	64 507	763
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	Recurso Hierárquico indeferido. Decorre prazo para entrega de Impugnação Judicial	30-07-2020	248 308	12 475
2015 (janeiro a maio)a)	Recurso Hierárquico indeferido. Decorre prazo para entrega de Impugnação Judicial	10-08-2020	121 043	4 164
2015 (junho a dezembro)b)	Recurso Hierárquico	31-07-2020	139 415	9 484

a) Referente a período anterior à fusão (NIF ex.EP).  
b) Referente a período pós fusão

Adicionalmente, referir que foi rececionado em 10 de setembro o Projeto de Relatório de Inspeção Tributária referente ao ano de 2016, decorrendo o prazo para exercício de direito de audição.

Em resultado da evolução descrita do processo do IVA, o Grupo IP reforçou durante o primeiro semestre de 2020 a provisão no valor de 14.500m€, ascendendo o seu valor acumulado em 30 de junho de 2020 a 406.195 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.



## 7. DIFERIMENTOS

### 7.1. Diferimentos ativos

Em 30 de junho de 2020 e 31 de dezembro de 2019, esta rubrica tem a seguinte composição:

	30-06-2020	31-12-2019
<b>Gastos não correntes a reconhecer</b>		
Outros serviços	614	164
	<b>614</b>	<b>164</b>
<b>Gastos correntes a reconhecer</b>		
Outros serviços	1 153	2 116
	<b>1 153</b>	<b>2 116</b>

### 7.2. Diferimentos passivos

Em 30 de junho de 2020 e 31 de dezembro de 2019, esta rubrica tem a seguinte composição:

	NOTAS	30-06-2020	31-12-2019
<b>Rendimentos não correntes a reconhecer</b>			
Subsídios ao Investimento - Direito Concessão Rodoviário	7.2.1	10 004 606	10 031 880
Venda Prazo Concessão Brisa		152 300	152 300
<i>Fee Assinatura Concessão Douro Litoral</i>		103 780	107 624
<i>Fee Assinatura Concessão Grande Lisboa</i>		18 083	18 666
Contratos de Fibra Ótica		479	608
		<b>10 279 249</b>	<b>10 311 078</b>
<b>Rendimentos correntes a reconhecer</b>			
<i>Contribuição Serviço Rodoviário (CSR)</i>		98 139	-
<i>Fee Assinatura Concessão Douro Litoral</i>		7 687	7 687
<i>Fee Assinatura Concessão Grande Lisboa</i>		1 167	1 167
Contratos de Fibra Ótica		2 042	681
Canal Técnico Rodoviário		1 243	209
Outros rendimentos		625	850
		<b>110 903</b>	<b>10 594</b>

Os rendimentos a reconhecer resultam essencialmente de subsídios ao investimento no valor de 10.005 M€ (ver nota 7.2.1) e de recebimentos antecipados de concessões no valor de 283 M€ a serem reconhecidos em resultados ao longo do período da concessão respetiva.

Relativamente à CSR foi aprovada, em fevereiro de 2020 pelo então Senhor Secretário de Estado do Orçamento, a atribuição de Fundos Disponíveis que permitiram o recebimento antecipado dos valores a cobrar pela AT, sendo que a junho de 2020 remanesce um saldo de CSR antecipada de cerca 98M€.

A variação verificada nas rubricas de Fibra Ótica e Canal Técnico Rodoviário, deve-se ao facto de a grande maioria da faturação anual ser emitida em janeiro.

### 7.2.1. Subsídios ao Investimento – Direito de Concessão Rodoviário

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. Os movimentos ocorridos durante o primeiro semestre de 2020 e o exercício findo em 31 de dezembro de 2019 são os seguintes:

<b>31 de dezembro de 2018</b>	<b>10 094 906</b>
Aumentos	152
Abates	-
Imputação a rendimentos	- 63 179
<b>31 de dezembro de 2019</b>	<b>10 031 880</b>
Aumentos	2 000
Abates	-
Imputação a rendimentos (nota 2.2.12)	- 29 274
<b>30 de junho de 2020</b>	<b>10 004 606</b>

## 8. ATIVOS FINANCEIROS E PASSIVOS FINANCEIROS

Ver política contabilística 2.3.9. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro 2019.

### 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 2020 e 31 de dezembro de 2019 é a seguinte:

30-06-2020	CUSTO AMORTIZADO	JUSTO VALOR ATRAVÉS DE OUTRO RENDIMENTO INTEGRAL	ATIVOS E PASSIVOS NÃO FINANCEIROS	TOTAL
<b>Ativos</b>				
Investimentos Financeiros	-	32	-	32
Clientes	94 965	-	-	94 965
Concedente - Estado - Conta a receber	3 931 281	-	-	3 931 281
Outras contas a receber	28 487	-	44 252	72 739
Caixa e equivalentes de caixa	175 539	-	-	175 539
	<b>4 230 272</b>	<b>32</b>	<b>44 252</b>	<b>4 274 556</b>
<b>Passivos</b>				
Financiamentos obtidos	2 661 939	-	-	2 661 939
Financiamentos acionistas/ Suprimentos	2 489 316	-	-	2 489 316
Outras contas a pagar	2 675 083	-	50 270	2 725 353
Fornecedores	30 968	-	-	30 968
	<b>7 857 306</b>	<b>0</b>	<b>50 270</b>	<b>7 907 576</b>

Os ativos não financeiros respeitam fundamentalmente a Cauções (cerca 31M€) e adiantamentos a fornecedores (5M€).

Relativamente aos passivos não financeiros destaca-se as dívidas com benefícios de emprego (cerca de 18,7M€) e adiantamentos por conta de vendas (aproximadamente 21M€).

31-12-2019	CUSTO AMORTIZADO	JUSTO VALOR ATRAVÉS DE OUTRO RENDIMENTO INTEGRAL	ATIVOS E PASSIVOS NÃO FINANCEIROS	TOTAL
<b>Ativos</b>				
Investimentos Financeiros	-	32	-	32
Clientes	75 935	-	-	75 935
Concedente - Estado - Conta a receber	3 834 542	-	-	3 834 542
Outras contas a receber	141 417	-	42 003	183 420
Caixa e equivalentes de caixa	287 092	-	-	287 092
	<b>4 338 986</b>	<b>32</b>	<b>42 003</b>	<b>4 381 021</b>
<b>Passivos</b>				
Financiamentos obtidos	2 660 786	-	-	2 660 786
Financiamentos acionistas/ Suprimentos	2 486 561	-	-	2 486 561
Outras contas a pagar	2 853 489	-	46 227	2 899 716
Fornecedores	43 308	-	-	43 308
	<b>8 044 144</b>	<b>0</b>	<b>46 227</b>	<b>8 090 372</b>

## 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 2020 e 31 de dezembro de 2019 é a que segue:

	30-06-2020	31-12-2019
Ativos concessionados (ILD)	9 577 059	9 502 179
Juros debitados	1 732 357	1 701 957
Subsídios	-4 598 934	-4 590 467
Imparidades	- 305 200	- 305 200
Rentabilização de ativos	- 8 287	- 8 213
Recebimentos	-2 465 714	-2 465 714
	<b>3 931 281</b>	<b>3 834 542</b>

## 8.2.2. Clientes

	NOTAS	30-06-2020	31-12-2019
<b>Não Corrente</b>			
Diversos		157	472
		<b>157</b>	<b>472</b>
<b>Corrente</b>			
Outras entidades relacionadas		42 146	22 428
Diversos		38 546	39 168
Portagens		17 086	16 792
		<b>97 777</b>	<b>78 389</b>
<b>Imparidades acumuladas</b>			
		- 2 969	- 2 925
		<b>94 808</b>	<b>75 464</b>
		<b>94 965</b>	<b>75 935</b>

Os débitos a Outras Entidades Relacionadas (CP) e Diversos – (Operadores Ferroviários Fertagus, Tarkargo e Medway) incluem, essencialmente, a tarifa de utilização da infraestrutura ferroviária faturada aos operadores e, também, os débitos efetuados aos operadores por outros serviços prestados conexos com a operação ferroviária: manobras, capacidade pedida e não utilizada, estacionamento de material circulante e outros serviços.

Em relação à análise de probabilidade de cobrança é considerado que os valores devidos por Muni-

cípios, Autarquias e outras entidades públicas ou com participação direta ou indireta do Estado, têm probabilidade de recuperação total apesar da sua mora, uma vez que são dívidas devidamente suportadas por essas entidades. 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 2020 e 31 de dezembro de 2019 esta rubrica apresenta a seguinte decomposição:

	NOTAS	30-06-2020	31-12-2019
Devedores por acréscimos de rendimento		6 326	119 660
Contribuição Serviço Rodoviário		-	113 026
Outros		6 326	6 634
Depósitos de Caução		31 295	31 007
Outros Devedores		41 704	39 373
Diversos		40 161	38 024
Operadores Ferroviários	16.3	1 543	1 349
Imparidades acumuladas		- 6 586	- 6 620
		<b>72 739</b>	<b>183 420</b>



A rubrica Acréscimos de Rendimentos – Contribuição Serviço Rodoviário que, por norma corresponde ao reconhecimento do rédito cobrado pela AT e ainda não entregue ao Grupo IP, não reconhece nenhum valor a junho de 2020 devido à atribuição, em fevereiro, pelo então Senhor Secretário de Estado do Orçamento de Fundos Disponíveis que permitiram um recebimento antecipado, sendo que a junho de 2020 remanesce um saldo de CSR antecipada de cerca 98 M€ (ver nota 7.2).

A rubrica de Depósitos de caução respeita essencialmente à prestação de garantia idónea relativa ao processo de IVA de 2012, instaurado pela Autoridade Tributária do qual resultou uma prestação de caução no montante de 28.126 m€.

Em Outros devedores estão incluídos os protocolos com diversos municípios referentes à construção e requalificação de várias infraestruturas, de onde se destacam, Viana do Castelo, Cascais, Fundão, Lisboa e Coimbra no montante de 11.663 m€ (2019: 12.094 m€).

#### 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 2020 e 31 de dezembro de 2019 encontram-se reconciliados com os montantes apresentados nas rubricas da demonstração condensada consolidada da posição financeira, conforme segue:

	30-06-2020	31-12-2019
Depósitos bancários	175 422	66 964
Outras aplicações	-	220 000
Numerário	117	128
<b>Caixa e Equivalentes na demonstração condensada consolidada da posição financeira</b>	<b>175 539</b>	<b>287 092</b>
Descobertos Contabilísticos	- 0	- 13
<b>Caixa e Equivalentes na demonstração condensada consolidada dos fluxos de caixa</b>	<b>175 539</b>	<b>287 079</b>

Os descobertos contabilísticos na demonstração condensada consolidada da posição financeira são apresentados no passivo na rubrica de financiamentos obtidos.

À data de 30 de junho de 2020, não havia qualquer restrição à movimentação destes valores.

## 8.3. Passivos financeiros

### 8.3.1. Financiamentos obtidos

Apresenta-se a seguinte discriminação de Empréstimos obtidos correntes e não correntes em 30 de junho de 2020 e 31 de dezembro de 2019:

	30-06-2020	31-12-2019
<b>Empréstimos não correntes</b>		
Financiamentos obtidos	2 515 385	2 561 036
<b>Empréstimos correntes</b>		
Financiamentos obtidos	146 554	99 750
	<b>2 661 939</b>	<b>2 660 786</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	6 651	15-06-2008	15-06-2022	Anual	variável BEI, não podendo exceder Euribor 3M+0,15%	0,000%	15/mar 15/jun 15/set 15/dez
Ferrovias	CP III Linha do Norte-D	10-11-2000	25 937	10 375	15-09-2011	15-09-2020	Anual	variável BEI, não podendo exceder Euribor 3M+0,15%	0,000%	15/mar 15/jun 15/set 15/dez
Ferrovias	Ligação ao Algarve-A	08-10-2001	90 000	42 000	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	27 933	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	60 000	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	140 000	15-12-2014	15-12-2023	Anual	variável BEI, não podendo exceder Euribor 3M+0,15%	0,000%	15/mar 15/jun 15/set 15/dez
	<b>a transportar</b>		<b>525 673</b>	<b>286 958</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>525 673</b>	<b>286 958</b>						
Ferrovias	Suburbanos	28-10-2004	100 000	42 857	15-06-2009	15-06-2024	Anual	variável BEI, não podendo exceder Euribor 3M+0, 15%	0,000%	15/mar 15/jun 15/set 15/dez
Ferrovias	Suburbanos B	14-12-2005	100 000	52 381	15-09-2010	15-09-2025	Anual	Fixa Revisível	3,615%	15/set
Ferrovias	Suburbanos C	12-10-2006	55 000	28 810	15-03-2011	15-03-2026	Anual	Fixa Revisível	4,247%	15/mar
Ferrovias	Ligação ao Algarve-B	02-10-2002	30 000	14 000	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 Linha do Norte-C	11-12-2006	100 000	80 000	15-06-2017	15-06-2026	Anual	Fixa Revisível	1,887%	15/jun
Ferrovias	CP III 2 Linha do Norte-D	12-07-2007	100 000	85 000	15-12-2017	15-12-2026	Anual	Euribor 3M+0, 108%	0,000%	15/mar 15/jun 15/set 15/dez
Rodovias	BEI- Estradas 2009-2019	17-12-2009	200 659	120 395	15-06-2014	15-06-2029	Semestral	Fixa	2,189%	15/jun 15/dez
Ferrovias	Refer V	04-08-2008	160 000	104 000	15-03-2014	15-03-2033	Anual	Fixa Revisível	2,653%	15/mar
Ferrovias	Refer VI	10-09-2009	110 000	71 500	15-09-2013	15-09-2032	Anual	Fixa Revisível	2,271%	15/set
Ferrovias	Eurobond 06/26	10-11-2006	600 000	599 417	16-11-2026		Bullet	Fixa	4,047%	16/nov
Ferrovias	Eurobond 09/24	16-10-2009	500 000	499 018	16-10-2024		Bullet	Fixa	4,675%	16/out
Ferrovias	Eurobond 06/21	11-12-2006	500 000	499 383	13-12-2021		Bullet	Fixa	4,250%	13/dez
Rodovias	Eurobond 10/30	09-07-2010	125 000	121 377	13-07-2030		Bullet	Fixa	6,450%	13/jul
	<b>Financiamentos Externos</b>	<b>TOTAL</b>	<b>3 206 332</b>	<b>2 605 096</b>						
	<b>Juro corrido</b>			<b>56 843</b>						
	<b>Descobertos contabilísticos</b>			<b>0</b>						
	<b>TOTAL</b>			<b>2 661 939</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 empréstimos (*Eurobonds*) serão amortizados integralmente na maturidade (*bullet*).

Em 30 de junho de 2020, os empréstimos que beneficiavam de aval do Estado totalizam, em valor nominal, 1.985 M€.

### 8.3.2. Financiamentos do acionista / Suprimentos

Apresenta-se a seguinte discriminação dos financiamentos do acionista/suprimentos em 30 de junho de 2020 e 31 de dezembro de 2019:

	30-06-2020	31-12-2019
<b>Empréstimos não correntes</b>		
Empréstimo do Estado	5 333	10 667
<b>Empréstimos correntes</b>		
Empréstimo do Estado	2 483 983	2 475 895
<b>Total</b>	<b>2 489 316</b>	<b>2 486 562</b>

Os contratos de empréstimo com o Estado/Suprimentos tiveram como objetivo satisfazer as necessidades de financiamento das empresas (REFER e EP) entre 2011 e 2014.

Durante o primeiro semestre de 2020 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			
Ferrovias	Empréstimo Estado Português	24-05-2013	282 937	47 156	31-05-2015	30-11-2020	Semestral	Fixa	2,100%	31/mai 30/nov
Ferrovias	Empréstimo Estado Português	24-05-2013	21 723	3 620	31-05-2015	30-11-2020	Semestral	Fixa	2,270%	31/mai 30/nov
Ferrovias	Empréstimo Estado Português	24-05-2013	23 394	3 899	31-05-2015	30-11-2020	Semestral	Fixa	2,350%	31/mai 30/nov
Ferrovias	Empréstimo Estado Português	24-05-2013	102 488	17 081	31-05-2015	30-11-2020	Semestral	Fixa	2,440%	31/mai 30/nov
Ferrovias	Empréstimo Estado Português	24-05-2013	20 000	3 333	31-05-2015	30-11-2020	Semestral	Fixa	2,150%	31/mai 30/nov
Ferrovias	Empréstimo Estado Português	13-11-2013	37 000	6 167	31-05-2015	30-11-2020	Semestral	Fixa	1,860%	31/mai 30/nov
Ferrovias	Empréstimo Estado Português	13-11-2013	293 000	48 833	31-05-2015	30-11-2020	Semestral	Fixa	1,880%	31/mai 30/nov
Ferrovias	Empréstimo Estado Português	13-11-2013	24 000	4 000	31-05-2015	30-11-2020	Semestral	Fixa	1,960%	31/mai 30/nov
Ferrovias	Empréstimo Estado Português	27-05-2014	15 000	5 000	31-05-2016	30-11-2021	Semestral	Fixa	2,430%	31/mai 30/nov
Ferrovias	Empréstimo Estado Português	27-05-2014	15 000	5 000	31-05-2016	30-11-2021	Semestral	Fixa	2,330%	31/mai 30/nov
Ferrovias	Empréstimo Estado Português	27-05-2014	20 000	6 667	31-05-2016	30-11-2021	Semestral	Fixa	2,220%	31/mai 30/nov
Ferrovias	Empréstimo Estado Português	27-05-2014	14 000	4 667	31-05-2016	30-11-2021	Semestral	Fixa	2,010%	31/mai 30/nov
Rodovias	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
Rodovias	Empréstimo Estado Português	27-01-2012	204 000	153 000	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	3,690%	31/mai 30/nov
Rodovias	Empréstimo Estado Português	27-01-2012	230 000	172 500	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	3,440%	31/mai 30/nov
Rodovias	Empréstimo Estado Português	27-01-2012	75 000	56 250	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	2,930%	31/mai 30/nov
Rodovias	Empréstimo Estado Português	27-01-2012	28 000	21 000	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	2,690%	31/mai 30/nov
	<b>a transportar</b>		<b>3 110 542</b>	<b>1 410 673</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>3 110 542</b>	<b>1 410 673</b>						
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
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>2 371 002</b>						
	<b>Juros corridos</b>			<b>118 315</b>						
	<b>TOTAL</b>			<b>2 489 316</b>						

## FINANCIAMENTO A TAXA FIXA

Apresenta-se de seguida o justo valor dos financiamentos a taxa fixa, à data de 30 de junho de 2020:

DESIGNAÇÃO	VALOR NOMINAL	CAPITAL EM DÍVIDA	JUSTO VALOR	TAXA DE JURO
BEI - Suburbanos B	100 000	52 381	53 810	3,62%
BEI - Suburbanos C	55 000	28 810	34 030	4247%
BEI - REFER V	160 000	104 000	114 317	2,65%
BEI - REFER VI	110 000	71 500	75 697	2,27%
BEI - CP112 Linha do Norte C	100 000	80 000	82 371	1,89%
BEI- Estradas 2009-2019	200 659	120 395	126 490	2,19%
Eurobond 06/26	600 000	600 000	743 608	4,05%
Eurobond 09/24	500 000	500 000	600 206	4,68%
Eurobond 06/21	500 000	500 000	528 427	4,250%
Eurobond 10/30	125 000	125 000	140 165	6,450%
Empréstimo Estado Português	282 937	47 156	48 068	2,100%
Empréstimo Estado Português	21 723	3 620	3 695	2,270%
Empréstimo Estado Português	23 394	3 899	3 982	2,350%
Empréstimo Estado Português	102 488	17 081	17 456	2,440%
Empréstimo Estado Português	20 000	3 333	3 399	2,150%
Empréstimo Estado Português	37 000	6 167	6 275	1,860%
Empréstimo Estado Português	293 000	48 833	49 695	1,880%
Empréstimo Estado Português	24 000	4 000	4 073	1,960%
Empréstimo Estado Português	15 000	5 000	5 183	2,430%
Empréstimo Estado Português	15 000	5 000	5 177	2,330%
Empréstimo Estado Português	20 000	6 667	6 845	2,220%
Empréstimo Estado Português	14 000	4 667	4 813	2,010%
Empréstimo Estado Português	1 705 000	852 500	885 328	2,770%
Empréstimo Estado Português	204 000	153 000	163 557	3,690%
<b>A transportar:</b>	<b>5 228 201</b>	<b>3 343 009</b>	<b>3 706 667</b>	

DESIGNAÇÃO	VALOR NOMINAL	CAPITAL EM DÍVIDA	JUSTO VALOR	TAXA DE JURO
<b>Transporte:</b>	<b>5 228 201</b>	<b>3 343 009</b>	<b>3 706 667</b>	
Empréstimo Estado Português	230 000	172 500	183 634	3,440%
Empréstimo Estado Português	75 000	56 250	59 370	2,930%
Empréstimo Estado Português	28 000	21 000	22 075	2,690%
Empréstimo Estado Português	44 000	33 000	34 689	2,690%
Empréstimo Estado Português	80 000	60 000	63 082	2,700%
Empréstimo Estado Português	33 500	25 125	26 093	1,980%
Empréstimo Estado Português	156 800	117 600	121 776	1,810%
Empréstimo Estado Português	16 000	12 000	12 405	1,710%
Empréstimo Estado Português	13 300	9 975	10 290	1,590%
Empréstimo Estado Português	85 000	85 000	93 010	2,750%
Empréstimo Estado Português	135 600	135 600	146 898	2,420%
Empréstimo Estado Português	17 400	17 400	18 694	2,150%
Empréstimo Estado Português	25 654	25 654	27 562	2,150%
Empréstimo Estado Português	266 405	266 405	286 487	2,180%
Empréstimo Estado Português	28 042	28 042	30 555	2,610%
Empréstimo Estado Português	26 202	26 202	28 185	2,190%
Empréstimo Estado Português	25 000	25 000	26 885	2,180%
Empréstimo Estado Português	17 943	17 943	19 230	2,070%
Empréstimo Estado Português	3 688	3 688	3 956	2,100%
Empréstimo Estado Português	21 805	21 805	23 225	1,870%
Empréstimo Estado Português	49 891	49 891	53 305	1,970%
<b>TOTAL</b>	<b>6 607 431</b>	<b>4 553 089</b>	<b>4 998 073</b>	

### 8.3.3. Fornecedores

Em 30 de junho de 2020 e em 31 de dezembro de 2019, o detalhe de Fornecedores é o que segue:

	NOTAS	30-06-2020	31-12-2019
Fornecedores gerais		30 374	43 155
Outras partes relacionadas	16.3	593	153
		<b>30 968</b>	<b>43 308</b>

A variação ocorrida nos fornecedores é resultado do esforço do Grupo IP 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 2020 e em 31 de dezembro de 2019, o detalhe de Outras contas a pagar é o que segue:

	NOTAS	30-06-2020	31-12-2019
<b>Não Correntes</b>			
Credores por Acréscimos de Gastos		<b>1 714 368</b>	<b>1 959 310</b>
Subconcessões		1 709 984	1 959 132
Direito de uso		4 384	178
		<b>1 714 368</b>	<b>1 959 310</b>
<b>Correntes</b>			
Credores por Acréscimos de Gastos		936 616	867 842
Subconcessões		578 479	503 039
Conservação Periódica de Estradas		317 943	319 118
Outros		40 194	44 506
Outras entidades relacionadas	16.3	1 242	1 179
Fornecedores de Investimento		20 273	23 817
Adiantamentos por Conta de Vendas		20 983	20 991
Remunerações a Liquidar		18 292	15 978
Outros Credores		14 821	11 778
		<b>1 010 986</b>	<b>940 406</b>
		<b>2 725 353</b>	<b>2 899 716</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 2.288.463m€, remunerada contabilisticamente a taxas entre os 5% e os 14% (taxa média ponderada de 9.3%), dos quais 578.479m€ a pagar no prazo de doze meses.

Esta responsabilidade é aferida anualmente e representa a melhor estimativa do Conselho de Administração Executivo sobre a valorização dos serviços já prestados pelas subconcessionárias apurada com base na estimativa dos fluxos finan-

ceiros futuros destes contratos, independentemente da sua natureza, incluindo os resultantes de contingências e processos contenciosos.

Na Conservação Periódica de Estradas evidencia-se a responsabilidade do Grupo IP em manter ou repor a infraestrutura rodoviária em determinados níveis de serviço, a qual é constituída ao longo do período que decorre até à data prevista de execução dos trabalhos.

Em Outros incluem-se os valores a pagar pelo Grupo IP referentes ao seu Contrato de Concessão com o Estado, no valor de 24 M€, bem como o registo dos valores referentes às Taxas de Regulação da Atividade Ferroviária, dos anos compreendidos entre 2013 e 2020, num total de 12 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.

## 8.4. Políticas de gestão de risco financeiro

Os ativos financeiros que o Grupo dispõe respeitam essencialmente a contas receber a vários títulos destacando os saldos a haver da concessão ferroviária e dos diversos clientes do Grupo, bem como de diversas contas de depósitos à guarda de instituições bancárias e do IGCP. O Grupo dispõe, ainda que de modo muito residual, de outros investimentos em instrumentos de capital próprio e não dispõe de qualquer instrumento derivado.

Relativamente aos passivos financeiros do Grupo estes incluem fundamentalmente: financiamentos obtidos do sistema financeiro (financiamentos bancários e sobre a forma de contratos de locações financeiras), financiamentos obtidos na forma de suprimentos do acionista, contas a pagar a fornecedores e outras entidades, sendo o seu objetivo principal o financiamento das operações do Grupo.

Relativamente aos financiamentos obtidos junto do sistema financeiro, o Decreto-Lei nº133/2013, de 3 de outubro, veio alterar a autonomia das entidades públicas reclassificadas (EPR) no que respeita ao acesso a financiamento junto do sistema financeiro e à gestão de risco através de instrumentos finan-

ceiros derivados.

Com efeito, no artigo 29º determina-se a impossibilidade das EPR acederem a financiamentos junto das instituições de crédito, com exceção das de carácter multilateral (ex. Banco Europeu de Investimento) ficando consagrada também no artigo 72º a transferência da gestão das suas carteiras de derivados financeiros para a Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública – IGCP, E.P.E. (IGCP).

Decorrente da posse dos 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

O risco de crédito traduz-se na eventualidade de uma contraparte falhar as suas obrigações contratuais, provocando deste modo uma perda financeiri-

ra no Grupo.

O Grupo encontra-se exposto a este risco quer nas suas atividades operacionais (mediante os vários créditos concedidos na forma de contas a receber) quer nas suas atividades de financiamento por via dos depósitos e aplicações financeiras à guarda nas instituições financeiras.

O risco de crédito associado às atividades operacionais do Grupo tem vindo a ser gerido individualmente de acordo com as características específicas de cada segmento negócio e dos seus clientes específicos.

De forma a minimizar a sua exposição a este risco, o Grupo obtém garantias de crédito por parte dos clientes na forma de caução ou garantias bancárias. 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 2020 e 31 de dezembro de 2019:

30-06-2020	PORTAGENS	[> 1 000 m[	[999 m < 10 m[	[10m>0]	TOTAL
<b>N.º Clientes</b>	-	<b>29</b>	<b>147</b>	<b>1 550</b>	<b>1 726</b>
Ferrovias	-	4	-	18	22
Rodovias	Várias	10	47	877	934
Gestão imobiliária	-	7	58	517	582
Engenharia	-	1	1	3	5
Telecomunicações	-	7	41	135	183
<b>Dívida</b>	<b>17 086</b>	<b>74 127</b>	<b>4 521</b>	<b>2 200</b>	<b>97 934</b>
Ferrovias	-	60 142	-	16	60 158
Rodovias sem portagens	-	6 385	1 186	1 008	8 579
Portagens	17 086	-	-	-	17 086
Gestão imobiliária	-	3 282	1 954	875	6 110
Engenharia	-	396	63	16	475
Telecomunicações	-	3 922	1 319	286	5 527



31-12-2019	PORTAGENS	> 1 000 m[	[999 m < 10 m[	[10m>0]	TOTAL
<b>N.º Clientes</b>	-	<b>6</b>	<b>69</b>	<b>1 663</b>	<b>1 738</b>
Ferrovia	-	4	14	14	32
Rodovia	Várias	1	43	897	941
Gestão imobiliária	-	1	4	569	574
Engenharia	-	-	1	4	5
Telecomunicações	-	-	7	179	186
<b>Dívida</b>	<b>16 792</b>	<b>50 208</b>	<b>6 533</b>	<b>5 328</b>	<b>78 861</b>
Ferrovia	-	43 526	1 179	9	44 714
Rodovia sem portagens	-	4 622	2 186	1 006	7 815
Portagens	16 792	-	-	-	16 792
Gestão imobiliária	-	2 060	627	2 784	5 472
Engenharia	-	-	396	109	506
Telecomunicações	-	-	2 144	1 419	3 563

A evolução da carteira de clientes do Grupo manteve-se estável no primeiro semestre do ano de 2020, face a 31 de dezembro de 2019 no que ao número de clientes respeita.

A 30 de junho de 2020, o Grupo IP tem uma carteira de 1.726 clientes (31 de dezembro de 2019: 1.738 clientes), dos quais 29 (31 de dezembro de 2019: 6) têm saldos superiores a 1.000 milhares de euros correspondendo a cerca de 76% (31 de dezembro 2019: 64%) dos valores em dívida.

Adicionalmente verifica-se ainda que o peso das dívidas de portagens face ao saldo total de clientes é de 17% (31 de dezembro de 2019: 21%).

Relativamente à evolução da dívida bruta (sem

efeitos de imparidades) no primeiro semestre é notório um aumento da mesma em cerca de 19.073 m€ (+24%, face aos valores relatados em 31 de dezembro de 2019), a qual não pode ser alheia ao impacto que a crise pandémica do Covid-19 teve em todos os negócios.

Na análise dos quadros acima verifica-se um aumento generalizado dos valores em dívida em todos os segmentos do Grupo, destacando-se o ocorrido no segmento ferroviário, em que os montantes em dívida tiveram um acréscimo de 15.444 m€, explicando 81% do impacto total.

Seguidamente apresenta-se a idade de saldos dos clientes do Grupo por categorias/tipologia:

30-06-2020	]0-30[	[30-60[	[60-90[	[90-360[	[360[	TOTAL GERAL
Portagens	17 086	-	-	-	-	17 086
Operadores ferroviários	14 949	4 982	6 075	18 191	15 982	60 180
Entidades públicas	267	125	15	142	2 809	3 359
Outros devedores	2 320	232	362	3 119	10 331	16 365
Clientes com planos de pagamentos	9	3	29	3	42	85
Cientes com moratórias Covid-19 negociadas	217	83	34	2	5	342
Cauções de clientes	-	-	-	-	-	519
	<b>34 849</b>	<b>5 425</b>	<b>6 515</b>	<b>21 458</b>	<b>29 170</b>	<b>97 934</b>
Imparidades	- 51	- 1	- 25	- 187	- 2 705	- 2 969
	<b>34 798</b>	<b>5 424</b>	<b>6 489</b>	<b>21 271</b>	<b>26 464</b>	<b>94 965</b>
Taxa média	-0,15%	-0,02%	-0,39%	-0,87%	-9,28%	-3,03%

31-12-2019	]0-30[	[30-60[	[60-90[	[90-360[	[360[	TOTAL GERAL
Portagens	16 792	-	-	-	-	16 792
Operadores ferroviários	8 129	7 584	5 812	4 908	18 006	44 440
Entidades públicas	55	15	21	19	2 482	2 591
Outros devedores	1 673	924	216	1 218	10 432	14 461
Clientes com planos de pagamentos	25	6	1	12	70	116
Cauções de clientes	-	-	-	-	-	461
	<b>26 674</b>	<b>8 529</b>	<b>6 049</b>	<b>6 157</b>	<b>30 990</b>	<b>78 861</b>
Imparidades	- 14	- 0	- 5	- 134	- 2 772	- 2 925
	<b>26 660</b>	<b>8 529</b>	<b>6 044</b>	<b>6 023</b>	<b>28 218</b>	<b>75 935</b>
Taxa média	-0,05%	0,00%	-0,08%	-2,18%	-8,94%	-3,71%

No seguimento da análise anterior em termos de evolução da dívida no primeiro semestre, constata-se que a maior alteração ocorre nos operadores ferroviários.

O risco de crédito associado às dívidas de clientes do Grupo apresenta as características que seguem.

No primeiro semestre de 2020, no que respeita ao risco de crédito, o Grupo teve que lidar com a crise pandémica que trouxe grandes desafios no que à gestão de dívida dos vários segmentos respeita.

**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 que às dívidas de clientes respeita, o risco está essencialmente relacionado com o incumprimento das responsabilidades assumidas pelos operadores ferroviários. A CP – Comboios de Portugal, E.P.E. é a contraparte principal tratando-se do operador exclusivo de passageiros em toda a rede, com exceção da

travessia da Ponte 25 de Abril que é operada pela Fertagus. Assim, apesar do risco de crédito estar fortemente concentrado na CP, o mesmo é mitigado pela natureza jurídica daquela entidade com capital detido a 100% pelo Estado Português e, a partir de 2015, pela sua circunstância de Entidade Pública Reclificada (EPR). No primeiro semestre de 2020, verificou-se um aumento significativo de dívida neste segmento, em virtude das dificuldades originadas do Covid-19, no entanto chama-se à atenção que durante o mês de julho ocorrerem recebimentos relevantes neste segmento (21.270 m€) que trouxeram os valores da dívida para os níveis usuais.

**Atividade de gestão Imobiliária de espaços comerciais** - Trata-se do segmento mais relevante desta tipologia de risco relacionando-se o mesmo com a possibilidade de incumprimento no pagamento de responsabilidades assumidas pelas diversas entidades concessionárias relativamente aos arrendamentos e subconcessões de espaços comerciais pertencentes ao Grupo IP. De modo a mitigar este risco tem sido política da empresa, entre outras:

- a solicitação de garantias de crédito, prestadas através de cauções ou de garantias bancárias,

adicionalmente;

- desde 2017, foi disponibilizado aos clientes deste segmento a possibilidade do pagamento de faturas com recurso a referência multibanco, procedimento que teve uma considerável adesão por parte dos clientes; e
- em 2018, decorreu a implementação do sistema de débitos diretos, tendo ocorrido a sua conclusão no início de 2019, permitindo deste modo garantir o recebimento de faturas nas respetivas datas de vencimento, o que traz evidentes benefícios na eficácia do sistema de cobranças.
- No primeiro semestre de 2020, foram concedidas moratórias com clientes tendo em atenção o impacto da Covid-19 nos negócios dos mesmos, de modo a que estes se mantenham sustentáveis.

**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.

**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 2.5 (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 4,6M€, 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 nesta rubrica da Contribuição do Serviço Rodoviário (CSR), o sucedido encontra-se adequadamente divulgado na nota 8.2.3 do presente anexo.

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 99,3% 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 2020:

	30-06-2020	31-12-2019
>= A-	61	150
<= BBB+	175 052	286 314
Sem rating	308	114
	<b>175 422</b>	<b>286 578</b>

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

#### 8.4.2. Risco de liquidez

O Grupo IP está sujeito ao risco de liquidez.

Este tipo de risco mede-se pela capacidade de obtenção de recursos financeiros para fazer face às responsabilidades assumidas com os diferentes

agentes económicos que interagem com a empresa, como sejam os fornecedores, os bancos, o mercado de capitais, etc. Este risco é medido pela liquidez à disposição das empresas para fazer face às responsabilidades assumidas bem como à capacidade de gerar *cash-flow* no decurso da sua atividade.

O Grupo IP procura minimizar a probabilidade de incumprimento dos seus compromissos através de uma gestão rigorosa e planeada da sua atividade. Uma gestão prudente do risco de liquidez implica a manutenção de um nível adequado de caixa e equi-

valentes de caixa para fazer face às responsabilidades assumidas. A IP enquadra-se no perímetro de consolidação orçamental do Estado, pelo que, o seu risco de liquidez é diminuto, uma vez que é financiada diretamente pelo Estado Português.

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 2020.

	MENOS DE 1 ANO	ENTRE 1 E 5 ANOS	+ DE 5 ANOS
<b>Empréstimos Obtidos</b>	<b>2 667 595</b>	<b>1 930 450</b>	<b>1 008 074</b>
- amortizações de financiamentos obtidos	89 711	1 590 844	930 346
- juros de financiamentos obtidos	88 541	319 216	75 574
- amortizações financiamento acionista/ Suprimentos	2 365 668	5 333	-
- juros de financiamento acionista/ Suprimentos	119 744	61	-
- Aval	3 931	14 996	2 154
<b>Fornecedores e contas a pagar</b>	<b>967 646</b>	<b>1 738 406</b>	-
<b>Total</b>	<b>3 635 241</b>	<b>3 668 856</b>	<b>1 008 074</b>

### 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.

O principal objetivo da gestão de risco de taxa de juro é a proteção relativamente a movimentos de subida das taxas de juro, na medida em que as receitas são imunes a essa variável e, assim, inviabilizam uma cobertura natural.

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 *Euribor*.

### 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 a 30 de junho de 2020, 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 2020, um aumento ou diminuição de 0,5% nas curvas de taxa de juro do euro resultaria

nas seguintes variações do justo valor dos empréstimos com consequente impacto direto nos resultados:

milhares de euros

VARIACÃO NO JUSTO VALOR DE EMPRÉSTIMOS		
Variação na curva de taxa de juro		
	-0,50%	0,50%
EUR	65.976	-65.541
Efeito Líquido em resultados		
	-0,50%	0,50%
EUR	-65.976	65.541

#### 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 da Posição Financeira, é salvaguardar a continuidade das operações do Grupo.

O instrumento base para a gestão deste risco é o plano de financiamento (ou plano financeiro), através do qual se identificam e monitorizam as fontes de financiamento destacando-se, desde 2014, a política de fortalecimento da estrutura de capital promovida pelo acionista concretizada quer por operações de reforço do mesmo em numerário, quer através de operações de conversão em capital dos financiamentos/suprimentos concedidos pelo acionista.

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 2020 o capital social ascendia a 7.558.020m€, representado por 1.511.604 ações, com o valor nominal de 5 m€ cada.

Durante o primeiro semestre de 2020 foram realizados aumentos de capital, em numerário, no montante de 354.640 m€ representado por 70.928 ações (nota 10), conforme quadro abaixo:

	30-06-2020	31-12-2019
<b>Aumentos de capital</b>	<b>354 640</b>	<b>1 391 870</b>
Investimento	308 609	685 887
Serviço da dívida	46 031	705 983

Através do Despacho 381 de 26 de julho de 2020 do Senhor Secretário de Estado do Tesouro, foi concedida nova moratória que adia o pagamento do serviço da dívida dos empréstimos/suprimentos concedidos pelo Estado, de 31 de maio para 30 de novembro de 2020, tanto para a componente rodoviária como para a componente ferroviária, sem custos adicionais.

No que respeita à componente rodoviária, o montante a vencer em novembro totaliza 2.232,7M€ (2.215,6 M€ de amortizações e 117 M€ relativos a juros). O valor correspondente à componente ferroviária, com vencimento em novembro, ascende a 147,3 M€ (144,8 M€ de amortizações e 2,5 M€ respeitante a juros).



## 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 2020 e 30 de junho de 2019:

	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>

	FINANCIAMENTOS	SUPRIMENTOS	LOCAÇÕES FINANCEIRAS	TOTAL
<b>Saldo em 31 dezembro 2018 (1)</b>	<b>3 274 876</b>	<b>2 627 065</b>	<b>824</b>	<b>5 902 765</b>
<b>Cash</b>				
Juros e custos similares	- 40 818	-	- 21	- 40 839
Amortizações (2)	- 537 395	-	- 151	- 537 546
<b>Non Cash</b>				
Taxa efetiva (3)	434	-	-	434
Juros especializados (4)	11 652	5 593	-	17 245
Outros encargos financeiros (5)	112	-	-	112
Outras variações (6)	- 7 008	-	-	- 7 008
<b>Saldo em 30 junho 2019 (1) + (2) + (3) + (4) + (5) + (6)</b>	<b>2 742 671</b>	<b>2 632 658</b>	<b>673</b>	<b>5 376 002</b>

## 9. PROVISÕES

A evolução das provisões para outros riscos e encargos durante o 1.º semestre de 2020 e no exercício finalizado em 31 de dezembro de 2019, foi como segue:

	RISCOS GERAIS	EXPROPRIA- ÇÕES	EMPREITADAS	BENEFÍCIOS AOS COLABORADORES	ESTRADAS DESCLAS.	PROCESSO IVA	TOTAL
<b>31 de dezembro de 2018</b>	<b>39 830</b>	<b>21 945</b>	<b>52 805</b>	<b>1 061</b>	<b>408 752</b>	<b>366 479</b>	<b>890 872</b>
Aumento/Reforço	8 283	3 042	952	121	-	25 216	37 615
Redução/Utilização	- 6 168	- 6 911	- 11 374	- 158	- 350	-	- 24 962
<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	3 521	-	1 310	-	-	14 500	19 330
Redução/Utilização	- 394	- 547	- 581	- 84	-	-	- 1 606
<b>30 de junho de 2020</b>	<b>45 072</b>	<b>17 528</b>	<b>43 111</b>	<b>940</b>	<b>408 402</b>	<b>406 195</b>	<b>921 250</b>

### Provisões para processos judiciais em curso

#### Riscos Gerais

Da análise realizada pela Direção de Assuntos Jurídicos foi admitido um risco de 45.072m€, reportado a 30 de junho de 2020, inerente a responsabilidades potenciais de processos de contencioso geral sem conexão com empreitadas.

#### Expropriações

Esta provisão foi constituída para fazer face ao risco do Grupo IP vir a efetuar pagamentos adicionais relativos aos processos de expropriação rodoviários que se encontram em litígio. Esta resulta da consulta realizada pela Direção de Assuntos Jurídicos aos advogados externos e internos dos processos.

É de referir que, pela sua natureza, a totalidade dos reforços e reduções desta provisão tem como contrapartida os ativos intangíveis em curso.

#### Empreitadas

No caso dos processos de contencioso geral com conexão com empreitada rodoviária, da análise efetuada pelos advogados externos e internos aos processos, foi estimado um risco de 43.111m€. Este valor é influenciado pelo aumento líquido da provisão em 2020, em cerca de 729 m€, correspondente à reavaliação do risco associado a processos em curso. É de referir que, pela sua natureza, a totalidade dos reforços e reduções desta provisão tem como contrapartida os ativos intangíveis.

#### Processo IVA

Foi decidido em 2010, por uma questão de prudência e em resultado da evolução do processo

do IVA descrito na nota 6, a constituição de uma provisão para o processo do IVA com o impacto estimado de uma decisão desfavorável ao Grupo.

Uma vez que a questão que originou o diferendo entre a extinta EP e a AT foi a aceitação ou não da CSR como uma receita sujeita a IVA, foi constituída uma provisão que equivale à totalidade do IVA deduzido pela extinta EP e pela IP em atividades financiadas pela CSR. De referir ainda que a contrapartida desta provisão foi efetuada com base na classificação contabilística da despesa que originou o IVA dedutível, ou seja, IVA deduzido relativo a gastos do exercício foi provisionado por contrapartida de gastos (12.181 m€) e o IVA deduzido relativo à aquisição ou construção de ativos foi provisionado por contrapartida de ativo intangível (2.318 m€).

## Provisões para outras situações não contenciosas

### Provisão para estradas desclassificadas:

O Grupo IP tem a obrigação de transferir as estradas desclassificadas do Plano Rodoviário Nacional para a tutela das Autarquias, tendo constituído uma provisão que reflete a melhor estimativa para cumprir com as obrigações de requalificação das estradas desclassificadas, ainda a cargo do Grupo. A não concretização dos Protocolos de Transferência para a tutela das Autarquias originou a não utilização desta provisão no primeiro semestre de 2020.

### Benefícios aos colaboradores:

O Grupo IP tem atribuído benefícios de pensões de reforma antecipada temporária e complementos de pensões de reforma e sobrevivência que, a 30 de junho de 2020, apresentam o valor de 940 m€.

Os complementos de reforma e sobrevivência atribuídos aos empregados constituem um plano de benefícios definidos, em que o Grupo efetua pagamentos de reforma antecipada a um grupo fechado de colaboradores que estão abrangidos por este programa até ao momento da sua reforma pela Caixa Geral de Aposentações.

Esta provisão é referente a responsabilidades sobre benefícios atribuídos a um grupo já reduzido de beneficiários (30), por um período de tempo limitado, pelo que foi opinião do Conselho de Administração Executivo que não era necessária a avaliação anual sobre estas responsabilidades por empresa especializada, sendo a mesma efetuada anualmente através de meios internos.

## 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 2019, o capital social era de 7.203.380 m€, integralmente subscrito e realizado pelo seu acionista, correspondentes a 1.440.676 ações com o valor nominal de 5m€ cada.

No decorrer do 1.º semestre de 2020, o capital social foi reforçado nos meses de março, maio, junho, nos montantes de 300.145 m€, 31.000 m€ e 23.495 m€, mediante a emissão de 60.029, 6.200, e 4.699 novas ações, respetivamente, passando o mesmo a perfazer o montante de 7.558.020 m€ correspondentes a 1.511.604 ações totalmente subscritas e realizadas.

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

	30-06-2020	31-12-2019
Resultados atribuídos a acionistas (em euros)	- 4 494 278	19 827 915
Número médio de ações durante o período	1 494 583	1 377 519
Número médio de ações diluídas durante o período	1 494 583	1 377 519
Resultado por ação básico (em euros)	-3,01	14,39
Resultado por ação diluído (em euros)	-3,01	14,39

O resultado básico e diluído por ação é de -3.01 euros dado não existirem fatores de diluição.

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

	(Nº DE AÇÕES)
janeiro de 2020	1 440 676
março de 2020	1 500 705
maio de 2020	1 506 905
junho de 2020	1 511 604
<b>Média ponderada de ações em circulação</b>	<b>1 494 583</b>

### ii) Reservas

As reservas decompõem-se como segue:

	30-06-2020	31-12-2019
Reserva legal	259 684	156 058
Outras variações	- 95	- 95
Doações	4	4
	<b>259 593</b>	<b>155 967</b>

No que respeita às reservas legais, a legislação comercial estabelece que pelo menos 5% do resultado líquido anual é destinado ao reforço de reserva legal, até que este represente pelo menos 20% do capital social. Esta reserva não é distribuível, exceto em caso de liquidação do Grupo, mas pode ser utilizada para absorver prejuízos depois de esgotadas as outras reservas, ou incorporada em capital.

De referir que ainda não se encontram aprovadas pelo Acionista as Demonstrações Financeiras da IP do exercício findo a 31 de dezembro de 2019, pelo que apesar de ter sido proposto pelo Conselho de Administração Executivo a aplicação da totalidade do resultado líquido do exercício à Reserva Legal, apenas foi considerado nesta data aplicar o valor correspondente ao limite legal.

# 11. VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS

Ver política contabilística 2.3.14. do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2019

De 1 de janeiro de 2020 a 30 de junho de 2020 e de 1 de janeiro de 2019 a 30 de junho de 2019 as vendas e serviços prestados detalham-se da seguinte forma:

	2020	2019
Contribuição do Serviço Rodoviário	268 787	331 670
Portagens	119 436	155 873
Utilização de Canais (Tarifas)	29 952	34 375
Contratos de Construção	18 675	18 094
Encargos Financeiros Capitalizados	6 907	8 792
Construção de Novas Infraestruturas	11 767	9 302
Concedente Estado - Rédito ILD	15 298	12 458
Outros	20 812	22 865
	<b>472 959</b>	<b>575 335</b>

Os valores unitários da Contribuição do Serviço Rodoviário (contrapartida paga pelos utilizadores pelo uso da rede rodoviária) para 2020 mantiveram-se inalterados face a 2019, situando-se em 87€/1.000 litros para a gasolina, de 111€/1.000 litros para o gasóleo rodoviário e de 63€/1.000 litros para o GPL auto.

A variação negativa registada em 2020 face ao ano anterior resulta do surgimento da epidemia COVID-19 tendo esta gerado um impacto negativo a nível nacional e, inevitavelmente, na atividade da IP refletindo-se numa decrescente procura de combustíveis por redução de tráfego.

Esta evolução do tráfego justifica igualmente o decréscimo na rubrica de Portagens que registou uma diminuição de 36,4 M€ em toda a rede portajada.

A maior parcela dos rendimentos de portagens resulta da utilização da rede das Concessões do Estado, em que o Grupo IP é titular da receita proveniente da cobrança de taxas de portagem, atingindo cerca de 98 M€.

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 (25,9 M€) e as de Mercadorias (3,4 M€), tendo-se verificado em ambas uma diminuição de 11,7% e 13,1%, respetivamente, face ao período homólogo.

Os Contratos de Construção representam os rendimentos do Grupo IP com a sua atividade de construção da RRN de acordo com o definido no seu Contrato de Concessão. Esta inclui a totalidade das atividades de construção do Grupo por via direta ou subconcessão.

Os valores correspondentes à construção de Novas Infraestruturas são atividades de construção de gestão direta do Grupo 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.

A construção da Rede Subconcessionada é apurada tendo por base os valores de construção contratados para cada subconcessão e a percentagem de acabamento reportada ao Grupo IP por cada subconcessionária, pelo que reflete a evolução fi-





sica da obra e é assim independente do fluxo de faturação.

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

Na rubrica Outros estão incluídos essencialmente os serviços prestados referentes ao Canal Técnico Rodoviário, as subconcessões de espaços e estacionamento.



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

*Ver política contabilística 2.3.10. do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2019*

De 1 de janeiro de 2020 a 30 de junho de 2020 e de 1 de janeiro de 2019 a 30 de junho de 2019 o detalhe desta rubrica é o que se segue:

	2020	2019
Capitalização Portagens Concessões	90 643	121 816
Construção de Novas Infraestruturas	11 767	9 302
Materiais de Ferrovia	10 538	7 056
	<b>112 949</b>	<b>138 174</b>

Conforme referido na nota 2.3.14 (rédito) do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro de 2019, os valores recebidos relativos a portagens em concessões do Estado (líquidos dos gastos de cobrança) são deduzidos ao investimento do Grupo IP na aquisição dos direitos sobre esta mesma rede Concessionada. A contrapartida dessa dedução é registada nesta rubrica.

Os valores correspondentes à construção de Novas Infraestruturas rodoviárias são atividades de construção de gestão direta do Grupo IP e são apurados com base nos autos de acompanhamento das obras mensais pelo que refletem a evolução física das obras em curso.

Os encargos com materiais de ferrovia referem-se essencialmente aos diversos tipos de materiais que são incorporados nos investimentos e manutenção das infraestruturas ferroviárias.

## 13. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

De 1 de janeiro de 2020 a 30 de junho de 2020 e de 1 de janeiro de 2019 a 30 de junho de 2019 os fornecimentos e serviços externos detalham-se como segue:

	2020	2019
Conservação Ferroviária	31 431	27 687
Conservação Corrente e Segurança Rodoviária	25 852	22 765
Conservação Periódica de Estradas	27 833	26 500
Operação e Manutenção Subconcessões	20 313	15 312
Encargos cobrança portagens	8 596	9 819
Eletricidade	7 237	7 640
Encargos cobrança CSR	5 376	6 633
Vigilância e segurança	3 711	4 025
Trabalhos especializados	1 544	1 725
Conservação e reparação	1 116	1 300
Limpeza, higiene e conforto	1 350	1 418
Rendas e alugueres	1 363	1 031
Licenças software	1 193	-
Outros	3 987	5 122
	<b>140 902</b>	<b>130 977</b>

O aumento significativo da rubrica de conservação ferroviária no primeiro semestre de 2020 face ao período homólogo é justificado essencialmente pelo acréscimo de subcontratação de serviços de manutenção de via, 15.139 m€ (11.955 m€ em 2019).

A variação verificada na rubrica de conservação corrente e segurança rodoviária deve-se essencialmente ao aumento de execução com conservação corrente.

O agravamento verificado na rubrica de Operação e Manutenção Subconcessões face a 2019 resulta da reapreciação efetuada aos casos base após conclusão dos processos de renegociação ocorrida durante o ano de 2019.

## 14. PERDAS E GANHOS FINANCEIROS

Ver política contabilística 2.3.9. do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2019

De 1 de janeiro de 2020 a 30 de junho de 2020 e de 1 de janeiro de 2019 a 30 de junho de 2019 as perdas e ganhos financeiros detalham-se da seguinte forma:

	NOTAS	2020	2019
<b>Perdas Financeiras</b>		<b>155 319</b>	<b>136 382</b>
Juros Suportados:			
Juros Suportados:			
Empréstimos		47 240	54 485
Subconcessões		104 696	78 223
Locações financeiras		101	21
Outras perdas financeiras		3 282	3 653
<b>Ganhos Financeiros</b>		<b>30 403</b>	<b>34 934</b>
Juros obtidos:			
Concedente Estado	8.2.1	30 401	34 922
Outros juros obtidos		2	12
<b>Resultados Financeiros</b>		<b>124 916</b>	<b>101 449</b>

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 à Atividade de Gestão de Infraestrutura Ferroviária.

O agravamento face a 2019 decorre do aumento dos juros das Subconcessões, como resultado da reapreciação efetuada aos casos base após conclusão dos processos de renegociação ocorrida durante o ano de 2019.

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 do Grupo IP para com as subconces-

sionárias pelos serviços de construção e operação e manutenção rodoviária já efetuados por estas e ainda não pagas, no valor de 2.288 M€ (dívida de gestão indireta), remunerada contabilisticamente a taxas entre os 5% e os 14%.

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 (ILD).

## 15. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO

Ver política contabilística 2.3.8. do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2019

A decomposição do montante de imposto do exercício reconhecido na demonstração condensada consolidada do rendimento integral para o primeiro semestre de 2020 e o seu homólogo de 2019 apresenta-se como segue:

	2020	2019
Imposto sobre o rendimento corrente	7 500	30 256
Imposto sobre o rendimento diferido	- 2 883	- 15 714
<b>Gasto / (Rendimento) de imposto</b>	<b>4 617</b>	<b>14 542</b>

A taxa de imposto adotada na determinação do montante de imposto do exercício nas demonstrações financeiras condensadas consolidadas é conforme segue:

	2020	2019
Taxa nominal de imposto	21,00%	21,00%
Derrama	1,25%	1,25%
Derrama Estadual (1)	9,00%	9,00%
<b>Imposto sobre o rendimento corrente</b>	<b>31,25%</b>	<b>31,25%</b>
<b>Diferenças temporárias tributáveis (2)</b>	<b>26,71%</b>	<b>26,71%</b>
Diferenças temporárias dedutíveis exceto prejuízos fiscais (2)	26,49%	31,20%
Taxa aplicável aos prejuízos fiscais	21,00%	21,00%

(1) 3% sobre o lucro tributável entre 1,5M€ e 7,5M€ / 5% sobre o lucro tributável entre 7,5M€ e 35M€ / 9% quando o lucro tributável é superior a 35M€.

(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:

	%	2020	%	2019
<b>Resultado antes de impostos</b>		<b>- 43 893</b>		<b>49 495</b>
Taxa nominal de imposto	31,25	- 13 716	31,25	15 467
Derrama estadual - Parcela a abater / crescer	2,88	- 1 265	-3,73	- 1 845
Diferenças permanentes Tributárias	-43,53	19 109	1,13	559
Diferenças temporárias - Revisões de estimativas	0,00	-	-4,13	- 2 045
Diferenças temporárias - Outras	-0,15	64	4,17	2 062
Prejuízos fiscais e benefícios fiscais	-0,12	55	0,03	17
Excesso / (Insuficiência de estimativa)	0,00	-	-0,03	- 15
Tributações autónomas	-0,85	372	0,69	342
<b>Gastos / (Rendimentos) de imposto no exercício</b>	<b>-10,52</b>	<b>4 617</b>	<b>29,38</b>	<b>14 542</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 e os encargos com realizações de utilidade social que ascendem a 18.822 m€ e 184 m€ respetivamente.

## 16. ENTIDADES RELACIONADAS

Ver política contabilística 2.3.17. do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2019

### 16.1. Resumo das Partes relacionadas

As entidades identificadas como partes relacionadas do Grupo IP em 30 de junho de 2020 e 31 de dezembro de 2019, no âmbito do disposto na IAS 24 – Partes relacionadas são as seguintes:

	RELAÇÃO	% PARTICIPAÇÃO 30 -06-2020	% PARTICIPAÇÃO 31-12-2019
<b>Operações conjuntas</b>			
AVEP	-	50,00%	50,00%
AEIE CFM4	-	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		-	-

## 16.2. 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 2020 e 31 de dezembro de 2019) e transações (referentes aos primeiros semestres 2020 e 2019) entre o Grupo IP e o Estado e as Entidades Públicas:

NATUREZA	RUBRICA CONTABILÍSTICA	NOTAS	30-06-2020						
			ATIVO		PASSIVO		INVESTIMENTO	RENDIMENTO	GASTO
			CORRENTE	NÃO CORRENTE	CORRENTE	NÃO CORRENTE			
Tarifa - Op. Transportes Ferroviário	Clientes/Fornecedores	8.2.2 / 8.3.3	42 146	-	593	-	456	28 657	1 216
Tarifa - Op. Transportes Ferroviário	Out C. receber/a pagar	8.2.3 / 8.3.4	1 543	-	1 242	-	-	-	-
Indemnização compensatória	Indemnização compensatória		-	-	-	-	-	27 528	-
Concedente - Estado - ILD	Concedente. Est. Conta a receber	8.2.1	3 931 281	-	-	-	-	-	-
Concedente - Estado - ILD	Vendas e Prestação de serviços		-	-	-	-	-	15 298	-
Concedente - Estado - ILD	Juros obtidos - concedente Estado		-	-	-	-	-	30 401	-
TRIR	Outos gastos e perdas		-	-	-	-	-	-	2 190
CSR	Prestações de serviços		-	-	-	-	-	268 787	-
Acréscimos de rendimentos CSR	Outras contas a receber		-	-	-	-	-	-	-
Diferimentos	Diferimentos passivos	7.2	-	-	98 139	-	-	-	-
Custos de cobrança CSR	FSE		-	-	-	-	-	-	5 376
Acréscimo de gastos CSR	Outras contas a pagar		-	-	-	-	-	-	-
Suprimentos	Financiamento acionista/ Suprimentos	8.3.2	-	-	2 483 983	5 333	-	-	-
Gastos financeiros - Suprimentos	Juros suportados - Empréstimos		-	-	-	-	-	-	2 755
			<b>3 974 971</b>	<b>-</b>	<b>2 583 957</b>	<b>5 333</b>	<b>456</b>	<b>370 669</b>	<b>11 537</b>

NATUREZA	RUBRICA CONTABILÍSTICA	NOTAS	31-12-2019				30-06-2019		
			ATIVO		PASSIVO		INVESTIMENTO	RENDIMENTO	GASTO
			CORRENTE	NÃO CORRENTE	CORRENTE	NÃO CORRENTE			
Tarifa - Op. Transportes Ferroviário	Clientes/Fornecedores	8.2.2 / 8.3.3	22 428	-	153	-	68	32 782	2 713
Tarifa - Op. Transportes Ferroviário	Out C. receber/a pagar	8.2.3 / 8.3.4	1 349	-	1 179	-	-	-	-
Indemnização compensatória	Indemnização compensatória		-	-	-	-	-	29 874	-
Concedente - Estado - ILD	Concedente Est. Conta a receber	8.2.1	3 834 542	-	-	-	-	-	-
Concedente - Estado - ILD	Vendas e Prestação de serviços		-	-	-	-	-	12 458	-
Concedente - Estado - ILD	Juros obtidos - concedente Estado		-	-	-	-	-	34 922	-
TRIR	Outos gastos e perdas		-	-	-	-	-	-	2 146
CSR	Prestações de serviços		-	-	-	-	-	331 670	-
Acréscimos de rendimentos CSR	Outras contas a receber		113 026	-	-	-	-	-	-
Custos de cobrança CSR	FSE		-	-	-	-	-	-	6 633
Acréscimo de gastos CSR	Outras contas a pagar		-	-	2 261	-	-	-	-
Suprimentos	Financiamento acionista/ Suprimentos	8.3.2	-	-	2 475 895	10 667	-	-	-
Gastos financeiros - Suprimentos	Juros suportados - Empréstimos		-	-	-	-	-	-	5 593
			<b>3 971 329</b>	<b>-</b>	<b>2 479 487</b>	<b>10 667</b>	<b>68</b>	<b>441 706</b>	<b>17 086</b>

## 16.3. Saldos e transações com operadores ferroviários

No que respeita aos saldos com os operadores ferroviários em 30 de junho de 2020 e 31 de dezembro de 2019, apresenta-se o detalhe que segue:

	30-06-2020	31-12-2019
<b>SALDOS A RECEBER</b>		
Clientes	42 146	22 428
Outras contas a receber	1 543	1 349
<b>SALDOS A PAGAR</b>		
Fornecedores	593	153
Outras contas a pagar	1 242	1 179

De seguida, apresenta-se o detalhe das transações ocorridas nos primeiros semestres de 2020 e 2019 com os operadores ferroviários:

	30-06-2020	30-06-2019
Investimento	456	68
	<b>456</b>	<b>68</b>
Fornecimentos e serviços externos	591	1 980
Outros gastos	186	26
Gastos com pessoal	<b>440</b>	<b>708</b>
	<b>1 216</b>	<b>2 713</b>
Vendas / Prestações de serviços	28 422	32 737
Outros rendimentos	235	45
	<b>28 657</b>	<b>32 782</b>

## 16.4. Operações conjuntas

De seguida apresentam-se os impactos das operações conjuntamente controladas nas demonstrações financeiras condensados do Grupo IP em 30 de junho de 2020 e 31 de dezembro de 2019:

SALDOS	30-06-2020	31-12-2019
Ativos	577	774
Passivos	-	198
TRANSAÇÕES	2020	2019
Rédito	-	273
Resultado do exercício	-	75



## 16.5. Remunerações dos membros de órgãos sociais

### MESA DA ASSEMBLEIA GERAL

**Presidente:** PAULO MANUEL MARQUES FERNANDES i)

**Vice-Presidente:** PAULO MIGUEL GARCÊS VENTURA

**Secretária:** MARIA ISABEL LOURO CARLA ALCOBIA

i) Renúncia ao cargo a 24 de janeiro de 2020

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

MANDATO	CARGO	NOME	VALOR DA SENHA FIXADO	2020	2019
				VALOR BRUTO AUFERIDO	VALOR BRUTO AUFERIDO
2018-2020	Presidente	Paulo Manuel Marques Fernandes	650,00	0	0.
2018-2020	Vice-Presidente	Paulo Miguel Garcês Ventura	525,00	1.050,00	0.
2018-2020	Secretária	Maria Isabel Louro Carla Alcobia	400,00	0	0.
				<b>1.050,00</b>	<b>0,00</b>

(Valores em euros)

Os valores pagos estão em linha com as presenças verificadas no âmbito das reuniões da Mesa da Assembleia Geral ocorridas.

### CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO

**Presidente:** ANTÓNIO CARLOS LARANJO DA SILVA

**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:

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO	2020		2019	
	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	9 819
	<b>265 742</b>	<b>63 114</b>	<b>265 742</b>	<b>63 222</b>

(Valores em euros)

### 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.
- Issuf Ahmad, por passagem à aposentação, com efeitos a 1 de dezembro de 2019, por despacho de 25 de março de 2020 da Direção da Caixa Geral de Aposentações, que apenas veio a ser

conhecido em abril de 2020.

Nesse contexto, dada a superveniência do conhecimento da situação de aposentado, o Sr. Dr. Issuf Ahmad procedeu à restituição integral das remunerações auferidas entre dezembro de 2019 e março de 2020 pelo exercício deste cargo, permanecendo atualmente no cargo sem auferir qualquer remuneração.

De acordo com o artigo 391.º, n.º 4 do Código das Sociedades Comerciais, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 262/86, de 2 de setembro, por remissão do artigo 435, n.º 2 do mesmo Código, os membros do Conselho Geral e de Supervisão mantêm-se em funções até nova designação, pelo que, não existindo nova designação aquando da eleição dos membros dos outros órgãos estatutários, não houve alteração aos membros eleitos do Conselho Geral e de Supervisão.

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

CONSELHO GERAL E DE SUPERVISÃO	2020		2019	
	REMUNERAÇÕES	ENC. PATRONAIS	REMUNERAÇÕES	ENC. PATRONAIS
Issuf Ahmad	-	-	10 682	2 169
	-	-	<b>10 682</b>	<b>2 169</b>

(Valores em euros)

### 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.

ENTIDADE	2020	2019
Vitor Almeida & Associados, SROC, Lda.	17 886	15 218

(Valores em euros)

## 17. NORMAS CONTABILÍSTICAS E INTERPRETAÇÕES RECENTEMENTE EMITIDAS

NOVAS NORMAS, INTERPRETAÇÕES E ALTERAÇÕES, COM DATA DE ENTRADA EM VIGOR A PARTIR 01 DE JANEIRO DE 2020 E QUE A EMPRESA ADOTOU NA ELABORAÇÃO DAS SUAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS:

ALTERAÇÕES ÀS REFERÊNCIAS PARA A ESTRUTURA CONCEPTUAL DAS IFRS REVISTA (REGULAMENTO 2019/2075, DE 29 DE NOVEMBRO)

Em março de 2018 o IASB procedeu à revisão da Estrutura Conceptual das IFRS. Para as entidades que usam a Estrutura Conceptual para desenvolver políticas contabilísticas quando nenhuma IFRS se aplica a uma determinada transação particular, a Estrutura Conceptual revista é efetiva para os períodos anuais iniciados em ou após 1 de janeiro de 2020.

A adoção desta norma não teve impacto significativo nas demonstrações financeiras do Grupo.

### **Alterações à IAS 1 e à IAS 8: Definição de Material (Regulamento 2019/2104, de 29 de novembro)**

Estas alterações à IAS 1 e à IAS 8 vêm atualizar a definição de “material”, de forma a facilitar os julgamentos efetuados pelas entidades sobre a materialidade. A definição de “material”, um importante conceito contabilístico nas IFRS, ajuda as entidades a decidir sobre se a informação deverá ser ou não incluída nas demonstrações financeiras. As alterações clarificam a definição de “material” e a forma como a mesma deverá ser utilizada através da inclusão na definição de orientações que até ao momento não faziam parte das IFRS. Adicionalmente, as explicações que acompanham essa definição foram aperfeiçoadas. Por último, as alterações efetuadas asseguram que a definição de “material” é consistente ao longo de todas as IFRS. Aplicável aos exercícios que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2020.

A adoção desta norma não teve impacto significativo nas demonstrações financeiras do Grupo.

### **Alterações à IFRS 9, IAS 39 e IFRS 7: Reforma**

### **das taxas de juro de referência (Regulamento 2020/34 da Comissão, de 15 de janeiro)**

Estas alterações à IAS 39, IFRS 9 e IFRS 7 pretendem responder às incertezas que surgiram como resultado da futura descontinuação dos referenciais de taxas de juro, tais como as taxas de juro interbancárias (IBORs) e modificam os requisitos relacionados com a contabilização de cobertura de forma a providenciar algum alívio face às potenciais consequências da reforma das IBORs. Adicionalmente, estas Normas foram alteradas de forma a exigirem divulgações adicionais explicando de que forma é que os relacionamentos de cobertura da entidade são afetados pelas incertezas existentes relacionadas com a reforma das IBORs. Estas alterações correspondem à Fase 1 do projeto do IASB relacionado com a reforma das IBORs. O IASB encontra-se presentemente a trabalhar na Fase 2, que considerará implicações adicionais para o relato financeiro. Aplicável aos exercícios que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2020.

A adoção desta norma não teve impacto significativo nas demonstrações financeiras do Grupo.

### **Alterações à IFRS 3 – Concentrações de atividades empresariais (Regulamento 2020/551 da Comissão, de 21 de abril)**

Estas alterações à IFRS 3 vêm aperfeiçoar a definição de concentração de atividade empresarial, ajudando as entidades a determinar se uma determinada aquisição efetuada se refere de facto a uma atividade empresarial ou apenas a um conjunto de ativos. Para além da alteração da definição, esta alteração vem providenciar algumas orientações adicionais. Aplicável aos exercícios que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2020.

A adoção desta norma não teve impacto significativo nas demonstrações financeiras do Grupo.

### **Novas normas, alterações e interpretações emitidas pelo IASB e IFRIC mas ainda não adotadas pela União Europeia**

### **Venda ou Contribuição de Ativos entre um In-**

**vestidor e a sua Associada ou Empreendimento Conjunto - Alterações à IFRS 10 e à IAS 28 (emitida pelo IASB em 11set14)**

Esta alteração vem clarificar o tratamento contabilístico para transações quando uma empresa-mãe perde o controlo numa subsidiária ao vender toda ou parte do seu interesse nessa subsidiária a uma associada ou empreendimento conjunto contabilizado pelo método da equivalência patrimonial. Ainda não foi definida a data de aplicação destas alterações e o processo de endosso pela União Europeia apenas será iniciado após confirmação da data de aplicação das alterações pelo IASB.

Não prevemos impacto significativo nas demonstrações financeiras do Grupo da adoção desta norma.

**IFRS 14: Contabilização de Diferimentos Regulatórios (emitida pelo IASB em 30jan14)**

Esta norma permite aos adotantes pela primeira vez das IFRS, que continuem a reconhecer os ativos e passivos regulatórios de acordo com a política seguida no âmbito do normativo anterior. Contudo para permitir a comparabilidade com as entidades que já adotam as IFRS e não reconhecem ativos / passivos regulatórios, os referidos montantes têm de ser divulgados nas demonstrações financeiras separadamente. Aplicável aos exercícios que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2016, tendo a Comissão Europeia decidido não iniciar o processo de endosso desta norma transitória e aguardar pela norma definitiva a emitir pelo IASB.

Não prevemos impacto significativo nas demonstrações financeiras do Grupo da adoção desta norma.

**IFRS 17: Contratos de Seguros (emitida pelo IASB em 18mai17, incluindo as emendas emitidas pelo IASB em 25jun20)**

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 prevemos impacto significativo nas demonstrações financeiras do Grupo da adoção desta norma.

**Alterações à IAS 1 – Apresentação de Demonstrações Financeiras (emitida pelo IASB em 23jan20)**

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 2022, estando estas alterações ainda sujeitas ao processo de endosso pela União Europeia.

Não prevemos impacto significativo nas demonstrações financeiras do Grupo da adoção desta norma.

**Alterações à IFRS 3, IAS 16, IAS 37 e Melhoramentos Anuais (emitida pelo IASB em 14 de maio de 2020)**

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.

Aplicável aos exercícios que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2022, estando estas alterações ainda sujeitas ao processo de endosso pela União Europeia.

Não prevemos impacto significativo nas demonstrações financeiras do Grupo da adoção desta norma.

#### **Alterações à IFRS 16 – Locações (emitida pelo IASB em 28 de maio de 2020)**

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

Não prevemos impacto significativo nas demonstrações financeiras do Grupo da adoção desta norma.

#### **Alterações à IFRS 4 – Contratos de Seguros (emitida pelo IASB em 25jun20)**

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. Esta alteração ainda sujeita ao processo de endosso pela União Europeia.

Não prevemos impacto significativo nas demonstrações financeiras do Grupo da adoção desta norma.

#### **Alterações à IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 e IFRS 16: Reforma das taxas de juro de referência – Fase 2 (emitida pelo IASB em 27ago20)**

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.

Não prevemos impacto significativo nas demonstrações financeiras do Grupo da adoção desta norma.

Estas alterações são efetivas para os períodos anuais iniciados em ou após 1 de janeiro de 2021, estando as mesmas sujeitas ainda ao processo de endosso pela União Europeia.



## 18. GARANTIAS E AVALES

Em 30 de junho de 2020, as responsabilidades por garantias bancárias assumidas totalizavam 545,6 M€ (2019: 546,6 M€), donde se destaca:

- Garantias no montante de 539,8 M€ (2019: 539,8 M€) prestadas a favor da Autoridade Tributária decorrentes dos processos do IVA (nota 6);

# 19. CONTINGÊNCIAS

*Ver política contabilística na nota 2.3.13. do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2019*

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 2020, considerando as provisões constituídas e as expectativas existentes nesta data, incluindo as situações de impugnação judicial referente ao diferendo de IVA.

## Processos em Tribunal

A 30 de junho de 2020, os processos judiciais em curso, referentes a expropriações ferroviárias, atingem o valor de 5.167 m€ (em 2019: de 5.167 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.

## Processos de IVA

O Grupo IP apresenta à data de divulgação das suas contas 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.

## 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.

## 20. 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 2020, resumem-se aos apresentados no quadro seguinte:

ENCARGOS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES (M€)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Encargos Brutos	1 534	1 448	1 278	1 192	1 073	930	845	766
Receitas	- 391	- 395	- 429	- 436	- 709	- 585	- 596	- 596
<b>Encargos Líquidos</b>	<b>1 144</b>	<b>1 053</b>	<b>849</b>	<b>756</b>	<b>364</b>	<b>345</b>	<b>248</b>	<b>170</b>

ENCARGOS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES (M€)	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Encargos Brutos	674	575	497	350	276	266	213	144
Receitas	- 603	- 452	- 333	- 265	- 230	- 233	- 237	- 186
<b>Encargos Líquidos</b>	<b>71</b>	<b>123</b>	<b>164</b>	<b>85</b>	<b>47</b>	<b>33</b>	<b>- 25</b>	<b>- 41</b>

ENCARGOS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES (M€)	2037	2038	2039	2040	2041	2042
Encargos Brutos	122	138	32	6	-	-
Receitas	- 157	- 167	- 24	- 7	-	-
<b>Encargos Líquidos</b>	<b>- 34</b>	<b>- 29</b>	<b>8</b>	<b>- 1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Fonte: Relatório do Orçamento do Estado 2020

Conforme Relatório de Orçamento do Estado de 2020:

*“No que respeita aos valores relativos às parceiras rodoviárias apresentadas no quadro acima, os mesmos deixaram de considerar, por contraposição com o exercício orçamental anterior, quaisquer expectativas de resultados de processos negociais, então em curso, deixando, portanto, a previsão dos encargos plurianuais com as PPP deste setor de estar exposta aos riscos de concretização das soluções negociadas e ainda não implementadas contratualmente. Assim sendo e no que concerne aos contratos de subconcessão do Algarve Lito-*

*ral, do Douro Interior, do Litoral Oeste e do Baixo Tejo, as previsões dos respetivos encargos líquidos constantes do quadro acima consideram agora os valores estipulados nos modelos financeiros em anexo aos contratos em vigor, não contemplando as denominadas ‘compensações contingentes’ – cujo pagamento não ocorrerá, em linha com a posição manifestada pelo Tribunal de Contas a esse respeito. Isto justifica, em larga medida, a redução dos encargos líquidos constante do quadro acima comparativamente com os encargos estimados no orçamento anterior.”*

## 21. 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 con-

junto 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 Reclassificadas 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).

## 22. 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 2020 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 constituída e trabalhos a decorrer
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 arbitral em curso
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
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. Luis 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

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 EP 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 2020, a IP registou encargos no montante de 20,1 M€ de participações, compensações e reequilíbrios, dos quais se destacam:

- i. Compensação à concessionária AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, no montante de 4,9 M€, nos termos da sentença do Tribunal Arbitral de 7 de fevereiro de 2017;
- ii. Custas do Processo 82/17.6BCLSB relativo à concessão Douro Litoral, no montante de 7,8 M€;
- iii. Compensação à concessionária Brisal – Auto-Estradas do Litoral, no montante de 8,5 M€, nos termos da sentença do Tribunal Arbitral de 15 de abril de 2015 (montante devido em dezembro de 2019, mas apenas pago em janeiro de 2020);
- iv. Execução dos Acordos de Reequilíbrio financeiro com a Lusoponte, resultando num saldo de 1,4 M€ a favor da IP.

### APROVAÇÃO DAS CONTAS DA IP REFERENTE AO PERÍODO DE 2019

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 2019.

### IMPACTO COVID-19

O surgimento da epidemia COVID-19, com forte im-

pacto a nível nacional, está também a ter, inevitavelmente, impacto na atividade da 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.

A 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.

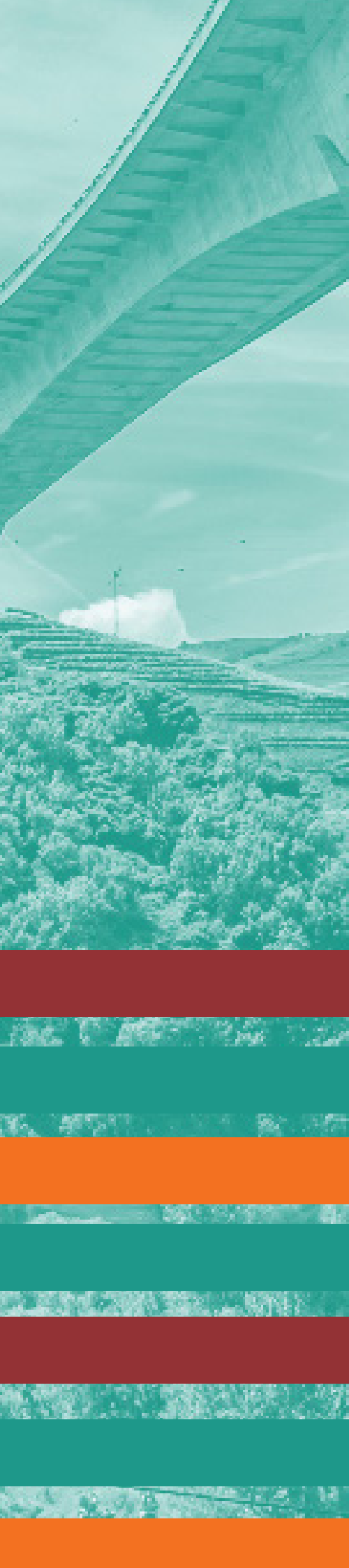
Tudo isto num contexto de proteção aos seus colaboradores, acompanhando para o efeito as orientações da Direção Geral de Saúde.

Até ao final do 1.º semestre de 2020 a perda de rendimentos core foi de 104 M€, quando comparada com o período homólogo de 2019: 62,9 M€ na CSR (-23%), 36,4 M€ com as portagens (-31%) e 4,7 M€ (-13%) com os serviços ferroviários.

A projeção para o final do ano é de uma perda total de rendimentos core, face a 2019, na ordem dos 170 M€. Este é naturalmente um valor estimado, em função dos últimos dados conhecidos, mas que dependerá muito da forma como a pandemia irá evoluir no 4.º trimestre de 2020.

Importa referir que a IP mantém uma estreita articulação com o acionista Estado tendo em vista a implementação das soluções mais adequadas para cobertura das necessidades de financiamento adicionais, mantendo-se assim salvaguardada a sustentabilidade financeira da empresa.

Também o negócio de gestão imobiliária e de espaços comerciais, sob a gestão da IP Património, foi impactado pela situação adveniente da pandemia COVID-19, 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 no mês de março, foram aplicadas medidas de isenção de pagamento (374 contratos na faturação de abril e de maio e 24 em junho, no valor total de 922 mil euros) e de redução de contrapartida (21 contratos na faturação



de abril e de maio e 368 em junho, no valor total de 244 mil euros). O impacto desta redução de receita é parcialmente compensado pela redução da renda de concessão por esta ser indexada aos rendimentos operacionais.

Não obstante o referido, as medidas que estão a ser adotadas pela gestão da IP Património, em articulação com o seu acionista, asseguram a continuidade da atividade da IP Património.

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.

Estas notificações correspondem ao cumprimento de uma obrigação contratual. Sempre que ocorre um evento que os parceiros privados considerem ser qualificável como de força maior, 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. Acresce referir que até à data não foi deduzido nenhum pedido de Reequilíbrio Financeiro.

## 23. EVENTOS SUBSEQUENTES

*Ver política contabilística 2.3.18. do relatório e contas anuais findo em 31 de dezembro 2019*

### I) DESPACHO CONJUNTO DO SENHOR SECRETÁRIO DE ESTADO DO TESOURO E DO SENHOR SECRETÁRIO DE ESTADO DAS INFRAESTRUTURAS - 25 DE JULHO DE 2020

Autoriza a admissão em 2020 de 100 novos trabalhadores visando assegurar o cumprimento dos compromissos relativos aos planos de investimento em infraestruturas e acompanhamento dos projetos respetivos, e para fazer face à dimensão das intervenções na rede ferroviária e rodoviária, requeridas pelos planos de investimento nacionais.

Autoriza ainda a substituição dos colaboradores que cessaram, ou que venham a cessar, no ano de 2020, o vínculo de emprego por tempo indeterminado, por causa não imputável à entidade empregadora.

### II) ACIDENTE NA LINHA DO NORTE COM ALFA PENDULAR – 31 DE JULHO DE 2020

No dia 31 de julho verificou-se a ocorrência de acidente ferroviário, na Linha do Norte, próximo da estação de Soure, devido a colisão entre um comboio alfa pendular e um veículo de manutenção de catenária. Deste acidente há a lamentar o falecimento de duas pessoas, ambas pertencentes aos quadros de pessoal da IP.

O inquérito a este acidente é da responsabilidade do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários, não sendo conhecido à data o respetivo relatório final.

### III) AUMENTOS DE CAPITAL - 25 DE AGOSTO E 28 DE AGOSTO DE 2020

Através das Deliberações Sociais Unânicas por Escrito, com datas de 25 de agosto de 2020 e 28 de agosto de 2020 respetivamente, foi decidido aumentar o capital social da IP em 190.005 milhares de euros através da emissão de 38.001 ações com o valor nominal de 5 000 euros cada, a subscrever e a realizar pelo acionista Estado.

### IV) REJEIÇÃO PELO TRIBUNAL CONSTITUCIONAL DE RECURSO APRESENTADO PELA IP RELATIVO À RECUSA DE VISTO, PELO TRIBUNAL DE CONTAS, DO CONTRATO DE SUBCONCESSÃO DO ALGARVE LITORAL – 1 DE SETEMBRO DE 2020

Por decisão sumária 418-2020, datada de 1 de setembro 2020, o Tribunal Constitucional rejeitou a admissão do referido recurso, tendo a IP interposto, em 14 de setembro 2020, reclamação desta decisão para o Plenário do Tribunal Constitucional.

Almada, 17 de setembro de 2020

## O Conselho de Administração Executivo

### Diretora Financeira

Documento Assinado Digitalmente

MARIA DO CARMO DUARTE FERREIRA

### Contabilista Certificado

Documento Assinado Digitalmente

DIOGO MENDONÇA LOPES MONTEIRO

**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

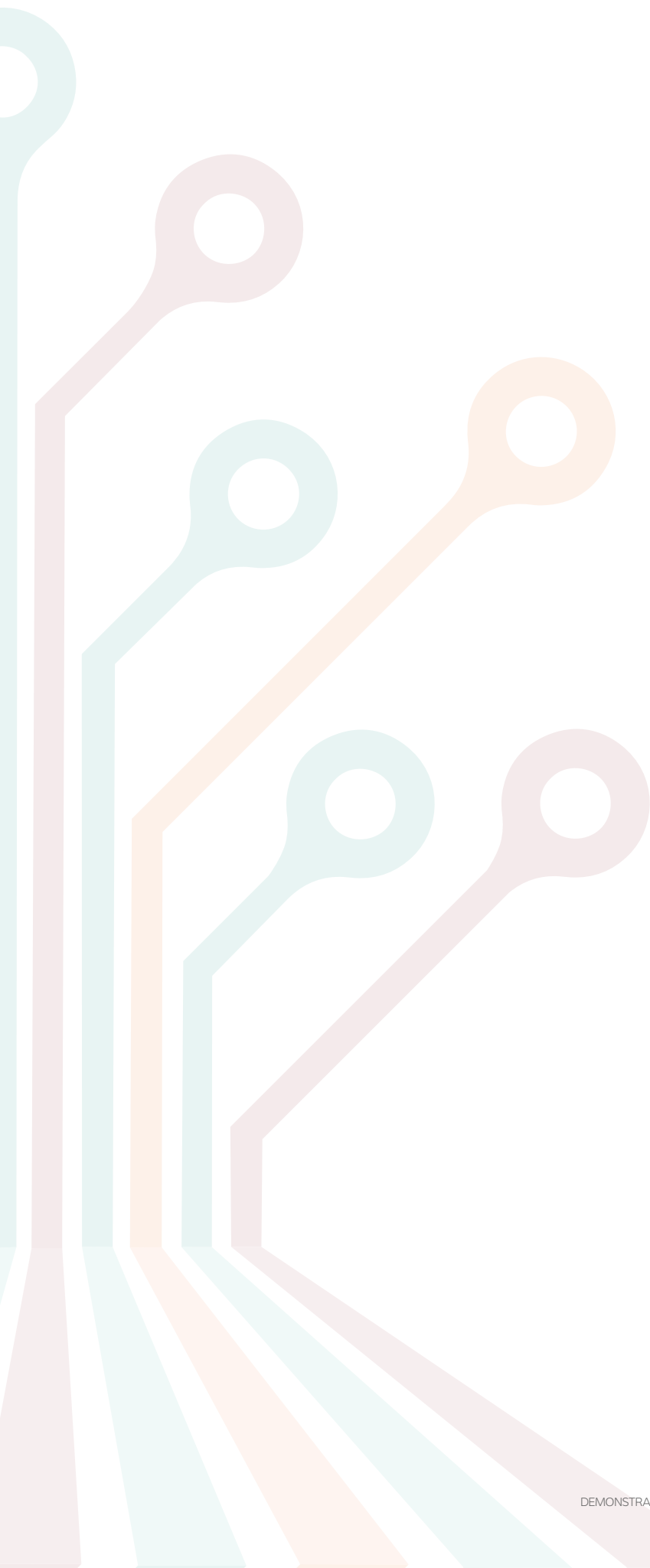
Documento assinado digitalmente

**Vogal,** VANDA CRISTINA LOUREIRO SOARES NOGUEIRA

Documento assinado digitalmente

**Vogal,** ALEXANDRA SOFIA VIEIRA NOGUEIRA BARBOSA

Documento assinado digitalmente









# Parte III

# **Assinatura Digital**

Almada, 17 de setembro de 2020

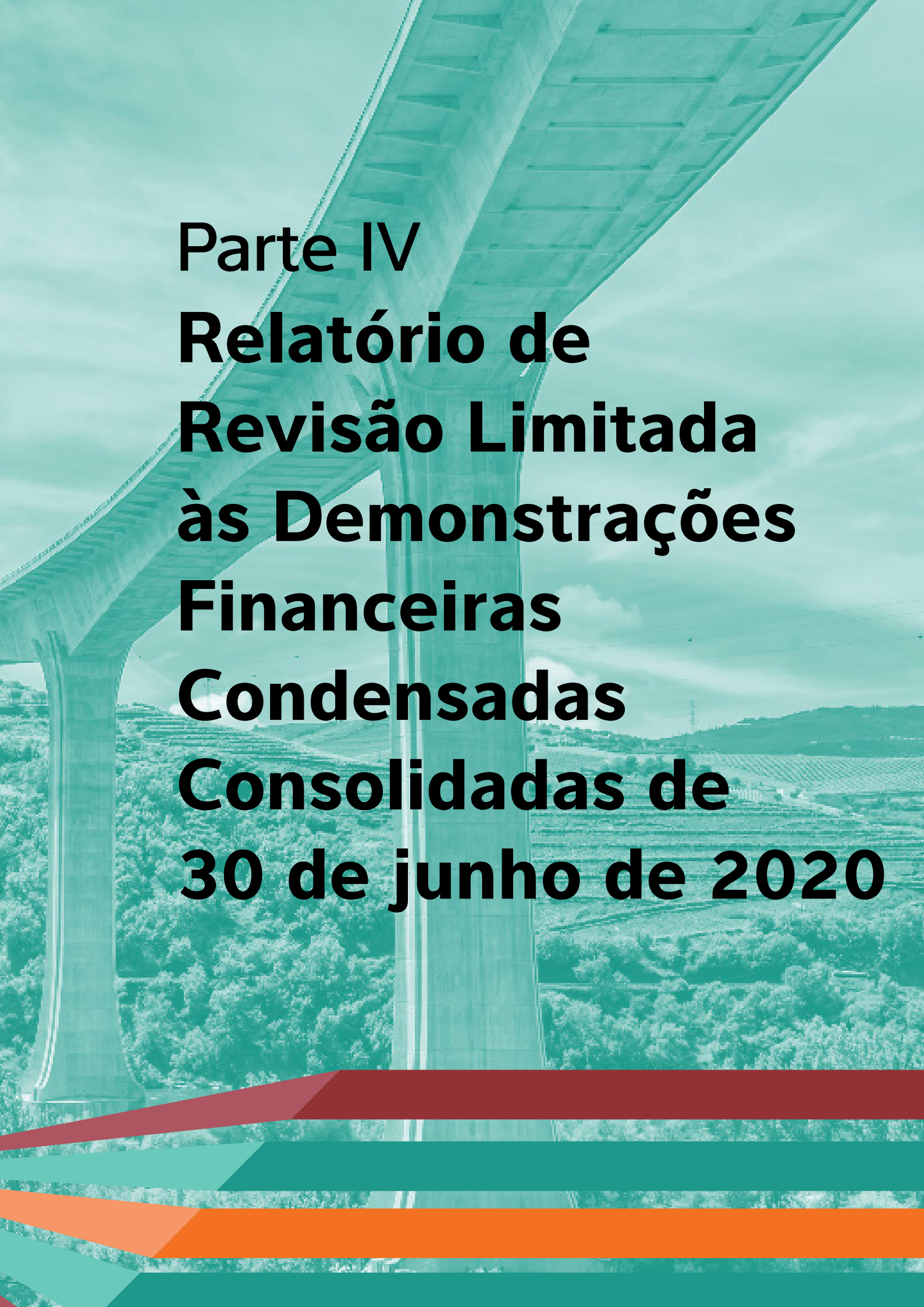
## O Conselho de Administração Executivo









The background of the cover features a photograph of a large concrete bridge spanning a valley. The bridge has multiple tall, rectangular piers supporting its deck. The valley below is filled with green trees and some agricultural fields. The sky is overcast with grey clouds. The entire image is overlaid with a semi-transparent teal color. At the bottom, there are several overlapping geometric shapes in shades of red, orange, and teal.

**Parte IV**  
**Relatório de**  
**Revisão Limitada**  
**às Demonstrações**  
**Financeiras**  
**Condensadas**  
**Consolidadas de**  
**30 de junho de 2020**



## **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 2020 (que evidencia um total de 27 074 851 milhares de euros e um total de capital próprio de 7 837 541 milhares de euros, incluindo um resultado líquido negativo de 48 510 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 2020, 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 22 às demonstrações financeiras condensadas consolidadas, o Tribunal de Contas confirmou através do Acórdão nº 13/2019, 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, conforme divulgado na nota 23, apresentado reclamação para o Plenário do Tribunal Constitucional. 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. Adicionalmente, as entidades financiadoras interpuseram ação de indemnização que, conforme divulgado na referida nota 22 está 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 invoca a existência de desequilíbrios financeiros resultantes das obrigações previstas no respetivo contrato reformado, por impossibilidade de construção e operação da ER 377-2, tendo sido requerida e já constituída Comissão de Negociação com fundamento na necessidade de fazer refletir contratualmente a impossibilidade de construção da referida via, encontrando-se a decorrer o respetivo processo negocial. Por outro lado, encontra-se em curso processo arbitral decorrente de remunerações que a Subconcessionária entende serem devidas, conforme divulgado na nota 22. Relativamente à Subconcessão do Douro Interior, as negociações foram concluídas encontrando-se o relatório da Comissão de Negociação pendente de decisão das Tutelas. No que se refere aos contratos de subconcessão alterados do Baixo Alentejo, Pinhal Interior e Transmontana, os mesmos foram novamente submetidos ao Tribunal de Contas pela IP, na sequência do referido Acórdão 13/2019, para efeitos de fiscalização prévia, tendo sido notificada de que os mesmos não estão a ela sujeitos, pelo que são concretizados nos termos acordados.

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 1 571 116 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 liquidações adicionais de IVA, cujo montante, para os exercícios inspecionados até 2015 ascende a 1 405 879 milhares de euros, a que acrescem juros contados até à data de 84 162 milhares de euros, as quais foram objeto de impugnação judicial (processos referentes aos anos 2009 (dois), 2011, 2012 e 2013) ou de reclamação administrativa (anos de 2014 e 2015). 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. Em setembro de 2020 a IP recebeu o projeto de relatório de inspeção tributária do ano de 2016, estando a decorrer o prazo para o exercício de direito de audição. Como divulgado na nota 9 a IP tem vindo a constituir, anualmente, provisão específica correspondente ao total do IVA deduzido em atividades financiadas pela CSR, cujo montante em 30 de junho de 2020 ascende a 406 195 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 2020, de 2 489 316 milhares de euros, incluindo juros. A quantia evidenciada no passivo corrente, de 2 483 983 milhares de euros, integra 2 157 026 milhares de euros de financiamentos relacionados com o segmento de rodovia, com maturidade já atingida, relativamente aos quais tem vindo a ser concedida moratória com suspensão de juros. Como também referido na nota 8.2.1 o ativo corrente inclui 3 931 281 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 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 pela IP. Dado que frequentemente os acontecimentos futuros podem não ocorrer da forma esperada, nomeadamente por efeito de fatores exógenos à IP, 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 às demonstrações financeiras condensadas consolidadas.



5. O relatório e contas do exercício findo em 31 de dezembro de 2019 aguarda ainda aprovação pelo acionista Estado, conforme divulgado na nota 22 às demonstrações financeiras condensadas consolidadas.

6. No Relatório de Gestão e na nota 22 às demonstrações financeiras condensadas consolidadas são divulgados os impactes do surto pandémico COVID-19 e as medidas implementadas pelo Conselho de Administração Executivo para minimização dos riscos resultantes do desenvolvimento da pandemia, que ativou o plano de contingência, considerando a Administração que o impacte em termos operacionais é reduzido, embora significativo em termos económicos, designadamente ao nível dos rendimentos provenientes da utilização das redes rodoviária e ferroviária devido à redução de procura. O Grupo, em articulação com o acionista Estado, está a acompanhar a situação com vista à implementação das soluções mais adequadas para cobertura das necessidades de financiamento adicionais, mantendo-se assim salvaguardada a sustentabilidade financeira e continuidade do Grupo. Por outro lado, no âmbito das respetivas obrigações contratuais, existem subconcessionárias e prestadores de serviços de cobrança de portagem que notificaram o Grupo 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 económico-financeiro.

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

Lisboa, 24 de setembro de 2020



---

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: 7 558 020 000,00€  
NIF: 503 933 813  
[www.infraestruturasdeportugal.pt](http://www.infraestruturasdeportugal.pt)