

Relatório e Contas Consolidado 1º Semestre **2026**



Infraestruturas
de Portugal

Índice

PARTE I . RELATÓRIO DE GESTÃO

1. Sumário Executivo	6
2. Quem Somos	8
2.1 O Grupo IP	10
2.2 Missão, Visão e Valores	11
2.3 Modelo de Governação	12
2.4 As Nossas Redes	17
2.4.1 Rede Rodoviária	17
2.4.2 Rede Ferroviária	18
3. Performance do 1.º Semestre	19
3.1 Principais Indicadores	19
3.1.1 Económicos e Financeiros	19
3.1.2 Indicadores Operacionais	20
3.1.3 Indicadores de Investimento	20
3.1.4 Efetivo Médio Grupo IP	21
3.2 Destaques do Semestre	22
4. Principais Áreas de Negócio	26
4.1 Utilização da Rede Rodoferroviária	26
4.1.1 Utilização da Rede Ferroviária (Comboios km)	26
4.1.2 Gestão da infraestrutura ferroviária - Contrato Programa	27
4.1.3 Circulação na rede rodoviária (Tráfego Médio Diário Semestral - TMDS)	31
4.2 Conservação da Rede	33
4.2.1 Rede Ferroviária	33
4.2.2 Rede Rodoviária	36
4.3 Investimento na Infraestrutura Rodoferroviária	41
4.3.1 Investimentos na Rede Ferroviária	42
4.3.2 Investimentos na Rede Rodoviária	42
4.3.3 Atlantic CAM (Continente Açores Madeira)	44

4.3.4	Investimentos em Estruturas de Apoio à Gestão (IEAG).....	44
4.4	Parcerias Público Privadas.....	45
4.4.1	Parcerias Rodoviárias	45
4.4.2	Parcerias Ferroviárias	50
4.5	Telecomunicações e Cloud Empresarial	51
4.6	Serviços de Engenharia	52
4.7	Gestão Imobiliária e de Espaços Comerciais	53
5.	Desempenho Económico.....	54
5.1	Síntese.....	54
5.2	Análise económica.....	55
5.2.1	Evolução por Atividade	55
5.2.2	Fatores não recorrentes com impacto económico.....	56
5.2.3	Análise do EBITDA.....	57
5.2.4	Principais rácios Económicos.....	59
6.	Gestão Financeira e Dívida	60
6.1	Gestão Financeira	60
6.2	Operações de Aumento de Capital	65
6.3	Estrutura da Dívida Financeira	66
6.4	Análise dos Resultados Financeiros	70
7.	Eventos Subsequentes	72
PARTE II . NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS PARA O PRIMEIRO SEMESTRE DE 2026		76
PARTE III . ASSINATURA DIGITAL		174
PARTE IV . RELATÓRIO DE REVISÃO LIMITADA ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS DE 30 DE JUNHO DE 2026		176

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.

Relatório de Gestão 2026 Consolidado

1º Semestre

Parte I



Infraestruturas
de Portugal

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O Grupo IP alcançou, no primeiro semestre de 2026, um resultado líquido consolidado de 43,8 milhões de euros e um EBITDA de 227,3 milhões de euros 7% e 37% das Vendas e Prestação de Serviços, respetivamente. Apesar do desempenho positivo, o EBITDA registou uma redução de 15% face ao período homólogo de 2025 refletindo, sobretudo, o acréscimo dos gastos de conservação e reposição da infraestrutura após os fenómenos meteorológicos extremos ocorridos nos primeiros meses do ano.

Durante o primeiro semestre, o Grupo manteve uma forte dinâmica de investimento, com especial destaque para os projetos cofinanciados por fundos europeus, nomeadamente os enquadrados no Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), reforçando a concretização das iniciativas estratégicas em curso.

O Resultado Operacional ascendeu a 113,7 milhões de euros, correspondendo a uma redução de 45,5 milhões de euros face ao primeiro semestre de 2025.

Os Rendimentos Operacionais totalizaram 706,2 milhões de euros, traduzindo uma diminuição de cerca de 4 milhões de euros relativamente ao período homólogo. Esta evolução resulta da conjugação de diferentes fatores, destacando-se a diminuição do valor da Consignação Serviço Rodoviário (CSR), em 17,7 milhões de euros, e dos Outros Rendimentos e Ganhos, com uma redução de 9,1 milhões de euros, resultado da redução do valor dos subsídios à exploração rodoviária e ferroviária atribuídos à IP em 2026. Esta redução foi parcialmente compensada pelo aumento das Portagens e dos Contratos de Construção Rodoviários.

O montante de Indemnizações Compensatórias reconhecido no primeiro semestre ascendeu a 57,6 milhões de euros, valor superior em 2,3 milhões de euros ao registado no período homólogo de 2025. Este montante decorre do estabelecido no Contrato-Programa Ferroviário 2024-2028, correspondente à compensação a atribuir pelo Estado, à IP, pelo cumprimento das obrigações de serviço público relativas à gestão da infraestrutura ferroviária.

Os rendimentos de Vendas e Serviços Prestados totalizaram 608,2 milhões de euros, representando um acréscimo de 2,9 milhões de euros face ao primeiro semestre de 2025, refletindo principalmente o aumento do tráfego registado.

Por seu lado, os Gastos Operacionais ascenderam a 592,6 milhões de euros, evidenciando um crescimento face ao período homólogo. Esta evolução resulta, sobretudo, do aumento dos gastos com Consumo das Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas, em 17,6 milhões de euros, e com Fornecimentos e Serviços Externos, em 9,2 milhões de euros. Globalmente, os custos associados à conservação, reparação e segurança das redes rodoviária e ferroviária registaram um acréscimo face ao ano anterior, influenciados, significativamente, pelas condições atmosféricas adversas verificadas nos primeiros meses de 2026.

Os Gastos com Pessoal totalizaram 86,4 milhões de euros, correspondendo a um aumento de 5,5 milhões de euros relativamente ao primeiro semestre de 2025. Esta evolução decorre, entre outros fatores, do aumento do número médio de trabalhadores ao serviço do Grupo.

Há ainda a registar uma melhoria de 8,1 milhões de euros no resultado financeiro global do primeiro semestre de 2026, decorrente de vários fatores. Por um lado, associada ao segmento de Atividade de Investimento, pela diminuição do stock de dívida respeitante aos empréstimos do BEI. Por outro lado, pela redução nas perdas financeiras associadas ao segmento de Alta Prestação, resultante da diminuição da dívida às subconcessionárias. No segmento de Alta Prestação, a melhoria decorre da diminuição da dívida às subconcessionárias. Já no segmento de Gestão da Rede Rodoviária, a redução das perdas financeiras é explicada pelo cancelamento, no primeiro semestre de 2025, de garantias bancárias, na sequência do deferimento, pela Autoridade Tributária, dos pedidos de libertação dessas garantias relativos aos processos em que a IP obteve decisão favorável em primeira instância, no âmbito do litígio em curso sobre IVA.

O investimento realizado até ao final do 1.º semestre de 2026, nas redes ferroviária e rodoviária sob gestão direta da IP, excluindo as Parcerias Público-Privadas, ascendeu a 281 milhões de euros, traduzindo um crescimento de 11% face ao período homólogo de 2025.

A evolução do investimento foi suportada, essencialmente, pelo crescimento verificado na componente rodoviária, que registou um acréscimo de 8,9 milhões de euros (+13%), atingindo 76,1 milhões de euros, tendo o PRR contribuído para 84% deste valor, bem como pela execução de investimentos no âmbito do Atlantic CAM, que totalizou 27,9 milhões de euros, no semestre.

Em sentido contrário, o investimento na infraestrutura ferroviária ascendeu a 171,5 milhões de euros, evidenciando uma redução de 10,4 milhões de euros (-6%) face ao primeiro semestre de 2025. Esta evolução reflete, essencialmente, a conclusão da execução dos investimentos associados ao Programa Ferrovia 2020 e a transição para a concretização dos projetos enquadrados no PNI 2030. Apesar desta diminuição, a ferrovia continuou a representar cerca de 61% do investimento total realizado pelo Grupo.

Os Investimentos de Apoio à Gestão totalizaram 5,5 milhões de euros, correspondendo a um aumento de 22% face ao período homólogo.

No final do 1.º semestre de 2026, a dívida financeira, em termos nominais, totalizava 3.130 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 85,4 milhões de euros que resulta, exclusivamente, das amortizações de capital previstas nos planos de reembolso dos empréstimos contraídos junto do BEI.

Durante o 1.º semestre de 2026, foram realizadas operações de aumento de capital no montante total de 527,8 milhões de euros, dos quais 324,8 milhões de euros destinados à cobertura orçamental das PPP, 89 milhões de euros à cobertura do serviço da dívida e 76,6 milhões de euros à cobertura com o Investimento Ferroviário. Em 30 de junho de 2026, o capital social realizado ascendia a 15.938,3 milhões de euros.

2. QUEM SOMOS

A Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) é uma empresa pública, concretizada no dia 1 de junho de 2015, na sequência da publicação do **Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio**.

A IP é responsável pela gestão de infraestruturas rodoviárias, pela prestação de serviço público de gestão da infraestrutura integrante da Rede Ferroviária Nacional (RFN) e por atividades conexas com o sistema de cabos submarinos de comunicações eletrónicas entre Portugal continental e os arquipélagos dos Açores e da Madeira.

CONTRATO DE CONCESSÃO RODVIÁRIO:

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.

O financiamento da Rede Rodoviária Nacional é assegurado, além das taxas de portagem cobradas nas vias portajadas e outros rendimentos de exploração da concessão, pela Consignação de Serviço Rodoviário, criada através da Lei n.º 24-E/2022, de 30 de dezembro, que extingue, simultaneamente, a anterior Contribuição do Serviço Rodoviário, criada através da Lei n.º 55/2007, de 31 de agosto.

CONTRATO PROGRAMA FERROVIÁRIO:

No âmbito do Contrato Programa, são estabelecidas 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 desempenho dos comboios (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 assegurado 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 estejam cobertos pelas receitas referidas.

No seguimento da Resolução do Conselho de Ministros nº 3/2024, de 5 de janeiro, procedeu-se à assinatura do Contrato Programa Ferroviário no dia 20 de novembro de 2024 para o período 2024/2028.

CONTRATO DE CONCESSÃO *ATLANTIC CAM*:

As comunicações eletrónicas entre o território de Portugal continental e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira (comunicações CAM) são, atualmente, asseguradas através de um sistema de cabos submarinos, com um total de 3.700 km.

Para assegurar a ligação do continente aos arquipélagos dos Açores e da Madeira e destes, entre si, é necessária a instalação de novos cabos submarinos, que hoje possuem muito maior capacidade do que os atuais, por forma a dar resposta adequada ao desafio do aumento de conectividade digital esperado para os próximos 30 anos, designadamente, pela generalização das tecnologias de comunicação móvel 5G e pela crescente digitalização da sociedade.

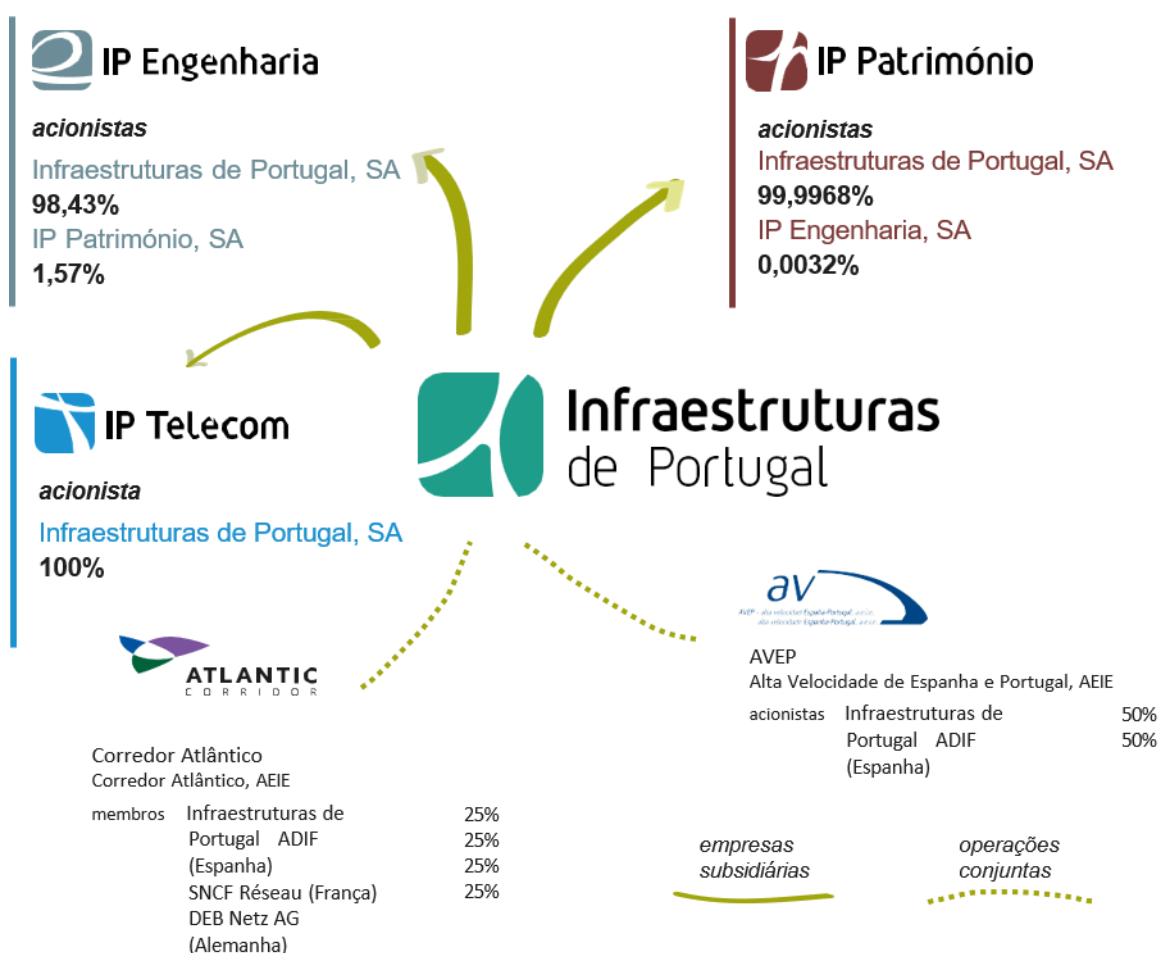
Foi considerado pelo Governo que a IP, enquanto empresa pública que centraliza as infraestruturas aptas de comunicações eletrónicas dos domínios públicos rodoviário e ferroviário, é a entidade adequada para, ao abrigo de contrato de concessão a celebrar com o Estado português, assumir e promover a conceção, projeto, construção, exploração, operação e manutenção do sistema de cabos submarinos de comunicações eletrónicas entre o território de Portugal continental e os arquipélagos dos Açores e da Madeira (*Atlantic CAM*).

Assim, através do Decreto-Lei n.º 63/2022, de 26 de setembro, foi atribuída à Infraestruturas de Portugal, S. A., a competência para promover, em regime de concessão, as atividades conexas com o sistema de cabos submarinos de comunicações eletrónicas entre o continente e as Regiões Autónomas.

Cumulativamente, através da RCM n.º 104/2022, posteriormente alterada pela RCM n.º 183/2025, foi autorizada a IP a realizar despesa até um montante global de 190,4 milhões de euros, a que acresce IVA, para a concretização do projeto. Esta nova estrutura de cabos submarinos terá cerca de 3.800 km de extensão, seis pares de fibra ótica e configuração em anel, garantindo assim, a redundância e com uma capacidade de transmissão projetada cinco vezes superior à do sistema atual.

2.1 O GRUPO IP

O Grupo IP incorpora o saber técnico fundamental para garantir o bom desempenho e a sustentabilidade da infraestrutura rododotferroviária do país, abrangendo as atividades 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 ferroviária, fundamentais para a segurança e a eficiência do sistema ferroviário nacional.



A IP detém participações nas empresas IP Engenharia, IP Património e IP Telecom, que complementam a atividade do Grupo nas áreas da engenharia, gestão patrimonial e telecomunicações, contribuindo para a valorização dos ativos e para a diversificação das fontes de receita.

A IP Engenharia desenvolve atividade especializada no domínio da engenharia e da gestão de projetos de infraestruturas de transporte. A IP Património assegura a gestão e valorização do património imobiliário do Grupo. A IP Telecom é responsável pela gestão e exploração das infraestruturas de telecomunicações, desenvolvendo igualmente soluções tecnológicas e de cibersegurança.

As ações representativas da totalidade do capital social da IP pertencem ao Estado e são detidas pela Entidade do Tesouro e Finanças. **Em 30 de junho de 2026, o capital social ascendia a 15.938,3 milhões de euros.**

2.2 MISSÃO, VISÃO E VALORES

Missão

A Infraestruturas de Portugal tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviárias e ferroviárias nacionais, incluindo-se, nesta última, o comando e controlo da circulação.

Compete ainda à IP a conceção, projeto, construção, exploração, operação e manutenção, em regime de concessão, com faculdade de subconcessão, do sistema de cabos submarinos de comunicações eletrónicas entre o território de Portugal continental e os arquipélagos dos Açores e da Madeira.

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 Infraestruturas de Portugal, S.A. reveste a natureza de empresa pública sob a forma de sociedade anónima, regendo-se pelo Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, que a criou, com as alterações subsequentes, pelos respetivos estatutos, pelo regime jurídico do setor público empresarial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, pelas disposições do Código das Sociedades Comerciais e demais legislação aplicável.

A IP adota um modelo de governo societário dualista, assegurando a separação entre as funções de gestão e de supervisão, com vista à prossecução dos objetivos da empresa e à promoção da transparência, confiança e eficácia da sua atuação.

A Empresa está sujeita à tutela setorial e financeira do Estado, bem como à jurisdição e ao controlo do Tribunal de Contas e à fiscalização da Inspeção-Geral de Finanças, nos termos da legislação aplicável.

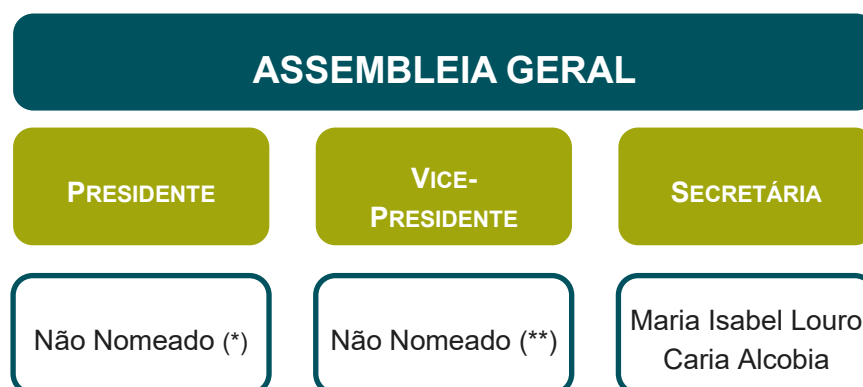
ÓRGÃOS SOCIAIS

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

Em Assembleia Geral realizada em 22 de maio de 2026, foram eleitos os membros dos órgãos sociais da Infraestruturas de Portugal, S.A. para o mandato 2026-2028, tendo sido igualmente fixado o respetivo estatuto remuneratório, com efeitos a partir de 25 de maio de 2026.

ASSEMBLEIA GERAL

COMPOSIÇÃO DA ASSEMBLEIA GERAL NO PERÍODO COMPREENDIDO ENTRE 1 DE JANEIRO E 24 DE MAIO DE 2026:



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

(**) Renunciou às funções de Vice-Presidente da Mesa da Assembleia Geral em carta datada de 19 dezembro de 2022.

COMPOSIÇÃO DA ASSEMBLEIA GERAL NO PERÍODO COMPREENDIDO ENTRE 25 DE MAIO E 30 DE JUNHO DE 2026:



CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO

COMPOSIÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO NO PERÍODO COMPREENDIDO ENTRE 1 DE JANEIRO E 24 DE MAIO DE 2026:



No dia 22 de maio de 2026, em Assembleia Geral, foi nomeado o Conselho de Administração da Infraestruturas de Portugal, para o triénio 2026-2028, com efeitos a partir do dia 25 de maio de 2026, tendo ainda sido designada a gestora pública Ana Rita Baião Matos, para nos termos e para os efeitos do n.º 4 do artigo 31.º do Regime Jurídico do Setor Público Empresarial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, na sua versão atual, aprovar expressamente qualquer matéria cujo impacto financeiro na sociedade seja superior a 1% do ativo líquido. Na mesma Assembleia Geral foi, ainda, designado como Vogal do Conselho de Administração Executivo Alberto Manuel Feio Vasques de Sousa Aroso, que

apresentou, em 25 de maio de 2026, declaração escrita de não aceitação definitiva do cargo, com efeitos imediatos.

COMPOSIÇÃO DA CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO NO PERÍODO COMPREENDIDO ENTRE 25 DE MAIO E 30 DE JUNHO DE 2026:

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO

PRESIDENTE	VICE-PRESIDENTE	VICE-PRESIDENTE	VOGAL	VOGAL	VOGAL
Paulo Jorge Leal da Silva Carmona	Rui Miguel Alves de Oliveira Coutinho	Carlos Alberto João Fernandes	Ana Rita Baião Matos	Maria Amália Freire de Almeida	Maria Helena Arranhado Carrasco Campos

CONSELHO GERAL E DE SUPERVISÃO

Até ao dia 24 de maio de 2026, encontravam-se designados para o Conselho Geral e de Supervisão dois membros, os quais constituem também a Comissão para as Matérias Financeiras.

COMPOSIÇÃO DO CONSELHO GERAL E DE SUPERVISÃO NO PERÍODO COMPREENDIDO ENTRE 1 DE JANEIRO E 24 DE MAIO DE 2026:

CONSELHO GERAL E DE SUPERVISÃO

COMISSÃO PARA AS MATÉRIAS FINANCEIRAS

PRESIDENTE	VOGAL
José Castel-Branco	Duarte Pitta Ferraz

COMPOSIÇÃO DO CONSELHO GERAL E DE SUPERVISÃO NO PERÍODO COMPREENDIDO ENTRE 25 DE MAIO E 30 DE JUNHO DE 2026:

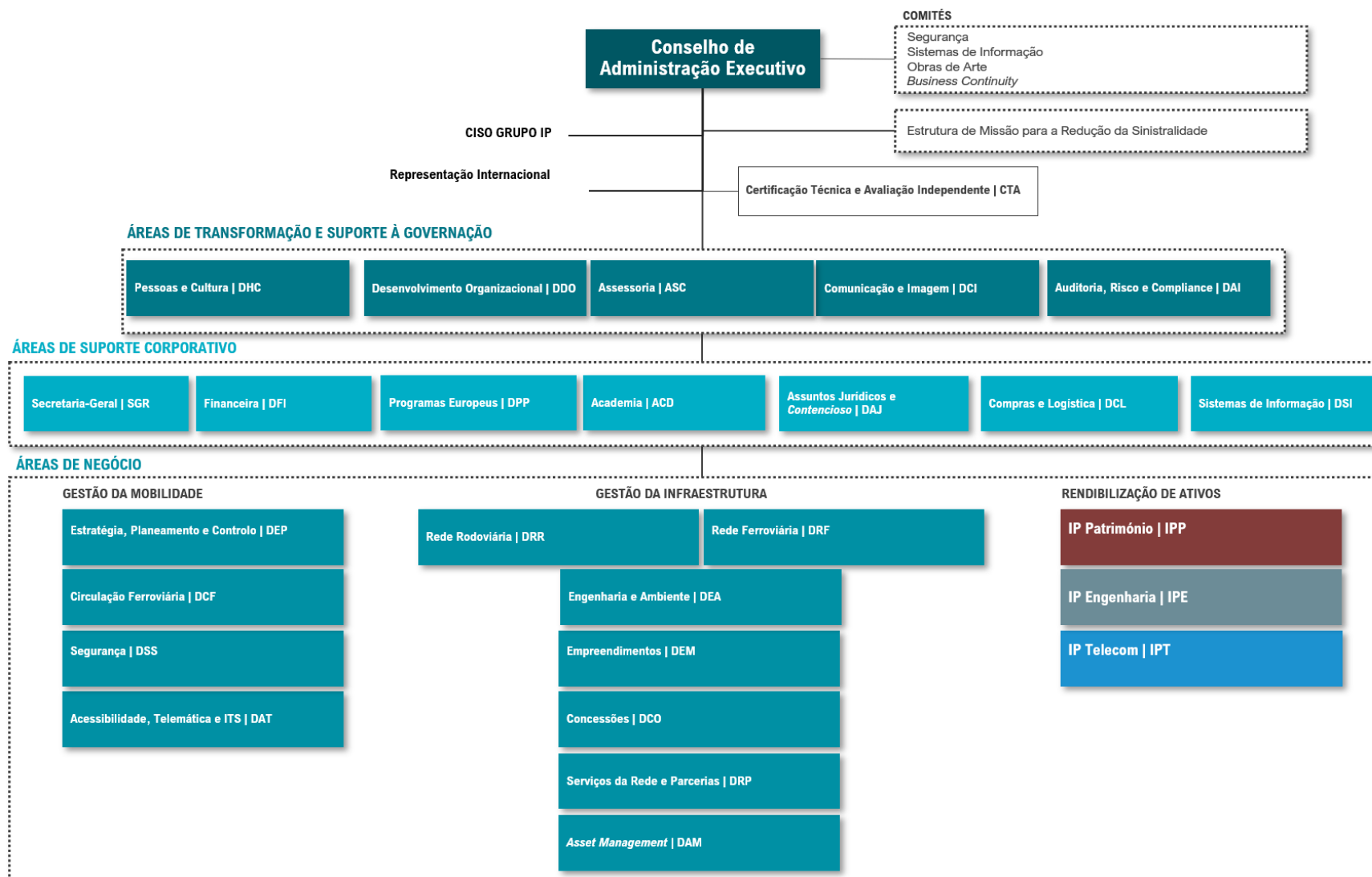


REVISOR OFICIAL DE CONTAS

À data de 30 de junho de 2026, as funções de Revisor Oficial de Contas eram exercidas pela sociedade Vítor Almeida e Associados, SROC, Lda., inscrita na Ordem dos Revisores Oficiais de Contas sob o n.º 191 e registada na CMVM sob o n.º 20161491, representada pela sócia Carla Margarida Vicente Godinho. Não obstante o termo do respetivo mandato, o Revisor Oficial de Contas mantém-se em funções até à nomeação de um novo revisor.

MODELO ORGANIZACIONAL

O modelo organizacional do Grupo IP assenta em três grandes áreas: Transformação e Suporte à Governação, Suporte Corporativo e Negócio, assegurando uma gestão integrada das atividades de mobilidade, gestão de infraestruturas e valorização de ativos do Grupo.



2.4 AS NOSSAS REDES

2.4.1 REDE RODOVIÁRIA

A extensão total da rede em exploração pela IP é de 14.788 km, dos quais 13.766 km em gestão direta e 1.022 km subconcessionados.

IP (ITINERÁRIOS PRINCIPAIS): 464 KM

IC (ITINERÁRIOS COMPLEMENTARES): 1.809 KM

EN (ESTRADAS NACIONAIS): 4.680 KM

ER (ESTRADAS REGIONAIS): 3.353 KM

ED (ESTRADAS DESCLASSIFICADAS): 3.460 KM

No primeiro semestre de 2026, abriram ao tráfego:

- no dia 24 de fevereiro, a Variante à EN229 no Mundão, com uma extensão de 5 km;
- no dia 12 de maio, a Variante à EN125 em Olhão, com uma extensão de 6 km;
- no dia 16 de junho, a Variante à EN263 em Aljustrel, com uma extensão de 4,4 km.

Legenda

- Lisboa
- Construído
- - Em Construção
- IP perfil duplo
- IP perfil simples
- - IP novo traçado
- EN(d) a assegurar corredor de IP
- IC perfil duplo
- IC perfil simples
- - IC novo traçado
- EN a assegurar corredor de IC
- ER a assegurar corredor de IC
- EN(d) a assegurar corredor de IC
- EN perfil duplo
- EN perfil simples
- EN(desclassificadas)
- ER perfil duplo
- ER perfil simples
- Outras Estradas



No que diz respeito à mutação dominial de troços de estradas desclassificadas, foram transferidos 25,5 km para os Municípios.

2.4.2 REDE FERROVIÁRIA

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

A rede ferroviária, no fim do 1º semestre de 2026, mantém-se sem alterações relativamente ao final do ano de 2025, sendo caracterizada por:

REDE COM E SEM EXPLORAÇÃO: 3.622,188 KM

REDE COM EXPLORAÇÃO: 2.524,722 KM

VIA ÚNICA: 1.913,535 KM

VIA DUPLA: 563,497 KM

VIA MÚLTIPLA: 47,690 KM

REDE ELETRIFICADA: 1.791,723 – 71%

ESTAÇÕES E APEADEIROS: 545

SERVIÇO EXCLUSIVO DE PASSAGEIROS: 293

SERVIÇO EXCLUSIVO DE MERCADORIAS: 9

SERVIÇO DE MERCADORIAS E PASSAGEIROS: 243

LEGENDA:

- 1 Linha do Minho
- 3 Conc. de S. Gemil
- 4 Ramal de Braga
- 5 Linha de Leixões
- 6 Linha do Douro
- 8 Linha do Norte
- 9 Linha de Guimarães
- 16 Linha do Vouga
- 20 Linha da Beira Alta
- 21 Ramal da Lousã
- 22 Ramal de Alfaias
- 23 Linha do Oeste
- 24 Ramal de Tomar
- 25 Linha da Beira Baixa
- 27 Linha do Leste
- 28 Linha de Sintra
- 29 Linha de Cintura
- 32 Linha de Cascais
- 33 Linha de Vendas Novas
- 34 Linha do Alentejo
- 37 Linha do Sul
- 38 Linha de Sines
- 39 Linha de Évora
- 45 Linha do Algarve
- 46 Conc. de Poceirão
- 47 Ramal Petrolífero/Asfalto
- 48 Conc. da Funcheira
- 49 Conc. de Ermidas
- 50 Ramal da EDP-Cinzas
- 52 Conc. de Veride
- 53 Conc. de Aguiar
- 54 Conc. de Águas de Moura
- 55 Conc. de Bombal
- 56 Conc. de Xabregas
- 57 Conc. de S. Rios
- 58 Ramal do Lourçal
- 62 Ramal da Figueira da Foz
- 63 Linha da Malinha
- 64 Ramal Sado-Sapec
- 68 Variante de Alcázar
- 69 Conc. Norte Setil
- 79 Ramal Neves Corvo
- 82 Ramal da Siderurgia Nacional
- 83 Ramal do Terminal de Mercadorias do Fu
- 84 Ramal da Plataforma de Cacia
- 87 Ramal da Cebol
- 88 Ramal da Sopoel
- 90 Ramal do Porto de Aveiro
- 104 Ramal da Colpor
- 138 Ramal Ramalhal-Valouro
- 149 Ramal Liscente
- 188 Conc. das Belas



3. PERFORMANCE DO 1.º SEMESTRE

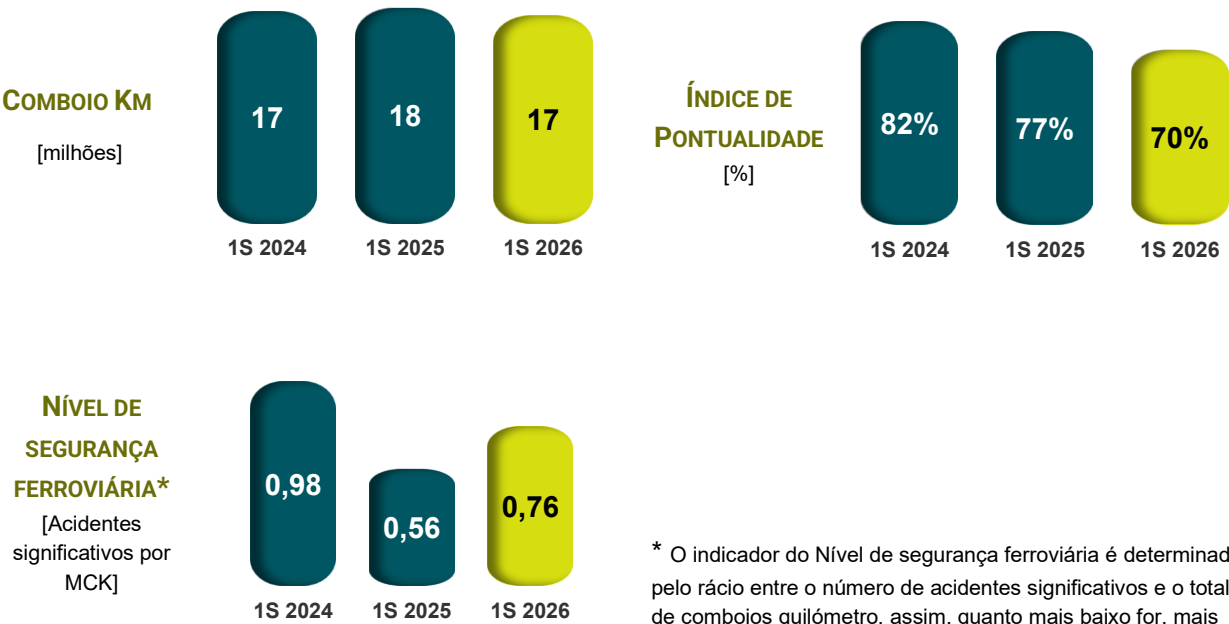
3.1 PRINCIPAIS INDICADORES

3.1.1 ECONÓMICOS E FINANCEIROS

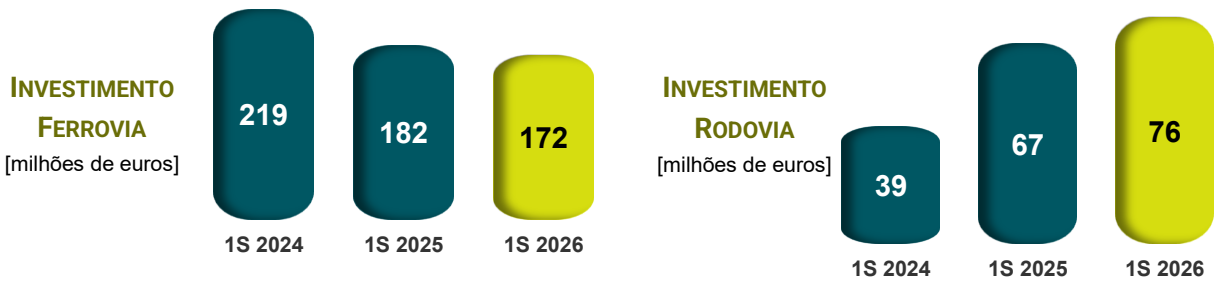


3.1.2 INDICADORES OPERACIONAIS

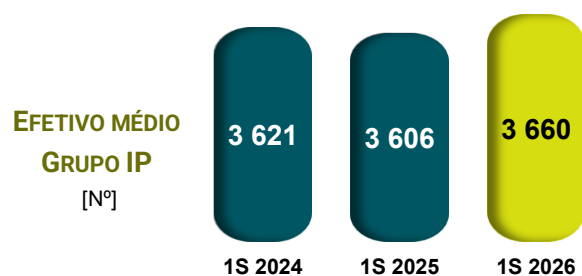
Ferrovia



3.1.3 INDICADORES DE INVESTIMENTO



3.1.4 EFETIVO MÉDIO GRUPO IP



3.2 DESTAQUES DO SEMESTRE

JANEIRO

Concluídos os trabalhos de via e catenária no Corredor Internacional Sul

A Infraestruturas de Portugal concluiu os trabalhos de via e catenária entre Évora e Elvas/Caia/Fronteira, integrados na nova Linha de Évora e no Corredor Internacional Sul. O investimento reforça a ligação ferroviária entre Portugal e Espanha, aumentando a capacidade para o transporte de mercadorias e melhorando a segurança e os tempos de percurso entre Sines e a fronteira do Caia.

Arranque da modernização da Linha de Leixões

Teve início a modernização da Linha de Leixões que visa reforçar a capacidade, eficiência e segurança da ligação ao Porto de Leixões. A intervenção permitirá a circulação de comboios de mercadorias de 750 metros e inclui a beneficiação da catenária e telecomunicações e a supressão de quatro passagens de nível e dois atravessamentos pedonais.

FEVEREIRO

Mobilização nacional para resposta às intempéries

Perante os fenómenos meteorológicos extremos que afetaram Portugal continental, a Infraestruturas de Portugal mobilizou todos os meios disponíveis para garantir a segurança e restabelecer a circulação nas redes rodoviária e ferroviária. Foram registadas mais de 4.200 ocorrências e mobilizados cerca de 2.000 operacionais, 622 viaturas, 13 limpa-neves e 31 equipamentos ferroviários pesados, tendo-se chegado a realizar cerca de 200 intervenções diárias no terreno. A quase totalidade da infraestrutura sob gestão da empresa encontra-se já recuperada.

Parceria internacional para infraestruturas resilientes em Moçambique

A Infraestruturas de Portugal e o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) formalizaram, a 23 de fevereiro, uma parceria para apoiar a recuperação e resiliência das infraestruturas rodoviárias de Moçambique. A iniciativa prevê apoio técnico, capacitação institucional e soluções de mobilidade adaptadas aos riscos climáticos, reforçando a presença internacional do Grupo IP.

MARÇO

Lançados estudos para projetos rodoviários prioritários

No âmbito da Resolução do Conselho de Ministros n.º 69/2025, a Infraestruturas de Portugal lançou, a 20 de março, os estudos para quatro projetos rodoviários prioritários: a ligação A13/IC3 entre Vila Nova da Barquinha e Almeirim, a segunda fase da Variante à EN210, o IC13 entre Montijo e Alter do Chão e a requalificação do IP8 entre Santa Margarida do Sado e Beja.

O lançamento destes estudos acelera o planeamento de investimentos estratégicos para reforçar a coesão territorial, a competitividade e as acessibilidades.

Assinado o Compromisso Visão Zero com a ANSR

A Infraestruturas de Portugal e a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária assinaram, a 31 de março, o Compromisso Visão Zero para o biénio 2026-2027. O acordo reforça a cooperação entre as duas entidades e enquadra medidas de intervenção na infraestrutura, gestão de velocidades, monitorização, fiscalização e sensibilização, tendo como objetivo contribuir para a redução do número de vítimas mortais e feridos graves nas estradas até 2030 e para a concretização da Visão Zero em 2050.

ABRIL

Lançada a Estratégia de Inovação do Grupo IP 2035

A Infraestruturas de Portugal lançou a Estratégia de Gestão Integrada de Inovação do Grupo IP 2035, que estabelece uma visão de longo prazo para incorporar e ampliar o impacto da inovação na atividade da empresa. A estratégia define objetivos e eixos de atuação nas dimensões ambiental, operacional, tecnológica, organizacional e da mobilidade, estruturando um portefólio de projetos e programas âncora para apoiar a transição digital e climática, a segurança, a resiliência e a gestão inteligente das infraestruturas.

IP apresenta resultados de 2025 e reforça transparência do reporte ESG

A Infraestruturas de Portugal apresentou os resultados de 2025, com um resultado líquido individual de 135 milhões de euros, mais 11 milhões do que em 2024. O resultado operacional atingiu 319 milhões de euros e o investimento global 639 milhões, incluindo 206 milhões de execução do PRR.

Pela primeira vez, o Reporte de Sustentabilidade de 2025 foi sujeito a verificação externa independente, reforçando a transparência e a credibilidade da informação ESG. No consolidado do Grupo IP, o resultado líquido ascendeu a 132,6 milhões de euros.

Reabilitação do Viaduto Duarte Pacheco distinguida com o Prémio Secil

A intervenção de reabilitação e reforço sísmico do Viaduto Duarte Pacheco foi distinguida com o XII Prémio Secil de Engenharia Civil. A obra, promovida e fiscalizada pela Infraestruturas de Portugal, conciliou a preservação da identidade de uma infraestrutura emblemática com soluções avançadas de reforço estrutural, segurança sísmica e prolongamento da sua vida útil, constituindo um reconhecimento externo da qualidade da engenharia aplicada aos ativos estratégicos sob gestão da empresa. Maio

MAIO

PNi2030 | Arranque da quadruplicação da Linha do Minho entre Contumil e Ermesinde

A Infraestruturas de Portugal consignou, a 8 de maio, a empreitada de quadruplicação da Linha do Minho entre Contumil e Ermesinde, integrada no Programa Nacional de Investimentos 2030. A intervenção permitirá separar os corredores das Linhas do Minho e do Douro, aumentar a capacidade e a fiabilidade da rede e reforçar a segurança, nomeadamente através da supressão de passagens de nível.

PRR | Variante de Olhão aberta ao tráfego

A Variante de Olhão, na EN125, entrou ao serviço a 12 de maio. Com cerca de seis quilómetros e um investimento de 14,4 milhões de euros, a empreitada foi realizada no âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência, financiado pela União Europeia. A nova infraestrutura retira o tráfego de atravessamento do centro da cidade, contribuindo para reduzir o congestionamento e os tempos de viagem e melhorar a segurança rodoviária, a mobilidade e a qualidade de vida em Olhão.

Eleitos os órgãos sociais para o triénio 2026-2028

A Assembleia Geral da Infraestruturas de Portugal elegeu a nova composição dos órgãos sociais para o triénio 2026-2028. Foram também aprovados os documentos de prestação de contas de 2025, o Reporte de Sustentabilidade, o Relatório do Governo Societário e o Plano de Atividades e Orçamento 2026-2028, assegurando a continuidade de uma governação orientada para a execução dos investimentos estruturantes e o reforço da segurança, resiliência e sustentabilidade das infraestruturas nacionais.

10 anos do Túnel do Marão: 45 milhões de veículos e uma década de segurança

A 7 de maio, a IP assinalou dez anos da inauguração do Túnel do Marão. Desde 2016, a infraestrutura foi utilizada por mais de 45 milhões de veículos, sem registo de vítimas mortais ou feridos graves no túnel. Em 2025 superou os 17 mil veículos por dia. A efeméride evidencia engenharia, segurança, coesão territorial e desenvolvimento económico do interior norte.

JUNHO

Novo ciclo de investimentos na Linha do Norte e na Linha do Minho

No dia 24 de junho, a Infraestruturas de Portugal consignou duas intervenções ferroviárias estruturantes no Norte do país. Na Linha do Norte, a renovação integral do troço Ovar/Válega–Espinho, irá reforçar a segurança, a capacidade para mercadorias e a eficiência do eixo Norte–Sul. Na Linha do Minho, a intervenção Nine–Viana prevê a supressão de passagens de nível e a criação de atravessamentos desnivelados, melhorando a integração da ferrovia nas comunidades locais.

Campanha nacional de segurança em passagens de nível

A Infraestruturas de Portugal assinalou, a 9 de junho, a 18.ª edição do Dia Internacional para a Segurança em Passagens de Nível, sob o mote “Alerta hoje -Seguro amanhã”. A iniciativa integrou ações conjuntas de fiscalização e sensibilização com o IMT/Autoridade Nacional para a Segurança Ferroviária e a GNR, uma campanha em estações ferroviárias e o lançamento do livro infantil “O Corvinho: Atenção ao Comboio”.

IP assinala 11 anos e lança comemorações dos 60 anos da Ponte 25 de Abril

A Infraestruturas de Portugal assinalou o seu 11.º aniversário, a 1 de junho, com uma iniciativa dedicada às equipas, à inovação e aos projetos que estão a transformar a mobilidade nacional. A celebração incluiu a apresentação de soluções nas áreas dos sistemas de informação geográfica, fabrico aditivo, eficiência energética, inspeção e monitorização com drones e veículos autónomos, ficando ainda marcada pelo lançamento oficial das comemorações dos 60 anos da Ponte 25 de Abril, uma das infraestruturas mais emblemáticas do país.

PRR | IP supera metas do PRR e atinge 88% do financiamento previsto

Até ao final de junho, a Infraestruturas de Portugal tinha recebido cerca de 478 milhões de euros de financiamento da União Europeia, correspondentes a 88% do valor previsto para os projetos sob sua responsabilidade, no âmbito do PRR. A empresa superou os Marcos e Metas definidos até ao momento nos contratos de financiamento, com 18 empreitadas já concluídas na Componente 7 - Infraestruturas. Na Componente 15- Mobilidade Sustentável, destaca-se o cumprimento antecipado da meta de instalação de 20 km de novos sistemas eletrónicos de sinalização ferroviária.

4. PRINCIPAIS ÁREAS DE NEGÓCIO

4.1 UTILIZAÇÃO DA REDE RODOFERROVIÁRIA

4.1.1 UTILIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA (COMBOIOS KM)

Durante o 1.º semestre de 2026, os operadores ferroviários realizaram um total de 17 milhões de comboios-quilómetro (CK), sendo 86% relativos ao tráfego de passageiros e 14% ao segmento de mercadorias.

unidade: milhares de CK

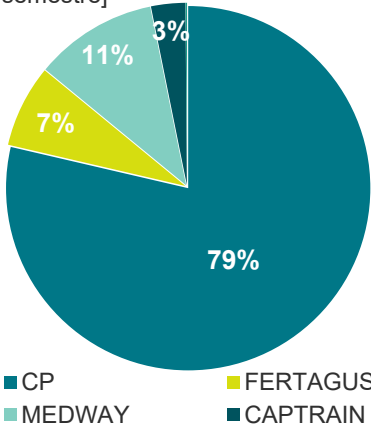
Utilização da Rede	1.º Semestre			
	2025	2026	Δ 2026/2025	Δ % 2026/2025
Passageiros	14 937	14 577	-359	-2%
Mercadorias	2 622	2 383	-239	-9%
Total CK	17 559	16 961	-599	-3%

Comparativamente ao período homólogo de 2025, registou-se uma redução de 3% no volume total de circulação ferroviária, refletindo uma diminuição de 2% nos CK de passageiros e de 9% nos CK de mercadorias.

Esta evolução foi influenciada por diversos fatores que condicionaram a circulação ferroviária ao longo do semestre, destacando-se:

- As obras de modernização da Linha do Douro, cujo encerramento, iniciado em novembro de 2025, se prolongou até 1 de abril de 2026;
- A ocorrência de fenómenos meteorológicos adversos nos primeiros meses de 2026, em particular a tempestade Kristin, que originou múltiplas ocorrências na rede ferroviária nacional, com impacto significativo na circulação durante o mês de fevereiro, estimado em mais de 650 mil CK, a que corresponde cerca de 1,7 milhões de euros;
- A manutenção dos condicionamentos decorrentes das obras de recuperação em curso na Linha da Beira Baixa, entre Mouriscas - A e Rodão, e na Linha do Oeste, entre Mira-Sintra/Meleças e Caldas da Rainha;
- Greve geral de 3 de junho de 2026, com um impacto de >178 mil CK, a que corresponde cerca de 0,6 milhões de euros.

CKs . Quotas Mercado
[1.º semestre]



4.1.2 GESTÃO DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA - CONTRATO PROGRAMA

O Contrato Programa 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:

- **Tempos suplementares**, que correspondem às margens suplementares efetivamente consideradas em horário, para refletir as limitações de velocidade impostas pela realização de intervenções programadas na infraestrutura;
- **Pontualidade ferroviária**, que corresponde ao indicador agregado representativo da pontualidade anual verificada em toda a rede ferroviária em exploração, medido pelo atraso dos comboios à chegada;
- **Satisfação dos Clientes Ferroviários**, que resulta do apuramento obtido pelos inquéritos de satisfação aos Operadores Ferroviários e aos demais utilizadores da rede ferroviária em exploração;
- **Disponibilidade da Rede**, que traduz a percentagem de tempo em que a infraestrutura esteve aberta à exploração;
- **Gestão dos Ativos Ferroviários**, que visa avaliar o estado de conservação da infraestrutura ferroviária;
- **Volumes de Atividade**, que corresponde ao somatório dos comboios/km realizados na rede ferroviária nacional no ano;
- **Níveis de Segurança**, determinado pelo rácio entre o número de acidentes significativos e o total de comboios quilómetro, avaliando a segurança ferroviária em função da real circulação de comboios;
- **Proteção do Ambiente**, que traduz a redução percentual do número de pessoas expostas a níveis de ruído superiores aos limites impostos no Regulamento Geral do Ruído, em relação ao total de pessoas expostas a esses níveis de ruído e, ainda, à concretização da eletrificação da RFN que contribuirá para a redução de emissões CO₂;
- **Rendimentos Ferroviários**, que avalia o sucesso da IP na obtenção de receita core;
- **Outros Rendimentos**, que avalia a evolução da obtenção de receita não core, proveniente de atividades complementares associadas à exploração da infraestrutura ferroviária;
- **Gastos de Manutenção**, que avalia a evolução dos gastos em Manutenção;
- **Gastos com outros FSE**, que avalia a evolução dos gastos em Fornecimentos e Serviços Externos;
- **Gastos com Pessoal**, que avalia a evolução dos gastos com o Pessoal.

Para cada um dos indicadores de desempenho foram definidas fórmulas de cálculo e **metas anuais** de desempenho a atingir.

No primeiro semestre de 2026, obtiveram-se os seguintes resultados:

Indicador Contrato Programa	1.º Semestre			Meta Anual 2026
	2025	2026	Evolução	
1 Tempos Suplementares	68	43	-37%	70
2 Pontualidade Ferroviária	77%	70%	-7,4 p.p.	85%
3 Satisfação dos Clientes Ferroviários	62%	59%	-2,9 p.p.	63%
4 Disponibilidade da Rede	78%	87%	8,6 p.p.	91%
5 Gestão de Ativos Ferroviários	65%	65%	-0,5 p.p.	65%
6 Volumes de Atividade	17.559.081 CK	16.960.573 CK	-3%	37.733.141 CK
7 Níveis de Segurança	0,561	0,764	36%	0,848
8 Sustentabilidade Ambiental				3,30%
9 Rendimentos Ferroviários	51 023 136 €	48 787 045 €	-4%	125 057 122 €
10 Outros Rendimentos	12 858 114 €	12 514 924 €	-3%	21 385 615 €
11 Gastos de Manutenção	48 435 099 €	52 362 286 €	8%	104 341 634 €
12 Gastos com outros FSE's	22 898 159 €	20 220 824 €	-12%	63 352 434 €
13 Gastos com o Pessoal	47 797 548 €	46 093 220 €	-4%	104 693 027 €

TEMPOS SUPLEMENTARES

A variação decorre do atraso no arranque de algumas empreitadas, sobretudo nas Linhas do Norte, do Minho e do Alentejo. Prevê-se, contudo, uma aceleração da MS (Margem Suplementar) nas Linhas de Vendas Novas e do Alentejo ao longo do ano, contribuindo para a aproximação do resultado à meta estabelecida para 2026.

PONTUALIDADE FERROVIÁRIA

A pontualidade global manteve-se estável nos 70%, evidenciando, no entanto, uma performance menos favorável nos serviços de Médio e Longo Curso, nomeadamente Alfa Pendular, Intercidades, Inter-regionais e Regionais. Este resultado continua a refletir o impacto significativo das Limitações de Velocidade e das

obras em curso nos principais eixos ferroviários, fatores que condicionam os tempos de percurso e reduzem a robustez da exploração, contribuindo para o agravamento dos atrasos e para um menor desempenho destes segmentos de serviço.

Como medidas de correção, encontra-se a priorização da eliminação das Limitações de Velocidade com maior impacto na pontualidade dos serviços de Médio e Longo Curso e o reforço do acompanhamento e coordenação das obras em curso, minimizando os constrangimentos à exploração, através de um planeamento mais eficiente das intervenções.

Apesar de a meta para 2026 ser de 85%, não se perspetivam melhorias para os próximos períodos quando comparado com o valor agora apurado.

SATISFAÇÃO DOS CLIENTES FERROVIÁRIOS

Para o 1º semestre de 2026, foi considerado o resultado do ano de 2025, que foi apurado com base no resultado do inquérito de satisfação das Empresas Ferroviárias, realizado em 2024 e do resultado do inquérito de satisfação dos Clientes Finais, realizado em 2025.

Sendo um indicador de reporte anual, o seu valor será atualizado no Relatório Anual de Desempenho de 2026, a partir do resultado do inquérito de satisfação das Empresas Ferroviárias de 2026 e do resultado do inquérito de satisfação dos Clientes finais a realizar até ao final de 2026.

VOLUMES DE ATIVIDADE

O volume de tráfego na infraestrutura ferroviária, até junho do ano corrente, foi de 17 milhões de comboios.kilómetro (CK) o que representa um decréscimo de 3% face ao valor do 1.º semestre de 2025.

Este resultado reflete:

Impacto na circulação devido às obras de modernização da Linha do Douro, com o encerramento do troço Marco de Canaveses/Peso da Régua, entre 3 de novembro de 2025 e 2 de abril de 2026;

- A tempestade Kristin (28.01.2026), com múltiplas ocorrências na rede ferroviária nacional;
- Consequentes tempestades caracterizadas por precipitação intensa e persistente, tendo provocado a supressão de vários comboios e o encerramento de alguns troços de linha, com forte condicionamento da circulação durante o mês de fevereiro;
- Após as intempéries, a manutenção do encerramento parcial da Linha da Beira Baixa, entre Mouriscas-A e Rodão, e da Linha do Oeste, entre Mira-Sintra/Meleças e Caldas da Rainha, para obras de recuperação de maior complexidade;

Forte impacto na circulação, na sequência do dia de Greve Geral em 3 de junho e Greves CP na zona de Coimbra (de 20 a 30 junho).

Prevê-se alguma recuperação ao longo do ano de 2026; no entanto, essa recuperação não deverá ser suficiente para atingir a meta estabelecida.

NÍVEIS DE SEGURANÇA

No 1.º semestre registaram-se 13 Acidentes Significativos, dos quais 11 decorreram da atividade e/ou comportamento de terceiros (3 com pessoas em zona de plena via, 5 em estação e 3 em passagens de nível, registando-se duas colisões e uma colhida) e 2 foram atribuídos à IP, ambos associados à colisão de comboios com um obstáculo dentro do gabarito, envolvendo árvores e, num dos casos, também uma barreira.

Para cada acidente ferroviário que ocorre na RFN é efetuada a análise dos fatores que possam ter contribuído para a ocorrência e são desenvolvidas medidas para mitigação dos fatores de risco que possam resultar em nova ocorrência, de acordo com as obrigações da IP, no âmbito da Autorização de Segurança atribuída.

Registou-se um aumento do número de Acidentes Significativos face ao 1.º trimestre. No entanto, este crescimento foi acompanhado por um aumento dos CK realizados, refletindo-se apenas num acréscimo marginal de 5% no índice. Mantendo-se a média mensal de Acidentes Significativos e de Comboios Quilometro, prevê-se o cumprimento da meta estabelecida para este indicador.

RENDIMENTOS FERROVIÁRIOS

No período em análise, o indicador atingiu um nível de execução de 78% face ao orçamentado (Real: 48,8 milhões de euros vs. Planeado: 62,5 milhões de euros). Este desvio deveu-se a um menor volume de comboios-quilómetro (CK) do que o previsto, motivado principalmente pelos seguintes fatores:

- Modernização da Linha do Douro: Encerramento da circulação com início a 3 de novembro de 2025 e uma duração estimada de 5 meses.
- Tempestade Kristin (28/01/2026): Múltiplas ocorrências com forte impacto na rede ferroviária nacional.
- Intempéries e Precipitação Intensa: Fenómenos meteorológicos severos que provocaram a supressão de comboios e o encerramento temporário de vários troços de linha, devido à necessidade de circulação condicionada durante o mês de fevereiro.
- Trabalhos de Recuperação Pós-Intempéries: Manutenção do encerramento parcial da Linha da Beira Baixa (entre Mouriscas-A e Rodão) e da Linha do Oeste (entre Mira-Sintra/Meleças e Caldas da Raíña) para intervenções de elevada complexidade.

- Impacto de Greves: Forte perturbação na circulação devido à Greve Geral de 3 de junho e às Greves da CP na zona de Coimbra (de 20 a 30 de junho).

GASTOS DE MANUTENÇÃO

O indicador de gastos com manutenção situou-se, até junho de 2026, nos 52,4 milhões de euros, representando um acréscimo de 3,9 milhões de euros face ao executado em igual período de 2025. Este aumento foi significativamente influenciado pelos encargos extraordinários, incorridos pela IP, para reposição da infraestrutura após as intempéries dos primeiros dois meses de 2026.

GASTOS COM OUTROS FSE'S

Os outros FSE associados à gestão da infraestrutura ferroviária atingiram, no 1º semestre do ano de 2026, o montante de 20,2 milhões de euros.

Este desvio deve-se, essencialmente, aos seguintes fatores:

- à evolução dos custos energéticos, uma vez que o preço considerado para estimativa da rubrica e de energia no contrato-programa para 2026 foi significativamente superior ao valor efetivamente registado no primeiro semestre de 2026.
- à aplicação de novos critérios de repartição dos gastos pelas atividades da empresa que, no caso da missão de gestão da infraestrutura (âmbito do contrato programa), se refletiu numa percentagem menor de imputação face à totalidade dos gastos incorridos pela IP em FSE.

4.1.3 CIRCULAÇÃO NA REDE RODOVIÁRIA (TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO SEMESTRAL - TMDS)

No 1.º semestre de 2026 verificou-se uma variação positiva na circulação na rede rodoviária da IP, face a igual período do ano anterior.

Regista-se um acréscimo de 3% na totalidade da rede IP e um crescimento de 5% na rede de autoestradas, com o seguinte detalhe:

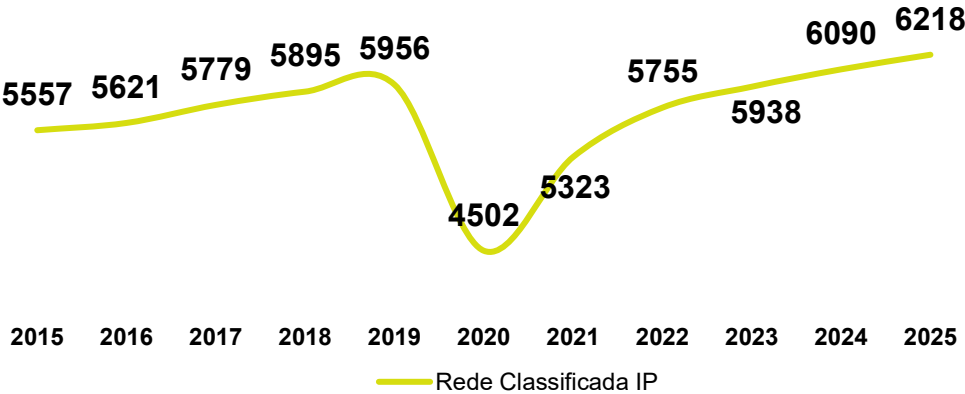
Tráfego Médio Diário Semestral (TMDS) Rede Nacional de Autoestradas	1.º Semestre		
	2025	2026	Δ 2026/2025
Rede Nacional de Autoestradas - Subconcessões	13 366	14 004	5%
Rede Nacional de Autoestradas - IP	51 248	53 692	5%
Total Ponderado	28 074	29 413	5%

Tráfego Médio Diário Semestral (TMDS) Rede IP	1.º Semestre		
	2025	2026	Δ 2026/2025
Rede Rodoviária Nacional (IP e Subconcessões)	6 262	6 439	3%
Rede Nacional de Autoestradas (IP e Subconcessões)	28 074	29 413	5%
Total Ponderado	7 197	7 430	3,2%

Nota: Os dados de tráfego referem-se exclusivamente à rede equipada com contadores e aos sublanços que apresentam informação completa nos dois períodos analisados.

Em relação ao Tráfego Médio Diário Anual (TMDA), os dados disponíveis são os relativos a 2025. A circulação na rede rodoviária concessionada à IP registou, em 2025, um crescimento anual de 2,1% face a 2024, o que é justificado pela tendência de retoma da normalidade verificada ao longo dos anos anteriores.

TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO ANUAL



4.2 CONSERVAÇÃO DA REDE

4.2.1 REDE FERROVIÁRIA

A garantia da segurança, disponibilidade e fiabilidade da rede ferroviária constitui um dos principais vetores da atividade de manutenção da Infraestruturas de Portugal.

Através de equipas altamente especializadas e de recursos tecnológicos de monitorização e diagnóstico, a IP assegura o acompanhamento contínuo do estado da infraestrutura, promovendo uma gestão eficiente dos ativos e uma adequada priorização das intervenções ao longo dos 2.525 km de rede em exploração.

Com competências técnicas nas áreas da via e geotecnia, catenária e energia de tração, sinalização, construção civil e obras de arte, a empresa desenvolve ações de manutenção, renovação e reabilitação alinhadas com as melhores práticas do setor e com elevados requisitos de segurança e desempenho.

Esta atividade assenta num processo permanente de inspeção, monitorização e intervenção, suportado pelo conhecimento especializado das equipas, pela inovação tecnológica e pela gestão integrada dos programas de manutenção e reabilitação da infraestrutura ferroviária.

CONTRATOS DE MANUTENÇÃO

Os contratos de manutenção são concretizados 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.

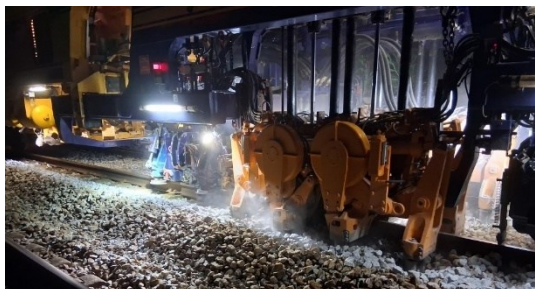
Destacam-se, no 1.º semestre de 2026, algumas intervenções realizadas no âmbito da atividade de manutenção ferroviária:

Recolha de material lenhoso decorrente tempestade Kristin - Monte Real



Controlo da vegetação

Linha do Norte – Estabilização do talude ao Pk 196,300



Linha do Sul. Ataque mecânico pesado

Implantação de novos postes e transferência definitiva da catenária, na Linha da Beira Baixa



Linha da Beira Baixa - Estação de Castelo Branco -
Reparação de Danos Causados pela Tempestade Kristin

INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURAS DE LONGA DURAÇÃO NA COMPONENTE DE REABILITAÇÃO

Abrange o investimento em infraestruturas de longa duração, focado na componente de reabilitação (excluindo o Programa de Investimentos Ferrovia 2020, o PNI 2030 Ferrovia e o SMM). Destacam-se alguns dos investimentos de conservação e renovação realizados durante este período:

- **LINHA DO NORTE - SUBSTITUIÇÃO DE TRAVESSAS**

Foram concluídos os trabalhos associados a duas empreitadas de substituição de travessas, em ambas as vias, entre os km 177,700 e 181,000 (concelhos de Pombal e Soure) e os km 277,600 e 281,300 (concelhos de Aveiro e Albergaria-a-Velha), troços com grande intensidade de tráfego ferroviário, onde a velocidade máxima é de 220 km/h.

Tendo como objetivo reforçar a fiabilidade e disponibilidade da Linha do Norte, principal eixo ferroviário do país, as intervenções contemplam:

- A distribuição e regularização de balastro.
- A substituição de cerca de 22 mil travessas de betão monobloco.
- Ataque mecânico pesado.
- Execução de soldaduras aluminotérmicas com regularização das barras de carril.

- **LINHA DA BEIRA BAIXA - EMPREITADA DE ESTABILIZAÇÃO DE TRÊS TALUDES AOS KM 113,165; 113,330 E 5,150**

Foram concluídos os trabalhos de estabilização de três taludes, aos km 113,165; 113,330 e 5,150 da Linha da Beira Baixa, nos concelhos de Vila Nova da Barquinha e Abrantes. A empreitada teve como objetivo principal a mitigação dos fenómenos de instabilidade identificados naqueles taludes, os quais representavam riscos para a segurança da circulação ferroviária, para as estruturas adjacentes e para os bens patrimoniais localizados na envolvente.

- **LINHA DO MINHO - PONTE LIMA - COLOCAÇÃO DE BARREIRAS PARA PROTEÇÃO À CATENÁRIA**

Foram concluídos os trabalhos de instalação de painéis de proteção à catenária na Ponte do Lima (Ponte Eiffel), em Viana do Castelo. A intervenção teve por objetivo garantir as condições de segurança à circulação pedonal, na Ponte do Lima, face à proximidade do passeio das rampas e viadutos de acesso do tabuleiro rodoviário à catenária, instalada aquando da eletrificação do troço Nine-Viana do Castelo, da Linha do Minho.

• LINHA DO SUL – ESTABILIZAÇÃO DE ATERRO

A empreitada em referência visou a estabilização do talude de aterro entre o Pk114,640 e o Pk114,680 da linha do Sul, após o diagnóstico de uma situação grave de risco geotécnico que obrigou à tomada de medidas mitigadoras, de forma a permitir a circulação ferroviária, bem como da vigilância permanente do local antes e após a passagem de circulações.

Os trabalhos compreenderam a estabilização de, aproximadamente, 40 m de extensão do aterro ferroviário, tendo sido materializada uma solução que consiste no melhoramento de terreno pela execução de três fiadas de microestacas autoperfurantes inclinadas, solidarizadas no topo por um maciço de encabeçamento de betão armado. As fiadas de microestacas terão um funcionamento de inclusões rígidas, permitindo o controlo de deformação e a mobilização de resistência quer por carregamento axial, quer por mobilização de resistência ao corte. A execução de microestacas autoperfurantes que, durante o processo construtivo, exigiram a injeção de calda a baixa pressão permitiu, também, o melhoramento do terreno.

A conclusão da obra permitiu assim repor as condições de segurança da exploração da infraestrutura ferroviária.

4.2.2 REDE RODOVIÁRIA

CONSERVAÇÃO CORRENTE

A conservação corrente da rede rodoviária assenta num processo contínuo de inspeção, monitorização e intervenção, com o objetivo de assegurar adequadas condições de segurança, conforto e funcionalidade da infraestrutura.

A execução das atividades de manutenção é assegurada através de contratos de conservação corrente (CCC) de âmbito distrital, complementados, em algumas situações, pela atuação de Brigadas de Intervenção da IP. Na Rede de Alta Prestação, estes contratos integram igualmente as atividades de operação da infraestrutura (CCO).

No entanto, as necessidades de intervenção em pavimentos extravasam as possibilidades existentes nos CCC, pelo que se torna indispensável recorrer a outro instrumento contratual que permita suprir as anomalias mais prementes e, desta forma, ir ao encontro do constante no Contrato de Concessão, nomeadamente decorrentes do cumprimento dos parâmetros de qualidade previstos no Plano de Controlo de Qualidade (PCQ).

Neste contexto, são desenvolvidas empreitadas de Conservação Corretiva de Pavimentos (CCP), que constam essencialmente de trabalhos de conservação corrente do pavimento, com a particularidade de se concentrarem em determinadas vias, garantindo a máxima eficácia destas intervenções.

No intervalo entre ciclos de CCC ou CCO, de modo a assegurar os trabalhos indispensáveis à garantia da segurança da circulação recorre-se a um instrumento contratual designado de Exploração da Rede em Mínimos Operacionais (ERMO).

Das intervenções concluídas no 1.º semestre de 2026, destacam-se algumas:

- Exploração da Rede em Mínimos Operacionais 2025 – 18 distritos
- RAP Marão - Exploração da Rede em Mínimos Operacionais 2026
- Execução de Trabalhos de Gestão de Vegetação 2024-2025 – 5 lotes
- Conservação Corretiva do Pavimento 2025



Conservação Corretiva do Pavimento 2025 Centro – 3 Lotes – Lote 2 – EN3

CONSERVAÇÃO PERIÓDICA

A conservação periódica compreende intervenções de reabilitação e renovação da infraestrutura rodoviária, planeadas com base em critérios técnicos e de gestão de ativos, com o objetivo de assegurar níveis adequados de serviço, segurança e durabilidade da rede.

Estas intervenções abrangem diversas componentes da infraestrutura, nomeadamente pavimentos, vertente geotécnica, obras de arte e equipamentos de segurança rodoviária.

No 1º semestre de 2026 foram concluídas 15 intervenções, das quais se destacam:

• EN229 – IP5/PARQUE EMPRESARIAL DO MUNDÃO

Em 24 de fevereiro de 2026 foi concluída a empreitada de EN229 – IP5/PARQUE EMPRESARIAL DO MUNDÃO, no concelho e distrito de Viseu.

A construção desta nova ligação integra o Programa de Recuperação e Resiliência (PRR), na sua Componente Infraestruturas, em concreto, no investimento dedicado à melhoria das Acessibilidades Rodoviárias a Áreas de Acolhimento Empresarial (AAE), tendo em vista o aumento da competitividade do tecido produtivo e permitindo uma redução de custos de contexto.

A empreitada, com uma extensão total de cerca de 5 km, integra três troços distintos, dois dos quais correspondem a traçados totalmente novos, sendo o terceiro (troço intermédio) desenvolvido maioritariamente ao longo do canal existente do CM1351, incorporando retificações e alargamentos.

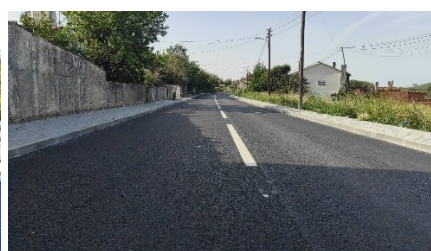
Esta empreitada constitui uma alternativa à atual EN229, estabelecendo a ligação entre a A25/IP5 e a Zona Empresarial do Mundão. A presente solução permitirá reduzir o tempo de deslocação até ao parque empresarial, contribuindo simultaneamente para a melhoria das condições de mobilidade e de segurança rodoviária.



• EN362 LD LRA/STM (KM22+433) E ALCANEDE (KM31+080). REABILITAÇÃO

Em 18 de maio de 2026 foi concluída a empreitada de reabilitação da EN362 LD LRA/STM (KM22+433) e Alcanede (KM31+080), no concelho e distrito de Santarém.

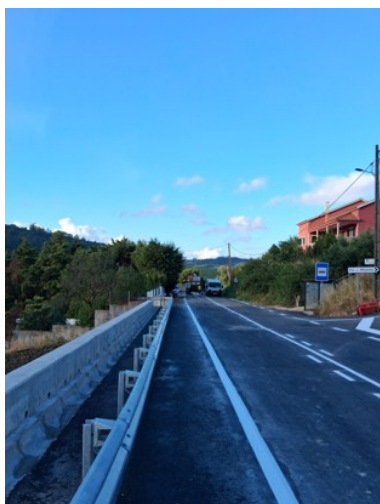
A execução desta empreitada justificou-se pela premência de reabilitação da estrada existente, atenta a sua degradação, melhorando as condições de circulação e segurança e prolongando a vida útil da estrada.



- **EN248-2 KM 1+150, ESTABILIZAÇÃO DA PLATAFORMA**

Foi concluída a empreitada de estabilização da Plataforma da EN248-2 ao KM 1+150 no concelho de Sobral de Monte Agraço, distrito de Lisboa.

A intervenção ocorreu na sequência de escorregamento da plataforma, originado pela passagem de fenómenos climáticos extremos, tendo como principal objetivo a estabilização/contenção do escorregamento do aterro. O objetivo foi atingido com a execução de um muro de suporte de terras em betão armado, privilegiando a garantia da estabilidade da plataforma rodoviária existente.



INTEMPÉRIES 2026

Na sequência dos fenómenos meteorológicos extremos verificados em janeiro e fevereiro de 2026, a rede rodoviária nacional sofreu danos significativos que exigiam uma resposta célere e estruturada. Assim, em cumprimento do Despacho n.º 30/2026 do Secretário de Estado das Infraestruturas, a IP S.A. apresentou um Plano de Atuação focado na reposição das condições de segurança e circulação.

O plano totaliza 3.441 ocorrências identificadas, tendo-se estimado, à data, um investimento global de 380 milhões de euros (incluindo despesas complementares) para reparação dos danos.

A estratégia de intervenção foi organizada em três fases distintas para garantir a eficácia operacional e financeira:

- **1ª FASE – Emergência (Reação à Rede):** Focada na desobstrução e limpeza de vias, reposição de condições mínimas de segurança através de meios ligeiros e de rápida implementação. Esta fase abrange 1.982 ocorrências, com um custo estimado de 10 milhões de euros.

- **2ª FASE – Restabelecimento (Normalização):** Visa a recuperação de pavimentos, estabilização de taludes erodidos e reposição de drenagens. Esta fase abrange 1.316 ocorrências, com um custo estimado de 248,5 milhões de euros.
- **3ª FASE – Reconstrução:** Envolve intervenções complexas de geotecnia e reconstrução de plataformas interrompidas, exigindo estudos e projetos detalhados. Esta fase contempla 143 ocorrências, com um custo estimado de 121,5 milhões de euros.

Em cumprimento da estratégia aprovada, no primeiro semestre de 2026, no âmbito da 1ª Fase - Emergência, foram aprovados adicionais aos contratos distritais de Exploração da Rede em Mínimos Operacionais (ERMO2025), em curso à data, uma vez que consistiam no único instrumento contratual existente no terreno para resolução das ocorrências mais prementes, de modo a permitir retomar a circulação em condições de segurança.

Paralelamente, prepararam-se os procedimentos concursais para 18 empreitadas de Trabalhos de Reação à Emergência da Rede (TRER) as quais se encontram em curso.

Iniciou-se também, no 1º semestre de 2026, a preparação dos projetos a lançar no âmbito da 2ª Fase - Restabelecimento. Foram desenvolvidos 23 projetos de Intervenção em Pavimentos e Obras Acessórias (IPOA), os quais serão lançados no 2º semestre de 2026.

Iniciaram-se também os levantamentos de campo necessários à elaboração de estudos e projetos no âmbito da 3ª Fase – Reconstrução, da estratégia.

4.3 INVESTIMENTO NA INFRAESTRUTURA RODOFERROVIÁRIA

O Plano de Investimentos da IP assenta em diversos eixos estratégicos, com o objetivo de modernizar e expandir a rede de transportes nacional, promovendo a coesão territorial e a competitividade económica. Os principais eixos de atuação são:

- **Anterior Projeto Ferrovia 2020** e respetivos **Projetos Faseados**, destinados à modernização e valorização da rede ferroviária nacional;
- **Plano de Recuperação e Resiliência (PRR)**, focado no reforço da resiliência da infraestrutura e da competitividade do território;
- **Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030)**, orientado para investimentos estruturantes de longo prazo;
- **Programa de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE)**, direcionado para a melhoria das acessibilidades e condições de funcionamento das áreas empresariais;
- **Sistema de Cabos Submarinos**, no âmbito da concessão atribuída à IP para o desenvolvimento e gestão das ligações de comunicações eletrónicas entre o Continente e as Regiões Autónomas;
- **Outros investimentos de reabilitação e modernização**, destinados ao reforço dos níveis de segurança, serviço e sustentabilidade das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias.

O investimento realizado até ao final do 1.º semestre de 2026, nas redes ferroviária e rodoviária sob gestão direta da IP, excluindo as Parcerias Público-Privadas, ascendeu a 281 milhões de euros, traduzindo um crescimento de 11% face ao período homólogo de 2025.

Para esta evolução contribuíram, principalmente, o reforço do investimento na componente rodoviária, com um acréscimo de 8,9 milhões de euros (13%), e a concretização de 27,9 milhões de euros de investimento em telecomunicações, no âmbito do *Atlantic CAM*, sem execução no período homólogo. Em sentido inverso, o investimento ferroviário registou um decréscimo de 10,4 milhões de euros (-6%). Destaca-se ainda o crescimento de 22% do investimento em estruturas de apoio à gestão.

unidade: milhares de euros

Investimentos	1.º Semestre			
	2025	2026	Δ 2026/2025	$\Delta\%$ 2026/2025
Investimentos Ferroviários	181 990	171 549	-10 441	-6%
Investimentos Rodoviários	67 253	76 106	8 853	13%
Atlantic CAM		27 871	27 871	
Investimentos de Apoio à Gestão	4 533	5 512	978	22%
Total	253 776	281 038	27 262	11%

4.3.1 INVESTIMENTOS NA REDE FERROVIÁRIA

No 1.º semestre de 2026, o investimento na infraestrutura ferroviária totalizou 171,5 milhões de euros, o que representa uma redução de 6% face ao período homólogo de 2025.

O investimento ferroviário incidiu, essencialmente, na execução das principais empreitadas de modernização e reforço da capacidade da Rede Ferroviária Nacional, destacando-se a modernização e eletrificação da Linha do Douro, no troço Caíde–Marco–Régua, com uma execução de 18,5 milhões de euros, a modernização do troço Meleças–Caldas da Rainha da Linha do Oeste, com um investimento de 18,3 milhões de euros, a modernização da Linha da Beira Alta, com obras no montante de 16,1 milhões de euros, a modernização da Linha de Vendas Novas, com 12,2 milhões de euros de investimento, a ligação ferroviária Évora–Elvas/Caia com 10,8 milhões de euros, o Sistema de Mobilidade do Mondego, com investimento de 10,3 milhões de euros, a Linha do Algarve, com 8,6 milhões de euros e a modernização da Linha de Cascais, com obras no valor de 6,0 milhões de euros.

Assume, igualmente, relevância o investimento realizado em telecomunicações, no montante de 34,7 milhões de euros, associado ao reforço dos sistemas de sinalização e telecomunicações necessários à modernização e exploração da rede ferroviária.

PLANO DE RECUPERAÇÃO E RESILIÊNCIA (PRR)

A execução, no final do 1.º semestre de 2026, totalizou 34,7 milhões de euros. Face ao período homólogo de 2025, registou-se um aumento de 33,8 milhões de euros, refletindo a aceleração da execução do investimento no âmbito da componente Digitalização do Transporte Ferroviário do Plano de Recuperação e Resiliência. Entre os principais projetos que contribuíram para este nível de execução, destacam-se:

- Desenvolvimento e Certificação de STM, com uma execução de 11,5 milhões de euros, correspondente ao principal investimento do período;
- Digitalização Ferroviária da Linha de Cintura e Linha do Norte, através da modernização dos sistemas de sinalização e segurança, com uma execução de cerca de 10 milhões de euros;

4.3.2 INVESTIMENTOS NA REDE RODOVIÁRIA

No 1.º semestre de 2026, o investimento na rodovia ascendeu a 76,1 milhões de euros, representando um aumento de 13% face ao período homólogo de 2025, impulsionado sobretudo pelas intervenções financiadas pelo Plano de Recuperação e Resiliência (PRR).

Registou-se igualmente um acréscimo da execução das obras associadas ao Programa de Valorização das Áreas Empresariais, destacando-se a conclusão da Ligação do Parque Empresarial de Formariz/Paredes de Coura à A3. No âmbito do PETI 3+, verificou-se também um aumento da execução face a 2025,

impulsionado sobretudo pela empreitada do IP3 entre Coimbra e Viseu, que representa o projeto de maior dimensão deste programa.

Relativamente ao PNI 2030, as intervenções encontram-se numa fase de consolidação, registando uma execução de 3,3 milhões de euros no semestre. Neste âmbito, destaca-se a empreitada da EN341 - Acesso ao Terminal Ferroviário de Alfarelos, que apresentou o maior nível de execução entre os projetos integrados neste plano.

PLANO DE RECUPERAÇÃO E RESILIÊNCIA (PRR)

Com especial destaque para os investimentos enquadrados no Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), a componente rodoviária registou uma execução de 63,7 milhões de euros até ao final do 1.º semestre de 2026, representando um aumento face ao período homólogo.

O programa **MISSING LINKS E AUMENTO DE CAPACIDADE NA REDE**, com uma execução de 56,1 milhões de euros, verifica a sua maior execução nas obras

- IP2 – Variante Nascente de Évora, com um investimento de 19 milhões de euros, tendo sido concluída no final do mês de agosto e abertura ao trânsito no dia 3 de setembro;
- IP8 (A26) - Aumento de Capacidade na ligação entre Sines e a A2: Lanço IP8 entre Relvas Verdes e Roncão, com um investimento de 12,8 milhões de euros, tendo aberto à circulação no dia 31 de agosto;
- IP8 (EN259) Sta. Margarida do Sado -Ferreira do Alentejo, incluindo Variante de Figueira de Cavaleiros, com um investimento de 7,7 milhões de euros, tendo aberto à circulação no dia 31 de agosto.

No âmbito do programa **LIGAÇÕES TRANSFRONTEIRIÇAS E ACESSIBILIDADES ÁREAS DE ACOLHIMENTO DE EMPRESAS** e o programa, que registaram uma execução de 7,6 milhões de euros, com destaque para as seguintes intervenções estratégicas:

- Variante de Aljustrel –Melhoria das Acessibilidades à Zona de Extração Mineira e à Área de Localização Empresarial, com uma execução de 3,5 milhões de euros, com data de abertura ao tráfego em junho de 2026;
- EN103 - Vinhais e Bragança Requalificação, com um investimento, no período em análise, de 3 milhões de euros, tendo os trabalhos sido concluídos no final de dezembro de 2025, com a execução financeira registada no início de 2026;

- Ligação ao Parque Industrial do Mundão, com uma execução de 950 mil euros, tendo a empreitada sido concluída em fevereiro de 2026.

4.3.3 ATLANTIC CAM (CONTINENTE | AÇORES | MADEIRA)

Durante o 1.º semestre de 2026, foram executados investimentos no âmbito do projeto Atlantic CAM no montante de 27,9 milhões de euros, destacando-se a componente marítima do contrato (cabos + SMART), que representou 99,7% da execução registada.

4.3.4 INVESTIMENTOS EM ESTRUTURAS DE APOIO À GESTÃO (IEAG)

O investimento em Estruturas de Apoio à Gestão totalizou 5,5 milhões de euros no 1.º semestre de 2026, traduzindo um crescimento de 22% relativamente ao período homólogo.

Para este resultado contribuíram sobretudo:

- A aquisição de equipamentos e serviços informáticos, para apoio à atividade da empresa, no montante de 2,2 milhões de euros;
- As obras de melhoria do Campus do Pragal, alinhado com as novas formas de trabalho implementadas na empresa, com uma execução de 2,1 milhões de euros;
- A aquisição de equipamentos de apoio e suporte à atividade rodoviária e ferroviária da empresa, no montante de 1,2 milhões de euros, nomeadamente no âmbito do Projeto Lynxconnect e de aquisição de equipamentos para o Centro Logístico do Entroncamento.

4.4 PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS

A atividade da IP integra infraestruturas rodoviárias exploradas em regime de Parcerias Público-Privadas (PPP), incluindo subconcessões.

No âmbito do Contrato de Concessão da Rede Rodoviária Nacional, a IP assegura os fluxos financeiros associados às responsabilidades do Concedente Estado relativamente a estas infraestruturas. Nos termos do Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, a representação do Concedente Estado, em matéria de infraestruturas rodoviárias, compete ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT).

4.4.1 PARCERIAS RODOVIÁRIAS

RENEGOCIAÇÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E SUBCONCESSÃO

Concessões do Estado

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, 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.

Subconcessão do Algarve Litoral

O Acórdão do Tribunal de Contas n.º 13/2019, de 28 de maio, confirma a jurisprudência fixada pelo Acórdão do Tribunal de Contas n.º 29/2018, de 20 de junho, referente ao processo de visto do Contrato de Subconcessão Alterado do Algarve Litoral (CSA) declarando, assim, improcedente o recurso que desta última decisão foi interposto pela IP, no dia 5 de julho de 2018.

Em 2020 e após uma decisão inicial de não admissão de recurso, a IP reclamou para o plenário, tendo este, através do Acórdão n.º 58/2021, de 22 de janeiro, tomado a decisão final e definitiva de não admissão do recurso.

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

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

A 4 de setembro de 2019, a subconcessionária Rotas do Algarve Litoral (RAL) desencadeou um processo arbitral contra a IP, o qual se encontra a decorrer. No âmbito dessa mesma ação, a RAL deduziu um pedido cautelar, peticionando pagamentos antecipados.

Por decisão de 9 de março de 2021, a IP procedeu ao pagamento de 30.007.923,12 euros. A este valor acresce uma prestação mensal até à emissão da decisão final do tribunal arbitral, no montante mínimo de 1.162.805,95 euros e de 1.262.805,95 euros, decorridos 45 dias da referida decisão arbitral. Os valores em causa estão a ser pagos pela IP por conta da remuneração devida ao abrigo do Contrato de Subconcessão Reformado.

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

- A Subconcessionária suspendeu, a partir das 24h00 do dia 6 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 garantir as condições de segurança de pessoas e bens, sem prejuízo de ter de acionar os mecanismos contratualmente estabelecidos para as situações de incumprimento das exigências de Operação e Manutenção, conferidas à Subconcessionária;
- A subconcessionária retomou as atividades com base no contrato alterado (CSA), que considera estar em vigor desde 27 de dezembro de 2017, embora tal não tenha sido formalmente reconhecido, recusando-se a fazer intervenções nas vias que o referido contrato estabelece virem a integrar a jurisdição direta da IP. Esta situação tem vindo a obrigar a IP a intervir nesta rede subconcessionada, em situações de emergência e de garantia das condições de segurança rodoviária, atento o incumprimento expresso da Subconcessionária.
- Com a decisão cautelar do Tribunal Arbitral de 9 de março de 2021, a IP pagou, em abril de 2021, o montante de 30.007.923,12 euros, passando a pagar mensalmente o valor de 1.162.805,95 euros até ao mês de julho face ao exposto a seguir.
- Em 18 de julho de 2021, na sequência da decisão do Tribunal Arbitral de 9 de março de 2021, referente ao pedido cautelar, a subconcessionária retomou os trabalhos de operação e manutenção de todos os lanços compreendidos no Contrato de Subconcessão Reformado, incluindo os que seriam excluídos da subconcessão por via do início da vigência do Contrato de Subconcessão Alterado. A partir desta data, a IP passa a pagar o montante de 1.262.805,95 euros.

De referir a aprovação da Resolução do Conselho de Ministros n.º 101-A/2023, de 25 de agosto, que mandou a IP para promover, por acordo com a RAL - Rotas do Algarve, S.A., a modificação do Contrato de Subconcessão, suprimindo do respetivo objeto o lanço EN 125 - Variante de Olhão, ponderado o interesse público na construção e entrada em serviço desta Variante, o que já foi concretizado.

Perante o silêncio do Tribunal durante dois anos, a IP requereu a remoção do árbitro presidente. Posteriormente, a RAL aderiu à posição da IP e subscreveu com esta um requerimento conjunto no processo arbitral. As partes acordaram na nomeação de um novo árbitro presidente, cuja designação ocorreu no final de março de 2024.

Durante o 1.º semestre de 2026 mantiveram-se em curso os trabalhos do Tribunal Arbitral.

Entretanto, na pendência do processo arbitral, a RAL desencadeou novo processo arbitral em 17 de dezembro de 2024, requerendo a rescisão do Contrato de Subconcessão Reformado, a condenação da IP ao pagamento dos encargos associados à rescisão dos contratos de financiamento e uma indemnização à subconcessionária.

Subconcessões do Litoral Oeste e Douro Interior

Os Contratos Reformados das subconcessões do Litoral Oeste e Douro Interior mantêm-se em vigor, embora o segundo tenha passado por um processo de renegociação, terminado em 15 de fevereiro de 2018, aguardando ainda a respetiva aprovação governamental.

Quanto ao Douro Interior, mantém-se em apreciação o pedido de pagamento de faturas vencidas e não pagas (compensações contingentes) e, subsidiariamente, o pedido de reposição do equilíbrio financeiro. O Tribunal Arbitral considera não estar impedido de, eventualmente, condenar a IP ao pagamento das disponibilidades contingentes, ainda que a posição do Tribunal de Contas seja distinta.

Subconcessões AE Transmontana, Baixo Alentejo e Pinhal Interior e Baixo Tejo

Mantêm-se em vigor e a produzir efeitos os Contratos de Subconcessão Alterados (CSA) relativos à AE Transmontana, Baixo Alentejo, Pinhal Interior e Baixo Tejo.

Mantêm-se igualmente os processos associados aos pedidos de reposição do equilíbrio financeiro, decorrentes das medidas legais e administrativas adotadas para conter e mitigar o contágio da pandemia e os respetivos efeitos socioeconómicos, os quais se qualificam como alterações legislativas de carácter específico.

Valores reclamados:

- Baixo Alentejo: 9 milhões de euros;
- Baixo Tejo: 8,3 milhões de euros ou, em alternativa, prorrogação do prazo contratual em 30 dias e 22.7 milhões de euros;
- Douro Interior: 3,4 milhões de euros;
- Litoral Oeste: 2,4 milhões de euros ou, em alternativa, prorrogação do prazo contratual em 30 dias e 10,5 milhões de euros.

CONCLUSÃO DA REDE SUBCONCESSIONADA

A rede subconcessionada totaliza 1.022 km, dos quais 1.004 km se encontram em serviço, 4 km em obra e 14 km correspondem a lanços classificados como "Não Construir".

Unidade: km

Subconcessão	Em serviço (*)	Em obra		Não Construir	Total
		Construção nova	Requalif.		
Douro Interior	241			0	241
AE Transmontana (CSA)	136			0	136
Baixo Alentejo (CSA)	113			0	113
Baixo Tejo	60			0	60
Algarve Litoral*	259	4		14	277
Litoral Oeste	102			0	102
Pinhal Interior (CSA)	93			0	93
Total	1004	4		14	1022

(*) Inclui lanços que estão em serviço embora não tenham sido beneficiados

No âmbito da Subconcessão do Algarve Litoral, encontram-se classificados como "Não Construir" cerca de 14 km, correspondentes ao lanço 2.2.A) Variante à EN2 - São Brás de Alportel/Faro, previsto no respetivo Contrato de Subconcessão

No caso da subconcessão do Baixo Tejo destaca-se que se encontra em fase de obra, tal como previsto contratualmente, o alargamento para 2x3 vias dos sublanços da A33 entre o Nó da Penalva e o Nó da A12 e em fase de projeto o alargamento para 2x4 vias dos sublanços do IC20 entre o Nó da A2 e o Nó de Casas Velhas, que inclui a execução de um novo ramo de ligação do IC20/ A2 sentido Costa Caparica / Lisboa.

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

ENCARGOS 1.º SEMESTRE DE 2026

No primeiro semestre de 2026, os pagamentos efetuados relativos a concessões e subconcessões rodoviárias totalizaram 515,6 milhões de euros. Este valor representa uma redução de 52,7 milhões de euros (9%) face ao mesmo período de 2025.

unidade: milhares de euros

Concessões e Subconcessões	1º Semestre		Δ 2026/2025	
	2025	2026	Valor	%
Concessões				
Disponibilidade Infraestrutura+	360 343	308 666	-51 677	-14%
Disponibilidade A e B				
Algarve	30 348	31 680	1 332	4%
Beira Interior	0	0	0	0%
Beiras Litoral e Alta	68 969	55 381	-13 588	-20%
Costa de Prata	10 325	5 641	-4 684	-45%
Grande Lisboa	22 726	23 720	994	4%
Grande Porto	51 593	50 582	-1 011	-2%
Interior Norte	32 278	13 389	-18 890	-59%
Norte	104 786	94 830	-9 956	-10%
Norte Litoral	39 318	33 442	-5 876	-15%
Subconcessões	191 662	190 469	-1 193	-1%
Disponibilidade + Serviço				
Transmontana	29 734	32 843	3 108	10%
Baixo Alentejo	22 832	21 780	-1 052	-5%
Baixo Tejo	12 357	10 549	-1 809	-15%
Douro Interior	46 614	43 860	-2 753	-6%
Litoral Oeste	7 654	4 568	-3 086	-40%
Pinhal Interior	72 470	76 870	4 400	6%
Comparticipações e Reequilíbrios	12 736	14 385	1 649	13%
Grandes Reparações	3 533	2 049	-1 484	-42%
Total	568 274	515 569	-52 705	-9%

Os pagamentos de Disponibilidade das Concessões Rodoviárias totalizaram, no 1.º semestre de 2026, 308,7 milhões de euros, menos 51,7 milhões de euros do que no período homólogo de 2025, o que representa uma redução de 14%.

No que respeita às Compensações e Reequilíbrios, destaca-se a evolução da Concessão da Beira Interior, que registou uma redução de 4,2 milhões de euros, passando de 4,3 milhões de euros no 1.º semestre de 2025 para 0,1 milhões de euros no 1.º semestre de 2026. Esta evolução decorre, essencialmente, do pagamento efetuado em 2025 no âmbito do regime extraordinário e transitório de pagamento intercalar da receita, previsto no Decreto-Lei n.º 119/2024, de 31 de dezembro, na sequência da eliminação das taxas de portagem pela Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto.

4.4.2 PARCERIAS FERROVIÁRIAS

No 1.º semestre de 2026, os encargos associados à LAV Porto-Lisboa ascenderam a 57,3 milhões de euros, representando um acréscimo de 57,3 milhões de euros face ao período homólogo de 2025, em que não se registou qualquer execução.

unidade: milhares de euros

Parcerias Ferroviárias	1.º Semestre			
	2025	2026	Δ 2026-2025	Δ% 2026-2025
PORTO (CAMPANHÃ) - OIÃ		57 301		
Investimento (execução obra)		57 301		
Disponibilidade				
OIÃ - SOURE				
Investimento (execução obra)				
Disponibilidade				
SOURE / CARREGADO				
Investimento (execução obra)				
Disponibilidade				
Total	0	57 301		

A execução registada no período em análise respeita, integralmente, ao troço Porto (Campanhã) – Oiã, cuja realização ascendeu a 57,3 milhões de euros.

No período em análise, o troço Oiã–Soure não apresentou qualquer execução, dado que o procedimento contratual se encontra ainda em fase de análise de propostas. O início da execução está atualmente previsto para 2027.

4.5 TELECOMUNICAÇÕES E CLOUD EMPRESARIAL

No âmbito do Grupo IP, a IP Telecom assegura o fornecimento e a prestação de serviços de Sistemas e Tecnologias de Informação e Comunicações, baseado em soluções inovadoras com foco nas tecnologias Cloud e Segurança e na principal infraestrutura nacional de telecomunicações, assente em fibra ótica e canal técnico rodoviário, para o Mercado Empresarial e Organismos Públicos.

A IP Telecom é um operador de telecomunicações licenciado pela ANACOM. Atua como prestador de serviços acessíveis ao público e é especializado em redes de infraestruturas de telecomunicações.

A sua atividade está alicerçada na principal infraestrutura nacional de telecomunicações, baseada em fibra ótica instalada ao longo da rede ferroviária nacional e no canal técnico rodoviário sob 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).

Desde 2022, foi-lhe atribuída a responsabilidade pela gestão do novo sistema de cabos submarinos de telecomunicações entre o continente e as regiões autónomas dos Açores e da Madeira (Atlantic CAM), naquele que será o primeiro cabo inteligente (SMART Cable) em operação a nível mundial, cujo investimento está a ser realizado pela IP.

Recentemente, foi-lhe atribuída a responsabilidade, pelo Estado, do desenvolvimento da infraestrutura nacional soberana de nuvem, incluindo capacidades de IA (Inteligência Artificial) no âmbito do Plano Nacional de Nuvem Soberana, com foco no controlo do acesso aos dados, na segurança da informação, na autonomia de decisão do Estado e na garantia permanente de funcionamento de sistemas e infraestruturas críticas.

A IP Telecom é uma empresa certificada pelas normas ISO 9001, ISO 27001 e ISO 20000, credenciada junto das marcas Nacional, EU e NATO, presente em vários organismos de Cibersegurança, considerando fundamental demonstrar, de forma independente, a importância que dá à segurança da informação dos seus clientes, em particular nos seus processos operacionais e aplicacionais de suporte dos serviços de Cloudsolutions, Hosting e Housing, a partir dos seus Datacenters de Lisboa, Viseu e Porto.

O volume de negócios, no 1.º semestre de 2026, com os serviços de tecnologias de informação e comunicação, excluindo os fluxos intra-grupo IP, foi de 7,11 milhões de euros, o que representa um crescimento de 4% face ao período homólogo de 2025.

4.6 SERVIÇOS DE ENGENHARIA

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

A nível nacional, a IP Engenharia assume, como missão principal, continuar a assegurar serviços de engenharia especializados ao Grupo Infraestruturas de Portugal, contribuindo para a concretização da sua estratégia e para a valorização dos seus ativos. A atividade da empresa resulta, por isso, do planeamento dos investimentos e respetivas encomendas por parte da IP, promovendo-se uma articulação estreita e permanente, no sentido de se maximizar a capacidade de produção dos recursos disponíveis.

Na vertente Internacional, o ano de 2026 constituiu um marco decisivo na afirmação da atividade de Cooperação Técnica Internacional da IP Engenharia enquanto instrumento estratégico ao serviço do Grupo Infraestruturas de Portugal, da Cooperação Portuguesa e da projeção internacional do conhecimento técnico nacional no setor das infraestruturas de transporte.

4.7 GESTÃO IMOBILIÁRIA E DE ESPAÇOS COMERCIAIS

A IP Património é responsável pela gestão do património imobiliário da Infraestruturas de Portugal, S.A., com experiência na exploração comercial da rede de Estações Ferroviárias e Interfaces de transporte, garantindo a sua eficiente utilização, valorização, requalificação e preservação.

No 1.º semestre de 2026, manteve-se a tendência de estabilização do negócio relativo à gestão imobiliária e de Espaços Comerciais, já observada nos últimos meses de 2025, consequência sobretudo do novo enquadramento quanto aos procedimentos às subconcessões.

Apesar do novo enquadramento e do período de adaptação da empresa ao mesmo, que levou ao término de alguns contratos ainda sem substituição por novos, os Rendimentos Operacionais registaram um aumento no 1.º semestre de 2026, passando de 11,8 milhões de euros em 2025 para 12,7 milhões de euros em 2026. No mesmo período, os Rendimentos provenientes da Gestão Imobiliária e de Espaços Comerciais totalizaram 11,3 milhões de euros (considerando relações intra-grupo), representando um incremento, face aos 10,5 milhões de euros registados no 1.º semestre de 2025.

5. DESEMPENHO ECONÓMICO

5.1 SÍNTESE

unidade: milhares de euros

Indicador	1.º Semestre			
	2025	2026	Δ 2026-2025	Δ% 2026-2025
Volume de Negócios (Vendas e Prestações de Serviço + Indemnizações Compensatórias)	660 639	665 760	5 121	1%
EBITDA	267 617	227 316	-40 301	-15%
Resultado Operacional	159 226	113 687	-45 539	-28,6%
Resultado Líquido	78 452	43 752	-34 699	-44%
Investimento	253 776	281 038	27 262	11%

O primeiro semestre de 2026 ficou marcado pela estabilização do nível da atividade e do investimento, traduzido num crescimento de 1% do volume de negócios e num aumento de 11% do investimento face ao período homólogo de 2025. Este desempenho foi impulsionado pela aceleração da execução dos principais projetos de investimento, com destaque para as componentes rodoviária (76,1 milhões de euros) e de telecomunicações, nomeadamente o projeto *Atlantic CAM* (27,9 milhões de euros).

Apesar da evolução positiva das atividades e do investimento, os resultados operacional e líquido, do Grupo IP, registaram uma redução face ao período homólogo. Esta evolução resulta, essencialmente, (i) da diminuição dos rendimentos associados à consignação do serviço rodoviário (-17,7 milhões de euros), (ii) de outros rendimentos e ganhos (-9,1 milhões de euros) refletindo a diminuição dos subsídios à exploração atribuídos às atividades rodoviária e ferroviária, nomeadamente no âmbito dos fogos rurais e das intempéries de 2022, bem como (iii) do aumento dos gastos operacionais (+41,5 milhões de euros) relacionados com as intervenções de conservação e reposição de condições de operacionalidade das infraestruturas, na sequência das intempéries ocorridas nos primeiros meses de 2026. Neste contexto, importa destacar a elevada capacidade de resposta da empresa e o empenho dos seus colaboradores, que asseguraram a reposição das condições de circulação e a continuidade do serviço, minimizando os impactos operacionais associados a estes eventos.

Ainda assim, o Grupo manteve uma capacidade de geração operacional relevante, evidenciada por um EBITDA de 227,3 milhões de euros (34% do Volume de negócios), prosseguindo simultaneamente a execução dos investimentos estratégicos necessários à modernização das infraestruturas ferroviária, rodoviária e digital.

5.2 ANÁLISE ECONÓMICA

5.2.1 EVOLUÇÃO POR ATIVIDADE

ATIVIDADE RODOVIÁRIA

A atividade rodoviária apresentou uma evolução positiva da procura e da geração de receita, evidenciada pelo aumento do tráfego em +6%, e das receitas de portagem, em +9%, acompanhada por um reforço do investimento, em +8,8 milhões de euros. Esta evolução foi parcialmente mitigada pelo acréscimo dos gastos de conservação, em +2,8 milhões de euros, associados aos efeitos das condições meteorológicas adversas registadas no início do ano.

DESTACAR:

- Crescimento do tráfego nas operações com cobrança de portagem (+6%);
- Aumento das receitas de portagem, impulsionado pelo crescimento da procura (+9%);
- Reforço do investimento rodoviário (+13%), suportado sobretudo pelos projetos financiados pelo PRR;
- Aumento dos gastos de conservação e recuperação da infraestrutura decorrentes das intempéries (+4%).

ATIVIDADE FERROVIÁRIA

A atividade ferroviária foi fortemente condicionada pelas obras em curso e pelas intempéries verificadas no início do ano, refletindo-se numa redução da utilização da infraestrutura e dos rendimentos associados aos serviços ferroviários, em -2,2 milhões de euros. Em contrapartida, manteve-se um elevado nível de investimento, associado à modernização da rede.

DESTACAR:

- Elevado volume de investimento ferroviário (171,5 milhões de euros);
- Redução dos serviços ferroviários e da TUI 8-4%);
- Impacto das limitações de velocidade, obras em curso e tempestade Kristin, com uma redução estimada superior a 650 mil comboios-quilómetro, com um impacto de cerca de 1,7 milhões de euros nas receitas;
- Redução dos comboios-quilómetro (-3%);

- Aumento dos gastos de manutenção da infraestrutura (+11%);
- Continuação da execução dos projetos estruturantes do PNI 2030 (+19,1 milhões de euros) e do PRR (+33,8 milhões de euros).

ATLANTIC CAM E TELECOMUNICAÇÕES

O Atlantic CAM e a atividade de telecomunicações continuaram a assumir um papel crescente na geração de valor do Grupo, sustentados pela execução dos investimentos associados à infraestrutura digital e pelo crescimento dos serviços tecnológicos, tendo verificado um aumento do seu investimento no 1.º semestre de 2026 face a igual período de 2025.

DESTACAR

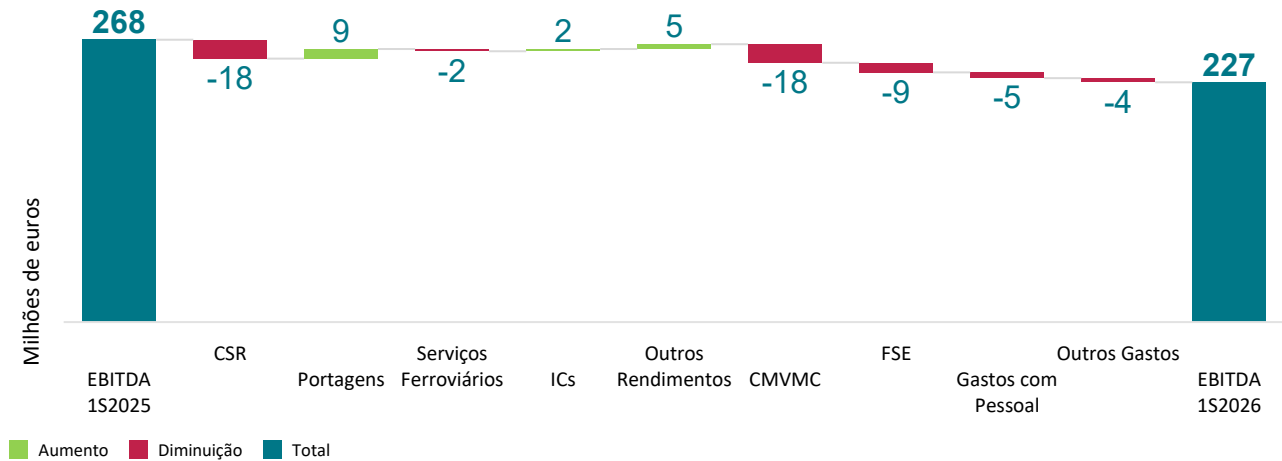
- Execução de 27,9 milhões de euros no *Atlantic CAM*;
- Forte peso da componente marítima, cabos e SMART, correspondendo a 27,8 milhões de euros do investimento realizado;
- Crescimento do negócio de fibra ótica (+24%);
- Crescimento do negócio associado ao canal técnico rodoviário (+8%).

5.2.2 FATORES NÃO RECORRENTES COM IMPACTO ECONÓMICO

A evolução económica do Grupo IP no 1.º semestre de 2026 foi influenciada por diversos fatores de natureza excecional, destacando-se:

- os impactos das tempestades ocorridas nos primeiros meses do ano, nomeadamente a tempestade Kristin, que originaram gastos adicionais de conservação e condicionamentos à circulação ferroviária, no montante aproximado de 1,7 milhões de euros;
- a reprogramação para 2026 de intervenções de conservação inicialmente previstas para o final de 2025, relacionadas com a atividade rodoviária;
- a regularização do mecanismo de apoio à utilização relativo às transações cobradas nos 3.º e 4.º trimestres de 2025, que se traduziram num aumento dos rendimentos em 188 mil euros;
- os condicionamentos decorrentes das principais intervenções de modernização da infraestrutura ferroviária, com impacto nos volumes de atividade e nos níveis de serviço, traduzindo-se em menos disponibilidade da via.

5.2.3 ANÁLISE DO EBITDA



O desempenho operacional do Grupo no 1.º semestre de 2026 refletiu o impacto de fatores com comportamentos distintos. Por um lado, verificou-se ao nível dos rendimentos:

- Consignação do Serviço Rodoviário (CSR):** A CSR, criada pela Lei n.º 24-E/2022, de 30 de dezembro, configura a contrapartida paga pelos utilizadores pelo uso da rede rodoviária nacional e corresponde a parte da receita efetiva de imposto sobre os produtos petrolíferos cobrado sobre a gasolina, gasóleo rodoviário e GPL. No 1.º semestre de 2026, o rendimento proveniente da CSR ascendeu a 321,7 milhões de euros, representando uma redução de 17,7 milhões de euros (-5%) face ao período homólogo de 2025, refletindo a redução do consumo de combustíveis, verificado a partir de abril.
- Portagens:** O resultado apurado no 1.º semestre de 2026 foi influenciado pela regularização do mecanismo de apoio à utilização relativo às transações cobradas nos 3.º e 4.º trimestres de 2025, cuja contabilização não se verificou no 1.º semestre de 2025. Paralelamente, nas operações em que se mantém o regime de cobrança de portagens, verificou-se um aumento do tráfego de, aproximadamente, 6% face ao período homólogo, com impacto favorável no desempenho observado.
- Indemnizações Compensatórias (ICs):** O valor das Indemnizações Compensatórias corresponde ao definido no Contrato Programa Ferroviário, para o período 2024-2028, assinado em novembro de 2024, que reflete o montante a pagar pelo Estado à IP, pelo cumprimento das obrigações de serviço público de gestão da infraestrutura ferroviária, fixando o valor em 89,4 milhões de euros, por ano. Considera ainda, o diferencial apurado nos termos do n.º 5 da Cláusula 6.ª do Contrato Programa Ferroviário, que prevê a atualização das projeções financeiras da prestação do serviço público com base na execução real do exercício anterior.

Considerando este enquadramento, o valor do rendimento correspondente às Indemnizações Compensatórias até ao final de junho de 2026 é de 57,6 milhões de euros, o que representa um aumento de 4% comparativamente com o período homólogo de 2025. Este aumento é justificado por um aumento nas ações de manutenção e conservação na gestão da rede ferroviária.

- **Serviços Ferroviários:** Os resultados alcançados foram influenciados pelos seguintes acontecimentos:
 - Obras de modernização da Linha do Douro, com encerramento iniciado a 3 de novembro de 2025, com duração prevista de cinco meses. Em 2026, o período de interrupção terminou no dia 1 de abril;
 - As condições meteorológicas adversas registadas nos primeiros meses de 2026, em particular a tempestade Kristin, provocaram múltiplas ocorrências na Rede Ferroviária Nacional, com impacto na circulação ferroviária durante o mês de fevereiro. A supressão de comboios e o encerramento temporário de alguns troços de linha originaram uma redução estimada superior a 650 mil comboios-quilómetro, com um impacto de cerca de 1,7 milhões de euros nas receitas.
 - Continuação do encerramento parcial da Linha da Beira Baixa, entre Mouriscas - A e Rodão, e da Linha do Oeste, entre Mira-Sintra/Meleças e Caldas da Rainha, no âmbito das obras de recuperação em curso;
 - Greve geral de 3 de junho de 2026, com um impacto de >178 mil CK, a que corresponde cerca de 600 mil euros.

É possível constatar que, na relação entre a capacidade pedida e não utilizada, se verificou um desvio negativo de 38%, face ao realizado em 2025, como reflexo do período de isenção de valorização aos Operadores entre 28 de janeiro e 28 de fevereiro de 2026, como medida de mitigação pelas consequências das intempéries registadas nesse período e pelos ajustes retroativos decorrentes da redução das tarifas de 2025.

Por outro, registou-se um aumento dos gastos operacionais, particularmente dos custos relacionados com a conservação e reposição das infraestruturas afetadas pelas intempéries ocorridas no início do ano. Em destaque verifica-se uma variação:

- **CMVMC:** o aumento de 11% decorre sobretudo do crescimento dos encargos associados às Portagens das concessões do Estado e à execução de novas infraestruturas rodoviárias, refletindo a evolução do tráfego e a aceleração dos investimentos rodoviários, nomeadamente pela beneficiação e requalificação do IP8 no montante de 14,3 milhões de euros, pela construção da Variante Nascente de Évora no montante de 11,7 milhões de euros, pela construção da Variante à EN211 entre Quintã e Mesquinhata no montante de 4,5 milhões de euros e ainda, pela duplicação e Requalificação do IP3 Coimbra – Viseu 3,4 milhões de euros. Esta evolução foi parcialmente compensada pela redução dos consumos de materiais afetos à manutenção e ao investimento ferroviário.

- **Fornecimentos e Serviços Externos:** os gastos com conservação, reparação e segurança das redes rodoviária e ferroviária apresentaram um crescimento face ao período homólogo, refletindo o reforço das intervenções de manutenção e reposição das condições de operacionalidade das infraestruturas, na sequência das intempéries ocorridas nos primeiros meses de 2026, bem como a reprogramação para 2026 de trabalhos inicialmente previstos para o final de 2025.

Em resultado destes efeitos, o EBITDA apresentou uma diminuição face ao período homólogo, mas que demonstra o empenho da empresa na preservação dos níveis de serviço e da operacionalidade das infraestruturas, assegurando a execução das intervenções necessárias à manutenção da segurança e da qualidade da rede, bem como o reforço do investimento estratégico.

5.2.4 PRINCIPAIS RÁCIOS ECONÓMICOS

Rácio	1.º Semestre		
	2025	2026	Comentário
EBITDA / Volume de Negócios	41%	34%	Aumento dos gastos de conservação, segurança e exploração das infraestruturas, agravados pelos impactos das intempéries e pelo reforço da atividade de investimento.
Resultado Líquido / Volume de Negócios	12%	7%	Menor rentabilidade líquida, fruto de menor resultado operacional (EBITDA), e do aumento do nível de investimento.

Nota: Volume de Negócios = Vendas e Prestações de Serviço + Indemnizações Compensatórias

Os rácios económicos refletem uma redução da rentabilidade do Grupo no 1.º semestre de 2026, consequência do aumento dos gastos operacionais associados às intervenções de conservação e reposição das infraestruturas após os eventos meteorológicos extremos ocorridos no início do ano e da diminuição de alguns rendimentos operacionais. Ainda assim, o Grupo mantém uma sólida capacidade de geração de resultados, suportada pela evolução da atividade e pela execução dos investimentos estratégicos em curso.

6. GESTÃO FINANCEIRA E DÍVIDA

6.1 GESTÃO FINANCEIRA

GRUPO IP

Durante o 1.º semestre de 2026 manteve-se a centralização da gestão financeira das empresas do Grupo IP na esfera da Direção Financeira 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, todavia é condição necessária que sejam maximizados de forma a contribuírem para a sustentabilidade económico-financeira do Grupo IP.

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

Os processos associados à gestão financeira desenvolvem-se de acordo com o quadro legal em vigor que impende sobre as empresas do setor público empresarial (Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, na sua redação atual), designadamente no que concerne ao cumprimento do princípio da Unidade de Tesouraria do Estado e às restrições à contratação de operações de financiamento.

O Grupo IP terminou o 1.º semestre de 2026 com um total de disponibilidades de 672,9 milhões de euros, decomposto da seguinte forma:

unidade: milhões de euros

Disponibilidades*				
Empresa	31 dez 2025		30 jun 2026	
Infraestruturas de Portugal	543,5	97%	657,9	98%
IP Engenharia	6,7	1%	8,3	1%
IP Património	4,8	1%	5,1	1%
IP Telecom	2,5	0%	1,6	0%
TOTAL	557,6	100%	672,9	100%

*Não inclui descobertos contabilísticos.

O quadro abaixo apresenta, de forma agregada, os fluxos financeiros do Grupo IP ocorridos durante o 1.º semestre de 2026, sendo de destacar o peso significativo da IP:

unidade: milhões de euros

	Grupo IP	Peso IP
Recebimentos	1 289,7	98%
Pagamentos	1 161,5	98%

IP

A IP, por estar incluída no Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais, integra o setor das administrações públicas por força do artigo 2.º da Lei de Enquadramento Orçamental. Neste sentido, a IP integra o Orçamento do Estado estando obrigada ao cumprimento da legislação de natureza orçamental.

A IP dá cumprimento ao previsto na Lei dos Compromissos e Pagamentos em Atraso e legislação conexas, comprometendo toda a despesa previamente à sua realização, tendo como limite as dotações afetas às diversas rubricas orçamentais inscritas no seu orçamento.

Entre 2012 e 2014, o acionista adotou uma política de financiamento concretizada através da concessão de empréstimos/suprimentos. Posteriormente, e até à data, a política de financiamento é materializada através de operações de aumento do capital social, reforçando o capital próprio da empresa e, por conseguinte, melhorando o seu nível de solvabilidade e autonomia financeira.

O Orçamento do Estado para 2026 (OE 2026), aprovado pela Lei n.º 73-A/2025, de 30 de dezembro incluiu, assim, necessidades globais de financiamento no valor de 2.261 milhões de euros. Este montante reflete 277 milhões de euros de cortes aplicados à despesa proposta pela IP para o OE 2026.

Em termos reais, no final do 1.º semestre de 2026, as necessidades de financiamento da IP ascenderam a 393 milhões de euros, as quais foram supridas através de aumentos de capital no montante de 528 milhões de euros, perspetivando-se a utilização dos remanescentes 135 milhões de euros durante o 2.º semestre do ano. Face ao período homólogo, as necessidades de financiamento mantiveram-se em linha com o observado no ano anterior (394 milhões de euros).

A receita total, excluindo capital, registou um acréscimo de 18,5 milhões de euros face ao período homólogo de 2025 conforme se observa abaixo:

unidade: milhões de euros

RECEITA	1.º Semestre		
	2025	2026	Δ 2026/2025
Contribuição do Serviço Rodoviário	341,9	344,7	2,7
Portagens *	129,0	127,4	- 1,6
Fundos PRR	79,6	86,3	6,7
Indemnizações Compensatórias		55,0	55,0
Fundos Comunitários	43,6	36,1	- 7,4
Diretório de Rede	35,8	35,0	- 0,8
Outra Receita	32,3	10,5	- 21,8
Dividendos	4,7	3,0	- 1,7
Receita Leilão 5G	14,8	2,2	- 12,6
Sub-Total	681,7	700,3	18,6
Aumento de Capital	699,8	527,8	- 172,0
TOTAL	1 381,5	1 228,1	- 153,4

* Deduzido dos custos de cobrança

No que respeita às receitas rodoviárias, destaca-se o acréscimo da Consignação do Serviço Rodoviário (CSR), apresentando um desvio positivo de cerca de 2,7 milhões de euros face ao valor recebido até final de junho de 2025, justificado pelo aumento dos consumos da gasolina e gasóleo.

Em relação às portagens, verifica-se uma diminuição residual no montante de 1,6 milhões de euros face ao período homólogo.

Do lado da receita com origem na ferrovia, verificou-se uma diminuição dos recebimentos dos operadores ferroviários de apenas 800 mil euros de euros quando comparado com o período homólogo de 2025. A dívida vencida dos operadores ferroviários no final de 30 de junho de 2026 decompunha-se da seguinte forma:

unidade: milhões de euros

Empresa	Dívida Vencida	
	31-dez-2025	30-jun-2026
CP	5,1	20,8
Medway	18,5	17,6
Fertagus	2,4	1,7
Captrain	1,2	0,0
Total	27,1	40,1

Em relação às Indemnizações compensatórias verificou-se um aumento de 55 milhões de euros, pois em igual período de 2025, o contrato-programa ferroviário 2024-2028, que tem subjacente a aprovação das indemnizações compensatórias que visam a cobertura do défice gerado pela atividade de gestão de infraestrutura ferroviária, ainda se encontrava a aguardar o visto prévio do Tribunal de Contas, e neste contexto, no 1º semestre de 2025 não foi recebido qualquer montante. Em dezembro de 2025, foi obtido o referido visto prévio tendo o contrato iniciado a respetiva produção de efeitos.

Relativamente ao recebimento de subsídios comunitários correspondentes aos projetos de investimento ferroviário, verificou-se uma redução de 7,4 milhões de euros face ao período homólogo de 2025, decorrente da diminuição da despesa com investimentos ferroviários e, conseqüentemente, da redução do montante de despesa reembolsada.

No que concerne ao financiamento do PRR, registou-se um aumento de receita de 6,7 milhões de euros em virtude quer do aumento da execução dos investimentos subjacentes face ao período homólogo, quer em resultado do aumento dos adiantamentos que são concedidos pela Estrutura Missão Recuperar Portugal (EMRP).

Quanto ao recebimento de outras receitas, a variação registada face ao período homólogo é justificada pelo facto de, no 1.º semestre de 2025, terem sido recebidos subsídios da Entidade do Tesouro e Finanças (ETF) (transferências de capital), no montante de 11 milhões de euros, no âmbito do Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais (PNGIFR), bem como 7,3 milhões de euros (transferências correntes) destinados a fazer face aos danos e prejuízos provocados nas infraestruturas rodoferroviárias pelas cheias ocorridas em dezembro de 2022 e janeiro de 2023. Até ao final de junho de 2026, estes subsídios, apesar de orçamentados, ainda não foram recebidos, perspetivando-se o recebimento destinado à cobertura da despesa no âmbito dos Fogos Rurais e tendo sido autorizada a aplicação em despesa do saldo de gerência de 2025 para cobertura da despesa para fazer face às intempéries ocorridas no inverno de 2022/2023.

A despesa total realizada pela IP, no 1.º semestre de 2026, ascendeu a 1.093,4 milhões de euros, evidenciando um aumento de 17,7 milhões de euros face a igual período do ano anterior tendo como principal contributo o aumento do serviço da dívida em 60 milhões de euros como pode ser observado no quadro seguinte que apresenta os principais agregados da despesa:

unidade: milhões de euros

DESPESA	1.º Semestre		
	2025	2026	Δ 2026/2025
PPP Rodoviárias ***	596,5	587,4	- 9,1
Outros Investimentos *	251,1	221,2	- 29,9
Serviço da dívida**	30,8	90,8	60,0
Conservação Rodoferroviária	79,8	81,5	1,7
Pessoal	67,5	71,7	4,2
Outra despesa	49,5	38,5	- 11,0
Impostos	0,4	2,3	1,8
TOTAL	1 075,6	1 093,4	17,7

* Inclui Ferrovia 2020, PNI2030, PETI3+ Rodoviário e PRR

** Exclui juros referentes a Empréstimos do Estado

*** Inclui recebimentos dos pagamentos fixos do baixo Tejo e Litoral Oeste

Salienta-se a redução dos encargos com as PPP rodoviárias em 9,1 milhões de euros, evolução que se enquadra no previsto contratualmente. Para esta diminuição contribuiu igualmente o recebimento, por parte das subconcessionárias do Baixo Tejo e do Litoral Oeste, do montante de 46 milhões de euros relativo ao IVA respeitante aos pagamentos fixos, ao abrigo dos respetivos contratos de subconcessão em vigor. No 1.º semestre de 2025, estes pagamentos fixos totalizaram 102,8 milhões de euros. Quanto aos Outros Investimentos verifica-se uma variação negativa de 30 milhões de euros face ao período homólogo resultante da redução da despesa com os investimentos ferroviários (66,2 milhões de euros) e dos investimentos rodoviários (1,4 milhões de euros), compensada parcialmente pelo aumento da execução dos investimentos no âmbito do PRR (37,8 milhões de euros).

Relativamente ao serviço da dívida, registou-se um aumento de 60 milhões de euros face ao período homólogo, decorrente da amortização integral dos empréstimos BEI Suburbanos C e BEI Linha do Norte C, ocorridas em março e junho de 2026, respetivamente e pelo montante total de 85,4 milhões de euros.

Por último, referir que a “outra despesa” teve uma diminuição de 11 milhões de euros face ao ano anterior devido essencialmente à diminuição da despesa com aquisição de materiais para aplicação na infraestrutura ferroviária e despesa com fornecimentos e serviços externos.

6.2 OPERAÇÕES DE AUMENTO DE CAPITAL

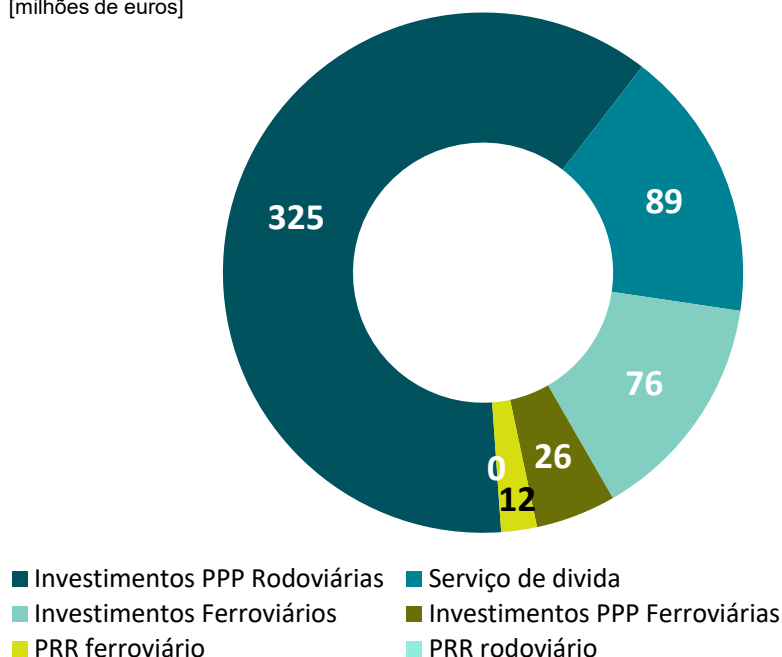
Durante o 1.º semestre de 2026 realizaram-se operações de aumento do capital social da IP que totalizaram 527,8 milhões de euros. Em 30 de junho de 2026, o capital social da empresa-mãe ascendia a 15.938,3 milhões de euros:

unidade: milhões de euros

Capital Social	Montante
31 dez 2025	15 410,5
Aumentos:	
1º trimestre 2026	441,0
2º trimestre 2026	86,8
30 06 2026	15 938,3

Estas operações de aumento do capital visam a cobertura das necessidades de financiamento resultantes dos encargos com PPP rodoviárias, PPP ferroviárias, investimentos ferroviários, PRR ferroviário e serviço da dívida, excluindo-se deste último, os empréstimos contraídos junto do Estado Português que foram alvo de moratória de capital e juros até abril de 2027:

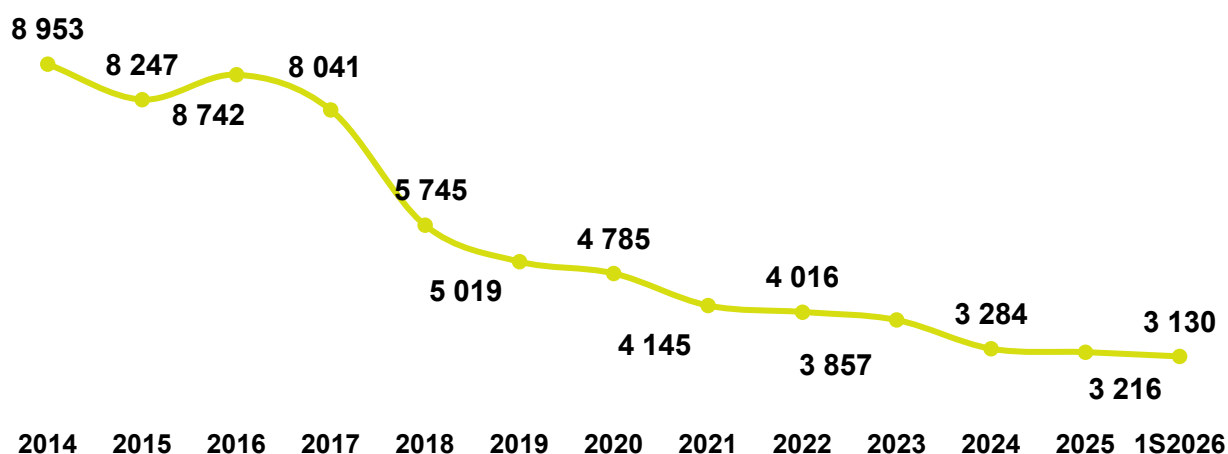
DOTAÇÕES DE CAPITAL
[milhões de euros]



6.3 ESTRUTURA DA DÍVIDA FINANCEIRA

No final do 1.º semestre de 2026, a dívida financeira da IP fixou-se em 3.130 milhões de euros, mantendo-se a trajetória de redução deste agregado alinhada com a política de financiamento através de capital, conforme se ilustra no gráfico seguinte:

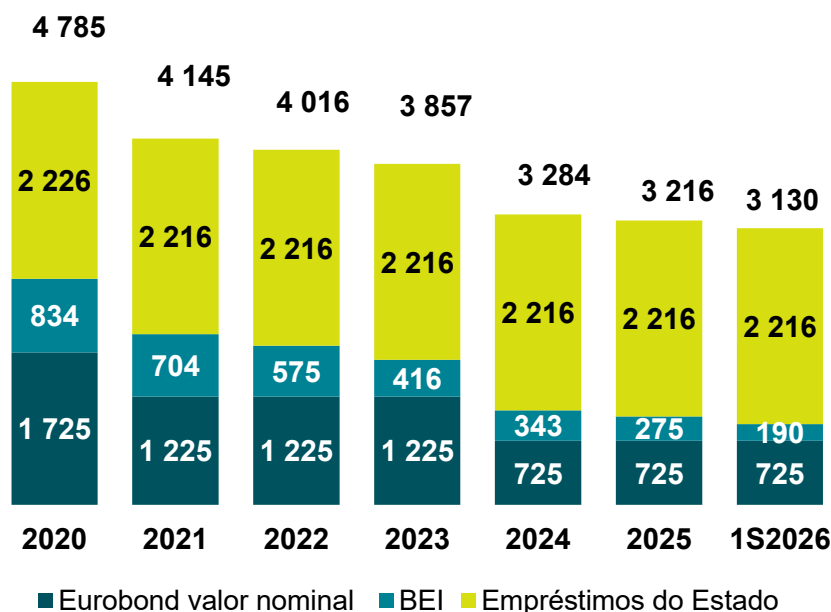
EVOLUÇÃO DA DÍVIDA FINANCEIRA (VALOR NOMINAL)
[milhões de euros]



Em junho de 2026, a redução da dívida no montante de 85,4 milhões de euros resultou exclusivamente das amortizações de capital previstas nos planos de reembolso dos empréstimos contraídos junto do BEI.

No quadro seguinte, detalha-se o total da carteira de dívida por tipologia de empréstimo a 30 de junho de 2026:

TIPOLOGIA DE EMPRÉSTIMO (VALOR NOMINAL)
[milhões de euros]



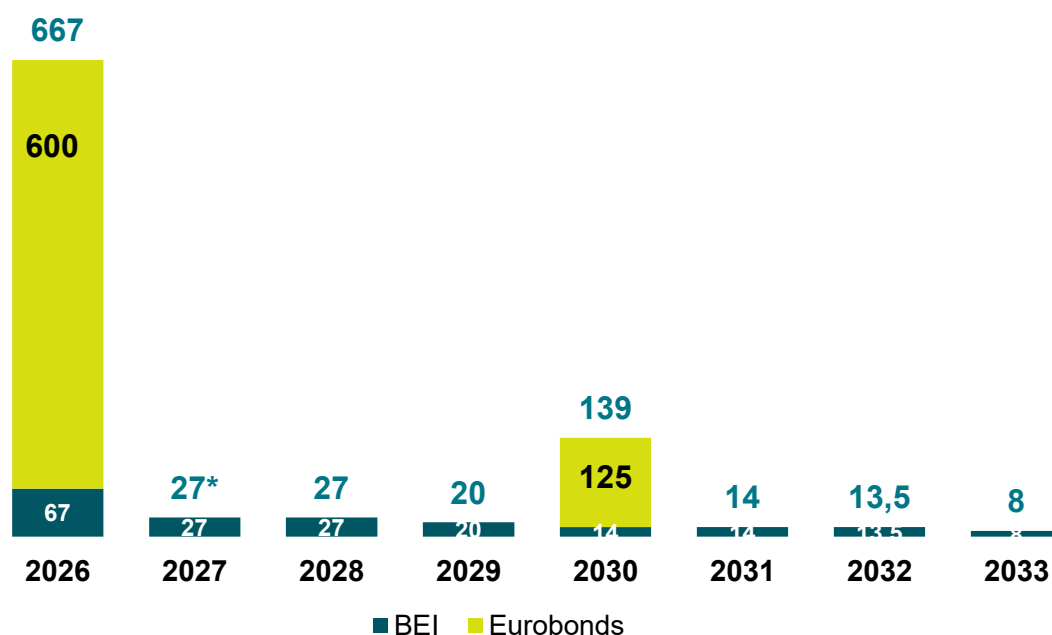
Os empréstimos obrigacionistas foram contratados a taxa fixa e o seu reembolso é efetuado numa única prestação de capital na sua maturidade (bullet). O reembolso destes empréstimos ocorrerá em novembro de 2026 (600 milhões de euros) e julho de 2030 (125 milhões de euros), o que implicará maior esforço do acionista para fazer face a estas responsabilidades.

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 concedidos pelo Estado, entre 2011 e 2013, com vencimento em 2016, 2017 e 2020, têm um período de carência de juros de cerca de 12 meses e um plano de reembolso que varia entre 8 e 12 prestações de capital iguais e sucessivas, tendo sido continuamente concedidas moratórias sobre o pagamento do respetivo serviço da dívida desde 2015. O regime de taxa de juro contratado para estes empréstimos é o de taxa fixa.

Como se pode observar no gráfico seguinte, as amortizações previstas para o 2.º semestre de 2026 totalizam 667 milhões de euros e correspondem a empréstimos BEI e ao empréstimo obrigacionista Eurobond 06/26.

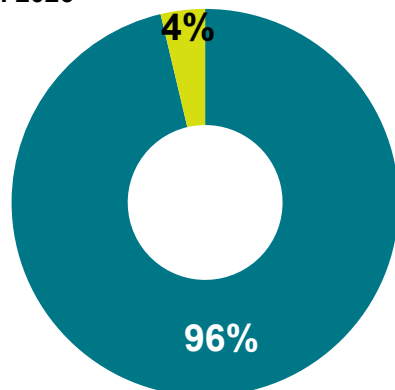
AMORTIZAÇÕES [milhões de euros]



* Adicionalmente acresce-se 2215,6 M€ respeitantes a empréstimos do Estado cujo a moratória foi estendida até 30 de abril de 2027.

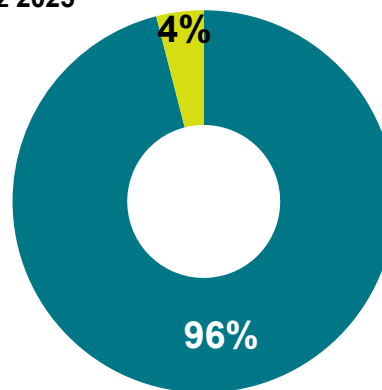
No final do 1.º semestre de 2026, a carteira de dívida por regime de taxa de juro distribuía-se da seguinte forma:

30 jun 2026



■ Taxa Fixa ■ Taxa Variável

31 dez 2025



■ Taxa Fixa ■ Taxa Variável

A 30 de junho de 2026, a IP não detinha qualquer instrumento de gestão de risco financeiro. Face à composição da carteira, considera-se que o nível de risco de taxa de juro a que a empresa está exposta mantém-se reduzido.

O peso da dívida financeira que beneficia de garantia do Estado Português é de 25% do total da dívida. Neste universo, encontram-se a totalidade dos empréstimos BEI (190 milhões de euros) e do Eurobond 06/26 (600 milhões de euros), perfazendo um total de 790 milhões de euros.

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

No quadro abaixo detalha-se a performance financeira a 30 de junho de 2026.

unidade: milhões de euros

Resultado Financeiro	1.º Semestre		Δ 2026/2025
	2025	2026	
Resultado Financeiro da Atividade Investimento	-16,5	-15,1	1,4
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras	-16,5	-15,1	1,4
Resultado Financeiro da Atividade Gestão de Infraestruturas	-0,1	0,0	0,1
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras	-0,1	0,0	0,1
Resultado Financeiro Alta Prestação	-77,8	-72,4	5,4
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras - Subconcessões	-72,8	-67,4	5,4
Perdas financeiras - Concessões do Estado	-4,9	-4,9	0,0
Resultado Financeiro Gestão Rede Rodoviária	-2,8	-0,1	2,7
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras	-2,8	-0,1	2,7
Resultado Financeiro Global	-97,1	-87,6	9,5
Valor imputado - Concedente Estado	16,5	15,1	-1,4
Resultado Financeiro (Demonstração de Rendimento Integral)	-80,7	-72,5	8,2
RF Global gestão direta	-24,3	-20,2	4,1

A 30 de junho de 2026, o Resultado Financeiro Global ascendeu a -87,6 milhões de euros traduzindo uma melhoria de 9,5 milhões de euros face ao ano anterior. Este desvio positivo resulta maioritariamente:

- da redução de 1,4 milhões de euros nas perdas financeiras associadas ao segmento de Atividade de Investimento, devido à diminuição do stock de dívida respeitante aos empréstimos do BEI, em resultado das amortizações ocorridas de acordo com os planos de amortização previstos;
- da redução de 5,4 milhões de euros nas perdas financeiras associadas ao segmento de Alta Prestação, resultante da diminuição da dívida às subconcessionárias (variação da dívida entre 30 de junho de 2026 e 31 de dezembro de 2025: -94 milhões de euros e variação da dívida entre 30 de junho de 2025 e 31 de dezembro de 2024: -88 milhões de euros);
- da redução de 2,7 milhões de euros nas perdas financeiras associadas ao segmento de Gestão da Rede Rodoviária, explicado pelo cancelamento, no 1º semestre de 2025, de garantias bancárias, na sequência do deferimento pela AT dos requerimentos para libertação das mesmas no que respeita aos processos que tiveram ganho de causa para IP em 1ª instância no âmbito do litígio em curso com a Autoridade Tributária respeitante ao IVA.

Se ao Resultado Financeiro Global se retirar a componente associada a subconcessões, por se tratarem 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 consubstanciados em contratos de financiamento celebrados pela ex-EP, aquele agregado totalizaria -20,2 milhões de euros contra os -24,3 milhões de euros registados em junho de 2025. Este desagravamento tem origem na redução do stock de dívida de acordo com o plano de amortização previsto e na redução dos encargos financeiros com as garantias bancárias prestadas no âmbito do litígio existente entre a IP e a AT supramencionado.

7. EVENTOS SUBSEQUENTES

- **CUMPRIMENTO DE MARCOS E METAS DO PLANO DE RECUPERAÇÃO E RESILIÊNCIA**

A Infraestruturas de Portugal (IP) cumpre todos os Marcos e Metas contratualizados no âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), num total de 21 objetivos concretos e verificáveis, atingidos entre 16 de junho de 2021 e 28 de agosto de 2026.

Os objetivos, associados a indicadores de execução, foram cumpridos no âmbito dos três contratos de financiamento assinados pela Empresa nas Componentes 7 – Infraestruturas e 15 – Mobilidade Sustentável. Neste período, a IP reforçou a sua participação no PRR, alargando o âmbito inicialmente previsto para o setor rodoviário e passando a integrar também investimentos no setor ferroviário.

- **PUBLICAÇÃO DA RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS N.º 154/2026**

Publicação da Resolução do Conselho de Ministros n.º 154/2026, no dia 27 de julho, que Autoriza a reprogramação dos encargos plurianuais da Resolução do Conselho de Ministros n.º 69/2025, de 20 de março, que determina à Infraestruturas de Portugal, S. A., o estudo e concretização dos projetos rodoviários prioritários.

- **AUMENTO DE CAPITAL**

Após 30 de junho de 2026, ocorreram os seguintes aumentos de capital mediante Deliberações Sociais Unâнимes por escrito:

- Em 6 de julho de 2026, o capital social da IP foi aumentado em 175,4 milhões de euros através da emissão de 35.073 novas ações com valor nominal de 5.000 euros cada; e
- Em 5 de agosto de 2026, o capital social da IP foi aumentado em 71,2 milhões de euros através da emissão de 14.237 novas ações com valor nominal de 5.000 euros cada;
- Em 7 de setembro de 2026, o capital social da IP foi aumentado em 15 milhões de euros através da emissão de 2.997 novas ações com valor nominal de 5.000 euros cada.

- **PROCESSO DE IVA**

A 30 de julho de 2026, a IP foi notificada do Projeto de Relatório de Inspeção referente ao exercício de 2022, no âmbito do qual a Autoridade Tributária propõe uma correção às declarações periódicas de IVA no montante de 292,4 milhões de euros.

A 25 de junho de 2026 a IP foi notificada, através do seu mandatário, da submissão à apreciação do TJUE de questões relacionadas com o Recurso Jurisdicional 622/11.4BEALM, referente ao processo de IVA de 07/2009 a 10/2009.

- **MORATÓRIA**

Através do Despacho do Senhor Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças n.º 579/2026, de 30 de junho, foi concedida à IP uma nova moratória do serviço da dívida dos empréstimos do Estado alocados à componente rodoviária. O vencimento de 30 de abril de 2026 foi prorrogado para 30 de abril de 2027, sem custos adicionais, não vencendo juros os montantes diferidos.

Almada, 17 de setembro de 2026

O Conselho de Administração Executivo,

Presidente

Paulo Jorge Leal da Silva Carmona

[Assinado digitalmente](#)

Vice-Presidente

Rui Miguel Alves de Oliveira Coutinho

[Assinado digitalmente](#)

Vice-Presidente

Carlos Alberto João Fernandes

[Assinado digitalmente](#)

Vogal

Ana Rita Baião Matos

[Assinado digitalmente](#)

Vogal

Maria Amália Freire de Almeida

[Assinado digitalmente](#)

Vogal

Maria Helena Arranhado Carrasco Campos

[Assinado digitalmente](#)

Notas às Demonstrações Financeiras Condensadas para o 1º Semestre de 2026

Parte II



Infraestruturas
de Portugal

ÍNDICE

NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS PARA O PRIMEIRO SEMESTRE DE 2026	88
1. INFORMAÇÃO SOCIETÁRIA.....	88
1.1. ATIVIDADE DA IP	90
1.2. ATIVIDADES DAS EMPRESAS DO GRUPO IP	91
1.2.1. Atividade de gestão e exploração de infraestruturas de telecomunicações e tecnologias de informação	91
1.2.2. Atividade de gestão integrada e valorização do património imobiliário do Grupo e valorização do património público ferroviário (espaços comerciais)	92
1.2.3. Prestação de serviços de engenharia de transportes	92
1.3. OUTRAS PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS	93
1.3.1. Corredor Atlântico	93
1.3.2. Alta Velocidade Espanha-Portugal (AVEP)	94
1.3.3. Centro de Competências Ferroviário (CCF)	94
2. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS	95
2.1. BASES DE PREPARAÇÃO	95
2.2. BASES DA CONSOLIDAÇÃO	95
2.3. POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS	95
2.4. PRINCIPAIS JULGAMENTOS, ESTIMATIVAS E PRESSUPOSTOS UTILIZADOS NA PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	96
3. GRUPO	100
4. INFORMAÇÃO POR SEGMENTOS	101
5. ATIVOS INTANGÍVEIS	104
6. INVENTÁRIOS	106
6.1. MATÉRIAS-PRIMAS, SUBSIDIÁRIAS E DE CONSUMO	106
7. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS (ATIVOS E PASSIVOS)	107
8. DIFERIMENTOS	109
8.1. DIFERIMENTOS ATIVOS	109
8.2. DIFERIMENTOS PASSIVOS	109
8.2.1. Subsídios ao Investimento – Direito de Concessão Rodoviário	110
9. ATIVOS FINANCEIROS E PASSIVOS FINANCEIROS	111
9.1. CATEGORIAS DE ACORDO COM A IFRS 9	111
9.2. ATIVOS FINANCEIROS	113
9.2.1. Concedente Estado - Conta a receber	113
9.2.2. Clientes	114

9.2.3.	Outras contas a receber	115
9.2.4.	Caixa e equivalentes de caixa	116
9.3.	PASSIVOS FINANCEIROS	117
9.3.1.	Financiamentos obtidos	117
9.3.2.	Financiamentos do acionista / Suprimentos	119
9.3.3.	Fornecedores	122
9.3.4.	Outras contas a pagar	123
9.4.	POLÍTICAS DE GESTÃO DE RISCO FINANCEIRO	125
9.4.1.	Risco de crédito	125
9.4.2.	Risco de liquidez	130
9.4.3.	Risco de taxa de juro	130
9.4.4.	Risco de capital	132
9.5.	ALTERAÇÕES NO PASSIVO DECORRENTE DA ATIVIDADE DE FINANCIAMENTO	133
10.	CAPITAL, RESERVAS E RESULTADOS ACUMULADOS CONSOLIDADOS	134
11.	PROVISÕES	136
12.	VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS	138
13.	INDEMNIZAÇÕES COMPENSATÓRIAS	140
14.	CUSTO DAS MERCADORIAS VENDIDAS E DAS MATÉRIAS CONSUMIDAS	141
15.	FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS	142
16.	OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS	143
17.	PERDAS E GANHOS FINANCEIROS	144
18.	IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	146
19.	ENTIDADES RELACIONADAS	148
19.1.	RESUMO DAS PARTES RELACIONADAS	148
19.2.	SALDOS E TRANSAÇÕES SIGNIFICATIVAS COM ENTIDADES PÚBLICAS	149
19.3.	SALDOS E TRANSAÇÕES COM OPERADOR FERROVIÁRIO	151
19.4.	REMUNERAÇÕES DOS MEMBROS DE ÓRGÃOS SOCIAIS	154
20.	NORMAS CONTABILÍSTICAS E INTERPRETAÇÕES RECENTEMENTE EMITIDAS	158
21.	GARANTIAS E AVALES	160
22.	CONTINGÊNCIAS	161
23.	COMPROMISSOS	163
24.	INFORMAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS	166
25.	OUTROS FACTOS RELEVANTES	167
26.	EVENTOS SUBSEQUENTES	172

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS E NOTAS

(Valores em milhares de euros – m€)

DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO

Nos termos e para os efeitos do disposto no Artigo 29.º-J, 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 29.º-J, n.º1, alínea c) do Código dos 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 Financeiras 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 primeiro semestre de 2026 expõe fielmente os acontecimentos importantes ocorridos naquele período e o impacto nas respetivas Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas, contendo igualmente uma descrição dos principais riscos e incertezas.”

O Conselho de Administração Executivo,

Presidente

Paulo Jorge Leal da Silva Carmona

Assinado digitalmente

Vice-Presidente

Rui Miguel Alves de Oliveira Coutinho

Assinado digitalmente

Vice-Presidente

Carlos Alberto João Fernandes

Assinado digitalmente

Vogal

Ana Rita Baião Matos

Assinado digitalmente

Vogal

Maria Amália Freire de Almeida

Assinado digitalmente

Vogal

Maria Helena Arranhado Carrasco Campos

Assinado digitalmente

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS
CONSOLIDADASDEMONSTRAÇÃO CONDENSADA CONSOLIDADA DA POSIÇÃO
FINANCEIRA A 30 DE JUNHO DE 2026 E A 31 DE DEZEMBRO DE 2025

ATIVO	NOTAS	30-06-2026	31-12-2025
Não corrente			
Goodwill		8 703	8 703
Investimentos em associadas		1 692	1 726
Investimentos financeiros		161	161
Ativos intangíveis	5.	22 946 522	22 699 473
Ativos fixos tangíveis		91 897	86 034
Propriedades de investimento		2 889	2 920
Diferimentos	8.1.	145	136
Ativos por impostos diferidos		240 312	237 770
		23 292 321	23 036 922
Corrente			
Inventários	6.	138 522	121 201
Concedente - Estado - Conta a receber	9.2.1	5 990 083	5 803 752
Clientes	9.2.2	73 831	44 567
Ativo por imposto corrente	7.	2 862	1 157
Adiantamentos a fornecedores		1 997	-
Estado e outros entes públicos	7.	2 581 489	2 515 902
Outras contas a receber	9.2.3	976 405	926 809
Diferimentos	8.1.	6 081	7 792
Caixa e equivalentes de caixa	9.2.4	672 810	557 575
Ativos não correntes detidos para venda		3	3
		10 444 083	9 978 758
Total do ativo		33 736 404	33 015 680

Para ser lido em conjunto com as notas às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas. Valores expressos em milhares de euros.

DEMONSTRAÇÃO CONDENSADA CONSOLIDADA DA POSIÇÃO
FINANCEIRA A 30 DE JUNHO DE 2026 E A 31 DE DEZEMBRO DE 2025
(CONTINUAÇÃO)

CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO	NOTAS	30-06-2026	31-12-2025
Capital próprio			
Capital e reservas atribuíveis aos detentores de capital			
Capital realizado	10.	15 938 295	15 410 520
Reservas	10.	536 316	401 779
Resultados acumulados consolidados		28 774	30 712
		16 503 385	15 843 011
Resultado líquido do período		43 752	132 599
Total do capital próprio		16 547 137	15 975 610
Passivo			
Não corrente			
Provisões	11.	1 170 270	1 135 719
Financiamentos obtidos	9.3.1	230 990	245 494
Outras contas a pagar	9.3.4	1 094 998	1 217 695
Diferimentos	8.2.	10 339 903	10 309 678
Passivo por impostos diferidos		6	11
		12 836 166	12 908 597
Corrente			
Fornecedores	9.3.3	104 588	30 701
Adiantamentos de clientes		515	515
Estado e outros entes públicos	7.	12 271	11 367
Financiamentos obtidos	9.3.1	706 343	773 613
Financiamentos do acionista/ Suprimentos	9.3.2	2 332 667	2 332 667
Outras contas a pagar	9.3.4	1 183 507	971 120
Diferimentos	8.2.	13 209	11 490
		4 353 100	4 131 472
Total do passivo		17 189 266	17 040 069
Total do capital próprio e do passivo		33 736 404	33 015 680

Para ser lido em conjunto com as notas às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas. Valores expressos em milhares de euros.

DEMONSTRAÇÃO CONDENSADA CONSOLIDADA DO RENDIMENTO
INTEGRAL DE 1 DE JANEIRO DE 2026 A 30 DE JUNHO DE 2026 E DE 1 DE
JANEIRO DE 2025 A 30 DE JUNHO DE 2025

	Notas	2026	2025
Vendas e serviços prestados	12.	608 179	605 315
Indemnizações compensatórias	13.	57 580	55 324
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	14.	- 175 400	- 157 764
Fornecimentos e serviços externos	15.	- 193 274	- 184 094
Conservação, Reparação e Segurança na Rede Rodoviária		- 71 300	- 68 459
Conservação, Reparação e Segurança na Rede Ferroviária		- 45 817	- 41 276
Outros FSE		- 76 157	- 74 359
Gastos com o pessoal		- 86 429	- 80 968
Imparidades (perdas) / reversões		- 1 057	- 180
Provisões (aumentos) / reduções	11.	- 18 618	- 15 531
Outros rendimentos e ganhos	16.	40 479	49 583
Outros gastos e perdas		- 4 111	- 4 115
Rendimentos/ (Gastos) em associadas		- 33	47
Resultados antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos		227 316	267 617
(Gastos) / reversões de depreciação e de amortização		- 113 629	- 108 391
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)		113 687	159 226
Juros e rendimentos similares obtidos	17.	15 126	16 467
Juros e gastos similares suportados	17.	- 87 672	- 97 157
Resultados antes de impostos		41 141	78 536
Imposto sobre o rendimento do período	18.	2 612	- 85
Resultado líquido consolidado do exercício		43 752	78 452
Resultado Integral consolidado		43 752	78 452

Para ser lido em conjunto com as notas às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas. Valores expressos em milhares de euros.

DEMONSTRAÇÃO CONDENSADA CONSOLIDADA DA ALTERAÇÃO DOS CAPITAIS PRÓPRIOS DE 1 DE JANEIRO DE 2026 A 30 DE JUNHO DE 2026 E DE 1 DE JANEIRO DE 2025 A 30 DE JUNHO DE 2025

	NOTAS	Capital realizado	Reservas	Resultados acumulados consolidados	Resultado líquido do exercício	Total
31 de dezembro de 2025		15 410 520	401 779	30 712	132 599	15 975 610
Aplicação do resultado integral consolidado de 2025		-	134 537	- 1 938	- 132 599	0
Aumentos de capital	10.	527 775	-	-	-	527 775
Resultado integral consolidado do exercício de 2026		-	-	-	43 752	43 752
30 de junho de 2026		15 938 295	536 316	28 774	43 752	16 547 137

	NOTAS	Capital realizado	Reservas	Resultados acumulados consolidados	Resultado líquido do exercício	Total
31 de dezembro de 2024		14 403 880	296 644	20 298	115 550	14 836 371
Aplicação do resultado integral consolidado de 2024		-	105 135	10 415	- 115 550	0
Aumentos de capital	10.	699 815	-	-	-	699 815
Resultado integral consolidado do exercício de 2025		-	-	-	78 452	78 452
30 de junho de 2025		15 103 695	401 779	30 712	78 452	15 614 638

Para ser lido em conjunto com as notas às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas. Valores expressos em milhares de euros.

DEMONSTRAÇÃO CONDENSADA CONSOLIDADA DOS FLUXOS DE
CAIXA DE 1 DE JANEIRO DE 2026 A 30 DE JUNHO DE 2026 E DE 1 DE
JANEIRO DE 2025 A 30 DE JUNHO DE 2025

	NOTAS	2026	2025
Atividades Operacionais			
Recebimentos de clientes		539 253	538 779
Pagamentos a fornecedores		- 396 014	- 458 957
Pagamentos ao pessoal		- 76 421	- 72 498
Fluxo gerado pelas operações		66 818	7 324
(Pagamento) / Recebimento de IRC		4	- 87
Outros recebimentos / (pagamentos) relativos à atividade operacional		98 920	117 673
Fluxo das atividades operacionais (1)		165 741	124 910
Atividades de Investimento			
Recebimentos provenientes de:			
Subsídios ao investimento		66 912	58 399
Ativos fixos tangíveis		66	175
		66 978	58 574
Pagamentos respeitantes a:			
Subsídios ao investimento		- 867	- 24
Ativos fixos tangíveis		- 151 014	- 63 883
Ativos intangíveis		- 389 407	- 450 668
		- 541 288	- 514 576
Fluxo das atividades de investimento (2)		- 474 311	- 456 002
Atividades de Financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Dotações de capital	10.	527 775	699 815
Juros		12	5
		527 787	699 820
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	9.5.	- 85 403	- 22 308
Locações financeiras	9.5.	- 2 004	- 1 534
Juros e gastos similares		- 3 608	- 7 086
		- 91 015	- 30 928
Fluxo das atividades de financiamento (3)		436 772	668 893
Variação de caixa e seus equivalentes (4) = (1) + (2) + (3)		128 203	337 801
Caixa e seus equivalentes no fim do período	9.2.4	672 802	742 693
Caixa e seus equivalentes no início do período	9.2.4	544 599	404 892
Variação de caixa e seus equivalentes		128 203	337 801

Para ser lido em conjunto com as notas às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas. Valores expressos em milhares de euros.

Almada, 17 de setembro de 2026

O Conselho de Administração Executivo,

Presidente Paulo Jorge Leal da Silva Carmona

Assinado digitalmente

Diretora Financeira Maria do Carmo Almiro do Vale Duarte Ferreira

Assinado digitalmente

Vice-Presidente Rui Miguel Alves de Oliveira Coutinho

Assinado digitalmente

Vice-Presidente Carlos Alberto João Fernandes

Assinado digitalmente

Contabilista Certificado Diogo Mendonça Lopes Monteiro

Assinado digitalmente

Vogal Ana Rita Baião Matos

Assinado digitalmente

Vogal Maria Amália Freire de Almeida

Assinado digitalmente

Vogal Maria Helena Arranhado Carrasco Campos

Assinado digitalmente

NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS PARA O PRIMEIRO SEMESTRE DE 2026

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 ou empresa-mãe). A fusão foi consagrada no dia 1 de junho de 2015, na sequência da publicação do Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio.

A 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.

No exercício de 2022, os estatutos da IP foram alterados pelo Decreto-Lei n.º 63/2022, de 26 de setembro, que ampliou o objeto social da empresa, atribuindo-lhe competências para promover a conceção, projeto, construção, exploração e manutenção do sistema de cabos submarinos de comunicações eletrónicas entre o território de Portugal continental e os arquipélagos dos Açores e da Madeira.

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 rodoferroviário 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 Alta Velocidade Espanha-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 o A.E.I.E Corredor Atlântico, em parceria com a ADIF - Administrador de Infraestruturas Ferroviárias, 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.

O Grupo detém ainda participação de 35,34% no Centro de Competências Ferroviário (CCF), entidade considerada associada, em parceria com outras empresas do setor de transportes e universidades, cuja atividade respeita à promoção e o exercício de iniciativas e atividades de formação técnica, investigação, desenvolvimento e inovação (I&D) em tecnologia, em particular na área da ferrovia e do material ferroviário, promovendo e incentivando a formação especializada, a cooperação e a transferência de tecnologia entre empresas, universidades, organizações e outras entidades públicas e privadas.

1.1. ATIVIDADE DA IP

De acordo com o Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, 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.

Em 2022, o Decreto-Lei n.º 63/2022, de 26 de setembro, ampliou o objeto social da IP, atribuindo-lhe responsabilidades no sistema de cabos submarinos de comunicações entre o continente, os Açores e a Madeira.

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 subsidiárias.

1.2. ATIVIDADES DAS EMPRESAS DO GRUPO IP

1.2.1. Atividade de gestão e exploração de infraestruturas de telecomunicações e tecnologias de informação

A IP Telecom, com sede social na Rua José da Costa Pedreira n.º 11, 1769-023 Lisboa, tem como objeto o desenvolvimento, gestão e exploração de soluções de infraestruturas de Redes de Telecomunicações e seu alojamento e de Sistemas de Informação, bem como a exploração, operação e manutenção, em regime de subconcessão, do sistema de cabos submarinos de comunicações eletrónicas entre o território de Portugal Continental e os arquipélagos dos Açores e da Madeira. A empresa pode exercer quaisquer atividades que sejam complementares, subsidiárias ou acessórias daquelas, diretamente ou através da constituição ou participação em sociedades.

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

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

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

A IP Património, com sede social na Avenida de Ceuta, Estação de Alcântara-Terra, 1300-254 Lisboa, tem como objeto atuar no âmbito da aquisição, expropriação, atualização cadastral e alienação de bens imóveis e constituição de direitos sobre os mesmos, bem como na rentabilização dos ativos afetos à concessão ou ao património autónomo do Grupo IP e ainda na gestão e exploração de estações e equipamentos associados, incluindo a respetiva gestão operacional.

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

1.2.3. Prestação de serviços de engenharia de transportes

A IP Engenharia, com sede social na Rua José da Costa Pedreira nº 11, 1769-023 Lisboa, presta serviços de engenharia de transportes de suporte à atividade da IP e em projetos multidisciplinares rodoviários e/ou ferroviários, fornecendo soluções de mobilidade com um elevado nível de integração, quer ao nível nacional quer internacional. Exerce as atividades de cartografia, topografia, cadastro e expropriações, assim como prestação de serviços de gestão integrada de empreendimentos e de fiscalização, bem como na área da gestão da qualidade, ambiente e segurança.

1.3. OUTRAS PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS

1.3.1. Corredor Atlântico

Em novembro de 2013 foi constituído, entre os gestores de infraestruturas ferroviárias de Portugal (REFER), Espanha (Administrador de Infraestruturas Ferroviárias - ADIF) e França (*Réseau Ferré de France* – RFF, atualmente SNCF *Réseau*), o A.E.I.E. Corredor Atlântico, cujo objetivo assenta no desenvolvimento de um mercado interno ferroviário, designadamente no que respeita ao transporte de mercadorias, através da criação de corredores dedicados.

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

A 1 de janeiro de 2016, com a 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 A.E.I.E. Corredor Atlântico. A nova configuração do Corredor Atlântico contemplou ainda uma outra ligação ao porto fluvial de Strasburgo.

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

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

1.3.2. Alta Velocidade Espanha-Portugal (AVEP)

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

A criação do referido Agrupamento tem como missão:

- Executar um conjunto de estudos técnicos, económicos e financeiros, as sondagens e demais trabalhos necessários à definição e implementação dos Corredores Porto-Vigo e Madrid-Lisboa-Porto;
- Assegurar a coerência e a coordenação dos estudos técnicos realizados por cada um dos corredores;
- Sobre a base dos referidos estudos técnicos, levar a efeito os estudos económicos, financeiros e jurídicos exigidos pelas instâncias governamentais e que são necessários para definir as adequadas estruturas de financiamento, construção e 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, e;
- Realizar qualquer outra missão que lhe for confiada pelos intervenientes do Agrupamento ou pelos respetivos governos.

1.3.3. Centro de Competências Ferroviário (CCF)

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

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

Em 2023, o CCF foi reclassificado como Entidade Pública Reclassificada no regime geral.

2. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS

2.1. BASES DE PREPARAÇÃO

As Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas estão apresentadas de acordo com a norma IAS 34 – Relato financeiro intercalar. Consequentemente, não incluem toda a informação requerida pelas IFRS, pelo que devem ser lidas em conjunto com as demonstrações financeiras consolidadas do período findo em 31 de dezembro de 2025.

As Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas foram aprovadas pelo Conselho de Administração Executivo, em reunião realizada em 17 de setembro de 2026. É da opinião do Conselho de Administração Executivo que as mesmas refletem de forma verdadeira e apropriada as operações do Grupo IP, bem como a sua posição financeira, resultados e fluxos de caixa condensados consolidados.

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

2.2. BASES DA CONSOLIDAÇÃO

As Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas do Grupo IP incluem as demonstrações financeiras da IP (empresa-mãe do Grupo) e das suas subsidiárias (nota 3), , com referência aos períodos findos em 30 de junho de 2026, 31 de dezembro de 2025 e 30 de junho de 2025.

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 2025, e descritas nas respetivas notas anexas, não existindo neste período qualquer alteração face às políticas então em vigor.

2.4. PRINCIPAIS JULGAMENTOS, ESTIMATIVAS E PRESSUPOSTOS UTILIZADOS NA PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

A preparação das Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas do Grupo IP, em conformidade com as IFRS, requer que o Conselho de Administração Executivo formule julgamentos, estimativas e pressupostos que afetam as quantias reportadas de ativos, passivos, rendimentos, gastos, fluxos financeiros, bem como as divulgações de passivos contingentes. Os julgamentos, estimativas e pressupostos são consistentes com os formulados na preparação das Demonstrações Financeiras Consolidadas do período findo em 31 de dezembro de 2025.

De seguida apresenta-se a evolução das estimativas e pressupostos considerados no primeiro semestre de 2026 de acordo com a evolução do contexto das mesmas.

Valor amortizável do Direito de Concessão Rodoviário

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.

Em 25 de novembro de 2007 foi celebrado o contrato de concessão (“Contrato”) entre o Estado Português e a então EP – Estradas de Portugal, S.A. (“EP”), esta última posteriormente incorporada na Infraestruturas de Portugal, S.A. (“IP”). Na sequência deste contrato, o Estado Português concedeu à EP/IP a concessão para a exploração da totalidade da rede rodoviária nacional pelo prazo de 75 anos. A cláusula 70.1 do Contrato estabelece a obrigatoriedade de a EP/IP pagar uma renda anual ao Estado Português como contrapartida pela concessão da rede rodoviária nacional atrás referida. O Anexo 5 ao Contrato estabelece para a renda o valor de 124.993.750€, a preços de 2006. A cláusula 70.2 estabelece que o montante da renda deve ser atualizado anualmente tendo por base o IPC do ano anterior.

Na data de celebração do Contrato, vários troços da rede rodoviária nacional já se encontravam concessionados no âmbito de contratos de concessão assinados com outros operadores. A cláusula 6.9 do Contrato estabelece que a EP/IP se substitui ao Estado relativamente aos pagamentos líquidos a efetuar no âmbito dessas concessões até ao seu término. Por outro lado, as cláusulas 70.4 e 70.5 do Contrato aludem a estes pagamentos líquidos e estabelecem que a renda anual a que se refere a cláusula 70.1 deve ser deduzida do montante estimado dos referidos pagamentos para o ano em causa, não sendo devida nos anos em que o montante de tais pagamentos seja superior. A cláusula 70.16 estabelece ainda que, *“sempre que se verifique, em relação a algum dos contratos de concessão que integrem a Rede Concessionada, o termo inicial a que se reporta o nº5 da cláusula 6, o Concedente e a Concessionária devem acordar na alteração da renda anual a pagar pela Concessionária, que permita repor o equilíbrio contratual e das prestações estabelecido no presente Contrato”*.

Desde a entrada em vigor do contrato, o valor da diferença entre os pagamentos e os recebimentos assumidos pela EP/IP foi e que se estima que será superior ao valor da renda da concessão contratualmente estabelecida, pelo que nunca houve lugar ao pagamento da referida renda. Tendo em consideração este histórico, bem como as projeções constantes dos diversos PAO já aprovados pelo

Acionista Estado, o CAE entende que o valor da diferença entre os pagamentos e os recebimentos a assumir pela EP/IP será superior ao valor da renda da concessão contratualmente estabelecida até ao termo do primeiro contrato de concessão assinado com outros operadores (2028). Neste contexto, o CAE considera que a referida renda não constitui, à data, uma obrigação presente para com o Estado Português, na medida em que esta apenas será uma obrigação, caso o montante pago por conta do Estado seja inferior ao montante daquela renda.

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

- Os encargos anuais com as concessões ex-SCUT têm efeito até 2032, e representam a melhor estimativa com base nos resultados obtidos com os contratos renegociados 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 do Grupo 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 PRN 2000 é realizado até 2052.

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.

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.

O Grupo elabora um modelo financeiro plurianual que é revisto anualmente, sendo os seus pressupostos mantidos ou ajustados com base no histórico recente e nas melhores perspetivas do Conselho de Administração Executivo da IP para o futuro, modelo este que serve de base ao apuramento do Padrão Estimado das Receitas que suporta o apuramento da amortização anual do ativo intangível relacionada com o direito de concessão rodoviário.

Uma vez que os instrumentos previsionais de gestão da empresa para o período 2027-2029 ainda não se encontram elaborados, ainda não se procedeu à revisão da estimativa de amortização do direito de concessão face a 31 de dezembro de 2025.

Assim, a estimativa das receitas anuais foi apurada de acordo com os principais pressupostos base:

- Na Consignação do Serviço Rodoviário (CSR), até 2026, assume-se a melhor estimativa da gestão para esses anos. Após 2026, assumiu-se que a CSR evolui com base num pressuposto de crescimento anual dos consumos de gasolina e gasóleo rodoviário de 0% e de evolução dos valores unitários por litro consumido, de acordo com o IPC (2%/ano);
- Receitas de portagens das concessões ex-SCUT e subconcessões baseiam-se nos casos base, ou em estudos de tráfego mais recentes efetuados por consultores especializados, disponíveis à data da revisão e aprovação dos fluxos económico-financeiros para o período da Concessão. Após a reversão destes contratos para o Grupo IP, considera-se um crescimento de acordo com o IPC, com base no último ano destes estudos e casos base;
- Contudo, no que se refere aos efeitos i) da eliminação das taxas de portagem em diversas concessões (ex-SCUT) introduzida pela Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto a partir de 1 de janeiro de 2025, e ii) da aplicação de descontos em outras autoestradas da rede própria do Grupo, introduzida pela Portaria n.º 418/2023, foi considerada a obtenção de compensação financeira a pagar pelo Concedente, por se entender que, atento o disposto na alínea c) da Cláusula 87.1. do Contrato de Concessão, celebrado entre o Concedente e a ex-EP, em 23 de novembro de 2007, até ao final de 2026, será estabelecido, em articulação entre o Concedente e a IP, um mecanismo suscetível de assegurar a compensação, pela perda de receita associada aos referidos descontos e à eliminação de portagens. O Grupo IP considera ainda que esta compensação é a forma mais adequada de medir a utilização da infraestrutura, nas vias para as quais foram eliminadas/reduzidas as portagens, a partir de 1 de janeiro de 2025;
- Nas Concessões do Estado em regime de portagem real considerou-se, a partir de 2025, que, relativamente aos troços em que o Grupo IP já detém o direito decorrente do regime de cobrança de portagens constante do seu Contrato de Concessão, seria aplicado este regime, com o reconhecimento das receitas daí decorrentes. Após a reversão das Concessões do Estado para o Grupo, este será o titular da totalidade das respetivas receitas de portagem, considerando-se o seu crescimento de acordo com o IPC, com base no último ano dos respetivos casos base, quando aplicável, 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 2025, no âmbito da revisão do modelo económico-financeiro para o período da Concessão.

Relativamente à análise de sensibilidade, considera-se apenas o impacto no semestre na amortização, por via da estimativa atualizada das receitas de 31 de dezembro de 2025, para os cenários que seguem:

- a) 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 os pressupostos base até 2026. e após 2026 de 1%, mantendo-se o crescimento de acordo com o IPC;
- b) Considerou-se que o crescimento real das receitas de portagem, após o termo inicial dos Contratos de Concessão, seria de 1% até 2039 e 0% a partir de 2040 e o crescimento real da

CSR seria de acordo com os pressupostos base até 2026, e após 2026, de 0,5%, mantendo-se o crescimento de acordo com o IPC;

- c) Considerou-se uma redução real das receitas de portagem após o termo inicial dos Contratos de Concessão de 1% até 2039 e 0% a partir de 2040 e uma redução real da CSR de acordo com os pressupostos base até 2026, e após 2026, de 0,5%, mantendo-se o crescimento de tarifas de acordo com o IPC;
- d) Considerou-se uma redução real das receitas de portagem após o termo inicial dos Contratos de Concessão de 1% e uma redução real da CSR de acordo com os pressupostos base até 2026, e após 2026, de 1%, mantendo-se o crescimento de tarifas de acordo com o IPC.

O impacto em resultados dos diferentes cenários, no primeiro semestre de 2026, é apresentado no seguinte quadro:

	M€				
Análise sensibilidade Crescimento CSR e Portagens	Cenário Base	Cenário a)	Cenário b)	Cenário c)	Cenário d)
Amortizações do Exercício	- 108	- 78	- 99	- 120	- 145
Amortizações de Subsídios	30	23	28	32	37
	- 79	- 55	- 71	- 88	- 108
Diferença		24	7	- 9	- 29

Linha de Alta Velocidade: manutenção dos pressupostos subjacentes ao modelo de ativo financeiro

No decurso do primeiro semestre de 2026, o Grupo iniciou o reconhecimento dos investimentos associados à Linha de Alta Velocidade. Após análise das condições de financiamento e recuperação do investimento, aplicáveis a este projeto, concluiu-se que se mantêm os pressupostos subjacentes ao modelo de ativo financeiro adotado para a atividade de investimento em infraestrutura ferroviária, designadamente a existência de um direito de receber do Estado os montantes correspondentes aos investimentos elegíveis realizados. Consequentemente, os investimentos efetuados no âmbito deste projeto são reconhecidos no ativo financeiro do Concedente, sendo os subsídios relacionados deduzidos ao respetivo valor a receber.

3. GRUPO

As empresas incluídas na consolidação, suas sedes sociais, proporção do capital e atividades principais em 30 de junho de 2026 e 31 de dezembro de 2025, são as seguintes:

Empresa	Local Atividade	Percentagem de capital detido		Principal atividade
		30-06-2026	31-12-2025	
EMPRESA MÃE				
Infraestruturas de Portugal, S.A.	Portugal	-	-	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, bem como a promoção, conceção, projeto, construção, exploração e manutenção do sistema de cabos submarinos de comunicações eletrónicas entre o território de Portugal continental e os arquipélagos dos Açores e da Madeira.
EMPRESAS SUBSIDIÁRIAS				
IP Telecom, Serviços de Telecomunicações, S.A.	Portugal	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. Adicionalmente, assegura a exploração, operação e manutenção, em regime de subconcessão, do sistema de cabos submarinos de comunicações eletrónicas entre o território continental e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.
IP Património - Administração e Gestão imobiliária, S.A.	Portugal	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.	Portugal	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.
EMPRESAS ASSOCIADAS				
CCF (Associação Centro de Competências Ferroviário) (a)	Portugal	35,34%	35,34%	Promoção e o exercício de iniciativas e atividades de formação técnica, investigação, desenvolvimento e inovação (I&D) em tecnologia, em particular na área da ferrovia e do material ferroviário, promovendo e incentivando a formação especializada, a cooperação e a transferência de tecnologia entre empresas, universidades, organizações e outras entidades públicas e privadas.
OPERAÇÕES CONJUNTAS				
AVEP (b)	Espanha	50,00%	50,00%	Realização de estudos necessários às ligações Madrid-Lisboa - Porto e Porto - Vigo.
Corredor Atlântico (c)	França	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/Hendaia e Fomack/Saarbrucken.

- a) Entidade detida pela CP E.P.E., (35,34%), Metro do Porto S.A. (8,83%); Metro Lisboa, E.P.E (17,67%), IAPMEI - Agência para a Competitividade e Inovação, I.P.(2,65%) e PFP – Associação da Plataforma Ferroviária Portuguesa (0,17%).
- b) Entidade conjuntamente controlada pela IP com a ADIF na forma de Agrupamento Europeu de Interesse Económico (A.E.I.E.)
- c) Entidade conjuntamente controlada pela IP, ADIF, 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.

4. INFORMAÇÃO POR SEGMENTOS

Ver política contabilística 2.3.2. do relatório de contas anual findo em 31 de dezembro de 2025.

A informação relativa aos resultados de 1 de janeiro de 2026 a 30 de junho de 2026 e de 1 de janeiro de 2025 a 30 de junho de 2025, ativos e passivos dos períodos findos em 30 de junho de 2026 e 31 de dezembro de 2025 dos segmentos identificados é a que segue:

RELATÓRIO E CONTAS CONSOLIDADO

1.º SEMESTRE

PARTE II . DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS

CONSOLIDADAS E NOTAS

m€

2026	Telecomunicações	Gestão Imobiliária e de Espaços Comerciais	Serviços de Engenharia e Transporte	Atividade de Investimento em Infraestruturas de Longa Duração	Atividade de Gestão de infraestruturas ferroviárias	Alta Prestação	Atividade de Gestão de infraestruturas rodoviárias	Atlantic CAM	Total
Vendas e serviços prestados	9 550	11 295	50	20 502	49 949	118 450	398 383	-	608 179
Imparidades	- 1 064	33	-	-	- 26	-	-	-	- 1 057
Provisões	0	- 122	0	-	- 45	-	- 18 451	-	- 18 618
Outros rendimentos	0	1 201	-	-	58 388	4 462	33 976	-	98 026
Outros gastos	- 4 681	- 3 089	- 1	- 19 594	- 118 447	- 146 723	- 166 680	-	- 459 215
EBITDA	3 805	9 317	50	909	- 10 181	- 23 811	247 227	0	227 316
Amortizações e depreciações	- 497	- 40	-	- 909	- 2 334	- 109 850	-	-	- 113 629
EBIT	3 308	9 277	50	0	- 12 515	113 566	-	0	113 687
Gastos Financeiros	- 8	- 19	-	- 15 110	- 235	- 72 301	-	-	- 87 672
Rendimentos Financeiros	-	-	-	15 110	-	15	-	-	15 126
EBT	3 301	9 259	50	0	- 12 749	41 280	-	0	41 141
Imposto sobre o rendimento do período	2 612							-	2 612
Resultado Líquido	43 752							-	43 752

m€

2025	Telecomunicações	Gestão Imobiliária e de Espaços Comerciais	Serviços de Engenharia e Transporte	Atividade de Investimento em Infraestruturas de Longa Duração	Atividade de Gestão de infraestruturas ferroviárias	Alta Prestação	e Gestão de infraestruturas rodoviárias e Gestão de infraestruturas rodoviárias	Atlantic CAM	Total
Vendas e serviços prestados	9 083	10 330	62	16 724	52 088	109 531	407 496	-	605 315
Imparidades	3	5	-	-	- 187	-	-	-	- 180
Provisões	0	0	0	-	- 2 729	-	- 12 801	-	- 15 531
Outros rendimentos	1	1 087	-	-	56 621	4 470	42 775	-	104 954
Outros gastos	- 4 681	- 4 162	- 57	- 16 219	- 117 874	- 128 920	- 155 029	-	- 426 941
EBITDA	4 406	7 260	6	506	- 12 081	- 14 920	282 441	0	267 617
Amortizações e depreciações	- 561	- 60	-	- 506	- 2 425	- 104 839	-	-	- 108 391
EBIT	3 845	7 200	6	0	- 14 507	162 682	-	0	159 226
Gastos Financeiros	- 11	- 1	-	- 16 460	- 183	- 80 502	-	-	- 97 157
Rendimentos Financeiros	-	-	-	16 460	-	6	-	-	16 467
EBT	3 835	7 199	6	0	- 14 690	82 186	-	0	78 536
Imposto sobre o rendimento do período	- 85							-	- 85
Resultado Líquido	78 452							-	78 452

RELATÓRIO E CONTAS CONSOLIDADO

1.º SEMESTRE

PARTE II . DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS

CONSOLIDADAS E NOTAS

m€

30-06-2026	Telecomunicações	Gestão Imobiliária e de Espaços Comerciais	Serviços de Engenharia e Transporte	Atividade de Investimento em Infraestruturas de Longa Duração	Atividade de Gestão de infraestruturas ferroviárias	Alta Prestação	Atividade de Gestão de infraestruturas rodoviárias	Atlantic CAM	Total
Ativos									
Direito de Concessão	-	-	-	-	-	22 872 532	-	-	22 872 532
Concedente	-	-	-	5 990 083	-	-	-	-	5 990 083
Outros ativos	28 836	30 549	5 289	58 306	249 817	236 463	4 159 693	104 835	4 873 788
Total do Ativo	28 836	30 549	5 289	6 048 390	249 817	27 268 688		104 835	33 736 404
Passivos									
Financiamentos obtidos	-	-	-	766 148	-	2 503 852	--	-	3 270 000
Subsídios	-	-	-	-	-	10 038 148		78 137	10 116 286
Outros passivos	13 742	5 876	1 679	284 182	193 977	1 716 404	1 587 120	-	3 802 981
Total do Passivo	13 742	5 876	1 679	1 050 330	193 977	15 845 525		78 137	17 189 266

m€

31-12-2025	Telecomunicações	Gestão Imobiliária e de Espaços Comerciais	Serviços de Engenharia e Transporte	Atividade de Investimento em Infraestruturas de Longa Duração	Atividade de Gestão de infraestruturas ferroviárias	Alta Prestação	Atividade de Gestão de infraestruturas rodoviárias	Atlantic CAM	Total
Ativos									
Direito de Concessão	-	-	-	-	-	22 654 109	-	-	22 654 109
Concedente	-	-	-	5 803 752	-	-	-	-	5 803 752
Outros ativos	21 872	27 424	6 192	48 027	200 229	197 847	3 979 265	76 964	4 557 820
Total do Ativo	21 872	27 424	6 192	5 851 778	200 229	26 831 221		76 964	33 015 680
Passivos									
Financiamentos obtidos	-	-	-	832 475	-	2 519 300	--	-	3 351 775
Subsídios	-	-	-	-	-	10 003 769		78 137	10 081 906
Outros passivos	6 929	5 412	1 692	301 809	103 214	1 676 688	1 510 645	-	3 606 389
Total do Passivo	6 929	5 412	1 692	1 134 284	103 214	15 710 402		78 137	17 040 069

5. ATIVOS INTANGÍVEIS

Ver política contabilística 2.3.6. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro de 2025.

No primeiro semestre de 2026 e no exercício finalizado em 31 de dezembro de 2025, os movimentos ocorridos no ativo bruto, nas amortizações acumuladas e nas perdas por imparidade foram os que seguem:

	m€			
	Direito de Concessão	Atlantic CAM	Outros	Total
Ativo Bruto				
31 de dezembro de 2024	26 215 336	34 750	36 808	26 286 894
Aquisições	698 585	1 112	3 089	702 785
Transferências	-	-	290	290
31 de dezembro de 2025	26 913 921	35 862	40 187	26 989 969
Aquisições	326 911	27 871	914	355 696
30 de junho de 2026	27 240 832	63 733	41 101	27 345 665
Amortizações e Imparidades				
31 de dezembro de 2024	- 4 042 837	0	- 30 387	- 4 073 224
Amortizações do exercício	- 216 976	-	- 297	- 217 273
31 de dezembro de 2025	- 4 259 812	0	- 30 685	- 4 290 497
Amortizações do exercício	- 108 488	-	- 159	- 108 647
30 de junho de 2026	- 4 368 300	0	- 30 844	- 4 399 143
Valor líquido				
31 de dezembro de 2025	22 654 109	35 862	9 502	22 699 473
30 de junho de 2026	22 872 532	63 733	10 257	22 946 522

Destacam-se os movimentos ocorridos na rubrica referente ao Direito de Concessão:

Os investimentos registados no exercício decorrem essencialmente de:

- Pagamentos líquidos de recebimentos de portagens de concessões do Estado em 234.041m€ (30 de junho de 2025: 286.157m€), onde se incluem encargos financeiros capitalizados de cerca de 4.773m€ (30 de junho de 2025: 4.916m€), conforme nota 12;
- Investimento na infraestrutura rodoviária de 92.827 m€ (30 de junho de 2025: 85.098 m€), dos quais 75.976 m€ (30 de junho de 2025: 67.278 m€) construção/requalificação de infraestruturas (nota 12) e 16.850 m€ (30 de junho de 2025: 17.821 m€) referentes ao IVA deduzido mas não aceite pela AT desses mesmos investimentos, contrapartida da provisão constituída (nota 11), e;

As amortizações do exercício são calculadas ao abrigo da IFRIC 12 / IAS 38 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, cujos principais pressupostos se encontram descritos na nota 2.4.

Com base nestes pressupostos, a amortização registada ascendeu a 108.488 m€ (30 de junho de 2025: 103.787 m€). Conforme referido na análise de sensibilidade apresentada no ponto 2.4, num cenário pessimista em que ocorra uma redução geral de cerca de 1% ao ano da utilização da infraestrutura, conforme medida pelas receitas geradas, o valor da amortização semestral registada seria acrescido em cerca de 37M€.

Até ao final do 1º semestre de 2026, o projeto Atlantic CAM registou uma execução de 27.871m€.

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

6. INVENTÁRIOS

Ver política contabilística 2.3.11 do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro de 2025.

Em 30 de junho de 2026 e 31 de dezembro de 2025, esta rubrica tem a seguinte composição.

		m€	
	Notas	30-06-2026	31-12-2025
Matérias-primas, subsidiárias e de consumo	6.1.	133 302	115 996
Produtos acabados (imóveis)		6 719	6 719
Outros materiais		350	337
		140 371	123 052
Imparidades acumuladas		- 1 849	- 1 851
		138 522	121 201

6.1. MATÉRIAS-PRIMAS, SUBSIDIÁRIAS E DE CONSUMO

A rubrica de matérias-primas, subsidiárias e de consumo refere-se aos diversos tipos de materiais que são incorporados na manutenção e na construção das infraestruturas ferroviárias.

A variação desta rubrica deriva das necessidades de materiais subjacentes ao planeamento do investimento que, face à tipologia dos bens em causa, implica acautelar o tempestivo aprovisionamento destes bem como do consumo de materiais ferroviários que ascendeu a 6.028 m€ (30 de junho de 2025: 9.129 m€) - nota 14.

7. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS (ATIVOS E PASSIVOS)

O detalhe desta rubrica em 30 de junho de 2026 e 31 de dezembro de 2025 é o seguinte:

	30-06-2026	31-12-2025
m€		
Saldos devedores		
IRC	2 862	1 157
Ativos para impostos correntes	2 862	1 157
IVA	2 581 489	2 515 902
Estado e outros entes públicos	2 581 489	2 515 902
Saldos credores		
Contribuições para SS, CGA e ADSE	9 216	7 316
IRS - Retenções	2 362	1 719
IVA	683	510
Outros impostos e taxas	11	1 822
Estado e outros entes públicos	12 271	11 367

Na relação do Grupo com o Estado e outros entes públicos destacamos os montantes a haver decorrentes dos onze processos judiciais em curso e de quatro ainda a decorrer junto da Autoridade Tributária, referentes ao processo do IVA, apresentando-se de seguida a evolução dos mesmos amplamente explanados no nosso relatório e contas anual (nota 12 R&C do Grupo de 2025):

m€

Ano	Fase Processo	Data fase	Liquidação adicional	Juros Compensatórios
01/2008 a 06/2009	Recurso pela EP da decisão de 1ª instância favorável à AT	06-03-2013	277 124	9 003
07/2009 a 10/2009	Aguarda-se nova decisão do TAF de Almada após baixa dos autos	25-02-2022	64 507	763
2011	Recurso pela AT da decisão de 1ª instância favorável à EP	04-12-2023	195 514	29 412
2012	Recurso pela AT da decisão de 1ª instância favorável à EP	03-04-2023	188 756	2 867
2013	Recurso pela AT da decisão de 1ª instância favorável à EP	13-05-2024	171 213	13 300
2014	Recurso pela AT da decisão de 1ª instância favorável à EP	17-05-2023	248 308	12 475
2015 (janeiro a maio) ^{a)}	Recurso pela AT da decisão de 1ª instância favorável à EP	07-05-2024	121 043	4 164
2015 (junho a dezembro) ^{b)}	Recurso pela AT da decisão de 1ª instância favorável à IP	07-05-2024	139 415	9 484
2016	Recurso pela AT da decisão de 1ª instância favorável à IP	13-05-2024	286 873	10 349
2017	Recurso pela AT da decisão de 1ª instância favorável à IP	13-09-2024	287 993	32 495
2018	Recurso pela AT da decisão de 1ª instância favorável à IP	12-09-2024	283 926	34 756
2019	Recurso Hierárquico	02-02-2024	270 358	15 176
2020	Recurso Hierárquico	01-11-2024	271 733	13 350
2021	Recurso Hierárquico	07-01-2026	302 384	11 546
2022	Projeto de Relatório de Inspeção	30-07-2026	-	-

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

b) Referente a período pós fusão

Em resultado da evolução do processo do IVA, o Grupo IP reforçou, durante o primeiro semestre de 2026, a provisão no valor de 32.747 m€, ascendendo o seu valor acumulado, em 30 de junho de 2026, a 692.392 m€, o que corresponde ao IVA que o Grupo IP estima que deixaria de receber caso fosse considerado que a CSR não é uma receita sujeita a IVA (nota 11).

8. DIFERIMENTOS

8.1. DIFERIMENTOS ATIVOS

Em 30 de junho de 2026 e 31 de dezembro de 2025, esta rubrica tem a seguinte composição:

	30-06-2026	31-12-2025
Gastos não correntes a reconhecer		
Outros serviços	145	136
	145	136
Gastos correntes a reconhecer		
Outros serviços	6 081	7 792
	6 081	7 792

Os gastos a reconhecer respeitam maioritariamente a contratos de licenciamento de software e a apólices de seguros plurianuais, destacando-se as licenças de software (2.942 m€), os seguros de saúde (1.318 m€) e os seguros de responsabilidade civil (857 m€).

8.2. DIFERIMENTOS PASSIVOS

Em 30 de junho de 2026 e 31 de dezembro de 2025, esta rubrica tem a seguinte composição:

	Notas	30-06-2026	31-12-2025
Rendimentos não correntes a reconhecer			
Subsídios ao Investimento - Direito Concessão Rodoviário	8.2.1	10 038 148	10 003 769
Subsídios ao Investimento		9 644 259	9 673 981
Subsídios - PRR		393 890	329 788
Venda Prazo Fee Concessão Brisa		152 300	152 300
Subsídios Atlantic CAM		78 137	78 137
Fee Concessão Douro Litoral	16.	57 656	61 500
Fee Concessão Grande Lisboa	16.	11 083	11 666
Contratos de Fibra Ótica		2 578	2 306
		10 339 903	10 309 678
Rendimentos correntes a reconhecer			
Fee Concessão Douro Litoral	16.	7 687	7 687
Canal Técnico Rodoviário		2 008	153
Contratos de Fibra Ótica		1 616	657
Fee Concessão Grande Lisboa	16.	1 167	1 167
Outros rendimentos		730	1 826
		13 209	11 490

8.2.1. Subsídios ao Investimento – Direito de Concessão Rodoviário

Ver política contabilística 2.3.12. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro de 2025

Esta rubrica incorpora os subsídios ao investimento recebidos pelo Grupo IP para financiar o ativo intangível referente ao Direito de Concessão Rodoviário e ainda não reconhecidos por via de resultados. Os movimentos ocorridos durante o primeiro semestre de 2026 e o exercício findo em 31 de dezembro de 2025 são os seguintes:

		m€
	Notas	
31 de dezembro de 2024		9 883 738
Aumentos		179 627
Correções/Devoluções		- 152
Imputação a rendimentos		- 59 444
31 de dezembro de 2025	8.2.	10 003 769
Aumentos		64 101
Imputação a rendimentos	16.	- 29 722
30 de junho de 2026	8.2.	10 038 148

9. ATIVOS FINANCEIROS E PASSIVOS FINANCEIROS

Ver política contabilística 2.3.10. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro de 2025

9.1. 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 2026 e 31 de dezembro de 2025 é a seguinte:

m€

30-06-2026	Notas	Custo amortizado	Justo valor através de resultados	Justo valor através de outro rendimento integral	Ativos e Passivos não financeiros	Total
Ativos						
Investimentos Financeiros		-	129	32	-	161
Concedente - Estado - Conta a receber	9.2.1	5 990 083	-	-	-	5 990 083
Clientes	9.2.2	73 831	-	-	-	73 831
Outras contas a receber	9.2.3	374 624	-	-	601 781	976 405
Caixa e equivalentes de caixa	9.2.4	672 802	-	-	-	672 802
		7 111 341	129	32	601 781	7 713 282
Passivos						
Fornecedores	9.3.3	104 588	-	-	-	104 588
Financiamentos obtidos	9.3.1	937 333	-	-	-	937 333
Financiamentos acionistas/ Suprimentos	9.3.2	2 332 667	-	-	-	2 332 667
Outras contas a pagar	9.3.4	1 906 048	0	0	372 457	2 278 505
		5 280 636	0	0	372 457	5 653 093

m€

31-12-2025	Notas	Custo amortizado	Justo valor através de resultados	Justo valor através de outro rendimento integral	Ativos e Passivos não financeiros	Total
Ativos						
Investimentos Financeiros		-	129	32	-	161
Concedente - Estado - Conta a receber	9.2.1	5 803 752	-	-	-	5 803 752
Clientes	9.2.2	44 567	-	-	-	44 567
Outras contas a receber	9.2.3	352 562	-	-	574 248	926 809
Caixa e equivalentes de caixa	9.2.4	544 599	-	-	-	544 599
		6 745 480	129	32	574 248	7 319 888
Passivos						
Fornecedores	9.3.3	30 701	-	-	-	30 701
Financiamentos obtidos	9.3.1	1 019 107	-	-	-	1 019 107
Financiamentos acionistas/ Suprimentos	9.3.2	2 332 667	-	-	-	2 332 667
Outras contas a pagar	9.3.4	1 806 250	-	-	382 564	2 188 814
		5 188 726	0	0	382 564	5 571 290

Os ativos não financeiros respeitam fundamentalmente a:

- Cauções prestadas no montante de 578.736 m€ (31 de dezembro de 2025: 564.839 m€) – nota 9.2.3;
- IVA de notas de crédito pendente de dedução e de inversão do sujeito passivo no montante de 10.373 m€ (31 de dezembro de 2025: 1.699 m€), nota 9.2.3;
- Pagamento à Autoridade Tributária Aduaneira (AT) de liquidações adicionais emitidas referentes ao diferendo com esta entidade, no âmbito de inspeção tributária relativa a IVA de 2006 no montante 2.680 m€ (31 de dezembro de 2025: 2.680 m€) – nota 22; e
- Saldos devedores de fornecedores de 12.303 m€ (31 de dezembro de 2025: 7.131 m€) – nota 9.2.3.

Relativamente aos passivos não financeiros destaca-se:

- Recebimentos relativos ao PRR cujo investimento ainda não foi executado no montante de 29.747 m€ (31 de dezembro de 2025: 30.563 m€) – nota 9.3.4;
- Adiantamentos por conta de vendas de aproximadamente 26.146 m€ (31 de dezembro de 2025: 26.080 m€) – nota 9.3.4;
- Adiantamentos de subsídios de 279.495 m€ (31 de dezembro de 2025: 285.467 m€);
- Responsabilidades com remunerações e outros processamentos remuneratórios de 20.338 m€ (31 de dezembro de 2025: 16.452 m€); e,
- Cauções no montante de 15.410 m€ (31 de dezembro de 2025: 15.218 m€) – nota 9.3.4.

9.2. ATIVOS FINANCEIROS

9.2.1. Concedente Estado - Conta a receber

A decomposição do Ativo Financeiro subjacente à concessão ferroviária em 30 de junho de 2026 e 31 de dezembro de 2025 é a que segue:

	m€	
	30-06-2026	31-12-2025
Ativos concessionados – Investimentos de Longa Duração (ILD)	12 321 281	12 081 686
Juros debitados	2 047 572	2 032 462
Subsídios	- 5 430 925	- 5 362 552
Recebimentos	- 2 623 854	- 2 623 854
Rentabilização de ativos	- 18 791	- 18 791
Imparidades	- 305 200	- 305 200
	5 990 083	5 803 752

No primeiro semestre, destaca-se:

- O aumento registado na rubrica de Ativos Concessionados (ILD), no montante de 239.595 m€, decorre essencialmente do reconhecimento dos investimentos realizados no âmbito da primeira Parceria Público-Privada da Linha de Alta Velocidade Porto-Lisboa (PPP1) (63.680 m€ - nota 9.3.4), os Projetos Faseados (43.866 m€), com destaque para a Linha do Douro-Caíde-Marco-Régua (2.ª fase – 18.526 m€) e para a Modernização da Linha do Oeste (troço Meleças-Caldas da Rainha – 2.ª fase – 18.308 m€), o Programa Ferrovia 2020 (42.875 m€), designadamente a Modernização da Linha da Beira Alta (16.144 m€), a ligação Évora-Elvas/Caia (10.781 m€) e a Linha do Algarve (8.580 m€), o PRR Ferrovia (34.731 m€), maioritariamente associado à componente de telecomunicações, o PNI2030 Ferrovia (28.274 m€), com destaque para a Modernização da Linha de Vendas Novas (12.173 m€), e o Sistema de Mobilidade do Mondego (10.272 m€);
- O débito de juros ao Concedente no montante de 15.110 m€ estando a sua contrapartida refletida na rubrica de Ganhos Financeiros – juros obtidos – Concedente Estado (nota 17), e;
- O aumento decorrente de subsídios diretamente atribuídos ao Grupo IP para o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária ascendeu a 68.373 m€, destacando-se 32.066 m€ de Fundos Europeus Estruturais e de Investimento, 29.928 m€ de financiamento ao abrigo do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) e 6.379 m€ de subsídios ao abrigo do Mecanismo Interligar a Europa (CEF) imputados aos investimentos executados da Linha de Alta Velocidade (nota 9.3.4). Estes movimentos decorrem das candidaturas aprovadas nos períodos de programação 2014-2020 e 2021-2027, designadamente nos programas Sustentável 2030, Norte 2030, Centro 2030, PRR e CEF2.

9.2.2. Clientes

A 30 de junho de 2026 e 31 de dezembro de 2025 esta rubrica apresenta a seguinte decomposição:

		m€	
	Notas	30-06-2026	31-12-2025
Operador ferroviário – Parte relacionada	19.3.	29 736	5 590
Operadores ferroviários privados		21 266	25 037
Telecomunicações		12 223	7 271
Portagens		7 942	2 908
Gestão Imobiliária		5 687	5 770
Engenharia		614	468
Outros clientes		1 385	1 520
		78 852	48 564
Imparidades acumuladas		- 5 021	- 3 997
		73 831	44 567

Esta rubrica é constituída por saldos correntes, pelo que se aproxima do seu justo valor.

A exposição destes saldos ao risco de crédito é demonstrada na nota 9.4.1.

O aumento registado no Operador ferroviário – Parte relacionada resulta do aumento do prazo de recebimento face ao registado a dezembro de 2025. É expectável que esta questão seja revertida até final do ano.

9.2.3. Outras contas a receber

A 30 de junho de 2026 e 31 de dezembro de 2025 esta rubrica apresenta a seguinte decomposição:

		m€	
	Notas	30-06-2026	31-12-2025
Devedores por acréscimos de rendimentos			
Consignação do Serviço Rodoviário	19.2.	105 989	128 994
Indemnizações compensatórias	19.2.	12 867	-
Operador ferroviário – Parte relacionada	19.3.	10 308	7 918
Outros		4 696	2 256
		133 861	139 168
Depósitos de Caução	9.1.	578 736	564 839
Outros Devedores		271 521	230 487
		984 117	934 494
Imparidades acumuladas		- 7 713	- 7 685
		976 405	926 809

As principais variações ocorridas no semestre decorrem essencialmente de:

- Devedores por acréscimos de rendimento:
 - Consignação do Serviço Rodoviário - cuja diminuição reflete essencialmente a diminuição do consumo de combustíveis no período em análise.
 - Indemnizações compensatórias - Inclui o montante de 12.867 m€, correspondente ao diferencial entre o rédito reconhecido no semestre e os montantes faturados até 30 de junho de 2026, determinado nos termos do mecanismo de atualização previsto no Contrato-Programa Ferroviário 2024-2028.
- Depósitos de Caução – destaca-se o reforço da rubrica em 14.052 m€ decorrente da constituição de um depósito de caução adicional no âmbito do processo de IVA respeitante aos exercícios 2008/2009.
- Outros Devedores, líquidos de imparidades:
 - Aumento dos montantes a receber das subconcessionárias Baixo Tejo e Litoral Oeste relativos a Pagamentos Fixos ao Concedente previstos nos respetivos contratos de subconcessão, e ainda não recebidos, no montante de 30.520 m€;
 - IVA a recuperar decorrente de notas de crédito e da aplicação do mecanismo de inversão do sujeito passivo, no montante de 8.674 m€.

A exposição destes saldos ao risco de crédito é demonstrada na nota 9.4.1.

9.2.4. Caixa e equivalentes de caixa

Os componentes de caixa e seus equivalentes evidenciados na Demonstração Consolidada Condensada dos Fluxos de Caixa em 30 de junho de 2026 e 31 de dezembro de 2025 encontram-se reconciliados com os montantes apresentados nas rubricas da Demonstração Consolidada da Posição Financeira, conforme se segue:

m€			
Descrição	Notas	30-06-2026	31-12-2025
Outras aplicações		0	182 965
Depósitos bancários		672 754	374 577
Numerário		56	33
Caixa e Equivalentes na Demonstração Consolidada da Posição Financeira		672 810	557 575
Descobertos Contabilísticos	9.1. / 9.3.1	- 8	- 12 976
Caixa e Equivalentes na Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa		672 802	544 599

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

De acordo com a informação da Entidade Orçamental de 20 de dezembro de 2021, as verbas recebidas no âmbito do PRR e não utilizadas (29.747 m€) apenas podem ser utilizadas no pagamento das despesas referentes à execução do PRR, pelo que à data de 30 de junho de 2026, estes valores têm limitações à sua movimentação.

Importa ainda referir que, a 30 de junho de 2026, se encontravam registados depósitos de caução no montante de 1.732 m€ prestados por clientes, pelo que estão sujeitos a restrições quanto à sua utilização.

A exposição destes saldos ao risco de crédito é demonstrada na nota 9.4.1.

9.3. PASSIVOS FINANCEIROS

9.3.1. Financiamentos obtidos

O quadro seguinte apresenta a discriminação de empréstimos obtidos correntes e não correntes em 30 de junho de 2026 e 31 de dezembro de 2025:

	30-06-2026	31-12-2025
Financiamentos não correntes		
Empréstimos obtidos	230 990	245 494
Financiamentos correntes		
Empréstimos obtidos	706 343	773 613
	937 333	1 019 107

De seguida, detalham-se os termos e prazos de reembolso destes empréstimos:

										me
Atividade	Designação	Data de assinatura	Montante contratado	Capital em dívida	Amortização		Periodi- cidade	Regime de taxa de juro	Taxa de Juro	Periodi- cidade
					Data inicial	Data final				
Ferrovia	CP III 2 Linha do Norte-D	12-07-2007	100 000	55 000	15-12-2017	15-12-2026	Anual	Euribor 3M-0,096%	3,829%	15-mar 15-jun 15-set 15-dez
Rodovia	BEI- Estradas 2009-2019	17-12-2009	200 659	40 132	15-06-2014	15-06-2029	Semestral	Fixa	2,189%	15-jun 15-dez
Ferrovia	Refer V	04-08-2008	160 000	56 000	15-03-2014	15-03-2033	Anual	Euribor 3M-0,053%	3,872%	15-mar 15-jun 15-set 15-dez
Ferrovia	Refer VI	10-09-2009	110 000	38 500	15-09-2013	15-09-2032	Anual	Fixa Revisível	2,271%	15-set
Ferrovia	Eurobond 06/26	10-11-2006	600 000	599 916	16-11-2026		Bullet	Fixa	4,047%	16-nov
Rodovia	Eurobond 10/30	09-07-2010	125 000	123 236	13-07-2030		Bullet	Fixa	6,450%	13-jul
Financiamentos Externos				912 784						
Juro corrido				24 542						
Outros financiamentos				8						
TOTAL				937 333						

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

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

Em 30 de junho de 2026, os empréstimos que beneficiavam de aval do Estado totalizam, em valor nominal, 789.548 m€ (31 de dezembro de 2025: 874.843 m€).

9.3.2. Financiamentos do acionista / Suprimentos

Em 30 de junho de 2026 e 31 de dezembro de 2025 a rubrica de financiamentos do acionista/suprimentos decompõe-se como segue:

	30-06-2026	31-12-2025
Empréstimos correntes		
Empréstimo do Estado	2 332 667	2 332 667
	2 332 667	2 332 667

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

Através do Despacho do Senhor Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças n.º 579/2026-SETF, de 2 de julho foi concedida nova moratória para os empréstimos do Estado alocados à rodovia no montante de 2.332,7 M€ (2.215,6 M€ de amortização e 117,1 M€ de juros), deslizando o seu vencimento até 30 de abril de 2027. Os diferimentos concedidos neste âmbito não estão sujeitos ao pagamento de juros.

Estes financiamentos são remunerados a diferentes taxas fixas, acordadas com a Entidade do Tesouro e Finanças (ETF), em função dos respetivos prazos e montantes. Apresenta-se de seguida o detalhe:

Atividade	Designação	Data de assinatura	Montante contratado	Capital em dívida	Amortização			Regime de taxa de juro	Taxa de Juro	Periodicidade
					Data inicial	Data final	Periodicidade			
Rodovia	Empréstimo Estado Português	30-12-2011	1 705 000	852 500	31-05-2013	30-11-2016	Semestral	Fixa	2,770%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	27-01-2012	204 000	153 000	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	3,690%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	27-01-2012	230 000	172 500	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	3,440%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	27-01-2012	75 000	56 250	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	2,930%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	27-01-2012	28 000	21 000	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	2,690%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	30-05-2012	44 000	33 000	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	2,690%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	30-05-2012	80 000	60 000	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	2,700%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	30-05-2012	33 500	25 125	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	1,980%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	26-09-2012	156 800	117 600	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	1,810%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	29-10-2012	16 000	12 000	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	1,710%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	29-10-2012	13 300	9 975	31-05-2014	30-11-2017	Semestral	Fixa	1,590%	31-mai 30-nov
Rodovia	Empréstimo Estado Português	29-01-2013	85 000	85 000	31-05-2015	30-11-2020	Semestral	Fixa	2,750%	31-mai 30-nov
a transportar			2 670 600	1 597 950						

m€

Atividade	Designação	Data de assinatura	Montante contratado	Capital em dívida	Data inicial	Amortização Data final	Periodi- cidade	Regime de taxa de juro	Taxa de Juro	Periodi- cidade
transporte			2 670 600	1 597 950						
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
Total financiamento acionista			2.215.578							
Juros corridos			117.089							
TOTAL			2.332.667							

Financiamento a taxa fixa

Apresenta-se de seguida o justo valor dos financiamentos a taxa fixa, apurado de acordo com a Discount curve 45 EUR (EUR Swap (vs 6M)), à data de 30 de junho de 2026:

m€

Designação	Valor nominal	Capital em dívida	Justo Valor	Taxa de juro
BEI - REFER VI	110 000	38 500	38 666	2,271%
BEI- Estradas 2009-2019	200 659	40 132	39 866	2,189%
Eurobond 06/26	600 000	600 000	618 111	4,047%
Eurobond 10/30	125 000	125 000	145 254	6,450%
Empréstimo Estado Português	1 705 000	852 500	872 865	2,770%
Empréstimo Estado Português	204 000	153 000	161 254	3,690%
Empréstimo Estado Português	230 000	172 500	181 049	3,440%
Empréstimo Estado Português	75 000	56 250	58 534	2,930%
Empréstimo Estado Português	28 000	21 000	21 764	2,690%
Empréstimo Estado Português	44 000	33 000	34 201	2,690%
Empréstimo Estado Português	80 000	60 000	62 194	2,700%
Empréstimo Estado Português	33 500	25 125	25 726	1,980%
Empréstimo Estado Português	156 800	117 600	120 062	1,810%
Empréstimo Estado Português	16 000	12 000	12 230	1,710%
Empréstimo Estado Português	13 300	9 975	10 145	1,590%
Empréstimo Estado Português	85 000	85 000	91 701	2,750%
Empréstimo Estado Português	135 600	135 600	144 830	2,420%
Empréstimo Estado Português	17 400	17 400	18 431	2,150%
Empréstimo Estado Português	25 654	25 654	27 174	2,150%
Empréstimo Estado Português	266 405	266 405	282 454	2,180%
Empréstimo Estado Português	28 042	28 042	30 124	2,610%
Empréstimo Estado Português	26 202	26 202	27 789	2,190%
Empréstimo Estado Português	25 000	25 000	26 506	2,180%
Empréstimo Estado Português	17 943	17 943	18 959	2,070%
Empréstimo Estado Português	3 688	3 688	3 900	2,100%
Empréstimo Estado Português	21 805	21 805	22 898	1,870%
Empréstimo Estado Português	49 891	49 891	52 555	1,970%
TOTAL	4 323 887	3 019 210	3 149 243	

9.3.3. Fornecedores

Em 30 de junho de 2026 e em 31 de dezembro de 2025, o detalhe de Fornecedores é o que segue:

m€			
	Notas	30-06-2026	31-12-2025
Fornecedores gerais		103 989	30 199
Operador ferroviário – Parte relacionada	19.3.	598	502
		104 588	30 701

A exposição destes saldos ao risco de liquidez é demonstrada na nota 9.4.2.

O aumento verificado na rubrica de fornecedores gerais resulta da habitual sazonalidade dos pagamentos, não existindo qualquer incumprimento pelo Grupo dos prazos de pagamento contratualmente estabelecidos.

9.3.4. Outras contas a pagar

Em 30 de junho de 2026 e em 31 de dezembro de 2025, o detalhe de Outras contas a pagar é o que segue:

		m€	
	Notas	30-06-2026	31-12-2025
Não Correntes			
Credores por Acréscimos de Gastos		1 030 301	931 931
Subconcessões		1 030 301	931 931
Passivos de concessão - LAV		63 680	284 606
Investimento - LAV		63 680	-
Subsídios - LAV		-	284 606
Locações		1 017	1 157
		1 094 998	1 217 695
Correntes			
Credores por Acréscimos de Gastos		730 918	859 459
Conservação Periódica de Estradas		364 277	365 488
Subconcessões		327 427	457 295
Outros acréscimos de gastos		31 117	28 716
Indemnizações compensatórias	19.2.	7 937	7 937
Operador ferroviário – Parte relacionada	19.3.	159	23
Passivos de concessão - LAV		278 227	0
Subsídios - LAV		278 227	-
Fornecedores de Investimento		73 602	11 904
Diversos		73 602	10 862
Operador ferroviário – Parte relacionada	19.3	-	1 043
Fundos PRR	9.2.4	29 747	30 563
Adiantamentos por Conta de Vendas	9.1.	26 146	26 080
Remunerações a Liquidar	9.1.	20 338	16 452
Cauções	9.1	15 410	15 218
Diversos		15 292	15 100
Operador ferroviário – Parte relacionada	19.3	118	118
Locações		1 838	395
Outros Credores		7 283	3 604
Mecanismo de apoio das portagens		0	7 444
		1 183 507	971 120
		2 278 505	2 188 814

As principais variações ocorridas no semestre decorrem fundamentalmente de:

- Credores por acréscimos de gastos
 - Subconcessões, cuja variação decorre essencialmente dos pagamentos, de disponibilidade e serviço, efetuados no período (136.111 m€), líquidos do acréscimo dos encargos com a operação manutenção (nota 15) e dos encargos financeiros (nota 17) nos montantes de 37.172 m€ e 67.441 m€, respetivamente. Incluída nesta variação encontra-se a faturação, às subconcessionárias Baixo Tejo e Litoral Oeste, dos Pagamentos Fixos ao Concedente, previstos nos respetivos contratos de subconcessão, nos montantes de 33.000 m€ e 29.200 m€ respetivamente;
 - Conservação Periódica de Estradas, cuja variação decorre do reforço do custo anual teórico das manutenções programadas a desenvolver no montante de 27.833 m€ (nota 15) deduzido da execução de trabalhos de conservação realizados durante o primeiro semestre de 2026, no montante de 29.043 m€;
- Passivos da concessão LAV

No primeiro semestre de 2026 iniciaram-se os investimentos associados à PPP1 do projeto da Linha de Alta Velocidade Porto-Lisboa, tendo sido reconhecido um passivo relativo a investimento executado e ainda não faturado no montante de 63.680 m€ (nota 9.2.1). Adicionalmente, foram imputados aos investimentos executados 6.379 m€ (nota 9.2.1) de subsídios previamente recebidos, tendo o montante remanescente sido reclassificado para corrente, por se prever a sua utilização no decurso dos doze meses seguintes, ascendendo o respetivo saldo a 278.227 m€.
- Fornecedores de investimento

O aumento da rubrica decorre essencialmente do acréscimo dos investimentos executados e faturados nos vários segmentos do Grupo (Rodoviário, Ferroviário e Anel CAM), conjugado com o efeito do esforço extraordinário de pagamento da faturação antes das respetivas datas de vencimento realizado no final de 2025.
- Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), até 30 de junho de 2026 foram recebidos 477.508 m€, dos quais 93.213 m€ durante o semestre. A execução financeira acumulada dos investimentos associados ascende a 447.761 m€ (IVA não incluído, por não ser financiado), dos quais 94.029 m€ foram realizados durante o primeiro semestre de 2026.

A exposição destes saldos ao risco de liquidez é demonstrada na nota 9.4.2.

9.4. POLÍTICAS DE GESTÃO DE RISCO FINANCEIRO

No que concerne aos 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 Financeira, enquadrada pelas políticas de mitigação de riscos definidas pelo Conselho de Administração Executivo.

9.4.1. Risco de crédito

Na nota 9.1 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 2026 e 31 de dezembro de 2025:

30-06-2026	Portagens	> 1 000 m€[	[1.000 m€-10 m€[	[10m€-0€]	Total
N.º Clientes	-	8	128	813	949
Ferrovia	-	3	1	19	23
Rodovia	*	-	25	154	179
Gestão imobiliária	-	1	40	511	552
Engenharia	-	-	8	-	8
Telecomunicações	-	4	54	129	187
Dívida	7 942	59 542	10 329	1 040	78 852
Ferrovia	-	49 962	790	14	50 766
Rodovia	7 942	-	1 425	195	9 562
Gestão imobiliária	-	2 058	3 099	530	5 687
Engenharia	-	-	614	-	614
Telecomunicações	-	7 521	4 401	301	12 223

31-12-2025	Portagens	> 1 000 m€[	[1.000 m€-10 m€[	[10m€-0]	Total
N.º Clientes	-	7	128	801	936
Ferrovia	-	4	-	24	28
Rodovia	*	-	25	159	184
Gestão imobiliária	-	1	46	496	543
Engenharia	-	-	4	-	4
Telecomunicações	-	2	53	122	177
Dívida	2 908	35 846	8 703	1 107	48 564
Ferrovia	-	30 488	-	12	30 500
Rodovia	2 908	-	1 444	203	4 555
Gestão imobiliária	-	2 058	3 050	662	5 770
Engenharia	-	-	468	-	468
Telecomunicações	-	3 300	3 741	230	7 271

*Informação não disponível

A 30 de junho de 2026, o Grupo IP registava uma carteira de 949 clientes (31 de dezembro de 2025: 936 clientes), dos quais 8 (31 de dezembro de 2025: 7) têm saldos superiores a 1.000 m€ correspondendo a cerca de 76% (31 de dezembro de 2025: 74%) dos valores em dívida de clientes.

A dívida bruta ascendeu a 78.852 m€, registando um aumento de 30.288 m€ face a 31 de dezembro de 2025, refletindo um crescimento em que se destaca o segmento ferroviário.

Atividade Ferroviária – Continua a constituir a principal área de exposição ao risco de crédito do Grupo, apresentando uma dívida bruta de aproximadamente 50.766 m€, correspondente a cerca de 64% da dívida total de clientes. O aumento de 20.266 m€ face a 31 de dezembro de 2025 resulta essencialmente da evolução dos saldos do operador ferroviário com capital público, refletindo o desfasamento temporal entre o reconhecimento dos serviços prestados e a respetiva regularização financeira, a qual tem ocorrido historicamente no final de cada exercício. Por sua vez, os operadores privados registaram uma redução da exposição face a 31 de dezembro de 2025, mantendo-se o acompanhamento das situações de incumprimento existentes. O risco associado a este segmento continua a ser considerado baixo para o operador público e médio para os operadores privados, pese embora a antiguidade das dívidas.

Atividade Rodoviária – A dívida aumentou para aproximadamente 9.562 m€, refletindo essencialmente o crescimento dos saldos associados às portagens. Apesar deste aumento, o risco de crédito mantém-se reduzido, atendendo à dispersão da carteira de clientes e ao enquadramento legal que prevê a cobrança coerciva através da Autoridade Tributária e Aduaneira.

Atividade de gestão Imobiliária de espaços comerciais - A dívida diminuiu ligeiramente para cerca de 5.687 m€ (31 de dezembro de 2025: 5.770 m€), não obstante o aumento da carteira de clientes para 552 clientes (31 de dezembro de 2025: 543 clientes), o que evidencia uma redução da exposição média por cliente. O risco associado a este segmento permanece médio, em virtude da tipologia de clientes e do histórico de incumprimentos observado neste mercado.

Atividade de serviços de engenharia e transportes – Segmento residual, com uma dívida de 614 m€. O risco de crédito é imaterial, dada a dimensão e natureza da exposição.

Atividade de telecomunicações – A dívida aumentou para cerca de 12.223 m€ (+4.952 m€ face a 31 de dezembro de 2025), refletindo o padrão sazonal da faturação anual dos serviços de fibra ótica mais concentrada no início de cada ano. Paralelamente, verificou-se um agravamento dos níveis de incumprimento por parte de alguns clientes, o que resultou no registo de imparidades de 1.064 m€. Em resultado desta evolução, o risco de crédito deste segmento é atualmente considerado médio, mantendo-se um acompanhamento e recuperação das situações identificadas.

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

	m€					
30-06-2026	]0-30[	[30-60[	[60-90[	[90-360[	>360[	Total Geral
Portagens	7 942	-	-	-	-	7 942
Operadores ferroviários	18 730	8 872	866	12 420	10 303	51 190
Entidades públicas	323	75	54	53	2 094	2 598
Outros devedores	4 523	386	526	4 207	6 205	15 847
Clientes com planos de pagamentos	162	4	5	138	203	512
Cauções de clientes	-	-	-	-	-	763
	31 679	9 336	1 451	16 817	18 805	78 852
Imparidades	- 59	- 2	- 1	- 548	- 4 412	- 5 021
	31 620	9 334	1 451	16 270	14 393	73 831
Taxa média	0,19%	0,02%	0,05%	3,26%	23,46%	6,37%

	m€					
31-12-2025	]0-30[	[30-60[	[60-90[	[90-360[	>360[	Total Geral
Portagens	2 908	-	-	-	-	2 908
Operadores ferroviários	5 687	2 035	2 555	12 145	8 213	30 635
Entidades públicas	30	6	17	19	2 092	2 164
Outros devedores	3 053	276	833	2 259	5 383	11 804
Clientes com planos de pagamentos	20	-	4	3	181	207
Cauções de clientes	-	-	-	-	-	847
	11 698	2 316	3 409	14 426	15 868	48 564
Imparidades	- 20	- 12	- 15	- 271	- 3 679	- 3 997
	11 679	2 304	3 394	14 154	12 189	44 567
Taxa média	0,17%	0,52%	0,44%	1,88%	23,18%	8,23%

A análise da antiguidade de saldos a 30 de junho de 2026 evidencia um aumento generalizado da dívida em praticamente todos os escalões.

A dívida com antiguidade inferior a 30 dias representa cerca de 40% da dívida total (31 de dezembro de 2025: 24%), refletindo essencialmente o aumento dos saldos de operadores ferroviários e de portagens. Por sua vez, a dívida vencida há mais de 90 dias ascende a 35.623 m€, representando cerca de 45% da dívida total (31 de dezembro de 2025: 62%). A redução deste peso relativo não traduz uma melhoria da carteira, decorrendo sobretudo do forte crescimento dos saldos mais recentes, que dilui a representatividade dos escalões de maior antiguidade na dívida global.

Os operadores ferroviários continuam a representar a principal componente da dívida vencida, concentrando cerca de 22.723 m€ nos escalões superiores a 90 dias. Apesar de o segmento ferroviário continuar a representar a parcela mais significativa da dívida vencida do Grupo, o aumento da exposição observado no semestre ficou essencialmente associado ao operador ferroviário com capital público, tendo os operadores privados registado uma redução dos montantes em dívida face a 31 de dezembro de 2025. Mantém-se, contudo, o acompanhamento regular das situações de incumprimento de maior antiguidade.

As imparidades ascendem a 5.021 m€ (31 de dezembro de 2025: 3.997 m€), refletindo o aumento da exposição global e o agravamento do perfil de risco observado na atividade de telecomunicações, relativamente à qual foram reconhecidas imparidades adicionais durante o semestre. Ainda assim, o peso relativo das imparidades na estrutura da dívida diminuiu para 6,37% (31 de dezembro de 2025: 8,23%).

Os critérios de cálculo mantêm-se consistentes com os aplicados nas demonstrações financeiras anuais.

As Outras contas a receber incluem montantes a receber relativos a Indemnizações compensatórias, Consignação do Serviço Rodoviário e dívidas de Municípios. Dada a natureza pública das entidades envolvidas o risco de crédito associado é considerado baixo.

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 da legislação referente ao Princípio da Unidade de Tesouraria do Estado, que prevê a concentração das disponibilidades e aplicações financeiras junto da IGCP. Atualmente, o Grupo IP detém 99,85% das suas disponibilidades junto da 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 2026 e 31 de dezembro de 2025:

m€

	30-06-2026		31-12-2025	
	Rating	saldos	Rating	saldos
IGCP(*)	A+	671 771	A+	557 168
BBVA	A+	665	A+	343
SOCIETE GENERAL	A+	236	-	-
BANCO BPI	A	66	A	29
BCP	BBB+	14	BBB+	1
CBI	(-)	0	(-)	0
Novo Banco	(-)	0	(-)	0
BANCO SANTANDER	A+	2	-	-
		672 754		557 542

Nota: Os ratings utilizados são os atribuídos pela *Standard and Poor's*
(*) inclui 0 € (2025: 182.965 m€) de aplicações CEDIC.

9.4.2. Risco de liquidez

O quadro seguinte 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 2026 e 31 de dezembro de 2025:

	m€		
30-06-2026	Menos de 1 ano	Entre 1 e 5 anos	+ de 5 anos
Financiamentos Obtidos			
Amortizações de financiamentos obtidos	681 877	219 255	13 500
Juros de financiamentos obtidos	38 677	42 799	305
Amortizações financiamento acionista/ Suprimentos	2 215 578	-	-
Juros de financiamento acionista/ Suprimentos	117 089	-	-
Aval	1 517	592	23
Fornecedores e contas a pagar	913 383	1 031 459	-
	3 968 121	1 294 104	13 828

	m€		
31-12-2025	Menos de 1 ano	Entre 1 e 5 anos	+ de 5 anos
Financiamentos Obtidos			
Amortizações de financiamentos obtidos	752 592	225 943	21 500
Juros de financiamentos obtidos	38 815	42 373	413
Amortizações financiamento acionista/ Suprimentos	2 215 578	-	-
Juros de financiamento acionista/ Suprimentos	117 089	-	-
Aval	1 736	666	8 031
Fornecedores e contas a pagar	903 947	933 250	-
	4 029 756	1 202 232	29 945

9.4.3. 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 que visam o financiamento da sua atividade.

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:

- i) À data de 30 de junho de 2026, o Grupo IP não tinha reconhecido nenhum empréstimo obtido ao justo valor;
- ii) O valor dos financiamentos com risco de taxa de juro corresponde à dívida a 30 junho 2026 a taxa fixa, 3.019.209,8 m€;
- iii) 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;
- iv) Com base nestes pressupostos, a 30 de junho de 2026, 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:

m€

Variação na curva de taxa de juro		
	-0,50%	0,50%
Impacto no justo valor dos empréstimos	10 248	-10 121
Impacto potencial em resultados	-10 248	10 121

9.4.4. risco de capital

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

O instrumento base para a gestão deste risco é o plano de financiamento (ou plano financeiro) das empresas através do qual se identificam e monitorizam as fontes de financiamento destacando-se, a política de fortalecimento dos capitais próprios promovida pelo acionista e consubstanciada através de operações de reforço do capital social em numerário.

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 2026, o capital social ascendia a 15.938.295 m€, representado por 3.187.659 ações, com o valor nominal de 5 m€ cada.

Até junho de 2026 foram realizados aumentos de capital, em numerário, no montante de 527.775 m€ (nota 10.1) para fazer face às necessidades de financiamento das seguintes componentes da despesa:

	30-06-2026	31-12-2025
Aumentos de capital	527 775	1 006 640
Investimento PPP Rodoviárias	324 783	505 812
Serviço da Dívida	89 029	110 289
Investimento Ferroviário	75 584	275 539
Investimentos PPP Ferroviárias	26 303	-
PRR Ferroviário	11 709	-
PRR Rodoviária	369	-
Caução	-	115 000

9.5. 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 2026 e 31 de dezembro de 2025:

	m€		
	Financiamentos	Suprimentos	Locações
Saldo em 31 dezembro de 2025 (1)	1 019 107	2 332 667	1 552
Fluxo			
Juros	- 2 977	-	- 124
Amortizações (2)	- 85 403	-	- 2 004
Outros encargos financeiros	- 473	-	-
Outras variações (3)	- 12 968	-	-
Não Fluxo			
Taxa efetiva (4)	293	-	-
Juros especializados (5)	15 751	-	-
Outros encargos financeiros (6)	553	-	-
Outras variações (7)	-	-	3 307
Saldo em 30 de junho de 2026 (1) + (2) + (3) + (4) + (5) + (6) + (7)	937 333	2 332 667	2 856

	m€		
	Financiamentos	Suprimentos	Locações
Saldo em 31 dezembro de 2024 (1)	1 074 371	2 332 667	1 662
Fluxo			
Juros	- 39 963	-	- 186
Amortizações (2)	- 68 068	-	- 3 665
Outros encargos financeiros	- 2 253	-	-
Outras variações (3)	12 796	-	-
Não Fluxo			
Taxa efetiva (4)	564	-	-
Juros especializados (5)	- 526	-	-
Outros encargos financeiros (6)	- 31	-	-
Outras variações (7)	-	-	3 556
Saldo em 31 dezembro de 2025 (1) + (2) + (3) + (4) + (5) + (6) + (7)	1 019 107	2 332 667	1 552

10. CAPITAL, RESERVAS E RESULTADOS ACUMULADOS CONSOLIDADOS

10.1. CAPITAL SOCIAL

O capital social é representado por ações nominativas revestidas na forma escritural, pertencentes ao Estado Português e detidas pela ETF.

A 31 de dezembro de 2025, o capital social era de 15.410.520 m€, integralmente subscrito e realizado pelo seu acionista, correspondentes a 3.082.104 ações com o valor nominal de 5 m€ cada.

No primeiro semestre de 2026, o capital social foi reforçado da seguinte forma:

Meses	2026		m€
	Nº de ações	Montante	
fevereiro	72 048		360 240
março	16 150		80 750
junho	17 357		86 785
	105 555		527 775

A 30 de junho de 2026, o capital social fixava-se em 15.938.295 m€ correspondendo a 3.187.659 ações.

10.2. RESERVAS

As reservas decompõem-se como segue:

	30-06-2026	31-12-2025	m€
Reserva legal	536 406	401 870	
Outras variações	- 95	- 95	
Doações	4	4	
	536 316	401 779	

No que respeita às reservas legais, o Código das Sociedades Comerciais estabelece que, pelo menos, 5% do resultado líquido anual é destinado ao reforço de reserva legal, até que esta 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.

10.3. RESULTADOS ACUMULADOS CONSOLIDADOS

Em Assembleia Geral, realizada em 22 de maio de 2026, foi deliberada a transferência do resultado de 2025 para reservas legais no montante de 134.537 m€.

O diferencial entre o resultado líquido das demonstrações financeiras separadas e consolidadas, foi transferido para resultados acumulados consolidados.

11. PROVISÕES

Ver política contabilística 2.3.13. do relatório de contas anual findo em 31 de dezembro de 2025.

De 1 de janeiro de 2026 a 30 de junho de 2026 e de 1 de janeiro de 2025 a 31 de dezembro de 2025 as provisões evoluíram como segue:

	Riscos Gerais	Expropriações	Empreitadas	Benefícios aos colaboradores	Estradas Desclassificadas	Processo IVA	Total
31 de dezembro de 2024	59 441	14 477	30 931	976	383 752	581 097	1 070 674
Aumentos / (Reduções) por resultados	463	-	-	34	-	31 152	31 649
Utilizações de provisões	-	-	-	- 158	- 987	-	- 1 145
Aumentos / (Reduções) via concessão rodoviária	-	- 2 274	- 10 581	-	-	47 396	34 541
31 de dezembro de 2025	59 904	12 203	20 351	852	382 765	659 645	1 135 719
Aumentos / (Reduções) por resultados	2 722	-	-	-	-	15 896	18 618
Utilizações de provisões	-	-	-	- 68	- 777	-	- 845
Aumentos / (Reduções) via concessão rodoviária	-	52	- 124	-	-	16 850	16 778
30 de junho de 2026	62 626	12 254	20 227	784	381 987	692 392	1 170 270

PROVISÕES PARA PROCESSOS JUDICIAIS EM CURSO

RISCOS GERAIS:

Esta provisão respeita a responsabilidades potenciais de processos de contencioso geral sem conexão com empreitadas.

EXPROPRIAÇÕES:

Esta provisão foi constituída para fazer face ao risco da IP vir a efetuar pagamentos adicionais relativos aos processos de expropriação rodoviários que se encontram em litígio.

EMPREITADAS:

Provisão constituída referente a processos de contencioso geral provenientes das empreitadas rodoviárias.

PROCESSO IVA:

Provisão para o processo do IVA com o impacto estimado de uma decisão desfavorável ao Grupo correspondente à não aceitação da CSR como uma receita sujeita a IVA.

PROVISÕES PARA OUTRAS SITUAÇÕES NÃO CONTENCIOSAS**BENEFÍCIOS AOS COLABORADORES:**

O Grupo IP tem atribuído benefícios de pensões de reforma antecipada temporária e complementos de pensões de reforma e sobrevivência.

PROVISÃO PARA ESTRADAS DESCLASSIFICADAS:

Esta provisão que reflete a melhor estimativa para cumprir com as obrigações de requalificação das estradas desclassificadas, ainda a cargo do Grupo, de forma a permitir a sua transferência para os municípios.

Relativamente aos aumentos verificados nas provisões no primeiro semestre de 2026 destaque-se o acréscimo da provisão do IVA decorrente da execução da despesa subjacente.

12. VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS

Ver política contabilística 2.3.14. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro de 2025.

De 1 de janeiro de 2026 a 30 de junho de 2026 e de 1 de janeiro de 2025 a 30 de junho de 2025 as vendas e serviços prestados detalham-se da seguinte forma:

m€

	Notas	2026	2025
Consignação do Serviço Rodoviário	19.2.	321 672	339 387
Portagens		113 396	104 363
Contratos de Construção		80 749	72 194
Construção de Novas Infraestruturas	5., 14.	75 976	67 278
Encargos Financeiros Capitalizados	5.	4 773	4 916
Utilização de Canais (Tarifas)		42 516	44 007
Concedente Estado - Rédito ILD	19.2.	20 502	16 724
Outros		29 344	28 640
		608 179	605 315

Relativamente às vendas e serviços prestados no período em análise destaca-se o seguinte:

Os valores unitários da CSR (contrapartida paga pelos utilizadores pelo uso da rede rodoviária) para 2026 mantiveram-se inalterados, 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.

Comparativamente ao período homólogo, verifica-se uma diminuição da CSR, no valor de 17.715 m€, o que se traduz numa variação de -5,22% decorrente da diminuição do consumo de combustíveis (medidas pelas introduções ao consumo) no período em análise.

As receitas de portagens apresentam uma variação positiva de cerca de 8,7%, o que resulta num aumento de cerca de 9.039 m€, efeito combinado de um aumento de 14.959 m€ respeitante às portagens da rede concessionada pelo Estado em conjunto com uma diminuição de 3.855 m€ relativos às portagens de vias próprias e 2.065 m€ referentes ao mecanismo de apoio às Portagens regulado pelo Decreto-Lei n.º 87-A/2022.

Os contratos de construção (afetos à atividade de construção da Rede Rodoviária Nacional conforme definido no contrato de concessão), apurados com base nos autos de acompanhamento da evolução física mensal das obras, evidenciam um acréscimo face ao período homólogo em cerca de 8.555 m€ (+11,85%).

A rubrica de utilização de canais (Tarifas) refere-se essencialmente aos rendimentos provenientes das Tarifas de Utilização de Infraestruturas (TUI). As tarifas de Passageiros atingiram 40.229 m€ (30 de junho

de 2025: 39.032 m€) e as de Mercadorias 2.014 m€ (30 de junho de 2025: 4.538 m€), tendo-se verificado um aumento de 3,07% e uma diminuição de 55,61%, respetivamente, face ao período homólogo. Esta redução do rédito, associado ao segmento de mercadorias, decorre das alterações introduzidas no modelo regulatório aplicável à utilização da infraestrutura ferroviária, bem como da implementação de uma medida de apoio estatal ao transporte ferroviário de mercadorias, aprovada pela Tutela em janeiro de 2026, e com efeitos retroativos a 2025, com impacto na tarifação aplicável a este segmento.

A rubrica de Concedente Estado – Rédito ILD, nos termos da IFRIC12, corresponde ao redébito ao Concedente dos gastos suportados com Infraestruturas de Longa Duração, nomeadamente, materiais e mão-de-obra para Investimento e os respetivos encargos de estrutura.

A rubrica de Outros inclui o rédito de cerca de 20.895 m€ (30 de junho de 2025: 19.475 m€) relativo aos segmentos de Telecomunicações, de Gestão Imobiliária de Espaços Comerciais e de Serviços de Engenharia de Transportes conforme pode ser verificado na nota 4.

13. INDEMNIZAÇÕES COMPENSATÓRIAS

Ver política contabilística 2.3.14. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro de 2025.

Dando cumprimento ao Decreto-Lei n.º 217/2015 de 7 de outubro que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2012/34/EU, do Parlamento e do Conselho, de 21 de novembro de 2012 e através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 10-A/2016, de 11 de março, foi celebrado, pela primeira vez, em 11 de março de 2016 (retroagindo efeitos a 1 de janeiro de 2016) o Contrato-Programa entre o Estado Português e a IP, no qual são definidos e regulados os termos e condições da prestação, pela IP, das obrigações de serviço público de gestão da infraestrutura integrante da Rede Ferroviária Nacional incluindo a fixação das indemnizações compensatórias, a pagar pelo Estado, durante o período 2016-2020.

A atribuição duma compensação financeira pelo Estado é sustentada por a atividade da IP consubstanciar uma prestação de serviço de interesse público, o qual, pela sua natureza, se distancia das atividades de natureza económica que a empresa assumiria se tivesse em consideração os seus interesses comerciais, e que se destina a assegurar a cobertura dos custos específicos resultantes do cumprimento das obrigações de serviço público.

Em 2024 foi assinado o novo contrato programa com vigência entre janeiro de 2024 e dezembro de 2028, onde consta, através da menção à Resolução do Conselho de Ministros nº 3/2024 de 5 de janeiro, a autorização da despesa com indemnizações compensatórias para os anos 2024-2028 no montante anual de 89.426 m€. Este contrato entrou em vigor em dezembro de 2025, após a obtenção do visto prévio do Tribunal de Contas.

Adicionalmente, e tendo como objetivo assegurar o equilíbrio económico-financeiro da prestação do serviço público de gestão da infraestrutura ferroviária, o contrato estipula ainda que, até 31 de julho de cada ano, a IP, deve submeter à aprovação do Estado uma proposta fundamentada de atualização das projeções financeiras. Isso envolve a consideração dos valores da execução real do exercício anterior (ano n-1) e dos valores atualizados de inflação.

Caso as atualizações resultem numa redução ou num aumento da indemnização compensatória devida pelo exercício findo, esse diferencial é incorporado no valor a pagar no ano seguinte, ajustando assim a compensação às necessidades reais da prestação do serviço.

Nesse sentido, a IP apurou à data de 30 de junho de 2026 uma necessidade de indemnização compensatória de equilíbrio no montante de 57.580 m€ tendo sido apurado, para o período homólogo, um montante de 55.324 m€.

14. CUSTO DAS MERCADORIAS VENDIDAS E DAS MATÉRIAS CONSUMIDAS

Ver política contabilística 2.3.11. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro de 2025.

De 1 de janeiro de 2026 a 30 de junho de 2026 e de 1 de janeiro de 2025 a 30 de junho de 2025 o detalhe desta rubrica é o que se segue:

		m€	
	NOTAS	2026	2025
Capitalização Portagens Concessões		93 302	81 272
Construção de Novas Infraestruturas	5., 12.	75 976	67 278
Materiais de Ferrovia	6.1.	6 028	9 129
Materiais de telecomunicações		95	85
		175 400	157 764

O aumento verificado na rubrica de Capitalização de Portagens Concessões é sustentado pelo aumento de transações face ao período homólogo.

Relativamente à construção de novas infraestruturas, a variação verificada no semestre justifica-se essencialmente pela beneficiação e requalificação do IP8 no montante de 14.355 m€, pela construção da Variante Nascente de Évora no montante de 11.669 m€, pela construção da Variante à EN211 entre Quintã e Mesquinhata no montante de 4.514 m€, duplicação e Requalificação do IP3 Coimbra – Viseu 3.364 m€ e ainda à construção da variante a Aljustrel (EN263) no montante de 2.231 m€.

15. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

De 1 de janeiro de 2026 a 30 de junho de 2026 e de 1 de janeiro de 2025 a 30 de junho de 2025 os fornecimentos e serviços externos detalham-se como segue:

		m€	
	Notas	2026	2025
Conservação, reparação e segurança na rede ferroviária		45 817	41 276
Conservação corrente e segurança rodoviária		43 467	40 627
Operação e manutenção subconcessões	9.3.4	37 172	33 430
Conservação periódica de estradas	9.3.4	27 833	27 833
Encargos cobrança portagens		7 992	6 946
Eletricidade		7 041	9 311
Limpeza, higiene e conforto		5 832	5 852
Vigilância e segurança		4 849	4 556
Trabalhos especializados		2 623	2 617
Licenças software		2 157	2 542
Combustíveis		1 473	1 121
Seguros		1 452	1 725
Conservações e reparações		1 441	1 542
Outros subcontratos		1 186	1 664
Outros fornecimentos e serviços		2 941	3 054
		193 274	184 094

O aumento da atividade associada à conservação, reparação e segurança da rede ferroviária no montante de 4.541 m€ deve-se essencialmente à intensificação das ações de manutenção preventiva condicionada nos subcontratos de via, sinalização, catenária e telecomunicações.

Os gastos de conservação corrente e segurança rodoviária aumentam 2.840 m€, comparativamente ao período homólogo, essencialmente pelo efeito combinado de uma redução nos trabalhos de conservação corrente e de operação da rede de alta prestação no montante de 2.561 m€, e pelo aumento de gastos com segurança rodoviária no montante de 5.326 m€.

No primeiro semestre de 2026, a elevada pluviosidade contribuiu para um aumento significativo da produção hidroelétrica, exercendo pressão descendente sobre os preços de mercado da energia, o que justifica a variação da rubrica de eletricidade no montante de 2.270 m€.

O aumento da rubrica de encargos com cobrança de portagens no montante de 1.045 m€, face a 2025, é justificado pelo crescimento do número de transações de portagem ainda que se encontre em vigor, desde 1 de janeiro de 2025, a Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto, que determinou a eliminação da cobrança das taxas de portagem nas concessões do Algarve, Interior Norte, Beiras Litoral e Alta e Norte Litoral (entre Esposende e Antas, e entre Neiva e Darque), nas subconcessões AE Transmontana e Pinhal Interior, e ainda na A4 –Túnel do Marão e na A23 –Torres Novas (A1)/Abrantes.

16. OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS

De 1 de janeiro de 2026 a 30 de junho de 2026 e de 1 de janeiro de 2025 a 30 de junho de 2025 os outros rendimentos e ganhos detalham-se como segue:

		m€	
	Notas	2026	2025
Imputação de subsídios ao investimento	8.2.1	29 722	27 862
Fees Concessões	8.2	4 427	4 427
Ganhos na venda de resíduos/materiais usados		1 960	148
Subsídios à exploração		1 229	11 971
Comparticipação de custos comuns		1 028	825
Outros		2 113	4 348
		40 479	49 583

Do quadro acima destacamos, quando comparado com o período homólogo, a rubrica de subsídios à exploração. No primeiro semestre de 2026 encontra-se registado nesta rubrica a imputação a resultados dos subsídios recebidos relativos à recuperação dos danos registados pelas intempéries ocorridas no inverno de 2022/2023, no montante de 1.229 m€ (3.551 m€ em 30 de junho de 2025). Adicionalmente, no período homólogo encontravam-se também reconhecidos nesta rubrica subsídios relativos ao Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais para as redes rodoviária e ferroviária, no montante de 5.490 m€ e 2.915 m€, respetivamente.

17. PERDAS E GANHOS FINANCEIROS

De 1 de janeiro de 2026 a 30 de junho de 2026 e de 1 de janeiro de 2025 a 30 de junho de 2025 as perdas e ganhos financeiros detalham-se da seguinte forma:

		m€	
	Notas	2026	2025
Perdas Financeiras		87 672	97 157
Juros Suportados:			
Empréstimos		18 728	20 163
Subconcessões	9.3.4	67 441	72 837
Locações		124	83
Outras perdas financeiras		1 379	4 075
Ganhos Financeiros		15 126	16 467
Juros obtidos:			
Outros juros obtidos		16	7
Juros obtidos - Concedente Estado	9.2.1	15 110	16 460
Resultados Financeiros		- 72 546	- 80 690

Como ponto prévio importa assinalar que o acionista manteve a política de capitalização da empresa, através de aumentos de capital destinados a apoiar a gestão do stock de dívida.

Neste contexto, os juros suportados em empréstimos registam uma diminuição devido à diminuição do stock de dívida e da descida das taxas de juro associadas aos empréstimos a taxa variável (Euribor 3 meses). Nesta rubrica encontram-se relevados os juros incorridos com a dívida, afeta aos segmentos de negócio Alta Prestação Rodoviária, Atividade de Investimento de Infraestrutura Ferroviária e Atividade de Gestão de Infraestrutura Ferroviária.

O desagravamento dos resultados financeiros face a 2025 decorre, essencialmente, da diminuição na rubrica dos juros das subconcessões, por via da redução do passivo correspondente às subconcessionárias em resultado dos pagamentos periódicos contratualmente definidos. Este passivo resulta da responsabilidade da IP para com as subconcessionárias pelos serviços de construção, operação e manutenção rodoviária, já efetuados por estas e ainda não pagos, no valor 1.557 M€ (dívida de gestão indireta), remunerada contabilisticamente a taxas entre os 5% e os 11%.

As outras perdas financeiras, para além das comissões bancárias, consideram também os encargos suportados com a taxa de aval prestado pelo Estado Português, e especialização dos encargos associados às emissões de empréstimos obrigacionistas, bem como os encargos suportados com garantias bancárias. A variação positiva face ao ano anterior é essencialmente justificada: i) pelo cancelamento das garantias bancárias prestadas no âmbito do processo litigioso com a AT ocorrida em meados de 2025, em consequência do deferimento dos requerimentos para libertação das garantias bancárias no que respeita aos processos judiciais que tiveram ganho de causa em 1ª instância para a

IP, e ii) no final de 2025, pela substituição das restantes garantias, no âmbito do mesmo litígio, por depósitos de caução, operação esta que permitiu uma afetação eficiente dos recursos financeiros excedentários.

A rubrica de juros obtidos, onde se inclui os juros imputados ao concedente Estado (nota 9.2.1), que são calculados tendo por base as mesmas condições do financiamento que a atividade de investimento em infraestruturas de longa duração, regista uma diminuição devido essencialmente à diminuição do stock de dívida.

18. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO

Ver política contabilística 2.3.9. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro de 2025

A decomposição do montante de imposto do exercício reconhecido na Demonstração Condensada Consolidada do Rendimento Integral para o primeiro semestre de 2026 e o seu homólogo de 2025 apresenta-se como segue:

	Notas	2026	2025
Imposto sobre o rendimento corrente		65	- 1 116
Imposto sobre o rendimento diferido		2 547	1 031
(Gasto) / Rendimento de imposto		2 612	- 85

m€

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

	2026	2025
Taxa nominal de imposto	19,00%	20,00%
Derrama Municipal	1,50%	1,50%
Derrama Estadual	-	0,88%
Imposto sobre o rendimento	20,50%	22,38%
Diferenças temporárias tributáveis a reverter em períodos futuros (taxa média)	20,50%	28,43%
Diferenças temporárias dedutíveis a reverter em períodos futuros (taxa média)	25,94%	21,50%

Seguidamente apresenta-se a reconciliação da taxa efetiva de imposto para os períodos em análise:

					m€
	Notas	%	2026	%	2025
Resultado antes de impostos			41 141		78 536
IRC - Taxa média do Grupo		19,00%	7 817	20,00%	15 707
Derramas (1)		0,27%	112	0,13%	106
Prejuízos fiscais e benefícios RETGS		-2,18%	- 895	-	-
Diferenças permanentes dedutíveis		-33,48%	- 13 774	-22,04%	- 17 311
Diferenças permanentes tributáveis		10,61%	4 367	5,28%	4 145
Diferenças temporárias - Outras		0,00%	-	-3,25%	- 2 553
Diferenças de taxa		-0,06%	- 23	-	-
Correções de estimativa de períodos anteriores		-1,44%	- 594	-0,16%	- 128
SIFIDE		-0,03%	- 14	-0,37%	- 293
Tributações autónomas		0,95%	392	0,53%	413
IRC efetivo - Cf. demonstração consolidada do rendimento integral		-6,35%	- 2 612	0,11%	85

Relativamente às diferenças permanentes dedutíveis, destaca-se o efeito do Incentivo à Capitalização das Empresas (ICE), no montante de (-13.693 m€).

Nas diferenças permanentes tributáveis sobressai o efeito da subcapitalização (4.169 m€).

19. ENTIDADES RELACIONADAS

Ver política contabilística 2.3.17. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro de 2025.

19.1. RESUMO DAS PARTES RELACIONADAS

As entidades identificadas como partes relacionadas do Grupo IP em 30 de junho de 2026 e 31 de dezembro de 2025, no âmbito do disposto na IAS 24 – Partes relacionadas são as seguintes:

	Relação	% Participação 30-06-2026	% Participação 31-12-2025
Entidades públicas			
AMT	Entidade Reguladora	-	-
Estado Português (*)	Acionista / Concedente	-	-
Operador ferroviário			
CP	Relação de domínio - Estado (operador ferroviário)	-	-
Operações conjuntas			
AVEP	-	50,00%	50,00%
Corredor Atlântico	-	25,00%	25,00%
Empresas associadas			
CCF (Centro de Competências Ferroviário)	Influência Significativa	35,34%	35,34%
Outros			
Membros dos órgãos sociais		-	-

(*) Em sentido restrito.

19.2. SALDOS E TRANSAÇÕES SIGNIFICATIVAS COM ENTIDADES PÚBLICAS

O Grupo IP é detido na totalidade pelo Estado Português, sendo a função acionista desempenhada pela ETF e tendo tutela conjunta do Ministério das Infraestruturas e Habitação e do Ministério das Finanças.

Os saldos com o Estado e Entidades Públicas em 30 de junho de 2026 e 31 de dezembro de 2025 detalham-se como segue:

m€

	Notas	30-06-2026	31-12-2025
SALDOS A RECEBER			
Correntes			
Concedente Estado - Conta a Receber	9.2.1	5 990 083	5 803 752
Outras contas a receber		118 856	128 994
Devedores por acréscimos de rendimento		118 856	128 994
Indemnizações compensatórias	9.2.3	12 867	-
CSR	9.2.3	105 989	128 994
		6 108 940	5 932 745
SALDOS A PAGAR			
Financiamentos obtidos		2 332 667	2 332 667
Suprimentos - Acionista	9.3.2	2 332 667	2 332 667
Outras contas a pagar		7 937	7 937
Credores por acréscimos		7 937	7 937
Indemnizações compensatórias	9.3.4	7 937	7 937
		2 340 604	2 340 604

De seguida apresentam-se as transações realizadas com o Estado e as Entidades Públicas de 1 de janeiro de 2026 a 30 de junho de 2026 e de 1 de janeiro de 2025 a 30 de junho de 2025:

m€

	Notas	2026	2025
Serviços prestados		342 174	356 111
CSR	12.	321 672	339 387
Concedente Estado - Rédito ILD	12.	20 502	16 724
Indemnizações compensatórias	13.	57 580	55 324
Estado		57 580	55 324
Rendimentos financeiros		15 110	16 460
Juros obtidos - Concedente Estado	17.	15 110	16 460
Outros gastos		- 1 828	- 1 760
Taxa de Regulação Infraestrutura Rodoviária (TRIR)		- 1 828	- 1 760

19.3. SALDOS E TRANSAÇÕES COM OPERADOR FERROVIÁRIO

No que respeita aos saldos com o operador ferroviário em 30 de junho de 2026 e 31 de dezembro de 2025, apresenta-se o detalhe que segue:

m€

	Notas	30-06-2026	31-12-2025
SALDOS A RECEBER		40 044	13 508
Clientes	9.2.2	29 736	5 590
Outras contas a receber		10 308	7 918
Devedores por acréscimos de rendimento	9.2.3	10 308	7 918
SALDOS A PAGAR		875	1 686
Fornecedores	9.3.3	598	502
Outras contas a pagar		277	1 184
Fornecedores de investimento	9.3.4	-	1 043
Cauções	9.3.4	118	118
Credores por acréscimos	9.3.4	159	23

De seguida, apresenta-se o detalhe das transações ocorridas nos primeiros semestres de 2026 e 2025 com o operador ferroviário:

m€

	2026	2025
Prestações de serviços	40 035	40 052
Outros rendimentos	386	1 202
	40 421	41 254
Investimento	- 825	- 2 650
	- 825	- 2 650
Fornecimento e serviços externos	- 1 575	- 1 877
Gastos com pessoal	- 584	- 616
Outros gastos	- 6	- 8
	- 2 165	- 2 501

As principais transações ocorridas com o operador ferroviário respeitam, essencialmente, à utilização da infraestrutura ferroviária, à energia de tração das subestações, ao estacionamento de material circulante, à utilização de estações e apeadeiros e ao consumo de *utilities*.

19.4. . OPERAÇÕES CONJUNTAS

As operações conjuntamente controladas do Grupo IP resultam das suas participações no Corredor Atlântico e AVEP (nota 1.3).

De seguida apresentam-se os impactos das operações conjuntamente controladas nas Demonstrações Financeiras do Grupo IP (saldos em 30 de junho de 2026 e 31 de dezembro de 2025 e transações referentes aos primeiros semestres de 2026 e 2025):

	m€	
Saldos	30-06-2026	31-12-2025
Ativos	1 384	1 277
Passivos	503	4

	m€	
Transações	2026	2025
Serviços prestados	-	40
Resultado do exercício	-134	-

19.5. REMUNERAÇÕES DOS MEMBROS DE ÓRGÃOS SOCIAIS

IP, S.A.

No período de 1 de janeiro a 24 de maio de 2026

DOS ÓRGÃOS SOCIAIS

Conselho de Administração Executivo

Presidente:

Miguel Jorge de Campos Cruz

Vice-Presidentes:

Maria Amália Freire de Almeida

Carlos Alberto João Fernandes

Vogais:

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 26 de agosto de 2022 (Ata da Assembleia Geral n.º 06/2022).

Não foram atribuídas remunerações variáveis de desempenho aos seus gestores.

Encontra-se autorizada a acumulação de funções por parte do Presidente do Conselho de Administração Executivo, Miguel Jorge de Campos Cruz, nos termos e ao abrigo do disposto na alínea c) do n.º 3 do artigo 20.º do EGP, para o exercício da atividade de docência em estabelecimentos de ensino superior público ou de interesse público.

Mesa da Assembleia Geral

Presidente: **a)**

Vice-Presidente: **b)**

Secretária:

Maria Isabel Louro Caria Alcobia

a) O Presidente da Mesa da Assembleia Geral renunciou ao cargo a 24 de janeiro de 2020.

b) O Vice-Presidente da Mesa da Assembleia Geral renunciou ao cargo a 19 de dezembro de 2022.

Após 25 de maio:

DOS ÓRGÃOS SOCIAIS

Conselho de Administração Executivo

Presidente:

Paulo Jorge Leal da Silva Carmona

Vice-Presidentes:

Rui Miguel Alves de Oliveira Coutinho

Carlos Alberto João Fernandes

Vogais:

Ana Rita Baião Matos

Maria Amália Freire de Almeida

Maria Helena Arranhado Carrasco Campos

Os termos do mandato e o estatuto remuneratório associado ao exercício dos cargos foram estabelecidos em reunião de assembleia geral que decorreu no dia 22 de maio de 2026 (Ata da Assembleia Geral n.º 11/2026).

Foi designada a gestora pública Ana Rita Baião Matos para nos termos e para os efeitos do n.º 4 do artigo 31.º do Regime Jurídico do Setor Público Empresarial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, na sua versão atual, aprovar expressamente qualquer matéria cujo impacto financeiro na sociedade seja superior a 1% do ativo líquido.

Mesa da Assembleia Geral

Presidente:

José Manuel de Matos Passos

Vice-Presidente:

Ana Elisabete de Assunção Militão

Secretário:

Maria Teresa Vasconcelos Abreu Flôr de Moraes

As senhas de presença a auferir pelos membros da Mesa da Assembleia Geral foram fixadas na reunião de assembleia geral de 22 de maio de 2026 (Ata da Assembleia Geral n.º 11/2026).

Apresenta-se de seguida a remuneração auferida pelos membros:

(valores em euros)

	2026	2025
Remunerações *	220 712	211 406
Encargos patronais	65 439	63 959
Despesas de representação	60 406	64 283
Encargos com viaturas	20 902	16 018
Seguros (saúde e acidentes pessoais)	2 453	1 154
Outros	24	89
	369 937	356 958

* inclui subsídios de férias, de natal, refeição e deslocação e férias não gozadas

O aumento verificado no período é resultante de pagamentos de acerto de final de mandato, como férias não gozadas, e por o Conselho de Administração Executivo nomeado a 22 de maio ser composto por 6 elementos.

CONSELHO GERAL E DE SUPERVISÃO

No período de 1 de janeiro a 24 de maio de 2026

Presidente:

José Emílio Coutinho Garrido Castel-Branco

Vogal:

Duarte Manuel Ivens Pitta Ferraz

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.

De acordo com o artigo 391.º, n.º 5 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 até 24 de maio, não houve alteração dos membros eleitos do Conselho Geral e de Supervisão nesse período.

Após 25 de maio:

Presidente:

Duarte Manuel Ivens Pitta Ferraz

Vogal e Presidente da Comissão para as Matérias Financeiras:

Pedro Miguel Ribeiro de Almeida Fontes Falcão

Vogais:

Alice Maria Vaz Paulos

Teresa Isabel Carvalho Costa

João Pedro Guimarães Gonçalves Pereira

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 22 de maio de 2026 (Ata da Assembleia Geral n.º 11/2026).

(valores em euros)

	2026		2025	
	Remunerações	Enc. Patronais	Remunerações	Enc. Patronais
José Emílio Coutinho Garrido Castel-Branco	11 858	-	13 183	-
	11 858	0	13 183	0

REVISOR OFICIAL DE CONTAS

Relativamente ao Revisor Oficial de Contas, os respetivos honorários foram fixados na reunião de assembleia geral de 19 de março de 2019 (Ata da Assembleia Geral n.º 03/2019).

(valores em euros)

	2026	2025
Vitor Almeida & Associados, SROC, Lda.	17 886	17 886

O mandato do Revisor Oficial de Contas terminou com a emissão da Certificação Legal de Contas referente ao exercício de 2025, estando o Grupo a aguardar nova nomeação.

20. NORMAS CONTABILÍSTICAS E INTERPRETAÇÕES RECENTEMENTE EMITIDAS

Novas normas, interpretações e alterações, com data de entrada em vigor em 1 de janeiro de 2026

Alterações às IFRS 9 e IFRS 7 Classificação e mensuração de instrumentos financeiros - Impacto: **Nulo**.

Alterações aos contratos IFRS 9 e IFRS 7 - Contratos referenciados a eletricidade dependente da natureza: - Impacto: **Nulo**.

Melhorias Anuais às IFRS – Volume 11 - conjunto de pequenas melhorias

Impacto: **Nulo**.

Novas normas, interpretações e alterações, com data de entrada em vigor em ou após 1 de janeiro de 2027

IFRS 18 – Apresentação e Divulgação nas Demonstrações Financeiras - nova norma estrutural que reformula a apresentação das demonstrações financeiras, estabelecendo uma nova segregação dos resultados operacionais, medidas de desempenho definidas pela gestão, subtotais obrigatórios e requisitos de divulgação reforçados.

Endosso UE: Regulamento (EU) 2026/338, de 13-02-2026 | Data de publicação no JOUE: 16-02-2026 | Impacto Esperado: **Relevante**.

Introduz alterações significativas na apresentação das demonstrações financeiras, nomeadamente:

- Substitui a IAS 1 como principal fonte de requisitos IFRS para a preparação e apresentação das demonstrações financeiras, mantendo-se, contudo, substancialmente inalterados diversos requisitos anteriormente previstos na IAS 1;
- Na demonstração dos resultados, os rendimentos e gastos passam a ser classificados nas categorias (operacionais, investimento, financiamento, impostos sobre o rendimento e operações descontinuadas);
- Passam a existir subtotais obrigatórios, incluindo o resultado operacional, cuja definição é agora estabelecida pela IFRS 18;

- Requisitos alargados para classificação, agregação e desagregação da informação nas demonstrações financeiras;
- Alterações pontuais na demonstração dos fluxos de caixa, incluindo aspetos relativos à classificação de fluxos de caixa de juros e dividendos; e

Exigência de determinadas entidades incluírem “medidas de desempenho definidas pela gestão” nas notas às demonstrações financeiras, com reconciliações para os subtotais mais próximos compatíveis com as IFRS (ex.: reconciliação do “resultado líquido ajustado” com o resultado líquido do exercício).

Normas (novas ou revistas) emitidas pelo IASB e IFRIC ainda não endossadas pela UE

IFRS 19 – Filiais sem Responsabilidade Pública: Divulgações: norma criada para reduzir o ónus de divulgação das entidades sem responsabilidade pública, mantendo os princípios das IFRS, mas permitindo requisitos simplificados, especialmente em instrumentos financeiros, partes relacionadas e imparidade. A data de eficácia definida pelo IASB é de 1 de janeiro de 2027.

Endosso UE: (-) | Data de publicação no JOUE: (-) | Impacto Esperado: **Em análise.**

Emendas ao IAS 21 – Conversão para uma moeda de apresentação hiperinflacionária: Impacto Esperado: **Nulo.**

IAS 28 – Opção de mensuração ao justo valor dos investimentos em associadas e empreendimentos conjuntos: Impacto Esperado: **Nulo.**

IFRS 20 – Ativos regulatórios e passivos regulatórios: são estabelecidos requisitos para o reconhecimento, mensuração, apresentação e divulgação de ativos e passivos regulatórios decorrentes de mecanismos de regulação tarifária. A norma visa refletir os efeitos dos desfasamentos temporais entre a prestação de bens ou serviços regulados e a respetiva recuperação ou devolução através de tarifas futuras, reforçando a transparência e a comparabilidade da informação financeira das entidades sujeitas a regimes tarifários. A data de eficácia definida pelo IASB corresponde aos períodos anuais iniciados em ou após 1 de janeiro de 2029, sendo permitida aplicação antecipada.

Endosso UE: (-) | Data de publicação no JOUE: (-) | Impacto Esperado: **O Grupo irá analisar os potenciais impactos de aplicação desta norma, incluindo a eventual relevância de mecanismos de compensação e de equilíbrio económico/ financeiro previstos em enquadramentos regulatórios e contratuais aplicáveis a determinadas atividades.**

21. GARANTIAS E AVALES

Em 30 de junho de 2026, as responsabilidades assumidas com garantias bancárias prestadas totalizavam 4.976 m€ (31 de dezembro de 2025: 306.481 m€).

A diminuição das responsabilidades face a 31 de dezembro de 2025 é integralmente explicada pelo cancelamento das garantias bancárias prestadas à Autoridade Tributária no âmbito dos processos do IVA (nota 11) ocorrida em duas fases: i) para os processos com ganho em 1ª instância, a necessidade de prestação de caução extinguiu-se definitivamente; ii) para os restantes processos, pela substituição de garantias bancárias por depósitos de caução.

As garantias prestadas a favor de tribunais no âmbito de processos de contencioso e a outras entidades mantêm-se inalteradas face a dezembro de 2025 (4.976 m€).

22. CONTINGÊNCIAS

Ver política contabilística na nota 2.3.13. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro 2025

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 2026, considerando as provisões constituídas e as expectativas existentes nesta data, incluindo as situações de impugnação judicial referente ao diferendo de IVA.

PROCESSOS DE IVA

O Grupo IP apresenta à data de divulgação das suas contas, para além do processo divulgado nas notas 7 e 11 o seguinte processo de IVA.

Em sede de Administração Tributária, proferida a decisão final relativa à correção de IVA de 2006, envolvendo o montante de 2.680 m€ conforme nota 9.1, foi deferido parcialmente pela Autoridade Tributária, tendo a IP Património apresentado impugnação judicial com parecer de especialista fiscal. Não obstante o indeferimento da reclamação graciosa, os pareceres fiscais sobre a matéria permitem sustentar a convicção do Grupo que assiste razão para devolução do referido montante, uma vez que não ocorreu qualquer incumprimento fiscal por parte da IP Património no apuramento de imposto e tratamento da operação em sede do código do IVA. No limite, caso a ação não seja ganha, terá de ser reconhecido como gasto o valor já pago à AT através das liquidações adicionais emitidas resultantes das conclusões do Relatório de Inspeção, 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 a data de marcação de audiência. Em 2 de junho de 2022 foi a Empresa notificada, para efeito de

apresentação de alegações, o que se declinou em virtude da inexistência de novas informações que justificassem contestação, face ao já apresentado na impugnação judicial.

Em 27 de setembro de 2023, a Empresa foi notificada da decisão do Tribunal Tributário de Lisboa de julgar procedente a impugnação judicial apresentada.

Posteriormente, a AT veio interpor recurso desta decisão, tendo sido a Empresa notificada do facto, em 3 de novembro de 2023, para efeito de apresentação de contra-alegações, o que veio a verificar-se em 26 de novembro de 2023.

PROCESSOS EM TRIBUNAL

A 30 de junho de 2026, os processos judiciais em curso, referentes a expropriações ferroviárias, atingem o valor de 53.161 m€, (montante idêntico em 2025), 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 da infraestrutura ferroviária.

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.

SUBSÍDIOS

Os subsídios recebidos foram atribuídos de acordo com as condições de elegibilidade aplicáveis às candidaturas respetivas encontrando-se, no entanto, sujeitos a auditorias e eventual correção pelas entidades competentes. No caso das candidaturas a subsídios comunitários, estas correções poderão ocorrer durante um período de cinco anos a partir do pagamento do saldo.

23. COMPROMISSOS

Os compromissos do Grupo IP resultam fundamentalmente da obrigação de cumprimento dos compromissos assumidos relativos aos Contratos de Subconcessão Rodoviária, à substituição do Estado nos seus pagamentos e recebimentos respeitantes à Rede Rodoviária Concessionada e ao contrato de Concessão da Linha de Alta Velocidade Porto-Lisboa (PPP1) incluído na PPP1 deste grande projeto.

Os encargos líquidos do Grupo IP com Concessões Rodoviárias do Estado e Subconcessões, incluindo as receitas de portagem após o término dos Contratos de Concessão do Estado com os parceiros privados, que são receitas da IP, de acordo com o Contrato de Concessão, a preços constantes e com IVA, conforme os valores enviados à ETF, que serviram de base aos valores apresentados no quadro correspondente no Relatório do Orçamento do Estado para 2026, resumem-se no quadro seguinte:

Encargos Concessões e Subconcessões (M€)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Encargos Brutos	1 212	1 047	951	830	699	631	454	333	321
Receitas	- 263	- 274	- 271	- 889	- 288	- 263	- 228	- 192	- 193
Encargos Líquidos	950	774	681	- 59	412	368	226	141	128

Encargos Concessões e Subconcessões (M€)	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Encargos Brutos	262	183	157	178	48	16	0
Receitas	- 195	- 183	- 148	- 160	- 2	0	0
Encargos Líquidos	66	0	9	17	46	16	0

Fonte: Relatório do Orçamento do Estado 2026

Conforme Relatório do Orçamento do Estado de 2026:

“No que respeita aos valores relativos às parcerias rodoviárias apresentados no quadro anterior, as previsões orçamentais basearam-se nos contratos em execução, não se considerando expectativas de resultados dos processos negociais em curso, nem dos litígios pendentes.

Relativamente aos contratos de subconcessão do Douro Interior, do Litoral Oeste e do Baixo Tejo, as previsões dos respetivos encargos líquidos não contemplam, tal como nos exercícios orçamentais anteriores, o pagamento das denominadas compensações contingentes (em linha com a posição manifestada pelo Tribunal de Contas a esse respeito).

Face à estimativa apresentada no anterior exercício orçamental, o Relatório do Orçamento do Estado para 2026 projeta, para o período plurianual compreendido entre o ano de 2026 e o termo das parcerias rodoviárias, um aumento dos encargos líquidos, o qual é essencialmente justificado pelo aumento da projeção dos encargos brutos. Em linha com o agora disposto, também para o ano de 2026 se projeta

um incremento de encargos entre o presente Relatório para o Orçamento do Estado e o anterior exercício orçamental, projetando o Relatório do Orçamento do Estado para 2025, para o referido ano de 2026, um nível de encargos líquidos de 802 milhões de euros, o qual compara com uma projeção de 950 milhões de euros no presente exercício orçamental

Ao nível dos encargos brutos, o incremento observável entre a projeção plurianual do Relatório do Orçamento do Estado para 2026 e a projeção constante do anterior Orçamento do Estado resulta essencialmente (i) do acréscimo dos encargos estimados com as grandes reparações de pavimento, conforme as estimativas mais recentes disponibilizadas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes; (ii) do aumento dos encargos com reequilíbrios/compensações, estimando-se, neste exercício orçamental, um valor superior de pagamentos à concessionária da Beira Interior, consequência da aplicação da Lei nº 37/2024, de 7 de agosto, e do Decreto-Lei nº 119/2024, de 31 de dezembro, que estabeleceram um regime extraordinário e transitório no qual se determina que a concessionária seja remunerada anualmente, a título antecipado, pelo correspondente a 80% das receitas brutas estimadas no caso base, até que seja dirimido o litígio espoletado pela eliminação das portagens nessa Concessão; e (iii) do aumento dos encargos com a remuneração por serviço das subconcessionárias, consequência das superiores projeções de crescimento de tráfego face às constantes no Relatório do Orçamento do Estado para 2025.

Ao nível da projeção de receita, o presente Relatório do Orçamento do Estado projeta, face ao anterior Relatório, um ligeiro incremento da mesma, consequência, essencialmente, da positiva evolução da inflação e do crescimento estimado de tráfego referido supra.”

Os encargos líquidos do Grupo IP com o contrato de Concessão da Linha de Alta Velocidade para a PPP1, incluindo as receitas associadas à taxa de utilização da infraestrutura, a qual será cobrada aos operadores ferroviários pela utilização da linha a partir de 2030, a preços constantes e com IVA, foram enviados à ETF e serviram de base aos valores apresentados no quadro correspondente no Relatório do Orçamento do Estado para 2026, resumindo-se no quadro seguinte:

Encargos Linha de Alta Velocidade PPP1 (M€)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Encargos Brutos	123	227	199	32	116	197	194	190	186	183
Receitas	0	0	0	0	-6	-12	-18	-23	-23	-23
Encargos Líquidos	124	228	200	32	111	185	175	167	164	160

Encargos Linha de Alta Velocidade PPP1 (M€)	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Encargos Brutos	181	177	174	171	169	165	162	160	157	154
Receitas	-23	-23	-23	-23	-23	-23	-23	-23	-23	-23
Encargos Líquidos	157	154	151	147	146	142	139	137	134	131

Encargos Linha de Alta Velocidade PPP1 (M€)	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055
Encargos Brutos	152	149	147	144	142	140	138	135	68	40
Receitas	-23	-23	-23	-23	-23	-23	-23	-23	-23	-11
Encargos Líquidos	128	126	124	120	119	117	115	112	45	29

24. INFORMAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS

- a) Nos termos do n.º 1 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 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 n.º 110/2009 de 18 maio):
- i. Contas Nacionais:

Após consulta ao Instituto Nacional de Estatística (INE) entende-se que todas as rubricas contabilísticas da IP (empresa-mãe do Grupo IP) têm impacto direto nas contas nacionais. Os fluxos que a IP 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 a IP recebe juros de aplicações financeiras fora do perímetro das Administrações Públicas, contribui positivamente para o saldo das Administrações Públicas. Quando a IP paga serviços prestados por Sociedades fora do perímetro das Administrações Públicas está a aumentar a despesa pública e, consequentemente, o défice; se a IP se financiar junto do sector financeiro ou do Resto do Mundo, está a aumentar a dívida pública.

Pela própria natureza do sistema de contas nacionais, a estimativa do impacto de uma única unidade deve ser tomada como meramente indicativa. Consistindo num sistema integrado, para evidenciar as relações económicas subjacentes de forma mais explícita, a metodologia das contas nacionais estabelece que as operações de uma unidade ou conjunto de unidades, por vezes, sejam objeto de transformações cujo efeito analítico só faz sentido no conjunto mais alargado do sistema de contas.

- ii. Contas Públicas:

A prestação de contas numa ótica de contabilidade pública adota a denominada base de caixa, em que se procede ao registo de fluxos financeiros – pagamentos e recebimentos.

A IP encontra-se integrada no conjunto das Entidades Públicas Reclassificadas sendo equiparada a Serviços e Fundos Autónomos, estando assim incluída no perímetro orçamental do Estado.

25. 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 da IP tem de formular aquilo que se designa como “reserva de direito”, ou seja, tem de informar a IP 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.

Desde o início dos contratos e até 30 de junho de 2026 foram apresentados os seguintes pedidos de REF:

RELATÓRIO E CONTAS CONSOLIDADO

1.º SEMESTRE

PARTE II . DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS

CONSOLIDADAS E NOTAS

Subconcessão	Tipo de Pedido Efetuado	Facto Gerador do Pedido	Ponto de Situação
Auto-Estrada Transmontana (AEXXI)	Juros por atraso no pagamento da remuneração	Juros de mora por atraso no pagamento da remuneração	CAE da IP suspendeu pagamentos, pelo menos até decisão do TdC sobre recurso CSA do AL. Pagamentos foram retomados após decisão do Tribunal de Contas (decisão de não sujeição na sequência de resubmissão).
Auto-Estrada Transmontana (AEXXI)	Juros por atraso no pagamento da remuneração	Juros de mora por atraso no pagamento da remuneração	IP não pagou a remuneração devida, cuja data limite era 31 de agosto de 2021. Em 7 e 10 de setembro do mesmo ano a situação foi totalmente regularizada.
Auto-Estrada Transmontana (AEXXI)	Reposição de equilíbrio financeiro	Eliminação das taxas de portagem cobradas aos utilizadores, A4 na sequência da Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto	Em análise.
Baixo Alentejo	Juros por atraso no pagamento da remuneração	Juros de mora por atraso no pagamento da remuneração	IP não pagou a remuneração devida, cuja data limite era 31 de agosto de 2021. Em 7 e 10 de setembro do mesmo ano a situação foi totalmente regularizada.
Baixo Alentejo	Reposição do equilíbrio financeiro	Pandemia da COVID 19- caso de força maior; DL 19-A/2020, ALCE	Em análise.
Douro Interior (Ascendi DI)	Reposição de equilíbrio financeiro	Pandemia e medidas tomadas para conter a sua propagação	A IP requereu ao MIH a constituição de uma comissão de negociação (24-04-2024).
Douro Interior (Ascendi DI)	Pagamento de faturas vencidas e não pagas (compensações contingentes); subsidiariamente, pedido de reposição do equilíbrio financeiro	Compensações contingentes	TA indeferiu exceções deduzidas pela IP, considerando-se competente. Decisões do TdC não afastam a possibilidade de o TA se pronunciar sobre o pedido formulado pela SDI. O TA, a 21 de abril de 2026, solicitou, à Ordem dos Economistas,, a indicação do árbitro presidente.
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 e aguarda decisão do Governo (para constituição de comissão de negociação).
Litoral Oeste (AELO)	Juros por atraso no pagamento da remuneração	Juros de mora por atraso no pagamento da remuneração	IP não pagou a remuneração devida, cuja data limite era 31 de agosto de 2021. Em 7 e 10 de setembro, do mesmo ano, a situação foi totalmente regularizada.
Litoral Oeste (AELO)	Reposição do equilíbrio financeiro	Medidas legais e administrativas tomadas para conter/mitigar o contágio da pandemia e os efeitos sócio-económicos da mesma; qualificam como alterações legislativas de carácter específico	A IP requereu ao MIH a constituição de uma comissão de negociação (24-04-2024).
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).
Pinhal Interior (Ascendi PI)	Reposição do equilíbrio financeiro	Eliminação das taxas de portagens cobradas aos utilizadores, A13 e A13-1 na sequência da Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto	Em análise.

RELATÓRIO E CONTAS CONSOLIDADO

1.º SEMESTRE

PARTE II . DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS

CONSOLIDADAS E NOTAS

Subconcessão	Tipo de Pedido Efetuado	Facto Gerador do Pedido	Ponto de Situação
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	Em curso mas ação esteve parada por inércia do Tribunal Arbitral, razão pela qual a IP requereu a destituição do Presidente do Tribunal Arbitral. Foi nomeado novo Presidente (Prof. Tiago Duarte). Processo arbitral retomado.
Algarve Litoral	Providência cautelar no âmbito da ação para rescisão do contrato de subconcessão reformado	Providência cautelar no âmbito da ação para rescisão do contrato de subconcessão reformado	Decisão arbitral: IP condenada a pagar 30.007.923,12€, acrescido de um valor mensal até que seja proferida a decisão final, no montante mínimo de 1.162.805,95€, e de 1.262.805,95€ decorridos 45 dias da referida decisão arbitral. IP pediu a anulação parcial da decisão (sobre a decisão de o Tribunal Arbitral se julgar competente).
Algarve Litoral	Rescisão do Contrato de Subconcessão Reformado, condenação da IP a pagar encargos com rescisão dos contratos de financiamento e indemnização à RAL	Rescisão do Contrato de Subconcessão Reformado, condenação da IP a pagar encargos com rescisão dos contratos de financiamento e indemnização à RAL	Contestação entregue.
Algarve Litoral	Reposição do equilíbrio financeiro	Desvio de tráfego da 125 para a Via do Infante na sequência da Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto	Em análise.
Baixo Tejo	Impugnação de multas aplicadas	Multas contratuais aplicadas à AEBT relativas ao incumprimento de data de entrada em serviço do aumento do número de vias, no âmbito de contrato celebrado.	TA constituído a 11-12-24. Decisão de 11 de julho de 2025, julgou improcedente a ação proposta pela AEBT. AEBT interpôs Recurso de Revista.
Baixo Tejo	Impugnação de multas aplicadas	Multas contratuais aplicadas à AEBT relativas ao incumprimento de data de entrada em serviço do aumento do número de vias, no âmbito de contrato celebrado.	Em análise.

Contrato de Prestação de Serviços	Tipo de Pedido Efetuado	Facto Gerador do Pedido	Ponto de Situação
ViaLivre - Norte Litoral	Reposição de equilíbrio financeiro	Alteração legislativa de carácter específico - Alteração da Lei n.º 25/2006, materializadas aquando da aprovação da Lei n.º 64-B/2011 de 30 de dezembro.	A IP aceitou a elegibilidade das despesas apresentadas, que serão ou não aprovadas caso a caso.
Vialivre, S.A. Algarve e Norte Litoral	Reposição de equilíbrio financeiro	Alteração legislativa de carácter específico materializada aquando da aprovação da Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto	Em análise.
Ascendi O&M Interior Norte	Reposição de equilíbrio financeiro	Alteração legislativa de carácter específico materializada aquando da aprovação da Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto	Em análise.
Ascendi O&M Concessão IP A23	Reposição de equilíbrio financeiro	Alteração legislativa de carácter específico materializada aquando da aprovação da Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto	Em análise.
Ascendi O&M Concessão IP - IP4 (A4)	Reposição de equilíbrio financeiro	Alteração legislativa de carácter específico materializada aquando da aprovação da Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto	Em análise.
Ascendi O&M BLA	Reposição de equilíbrio financeiro	Alteração legislativa de carácter específico materializada aquando da aprovação da Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto	Em análise.

**COMPENSAÇÕES, RESERVAS DE DIREITOS E PEDIDOS DE REPOSIÇÃO DE EQUILÍBRIO
FINANCEIRO (REF) NAS CONCESSÕES DO ESTADO**

Tratando-se de concessões do Estado que são negociadas pelo Estado com as Concessionárias, a IP não é contraparte nos contratos, apenas tem conhecimento destas situações por intermédio do representante do Estado, o IMT. No âmbito do seu Contrato de Concessão com o Estado, o Grupo IP poderá eventualmente ser chamado a efetuar o pagamento de situações de REF, se o Concedente assim o determinar.

No primeiro semestre de 2026, o Grupo IP registou encargos no montante líquido de 1.439,9 m€ de participações, compensações e reequilíbrios, dos quais se destacam:

- i) Compensação à concessionária AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, no montante de 5.290 m€, nos termos da sentença do Tribunal Arbitral de 7 de fevereiro de 2017;
- ii) Execução dos Acordos de Reequilíbrio financeiro com a Lusoponte, resultando num saldo de 836,6 m€ a favor da Concessionária;
- iii) Recebimento da ETF relativo à compensação à concessionária da Beira Interior, paga pela IP em 2025, no montante de 5.106,8 m€, nos termos da Decisão Arbitral do Processo n.º 21/2022/AHC/ASB;
- iv) Reembolso de Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (TRIR) às diversas concessionárias no total de 420 m€.

26. EVENTOS SUBSEQUENTES

Ver política contabilística 2.3.18. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro de 2025

i) Aumento de Capital

Após 30 de junho de 2026, ocorreram os seguintes aumentos de capital mediante Deliberações Sociais Unâнимes por escrito:

- Em 6 de julho de 2026, o capital social da IP foi aumentado em 175.365 m€ através da emissão de 35.073 novas ações com valor nominal de 5.000 euros cada; e
- Em 5 de agosto de 2026, o capital social da IP foi aumentado em 71.185 m€ através da emissão de 14.237 novas ações com valor nominal de 5.000 euros cada;
- Em 7 de setembro de 2026, o capital social da IP foi aumentado em 14.985m€ através da emissão de 2.997 novas ações com valor nominal de 5.000 euros cada.

ii) Processo de IVA

A 30 de julho de 2026, a IP foi notificada do Projeto de Relatório de Inspeção referente ao exercício de 2022, no âmbito do qual a Autoridade Tributária propõe uma correção às declarações periódicas de IVA no montante de 292.376 m€.

A 25 de junho de 2026 a IP foi notificada, através do seu mandatário, da submissão à apreciação do TJUE de questões relacionadas com o Recurso Jurisdicional 622/11.4BEALM, referente ao processo de IVA de 07/2009 a 10/2009.

iii) Moratória

Através do Despacho do Senhor Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças n.º 579/2026, de 30 de junho, foi concedida à IP uma nova moratória do serviço da dívida dos empréstimos do Estado alocados à componente rodoviária. O vencimento de 30 de abril de 2026 foi prorrogado para 30 de abril de 2027, sem custos adicionais, não vencendo juros os montantes diferidos.

Almada, 17 de setembro de 2026

O Conselho de Administração Executivo,

Presidente Paulo Jorge Leal da Silva Carmona

Assinado digitalmente

Diretora Financeira Maria do Carmo Almiro do Vale Duarte Ferreira

Assinado digitalmente

Vice-Presidente Rui Miguel Alves de Oliveira Coutinho

Assinado digitalmente

Vice-Presidente Carlos Alberto João Fernandes

Assinado digitalmente

Contabilista Certificado Diogo Mendonça Lopes Monteiro

Assinado digitalmente

Vogal Ana Rita Baião Matos

Assinado digitalmente

Vogal Maria Amália Freire de Almeida

Assinado digitalmente

Vogal Maria Helena Arranhado Carrasco Campos

Assinado digitalmente

Assinatura Digital Parte III



Infraestruturas
de Portugal

Almada, 17 de setembro de 2026

O Conselho de Administração Executivo,

Presidente

Paulo Jorge Leal da Silva Carmona

**Diretora
Financeira**

Maria do Carmo Almiro do Vale
Duarte Ferreira

Vice-Presidente

Rui Miguel Alves de Oliveira
Coutinho

Vice-Presidente

Carlos Alberto João Fernandes

**Contabilista
Certificado**

Diogo Mendonça Lopes Monteiro

Vogal

Ana Rita Baião Matos

Vogal

Maria Amália Freire de Almeida

Vogal

Maria Helena Arranhado Carrasco
Campos

Relatório de Revisão Limitada às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas de 30 de junho de 2026

Parte IV



Infraestruturas
de Portugal



RELATÓRIO DE REVISÃO LIMITADA DE DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS

Introdução

Efetuámos uma revisão limitada das demonstrações financeiras condensadas consolidadas anexas da Infraestruturas de Portugal, S.A. (o Grupo), que compreendem a demonstração da posição financeira condensada consolidada em 30 de junho de 2026 (que evidencia um total de 33.736.404 milhares de euros e um total de capital próprio de 16.547.137 milhares de euros, incluindo um resultado líquido de 43.752 milhares de euros), as demonstrações condensadas consolidadas do resultado integral, das alterações no capital próprio e dos fluxos de caixa relativas ao período de seis meses findo naquela data, e as notas a estas 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 a IAS 34 – Relato financeiro intercalar tal como adotada na União Europeia, e a 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 a 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 do Grupo, 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, S.A. em 30 de junho de 2026 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 referido no ponto 4.4.1 do Relatório de Gestão e na nota 25 do Anexo às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas, o Tribunal de Contas confirmou, através do Acórdão n.º 13/2019, de 28 de maio, na sequência do recurso interposto pela IP da decisão constante do Acórdão n.º 29/2018, de 20 de junho, a recusa de concessão de visto ao Contrato de Subconcessão Alterado do Algarve Litoral, celebrado com a Subconcessionária no âmbito de um processo de renegociação.

A IP interpôs recurso daquela decisão para o Tribunal Constitucional, o qual foi rejeitado em setembro de 2020. Na sequência dessa decisão, a IP apresentou reclamação para o Plenário do Tribunal Constitucional, que, através do Acórdão n.º 58/2021, de 22 de janeiro, decidiu, em definitivo, pela não admissão do recurso.

Em 17 de julho de 2019, a Subconcessionária apresentou um pedido de declaração de resolução do contrato de subconcessão, ao abrigo da legislação aplicável. Não tendo esse pedido sido aceite, a Subconcessionária desencadeou, no início de setembro de 2019, um processo arbitral contra a IP. O Tribunal Arbitral foi formalmente constituído em 2020, encontrando-se o processo ainda em curso. Adicionalmente, em 17 de dezembro de 2024, a Subconcessionária iniciou um novo processo arbitral, igualmente tendo por objeto a resolução do contrato de subconcessão.

Acresce que as entidades financiadoras interpuseram uma ação de indemnização que, conforme divulgado na referida nota 25, se encontra igualmente em curso.

2. Conforme divulgado na nota 7 do Anexo às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas, o ativo corrente registado na rubrica Estado e Outros Entes Públicos respeita, praticamente na sua totalidade, a IVA apurado no âmbito da concessão rodoviária pela extinta EP – Estradas de Portugal, S.A. e, subsequentemente, pela IP, desde a fusão com a REFER, ascendendo, em 30 de junho de 2026, a 2.581.489 milhares de euros.

Em consequência do enquadramento atribuído pela Autoridade Tributária à atividade desenvolvida pela IP, em particular à Consignação do Serviço Rodoviário (CSR), têm vindo a ser efetuadas correções em matéria de IVA. Relativamente aos exercícios inspecionados até 2021, essas correções ascendem a 3.109.147 milhares de euros, acrescidos de juros contabilizados até à data das respetivas liquidações, no montante de 199.140 milhares de euros.

Todas as liquidações se encontram em fase de contestação, quer através de reclamações administrativas, quer por via de impugnações judiciais. A IP foi já notificada de algumas decisões favoráveis em primeira instância, as quais têm sido objeto de recurso por parte da Autoridade Tributária.

A IP tem vindo a constituir uma provisão específica correspondente ao IVA deduzido sobre atividades financiadas pela CSR, que, em 30 de junho de 2026, ascendia a 692.392 milhares de euros. Este montante corresponde ao IVA que o Grupo estima que deixaria de recuperar caso a CSR fosse considerada uma receita não sujeita a IVA. Esta situação não teria impacto no resultado do período, uma vez que se traduziria apenas numa reclassificação de contas do ativo.

3. De acordo com o divulgado na nota 9.3.2 do Anexo às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas, uma parte significativa do financiamento do Grupo tem sido assegurada pelo acionista Estado. Em 30 de junho de 2026, o montante total de financiamentos e suprimentos, incluindo juros, ascendia a 2.332.667 milhares de euros, dos quais 2.215.578 milhares de euros respeitavam a financiamentos relacionados com o segmento rodoviário.

Estes financiamentos apresentavam, naquela data, maturidades já vencidas, tendo sido concedida uma moratória, com suspensão da contagem de juros, até 30 de abril de 2027.

Adicionalmente, conforme referido na nota 9.2.1, o ativo corrente inclui investimentos efetuados pelo Grupo, por conta do Estado, em infraestruturas ferroviárias de longa duração, no montante de 5.990.083 milhares de euros.

4. Conforme mencionado nas notas 2.4 e 5 do Anexo às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas, a IP amortiza o direito de concessão rodoviário, cujo valor reconhecido no ativo intangível ascende a 22.872.532 milhares de euros, através do método das unidades de produção equivalentes. O cálculo da amortização baseia-se, designadamente, na estimativa da totalidade dos rendimentos a gerar pela concessão até ao respetivo termo e na valorização da totalidade dos investimentos a realizar pela IP.

Atendendo a que os acontecimentos futuros poderão não ocorrer conforme o esperado, nomeadamente em consequência de fatores exógenos ao Grupo, tais como a evolução das variáveis macroeconómicas, decisões políticas e alterações de natureza socioeconómica, o desempenho financeiro e económico da Concessão poderá ser significativamente afetado caso os pressupostos subjacentes às estimativas adotadas venham a sofrer alterações.

Conforme divulgado na Nota 2.4 do Anexo às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas, relativamente aos efeitos decorrentes: (i) da eliminação das taxas de portagem, a partir de 1 de janeiro de 2025, em diversas concessões anteriormente designadas por ex-SCUT, introduzida pela Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto; e (ii) da aplicação de descontos em outras autoestradas integradas na rede própria da IP, introduzidos pela Portaria n.º 418/2023, a IP considerou o direito à obtenção de uma compensação financeira a pagar pelo Concedente, o Estado, pela perda de receita associada àqueles descontos e à eliminação das taxas de portagem.

Este entendimento assenta no disposto na alínea c) da Cláusula 87.^a, n.º 1, do Contrato de Concessão celebrado em 23 de novembro de 2007, que prevê o direito ao reequilíbrio financeiro.

5. Conforme divulgado nas notas 23 e 25 do Anexo às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas, no âmbito dos contratos de subconcessão do Baixo Tejo, Litoral Oeste e Douro Interior, subsistem divergências relativamente às denominadas compensações contingentes.

De acordo com a informação divulgada, as previsões dos respetivos encargos líquidos não contemplam o pagamento dessas compensações contingentes, em linha com o entendimento que tem vindo a ser manifestado pelo Tribunal de Contas, segundo o qual o respetivo pagamento é considerado ilícito e indevido.

Não obstante, importa salientar que todas as operações relacionadas com estas matérias se encontram refletidas nas Demonstrações Financeiras do Grupo.

RIBEIRO, RIGUEIRA, MARQUES, ROSEIRO & ASSOCIADOS, SROC, LDA.
Representada por:

Joaquim Eduardo Pinto Ribeiro, ROC nº 1015
Registado na CMVM com o nº 20160630





Infraestruturas de Portugal, SA

Campus do Pragal · Praça da Portagem
2809-013 ALMADA · Portugal

+(351) 212 879 000

ip@infraestruturasdeportugal.pt
infraestruturasdeportugal.pt

Capital Social · 15 938 295 000,00 €
NIF · 503 933 813

