



Infraestruturas
de Portugal

RELATÓRIO E CONTAS CONSOLIDADO 1.º SEMESTRE 2025

ÍNDICE

PARTE I RELATÓRIO DE GESTÃO	4
1. SUMÁRIO EXECUTIVO	6
2. QUEM SOMOS	10
2.1 O GRUPO IP	12
2.2 MISSÃO, VISÃO E VALORES	13
2.3 MODELO DE GOVERNAÇÃO	14
2.4 AS NOSSAS REDES	19
3. PERFORMANCE DO 1.º SEMESTRE	23
3.1 PRINCIPAIS INDICADORES	23
3.2 DESTAQUES DO SEMESTRE	26
4. PRINCIPAIS ÁREAS DE NEGÓCIO	33
4.1 CONSERVAÇÃO DA REDE	33
4.2 INVESTIMENTO NA INFRAESTRUTURA RODOFERROVIÁRIA	42
4.3 UTILIZAÇÃO DA REDE RODOFERROVIÁRIA	50
4.4 PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS	56
4.5 TELECOMUNICAÇÕES E <i>CLOUD</i> EMPRESARIAL	61
4.6 SERVIÇOS DE ENGENHARIA	62
4.7 GESTÃO IMOBILIÁRIA E DE ESPAÇOS COMERCIAIS	63
5. DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO	65
5.1 RENDIMENTOS OPERACIONAIS	65
5.2 GASTOS OPERACIONAIS	74
5.3 ESTRUTURA PATRIMONIAL	82
6. GESTÃO FINANCEIRA E DÍVIDA	85
6.1 GESTÃO FINANCEIRA	85
6.2 OPERAÇÕES DE AUMENTO DE CAPITAL	90
6.3 ESTRUTURA DA DÍVIDA FINANCEIRA	91
6.4 ANÁLISE DOS RESULTADOS FINANCEIROS	94
7. EVENTOS SUBSEQUENTES	97
PARTE II NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS PARA O PRIMEIRO SEMESTRE DE 2025	101
PARTE III ASSINATURA DIGITAL	190
PARTE IV RELATÓRIO DE REVISÃO LIMITADA DE DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS JUNHO 2025	192

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 2025
1.º Semestre
Parte I



**Sumário
Executivo
Parte I**

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O Grupo IP obteve um resultado líquido consolidado de 78,5 milhões de euros e um EBITDA de 267,6 milhões de euros no primeiro semestre de 2025, registando um crescimento de 11% em relação ao primeiro semestre de 2024,

Durante o primeiro semestre, a IP manteve uma trajetória de forte investimento, com destaque para os projetos com financiamento europeu, como é o caso do PRR.

No final do 1.º semestre de 2025, o Grupo IP apresentou um Resultado Líquido positivo de 78,5 milhões de euros, que compara com o resultado líquido positivo de 70,7 milhões de euros registado em igual período de 2024, representando, assim uma variação de 11%.

O Resultado Operacional foi positivo em 159,2 milhões de euros, registando um aumento de 123 mil euros face ao período homólogo de 2024, que tinha sido de 159,1 milhões de euros.

Os Rendimentos Operacionais do 1.º semestre totalizaram 710,3 milhões de euros, cerca de 3,7 milhões de euros acima do valor de 2024, justificado essencialmente pelo aumento dos rendimentos provenientes das Indemnizações Compensatórias.

O valor das Indemnizações Compensatórias registado no 1.º semestre do período em análise ascende a 55,3 milhões de euros, sendo superior ao do período homólogo de 2024 em 10,6 milhões de euros. Estes montantes correspondem ao definido no Contrato Programa Ferroviário, para o período 2024-2028, que reflete o montante a pagar pelo Estado à IP, pelo cumprimento das obrigações de serviço público de gestão da infraestrutura ferroviária. 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 findo.

Os rendimentos provenientes de Vendas e Serviços Prestados foram de 605,3 milhões de euros, representando uma variação negativa de 2,4 milhões de euros face ao período homólogo de 2024, em resultado, essencialmente, da entrada em vigor, a 1 de janeiro de 2025, da 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.

Por seu lado, o valor dos Gastos Operacionais do 1.º semestre de 2025 (551 milhões de euros) ficaram ligeiramente acima do verificado no período homólogo de 2024, considerando que, o aumento de Gastos com os Fornecimentos e Serviços Externos (7,6 milhões de euros), os Gastos com o Pessoal (4,2 milhões de euros) e o Consumo das Mercadorias Vendidas e das Matérias Consumidas (1,6 milhões de euros), foi compensado por uma redução dos gastos com amortizações (10 milhões de euros). Em termos globais, os gastos totais com a conservação, reparação e segurança da rede rodoferroviária aumentaram face ao ano anterior. Na rede rodoviária, estas intervenções ascenderam a 68,5 milhões de euros, 11% acima do registado em igual período de 2024. Na rede ferroviária, foram gastos 41,3 milhões de euros, cerca de 4 milhões de euros acima do valor de 2024.

Os gastos com pessoal, no 1.º semestre de 2025, ascenderam a 81 milhões de euros, mais 4,2 milhões de euros do que no mesmo período de 2024. O efetivo médio do Grupo IP no 1.º semestre de 2025 foi de 3.606 colaboradores, sendo que no final de junho o número de colaboradores era de 3.593 colaboradores.

Há ainda a registar uma melhoria de 5,3 milhões de euros no resultado financeiro do primeiro semestre de 2025, associado à redução da componente dos juros afetos às subconcessões em virtude da descida do passivo associado, mas também à forte imunização da carteira de dívida a variações das taxas de juro.

Concomitantemente com o aumento do Resultado Líquido e do Resultado Operacional, bem como do reforço da conservação, reparação e segurança, o primeiro semestre de 2025 manteve uma trajetória de forte investimento em infraestruturas rodoviárias e ferroviárias.

O investimento realizado na rede ferroviária ascendeu a 182 milhões de euros, cerca de 37,5 milhões de euros abaixo do valor registado no 1.º semestre de 2024. Para esta execução relevam os projetos que foram inicialmente inscritos no Programa Ferrovia 2020, cujo investimento total representou 96,8 milhões de euros, com destaque para a Linha da Beira Alta, cuja execução foi de 44,7 milhões de euros.

Os investimentos realizados, no 1.º semestre de 2025, na rede rodoviária, totalizaram 67,3 milhões de euros, mais 27,9 milhões de euros do que em igual período de 2024, com maior destaque para a concretização dos projetos de investimento do PRR (53,5 milhões de euros). No período em análise, destacam-se a obra IP2 – Variante Nascente de Évora, com um investimento de 7,4 milhões de euros, e a obra do IP8 (EN121) — reformulação do entroncamento com a ER2, na região de Ferreira do Alentejo (km 51+280), com um investimento de 5,8 milhões de euros.

Destaca-se ainda o projeto de substituição do sistema de cabos submarinos, que liga o Continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira (*Atlantic CAM*), que se encontra em plena execução, em linha com o programa que foi definido, apesar de terem sido asseguradas algumas iniciativas de reforço de segurança, estando prevista a sua entrada em exploração durante o ano de 2027.

No final do 1.º semestre de 2025, a dívida financeira da IP fixou-se em 3.261 milhões de euros, mantendo-se a trajetória de redução deste agregado, sendo que, em junho de 2025, a redução da dívida no montante de 22 milhões de euros resultou exclusivamente das amortizações de capital previstas nos planos de reembolso dos empréstimos contraídos junto do BEI.

Durante o 1.º semestre de 2025 realizaram-se operações de aumento do capital social da IP que totalizaram 699,8 milhões de euros. Estas operações de aumento do capital visaram a cobertura das necessidades de financiamento resultantes dos encargos com PPP rodoviárias, investimentos ferroviários e serviço da dívida, excluindo-se deste último, os empréstimos contraídos junto do Estado Português. Em 30 de junho de 2025, o capital social da empresa-mãe ascendia a 15.103,7 milhões de euros.

guias
sonoras

para sua seguran

5199

SOS





Quem Somos Parte I

2. QUEM SOMOS

A Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) é uma empresa pública que resulta da fusão entre a Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E. (REFER) e a EP - Estradas de Portugal, S.A. (EP), 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, nos termos do Contrato de Concessão Geral da rede rodoviária nacional celebrado com o Estado, pela prestação de serviço público de gestão da infraestrutura integrante da Rede Ferroviária Nacional (RFN), em regime de delegação de competências do Estado Português, através da execução de um Contrato Programa para a gestão da infraestrutura ferroviária, e por atividades conexas com o sistema de cabos submarinos de comunicações eletrónicas entre Portugal continental e os arquipélagos dos Açores e da Madeira, nos termos do contrato de concessão.

CONTRATO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIO:

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

Um dos aspetos mais relevantes foi a introdução do conceito de disponibilidade que consiste na verificação da qualidade do serviço prestado aos utentes, bem como na aferição da sinistralidade rodoviária e das externalidades geradas, traduzidos nos indicadores de desempenho.

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:

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

Entre 1 de janeiro de 2021 e 30 de junho de 2022, o Contrato Programa foi objeto de sucessivas prorrogações semestrais, mediante a celebração de Aditamentos ao Contrato, determinados por Resolução do Conselho de Ministros.

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 n.º 3/2024, de 5 de janeiro, procedeu-se à assinatura do contrato em 20 de novembro de 2024 para o período 2024/2028, assim como à assinatura do aditamento em 18 de dezembro de 2024 para o período de 01 de julho de 2022 a 31 de dezembro de 2023. Atualmente, aguarda-se a concessão de visto prévio do Tribunal de Contas, para a entrada em vigor dos mesmos.

CONTRATO DE CONCESSÃO ATLANTIC CAM:

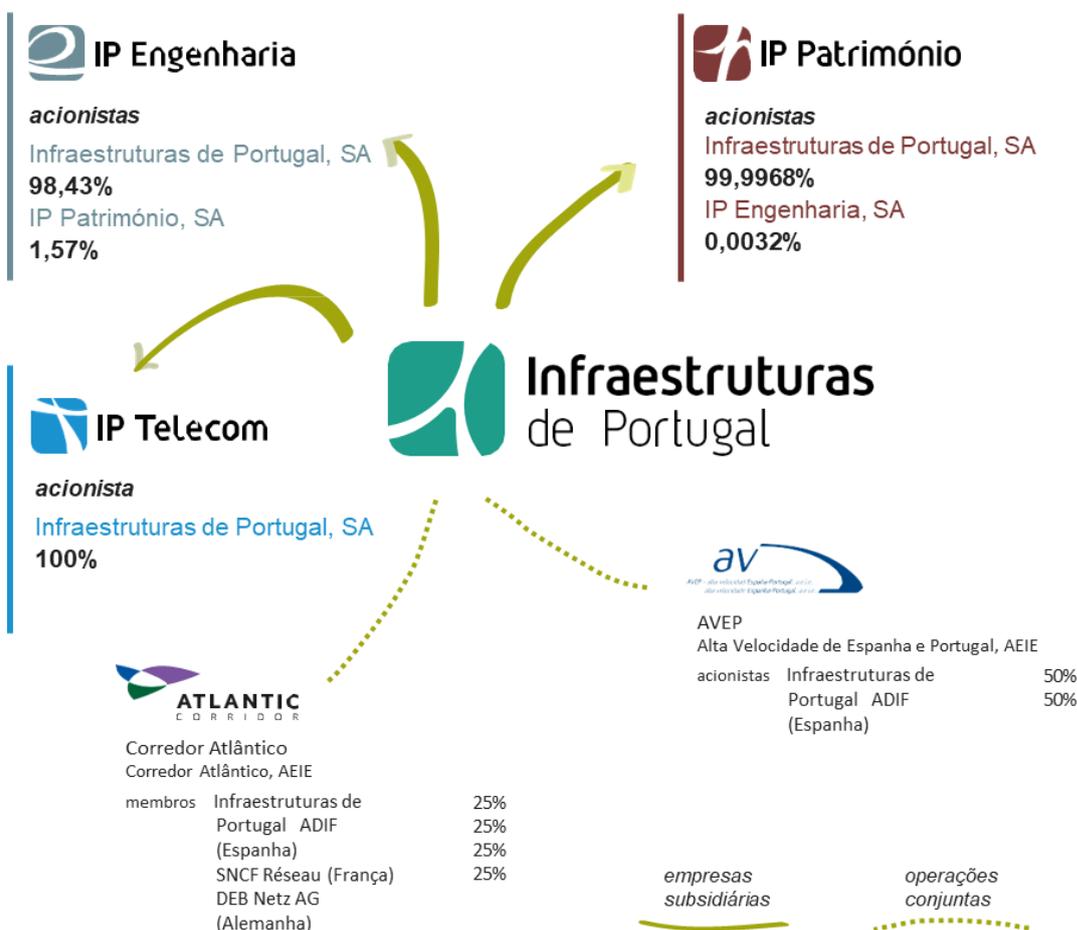
As comunicações eletrónicas entre o território de Portugal continental e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira (comunicações CAM) são atualmente asseguradas através de um sistema de cabos submarinos, com um total de 3700 km.

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 (anel CAM).

Assim, através do Decreto-Lei n.º 63/2022, de 26 de setembro, foi atribuído 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.

2.1 O GRUPO IP



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

A IP detém participação no capital social de três empresas: IP Engenharia, IP Património e IP Telecom. As empresas participadas visam constituir centros de lucro, tendo em vista **otimizar as receitas não core do Grupo IP**, rentabilizando a capacidade excedentária dos ativos não utilizados nas atividades principais.

A IP Engenharia foca a grande maioria da sua atividade na **contribuição para a concretização do Plano Nacional de Investimentos 2030 (PNI2030), na conclusão dos projetos do anterior Programa Ferrovia 2020 e no desenvolvimento do Plano Nacional Ferroviário.**

A **IP Património** é responsável pela gestão do património imobiliário da IP, com o objetivo de **otimizar os recursos e rentabilizar os ativos não operacionais.** A empresa foca-se na valorização e na exploração dos imóveis da IP, contribuindo com a gestão eficaz de terrenos,

edifícios e outras propriedades que não estão diretamente ligados à operação das infraestruturas de transporte.

A **IP Telecom** é a empresa do Grupo IP especializada na gestão e exploração de redes de telecomunicações. A IP Telecom tem como principal missão **garantir a infraestrutura de telecomunicações necessária para apoiar as operações do Grupo IP**, tanto nas áreas de transporte rodoviário como ferroviário. Além disso, a empresa desenvolve soluções de comunicação para terceiros, utilizando a vasta rede de fibra ótica e outros recursos tecnológicos sob a gestão da Infraestruturas de Portugal. Atua ainda no domínio da segurança e cibersegurança, acompanhando os desafios mais recentes no setor, tendo sido recentemente incumbida pelo Governo, no âmbito da Estratégia para o Digital, de participar ativamente no desenvolvimento de uma *Cloud Soberana* em Portugal.

A IP é ainda membro associado dos Agrupamentos Europeus de Interesse Económico (AEIE) “Corredor Atlântico” e “AVEP – Alta Velocidade Espanha-Portugal”, entidades formadas com empresas europeias congéneres da IP. Têm como objetivos fomentar a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias e realizar estudos preliminares dos corredores Porto-Vigo e Madrid-Lisboa-Porto, respetivamente.

As ações representativas da totalidade do capital social da IP pertencem ao Estado e são detidas pela Entidade do Tesouro e Finanças. A 30 de junho de 2025, o capital social, totalizava 15.103.695.000 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 IP reveste a natureza de empresa pública sob forma de sociedade anónima e rege-se pelo Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, que a criou, alterado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, pela Lei n.º 2/2020, de 31 de março, pelo Decreto-Lei n.º 63/2022, de 26 de setembro, e pela Lei n.º 24-E/2022, de 30 de dezembro, pelos seus estatutos, aprovados em anexo ao referido diploma legal, pelo regime jurídico do setor público empresarial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, pelas boas práticas de governo societário aplicáveis ao setor, pelas disposições do Código das Sociedades Comerciais, regulamentos internos e normas jurídicas nacionais e europeias subjacentes à sua atividade.

Quanto ao modelo de governo societário, a IP adota o modelo dualista, permitindo uma separação eficaz do exercício da supervisão e da função de gestão da sociedade na prossecução dos objetivos e interesses da empresa, do seu acionista, colaboradores e restantes *stakeholders*,

contribuindo, desta forma, para alcançar o grau de confiança e transparência necessário ao seu adequado funcionamento e otimização.

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

ÓRGÃOS SOCIAIS

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

ASSEMBLEIA GERAL

É composta pelos acionistas, sendo a mesa da assembleia geral constituída por um presidente, um vice-presidente e um secretário.



(*) 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.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO

Em 26 de agosto de 2022 foi nomeado, em Assembleia Geral, o Conselho de Administração Executivo para o mandato 2022-2024, constituído por um Presidente, dois Vice-Presidentes e três Vogais.

Foi eleita para o cargo de Vogal do Conselho de Administração da IP, com efeitos a 1 de agosto de 2023 e para o período remanescente do mandato 2022-2024, a Vogal Gina Maria dos Santos

Pimentel, a quem foi atribuída a competência prevista no n.º 4 do artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro.

A Vogal do Conselho de Administração Executivo da IP Gina Maria dos Santos Pimentel renunciou ao cargo, cessando funções em 31 de maio de 2025, ficando o previsto no n.º 4 do artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, na competência do Presidente Miguel Jorge Campos Cruz, a partir de 01 de junho de 2025.

A 30 de junho de 2025, o Conselho de Administração Executivo é composto por um Presidente, dois Vice-Presidentes e um Vogal, conforme figura abaixo:



CONSELHO GERAL E DE SUPERVISÃO

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



REVISOR OFICIAL DE CONTAS

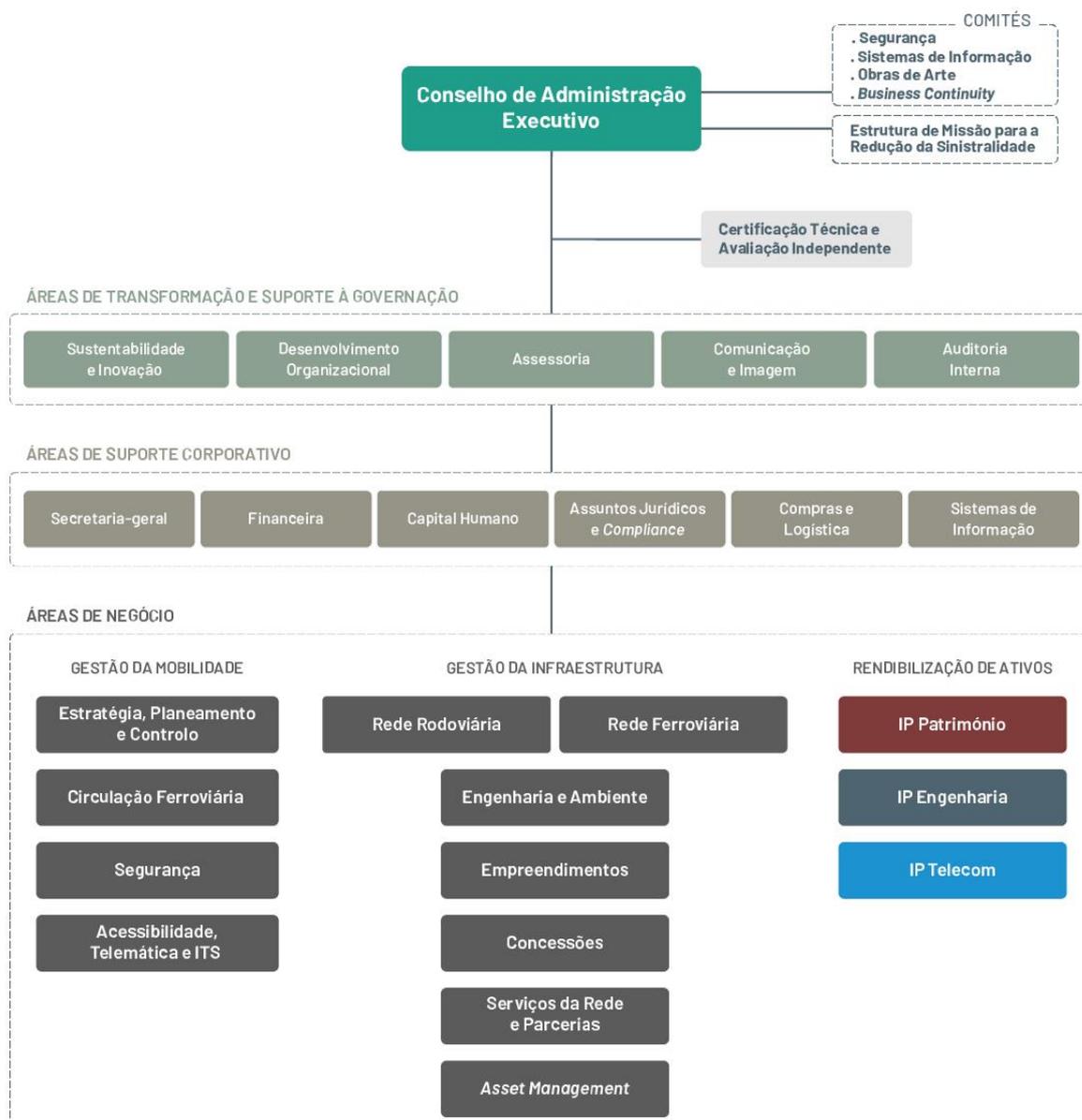
Em Assembleia Geral de 19 de março de 2019, o acionista procedeu à nomeação da sociedade Vítor Almeida e Associados, SROC, Lda., inscrita na Ordem dos Revisores Oficiais de Contas (OROC) sob o nº 191, registada na CMVM com o nº 20161491, representada pelo sócio Vítor Manuel Batista de Almeida (inscrito na Ordem dos Revisores Oficiais de Contas sob o nº 691, registado na CMVM com o n.º 20160331), para Revisor Oficial de Contas da IP. Esta nomeação foi efetuada para o mandato de 2018-2020.

Os órgãos de fiscalização mantêm-se em funções até nova nomeação, sendo atualmente Vítor Almeida e Associados, SROC, Lda. representada pela sócia Carla Margarida Vicente Godinho (inscrita na Ordem dos Revisores Oficiais de Contas sob o nº 1560, registada na CMVM com o n.º 20161170).

MODELO ORGANIZACIONAL

O modelo organizacional do Grupo IP divide-se em três âmbitos:

- **Áreas de Transformação e Suporte à Governação** - composta pelas unidades orgânicas com objetivos de introdução e suporte da transformação / mudança / inovação ou com a missão de apoiar a governação;
- **Áreas de Suporte Corporativo** - onde se integram as unidades orgânicas que prestam serviços transversais e centralizados para todo o Grupo, ambas de valor acrescentado interno;
- **Áreas de Negócio** - com as unidades responsáveis pelos *outputs* dirigidos ao exterior concretizando o serviço prestado pelo Grupo IP.



As Áreas de Negócio são Unidades dedicadas:

- À **Gestão da Mobilidade**, assegurando a implementação do planeamento integrado das redes e de gestão da mobilidade rodoferroviária, de acordo com princípios de segurança, de sustentabilidade e de otimização da receita *core*;
- À **Gestão da Infraestrutura**, assegurando a gestão do ciclo de vida dos ativos e, ainda, a formação de parcerias em torno desses mesmos ativos e a articulação com clientes e *Stakeholders*;
- À **Rendibilização de Ativos**, assegurando as receitas não *core* provenientes das Empresas Participadas (IP Telecom, IP Património e IP Engenharia).

O modelo organizacional do Grupo IP contempla ainda uma área de **Certificação Técnica e Avaliação Independente** integrando entidades relacionadas com a gestão do risco ferroviário e conformidade com normativos técnicos (Organismo Designado e Organismo de Avaliação) assim como quatro Comitês (Segurança, Sistemas de Informação, Obras de Arte, e *Business Continuity*), que constituem um mecanismo formal facilitador da gestão de interfaces numa organização com um elevado número de intervenientes por macroprocesso, assim como um fórum de reflexão conjunta visando melhorias de desempenho dos processos envolvidos. Face à importância do tema, encontra-se ainda, refletido no modelo, a **Estrutura de Missão para a Redução da Sinistralidade**, com a atribuição de dinamizar internamente a discussão da estratégia de redução da sinistralidade.

2.4 AS NOSSAS REDES

2.4.1 Rede Rodoviária

A extensão total da rede em exploração pela IP é de 14.825 km, dos quais 13.796 km em gestão direta e 1.029 km subconcessionados.

Os 13.796 km de rede sob gestão direta da IP estão distribuídos da seguinte forma:

- IP (Itinerários Principais): 464 km;
- IC (Itinerários Complementares): 1.809 km;
- EN (Estradas Nacionais): 4.685 km;
- ER (Estradas Regionais): 3.352 km;
- ED (Estradas Desclassificadas): 3.486 km.

No primeiro semestre de 2025, abriu ao tráfego no dia 19 de fevereiro, a Variante à EN371 em Campo Maior, com uma extensão de 3,1 km.

No que diz respeito à mutação dominial de troços de estradas desclassificadas, foram transferidos 1,36 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.

Durante o primeiro semestre de 2025 não existiram alterações significativas às extensões da rede, pelo que as linhas e ramais da rede ferroviária nacional (em exploração e não exploradas) têm uma extensão total de 3.622,188 km.

Setenta por cento da rede encontra-se em exploração, correspondente a uma extensão de 2.524,722 km, dos quais 1.913,535 km em via única, 563,497 km em via múltipla e 47,690 km em via múltipla.

A extensão de rede eletrificada (1.791,723 km), corresponde a 71% do total da rede em exploração.

Encontravam-se 550 estações e apeadeiros ferroviários em exploração e com serviços, sendo 289 com serviço exclusivo de passageiros, 14 de serviço exclusivo de mercadorias e 247 de serviço misto.

LEGENDA:

- 1 Linha do Minho
- 3 Conc. de S. Geriil
- 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 Alfargalos
- 23 Linha do Oeste
- 24 Ramal de Tomar
- 25 Linha da Beira Baixa
- 27 Linha do Leste
- 28 Linha de S. J. do Príncipe
- 29 Linha de Coimbra
- 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 Póvoa do Varzim
- 47 Ramal Póvoa do Varzim/Asfáltos
- 48 Conc. da Funcheira
- 49 Conc. de Ermidas
- 50 Ramal da EDP-Cinzas
- 52 Conc. de Veride
- 53 Conc. de Aguaiava
- 54 Conc. de Águas de Moura
- 55 Conc. de Bombal
- 56 Conc. de Xabregas
- 57 Conc. de Sela Rios
- 58 Ramal do Lourçal
- 62 Ramal da Figueira da Foz
- 63 Linha da Matinhã
- 64 Ramal Sado-Sapec
- 68 Variante de Alcácer
- 69 Conc. Norte Setúbal
- 79 Ramal Neves Corvo
- 82 Ramal da Siderurgia Nacional
- 83 Ramal do Terminal de Mercadorias
- 84 Ramal da Plataforma de Cacia
- 87 Ramal da Celbi
- 88 Ramal da Sopoitel
- 90 Ramal do Porto de Aveiro
- 104 Ramal da Colpor
- 138 Ramal Ramalhal-Valouros
- 149 Ramal Liscoite
- 188 Conc. das Beiras



2.4.3 Rede Transeuropeia de Transportes

Parte da rede rodoviária e ferroviária nacional encontra-se integrada na Rede Transeuropeia de Transportes, que visa contribuir para o reforço da coesão social, económica e territorial da União Europeia e para a criação de um espaço único europeu dos transportes eficiente e sustentável que proporcione mais benefícios aos seus utilizadores e que apoie o crescimento inclusivo.

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

O Regulamento (UE) 2024/1679 define que a rede Transeuropeia de Transportes é composta por três níveis: a rede global a concluir até ao final de 2050, a rede principal alargada a concluir até 2040 e a rede principal, a concluir até ao final de 2030, e que compreende as partes da rede global estrategicamente mais importantes para atingir os objetivos de desenvolvimento da RTE-T. Neste regulamento, as redes ferroviárias são separadas em duas componentes (passageiros e mercadorias), podendo a mesma infraestrutura ter classificação diferente em função da categoria que estiver a ser considerada.

Atualmente, cerca de 2 186 km da rede ferroviária nacional integram a rede global, sendo que destes, cerca de 78 km integram a rede principal na componente de passageiros e 946 km integram a rede principal na componente de mercadorias. Relativamente à rede rodoviária, a rede global é composta por cerca de 2 960 km, sendo que cerca de 946 km integram a rede principal.



Rede ferroviária
(mercadorias)



Rede ferroviária
(passageiros)



Rede rodoviária



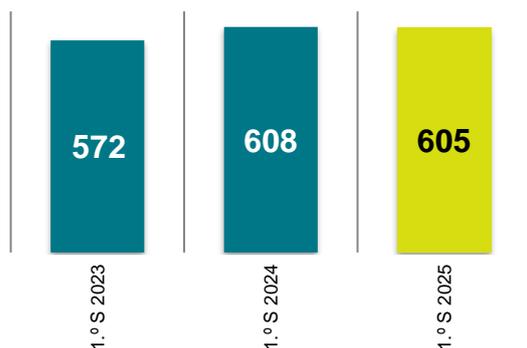
Performance
do 1.º Semestre
Parte I

3. PERFORMANCE DO 1.º SEMESTRE

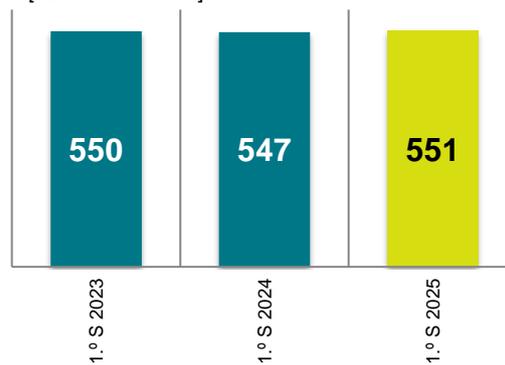
3.1 PRINCIPAIS INDICADORES

3.1.1 Indicadores Económicos e Financeiros

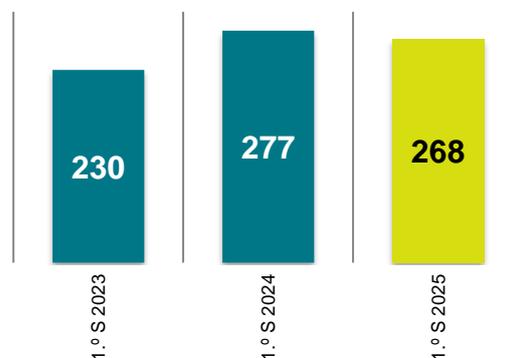
Volume de Negócios
[milhões de euros]



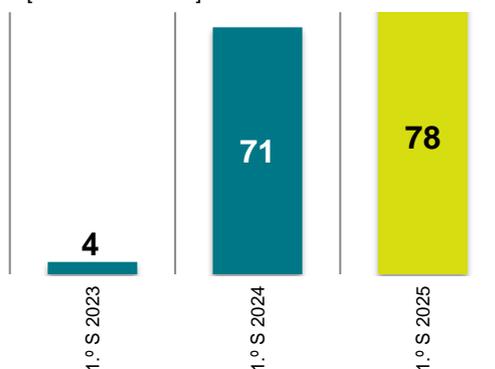
Gastos Operacionais
[milhões de euros]



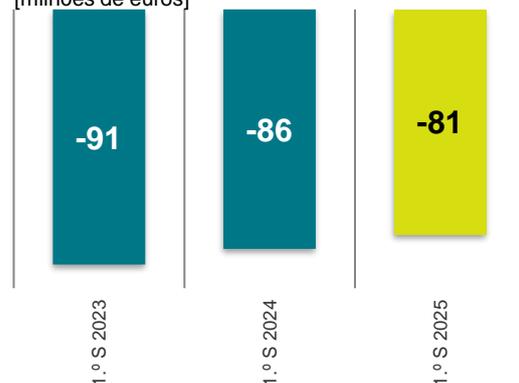
EBITDA
[milhões de euros]



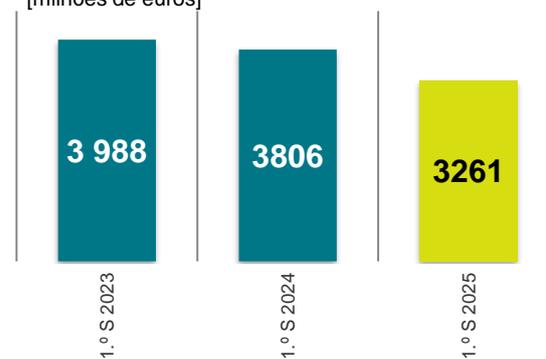
Resultado Líquido
[milhões de euros]



Resultado Financeiro
[milhões de euros]

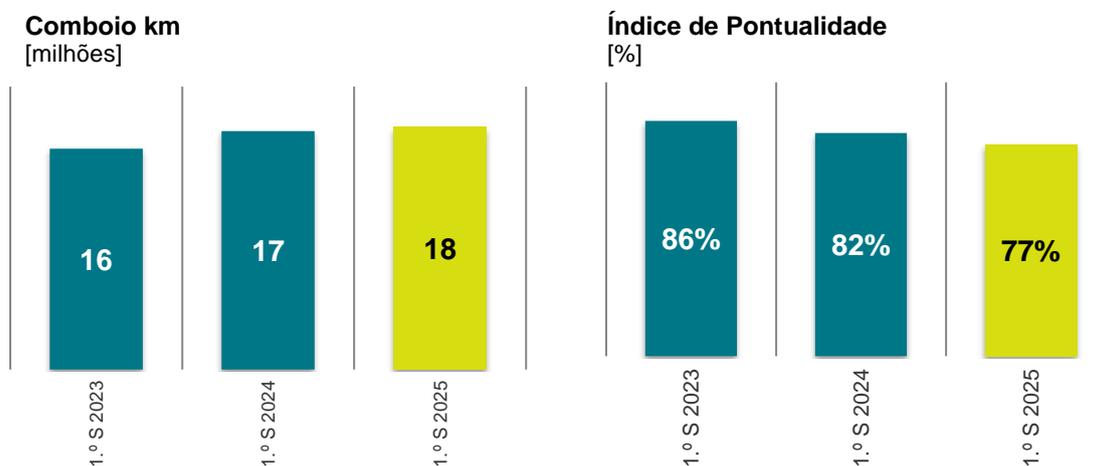


Dívida
[milhões de euros]



3.1.2 Indicadores Operacionais

Ferrovia

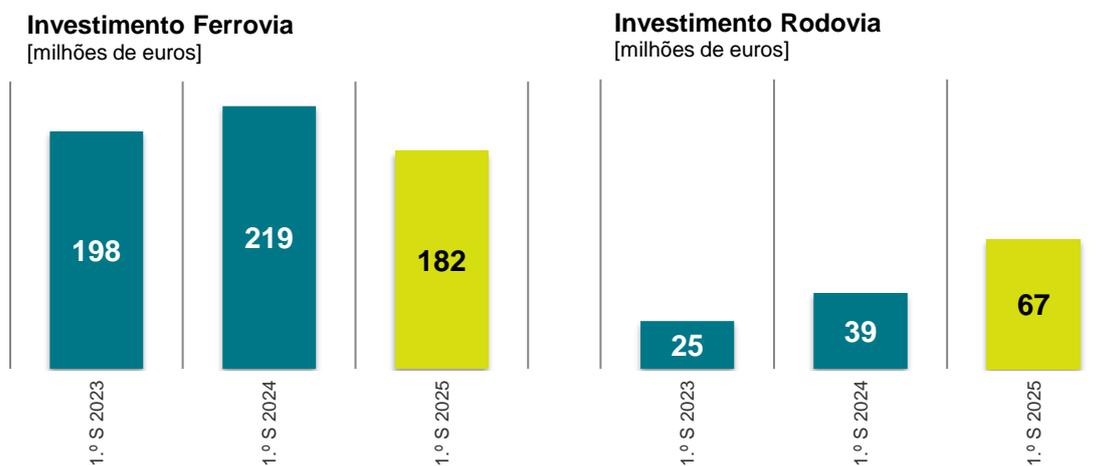


Acidentes significativos por MCK* [Nível de segurança ferroviária]

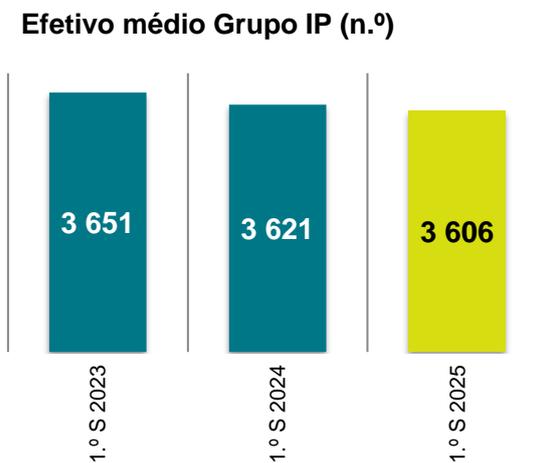


* O indicador do Nível de segurança ferroviária é determinado pelo rácio entre o número de acidentes significativos e o total de comboios quilómetro, pelo que, quanto mais baixo for, mais positivo é.

3.1.3 Indicadores de Investimento



3.1.4 Efetivo Médio Grupo IP



3.2 DESTAQUES DO SEMESTRE

JANEIRO

PRR | Início da empreitada de beneficiação do IP8 entre Ferreira do Alentejo e Beja, incluindo a construção da Variante a Beringel.



A Infraestruturas de Portugal procedeu, no dia 6 de janeiro de 2025, à consignação das obras de beneficiação do IP8 entre Ferreira do Alentejo e Beja, incluindo a construção da Variante a Beringel. Este empreendimento irá contribuir decisivamente para a melhoria das ligações rodoviárias na região, nomeadamente ao nível da segurança rodoviária, promovendo a competitividade das empresas e a mobilidade das populações da região.

PRR | Início da empreitada para a requalificação da EN108, Lodão - Ponte de Ermida, no concelho de Baião.



A Infraestruturas de Portugal, iniciou no dia 28 de janeiro de 2025, a empreitada para a requalificação da EN108, entre Lodão e Ponte de Ermida, no concelho de Baião. Este empreendimento irá contribuir para a ligação de Baião ao território a Sul do concelho, melhorando ainda o acesso a Cinfães, Resende e Bigorne e garantindo a melhoria das ligações interdistritais.

IP Engenharia assina memorando de cooperação com a Infraestruturas de Cabo Verde.



A IP Engenharia, empresa do Grupo Infraestruturas de Portugal, formalizou a 27 de janeiro, um Memorando de Entendimento para Cooperação Técnica com a Infraestruturas de Cabo Verde (ICV). Esta ação enquadra-se nas atividades do Programa Estratégico de Cooperação Portugal – Cabo Verde (2022-2026), que prevê o desenvolvimento de ações de capacitação na área da gestão da rede de estradas e de transportes. Em 2025, como primeira ação, o Grupo IP irá desenvolver um “Programa de Capacitação para o Aumento da Sustentabilidade das Infraestruturas de Cabo Verde”, que terá como enfoque principal a transferência de conhecimento técnico nas áreas de gestão de ativos e gestão da manutenção, aproveitando a vasta experiência acumulada.

FEVEREIRO

Linha de Leixões | Reposição da circulação ferroviária de passageiros

No dia 9 de fevereiro de 2025 foi retomada a circulação ferroviária de passageiros na Linha de Leixões, fruto de um protocolo celebrado entre a Câmara de Matosinhos, a CP – Comboios de Portugal e a Infraestruturas de Portugal. Localizada na Área Metropolitana do Porto (AMP), a Linha de Leixões é um importante elo entre o Porto e Matosinhos, bem como Gondomar, Maia e Valongo. O serviço ferroviário fomenta a facilidade de deslocação no centro da AMP, conectando as zonas sul, este e norte, e promove a complementaridade modal na área, integrando-se com os mais diversos meios de transportes público.



PRR | Abertura ao tráfego da Variante poente a Campo Maior

Com a conclusão da empreitada da Variante poente a Campo Maior, a IP promoveu a criação de novas acessibilidades à zona Industrial de Campo Maior assegurando um acesso mais direto e seguro, permitindo a redução dos tempos de percurso até à rede estruturante, promovendo a mobilidade e potenciando o crescimento económico na região.



IP Telecom no Submarine Networks EMEA 2025

A Submarine Networks EMEA é o principal evento anual de conectividade submarina da Europa e contou, nos dias 18 e 19 de fevereiro, com a participação da IP Telecom, onde foi apresentado o projeto em curso do novo cabo SMART que promete revolucionar a temática dos cabos submarinos de telecomunicações e as oportunidades e desafios decorrentes da sensorização. A indústria de cabos submarinos representa a espinha dorsal da economia digital global e desempenha um papel integral em manter comunidades e empresas em todo o mundo conectadas entre si.



MARÇO



PRR | Início da requalificação do troço do IC2 entre Meirinhas e Pombal

A Infraestruturas de Portugal procedeu, no dia 14 de março de 2025, à consignação da empreitada de requalificação do troço IC2, com cerca de 12 quilómetros, entre Meirinhas e Pombal. A obra prevê a reabilitação integral do pavimento, a construção de nove rotundas e várias meias rotundas, facilitando e disciplinando os inúmeros acessos em condições de segurança desejáveis, contribuindo para uma maior fluidez do tráfego.

PRR | Início da empreitada de modernização dos sistemas de sinalização instalados nas estações de concentração de Campolide (Linha de Cintura), do Oriente, de Alverca e da Azambuja (Linha do Norte)



A Infraestruturas de Portugal iniciou os trabalhos para a modernização dos sistemas de sinalização instalados nas estações de concentração de Campolide (Linha de Cintura), do Oriente, de Alverca e da Azambuja (Linha do Norte). A empreitada, desenvolvida em regime de conceção-construção, compreende a elaboração do projeto de execução, a instalação dos sistemas de sinalização (incluindo a integração de passagens de nível, os caminhos de cabos, a energia socorrida e o Retorno de Corrente de Tração, Terras e Proteção), a realização da verificação de conformidade e certificação, bem como manutenção integral do sistema de sinalização pelo período de 20 anos.

ABRIL



PRR | Conclusão da requalificação da EN344, em Pampilhosa da Serra

Foi concluída a empreitada de requalificação da EN344 em Pampilhosa da Serra, distrito de Coimbra. A obra foi promovida no âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência, financiado pela União Europeia, e constituiu o sétimo projeto PRR concretizado pela IP e já ao serviço da mobilidade das populações, contribuindo para competitividade do tecido empresarial das regiões e o reforço da coesão territorial. A requalificação do troço da EN344 entre os quilómetros 67,800 e 75,520, envolveu a melhoria do traçado, com alteração de algumas características geométricas da estrada existente, assegurando a ligação do concelho de Pampilhosa da Serra à Rede Complementar e Fundamental, nomeadamente ao IC8, à A23, à A13 e à A1, com redução dos tempos de percurso e maiores níveis de conforto e segurança rodoviária.

Peregrinação segura 2025 - IP avança com medidas de proteção e apoio aos peregrinos de Fátima



A Infraestruturas de Portugal promoveu, entre os dias 25 de abril e 13 de maio, a campanha "Peregrinação Segura - Fátima 2025", com ações de sensibilização e de apoio aos peregrinos que se deslocaram para o Santuário de Fátima. A campanha decorreu nas estradas dos distritos de Aveiro, Coimbra, Leiria e Santarém, e incluiu ações de sensibilização e apoio "direto" junto dos peregrinos e ações conjuntas de informação, em coordenação com diversas entidades, no sentido de implementar medidas preventivas que reduzam o risco de acidentes rodoviários, em particular, o risco de atropelamento. Tendo como principal objetivo a segurança dos automobilistas e dos peregrinos, a Infraestruturas de Portugal colabora na criação e informação dos caminhos alternativos aos troços com maior tráfego rodoviário, e procede à implementação de um conjunto de condicionamentos rodoviários nos principais itinerários utilizados na peregrinação ao Santuário de Fátima.



RCM n.º 69/2025 | Projetos Rodoviários Prioritários

No cumprimento da Resolução do Conselho de Ministros n.º 69/2025, de 20 de março, que determina à Infraestruturas de Portugal, a realização do estudo e concretização dos projetos rodoviários prioritários, a 1 de abril de 2025 foi lançado o concurso para o desenvolvimento do Estudo de Viabilidade e do Estudo Prévio, para a construção da Variante à EN101 em Vila Verde, distrito de Braga.

MAIO

PRR | Conclusão da empreitada de beneficiação da EN243 na ligação à Zona Industrial de Riachos

A Infraestruturas de Portugal concluiu a empreitada de beneficiação da EN243 na ligação à Zona Industrial de Riachos, que abrange os concelhos de Torres Novas e do Entroncamento, no distrito de Santarém. Esta foi a oitava obra a cargo da IP, promovida no âmbito do Programa de Recuperação e Resiliência (PRR), concluída e ao serviço da mobilidade das populações e do transporte de mercadorias, promovendo a coesão territorial, a competitividade das empresas e o desenvolvimento das regiões.



Relatório & Contas | IP fechou o ano com Resultado Líquido positivo de 124 M€

Em 2024 foram investidos 776 milhões de euros na modernização, requalificação e expansão das redes rodoviária e ferroviária nacionais. O investimento destinado à requalificação e modernização da Rede Ferroviária Nacional ascendeu a 625 M€, dos quais 472 M€ no âmbito do Programa de Investimentos Ferrovia g2020. No que respeita à Rede Rodoviária Nacional, o investimento total realizado em 2024 foi de 108 M€, destacando-se a execução de 93 M€ de projetos enquadrados na componente C7 do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR).



Infraestruturas de Portugal eleita empresa mais atrativa para trabalhar no setor da construção e infraestruturas

A Infraestruturas de Portugal recebeu o prémio Randstad Employer Brand Research 2025 como a “melhor empresa para trabalhar no setor da construção e infraestruturas”. Este prémio reconhece, num contexto de acrescidos desafios para o setor público empresarial, a valorização de traços distintivos da IP como melhor empregadora e para os quais continuará afincadamente a trabalhar.



JUNHO

Dia Internacional para a Segurança em Passagens de Nível - 5 junho 2025



Assinalou-se no dia 5 de junho a 17.ª edição do Dia Internacional para a Segurança em Passagens de Nível (ILCAD – *International Level Crossing Awareness Day*), uma iniciativa global promovida pela UIC – *International Union of Railways*, que tem como objetivo alertar para a importância da adoção de comportamentos seguros na travessia da via férrea. Sob o lema “Escolhas Seguras, SEMPRE”, a campanha deste ano reforçou a consciencialização dos utilizadores para o impacto direto das suas decisões na prevenção de incidentes em passagens de nível (PN). A Infraestruturas de Portugal integra esta iniciativa desde a primeira edição e tem desenvolvido um empenhado trabalho com o objetivo promover a redução da sinistralidade em passagens de nível, com importantes resultados visíveis pela diminuição, ao longo dos anos, quer do número de acidentes quer das vítimas que deles resultam.

PRR | Ligação entre Trofa e Santana reforçada com nova Ponte e Variante à EN14



Dia 27 de junho, entrou ao serviço a nova Variante à EN14, entre a Interface Rodoferroviária da Trofa e Santana. Com 2,4 quilómetros de extensão e uma nova Ponte sobre o rio Ave, esta empreitada representa mais um marco no conjunto de investimentos da IP no âmbito do PRR. Com a nova Variante à EN14, são eliminados os atuais constrangimentos à mobilidade no atravessamento do centro urbano da Trofa, melhoradas as acessibilidades ao Hospital da Trofa e à estação ferroviária, e reduzidos os tempos de percurso para o tráfego com destino às zonas industriais e comerciais existentes.

Linha do Algarve dá mais um passo rumo à mobilidade sustentável



A concretização da primeira circulação com tração elétrica entre as estações de Faro e Vila Real de Santo António, assinalada a 24 de junho de 2025, marca um momento emblemático na história da Linha do Algarve, projetando a ferrovia da região para um novo patamar de desempenho. O início da operação com tração elétrica neste percurso irá promover uma melhoria substancial dos níveis de operação, oferta e sustentabilidade do transporte ferroviário, reforçando a mobilidade das populações da região algarvia e respondendo aos desafios da descarbonização do setor dos transportes.

Infraestruturas de Portugal e *Fundación de los Ferrocarriles Españoles* apresentam o primeiro Mapa Ibérico de Ecopistas e Vias Verdes



Decorreu em Santiago de Compostela o 21º Congresso Ibérico “A Bicicleta e a Cidade”, um dos mais importantes fóruns europeus de discussão de políticas de promoção da mobilidade ciclável. A Infraestruturas de Portugal e a *Fundación de los Ferrocarriles Españoles*, apresentaram publicamente o primeiro Mapa Ibérico de Ecopistas e Vias Verdes, uma iniciativa conjunta que visou estreitar laços entre as duas entidades em torno de um objetivo comum, a requalificação e reutilização das linhas e canais sem exploração ferroviária em rotas de mobilidade sustentável não motorizada nos troços mais aptos àquela função.



Principais Áreas
de Negócio
Parte I

4. PRINCIPAIS ÁREAS DE NEGÓCIO

4.1 CONSERVAÇÃO DA REDE

4.1.1 Rede Ferroviária

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

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

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

A manutenção ferroviária segue um ciclo contínuo, da inspeção à execução, considerando as especificidades da linha, o tipo de exploração e os objetivos operacionais.

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

As intervenções de manutenção e reabilitação da infraestrutura ferroviária são suportadas por dois instrumentos de gestão: Contratos de Manutenção e Investimentos em Infraestruturas de Longa Duração na Componente de Reabilitação.



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 2025, algumas intervenções realizadas no âmbito da atividade de manutenção ferroviária:

<p>Tratamento Anticorrosivo de Pontes Metálicas | Linha Beira Baixa</p>			<p>Alteamento e Prolongamento de Plataformas | Linha Algarve</p>
<p>Trabalhos de Sinalização</p>			<p>Reabilitação de Catenária Túneis</p>
<p>Estabilização de talude | Linha do Douro</p>			<p>Controlo da vegetação</p>

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 ALGARVE | ALTEAMENTO E PROLONGAMENTO DE PLATAFORMAS**

A IP concluiu os trabalhos de alteamento das plataformas das estações da Linha do Algarve.

As intervenções visaram a adequação do comprimento de plataformas de passageiros e uniformização da cota altimétrica, bem como a criação de condições de acessibilidade a pessoas de mobilidade condicionada, em cumprimento com o Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto, que define as condições de acessibilidade a satisfazer no projeto e na construção de espaços públicos, equipamentos coletivos e edifícios públicos. No contexto dos trabalhos foram ainda introduzidas diversas melhorias nas estações, nomeadamente, ao nível dos abrigos, iluminação, vedações, delimitação de zonas de acesso restrito, beneficiação de mobiliário urbano e renovação de sinalética orientadora bilingue para os passageiros.

Os trabalhos decorreram de forma faseada tendo sido intervencionadas 17 estações e apeadeiros, com um investimento total superior a cinco milhões de euros.



- **LINHA DO DOURO | EMPREITADA DE ESTABILIZAÇÃO DE TALUDE**



Foram concluídos os trabalhos associados à empreitada de estabilização de talude de aterro, localizado ao km 122,600 da Linha do Douro, no concelho de Sabrosa.

O talude, adjacente à albufeira da barragem da Régua, apresentava sinais de erosão e instabilidade associados a uma ineficaz drenagem do talude de escavação do lado esquerdo da via, com potencial impacto na exploração ferroviária.

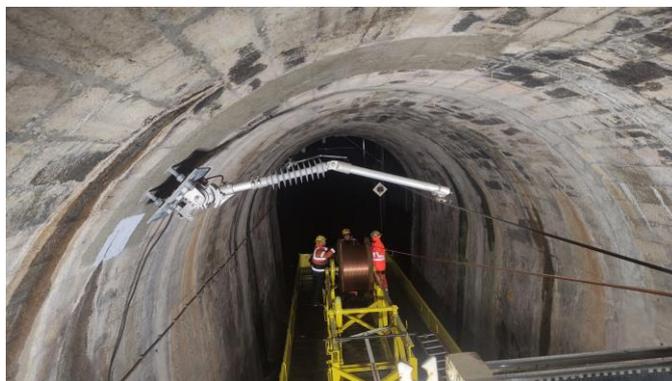
Os trabalhos, de elevada complexidade logística, em troço de difícil acesso, contaram com o apoio de uma plataforma marítima puxada por um rebocador, para transporte e ajuda ao desenvolvimento da obra, nomeadamente à execução de microestacas.

Atendendo aos riscos inerentes à existência de taludes – elemento geotécnico que acompanha largas extensões da via-férrea – e suportada num acompanhamento e monitorizações permanentes, a IP tem desenvolvido diversas intervenções de estabilização de taludes, com especial enfoque nas linhas onde este risco é mais acentuado, procurando assim corrigir sinais de instabilidade e minorar os riscos naturais que lhes estão intrinsecamente associados, beneficiando as condições de segurança e conseqüentemente a disponibilidade e fiabilidade da infraestrutura ferroviária.

- **TÚNEIS DE ALCÂNTARA, SINTRA E XABREGAS | CONCLUSÃO DE EMPREITADA DE REABILITAÇÃO DE CATENÁRIA**

Foram concluídos os trabalhos de renovação integral de catenária nos túneis de Alcântara, Sintra e Xabregas, nas linhas de Cintura, Sintra e Norte, respetivamente.

A empreitada visou a renovação da estrutura de catenária no interior dos três túneis, permitindo corrigir diversas anomalias, com potencial impacto na fiabilidade da exploração ferroviária, bem como garantir uniformidade à altura do fio de contacto.



Com as alterações introduzidas os túneis ficaram munidos de componentes mais recentes, e mais bem preparados para eventuais renovações das linhas onde se inserem.

Do mesmo modo, com esta renovação toda a estrutura de catenária ficará muito mais resiliente a avarias e sujeita a uma manutenção mais simples e eficaz, garantindo simultaneamente a segurança estrutural das obras de arte e o aumento da durabilidade da infraestrutura.



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

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

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

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

CONSERVAÇÃO CORRENTE

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

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



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

CONTRATOS DE CONSERVAÇÃO CORRENTE

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

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

BRIGADAS DE INTERVENÇÃO

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

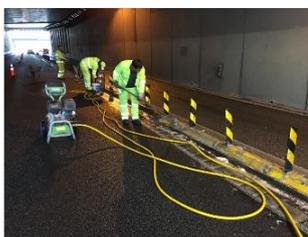
Intervenções de Carácter Urgente

- Limpeza de órgão de drenagem
- Sinalização de guardas de segurança danificadas
- Limpeza de estradas após condições atmosféricas adversas
- Limpeza de óleos na via
- Limpeza de neve e eliminação de gelo
- Desobstrução de via
- Tapagem de covas



Intervenções de Carácter Preventivo ou Corretivo

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



Intervenções Não Core

- Preparação e montagem de sinais
- Armazenamento dos materiais
- Apoio às inspeções de rotina
- Limpeza de parcelas sobrantes
- Apoio a peregrinos
- Apoio a intervenção no Canal Técnico
- Trabalhos de manutenção em instalações da IP



CONSERVAÇÃO PERIÓDICA

A conservação periódica consiste na execução de intervenções de elevada complexidade técnica, promovidas de acordo com uma priorização suportada em critérios técnicos, emanados de Sistemas de Gestão, e tendo em conta a racionalidade económica e otimização de recursos

humanos, operacionais e de oportunidade. Tem em vista reabilitar componentes da estrada sem ultrapassar as suas características iniciais, restabelecendo um nível de serviço satisfatório, prolongando o período de vida útil de uma estrutura existente.

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

Das obras concluídas no 1.º semestre de 2025 destacam-se como mais relevantes as seguintes:

- **EN13, km 042+165, PONTE DO FÃO SOBRE O RIO CÁVADO | REABILITAÇÃO**

No dia 17 de Abril foi concluída a empreitada de reabilitação da Ponte do Fão sobre o rio Cávado, ao km 42+165 da EN13 no concelho de Esposende, distrito de Braga.

A intervenção teve como principal objetivo a reparação e aplicação de nova proteção superficial em toda a estrutura metálica do tabuleiro. Paralelamente, foi aplicada proteção na superfície imersa dos pilares e realizadas reparações noutras anomalias detetadas, tanto na ponte como nas estruturas de acesso.



- **EN344 - km 086+144, PONTE DA AMOREIRA SOBRE O RIO UNHAIS | REABILITAÇÃO DOS PILARES**

Em fevereiro foi concluída a empreitada de reabilitação dos pilares da Ponte da Amoreira, ao km 86+144 da EN344 no concelho de Gois, distrito de Coimbra.

A empreitada consistiu na reabilitação dos pilares P2 a P5 da Ponte da Amoreira, sobre o rio Unhais, localizada ao km 86+144 da EN344, no concelho de Góis. A ponte, situada na albufeira da Barragem do Cabril, tem 264 m de comprimento e 10,90 m de largura, permitindo circulação em ambos os sentidos. Concluída em 1981, apresenta tabuleiro contínuo de sete tramos, apoiado sobre pilares e encontros fundados em sapatas diretas. Os pilares, em betão armado e com alturas entre 14 m e 64 m, apresentavam degradação nas zonas submersas e de molhagem/secagem, com lixiviação do betão, coloração amarelada e inertes expostos, conforme constatado na inspeção subaquática.

Os trabalhos de reabilitação dos pilares da Ponte da Amoreira incluíram, na zona submersa dos pilares P2 a P5, a aplicação de tinta epóxi de proteção e a reconstrução de betão, com e sem tratamento de armaduras. Na zona emersa destes mesmos pilares foi aplicada argamassa de reparação e proteção selante, bem como efetuada a reconstrução de betão, também com e sem tratamento de armaduras.



Em todos os pilares, P1 a P6, procedeu-se à remoção de varões salientes, à reparação superficial do betão e à pintura das superfícies emersas, de forma a reforçar a proteção e aumentar a durabilidade global da estrutura. Estas intervenções permitiram colmatar irregularidades, proteger contra a erosão e o ataque químico da água da albufeira e prolongar a vida útil da ponte.

SEGURANÇA RODOVIÁRIA

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

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

Em intervenções pontuais, destaca-se a seguinte intervenção:

- **EN3 – REFORMULAÇÃO GEOMÉTRICA DAS INTERSECÇÕES AOS KMS 5+779 e ao 6+467**

A empreitada consistiu na melhoria das condições de circulação e segurança dos utentes da EN3 entre os km 5+779 e km 6+467, com a reformulação de duas interseções de nível, no concelho da Azambuja, distrito de Lisboa.

Procedeu-se à reformulação da geometria do traçado, com vista a melhorar as condições de segurança. Foram construídas duas rotundas com 25 metros de raio, integrando um elemento “quebrante” para dissuadir velocidades excessivas, e instalado um separador central que elimina as viragens à esquerda anteriormente existentes.

A empreitada incluiu a reabilitação funcional do pavimento nas rotundas, no troço entre elas e nos ramos de ligação, corrigindo sobrelevações e melhorando a aderência. Foi também

reabilitado o sistema de drenagem longitudinal, com a construção de uma nova PH em betão armado pré-fabricado tipo *box-culvert* (2,00 x 1,50 m) na zona da rotunda 2.



4.2 INVESTIMENTO NA INFRAESTRUTURA RODOFERROVIÁRIA

O Plano de Investimentos 2025-2026 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 PROGRAMA FERROVIA 2020

O programa Ferrovia 2020, em fase de conclusão, teve como foco a renovação e modernização de cerca de 1.200 km da rede ferroviária nacional, com previsão de conclusão em 2027. Este programa inclui intervenções como a eletrificação de linhas, modernização de infraestruturas e a instalação de sistemas de sinalização avançados.

PROJETOS FASEADOS - FERROVIA 2020

Os Projetos Faseados dão continuidade, e asseguram o nível de financiamento, ao anterior programa Ferrovia 2020, com financiamento comunitário previsto no Quadro Financeiro Plurianual 2021-2027. Estes projetos visam dar continuidade às intervenções iniciadas, assegurando a implementação de soluções sustentáveis e inovadoras na rede ferroviária nacional.

PLANO DE RECUPERAÇÃO E RESILIÊNCIA (PRR)

O PRR visa reforçar a resiliência e a coesão territorial, através do aumento da competitividade do tecido produtivo e da redução de custos. O plano abrange investimentos em várias áreas, alinhando-se com os objetivos estratégicos da IP.

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030 (PNI 2030)

O PNI 2030 é o instrumento de planeamento do próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes de âmbito nacional, visando responder às necessidades e desafios dos próximos anos. Este programa integra investimentos em infraestruturas, alinhando-se com as prioridades da IP para o desenvolvimento sustentável e a coesão territorial.

PROGRAMA DE VALORIZAÇÃO DAS ÁREAS EMPRESARIAIS (PVAE)

O PVAE visa reforçar a competitividade das empresas através da melhoria das ligações rodoviárias entre áreas empresariais já consolidadas e a rede viária existente. Este programa contempla investimentos em infraestruturas de acesso, circulação e segurança, promovendo a eficiência logística e a atratividade das áreas empresariais.

CABOS SUBMARINOS

Foi atribuída à IP 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.

OUTROS INVESTIMENTOS

Estes investimentos referem-se a intervenções de reabilitação e adequação às normativas existentes, assim como ao reforço dos níveis de segurança e serviço, tanto na infraestrutura rodoviária quanto ferroviária.

O valor do investimento realizado até ao final do 1.º semestre de 2025, nas redes ferroviária e rodoviária sob gestão direta da IP, excluindo o investimento nas Parcerias Público-Privadas, foi de 253,8 milhões de euros, o que representa uma redução de 2% face à execução verificada no período homólogo de 2024.

unidade: milhares de euros

Investimentos	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	$\Delta\%$ 2025/2024
Investimentos Ferroviários	219 456	181 990	-37 466	-17%
Investimentos Rodoviários	39 373	67 253	27 880	71%
Anel CAM	31		-31	-100%
Investimentos em Estruturas de Apoio à Gestão	828	4 533	3 705	447%
Total	259 688	253 776	-5 912	-2%

4.2.1 Investimentos na Rede Ferroviária

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

Assim, no 1.º semestre de 2025, o investimento na ferrovia foi de 182 milhões de euros, o que corresponde a uma redução de 17% face a igual período de 2024, estando em destaque as seguintes ações:

- Obras de modernização da **Linha da Beira Alta**, no montante de 38,5 milhões de euros;
- Sistema de mobilidade do Mondego, com investimento de 27 milhões de euros;
- Modernização da Linha do Oeste, com uma execução de 23,5 milhões de euros;
- Intervenções no **troço Évora-Elvas**, com uma execução de 20,6 milhões de euros;
- Modernização da **Linha do Algarve** no montante de 16,2 milhões de euros
- Investimento na **Linha de Sines**, em 12,2 milhões de euros;
- **Linha de Cascais**, com um investimento de 6,9 milhões de euros;
- **Linha do Norte**, troço Santana-Cartaxo-Entroncamento, no montante de 4,8 milhões de euros.

PLANO DE RECUPERAÇÃO E RESILIÊNCIA (PRR)

No âmbito do PRR ferroviário, está o contrato da Linha de Cintura e Linha do Norte - Estações de Concentração de Campolide, Oriente e Alverca e Azambuja - Sinalização (Digitalização do Transporte Ferroviário), cujo início da obra ocorreu em março de 2025, tendo executado, no período em análise o montante de 957 mil euros.

OUTROS INVESTIMENTOS FERROVIÁRIOS

Os outros investimentos na infraestrutura ferroviária visam o reforço das condições de segurança e a melhoria dos níveis de fiabilidade e qualidade de serviço prestado aos clientes. Pretende-se, igualmente, que estas intervenções contribuam para melhorar a integração da infraestrutura ferroviária no território envolvente, potenciando as externalidades positivas e mitigando as negativas. Assim, no primeiro semestre de 2025 realizaram-se investimentos no valor de 10,2 milhões de euros, menos 8% que no 1.º semestre de 2024.

4.2.2 Investimentos na Rede Rodoviária

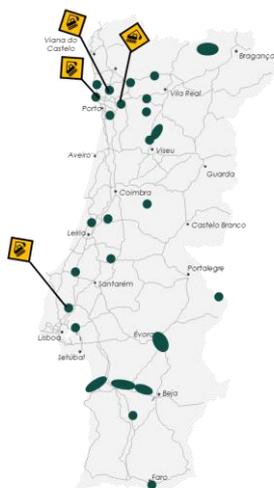
No 1.º semestre de 2025, o investimento na rodovia foi de 67,3 milhões de euros, o que corresponde a um aumento de 71% face a igual período de 2024, estando em destaque as seguintes ações:

- Obra da **EN229 – IP5 Parque Empresarial do Mundão** no montante de 146 mil euros;
- Investimento no **IP3 Coimbra – Viseu** com uma execução de 2,4 milhões de euros

PLANO DE RECUPERAÇÃO E RESILIÊNCIA (PRR)

O Plano de Recuperação e Resiliência pretende, com a sua implementação, **alavancar o desenvolvimento económico e social do país, com o reforço da resiliência e da coesão territorial, através do aumento da competitividade do tecido produtivo permitindo uma redução de custos, sendo uma iniciativa europeia que decorre do contexto da pandemia e das suas consequências a nível das desigualdades sociais e territoriais.**





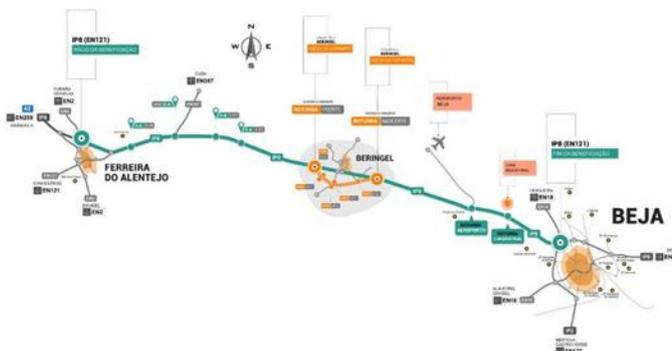
No âmbito do investimento do PRR, na componente rodoviária, foram executados 53,5 milhões de euros até ao final do 1.º semestre de 2025, correspondendo a um aumento de 48% face a igual período de 2024.

No programa **Missing Links e Aumento de Capacidade na Rede**, com uma execução de 33,3 milhões de euros, as principais intervenções incluem:

- IP2 – Variante Nascente de Évora, com um investimento de 7,4 milhões de euros;



- IP8 (EN121) — Reformulação do entroncamento com a ER2, na região de Ferreira do Alentejo (km 51+280), com um investimento de 5,8 milhões de euros;
- IP8 (EN259) — Ligação Setúbal / Beja (km 20+618) e Ferreira do Alentejo, com um investimento de 4,6 milhões de euros;



- EN125 — Variante a Olhão, com um investimento de 4,1 milhões de euros.



- IP8 (A26) — Ligação entre Sines e A2, com um investimento de 3,5 milhões de euros;



No âmbito do programa **Áreas de Acolhimento Empresarial (AAE) — Acessibilidades Rodoviárias**, com uma execução de 15,6 milhões de euros, destacam-se as seguintes intervenções estratégicas:

- Variante à EN210 (Via Tâmega, Celorico de Basto), com um investimento de 3 milhões de euros;



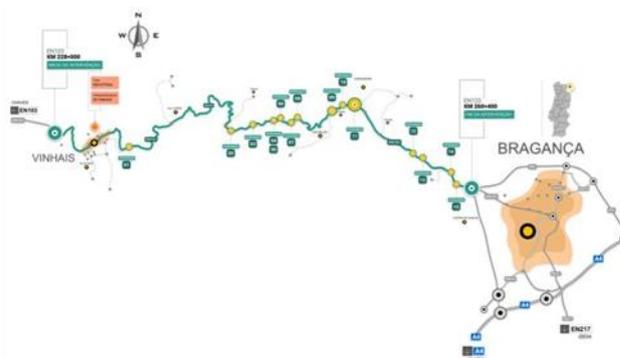
- EN114 Ligação da A15 a Rio Maior, com um investimento de 2,2 milhões de euros;



- Ligação da Zona Industrial de Cabeça de Porca (Felgueiras) à A11, com um investimento de 2,1 milhões de euros.



Na execução do programa **Ligações Transfronteiriças**, destaca-se a execução de 4,5 milhões de euros na Requalificação da EN103 entre Vinhais e Bragança.



OUTROS INVESTIMENTOS RODOVIÁRIOS

No âmbito dos Outros Investimentos Rodoviários verificou-se uma execução no 1.º semestre de 2025 de 9,6 milhões de euros, verificando um aumento de 7,1 milhões de euros, comparando com igual período de 2024. De destacar a obra do IC17 CRIL – Túnel do Grilo – Requalificação da Infraestrutura e dos Sistemas de Segurança, com uma execução de 8,6 milhões de euros.

4.2.3 Atlantic CAM (Continente | Açores | Madeira)

O contrato para empreitada de conceção, construção, fornecimento, instalação, montagem e entrada em exploração do Cabo de fibra ótica submarino de telecomunicações do Atlantic CAM, foi assinado no primeiro trimestre de 2024 tendo obtido visto do TdC em maio do mesmo ano, encontrando-se atualmente em execução.

Durante o 1.º semestre de 2025 não se verificou execução financeira neste investimento, uma vez que no ano de 2025 está prevista a construção, em fábrica, do cabo submarino, concentrando o valor previsto para este ano.

4.2.4 Investimentos em Estruturas de Apoio à Gestão (IEAG)

O valor dos investimentos em Estruturas de Apoio à Gestão foi de 4,5 milhões de euros no 1.º semestre de 2025, o que representa um aumento de 3,7 milhões de euros ao realizado no período homólogo de 2024.

Destacam-se as seguintes intervenções:

- Obras de melhoria no edifício II, do Campus do Pragal, com uma execução de 1,3 milhões de euros;
- Desenvolvimento, fornecimento e supervisão de montagem de sistema complementar de segurança a nos Veículos Motorizados Especiais (VME) da IP, com um investimento de 1,2 milhões de euros, com o objetivo de aumentar a segurança e a eficiência operacional dos veículos utilizados nas operações ferroviárias.

4.3 UTILIZAÇÃO DA REDE RODOFERROVIÁRIA

4.3.1 Utilização da Rede Ferroviária (Comboios km)

Durante o 1.º semestre de 2025, os operadores ferroviários realizaram um total de 17,6 milhões de comboios-quilómetro (CK), sendo 85% relativos ao tráfego de passageiros e 15% ao segmento de mercadorias.

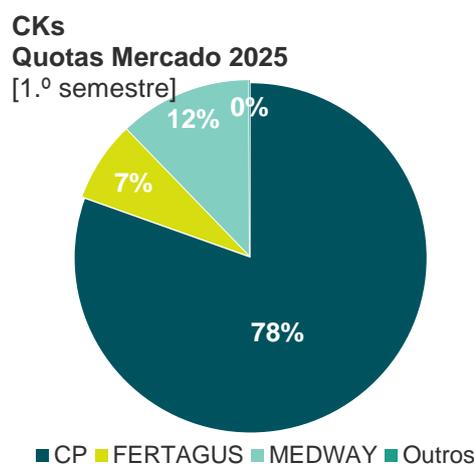
unidade: milhares de CK

Utilização da Rede	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	Δ % 2025/2024
Passageiros	14 802	14 937	135	1%
Mercadorias	2 451	2 630	179	7%
Total CK	17 253	17 568	314	2%

Ao comparar os períodos homólogos de 2024 e 2025, observa-se um aumento de 2% na procura, sendo um aumento de 1% dos CK relativos ao transporte de passageiros, e de 7% dos CK no transporte de mercadorias.

Apesar das greves ocorridas na CP, em abril e maio, que causaram perda de receita, bem como do impacto da tempestade Martinho e da interrupção de fornecimento elétrico de 28 de abril, verificou-se um aumento dos CKs face ao ano anterior, resultado do:

- Reforço da oferta comercial da Fertagus com a entrada do novo horário técnico, a 15 de dezembro de 2024, especificamente do serviço urbano Lisboa-Setúbal, com reflexo no aumento dos respetivos CKs realizados;
- Início do serviço de passageiros na Linha de Leixões, no dia 9 de fevereiro de 2025;
- Reabertura parcial da Linha da Beira Alta, com a colocação à exploração do troço Celorico da Beira/Guarda em 25 de novembro de 2024 e do troço Mangualde/Celorico da Beira em 6 de abril de 2025;
- Reabertura do troço Malveira/Torres Vedras em 5 de janeiro de 2025 e do troço Mira Sintra/Malveira em 2 de março de 2025



4.3.2 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:

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

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

No primeiro semestre de 2025, obtiveram-se os seguintes resultados:

Indicador Contrato Programa	1.º Semestre		
	2024	2025	Evolução
1 Margens Suplementares	95	68*	-28,4%
2 Pontualidade Ferroviária	81,5%	77,4%	-5 p.p.
3 Satisfação dos Clientes Ferroviários	59,90%	61,50%	3 p.p.
4 Disponibilidade da Rede	78,0%	78,2%	0,3 p.p.
5 Gestão de Ativos Ferroviários	65,2%	65,4%	0,3 p.p.
6 Volumes de Atividade	17.266.537 CK	17.810.638 CK	3,2%
7 Níveis de Segurança	0,981	0,561	-43,0%
8 Proteção do Ambiente	0,0%	0,0%	0,0 p.p.
9 Rendimentos Ferroviários	47 145 758 €	51 023 136 €	8,2%
10 Outros Rendimentos	20 194 785 €	12 858 114 €	-36,3%
11 Gastos de Manutenção	44 829 091 €	48 435 099 €	8,0%
12 Gastos com outros FSE's	22 702 350 €	22 898 159 €	0,9%
13 Gastos com o Pessoal	45 696 384 €	47 797 548 €	4,6%

Nota: as evoluções destacadas a verde indicam variações positivas; as destacadas a vermelho indicam variações negativas

* Valor apurado 1.º trimestre de 2025

PONTUALIDADE FERROVIÁRIA

O valor do indicador agregado referente ao primeiro semestre de 2025 corresponde a uma pontualidade inferior em 5 p.p. relativamente ao período homólogo de 2024.

Os segmentos de tráfego Alta Qualidade e Intercidades apresentaram o desempenho desfavorável., quando comparando com igual período de 2024. A pontualidade foi afetada pelos trabalhos de modernização e de manutenção ao longo da RFN com especial foco nas linhas do Norte, Oeste, Sul, Cascais e Beira Alta, bem como o número de limitações de velocidade existentes. Em sentido positivo, a pontualidade beneficiou da consistência no tráfego Urbano, essencialmente na área de Lisboa.

NÍVEIS DE SEGURANÇA

O indicador Níveis de Segurança é determinado pelo rácio entre o número de acidentes significativos (AS) e o total de comboios.kilómetro (em milhões) (MCK), procurando desta forma avaliar a segurança ferroviária em função da real circulação de comboios. Assim, quanto mais baixo for o valor obtido, melhor será o nível de segurança evidenciado.

Destaca-se, a redução de 7 acidentes significativos, representando uma diminuição de aproximadamente 40%, e o aumento de 3%, no número de comboios.kilómetro, comparando o 1.º semestre de 2025 com igual período de 2024, traduzindo na melhoria significativa deste indicador.

OUTROS RENDIMENTOS

No período compreendido entre janeiro e junho de 2025, os "Outros Rendimentos" atingiram os 12,9 milhões de euros, o que representa um decréscimo de cerca de 36% face a igual período de 2024 (7,3 milhões de euros).

Este desvio deve-se fundamentalmente à menor quantidade de resíduos vendida face ao mesmo período de 2024.

GASTOS DE MANUTENÇÃO

O nível de gastos com manutenção situou-se até junho de 2025 nos 48,4 milhões de euros, representando um decréscimo de 3,6 milhões de euros (8%) face aos montantes incorridos em igual período de 2024.

Para esta variação os gastos em subcontratos contribuíram com um aumento de 4,1 milhões de euros (44,0 milhões de euros no 1.º semestre de 2025 vs. 39,9 milhões de euros 1.º semestre de 2024) em consequência de um maior nível de execução no âmbito do componente de via do contrato de "Aquisição de Serviços para a Manutenção das especialidades de Catenária e Via na Rede Ferroviária Nacional" nomeadamente ao nível de ações de manutenção preventiva condicionada.

GASTOS COM OUTROS FSE'S

Os outros Fornecimentos e Serviços Externos associados à gestão da infraestrutura ferroviária totalizam no período em análise o montante de 22,9 milhões de euros, o que representa um acréscimo de 196 mil euros (0,9%) face a igual período de 2024.

Este acréscimo resulta fundamentalmente do efeito líquido de um aumento do custo da energia elétrica para energia de tração (620 mil euros) e do custo de vigilância (560 mil euros) compensado pela redução dos gastos associados ao contato de limpeza.

GASTOS COM O PESSOAL

O montante de gastos com pessoal registado no 1.º semestre de 2025 situou-se 4,6% acima dos gastos incorridos em igual período de 2024 (47,8 milhões de euros vs. 45,7 milhões de euros).

Apesar da redução no efetivo médio (Efetivo médio 1.º semestre de 2025: 3.372 colaboradores vs. Efetivo médio 1.º semestre de 2024: 3.396 colaboradores), o acréscimo verificado é resultado das valorizações no âmbito do Instrumento de Regulação Coletiva de Trabalho (IRCT), designadamente do Acordo Coletivo de Trabalho (ACT).

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

No 1.º semestre de 2025 verificou-se uma variação positiva na circulação na rede rodoviária da IP, face a igual período do ano anterior.

Regista-se um acréscimo de 1,7% na totalidade da rede IP e um crescimento de 5,9% na rede de autoestradas, com o seguinte detalhe:

Unidade: veículos/dia

Tráfego Médio Diário Semestral (TMDS) Rede Nacional de Autoestradas	1.º Semestre		
	2024	2025	Δ 2025/2024
Rede Nacional de Autoestradas - Subconcessões	11 788	13 366	13,4%
Rede Nacional de Autoestradas - IP	49 693	51 248	3,1%
Total Ponderado	26 505	28 074	5,9%

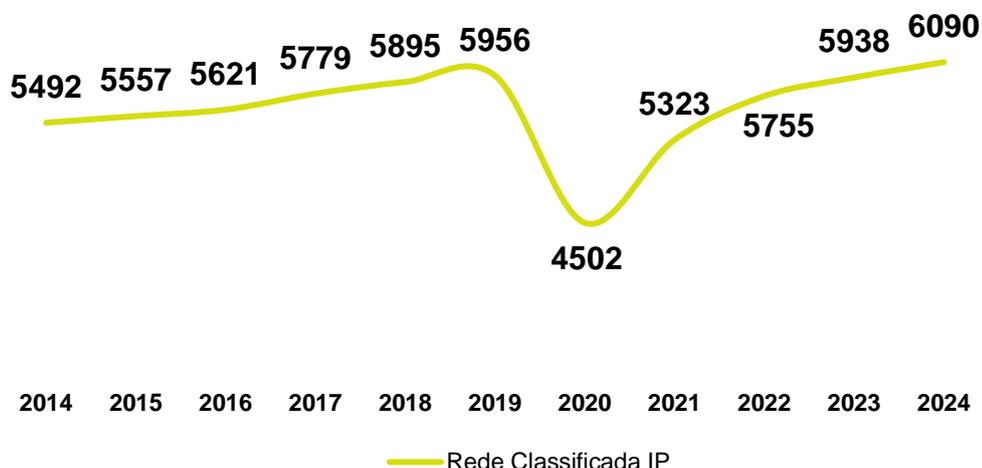
Unidade: veículos/dia

Tráfego Médio Diário Semestral (TMDS) Rede IP	1.º Semestre		
	2024	2025	Δ 2025/2024
Rede Rodoviária Nacional (IP e Subconcessões)	6 305	6 262	-0,7%
Rede Nacional de Autoestradas (IP e Subconcessões)	26 505	28 074	5,9%
Total Ponderado	7 076	7 197	1,7%

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 2024. A circulação na rede rodoviária concessionada à IP registou, em 2024, um crescimento anual de 2,7% face a 2023, o que é justificado pela tendência de retoma da normalidade verificada ao longo dos anos anteriores.

TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO ANUAL



4.3.4 Níveis de serviço da rede rodoviária

O contrato de concessão foi celebrado em 23 de novembro de 2007 entre o Estado Português e a ex- EP, (atual IP), tendo sido revisto pelo Decreto-Lei n.º 110/2009 de 18 de maio, o qual estabelece que as secções de estrada da rede rodoviária nacional cumpram níveis de serviço em conformidade com o preconizado no PRN2000: Nível B para a Rede Fundamental e Nível C para a Rede Complementar.

Os valores mais recentes que estão disponíveis são os relativos ao grau de cumprimento dos níveis de serviço de 2024, que se apresentam no quadro seguinte:

TIPO	CUMPRIMENTO				NÃO CUMPRIMENTO		EXTENSÃO (km)
	SEM RESTRIÇÕES	COM RESTRIÇÕES	TOTAL		VALOR		
	(km)	(km)	(km)	%	(km)	%	
IP	492,0	105,7	597,7	100,0	0,0	0,0	597,7
EDIP	243,4	22,1	265,4	100,0	0,0	0,0	265,4
IC	931,6	69,3	1 000,9	100,0	0,0	0,0	1 000,9
EDIC	1 028,1	104,0	1 132,1	100,0	0,0	0,0	1 132,1
EN/ER	7 694,8	568,0	8 262,8	99,1	75,2	0,9	8 338,1
TOTAL	10 389,9	869,1	11 259,0	99,3	75,2	0,7	11 334,2

4.4 PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS

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

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

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

4.4.1 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 06 de julho de 2018 todas as atividades de operação e manutenção por si desenvolvidas. Neste enquadramento a IP, ao abrigo dos poderes de fiscalização previstos no referido contrato de subconcessão, promoveu os meios necessários para assegurar as condições de segurança de pessoas e bens, sem prejuízo de ter de se acionar os mecanismos contratualmente estabelecidos para as situações de incumprimento das exigências de Operação e Manutenção conferidas à Subconcessionária;
- 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 cujo referido contrato estabelece virem a integrar a jurisdição direta da IP. Esta situação tem vindo a obrigar a IP a intervir nesta rede subconcessionada em situações de emergência e de garantia das condições de segurança rodoviária, atento o incumprimento expresso da Subconcessionária;
- Com a decisão cautelar do Tribunal Arbitral de 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 mandata 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. Mais tarde a RAL aderiu à posição da IP e subscreveu com esta um requerimento conjunto no

processo arbitral. Posteriormente, as partes acordaram na nomeação de um novo árbitro presidente, cuja designação ocorreu no final de março de 2024. Os trabalhos do novo Tribunal estão atualmente em curso.

Entretanto, na pendência do processo arbitral, a RAL espoletou novo processo arbitral em 17 de dezembro de 2024, requerendo a Rescisão do Contrato de Subconcessão Reformado (que foi afastada no primeiro processo arbitral), condenação da IP a pagar encargos com rescisão dos contratos de financiamento e indemnização à RA.

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, ainda se aguardando que o mesmo obtenha aprovação do Governo. Quanto ao Douro Interior salienta-se o Pedido de Pagamento de faturas vencidas e não pagas (compensações contingentes) e subsidiariamente, pedido de reposição do equilíbrio financeiro. O Tribunal Arbitral considera que não está impedido de, eventualmente, condenar a IP a pagar os pagamentos por disponibilidade contingentes, ainda que a posição do Tribunal de Contas se manifeste diferente.

SUBCONCESSÕES AE TRANSMONTANA, BAIXO ALENTEJO E PINHAL INTERIOR E BAIXO TEJO

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

O CSA do Baixo Tejo entrou em vigor em 2021 na sequência da aprovação do relatório da CN pelo Senhor Secretário de Estado das Finanças e pelo Senhor Secretário de Estado das Infraestruturas, em que foi celebrado entre a IP e a Subconcessões Baixo Tejo o Acordo de Aditamento (AA) e demais documentação contratual acordada entre a CN e a Subconcessões Baixo Tejo. A negociação teve como principal fundamento a necessidade objetiva de fazer refletir contratualmente a impossibilidade de construção da ER377-2. Pedidos de Reposição de Equilíbrio Financeiro Decorrente das Medidas legais e administrativas tomadas para conter/mitigar o contágio da pandemia e os efeitos socioeconómicos da mesma;

Estão em vigor e a produzir efeitos os Contratos de Subconcessão Alterados (CSA) relativos à AE Transmontana, Baixo Alentejo, Pinhal Interior e Baixo Tejo no âmbito das medidas legais e administrativas tomadas para conter/mitigar o contágio da pandemia e os efeitos socioeconómicos da mesma; qualificam como alterações legislativas de carácter específico.

Valores reclamados:

- Baixo Alentejo 9.053.870€
- Baixo Tejo 8.300.000€ ou + 30 dias de prazo e 22.700.000€
- Douro Interior 3.439.142,88€;
- Litoral Oeste 2.400.000€ ou + 30 dias de prazo e 10.500.000€

4.4.2 Conclusão da Rede Subconcessionada

Os sete contratos de subconcessão atualmente em vigor abrangem uma extensão total de aproximadamente 1.019 km, encontrando-se em serviço (obra concluída) cerca de 911 km conforme se resume no quadro abaixo.

(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	165		82	26	273
Litoral Oeste	102			0	102
Pinhal Interior (CSA)	93			0	93
Total	911	0	82	26	1 019

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

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

No caso da subconcessão do Baixo Tejo 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 (15,2 km) 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 (3,05 km), 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.

4.4.3 Encargos 2024

No primeiro semestre de 2025, os pagamentos efetuados relativos a concessões e subconcessões rodoviárias totalizaram 568,3 milhões de euros. Este valor representa uma redução de 63,6 milhões de euros (10%) face ao mesmo período de 2024.

unidade: milhares de euros

Concessões e Subconcessões	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	Δ% 2025/2024
Concessões Disponibilidade				
Infraestrutura+ Disponibilidade A+B	396 237	360 343	-35 894	-9%
Algarve	28 904	30 348	1 444	5%
Beira Interior	18 616	0	-18 616	-100%
Beira Litoral e Alta	69 272	68 969	-303	0%
Costa de Prata	23 589	10 325	-13 264	-56%
Grande Lisboa	21 411	22 726	1 315	6%
Grande Porto	47 569	51 593	4 024	8%
Interior Norte	37 396	32 278	-5 117	-14%
Norte	115 933	104 786	-11 146	-10%
Norte Litoral	33 548	39 318	5 770	17%
Subconcessões Disponibilidade + Serviço	206 783	191 662	-15 121	-7%
AE Transmontana	29 309	29 734	425	1%
Baixo Alentejo	24 190	22 832	-1 358	-6%
Baixo Tejo	16 895	12 357	-4 538	-27%
Douro Interior	49 514	46 614	-2 900	-6%
Litoral Oeste	14 136	7 654	-6 482	-46%
Pinhal Interior	72 738	72 470	-268	0%
Complicações e Reequilíbrios	19 334	12 736	-6 599	-34%
Grandes Reparações	9 490	3 533	-5 956	-63%
Total	631 844	568 274	-63 569	-10%

Os pagamentos de Disponibilidade das Concessões Rodoviárias totalizaram, no 1.º semestre de 2025, 360,3 milhões de euros, menos 35,9 milhões de euros do que no período homólogo de 2024, o que representa uma quebra de 9%.

Face ao período homólogo, a evolução dos encargos com Concessões e Subconcessões Rodoviárias é justificada, essencialmente, pela evolução das tarifas de disponibilidade, em conformidade com o previsto nos respetivos contratos, pela evolução da procura (tráfego).

Com a aplicação da Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto, que elimina as taxas de portagem e da aplicação do Decreto-Lei n.º 119/2024, de 31 de dezembro, foi designada uma Comissão de Negociação para a Concessão da Beira Interior. Na sequência dos esclarecimentos prestados pelo IMT, foi considerado o pagamento à Concessão da Beira Interior, correspondente a 80% das receitas brutas estimadas no Caso Base a considerar em seis tranches iguais e bimestrais (em linha com o regime extraordinário e transitório de pagamento intercalar da receita definido no Decreto-lei n.º 119/2024, de 31 de dezembro).

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*).

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

Recentemente, 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.

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.

As competências - adquiridas ao longo da sua história - conferem à IP Telecom atributos de diferenciação e qualidade de serviço, reconhecidos pela elevada percentagem de fidelização dos seus clientes. Como aspeto fundamental da sua atividade, a IP Telecom está focada na garantia de uma prestação de serviços de elevada qualidade, tendo atingido padrões de disponibilidade superiores a 99,95%, no primeiro semestre de 2025.

Ainda a destacar, a Soberania digital como um dos principais focos dos países da UE devido ao atual contexto geopolítico a nível global. A necessidade de um controlo efetivo e confiável sobre os sistemas e dados críticos é fundamental, mas por outro lado a necessidade de aceleração da inovação e do digital dos vários países tem levado ao desenvolvimento de soluções de *Cloud Soberana* tendo por base um operador de confiança nacional que permita reduzir os riscos dando

garantias de controlo e autonomia estratégica. Em Portugal, a IP Telecom é das poucas entidades e o único operador nacional que garante os três pilares fundamentais da soberania digital, os dados, a operação e a tecnologia, envolvendo controlos legais, contratuais, operacionais e técnicos, permitindo endereçar uma estratégia digital nacional de acordo com os objetivos do País, garantindo adicionalmente as interligações necessárias e suficientes às partilhas necessárias de uma *Cloud Soberana Europeia*.

O volume de negócios no 1.º semestre de 2025, com os serviços de tecnologias de informação e comunicação, excluindo os fluxos intra-Grupo IP, foi de 6,82 milhões de euros, o que representa um crescimento de 28% face ao período homólogo de 2024.

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

No âmbito da estratégia de abordagem ao mercado internacional, numa lógica estritamente institucional e pró-ativa, fora do mercado concorrencial, encontra-se em fase de conclusão, com uma última ação de formação a realizar em Portugal até final do ano, a Assistência Técnica para a “Dinamização da Área de Concessões do Ministério das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos. Este programa tem como objetivo introduzir uma nova dinâmica ao nível da gestão das infraestruturas sob tutela do MOPHRH, em parceria com o setor privado.

Numa nova fase, marcada por uma visão estratégica mais alinhada com as orientações do Ministério das Infraestruturas e Habitação (MIH) e do Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE), em matéria de política pública de cooperação com entidades congéneres do setor das infraestruturas nos países de língua portuguesa, a IP Engenharia tem vindo a desenvolver ao longo do 1º semestre de 2025, Programas de Formação com os Caminhos de Ferro de Moçambique, São Tomé e Príncipe e Cabo Verde.

Estes programas formativos, cuja coordenação técnica é assegurada pela IP Engenharia, traduzem o envolvimento do Grupo IP na promoção de soluções sustentáveis para os desafios da infraestrutura rodoviária nos países lusófonos.

O volume de negócios com os Serviços de Engenharia e Transporte foi, no 1.º semestre de 2025, idêntico ao do período homólogo do ano anterior, ou seja, 62 mil euros.

Importa referir, que se mantém a orientação estratégica do Grupo IP de afetação quase integral dos recursos da IP Engenharia às necessidades do ambicioso Plano de Investimentos da IP, com as equipas produtivas de Projeto e de Coordenação de Obras.

4.7 GESTÃO IMOBILIÁRIA E DE ESPAÇOS COMERCIAIS

A IP Património é responsável pela gestão do património imobiliário, com experiência na exploração comercial da rede de estações e interfaces de transporte, garantindo a sua eficiente utilização, valorização, requalificação e preservação.

No 1.º semestre de 2025, manteve-se a tendência de estabilização do negócio relativo à gestão imobiliária e de espaços comerciais, já observada nos últimos meses de 2024, consequência sobretudo do novo enquadramento legal aplicável às subconcessões.

Apesar do novo enquadramento legal e do período de adaptação das entidades envolvidas no processo de aprovação das novas subconcessões — que levou ao término de alguns contratos sem substituição por novos, de acordo com o novo processo de aprovação — os rendimentos operacionais registaram um ligeiro aumento no 1.º semestre de 2025, passando de 11,6 milhões de euros em 2024 para 11,8 milhões de euros em 2025. No mesmo período, os rendimentos provenientes da gestão imobiliária e de espaços comerciais totalizaram 10,5 milhões de euros, representando uma redução de 1,5% face aos 10,7 milhões de euros registados no 1.º semestre de 2024.



Desempenho Económico e Financeiro Parte I

5. DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO

unidade: milhares de euros

Resultados	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	Δ% 2025/2024
Rendimentos Operacionais	706 572	710 268	3 696	1%
Gastos Operacionais	547 469	551 043	3 574	1%
Resultado Operacional	159 103	159 226	123	0,1%
Resultado Financeiro	- 85 951	- 80 690	5 261	-6%
Resultados antes de impostos	73 153	78 536	5 383	7%
Resultado Líquido	70 691	78 452	7 760	11%
EBITDA	277 471	267 617	- 9 854	-4%

Os resultados alcançados pelo Grupo IP no 1.º semestre de 2025 foram, em síntese, os seguintes:

- Os Rendimentos Operacionais atingiram 710,3 milhões de euros, mais 3,7 milhões de euros do que no primeiro semestre de 2024;
- Os Gastos Operacionais foram de 551 milhões de euros, mais 3,6 milhões de euros do que no primeiro semestre de 2024;
- O resultado operacional foi de 159,2 milhões de euros, representando um aumento de 123 mil euros face ao período homólogo de 2024;
- O resultado financeiro foi negativo em 80,7 milhões de euros, traduzindo uma melhoria de 5,3 milhões de euros face ao mesmo período do ano anterior;
- O Resultado Líquido Consolidado ascendeu a 78,5 milhões de euros, representando um aumento de 7,8 milhões de euros face ao período homólogo de 2024.

5.1 RENDIMENTOS OPERACIONAIS

Os rendimentos operacionais totalizaram, no final de junho de 2025, o montante de 710,3 milhões de euros, o que representa um aumento de 3,7 milhões de euros (1%) face ao período homólogo de 2024.

unidade: milhares de euros

Rendimentos Operacionais	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	Δ% 2025/2024
Vendas e serviços prestados	607 724	605 315	- 2 409	0%
Consignação Serviço Rodoviário (CSR)	336 257	339 387	3 130	1%
Portagens	145 924	104 363	- 41 560	-28%
Serviços Ferroviários	47 146	51 023	3 877	8%
Concedente Estado-Rédito ILD	13 258	16 724	3 466	26%
Contratos de Construção	44 439	72 194	27 755	62%
Outras prestações de serviços	20 701	21 624	923	4%
Indemnizações Compensatórias	44 713	55 324	10 611	24%
Outros rendimentos e ganhos	54 135	49 583	- 4 552	-8%
Total dos Rendimentos Operacionais	706 572	710 268	3 696	1%

5.1.1 Vendas e Serviços Prestados

O total de Vendas e Serviços Prestados foi de 605,3 milhões de euros até ao final de junho de 2025, o que corresponde a uma diminuição de 2,4 milhões de euros abaixo do registado no mesmo período de 2024.

CONSIGNAÇÃO DO SERVIÇO RODOVIÁRIO (CSR)

A CSR, criada pela Lei n.º 24-E/2022, de 30 de fevereiro, 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.

O rendimento proveniente da CSR ascendeu a 339,4 milhões de euros, valor 1% superior ao registado no mesmo período de 2024.

PORTAGENS

Os rendimentos de portagens registaram um decréscimo de 41,6 milhões de euros (28%) face ao mesmo período do ano anterior, tendo atingido o montante total de 104,4 milhões de euros.

unidade: milhares de euros

Portagens	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	Δ% 2025/2024
Concessões	120 737	87 456	-33 281	-28%
Subconcessões	12 559	10 074	-2 485	-20%
Outras Vias IP	12 365	6 708	-5 657	-46%
Outros serviços de cobrança	263	126	-137	-52%
Total	145 924	104 363	-41 560	-28%

A maior parcela dos rendimentos de portagens continua a resultar da utilização da rede das Concessões do Estado, em que a IP é titular da receita proveniente da cobrança de taxas de portagem, que atingiu, no período em análise, 87,5 milhões de euros, o que representa uma redução de 28% face ao período homologado de 2024.

Nas subconcessões da IP as receitas de portagens atingiram 10,1 milhões de euros, menos 20% do alcançado em 2024.

As operações de exploração direta na rede IP (A21, A23 e Túnel do Marão) permitiram alcançar 6,7 milhões de euros, menos 46% do que em 2024.

O resultado alcançado no 1.º semestre de 2025 reflete a entrada em vigor, a 1 de janeiro de 2025, da 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.

SERVIÇOS FERROVIÁRIOS

Os rendimentos provenientes dos Serviços Ferroviários, que incluem a utilização de canais (Pacote Mínimo de Acessos - PMA), a valorização da capacidade pedida e não utilizada (supressões pelo operador), a utilização de instalações de serviço, a prestação de socorro, os serviços adicionais e os serviços auxiliares, atingiram no 1.º semestre de 2025 um total de 51 milhões de euros, mais 8% face ao valor verificado em 2024.

Os rendimentos provenientes da Tarifa de Utilização de Infraestrutura representaram, no 1.º semestre de 2025, o montante de 43,6 milhões de euros. Em comparação com o período homologado de 2024 verifica-se um aumento de 8%, conforme apresentado no quadro seguinte:

unidade: milhares de euros

Receitas da Tarifa de Utilização	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	$\Delta\%$ 2025/2024
Passageiros	36 281	38 919	2 638	7%
Mercadorias	4 163	4 706	543	13%
Total Tarifa Utilização da Infraestrutura	40 445	43 625	3 181	8%
TARIFA TUI / CK	2,34 €	2,48 €	0,14 €	6%
Capacidade Pedida Não Utilizada	336	381	46	14%

Os resultados alcançados foram influenciados pelos seguintes acontecimentos:

- Encerramento à exploração do troço Coimbra-B/Coimbra, do Ramal da Lousã, no dia 12 de janeiro;
- Obras de modernização da Linha de Oeste, com a manutenção do encerramento do troço Mira Sintra-Malveira, no 2.º trimestre de 2025;
- Consideração de que a Linha da Beira Alta estaria aberta à exploração, em toda a sua extensão;
- Ocorrência de dois fenómenos anormais: a tempestade Martinho, no dia 20 de março, e a interrupção de fornecimento elétrico na rede elétrica nacional, no dia 28 de abril de 2025;
- Greve dos trabalhadores da CP no dia 28 de abril e de 6 a 14 de maio, com um impacto superior a -500.000 CKs realizados e perda de receita;
- Reforço da oferta comercial da Fertagus com a entrada em vigor do novo horário técnico, a 15 de dezembro de 2024, especificamente no serviço urbano Lisboa–Setúbal, com reflexo no aumento dos respetivos CKs realizados;
- Início do serviço de passageiros na Linha de Leixões, no dia 9 de fevereiro de 2025;
- Reabertura parcial da Linha da Beira Alta, com a colocação à exploração do troço Celorico da Beira/Guarda em 25 de novembro de 2024 e do troço Mangualde/Celorico da Beira em 6 de abril de 2025;
- Reabertura do troço Malveira/Torres Vedras em 5 de janeiro de 2025 e do troço Mira Sintra/Malveira em 2 de março de 2025

No primeiro semestre de 2025, os rendimentos provenientes dos Outros Serviços Ferroviários atingiram 7 milhões de euros, o que representa um aumento de 10% face ao valor registado no mesmo período de 2024.

unidade: milhares de euros

Outros Serviços Ferroviários	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	Δ% 2025/2024
Instalações de Serviços	1 824	1 842	18	1%
IS-Utilização de Estações	1 422	1 468	45	3%
IS-Cedência de Energia	205	197	-9	-4%
IS-Espaços em Estações	134	143	9	7%
IS-Cedência de Água	61	33	-28	-45%
IS-Informação ao Público	1	1	0	24%
Serviços Adicionais	4 484	5 113	629	14%
Energia de Tração	3 390	3 937	547	16%
Estacionamento Material Circulante	953	1 032	79	8%
Manobras	104	107	2	2%
Outros Serviços	36	37	1	3%
Serviços Auxiliares	57	60	3	6%
Abastecimento Água/Combust Mat Circula.	15	17	2	12%
Out Serv Telecomunicações e Telemática	38	38	1	1%
Outros Serviços Auxiliares	4	5	1	28%
Total	6 365	7 016	651	10%

Nas **instalações de serviços**, nomeadamente nas Estações de Passageiros, destaca-se o serviço de Utilização de Estações e Apeadeiros, que inclui a utilização de áreas como salas de espera, visualização de informações de viagem e zonas com equipamentos técnicos instalados. A valorização deste serviço, que corresponde à paragem comercial dos comboios de passageiros em determinada dependência, gerou um rendimento de cerca de 1,5 milhões de euros no primeiro semestre de 2025, representando uma variação positiva de 3% face ao período homólogo de 2024.

A prestação de **serviços adicionais** representou, no período em análise, um rendimento de 5,1 milhões de euros, o que reflete um aumento de 14% face a período homólogo de 2024, justificada pelo aumento do consumo de Energia Elétrica para Tração por operadores ferroviários.

CONCEDENTE ESTADO – RÉDITO ILD

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

No 1.º semestre de 2025, nesta rubrica-se registou-se o montante de 16,7 milhões de euros, sendo 26% superior ao verificado em igual período de 2024.

CONTRATOS DE CONSTRUÇÃO

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

unidade: milhares de euros

Contratos de Construção	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	Δ% 2025/2024
Contratos Construção de Novas Infraestruturas	39 373	67 278	27 905	71%
Capitalização Encargos Financeiros	5 066	4 916	- 150	-3%
Total	44 439	72 194	27 755	62%

O aumento de 27,8 milhões de euros, 62%, registado na rúbrica de Contratos Construção de Novas Infraestruturas, no 1.º semestre de 2025, face ao executado em igual período de 2024, reflete a evolução positiva na execução dos investimentos rodoviários nas atividades de construção sob gestão direta da IP.

Os encargos financeiros capitalizados correspondem aos encargos financeiros da IP no decorrer da fase de construção rodoviária e são compostos por encargos financeiros bancários utilizados para o financiamento da aquisição da Rede Concessionada do Estado, que no período em análise registou uma variação negativa de 3% face ao realizado no 1.º semestre de 2024.

OUTRAS PRESTAÇÕES DE SERVIÇOS

O valor realizado no 1.º semestre de 2025 foi de 21,7 milhões de euros, o que representa um acréscimo de 4% face ao 1.º semestre de 2024.

unidade: milhares de euros

Outras prestações de serviços	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	Δ% 2025/2024
Gestão Imobiliária e de Espaços Comerciais	10 492	10 330	- 162	-2%
Telecomunicações e <i>cloud solutions</i>	5 305	6 813	1 508	28%
Canal Técnico Rodoviário	2 228	2 268	39	2%
Serviços de Engenharia e Transporte	62	62	0	1%
Terminais de Mercadorias	627	801	174	28%
Licenciamentos	218	279	60	28%
Direito Exploração Áreas Serviço	432	482	50	11%
Outros Serviços	1 337	591	- 747	-56%
Total	20 701	21 624	923	4%

Gestão Imobiliária e de Espaços Comerciais

Os rendimentos registados na Gestão Imobiliária e de Espaços Comerciais são provenientes do arrendamento de espaços, subconcessões, aluguer de estacionamento, gestão de empreendimentos e publicidade, tendo registado no 1.º semestre de 2025 o valor de 10,3 milhões de euros, o que representa uma diminuição de 2% face ao mesmo período do ano anterior. Esta variação decorre da diminuição dos rendimentos dos segmentos de negócio de Espaços e Subconcessões.

Telecomunicações e *Cloud Solutions*

A componente de Telecomunicações e *Cloud Solutions* engloba a prestação de serviços de telecomunicações ao mercado, aluguer, manutenção e outros serviços associados à fibra ótica, assim como soluções tecnológicas em áreas aplicacionais como ERP, CRM, Gestão de Serviços, *CiberDefesa*, *CiberSegurança*, entre outros. No final do 1.º semestre de 2025, estes serviços, excluindo os fluxos intra Grupo IP, representaram 6,8 milhões de euros, refletindo um aumento de cerca de 28% face ao período homólogo de 2024. Este crescimento deve-se, fundamentalmente, à expansão do negócio nas áreas de *cloud*, NSOC, cibersegurança e fibra ótica.

Canal Técnico Rodoviário

A procura de serviços de Canal Técnico Rodoviário (CTR) no 1.º semestre de 2025 foi de 2,3 milhões de euros, o que representa um aumento de 2% face ao valor realizado no 1.º semestre de 2024, devido à crescente utilização destas infraestruturas por parte dos operadores.

Serviços de Engenharia e Transportes

O segmento de Serviços de Engenharia e Transportes engloba as atividades relacionadas com serviços de engenharia de transportes em projetos multidisciplinares rodoviários e / ou ferroviários, e respetivas soluções de mobilidade, a nível nacional e internacional. O volume de negócios deste segmento foi, no 1.º semestre, de 62 mil euros, igual ao valor registado no ano anterior.

Importa referir que, a orientação estratégica do Grupo IP para a IP Engenharia é a de afetação quase integral dos recursos às necessidades do ambicioso Plano de Investimentos da IP.

Terminais de Mercadorias

A exploração dos Terminais Ferroviários de Mercadorias traduziu-se numa receita, no 1.º semestre de 2025, de 801 mil euros, mais 28% do que o verificado no período homólogo de 2024. Este acréscimo resulta da consolidação da mudança do Terminal da Bobadela e do incremento da atividade após essa consolidação, fruto da situação geopolítica atual, do reforço de composições

ferroviárias de e para a Bobadela e do início de atividade de um 3º operador de mercadorias em Portugal

Licenciamentos

A receita relativa aos licenciamentos depende essencialmente dos processos de cobrança da taxa anual dos Postos de Abastecimento de Combustíveis (PAC). No primeiro semestre de 2025, registou-se um desvio positivo de 60 mil euros face ao período homólogo de 2024, explicado, sobretudo, pela sazonalidade da cobrança destas taxas, que ocorreu mais cedo no ano em análise.

5.1.2 Indemnizações Compensatórias

unidade: milhares de euros

Indemnizações Compensatórias	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	$\Delta\%$ 2025/2024
Indemnizações Compensatórias	44 713	55 324	10 611	24%

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 2025 é de 55,3 milhões de euros, o que representa um aumento de 24% comparativamente com o período homólogo de 2024, cujo montante de indemnizações compensatórias foi igualmente aprovado pelo referido contrato. Destaca-se que, no 1.º semestre de 2024, o valor referente ao n.º 5 da Cláusula 6.ª do Contrato Programa Ferroviário não estava a ser apurado e registado nas contas da IP, o que só aconteceu após assinatura do mesmo.

5.1.3 Outros Rendimentos e Ganhos

O valor registado em Outros Rendimentos e Ganhos durante o 1.º semestre de 2025 foi de 49,6 milhões de euros, menos 8% face ao valor verificado no 1.º semestre de 2024.

unidade: milhares de euros

Outros Rendimentos e Ganhos	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	Δ% 2025/2024
Subsídios para investimento	29 830	27 862	- 1 967	-7%
Venda de resíduos	3 396	149	- 3 247	-96%
Danos ao Património	647	772	126	19%
Outros rendimentos	20 263	20 799	536	3%
Total	54 135	49 583	- 4 552	-8%

SUBSÍDIOS PARA INVESTIMENTO

O valor dos subsídios para investimento reconhecido em resultados até ao final do primeiro semestre de 2025 foi de 27,9 milhões de euros, o que representa uma redução de 7% face ao valor registado no mesmo período do ano anterior.

VENDA DE RESÍDUOS

No primeiro semestre de 2025, os rendimentos com a venda de resíduos totalizaram 149 mil euros, o que representa uma redução de 96% face ao período homólogo de 2024. Esta diminuição deve-se, essencialmente, à menor disponibilização de quantidades de resíduos para valorização e ao adiamento da venda de resíduos de cabos de cobre e de acumuladores de chumbo depositados no Complexo Logístico do Entroncamento, cuja comercialização estava prevista para iniciar durante o semestre em análise.

OUTROS RENDIMENTOS

Outros Rendimentos apresentaram um aumento de 536 mil euros face ao período homólogo de 2024, destacando-se o impacto dos subsídios à exploração afetos à atividade rodoviária — correspondentes a apoios relacionados com intempéries e fogos florestais — e dos subsídios à exploração ferroviária, associados a ações de resposta a incêndios florestais.

5.2 GASTOS OPERACIONAIS

No 1.º semestre de 2025, os gastos operacionais do Grupo IP ascenderam a 551 milhões de euros. Este valor representa um aumento de 0,7% face ao mesmo período do ano anterior.

unidade: milhares de euros

Gastos Operacionais	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	Δ% 2025/2024
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	156 182	157 764	1 582	1%
Fornecimentos e serviços externos	176 513	184 094	7 581	4%
Conservação, Reparação e Segurança Rede Rodoviária	61 428	68 459	7 031	11%
Conservação, Reparação e Segurança Rede Ferroviária	37 227	41 276	4 049	11%
Outros FSE's	77 858	74 359	- 3 499	-4%
Gastos com o pessoal	76 812	80 968	4 156	5%
Imparidades (perdas/ reversões)	115	180	65	56%
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	118 368	108 391	- 9 977	-8%
Provisões (aumentos/ reduções)	14 792	15 531	739	5%
Outros gastos e perdas	4 618	4 115	- 503	-11%
Rendimentos/ (Gastos) em associadas	70			
Total dos Gastos Operacionais	547 469	551 043	3 574	0,7%

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

No período em análise, os gastos globais com o CMVMC atingiram 157,8 milhões de euros, mais 1% do que o registado no mesmo período de 2024.

unidade: milhares de euros

Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	Δ% 2025/2024
Novas Infraestruturas rodoviárias	39 373	67 278	27 905	71%
Portagens Concessões Estado	109 743	81 272	- 28 471	-26%
Consumo de Materiais para Manutenção Ferroviária	4 957	4 419	- 539	-11%
Consumo de Materiais para Investimento Ferroviário	2 009	4 711	2 702	134%
Outros CMVM	101	85	- 16	-16%
Total	156 182	157 764	1 582	1,0%

NOVAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS

Os valores relativos à construção de novas infraestruturas rodoviárias referem-se às atividades sob gestão direta da IP. São apurados com base no acompanhamento mensal das obras, refletindo a evolução física dos trabalhos em curso. A execução no 1.º semestre foi de 67,3 milhões de euros, representando um aumento de 71% face ao mesmo período de 2024. Este crescimento reflete a intensificação das atividades de construção sob gestão direta da IP.

MATERIAIS PARA MANUTENÇÃO E INVESTIMENTO NAS INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS

Nesta rubrica registam-se os consumos de diversos tipos de materiais que são incorporados na Rede Ferroviária Nacional (RFN), no âmbito de ações de manutenção e de investimento. No 1.º semestre de 2025 observa-se uma diminuição de 11% do consumo dos materiais para manutenção, e um aumento de 2,7 milhões de euros no consumo de materiais para investimento. No que se refere ao aumento do consumo de materiais para o investimento, a variação é justificada no âmbito da aplicação de materiais, essencialmente, nas obras da Linha da Beira Alta – Mangualde Celorico da Beira e na 1.º fase da Estação da Pampilhosa.

PORTAGENS EM CONCESSÕES DO ESTADO

Os valores recebidos pela IP relativos a portagens em concessões do Estado (líquidos dos gastos de cobrança) são deduzidos ao investimento da IP na aquisição dos direitos sobre esta mesma rede Concessionada. A contrapartida dessa dedução é registada nesta rubrica. Verifica-se assim uma redução de 26% nos gastos associados, alinhados com a diminuição registada no rendimento proveniente das portagens das Concessões do Estado.

5.2.2 Fornecimento e Serviços Externos

CONSERVAÇÃO, REPARAÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA

No 1.º semestre de 2025, os gastos totais com conservação, reparação e segurança da Rede Rodoviária ascenderam a 68,5 milhões de euros, mais 7 milhões (11,4%) do que no mesmo período de 2024.

unidade: milhares de euros

Conservação, Reparação e Segurança da Rede Rodoviária	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	Δ% 2025/2024
Conservação Periódica de Estradas	27 833	27 833		0%
Segurança Rodoviária	4 794	7 961	3 167	66%
Conservação Corrente de Infraestruturas	28 556	32 114	3 559	12%
Manutenção Telemática Rodoviária	246	551	305	124%
Total	61 428	68 459	7 031	11,4%

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

No 1.º semestre de 2025, o apuramento contabilístico foi de 27,8 milhões de euros, valor idêntico ao registado em 2024.

Excluindo o apuramento contabilístico registado, a Conservação Periódica apresenta o valor de 17,9 milhões de euros, o que representa uma redução de cerca de 7% face ao período homólogo de 2024. Esta variação é justificada essencialmente pelo ajustamento do orçamento da IP na rubrica de conservação rodoviária, com impacto sobretudo na conservação periódica, em resultado da recalendarização, por razões diversas, de algumas intervenções de reabilitação previstas iniciar no 1º semestre, entre as quais se destacam as seguintes:

- A1, km 302+500, Ponte da Arrábida sobre o Rio Douro. Reabilitação da face Inferior do tabuleiro e pilares;
- EN362 LD LRA/STM (km22+433) e Alcanede (km31+080). Reabilitação;
- ER381, km 036+100, Ponte da Sapatoa na Barragem da Vigia. ER381, km37+300, Ponte Sobre a Ribeira do Vale das Moitas. Reabilitação da Obra de Arte;
- EN115 – km 77+550 A km 77+800. Estabilização do Aterro e Plataforma Rodoviária.

Pelo seu impacto financeiro merece igualmente referência o impacto das condicionantes ambientais no desenvolvimento das obras de requalificação do IP3 que, apesar de consignadas no final do 1º trimestre, apenas em junho tiveram condições de se desenvolver de acordo com o plano de trabalhos previsto.

Os gastos associados a ações de **Segurança Rodoviária** aumentaram 3,2 milhões de euros, quando se compara o 1.º semestre de 2025 com igual período do ano anterior. Esta variação resulta da execução de obras de segurança que, por diversos constrangimentos, não puderam ser realizadas em 2024. Atualmente, está a ser promovida a regularização do calendário de execução dessas intervenções.

Na **Conservação Corrente de Infraestruturas**, verifica-se um aumento de 12% face ao mesmo período do ano anterior. Este aumento deve-se, sobretudo, à consignação dos contratos de Conservação Corrente e Operação da Rede de Alta Prestação, em outubro de 2024 e janeiro de 2025, respetivamente. Estes contratos possibilitaram a realização de diversos trabalhos planeados, o que impulsionou a recuperação da conservação corrente de infraestruturas no período em análise.

A **Manutenção Telemática Rodoviária** apresenta uma execução de 551 mil euros, superior em 305 mil euros à registada no 1.º semestre de 2024 uma vez que o contrato de Manutenção Telemática Rodoviária, que inclui manutenção base, preventiva e corretiva, foi iniciado no segundo

semestre do ano passado, reduzindo assim os valores associados a esta rubrica nos primeiros seis meses de 2024. O valor registado no 1.º semestre de 2025 considera o contrato em execução, na sua totalidade.

CONSERVAÇÃO, REPARAÇÃO E SEGURANÇA FERROVIÁRIA

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

A maioria destes contratos é plurianual e contempla intervenções nas vertentes de Manutenção Preventiva Sistemática (MPS), Condicionada (MPC) e Corretiva (MC)

No 1.º semestre de 2025, os gastos com conservação, reparação e segurança da Rede Ferroviária totalizaram 41,3 milhões de euros, um acréscimo de 4 milhões (10,9%) face a 2024, conforme se pode verificar no quadro seguinte, com desagregação por especialidade.

unidade: milhares de euros

Conservação, Reparação e Segurança da Rede Ferroviária	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	Δ% 2025/2024
Via	15 517	19 989	4 472	29%
Sinalização	6 989	6 973	- 16	0%
Telecomunicações	1 972	2 576	604	31%
Catenária	2 785	2 552	- 234	-8%
Baixa Tensão	1 322	1 012	- 310	-23%
Subestações	822	1 059	237	29%
Construção Civil	2 158	1 792	- 366	-17%
Obras de arte	136	65	- 71	-52%
Passagens de Nível	164	169	5	3%
Recuperação de Materiais	349	370	21	6%
Comboio Socorro	807	869	62	8%
Elevadores e Escadas Rolantes	452	464	12	3%
Desmatação	3 342	2 991	- 351	-11%
Outros	412	397	- 16	-4%
Total	37 227	41 276	4 049	10,9%

A especialidade de Via é a mais relevante do ponto de vista financeiro, com gastos de 19,9 milhões de euros no 1.º semestre de 2025 — cerca de 4,5 milhões acima do valor registado no mesmo período de 2024. Esta variação deve-se, sobretudo, à antecipação e intensificação das ações de Manutenção Preventiva Condicionada, com recurso a ataque mecânico pesado, em todos os lotes do contrato de manutenção das especialidades de Catenária e Via.

OUTROS FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

No 1.º semestre de 2025, os gastos com Outros Fornecimentos e Serviços Externos totalizaram 74,4 milhões de euros, uma redução de 3,5 milhões (4%) face ao mesmo período de 2024.

unidade: milhares de euros

Outros Fornecimentos e Serviços Externos	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	Δ% 2025/2024
O&M Subconcessões EP	32 428	33 430	1 002	3%
Encargos de Cobrança Portagens	13 458	6 946	- 6 511	-48%
Encargos de Cobrança da CSR				
Energia Elétrica	5 387	5 137	- 251	-5%
Energia Elétrica para Tração	3 499	4 119	620	18%
Honorários, Cons.e Out. Trab. Especializados	1 818	1 573	- 246	-14%
Frota Automóvel	1 644	1 773	128	8%
Vigilância	4 467	4 556	89	2%
Informática	3 112	3 651	539	17%
Limpeza	5 581	5 774	194	3%
Seguro de Responsabilidade Civil	1 629	1 500		
Deslocações e Estadias	213	334	121	57%
Transportes de Pessoal	318	257	- 61	-19%
Comunicações	101	98	- 4	-3%
Outros FSE	4 204	5 212	1 009	24%
Total	77 858	74 359	- 3 499	-4%

O&M Subconcessões

Os encargos com operação e manutenção de subconcessões decorrem do reconhecimento contabilístico dos custos suportados pelas subconcessionárias, conforme os contratos em vigor. No 1.º semestre de 2025, o valor registado foi de 33,4 milhões de euros, mais um milhão do que em igual período de 2024. Este aumento resulta da atualização das estimativas de operação e manutenção, com base em projeções de tráfego e inflação.

Encargos com Cobrança de Portagens

Esta rubrica incorpora o pagamento de remuneração pelo serviço (fee) e os montantes da remuneração pela disponibilidade (dedicada à manutenção dos sistemas), nas concessões do Estado em que a receita de portagens é titulada pela IP. No 1.º semestre de 2025 verifica-se uma execução de 6,9 milhões de euros, o que corresponde a uma redução de 48% face a igual período de 2024. Esta variação é justificada pelo efeito da entrada em vigor da Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto, designadamente no que se refere à componente variável da remuneração por serviço, aplicável ao volume de transações cobradas em cada período.

Energia Elétrica

A redução de 5% nos gastos com energia elétrica (usos diversos e vias), face ao mesmo período de 2024, deve-se à diminuição dos preços unitários contratualizados, resultante da entrada em vigor dos novos contratos celebrados em outubro de 2024.

Verifica-se também uma redução no consumo de energia, resultado da adoção de medidas de eficiência energética e da utilização de equipamentos mais eficientes, reforçada pela implementação do Programa RepowerIP, que tem como foco a redução do consumo e a sensibilização para a utilização adequada da energia e dos equipamentos.

Energia Elétrica para Tração

O consumo de energia elétrica para tração por operadores ferroviários, nos primeiros seis meses de 2025, aumentou 18% face ao valor registado até junho de 2024. Esta variação deve-se ao aumento do custo da energia elétrica para tração, decorrente dos contratos com preços variáveis em vigor desde o final de 2024, e ao crescimento das circulações elétricas.

Frota Automóvel

No 1.º semestre de 2025, os gastos com a frota automóvel, reconhecidos em Fornecimentos e Serviços Externos, foram de 1,9 milhões de euros — um aumento de 167 mil euros face ao mesmo período de 2024.

Considerando também os juros de leasing e amortizações, os gastos totais com a frota automóvel ascenderam a 3,6 milhões de euros — um aumento de 45% face ao mesmo período de 2024, conforme se apresenta no quadro seguinte:

unidade: milhares de euros

Frota Automóvel	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	$\Delta\%$ 2025/2024
Rendas AOV	0,69	1,26	0,57	83%
Combustível	1 108	1 001	- 107	-10%
Portagens	198	198	1	0%
Manutenção	113	206	93	82%
Seguros	223	208	- 16	-7%
Outros	6	163	157	2631%
Juros de Leasing	44	83	39	89%
Sub-Total	1 692	1 860	167	10%
Amortizações	766	1 699	933	122%
Total Frota	2 459	3 559	1 100	45%

O aumento dos gastos com a frota deve-se, sobretudo, aos encargos associados aos Contratos AOV, em particular nas rubricas de amortizações e juros, decorre essencialmente do adiamento da renovação da frota automóvel, prevista para o início do ano, o que levou à prorrogação dos

contratos em vigor e, em consequência, o aumento do valor das rendas face aos contratos em vigor em 2024.

Informática

No 1.º semestre de 2025, os gastos com serviços de informática totalizaram 3,7 milhões de euros, representando um aumento de 17% face ao mesmo período de 2024. Este aumento deve-se principalmente ao acréscimo nos preços das licenças de software, refletido nos contratos de licenciamento.

Deslocações e Estadias

No primeiro semestre de 2025, os gastos com deslocações e estadias do Grupo IP ascenderam a 334 mil euros, representando um aumento de 57% face ao mesmo período do ano anterior. Este acréscimo deve-se, por um lado, ao crescimento da atividade da empresa, que originou um maior número de deslocações e noites de estadia, e, por outro, ao aumento de 11% no valor médio por noite. No que diz respeito às deslocações ao estrangeiro, registou-se um aumento de 71% no número de eventos em que a IP participou, enquanto o número de noites dormidas aumentou 33%, refletindo uma maior presença internacional da empresa.

5.2.3 Gastos com Pessoal

No primeiro semestre de 2025, os gastos com pessoal do Grupo IP totalizaram 81 milhões de euros, o que representa um aumento de 4,2 milhões de euros (5%) face ao mesmo período de 2024. Este acréscimo está alinhado com a autorização das Tutelas para um aumento da massa salarial global até 4,7%, de forma anualizada, conforme previsto no Despacho n.º 1103-B/2025 do Gabinete do Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças, no âmbito dos aumentos salariais decorrentes da Negociação Coletiva. Adicionalmente, registou-se um acréscimo de 320 mil euros em outros gastos, essencialmente devido ao aumento superior a 75% no prémio do seguro de saúde, comparativamente ao ano anterior.

unidade: milhares de euros

Gastos com Pessoal	1.º Semestre			
	2024	2025	Δ 2025/2024	$\Delta\%$ 2025/2024
Remuneração do Pessoal	60 646	63 830	3 183	5%
Encargos sobre Remunerações	13 508	14 160	652	5%
Outros	2 657	2 978	320	12%
Total	76 812	80 968	4 156	5%

A 30 de junho de 2025, o efetivo do Grupo IP era composto por 3.593 colaboradores, menos 5 do que os 3.598 registados em 31 de dezembro de 2024. A distribuição por empresa é a seguinte: 3.358 colaboradores na Infraestruturas de Portugal (IP), 113 na IP Património, 83 na IP Telecom e 39 na IP Engenharia. O efetivo médio do Grupo IP no primeiro semestre de 2025 foi de 3.603 colaboradores.

5.2.4 Imparidades (Perdas / Reversões)

No 1.º semestre de 2025 os movimentos de imparidades, registaram o montante de 180 mil euros, resultando, num aumento de 65 mil euros, resultado, essencialmente pela recuperação de dívida de clientes da IPP ocorrida em 2024, que não se verificou em 2025.

5.2.5 Gastos / Reversões de Depreciação e Amortização

O valor registado de gastos de depreciação e amortização foi de 108,4 milhões de euros no 1.º semestre de 2025, o que representa uma diminuição de 10 milhões de euros (8%) face ao valor verificado em igual período do ano anterior. Este decréscimo deve-se à revisão do cálculo da amortização do direito de concessão rodoviário em dezembro de 2024, na sequência da atualização do Plano de Negócios. Esta atualização introduziu alterações significativas ao nível das receitas de portagens futuras, nomeadamente, nas projeções relativas às Concessões do Estado, e inclui a compensação financeira relativa aos regimes de descontos e eliminação de portagens, introduzidos respetivamente, pela Portaria n.º 418/2023 e pela Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto a partir de 1 de janeiro de 2025. Estas alterações traduzem-se num nível de receita futura superior e, conseqüentemente, numa taxa de amortização inferior em 2025, face à considerada no período homólogo.

5.2.6 Provisões (Aumentos / Reduções)

O valor total dos gastos com provisões no período em análise ascendeu a 15,5 milhões de euros, o que representa um aumento de 739 mil euros face ao verificado no período homólogo de 2024, justificado, essencialmente, pelo aumento da execução de conservação rodoviária que impacta diretamente no apuramento da provisão relativa ao processo de IVA

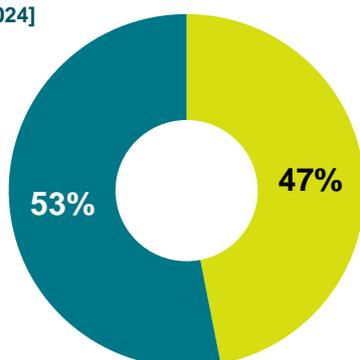
5.2.7 Outros Gastos e Perdas

Os Outros Gastos e Perdas registaram no 1.º semestre de 2025 o valor de 4,1 milhões de euros, o que representa uma diminuição de 11% face a igual período de 2024.

5.3 ESTRUTURA PATRIMONIAL

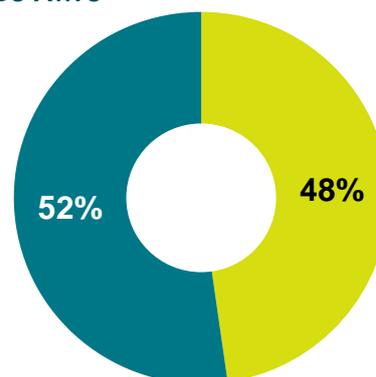
No final do 1.º semestre de 2025 o Ativo total ascendia a 32.706,4 milhões de euros, constituído maioritariamente por Ativos Intangíveis relativos ao direito resultante do Contrato de Concessão Rodoviário. O Capital Próprio totalizava 15.614,6 milhões de euros (48% do Ativo) e o Passivo total ascendia 17.094,8 milhões de euros (52% do Ativo).

ESTRUTURA DO ATIVO
[31.dezembro.2024]



■ Capital próprio ■ Passivo

ESTRUTURA DO ATIVO
[30.junho]



■ Capital próprio ■ Passivo

No primeiro semestre de 2025, o valor do Ativo do Grupo IP registou um aumento de 1.088,1 milhões de euros, o que representa um crescimento de 3% face ao final do ano anterior. Este acréscimo resulta, no Ativo Não Corrente, de um aumento de 267,9 milhões de euros nos ativos intangíveis, essencialmente associado ao direito decorrente do Contrato de Concessão Rodoviário. Já no Ativo Corrente, o aumento foi de 818 milhões de euros, justificado principalmente pelas rubricas de Caixa e equivalentes de caixa (337,6 milhões de euros), Outras Contas a Receber (185,2 milhões de euros) e Concedente - Estado (168,5 milhões de euros).

No primeiro semestre de 2025, o Grupo IP registou um aumento de 43,6 milhões de euros em subsídios diretamente atribuídos para o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária. Estes subsídios têm origem nos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento, sendo 43,5 milhões de euros provenientes do Fundo de Coesão e 105 mil euros do CEF-Geral. Este montante corresponde a reforços de adiantamentos e reembolsos relativos a candidaturas aprovadas nos períodos de programação 2014-2020 e 2021-2027, nomeadamente nos programas POSEUR, Sustentável 2030 e CEF.

No que respeita ao Passivo, registou-se um aumento de cerca de 309,9 milhões de euros face a 31 de dezembro de 2024, resultante de um acréscimo de 255,1 milhões de euros no Passivo Corrente e de 54,8 milhões de euros no Passivo Não Corrente. No Passivo Corrente, o maior aumento verificou-se na rubrica “Outras contas a pagar”, com uma variação de 99,8 milhões de euros face ao final de 2024. Já no Passivo Não Corrente, a rubrica que mais contribuiu para o aumento foi igualmente “Outras contas a pagar”, com uma variação de 64,3 milhões de euros no mesmo período de comparação.

Durante o primeiro semestre de 2025, foram realizadas operações de aumento de capital no montante total de 699.815.000 euros, dos quais 430.436.296 euros se destinaram à cobertura orçamental das Parcerias Público-Privadas (PPP), 233.512.034 euros à cobertura de encargos com investimento ferroviário, e 35.866.670 euros à cobertura do serviço da dívida. A 30 de junho de 2025, o capital social realizado do Grupo IP ascendia a 15.103.695.000 euros.



**Gestão
Financeira
e Dívida
Parte I**

6. GESTÃO FINANCEIRA E DÍVIDA

6.1 GESTÃO FINANCEIRA

GRUPO IP

Durante o 1.º semestre de 2025 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 2025 com um total de disponibilidades de 742,7 milhões de euros, decomposto da seguinte forma:

unidade: milhões de euros

Disponibilidades				
Empresa	31-dez-2024		30-jun-2025	
Infraestruturas de Portugal	391,2	97%	729,1	98%
IP Engenharia	2,6	1%	1,4	0%
IP Património	6,5	2%	4,8	1%
IP Telecom	4,6	1%	7,4	1%
TOTAL	404,9	100%	742,7	100%

O quadro abaixo apresenta, de forma agregada, os fluxos financeiros do Grupo IP ocorridos durante o 1.º semestre de 2025, sendo de destacar o peso significativo da IP:

unidade: milhões de euros

	Grupo IP	Peso IP
Pagamentos	1 441,4	98,6%
Recebimentos	1 103,6	98,2%

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 foi 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 2025 (OE 2025), aprovado pela Lei n.º 45-A/2024, de 31 de dezembro incluiu, assim, necessidades globais de financiamento no valor de 1.587 milhões de euros. Este montante reflete 293 milhões de euros de cortes aplicados à despesa proposta pela IP para o OE 2025.

Em termos reais, no final do 1.º semestre de 2025, as necessidades de financiamento da IP ascenderam a 394 milhões de euros, as quais foram supridas através de aumentos de capital no montante de 700 milhões de euros, perspetivando-se a utilização dos remanescentes 306 milhões de euros durante o 2.º semestre do ano. Face ao período homólogo, as necessidades de financiamento reduziram 254 milhões de euros, justificado maioritariamente pela diminuição da despesa líquida com as PPP.

A receita total, excluindo capital, registou um decréscimo de 27,6 milhões de euros face ao período homólogo de 2024 conforme se observa abaixo:

unidade: milhões de euros

RECEITA	1.º Semestre		
	2024	2025	Δ 2025/2024
Contribuição do Serviço Rodoviário	321,6	341,9	20,4
Portagens *	169,9	129,0 -	40,9
Diretório de Rede	49,6	35,8 -	13,7
Fundos Comunitários	44,4	43,6 -	0,8
Fundos PRR	28,6	79,6	51,0
Receita Leilão 5G	23,7	14,8 -	8,9
Dividendos	1,2	4,7	3,5
Outra Receita	15,1	32,3	17,2
Sub-Total	654,1	681,7	27,6
Aumento de Capital	815,8	699,8 -	116,0
TOTAL	1 469,9	1 381,5 -	88,3

* 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 20,4 milhões de euros face ao valor recebido até final de junho de 2024, justificado pelo aumento dos consumos da gasolina e gasóleo.

Em relação às portagens, verifica-se uma diminuição no montante de 40,9 milhões de euros face ao período homólogo, em resultado de a partir de 1 de janeiro de 2025 terem sido eliminadas as portagens dos lanços e sublanços das autoestradas do Interior e em vias onde não existam alternativas que permitam um uso com qualidade e segurança.

Do lado da receita com origem na ferrovia, verificou-se uma diminuição dos recebimentos dos operadores ferroviários que ascendeu a 13,7 milhões de euros quando comparado com o período homólogo de 2024. A dívida vencida dos operadores ferroviários no final de 30 de junho de 2025 decompunha-se da seguinte forma:

unidade: milhões de euros

Empresa	Dívida Vencida	
	31-dez-24	30-jun-2025
CP	3,6	20,3
Medway	13,9	14,2
Fertagus	0,5	1,0
Captrain	0,1	1,0
Total	18,1	36,5

Durante os primeiros seis meses do ano manteve-se pendente de visto do Tribunal de Contas, o contrato-programa ferroviário para o período 2024-2028 e que tem subjacente a aprovação das indemnizações compensatórias que visam a cobertura do défice gerado pela atividade de gestão de infraestrutura ferroviária. Esta autorização foi concedida através da Resolução do Conselho de Ministros n.º3/2024, de 5 de janeiro. Neste contexto, não foi ainda recebido qualquer montante, sendo que o valor autorizado para 2025 foi de 110 milhões de euros, a receber em duodécimos ao longo do ano. Com efeito, através deste instrumento legal, foi também aprovado o recebimento de 110 milhões de euros a título de indemnizações compensatórias para o exercício de 2024 e 119 milhões de euros adicionais respeitantes aos montantes do 2.º semestre de 2022 e ano de 2023 pendentes de regularização pelo Estado e, para os quais, também não se verificou qualquer recebimento.

No que concerne ao financiamento dos fundos PRR, verifica-se um aumento de receita de 51 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).

Relativamente ao recebimento de subsídios comunitários correspondentes aos projetos de investimento ferroviário, verificou-se uma redução de 10 milhões de euros face ao período homólogo de 2024 e que resulta do decréscimo do número de candidaturas com despesa elegível para reembolso.

Em maio de 2025, a IP recebeu 14,8 milhões de euros referentes às receitas provenientes do leilão 5G para fazer face à despesa de investimento no sistema de cabos submarinos de comunicações eletrónicas entre o continente e as Regiões Autónomas (*Atlantic CAM*).

Relativamente ao recebimento de outras receitas, é de salientar as transferências correntes de capital por parte da Entidade do Tesouro e Finanças (ETF) em maio de 2025, no montante de 11 milhões de euros no âmbito do Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais (PNGIFR), e em junho de 2025, no montante de 7,3 milhões de euros para fazer face aos danos e prejuízos provocados nas infraestruturas rodoferroviárias em resultado das cheias ocorridas, em dezembro de 2022 e em janeiro de 2023.

A despesa total realizada pela IP, no 1.º semestre de 2025, ascendeu a 1.075,6 milhões de euros, evidenciando uma redução de 226,6 milhões de euros face a igual período do ano anterior.

No quadro abaixo apresentam-se os principais agregados da despesa:

unidade: milhões de euros

RECEITA	1.º Semestre		
	2024	2025	Δ 2025/2024
PPP Rodoviárias	776,0	596,5	- 179,5
Outros Investimentos *	243,9	251,1	7,2
Conservação Rodoferroviária	114,8	79,8	- 35,0
Pessoal	64,8	67,5	2,7
Serviço da dívida**	61,3	30,8	- 30,5
Impostos	0,4	0,4	0,1
Outros	41,0	49,5	8,5
TOTAL	1 302,2	1 075,6	- 226,6

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

** Exclui juros referentes a Empréstimos do Estado

Destaca-se a diminuição dos encargos com as PPP rodoviárias no montante de 179,5 milhões de euros, em linha com a evolução prevista contratualmente e pelo recebimento por parte das subconcessionárias do Baixo Tejo e do Litoral Oeste, relativo ao pagamento fixo nos termos dos respetivos contratos de subconcessão em vigor no montante de 102,8 milhões de euros.

Nos Outros Investimentos verifica-se uma variação positiva de 7,2 milhões de euros face ao período homólogo resultante do aumento da execução dos investimentos no âmbito do PRR (31 milhões de euros), do aumento dos investimentos rodoviários (3,6 milhões de euros), e do aumento dos investimentos em estruturas de apoio à gestão (IEAG) (2,1 milhões de euros), compensados em parte com a diminuição dos investimentos ferroviários (30 milhões de euros) designadamente dos que constam do Plano Ferrovia 2020.

Em sentido inverso, e face a 2024, verificou-se uma diminuição da despesa com a conservação rodoferroviária em 35 milhões de euros e com o serviço da dívida em 30,5 milhões de euros.

Por último, de referir que a “outra despesa” teve um aumento de 8,5 milhões de euros face ao ano anterior devido essencialmente ao aumento da despesa com aquisição de materiais para aplicação na infraestrutura ferroviária.

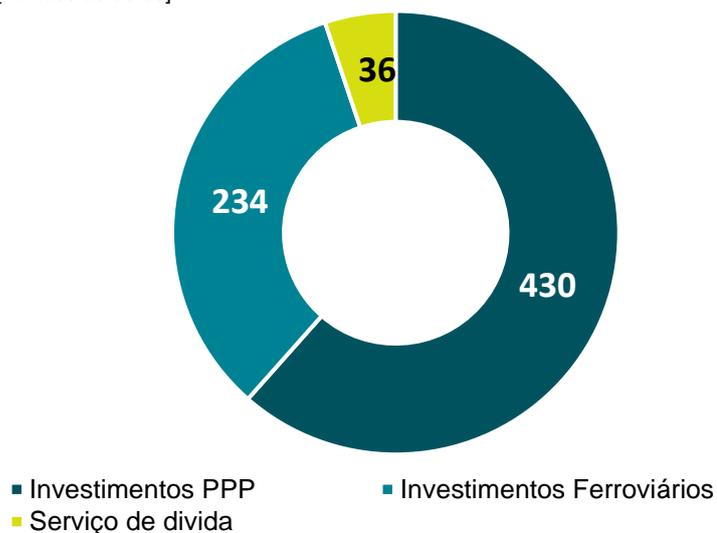
6.2 OPERAÇÕES DE AUMENTO DE CAPITAL

Durante o 1.º semestre de 2025 realizaram-se operações de aumento do capital social da IP que totalizaram 699,8 milhões de euros. Em 30 de junho de 2025, o capital social da empresa-mãe ascendia a 15.103,7 milhões de euros:

		unidade: euros
Data		IP
31-dez-2024		14 403 880 000
Aumentos:	1º trim. 2025	528 675 000
	2º trim. 2025	171 140 000
30-06-2025		15 103 695 000

Estas operações de aumento do capital visaram a cobertura das necessidades de financiamento resultantes dos encargos com PPP rodoviárias, investimentos ferroviários e serviço da dívida, excluindo-se deste último, os empréstimos contraídos junto do Estado Português:

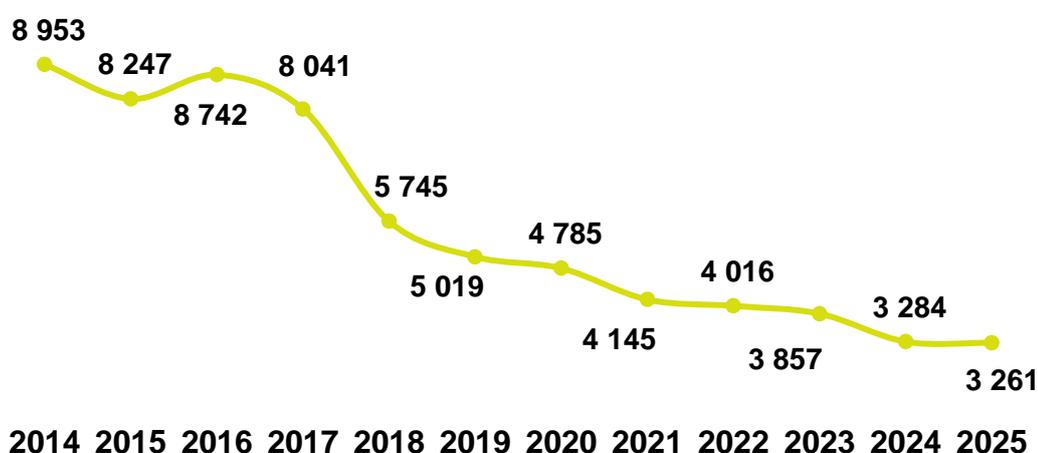
DOTAÇÕES DE CAPITAL
[milhões de euros]



6.3 ESTRUTURA DA DÍVIDA FINANCEIRA

No final do 1.º semestre de 2025, a dívida financeira da IP fixou-se em 3.261 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
[milhões de euros]

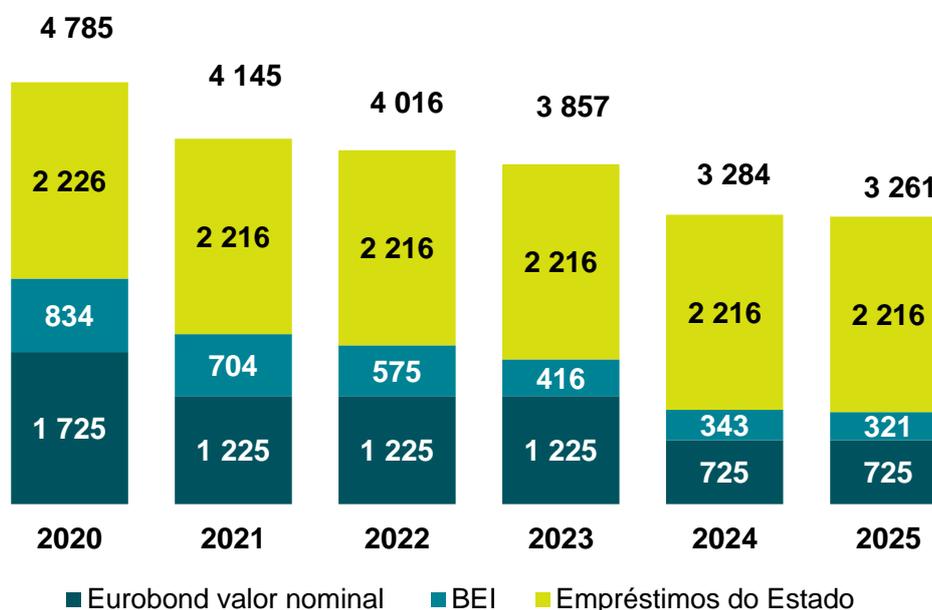


Em junho de 2025, a redução da dívida no montante de 22 milhões de euros resultou exclusivamente das amortizações de capital previstas nos planos de reembolso dos empréstimos contraídos junto do BEI.

Ao abrigo do Despacho do Senhor Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças n.º 373/2025-SETF, de 3 de abril, a Entidade do Tesouro e Finanças (ETF) concedeu à IP nova moratória ao pagamento do serviço da dívida dos empréstimos do Estado alocados à componente rodoviária. A data de vencimento de 31 de dezembro de 2024 foi estendida até 30 de abril de 2026. Este diferimento não está sujeito ao pagamento de juros.

No quadro seguinte, detalha-se o total da carteira de dívida por tipologia de empréstimo a 30 de junho de 2025:

TIPOLOGIA DE EMPRÉSTIMO
[milhões de euros]



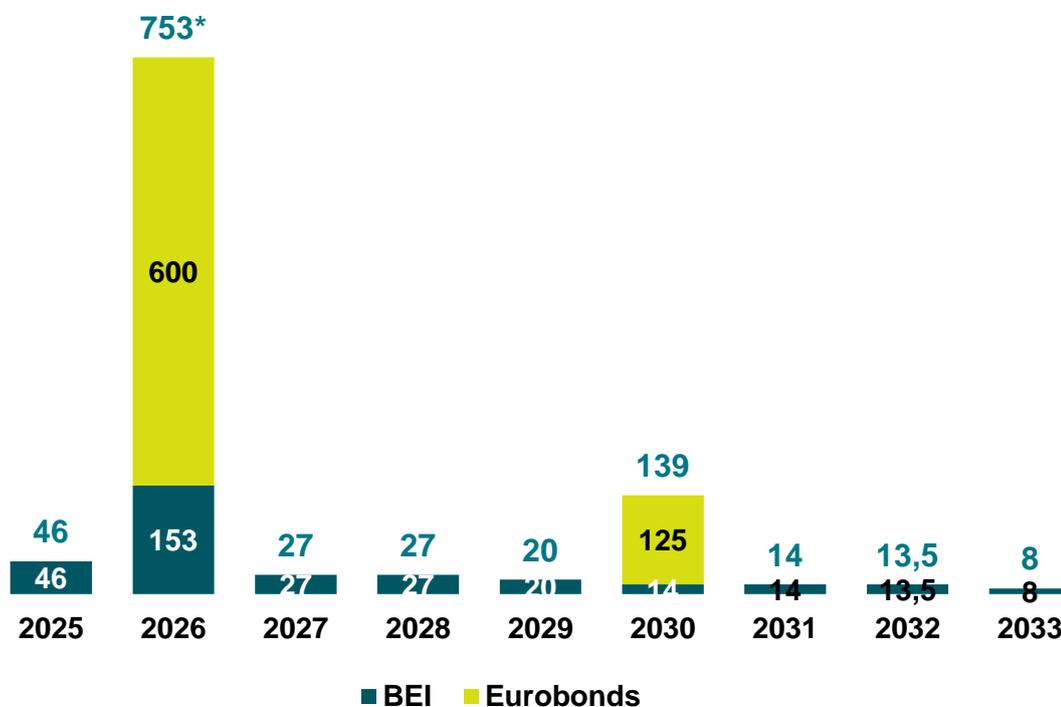
Os empréstimos obrigacionistas foram contratados a taxa fixa e o seu reembolso é efetuado numa única prestação de capital na sua maturidade (*bullet*). O reembolso destes empréstimos ocorrerá em 2026 (outubro) e 2030 (julho), o que implicará o aumento das necessidades globais de financiamento da empresa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

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 2025 totalizam 46 milhões de euros e correspondem a empréstimos BEI.

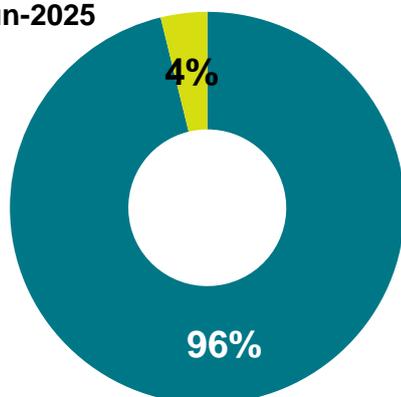
AMORTIZAÇÕES
[milhões de euros]



* Adicionalmente acresce-se 2215,6 milhões de euros respeitantes a empréstimos do Estado cujo a moratória foi estendida até 30 de abril de 2026.

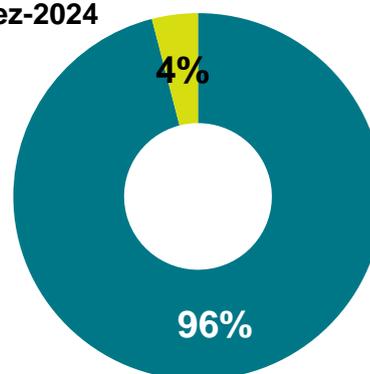
No final do 1.º semestre de 2025, a carteira de dívida por regime de taxa de juro distribuía-se da seguinte forma:

30-jun-2025



■ Taxa Fixa ■ Taxa Variável

31-dez-2024



■ Taxa Fixa ■ Taxa Variável

Em 30 de junho de 2025, 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 28% do total da dívida. Neste universo, encontram-se a totalidade dos empréstimos BEI (321 milhões de euros) e uma emissão obrigacionista (Eurobond 06/26 no valor de 600 milhões de euros), perfazendo o montante de 921 milhões de euros.

Desde 27 de novembro de 2023 que a *Moody's Investors Service* mantém a notação de risco de crédito da IP em A3 com *Outlook Stable*, como consequência dos seguintes fatores:

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

6.4 ANÁLISE DOS RESULTADOS FINANCEIROS

Para a análise dos resultados financeiros considera-se a ótica do Resultado Financeiro Global, que parte dos resultados financeiros constantes na Demonstração do Rendimento Integral e ignora os movimentos contabilísticos (réditos) com reflexo na Demonstração da Posição Financeira relacionados com 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.

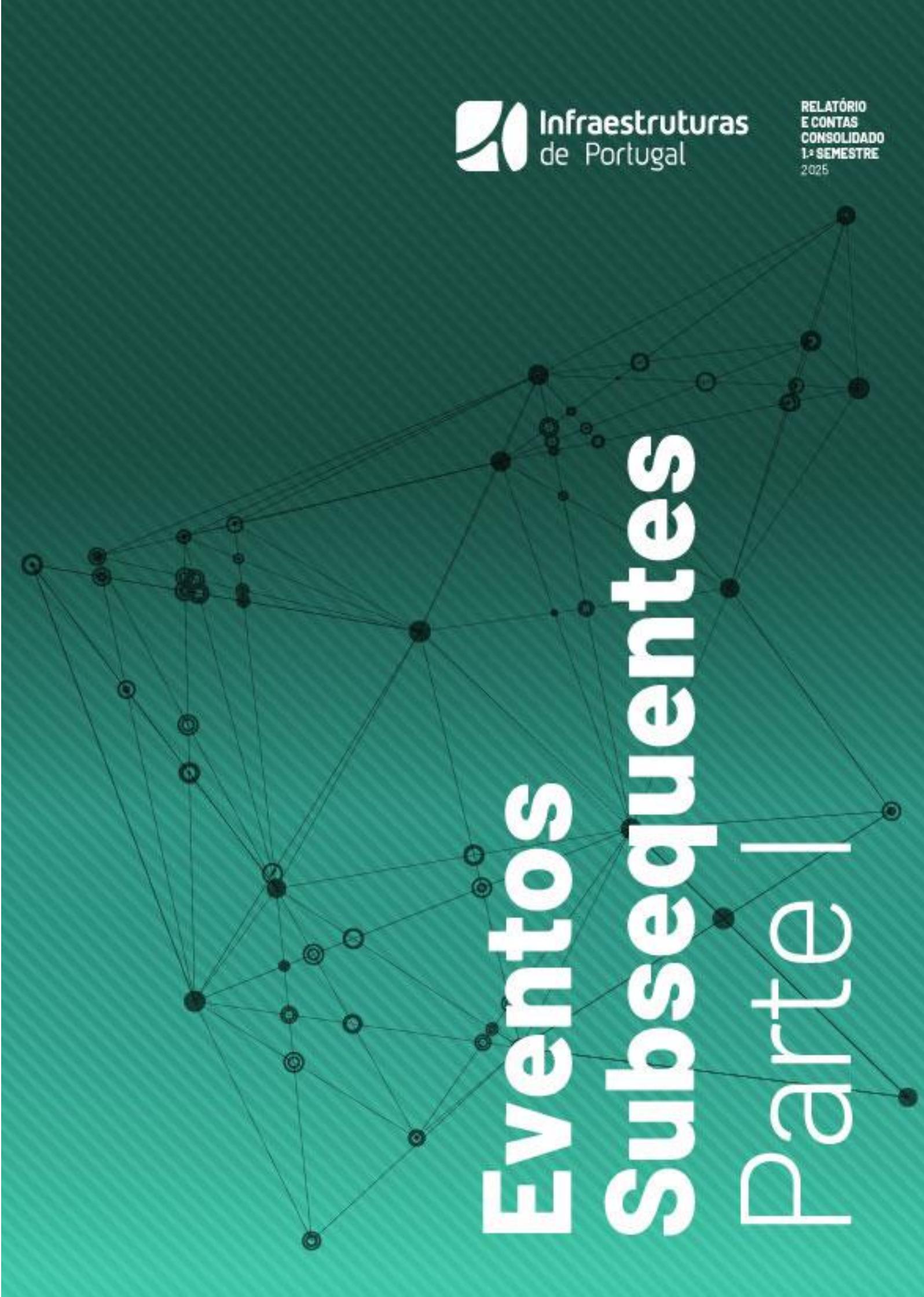
No quadro abaixo detalha-se a performance financeira a 30 de junho de 2025.

unidade: milhões de euros

Resultado Financeiro	1.º Semestre		Δ 2025/2024
	2024	2025	
Resultado Financeiro da Atividade Investimento	-30,6	-16,5	14,1
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras	-30,6	-16,5	14,1
Resultado Financeiro da Atividade Gestão de Infraestruturas	-0,3	-0,1	0,1
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras	-0,3	-0,1	0,2
Resultado Financeiro Alta Prestação	-83,1	-77,8	5,3
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras - Subconcessões	-78,2	-72,8	5,3
Perdas financeiras - Concessões do Estado	-4,9	-4,9	0,0
Resultado Financeiro Gestão Rede Rodoviária	-2,6	-2,8	-0,2
Ganhos financeiros	0,0	0,0	0,0
Perdas financeiras	-2,6	-2,8	-0,2
Resultado Financeiro Global	-116,5	-97,1	19,4
Valor imputado - Concedente Estado	30,6	16,5	-14,1
Resultado Financeiro (Demonstração de Rendimento Integral)	-85,9	-80,7	5,3
RF Global gestão direta	-38,3	-24,3	14,0

A 30 de junho de 2025, o Resultado Financeiro Global ascendeu a -97,1 milhões de euros traduzindo uma melhoria de 19,4 milhões de euros face ao ano anterior. Este desvio positivo resulta, essencialmente, da redução de 14,1 milhões de euros nas perdas financeiras associadas ao segmento de Atividade de Investimento, devido à diminuição do stock de dívida (amortização integral do Eurobond 09/24 no montante de 500 milhões de euros ocorrida em outubro de 2024) e da redução de 5,3 milhões de euros nas perdas financeiras associadas ao segmento de Alta Prestação, resultante da diminuição da dívida às subconcessionárias (variação entre 30 de junho de 2025 e 31 de dezembro de 2024: -88,3 milhões de euros e variação da dívida entre 30 de junho de 2024 e 31 de dezembro de 2023: -86,4 milhões de euros).

Se ao Resultado Financeiro Global se retirar a componente associada a subconcessões, por se tratar de encargos com a atualização financeira da dívida às subconcessionárias pela obra/serviços prestados (e que serão faturados no futuro, de acordo com os termos estipulados nos respetivos contratos de subconcessão) e, portanto, não consubstanciada em contratos de financiamento celebrados pela ex-EP, aquele agregado totalizaria -24,3 milhões de euros contra os -38,3 milhões de euros em junho de 2024.



**Eventos
Subseqüentes
Parte I**

7. EVENTOS SUBSEQUENTES

Ver política contabilística 2.3.18. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro 2024

AUMENTOS DE CAPITAL

Após 30 de junho de 2025, ocorreram os seguintes aumentos de capital mediante Deliberações Sociais Unâнимes por escrito:

- Em 4 de agosto de 2025, o capital social da IP foi aumentado em 115.375 mil euros através da emissão de 23.075 novas ações com valor nominal de 5.000 euros cada;
- Em 19 de agosto de 2025, o capital social da IP foi aumentado em 115.000 mil euros através da emissão de 23.000 novas ações com valor nominal de 5.000 euros cada, e
- Em 9 de setembro de 2025, o capital social da IP foi aumentado em 76.450 mil euros através da emissão de 15.290 novas ações com valor nominal de 5.000 euros cada.

PROCESSO DE IVA

Após 30 de junho de 2025 os processos do IVA tiveram a evolução que segue:

Unidade: milhares de euros

Ano	Fase Processo	Data	Valor
2012	Apresentado Requerimento à AT para cancelamento de depósito de caução	03-07-2025	28 126
2013	Reclamação Judicial para Tribunal de 1ª instância por indeferimento de requerimento para cancelamento de garantia	28-07-2025	120 000
2014	Apresentado Requerimento para cancelamento de garantia	01-07-2025	120 700
2016	Deferimento do requerimento para cancelamento de garantia	14-07-2025	93 500

Ainda no âmbito do processo do IVA e na sequência da inspeção ao período de 2021 foi constituído em 27 de agosto de 2025 depósito de caução no valor de 113.725 mil euros a favor da Autoridade Tributária.

ASSINATURA DO CONTRATO DA CONCESSÃO LAV: PORTO (CAMPANHÃ) E OIÃ

A 29 de julho foi assinado o contrato de concessão entre a IP e a AVAN Norte – Gestão da Ferrovia de Alta Velocidade, S.A., empresa constituída pelo consórcio LusoLAV. Esta concessão prevê o projeto, construção e manutenção do troço Porto - Campanhã – Oiã com uma extensão de 71 Km por um período de 30 anos. Este troço integra-se na Fase 1 da nova Linha Lisboa – Porto e que cobre 143 Km ligando Porto – Campanhã a Soure.

DESENVOLVIMENTO DOS ESTUDOS CONDUCENTES À CONTRATAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO ANEL AÇORES

No dia 18 de agosto de 2025, a IP foi mandatada, pelo Despacho n.º 49/2025, do Gabinete do Ministro das Infraestruturas e Habitação, a proceder ao “Desenvolvimento dos estudos conducentes à contratação e implementação do Projeto Anel Açores”. O referido despacho, determina à IP a elaboração dos estudos, que deverão considerar a:

- a) Definição do modelo de gestão e exploração, bem como o regime de propriedade da infraestrutura e avaliar, em particular, a opção de concessionar à IP, S. A., com possibilidade de subconcessão à IP Telecom, S. A., a construção, operação e manutenção do novo sistema, tendo em conta uma eventual gestão e operação integrada com o Atlantic CAM;
- b) Avaliar os custos, os benefícios e o impacto nas condições de oferta dos serviços grossistas a disponibilizar (...);
- c) Orçamentar as várias opções definidas;
- d) Identificar as fontes de financiamento, eventualmente com recurso a fundos públicos, nacionais e da união europeia;
- e) Definir as especificações técnicas do projeto (...);
- f) Definir o plano de negócios e todas as minutas contratuais necessárias.

Almada, 12 de setembro de 2025

O Conselho de Administração Executivo,

Presidente Miguel Jorge de Campos Cruz
Assinado digitalmente

Vice-Presidente Carlos Alberto João Fernandes
Assinado digitalmente

Vice-Presidente Maria Amália Freire de Almeida
Assinado digitalmente

Vogal Alexandra Sofia Vieira Nogueira Barbosa
Assinado digitalmente



**Notas às Demonstrações
Financeiras Condensadas
para o 1.º Semestre de 2025**
Parte II

ÍNDICE

NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS PARA O PRIMEIRO SEMESTRE DE 2025	111
1. Informação societária	111
1.1. Atividade da IP	112
1.2. Atividades das empresas do Grupo IP	113
1.2.1. Atividade de gestão e exploração de infraestruturas de telecomunicações e tecnologias de informação	113
1.2.2. Atividade de gestão integrada e valorização do património imobiliário do Grupo e valorização do património público ferroviário (espaços comerciais)	114
1.2.3. Prestação de serviços de engenharia de transportes	114
1.3. Outras Participações Financeiras	115
1.3.1. Corredor Atlântico	115
1.3.2. Alta Velocidade Espanha – Portugal - AVEP	116
1.3.3. Centro de Competências Ferroviário (CCF)	116
2. Principais Políticas Contabilísticas	117
2.1. Bases de preparação	117
2.2. Bases da consolidação	117
2.3. Políticas contabilísticas	117
2.4. Principais julgamentos, estimativas e pressupostos utilizados na preparação das Demonstrações Financeiras	118
3. Grupo	121
4. Informação por segmentos	122
5. Ativos intangíveis	125
6. Inventários	127
6.1. Matérias-primas, subsidiárias e de consumo	127
7. Estado e outros entes públicos (Ativos e Passivos)	128
8. Diferimentos	131
8.1. Diferimentos ativos	131
8.2. Diferimentos passivos	131
8.2.1. Subsídios ao Investimento – Direito de Concessão Rodoviário	132
9. Ativos financeiros e passivos financeiros	133
9.1. Categorias de acordo com a IFRS 9	133
9.2. Ativos financeiros	135
9.2.1. Concedente Estado - Conta a receber	135
9.2.2. Clientes	136
9.2.3. Outras contas a receber	137

9.2.4.	Caixa e equivalentes de caixa	138
9.3.	Passivos financeiros	139
9.3.1.	Financiamentos obtidos	139
9.3.2.	Financiamentos do acionista / Suprimentos	141
9.3.3.	Fornecedores	144
9.3.4.	Outras contas a pagar	145
9.4.	Políticas de gestão de risco financeiro	147
9.4.1.	Risco de crédito	148
9.4.2.	Risco de liquidez	153
9.4.3.	Risco de taxa de juro	153
9.4.4.	Risco de capital	155
9.5.	Alterações no passivo decorrente da atividade de financiamento	156
10.	Capital, Reservas e Resultados Acumulados Consolidados	157
10.1.	Capital Social	157
10.2.	Reservas e Resultados Acumulados Consolidados	158
11.	Provisões	159
12.	Vendas e serviços prestados	160
13.	Indemnizações compensatórias	162
14.	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	163
15.	Fornecimentos e serviços externos	164
16.	Outros rendimentos e ganhos	165
17.	Perdas e Ganhos financeiros	166
18.	Imposto sobre o rendimento	167
19.	Entidades relacionadas	169
19.1.	Resumo das Partes relacionadas	169
19.2.	Saldos e transações significativas com entidades públicas	170
19.3.	Saldos e transações com operador ferroviário	171
19.4.	Operações conjuntas	173
19.5.	Remunerações dos membros de órgãos sociais	174
20.	Normas contabilísticas e Interpretações recentemente emitidas	177
21.	Garantias e Avals	178
22.	Contingências	179
23.	Compromissos	181
24.	Informações exigidas por diplomas legais	183
25.	Outros factos relevantes	184
26.	Eventos subsequentes	188

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 2025 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

O Conselho de Administração Executivo,

Presidente	Miguel Jorge de Campos Cruz Assinado digitalmente
Vice-Presidente	Carlos Alberto João Fernandes Assinado digitalmente
Vice-Presidente	Maria Amália Freire de Almeida Assinado digitalmente
Vogal	Alexandra Sofia Vieira Nogueira Barbosa Assinado digitalmente

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS

DEMONSTRAÇÃO CONDENSADA CONSOLIDADA DA POSIÇÃO FINANCEIRA A 30 DE JUNHO DE 2025 E A 31 DE DEZEMBRO DE 2024

ATIVO	NOTAS	30-06-2025	31-12-2024
Não corrente			
Goodwill		9 998	9 998
Investimentos em associadas		1 804	1 757
Investimentos financeiros		158	158
Ativos intangíveis	5.	22 481 612	22 213 670
Ativos fixos tangíveis		81 985	80 641
Propriedades de investimento		2 950	2 981
Diferimentos	8.1.	205	252
Ativos por impostos diferidos		265 540	264 637
		22 844 253	22 574 095
Corrente			
Inventários	6.	108 573	91 033
Concedente - Estado - Conta a receber	9.2.1	5 682 074	5 513 611
Clientes	9.2.2	65 783	37 197
Adiantamentos a fornecedores		16 330	0
Estado e outros entes públicos	7.	2 510 080	2 443 866
Outras contas a receber	9.2.3	730 503	545 346
Diferimentos	8.1.	6 134	8 091
Caixa e equivalentes de caixa	9.2.4	742 714	405 071
Ativos não correntes detidos para venda		3	3
		9 862 193	9 044 219
Total do ativo		32 706 447	31 618 314

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 2025 E A 31 DE DEZEMBRO DE 2024 (CONTINUAÇÃO)

CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO	NOTAS	30-06-2025	31-12-2024
Capital próprio			
Capital e reservas atribuíveis aos detentores de capital			
Capital realizado	10.	15 103 695	14 403 880
Reservas	10.	401 779	296 644
Resultados acumulados consolidados		30 712	20 298
		15 536 186	14 720 822
Resultado líquido do período		78 452	115 550
Total do capital próprio		15 614 638	14 836 371
Passivo			
Não corrente			
Provisões	11.	1 103 981	1 070 674
Financiamentos obtidos	9.3.1	912 202	997 329
Outras contas a pagar	9.3.4	1 299 024	1 234 698
Diferimentos	8.2.	10 203 344	10 160 905
Passivo por impostos diferidos		19	147
		13 518 569	13 463 753
Corrente			
Fornecedores	9.3.3	98 096	32 674
Adiantamentos de clientes		503	503
Estado e outros entes públicos	7.	11 596	9 276
Passivos para imposto corrente	7.	468	829
Financiamentos obtidos	9.3.1	156 936	77 042
Financiamentos do acionista/ Suprimentos	9.3.2	2 332 667	2 332 667
Outras contas a pagar	9.3.4	954 263	854 481
Diferimentos	8.2.	18 712	10 717
		3 573 240	3 318 189
Total do passivo		17 091 809	16 781 942
Total do capital próprio e do passivo		32 706 447	31 618 314

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 2025 A 30 DE JUNHO DE 2025 E DE 1 DE JANEIRO DE 2024 A 30 DE JUNHO DE 2024

	Notas	2025	2024
Vendas e serviços prestados	12.	605 315	607 724
Indemnizações compensatórias	13.	55 324	44 713
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	14.	- 157 764	- 156 182
Fornecimentos e serviços externos	15.	- 184 094	- 176 513
Conservação, Reparação e Segurança na Rede Rodoviária		- 68 459	- 61 428
Conservação, Reparação e Segurança na Rede Ferroviária		- 41 276	- 37 227
Outros FSE		- 74 359	- 77 858
Gastos com o pessoal		- 80 968	- 76 812
Imparidades (perdas) / reversões		- 180	- 115
Provisões (aumentos) / reduções	11.	- 15 531	- 14 792
Outros rendimentos e ganhos	16.	49 583	54 135
Outros gastos e perdas		- 4 115	- 4 618
Rendimentos/ (Gastos) em associadas		47	- 70
Resultados antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos		267 617	277 471
(Gastos) / reversões de depreciação e de amortização		- 108 391	- 118 368
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)		159 226	159 103
Juros e rendimentos similares obtidos	17.	16 467	30 606
Juros e gastos similares suportados	17.	- 97 157	- 116 557
Resultados antes de impostos		78 536	73 153
Imposto sobre o rendimento do período	18.	- 85	- 2 461
Resultado líquido consolidado do exercício		78 452	70 691
Resultado Integral consolidado		78 452	70 691

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 2025 A 30 DE JUNHO DE 2025 E DE 1 DE JANEIRO DE 2024 A 30 DE JUNHO DE 2024

	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

	NOTAS	Capital realizado	Reservas	Resultados acumulados consolidados	Resultado líquido do exercício	Total
31 de dezembro de 2023		12 586 670	296 644	38 385	- 18 087	12 903 612
Aplicação do resultado integral consolidado de 2023		-	-	- 18 087	18 087	0
Aumentos de capital	10.	815 790	-	-	-	815 790
Resultado integral consolidado do exercício de 2024		-	-	-	70 691	70 691
30 de junho de 2024		13 402 460	296 644	20 298	70 691	13 790 093

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 2025 A 30 DE JUNHO DE 2025 E DE 1 DE JANEIRO DE 2024 A 30 DE JUNHO DE 2024

	NOTAS	2025	2024
Atividades Operacionais			
Recebimentos de clientes		538 779	576 017
Pagamentos a fornecedores		- 458 957	- 627 203
Pagamentos ao pessoal		- 72 498	- 69 570
Fluxo gerado pelas operações		7 324	- 120 756
(Pagamento) / Recebimento de IRC		- 87	-
Outros recebimentos / (pagamentos) relativos à atividade operacional		117 673	- 121 551
Fluxo das atividades operacionais (1)		124 910	- 242 307
Atividades de Investimento			
Recebimentos provenientes de:			
Subsídios ao investimento		58 399	76 716
Ativos fixos tangíveis		175	848
Juros e proveitos similares		-	35
		58 574	77 599
Pagamentos respeitantes a:			
Subsídios ao investimento		- 24	- 8 609
Ativos fixos tangíveis		- 63 883	- 57 292
Ativos intangíveis		- 450 668	- 502 848
		- 514 576	- 568 749
Fluxo das atividades de investimento (2)		- 456 002	- 491 151
Atividades de Financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Dotações de capital	10.	699 815	815 790
Juros		5	1
		699 820	815 791
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	9.5.	- 22 308	- 50 879
Locações financeiras	9.5.	- 1 534	- 1 561
Juros e gastos similares		- 7 086	- 9 042
		- 30 928	- 61 482
Fluxo das atividades de financiamento (3)		668 893	754 309
Varição de caixa e seus equivalentes (4) = (1) + (2) + (3)		337 801	20 852
Caixa e seus equivalentes no fim do período	9.2.4	742 693	289 471
Caixa e seus equivalentes no início do período	9.2.4	404 892	268 619
Varição de caixa e seus equivalentes		337 801	20 852

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

Almada, 12 de setembro de 2025

O Conselho de Administração Executivo,

Presidente Miguel Jorge de Campos Cruz
Assinado digitalmente

Diretora Financeira Maria do Carmo Almiro do Vale Duarte Ferreira
Assinado digitalmente

Vice-Presidente Carlos Alberto João Fernandes
Assinado digitalmente

Vice-Presidente Maria Amália Freire de Almeida
Assinado digitalmente

Contabilista Certificado Diogo Mendonça Lopes Monteiro
Assinado digitalmente

Vogal Alexandra Sofia Vieira Nogueira Barbosa
Assinado digitalmente

NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS PARA O PRIMEIRO SEMESTRE DE 2025

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 passaram a ser geridas por uma única empresa, de acordo com uma estratégia conjunta, integrada e complementar.

O Grupo Infraestruturas de Portugal, adiante designado por Grupo IP ou Grupo, inclui as empresas subsidiárias: IP Telecom – Serviços de Telecomunicações, S.A. (IP Telecom), que se posiciona como um operador de telecomunicações e de serviços especializados em sistemas, tecnologias de informação e telecomunicações; a IP Património – Administração e Gestão Imobiliária, S.A. (IP Património), que atua na área da gestão e valorização do património imobiliário e património público 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 31,65% no Centro de Competências Ferroviário (CCF), entidade considerada associada, em parceria com outras empresas de setor de transportes e universidades, cuja atividade respeita a promoção e o exercício de iniciativas e atividades de formação técnica, investigação, desenvolvimento e inovação (I&D) em tecnologia, em particular na área da ferrovia e do material ferroviário, promovendo e incentivando a formação especializada, a cooperação e a transferência de tecnologia entre empresas, universidades, organizações e outras entidades públicas e privadas.

1.1. ATIVIDADE DA IP

De acordo com o Decreto-Lei 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.

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.

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, 1750-130 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, 1750-130 Lisboa, presta serviços de engenharia de transportes de suporte à atividade da IP em projetos multidisciplinares rodoviários e/ou ferroviários, fornecendo soluções de mobilidade com um elevado nível de integração, quer ao nível nacional quer internacional. Exerce as atividades de cartografia, topografia, cadastro e expropriações, assim como prestação de serviços de gestão integrada de empreendimentos e de fiscalização, bem como na área da gestão da qualidade, ambiente e segurança.

1.3. OUTRAS PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS

1.3.1. Corredor Atlântico

Em novembro de 2013 foi constituída, entre os gestores de infraestruturas ferroviárias de Portugal (REFER), Espanha (Administrador de Infraestruturas Ferroviárias - ADIF) e França (*Réseau Ferré de France* – RFF, atualmente SNCF *Réseau*), o Corredor Atlântico A.E.I.E., 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 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 necessárias para definir as adequadas estruturas de financiamento, de construção e de exploração de ambos os Corredores;
- Estudar as especificações de segurança e dos materiais aptos para a sua utilização nos Corredores.
- Fazer o seguimento da construção e da exploração dos Corredores, se essa missão lhe for confiada pelos Gestores de Infraestrutura de ambos os membros do Agrupamento, 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 CCF 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 (EPR) 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 2024.

As Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas foram aprovadas pelo Conselho de Administração Executivo, em reunião realizada em 12 de setembro de 2025. É da opinião do Conselho de Administração Executivo que as mesmas refletem de forma verdadeira e apropriada as operações do Grupo IP, bem como a sua posição financeira, resultados e fluxos de caixa condensados consolidados.

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

2.2. BASES DA CONSOLIDAÇÃO

As Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas do Grupo IP incluem as demonstrações financeiras da IP (empresa-mãe do Grupo) e das suas subsidiárias (nota 3), desde o momento em que estas passam a estar sob controlo da IP, com referência aos períodos findos em 30 de junho de 2025, 31 de dezembro de 2024 e 30 de junho de 2024.

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 2024, 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 2024.

De seguida apresentam-se a evolução das estimativas e pressupostos considerados no primeiro semestre de 2025 de acordo com a evolução do contexto das mesmas.

Padrão Estimado das Receitas (no âmbito do cálculo do método das unidades equivalentes)

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

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 da concessão rodoviário.

Uma vez que os instrumentos previsionais de gestão da empresa para o período 2026-2028 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 2024.

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

- Na Consignação do Serviço Rodoviário (CSR), até 2025, assume-se a melhor estimativa da gestão para esses anos. A partir de 2026, 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 2025, 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 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 2024, 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 2024 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% 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.
- b) 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.
- 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 2025, 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	104	94	75	114	138
Amortizações de Subsídios	- 28	- 26	- 22	- 30	- 35
	76	68	53	84	103
Diferença		- 8	- 24	8	27

3. GRUPO

As empresas incluídas na consolidação, suas sedes sociais, proporção do capital e atividades principais em 30 de junho de 2025 e 31 de dezembro de 2024, são as seguintes:

Empresa	Sede Social	Percentagem de capital detido		Principal atividade
		30-06-2025	31-12-2024	
EMPRESA MÃE				
Infraestruturas de Portugal, S.A.	Praça da Portagem 2809-013 Almada	-	-	Conceção, projeto, construção, financiamento, conservação e exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviárias e ferroviárias nacionais, incluindo-se nesta última o comando e o controlo da circulação, 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.	Rua José da Costa Pedreira, nº 11, Lumiar 1769-023 Lisboa	100,00%	100,00%	Assegura o fornecimento e a prestação de serviços de Sistemas e Tecnologias de Informação e Comunicações, baseado em soluções inovadoras com foco nas tecnologias <i>Cloud</i> e Segurança e na principal infraestrutura nacional de telecomunicações, assente em fibra ótica e canal técnico rodoviário, para o Mercado Empresarial e Organismos Públicos.
IP Património - Administração e Gestão imobiliária, S.A.	Av. de Ceuta – Estação de Alcântara-Terra 1300-254 Lisboa	100,00%	100,00%	Atua no âmbito da aquisição, expropriação, atualização cadastral e alienação de bens imóveis ou constituição de direitos sobre os mesmos, bem como na rentabilização dos ativos afetos à concessão ou ao património autónomo do Grupo IP e ainda na gestão e exploração de estações e equipamentos associados, incluindo a respetiva gestão operacional.
IP Engenharia, S.A.	Rua José da Costa Pedreira, n.º11, Lumiar 1769-023 Lisboa	100,00%	100,00%	Presta serviços de engenharia de transportes de suporte à atividade da IP e em projetos multidisciplinares rodoviários e/ou ferroviários, fornecendo soluções de mobilidade com um elevado nível de integração, quer ao nível nacional quer internacional.
EMPRESAS ASSOCIADAS				
CCF (Associação Centro de Competências Ferroviário) (a)	Parque Oficial de Guifões, Rua do Ferroviário, Gatões, 4460-020 Guifões	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)	Madrid	50,00%	50,00%	Realização de estudos necessários às ligações Madrid-Lisboa - Porto e Porto - Vigo.
Corredor Atlântico (c)	Paris	25,00%	25,00%	Promoção de medidas que visem a melhoria da competitividade do transporte ferroviário de mercadorias no corredor Ferroviário Sines - Lisboa/ Leixões | Sines - Elvas/Algeciras - Madrid - Medina del Campo - Bilbao - Irun/ Bordeaux - Paris-Le Havre - Metz| Vilar Formoso/Fuentes Onôro, Elvas/ Badajoz, Irun/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 e SNCF - Réseau, e DB NETZ (desde 1 de janeiro de 2016) na forma de Agrupamento Europeu de Interesse Económico (A.E.I.E.), constituída em 2013 sem capital social.

4. INFORMAÇÃO POR SEGMENTOS

Ver política contabilística 2.3.2. do relatório de contas anual findo em 31 de dezembro 2024.

A informação relativa aos resultados de 1 de janeiro de 2025 a 30 de junho de 2025 e de 1 de janeiro de 2024 a 30 de junho de 2024, ativos e passivos dos períodos findos em 30 de junho de 2025 e 31 de dezembro de 2024 dos segmentos identificados é a que segue:

2025	Telecomunicações	Gestão Imobiliária e de Espaços Comerciais	Serviços de Engenharia e Transporte	Ativ. Inv. Inf. Longa Duração	Ativ. Gestão Inf. Ferroviária	Alta Prestação	Ativ. Gestão Inf. Rodoviária	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	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	0	78 536
Imposto sobre o rendimento do período				- 85					- 85
Resultado Líquido				78 452					78 452

2024	Telecomunicações	Gestão Imobiliária e de Espaços Comerciais	Serviços de Engenharia e Transporte	Ativ. Inv. Inf. Longa Duração	Ativ. Gestão Inf. Ferroviária	Alta Prestação	Ativ. Gestão Inf. Rodoviária	Atlantic CAM	Total
Vendas e serviços prestados	7 538	10 492	62	13 258	48 722	151 278	376 374	-	607 725
Imparidades	3	- 66	-	-	- 52	-	-	-	- 115
Provisões	0	0	0	-	- 192	-	- 14 600	-	- 14 792
Outros rendimentos	6	711	-	-	55 016	7 311	35 803	-	98 848
Outros gastos	- 3 835	- 3 184	- 43	- 12 790	- 113 214	- 161 996	- 119 133	-	- 414 194
EBITDA	3 713	7 954	19	468	- 9 719	- 3 407	278 444	0	277 471
Amortizações e depreciações	- 534	- 64	-	- 468	- 2 058	- 115 243	-	-	- 118 367
EBIT	3 179	7 890	19	0	- 11 779	159 794	0	0	159 103
Gastos Financeiros	- 14	- 2	-	- 30 558	- 148	- 85 834	-	-	- 116 557
Rendimentos Financeiros	-	-	-	30 559	-	47	-	-	30 607
EBT	3 165	7 888	19	0	- 11 926	74 006	0	0	73 152
Imposto sobre o rendimento do período				- 2 461					- 2 461
Resultado Líquido				70 691					70 691

30-06-2025	Telecomunicações	Gestão Imobiliária e de Espaços Comerciais	Serviços de Engenharia e Transporte	Ativ. Inv. Inf. Longa Duração	Ativ. Gestão Inf. Ferroviária	Alta Prestação	Ativ. Inv. Inf. Rodoviária	Atlantic CAM	Total
Ativos									
Direito de Concessão	-	-	-	-	-	22 440 127	-	-	22 440 127
Concedente	-	-	-	5 682 074	-	-	-	-	5 682 074
Outros ativos	27 979	24 650	4 567	49 347	473 408	140 505	3 809 002	54 788	4 584 246
Total do Ativo	27 979	24 650	4 567	5 731 421	473 408	26 389 634		54 788	32 706 447
Passivos									
Financiamento obtidos	-	-	-	884 913	-	2 516 891	-	-	3 401 804
Subsídios	-	-	-	-	-	9 916 038	-	54 957	9 970 995
Outros passivos	11 248	4 544	943	288 659	169 520	1 652 089	1 592 006	-	3 719 009
Total do Passivo	11 248	4 544	943	1 173 572	169 520	15 677 025		54 957	17 091 809

31-12-2024	Telecomunicações	Gestão Imobiliária e de Espaços Comerciais	Serviços de Engenharia e Transporte	Ativ. Inv. Inf. Longa Duração	Ativ. Gestão Inf. Ferroviária	Alta Prestação	Ativ. Inv. Inf. Rodoviária	Atlantic CAM	Total
Ativos									
Direito de Concessão	-	-	-	-	-	22 172 499	-	-	22 172 499
Concedente	-	-	-	5 513 611	-	-	-	-	5 513 611
Outros ativos	21 582	25 803	6 218	41 216	380 989	14 253	3 402 166	39 974	3 932 203
Total do Ativo	21 582	25 803	6 218	5 554 828	380 989	25 588 919		39 974	31 618 314
Passivos									
Financiamento obtidos	-	-	-	887 497	-	2 519 541	-	-	3 407 038
Subsídios	-	-	-	-	-	9 883 738	-	40 143	9 923 881
Outros passivos	7 310	4 961	949	288 002	124 627	1 549 380	1 475 794	-	3 451 023
Total do Passivo	7 310	4 961	949	1 175 498	124 627	15 428 453		40 143	16 781 942

5. ATIVOS INTANGÍVEIS

Ver política contabilística 2.3.7. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro 2024.

No primeiro semestre de 2025 e no exercício finalizado em 31 de dezembro de 2024, os movimentos ocorridos no ativo bruto, nas amortizações acumuladas e nas perdas por imparidade foi o que segue:

	Direito de Concessão	Atlantic CAM	Outros	Total
Ativo Bruto				
31 de dezembro 2023	25 608 831	0	34 835	25 643 666
Aquisições	606 505	34 750	1 973	643 227
Outras variações			0	0
Abates			0	0
31 de dezembro de 2024	26 215 336	34 750	36 808	26 286 894
Aquisições	371 325	0	170	371 495
Transferências			290	290
30 de junho de 2025	26 586 661	34 750	37 268	26 658 679
Amortizações e Imparidades				
31 de dezembro 2023	- 3 835 441	0	- 30 232	- 3 865 673
Amortizações do exercício	- 207 395	0	- 156	- 207 551
Abates			0	0
31 de dezembro de 2024	- 4 042 837	0	- 30 387	- 4 073 224
Amortizações do exercício	- 103 698	0	- 145	- 103 843
Abates			0	0
30 de junho de 2025	- 4 146 534	0	- 30 533	- 4 177 067
Valor líquido				
31 de dezembro de 2024	22 172 499	34 750	6 420	22 213 670
30 de junho de 2025	22 440 127	34 750	6 735	22 481 612

Destaque-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 de 286.157 m€ (30 de junho de 2024: 316.018 m€), onde se incluem encargos financeiros capitalizados de cerca de 4.916 m€ (30 de junho de 2024: 5.066 m€), conforme nota 12;
- Investimento em obra própria de 85.098 m€ (30 de junho de 2024: 47.863 m€), dos quais 67.278 m€ (30 de junho de 2024: 39.373 m€) em investimento direto (nota 12) e 17.821 m€ (30 de junho 2024: 8.577 m€) referentes a IVA deduzido relativo à aquisição ou construção de ativos (nota 11), e;

As amortizações do exercício são calculadas ao abrigo da IFRIC 12 pelo método das unidades equivalentes e incidem sobre o valor do investimento total, já realizado ou a realizar no futuro, no âmbito

da Concessão entre a IP e o Estado, com base nos fluxos económico-financeiros para o período da Concessão. Estes valores têm a mesma base do modelo financeiro plurianual da IP, cujos principais pressupostos se encontram descritos na nota 2.4.

Com base nestes pressupostos, a amortização registada ascendeu a 103.787 m€ (30 de junho de 2024: 114.421 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 anual registada seria acrescido em cerca de 27 M€.

6. INVENTÁRIOS

Ver política contabilística 2.3.11 do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro 2024.

Em 30 de junho de 2025 e 31 de dezembro de 2024, esta rubrica tem a seguinte composição.

	Notas	30-06-2025	31-12-2024
Matérias-primas, subsidiárias e de consumo	6.1.	103 596	85 891
Adiantamentos por conta de compras	6.1.	0	80
Produtos acabados (imóveis)		6 719	6 719
Outros materiais		316	331
		110 631	93 020
Imparidades acumuladas		- 2 057	- 1 988
		108 573	91 033

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.

Os gastos com o consumo de materiais ferroviários ascenderam a 9.129 m€ (30 de junho de 2024: 6.966 m€) - nota 14.

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

O detalhe desta rubrica em 30 de junho de 2025 e 31 de dezembro de 2024 é o seguinte:

	30-06-2025	31-12-2024
ATIVOS		
IVA	2 510 080	2 443 866
Estado e outros entes públicos	2 510 080	2 443 866
PASSIVOS		
IRC	468	829
Passivos para impostos correntes	468	829
Contribuições para SS, CGA e ADSE	8 697	6 870
IRS - Retenções	2 197	1 650
IVA	666	728
Outros impostos e taxas	36	28
Estado e outros entes públicos	11 596	9 276

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 três 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 2024):

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	Relatório Inspeção	27-07-2025	84 661	11 546

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 2025, a provisão no valor de 32.535 m€, ascendendo o seu valor acumulado, em 30 de junho de 2025, a 613.633 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).

PEDIDO DE CANCELAMENTO DE GARANTIAS (GARANTIAS BANCÁRIAS/DEPÓSITOS DE CAUÇÃO)

Verificando-se o enorme lapso de tempo decorrido após as decisões favoráveis proferidas pelo Tribunal Administrativo e Fiscal de Almada, sem que tenha sido possível obter uma decisão definitiva sobre estes processos, foi efetuado o pedido de cancelamento das cauções (garantias bancárias e/ou depósito de caução), apresentadas para os processos de 2012 a 2018.

Foi obtido deferimento para os anos de 2016 a 2018, estando ainda em análise os anos de 2012, 2014 e 2015.

O pedido de cancelamento da garantia bancária apresentada para o ano de 2013 foi indeferido, tendo a IP apresentado reclamação Judicial para o Tribunal de 1ª Instância contra os atos do Órgão da Execução Fiscal a 28 de julho de 2025. No quadro abaixo sintetiza-se esta informação:

Ano	Fase Processo	Data	Valor
2012	Requerimento de cancelamento de depósito caução	03-07-2025	28 126
2013	Reclamação Judicial para Tribunal de 1ª instância	28-07-2025	120 000
2014	Requerimento de cancelamento de garantia bancária	01-07-2025	120 700
2015	Requerimento de cancelamento de garantia bancária	24-06-2025	150 600
2016	Deferimento do requerimento de cancelamento de garantia bancária	14-07-2025	93 500
2017	Deferimento do requerimento de cancelamento de garantia bancária	12-06-2025	343 525
2018	Deferimento do requerimento de cancelamento de garantia bancária	12-06-2025	384 076

8. DIFERIMENTOS

8.1. DIFERIMENTOS ATIVOS

Em 30 de junho de 2025 e 31 de dezembro de 2024, esta rubrica tem a seguinte composição:

G	30-06-2025	31-12-2024
Gastos não correntes a reconhecer		
Outros serviços	205	252
	205	252
Gastos correntes a reconhecer		
Outros serviços	6 134	8 091
	6 134	8 091

8.2. DIFERIMENTOS PASSIVOS

Em 30 de junho de 2025 e 31 de dezembro de 2024, esta rubrica tem a seguinte composição:

	Notas	30-06-2025	31-12-2024
Rendimentos não correntes a reconhecer			
Subsídios ao Investimento - Direito Concessão Rodoviário	8.2.1	9 705 715	9 733 577
Venda Prazo Concessão Brisa		152 300	152 300
Subsídios - PRR		210 324	150 161
Fee Assinatura Concessão Douro Litoral		65 343	69 187
Subsídio Atlantic CAM		54 957	40 143
Fee Assinatura Concessão Grande Lisboa		12 250	12 833
Contratos de Fibra Ótica		2 456	2 704
		10 203 344	10 160 905
Rendimentos correntes a reconhecer			
Fee Assinatura Concessão Douro Litoral	16.	7 687	7 687
Outros rendimentos		5 609	804
Contratos de Fibra Ótica		2 292	898
Canal Técnico Rodoviário		1 956	161
Fee Assinatura Concessão Grande Lisboa	16.	1 167	1 167
		18 712	10 717

O aumento verificado na rubrica de outros rendimentos justifica-se essencialmente pelos recebimentos relativos a subsídios à exploração onde se destacam os montantes relativos às intempéries (2.523 m€) e os decorrentes do Despacho 186/2025 do SEAO relativo ao Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais (2.595 m€).

8.2.1. Subsídios ao Investimento – Direito de Concessão Rodoviário

Esta rubrica incorpora os subsídios ao investimento recebidos pelo Grupo IP para financiar o ativo intangível referente ao Direito de Concessão Rodoviário e ainda não reconhecidos por via de resultados. Os movimentos ocorridos durante o primeiro semestre de 2025 e o exercício findo em 31 de dezembro de 2024 são os seguintes:

	Notas	
31 de dezembro de 2023		9 787 895
Aumentos		1 406
Imputação a rendimentos		- 55 725
31 de dezembro de 2024	8.2.	9 733 577
Imputação a rendimentos	16.	- 27 862
30 de junho de 2025	8.2.	9 705 715

9. ATIVOS FINANCEIROS E PASSIVOS FINANCEIROS

Ver política contabilística 2.3.10. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro 2024

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 2025 e 31 de dezembro de 2024 é a seguinte:

30-06-2025	Notas	Custo amortizado	Justo valor através de resultados	Justo valor através de outro rendimento integral	Ativos e Passivos não financeiros	Total
Ativos						
Investimentos Financeiros		-	126	32	-	158
Concedente - Estado - Conta a receber	9.2.1	5 682 074	-	-	-	5 682 074
Clientes	9.2.2	65 783	-	-	-	65 783
Outras contas a receber	9.2.3	533 667	-	-	196 835	730 503
		6 281 524	126	32	196 835	6 478 517
Passivos						
Fornecedores	9.3.3	98 096	-	-	-	98 096
Financiamentos obtidos	9.3.1	1 069 117	-	-	21	1 069 138
Financiamentos acionistas/ Suprimentos	9.3.2	2 332 667	-	-	-	2 332 667
Outras contas a pagar	9.3.4	1 816 610	-	-	436 677	2 253 287
		5 316 490	0	0	436 697	5 753 187

31-12-2024	Notas	Custo amortizado	Justo valor através de resultados	Justo valor através de outro rendimento integral	Ativos e Passivos não financeiros	Total
Ativos						
Investimentos Financeiros		-	126	32	-	158
Concedente - Estado - Conta a receber	9.2.1	5 513 611	-	-	-	5 513 611
Clientes	9.2.2	37 197	-	-	-	37 197
Outras contas a receber	9.2.3	356 385	-	-	188 961	545 346
		5 907 194	126	32	188 961	6 096 313
Passivos						
Fornecedores	9.3.3	32 674	-	-	-	32 674
Financiamentos obtidos	9.3.1	1 074 192	-	-	179	1 074 371
Financiamentos acionistas/ Suprimentos	9.3.2	2 332 667	-	-	-	2 332 667
Outras contas a pagar	9.3.4	1 712 660	-	-	376 519	2 089 179
		5 152 194	0	0	376 698	5 528 892

Os ativos não financeiros respeitam fundamentalmente a:

- Cauções prestadas no montante de 175.055 m€ (2024: 175.416 m€) – nota 9.2.3;
- IVA de notas de crédito pendente de dedução e de inversão do sujeito passivo no montante de 11.197 m€ (2024: 3.429 m€), nota 9.2.3;
- Saldos devedores de fornecedores de 7.670 m€ (2024: 7.333 m€) – nota 9.2.3; e,
- Depósito caução prestado à autoridade Tributária Aduaneira (AT) referente ao diferendo com esta entidade, no âmbito de inspeção tributária relativa a IVA de 2006 de 2.680 m€ (2024: 2.680 m€) – nota 9.2.3.

Relativamente aos passivos não financeiros destaca-se:

- Descobertos contabilísticos de 21 m€ (2024: 179 m€) – nota 9.2.4;
- Recebimentos relativos ao PRR cujo investimento ainda não foi executado no montante de 83.804 m€ (2024: 31.542 m€) – nota 9.3.4;
- Adiantamentos por conta de vendas de aproximadamente 26.411 m€ (2024: 26.236m€) – nota 9.3.4;
- Adiantamentos de subsídios de 286.032 m€ (2024: 286.065 m€);
- Responsabilidades com benefícios de emprego (remunerações e outras dívidas) de 18.639 m€ (2024:15.764 m€); e,
- Cauções no montante de 15.111 m€ (2024: 15.561 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 2025 e 31 de dezembro de 2024 é a que segue:

	30-06-2025	31-12-2024
Ativos concessionados (ILD)	11 806 485	11 610 834
Juros debitados	2 016 840	2 000 380
Subsídios	- 5 193 585	- 5 149 937
Recebimentos	- 2 623 854	- 2 623 854
Rentabilização de ativos	- 18 612	- 18 612
Imparidades	- 305 200	- 305 200
	5 682 074	5 513 611

No primeiro semestre, destaca-se:

- O aumento registado na rubrica de ativos concessionados (ILD), no montante de 195.650 m€ refere-se essencialmente à execução dos Investimentos Ferrovias 2020, que ascenderam a cerca de 134.702 m€, ao sistema de Mobilidade do Mondego no valor de 27.029 m€ e à execução do PNI2030 que ascendeu a 9.150 m€. Nos Investimentos Ferrovias 2020 destaca-se o investimento na modernização da linha da Beira Alta (44.653 m€), modernização da linha do Oeste (23.464 m€), Casa Branca – Évora (20.515 m€) e Modernização da linha do Algarve (16.151 m€),
- O débito de juros ao Concedente no montante de 16.460 m€ (2024: 55.612 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 desenvolvimento da infraestrutura ferroviária que ascendeu a 43.647 m€. Estes subsídios são provenientes de Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (43.456m€ de Fundo de Coesão, 105 m€ de CEF-Geral) e correspondem a reforços de adiantamentos e reembolsos das candidaturas aprovadas no período de programação 2014-2020 e de 2021-2027 (Programas POSEUR, Sustentavel2030 e CEF).

9.2.2. Clientes

A 30 de junho de 2025 e 31 de dezembro de 2024 esta rubrica apresenta a seguinte decomposição:

	Notas	30-06-2025	31-12-2024
Diversos		36 051	32 126
Operador ferroviário – Parte relacionada	19.3.	27 331	3 751
Portagens		5 430	4 279
		68 813	40 156
Imparidades acumuladas		- 3 030	- 2 959
		65 783	37 197

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.

9.2.3. Outras contas a receber

A 30 de junho de 2025 e 31 de dezembro de 2024 esta rubrica apresenta a seguinte decomposição:

	Notas	30-06-2025	31-12-2024
Devedores por acréscimos de rendimentos			
Indemnizações compensatórias	19.2.	270 209	214 885
Consignação do Serviço Rodoviário	19.2.	107 085	109 646
Operador ferroviário – Parte relacionada	19.3.	11 957	9 058
Outros		3 605	5 321
		392 857	338 910
Depósitos de Caução	9.1.	175 055	175 416
Outros Devedores		170 362	38 793
		738 274	553 118
Imparidades acumuladas		- 7 772	- 7 772
		730 503	545 346

As principais variações ocorridas no semestre decorrem essencialmente de:

- Devedores por acréscimos de rendimento:
 - Indemnizações compensatórias em dívida em conformidade com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 3/2024, de 5 de janeiro, relativas ao primeiro semestre de 2025, 55.324m€ (nota 13);
 - Operador Ferroviário – Parte Relacionada composto maioritariamente pela utilização da infraestrutura ferroviária no valor de 6.012m€ (2024: 3.238m€), pela energia de tração das subestações no montante de 3.844m€ (2024: 3.908m€) e pela subconcessão da área ocupada no complexo de Guifões no período de novembro de 2019 a junho de 2025 no montante de 1.785m€ (2024: 1.612m€);
 - Outros, destacando-se, em 2024, o acréscimo de rendimento relativo a subsídio de intempéries por obra já executada, mas cujo subsídio não tinha sido rececionado no montante de 1.115 m€.
- Outros Devedores, líquidos de imparidades:
 - Débitos efetuados às subconcessionárias Baixo Tejo e Litoral Oeste relativos a Pagamentos Fixos ao Concedente nos termos do contrato de subconcessão, e ainda não recebidos, no montante de 110.192 m€;
 - IVA a recuperar decorrente de notas de crédito e de inversão do sujeito passivo, no montante de 11.197m€ (2024: 3.429m€) - nota 9.1.
 - Débitos efetuados à Entidade do Tesouro e Finanças (ETF) no âmbito do mecanismo de apoio às Portagens regulado pelo Decreto-Lei n.º 87-A/2022, de 29 de dezembro, no montante de 8.214 m€ e de pagamento de compensação à Concessionária da Beira Interior no âmbito do Decreto-Lei n.º 119/2024, de 31 de dezembro, no valor de 5.853 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 dos Fluxos de Caixa em 30 de junho de 2025 e 31 de dezembro de 2024 encontram-se reconciliados com os montantes apresentados nas rubricas da Demonstração Consolidada da Posição Financeira, conforme se segue:

Descrição	Notas	30-06-2025	31-12-2024
Depósitos bancários		742 652	338 943
Outras aplicações		-	66 080
Numerário		62	48
Caixa e Equivalentes na Demonstração Consolidada da Posição Financeira		742 714	405 071
Descobertos Contabilísticos	9.1. / 9.3.1	- 21	- 179
Caixa e Equivalentes na Demonstração Consolidada dos Fluxos de Caixa		742 693	404 892

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

Verifica-se ainda que cerca de 11,5% (2024: 8%) dos saldos de caixa e equivalentes de caixa apresentam restrições à sua movimentação como segue:

- De acordo com a informação da então Direção-Geral do Orçamento (atualmente Entidade Orçamental) de 20 de dezembro de 2021, as verbas recebidas no âmbito do PRR e não utilizadas (83,8M€ - nota 9.3.4) foram convertidas em operações extraorçamentais, apenas podendo ser utilizadas no pagamento, em anos futuros, de despesas relacionadas com o PRR, pelo que à data de 30 de junho de 2025, estes valores têm limitações à sua movimentação;
- Os depósitos bancários incluem 1,8M€, de cauções prestadas por clientes

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 2025 e 31 de dezembro de 2024:

	30-06-2025	31-12-2024
Empréstimos não correntes		
Financiamentos obtidos	912 202	997 329
Empréstimos correntes		
Financiamentos obtidos	156 936	77 042
	1 069 138	1 074 371

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

Atividade	Designação	Data de assinatura	Montante contratado	Capital em dívida	Amortização			Regime de taxa de juro	Taxa de Juro	Períodi- cidade
					Data inicial	Data final	Períodi- cidade			
Ferrovia	Suburbanos B	14-12-2005	100 000	28 571	15-09-2010	15-09-2025	Anual	Fixa Revisível	3,615%	15-set
Ferrovia	Suburbanos C	12-10-2006	55 000	15 714	15-03-2011	15-03-2026	Anual	Fixa Revisível	4,247%	15-mar
Ferrovia	CP III 2 Linha do Norte-C	11-12-2006	100 000	55 000	15-06-2017	15-06-2026	Anual	Fixa Revisível	1,100%	15-jun
Ferrovia	CP III 2 Linha do Norte-D	12-07-2007	100 000	60 000	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	53 509	15-06-2014	15-06-2029	Semestral	Fixa	2,189%	15-jun 15-dez
Ferrovia	Refer V	04-08-2008	160 000	64 000	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	44 000	15-09-2013	15-09-2032	Anual	Fixa Revisível	2,271%	15-set
a transportar			825 659	320 795						

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			
transporte			825 659	320 795						
Ferrovias	Eurobond 06/26	11-12-2006	600 000	599 700	16-11-2026	Bullet	Fixa	4,047%	16-nov	
Rodovia	Eurobond 10/30	09-07-2010	125 000	122 870	13-07-2030	Bullet	Fixa	6,450%	13-jul	
Financiamentos Externos				1 043 365						
Juro corrido				25 752						
Descobertos contabilísticos				21						
TOTAL				1 069 138						

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 2025, os empréstimos que beneficiavam de aval do Estado totalizam, em valor nominal, 920.795m€ (2024: 943.102m€).

9.3.2. Financiamentos do acionista / Suprimentos

Em 30 de junho de 2025 e 31 de dezembro de 2024 a rubrica de financiamentos do acionista/suprimentos decompõe-se como segue:

	30-06-2025	31-12-2024
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 373/2025-SETF, de 3 de abril 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 2026. Os diferimentos concedidos neste âmbito não estão sujeitos ao pagamento de juros.

Estes financiamentos são remunerados a diferentes taxas fixas, acordadas com a então Direção-Geral do Tesouro e Finanças (atualmente Entidade do Tesouro e Finanças), 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						

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			
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, à data de 30 de junho de 2025:

Designação	Valor nominal	Capital em dívida	Justo Valor	Taxa de juro
BEI - Suburbanos B	100 000	28 571	28 670	3,615%
BEI - Suburbanos C	55 000	15 714	15 971	4,247%
BEI - REFER VI	110 000	44 000	43 463	2,271%
BEI - CPIII2 Linha do Norte C	100 000	55 000	54 583	1,100%
BEI- Estradas 2009-2019	200 659	53 509	53 447	2,189%
Eurobond 06/26	600 000	600 000	614 214	4,047%
Eurobond 10/30	125 000	125 000	132 071	6,450%
Empréstimo Estado Português	1 705 000	852 500	859 456	2,770%
Empréstimo Estado Português	204 000	153 000	158 777	3,690%
Empréstimo Estado Português	230 000	172 500	178 267	3,440%
Empréstimo Estado Português	75 000	56 250	57 635	2,930%
Empréstimo Estado Português	28 000	21 000	21 430	2,690%
Empréstimo Estado Português	44 000	33 000	33 675	2,690%
Empréstimo Estado Português	80 000	60 000	61 238	2,700%
Empréstimo Estado Português	33 500	25 125	25 331	1,980%
Empréstimo Estado Português	156 800	117 600	118 217	1,810%
Empréstimo Estado Português	16 000	12 000	12 042	1,710%
Empréstimo Estado Português	13 300	9 975	9 989	1,590%
Empréstimo Estado Português	85 000	85 000	90 292	2,750%
Empréstimo Estado Português	135 600	135 600	142 606	2,420%
Empréstimo Estado Português	17 400	17 400	18 148	2,150%
Empréstimo Estado Português	25 654	25 654	26 756	2,150%
Empréstimo Estado Português	266 405	266 405	278 115	2,180%
Empréstimo Estado Português	28 042	28 042	29 662	2,610%
Empréstimo Estado Português	26 202	26 202	27 362	2,190%
Empréstimo Estado Português	25 000	25 000	26 099	2,180%
Empréstimo Estado Português	17 943	17 943	18 668	2,070%
Empréstimo Estado Português	3 688	3 688	3 841	2,100%
Empréstimo Estado Português	21 805	21 805	22 546	1,870%
Empréstimo Estado Português	49 891	49 891	51 748	1,970%
TOTAL	4 578 887	3 137 373	3 214 318	

9.3.3. Fornecedores

Em 30 de junho de 2025 e em 31 de dezembro de 2024, o detalhe de Fornecedores é o que segue:

G	Notas	30-06-2025	31-12-2024
Fornecedores gerais		97 720	31 369
Operador ferroviário – Parte relacionada	19.3.	376	1 305
		98 096	32 674

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

9.3.4. Outras contas a pagar

Em 30 de junho de 2025 e em 31 de dezembro de 2024, o detalhe de Outras contas a pagar é o que segue:

	Notas	30-06-2025	31-12-2024
Não Correntes			
Credores por Acréscimos de Gastos			
Subconcessões		1 014 123	949 720
		1 014 123	949 720
Subsídios - LAV		284 606	284 606
Locações		294	372
		1 299 024	1 234 698
Correntes			
Credores por Acréscimos de Gastos			
Subconcessões		334 148	319 729
Conservação Periódica de Estradas		368 425	358 476
Outros acréscimos de gastos		32 746	33 375
Operador ferroviário – Parte relacionada	19.3.	157	29
		735 476	711 609
Fornecedores de Investimento			
Diversos		63 568	47 818
Operador ferroviário – Parte relacionada		78	301
PRR	9.2.4	83 804	31 542
Adiantamentos por Conta de Vendas	9.1.	26 411	26 236
Remunerações a Liquidar	9.1.	18 639	15 764
Cauções	9.1.	15 111	15 561
Diversos		14 993	15 443
Operador ferroviário – Parte relacionada		118	118
Locações		1 391	1 290
Outros Credores		4 417	4 354
Outros		4 417	4 354
Mecanismo de apoio das portagens		5 368	5
		954 263	854 481
		2 253 287	2 089 179

As principais variações ocorridas no semestre decorrem fundamentalmente de:

- Credores por acréscimos de gastos
 - Aumento da rubrica de Subconcessões decorrente dos pagamentos de disponibilidade e serviço (200.639 m€), líquidos do acréscimo de encargos com a operação manutenção (nota 15) e dos encargos financeiros (nota 17) nos montantes de 33.430 m€ e 72.837 m€, respetivamente, a que acresce a faturação às subconcessionárias Baixo Tejo e Litoral Oeste dos Pagamentos Fixos ao Concedente, nos termos do contrato de subconcessão, nos montantes de 99.000 m€ e 74.200 m€ respetivamente; e,
 - A variação da rubrica de Conservação Periódica de Estradas decorre do reforço do custo anual teórico para as manutenções programadas a desenvolver no montante de cerca de 27.833 m€ (nota 15) deduzido da execução de Conservação, do primeiro semestre de 2025, de cerca de 17.887 m€;
- Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), até à data foram recebidos 294.127 m€, dos quais 112.424 m€ durante este semestre. A execução financeira acumulada do investimento subjacente ascende a 210.324 m€, dos quais 60.163 m€ realizados durante o primeiro semestre de 2025.

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 2025 e 31 de dezembro de 2024:

30-06-2025	Portagens	> 1 000 m€[	[1.000 m€ < 10 m€[	[10m€>0€]	Total
N.º Clientes	-	7	132	819	958
Ferrovia	-	4	1	20	25
Rodovia	Várias	-	28	162	190
Gestão imobiliária	-	1	45	515	561
Engenharia	-	-	4	-	4
Telecomunicações	-	2	54	122	178
Dívida	5 399	52 126	9 994	1 294	68 813
Ferrovia	-	45 667	12	14	45 693
Rodovia	5 399	-	1 566	233	7 198
Gestão imobiliária	-	2 058	2 916	750	5 724
Engenharia	-	-	367	-	367
Telecomunicações	-	4 400	5 133	297	9 830

31-12-2024	Portagens	> 1 000 m€[	[1.000 m€ < 10 m€[	[10m€>0€]	Total
N.º Clientes	-	6	121	821	948
Ferrovia	-	4	1	21	26
Rodovia	Várias	-	28	164	192
Gestão imobiliária	-	1	43	518	562
Engenharia	-	-	3	0	3
Telecomunicações	-	1	46	118	165
Dívida	4 279	25 918	8 774	1 184	40 156
Ferrovia	-	22 047	390	13	22 450
Rodovia	4 279	-	1 544	219	6 042
Gestão imobiliária	-	2 058	2 523	682	5 262
Engenharia	-	-	343	-	343
Telecomunicações	-	1 814	3 975	270	6 058

A 30 de junho de 2025, o Grupo IP registava uma carteira de 958 clientes (2024: 948 clientes), dos quais 7 (2024: 6) têm saldos superiores a 1.000 m€ correspondendo a cerca de 76% (2024: 65%) dos valores em dívida de clientes.

A dívida líquida aumentou 28.657 m€ no primeiro semestre, refletindo um crescimento expressivo, com destaque para o segmento ferroviário.

Atividade Ferroviária – Este segmento constitui a principal área de exposição ao risco de crédito, com uma dívida bruta aproximada de 45.693 m€ (66% do total). O aumento de 23.243 m€ face a 2024 resulta da concentração da dívida no operador com capital público (notas 9.2.2. e 19.3.), 27.248 m€ (2024: 3.769 m€) e nos operadores privados 18.419 m€ (2024: 17.587m€).

A dívida do operador público mantém-se em linha com períodos anteriores, sendo expectável a sua liquidação até ao final do exercício. Relativamente aos operadores privados, persistem as dificuldades na regularização das suas obrigações, situação que está a ser devidamente acompanhada pelos serviços. O risco associado ao segmento ferroviário é baixo para o operador público e médio para os operadores privados.

Atividade Rodoviária – A dívida aumentou moderadamente para cerca de 7.198 m€ (+1.156 m€ face a 2024), com uma base de clientes diversificada. O risco de crédito permanece baixo, refletindo a dispersão e perfil dos clientes.

Atividade de gestão imobiliária de espaços comerciais – A dívida aumentou ligeiramente para cerca de 5.724 m€ (+462m€), em linha com o crescimento da atividade. O risco de crédito associado a este segmento é considerado médio, em virtude do histórico de incumprimentos e tipologia de clientes associados.

Atividade de serviços de engenharia e transportes – Segmento residual, com uma dívida de 367 m€. O risco de crédito é imaterial, dada a dimensão e natureza da exposição.

Atividade de telecomunicações – A dívida aumentou para cerca de 9.830 m€ (+3.772 m€ face a 2024), refletindo o padrão sazonal da faturação anual da fibra ótica, que ocorre maioritariamente no primeiro trimestre e é liquidada durante o segundo semestre. O risco de crédito deste segmento é baixo, sendo a variação consistente com períodos homólogos.

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

30-06-2025	]0-30 dias[	[30-60 dias[	[60-90 dias[	[90-360 dias[	[360 dias[	Total Geral
Portagens	5 399	-	-	-	-	5 399
Operadores ferroviários	20 302	9 002	1 309	8 712	6 421	45 746
Entidades públicas	149	2	1	120	2 097	2 369
Outros devedores	3 332	866	1 013	3 790	5 188	14 189
Clientes com planos de pagamentos	71	-	4	29	222	326
Cauções de clientes	-	-	-	-	-	784
	29 252	9 870	2 328	12 652	13 927	68 813
Imparidades	- 3	- 8	- 11	- 216	- 2 792	- 3 030
	29 249	9 862	2 317	12 435	11 135	65 783
Taxa média	0,01%	0,08%	0,45%	1,71%	20,05%	4,40%

31-12-2024	]0-30 dias[	[30-60 dias[	[60-90 dias[	[90-360 dias[	[360 dias[	Total Geral
Portagens	4 279	-	-	-	-	4 279
Operadores ferroviários	3 573	845	1 262	9 478	6 214	21 372
Entidades públicas	37	5	16	35	2 117	2 210
Outros devedores	4 167	460	358	1 725	4 429	11 139
Clientes com planos de pagamentos	103	9	1	130	166	408
Cauções de clientes	-	-	-	-	-	748
	12 160	1 319	1 636	11 367	12 926	40 156
Imparidades	- 8	- 30	- 16	- 168	- 2 737	- 2 959
	12 152	1 289	1 621	11 199	10 188	37 197
Taxa média	0,07%	2,26%	0,95%	1,48%	21,18%	7,37%

A dívida com antiguidade inferior a 30 dias representa 42% do total (2024:30%), enquanto a dívida vencida superior a 90 dias representa 38% (2024:60%).

Destacam-se os operadores ferroviários e outros devedores como principais contribuintes para a dívida vencida.

No que respeita ainda aos operadores privados, que têm denotado maior dificuldade em solver as suas dívidas atempadamente, mostra-se a evolução de dívida no primeiro semestre:

Operadores privados	Total P.A.	]0-30 dias[	[30-60 dias[	[60-90 dias[	[90-360 dias[	[360 dias[
30 de junho de 2025	15 269	2 038	1 019	1 036	8 059	3 117
31 de dezembro de 2024	15 417	1 289	842	1 189	8 853	3 244
Variação	- 148	749	177	- 153	- 794	- 127

Verifica-se ainda assim, que o ligeiro decréscimo ocorrido na dívida se refletiu nas maturidades mais elevadas.

As imparidades aumentaram ligeiramente para 3.030 m€ (2024: 2.959 m€), mas o seu peso relativo na estrutura da dívida diminuiu para 4,4% (2024: 7,37%).

Os critérios de cálculos 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 99,96% 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 2025 e 31 de dezembro de 2024:

	30-06-2025		31-12-2024	
	Rating	saldos	Rating	saldos
IGCP(*)	A	742 319	A-	404 758
BANCO BPI	A-	54	A-	144
BANCO SANTANDER	A	6	A+	1
BBVA	A	118	A	118
CGD	A	3	A-	-
BCP	BBB+	147	BBB	1
CBI		0	A-	0
Novo Banco	(-)	3	(-)	0
		742 651		405 023

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

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 2025 e 31 de dezembro de 2024.

30-06-2025	Menos de 1 ano	Entre 1 e 5 anos	+ de 5 anos
Empréstimos Obtidos			
Amortizações de financiamentos obtidos	131 163	887 632	27 000
Juros de financiamentos obtidos	41 845	77 258	939
Amortizações financiamento accionista/ Suprimentos	2 215 578	-	-
Juros de financiamento accionista/ Suprimentos	117 089	-	-
Aval	1 831	2 059	74
Fornecedores e contas a pagar	900 664	1 014 431	-
	3 408 170	1 981 380	28 013

31-12-2024	Menos de 1 ano	Entre 1 e 5 anos	+ de 5 anos
Empréstimos Obtidos			
Amortizações de financiamentos obtidos	68 068	965 035	35 000
Juros de financiamentos obtidos	44 792	80 710	1 107
Amortizações financiamento accionista/ Suprimentos	2 215 578	-	-
Juros de financiamento accionista/ Suprimentos	117 089	-	-
Aval	1 872	2 344	8 090
Fornecedores e contas a pagar	795 320	950 095	-
	3 242 718	1 998 184	44 196

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 2025, o Grupo IP não tinha reconhecido nenhum empréstimo obtido ao justo valor;
- ii. 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;
- iii. Com base nestes pressupostos, a 30 de junho de 2025, 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 conseqüente impacto direto nos resultados:

Variação na curva de taxa de juro		
	-0,50%	0,50%
Impacto no justo valor dos empréstimos	25 209	-25 059
Impacto potencial em resultados	-25 209	25 059

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 2025 o capital social ascendia a 15.103.695 m€, representado por 3.020.739 ações, com o valor nominal de 5 m€ cada.

Até junho de 2025 foram realizados aumentos de capital, em numerário, no montante de 699.815 m€ (nota 10.1) que permitiram fazer face às necessidades de financiamento das seguintes componentes da despesa:

	2025	2024
Aumentos de capital	699 815	1 817 210
Investimento PPP	430 436	701 945
Investimento Ferroviário	233 512	470 650
Serviço da Dívida	35 867	644 615

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 2025 e 31 de dezembro de 2024:

	Financiamentos	Suprimentos	Locações
Saldo em 31 dezembro 2024 (1)	1 074 371	2 332 667	1 662
Fluxo			
Juros	- 3 797	-	- 83
Amortizações (2)	- 22 308	-	- 1 534
Outros encargos financeiros	- 506	-	-
Não Fluxo			
Taxa efetiva (3)	276	-	-
Juros especializados (4)	16 366	-	-
Outros encargos financeiros (5)	591	-	-
Outras variações (6)	- 158	-	1 558
Saldo em 30 de junho 2025 (1) + (2) + (3) + (4) + (5) + (6)	1 069 137	2 332 667	1 686

	Financiamentos	Suprimentos	Locações
Saldo em 31 de dezembro 2023 (1)	1 651 675	2 332 667	1 058
Fluxo			
Juros	- 67 019	-	- 134
Amortizações (2)	- 572 830	-	- 3 089
Outros encargos financeiros	- 8 181	-	-
Não Fluxo			
Taxa efetiva (3)	1 037	-	-
Juros especializados (4)	- 5 156	-	-
Outros encargos financeiros (5)	- 226	-	-
Outras variações (6)	- 130	-	3 692
Saldo em 31 de dezembro de 2024 (1) + (2) + (3) + (4) + (5) + (6)	1 074 371	2 332 667	1 662

10. CAPITAL, RESERVAS E RESULTADOS ACUMULADOS CONSOLIDADOS

10.1. CAPITAL SOCIAL

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

A 31 de dezembro de 2024, o capital social era de 14.403.880 m€, integralmente subscrito e realizado pelo seu acionista, correspondentes a 2.880.776 ações com o valor nominal de 5 m€ cada.

No primeiro semestre de 2025, o capital social foi reforçado da seguinte forma:

Meses	2025	
	Nº de ações	Montante
fevereiro	72 263	361 315
março	33 472	167 360
maio	4 797	23 985
junho	29 431	147 155
	139 963	699 815

A 30 de junho de 2025, o capital social totalizava 15.103.695 m€ correspondente a 3.020.739 ações.

10.2. RESERVAS E RESULTADOS ACUMULADOS CONSOLIDADOS

As reservas decompõem-se como segue:

	30-06-2025	31-12-2024
Reserva legal	401 870	296 734
Outras variações	- 95	- 95
Doações	4	4
	401 779	296 644

No que respeita às reservas legais, a legislação comercial estabelece que pelo menos 5% do resultado líquido anual é destinado ao reforço de reserva legal, até que 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.

Em Assembleia Geral, realizada em 16 de maio de 2025, foi deliberada a aplicação do resultado líquido de 2024, apurado nas demonstrações financeiras separadas da IP, para reserva legal no montante de 105.135 m€, sendo o restante para cobertura de resultados acumulados (18.774 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 2024.

De 1 de janeiro de 2025 a 30 de junho de 2025 e de 1 de janeiro de 2024 a 31 de dezembro de 2024 as provisões evoluíram como segue:

	Riscos Gerais	Expropriações	Empreitadas	Benefícios aos colaboradores	Estradas Desclassificadas	Processo IVA	Total
31 de dezembro de 2023	50 216	17 192	41 415	934	388 613	527 429	1 025 799
Aumentos / (Reduções) por resultados	9 224	-	-	203	-	30 400	39 827
Utilizações de provisões	-	-	-	- 160	- 4 861	-	- 5 021
Aumentos / (Reduções) via concessão rodoviária		- 2 715	- 10 484	-	-	23 268	10 069
31 de dezembro de 2024	59 441	14 477	30 931	976	383 752	581 097	1 070 674
Aumentos / (Reduções) por resultados	816	-	-	-	-	14 715	15 531
Utilizações de provisões	-	-	-	- 69	-	-	- 69
Aumentos / (Reduções) via concessão rodoviária	-	- 63	88	-	-	17 821	17 846
30 de junho de 2025	60 256	14 414	31 019	907	383 752	613 633	1 103 981

Relativamente aos aumentos verificados nas provisões no primeiro semestre de 2025 destaque-se o acréscimo da provisão do IVA verificado no semestre 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 2024.

De 1 de janeiro de 2025 a 30 de junho de 2025 e de 1 de janeiro de 2024 a 30 de junho de 2024 as vendas e serviços prestados detalham-se da seguinte forma:

	Notas	2025	2024
Consignação do Serviço Rodoviário	19.2.	339 387	336 257
Portagens		104 375	145 924
Contratos de Construção		72 194	44 439
Construção de Novas Infraestruturas	5., 14.	67 278	39 373
Encargos Financeiros Capitalizados	5., 14.	4 916	5 066
Utilização de Canais (Tarifas)		44 007	40 780
Concedente Estado - Rédito ILD	19.2.	16 724	13 258
Outros		28 628	27 067
		605 315	607 724

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 2025 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 um aumento da CSR, no valor de 3.130m€, o que se traduz numa variação de +0,93%.

As receitas de portagens apresentam uma variação negativa de cerca de -28,5%, o que resulta numa diminuição de cerca de 41.549 m€, dos quais 33.375 m€ respeita às portagens da rede concessionada pelo Estado, 7.941m€ relativos às portagens de vias próprias e 233m€ 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 27.755m€ (+62,46%).

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 39.032m€ (2024: 36.758m€) e as de Mercadorias 4.538m€ (2024: 4.022m€), tendo-se verificado aumentos de 6,19% e de 12,83%, respetivamente, face ao período homólogo.

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 19.475 m€ (2024: 18.093 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.

Em suma, no primeiro semestre de 2025, destaca-se a diminuição das Prestações de Serviços, com impacto direto em resultados, em cerca de -771m€ face a junho de 2024, sendo relativos a Portagens Vias IP (-8.142m€), a CSR (+3.130m€), Tarifa Ferroviária (+3.227m€) e segmento de telecomunicações (+1.515 m€).

Adicionalmente, e ainda que sem impacto no resultado, ocorreram variações dos réditos de portagens de Concessões do Estado (-33.406m€), de contratos de construção própria (+27.905 m€), do Concedente ferroviário (+3.467m€), da energia de tração (+547m€) e de capitalização de encargos financeiros de construção (-150m€), mas cujos efeitos são compensados com a rubrica do custo das mercadorias vendidas e matérias consumidas, fornecimento e serviços externos e gastos financeiros (+1.637m€).

13. INDEMNIZAÇÕES COMPENSATÓRIAS

Ver política contabilística 2.3.14. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro 2024.

Em novembro de 2024 foi assinado o novo contrato programa para o período 2024-2028, contrato este que aguarda visto prévio do Tribunal de Contas, 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 89.426m€.

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 o Grupo IP (por intermédio da sua empresa-mãe) 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 em uma redução ou 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. Assim, para 2024, foi apurado um valor de 28.505m€ e até 30 de junho de 2025 o valor foi de 8.588m€

O valor registado, até 30 de junho de 2025, de indemnizações compensatórias foi de 55.324 m€, aguardando-se o recebimento de 270.209 m€. (notas 9.2.3. e 19.2).

De salientar que foi ainda aprovado, na referida RCM, o pagamento das indemnizações compensatórias correspondentes ao segundo semestre de 2022 (27.528 m€), 2023 (69.426 m€) e ano de 2024 (89.426 m€) e que se encontram pendentes de regularização desde então.

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 2024.

De 1 de janeiro de 2025 a 30 de junho de 2025 e de 1 de janeiro de 2024 a 30 de junho de 2024 o detalhe desta rubrica é o que se segue:

	NOTAS	2025	2024
Capitalização Portagens Concessões		81 272	109 743
Construção de Novas Infraestruturas	5., 12.	67 278	39 373
Materiais de Ferrovia	6.1.	9 129	6 966
Materiais de telecomunicações		85	101
		157 764	156 182

O decréscimo verificado na rubrica de Capitalização de Portagens Concessões deve-se à entrada em vigor a 1 de janeiro de 2025 da Lei n.º 37/2024 de 7 de agosto que elimina as taxas de portagem nos lanços e sublanços das autoestradas do Interior, de antigas autoestradas sem custos para o utilizador (SCUT) e de vias onde não existam alternativas que permitam um uso com qualidade e segurança.

Relativamente à construção de novas infraestruturas, a variação verificada no semestre justifica-se essencialmente pela beneficiação e requalificação do IP8 no montante de 13.469 m€, pela requalificação da infraestrutura e dos sistemas de segurança do Túnel do Grilo no montante de 8.361 m€ e pela construção de uma nova ligação rodoviária alternativa ao atual troço do IP2 no montante de 6.986 m€.

15. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

De 1 de janeiro de 2025 a 30 de junho de 2025 e de 1 de janeiro de 2024 a 30 de junho de 2024 os fornecimentos e serviços externos detalham-se como segue:

	Notas	2025	2024
Conservação, reparação e segurança na rede ferroviária		41 276	37 227
Conservação corrente e segurança rodoviária		40 627	33 596
Operação e manutenção subconcessões	9.3.4	33 430	32 428
Conservação periódica de estradas	9.3.4	27 833	27 833
Eletricidade		9 311	8 890
Encargos cobrança portagens		6 946	13 458
Limpeza, higiene e conforto		5 852	5 597
Vigilância e segurança		4 556	4 467
Trabalhos especializados		2 617	2 648
Licenças software		2 542	2 521
Seguros		1 725	1 869
Outros subcontratos		1 664	913
Conservações e reparações		1 542	1 125
Combustíveis		1 121	1 251
Outros fornecimentos e serviços		3 054	2 692
		184 094	176 513

O aumento da atividade associada à conservação, reparação e segurança da rede ferroviária no montante de 4.049 m€ deve-se essencialmente à intensificação das ações de manutenção preventiva condicionada nos subcontratos de catenária e via.

Os gastos de conservação corrente e segurança rodoviária aumentam 7.031 m€ comparativamente ao período homólogo pela execução de diversos trabalhos de conservação corrente e operação da rede de alta prestação no montante de 3.578 m€ e pelo aumento de gastos de segurança rodoviária no montante de 3.167 m€.

O decréscimo da rubrica de encargos com cobrança de portagens no montante de 6.512 m€, face a 2024, é justificado pela entrada em vigor, em 1 de janeiro de 2025, da 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 2025 a 30 de junho de 2025 e de 1 de janeiro de 2024 a 30 de junho de 2024 os outros rendimentos e ganhos detalham-se como segue:

	Notas	2025	2024
Imputação de subsídios ao investimento	8.2.1	27 862	29 830
Subsídios à exploração		11 971	1 440
Fees Assinatura Concessões		4 427	4 427
Juros de mora e execuções fiscais		1 102	541
Outros		4 220	17 897
		49 583	54 135

Do quadro acima destacamos, quando comparado com o período homólogo, a variação positiva de 10.831m€ ocorrida na rubrica de subsídios à exploração. No primeiro semestre de 2025 encontra-se registado nesta rubrica a imputação a resultados dos subsídios recebidos relativos ao Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais para as redes rodoviária e ferroviária, no montante de 5.490m€ e 2.915m€, respetivamente, e de 3.551m€ relativos a intempéries.

17. PERDAS E GANHOS FINANCEIROS

De 1 de janeiro de 2025 a 30 de junho de 2025 e de 1 de janeiro de 2024 a 30 de junho de 2024 as perdas e ganhos financeiros detalham-se da seguinte forma:

	Notas	2025	2024
Perdas Financeiras		97 157	116 557
Juros Suportados:			
Empréstimos		20 163	33 885
Subconcessões	9.3.4	72 837	78 158
Locações		83	44
Outros juros suportados		0	26
Outras perdas financeiras		4 075	4 445
Ganhos Financeiros		16 467	30 606
Juros obtidos:			
Outros juros obtidos		7	48
Juros obtidos - Concedente Estado	9.2.1	16 460	30 558
Resultados Financeiros		- 80 690	- 85 951

Os juros suportados com 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 estão 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 2024 decorre, essencialmente, da diminuição na rubrica dos juros das subconcessões, por via da redução da dívida às Subconcessionárias. Com efeito, os gastos com a atualização financeira da dívida às subconcessionárias pela obra / serviços prestados são registados nos juros suportados Subconcessões, que serão faturados no futuro, de acordo com os termos estipulados nos respetivos Contratos de Subconcessão. Este montante resulta da responsabilidade da IP para com as subconcessionárias pelos serviços de construção e operação e manutenção rodoviária já efetuados por estas e ainda não pagas, no valor 1.348M€ (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.

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

18. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO

Ver política contabilística 2.3.9. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro 2024

A decomposição do montante de imposto do exercício reconhecido na Demonstração Condensada Consolidada do Rendimento Integral para o primeiro semestre de 2025 e o seu homólogo de 2024 apresenta-se como segue:

	Notas	2025	2024
Imposto sobre o rendimento corrente		- 1 116	- 1 343
Imposto sobre o rendimento diferido		1 031	- 1 118
Gasto / (Rendimento) de imposto		- 85	- 2 461

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

	2025	2024
Taxa nominal de imposto	20,00%	21,00%
Derrama Municipal	1,50%	1,50%
Derrama Estadual	0,88%	-
Imposto sobre o rendimento	20,00%	21,00%
Diferenças temporárias tributáveis a reverter em períodos futuros (taxa média)	28,43%	28,10%
Diferenças temporárias dedutíveis a reverter em períodos futuros (taxa média)	21,50%	22,37%

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

	%	2025	%	2024
Resultado antes de impostos		78 536		73 153
IRC - Taxa média do Grupo	20,00%	15 707	21,00%	15 362
Derramas (1)	0,13%	106	0,01%	9
Diferenças permanentes dedutíveis	-22,04%	- 17 311	-25,39%	- 18 576
Diferenças permanentes tributáveis	5,28%	4 145	0,57%	417
Diferenças temporárias - Outras	-3,25%	- 2 553	-0,06%	- 43
Correções de estimativa de períodos anterior	-0,16%	- 128	-	-
SIFIDE	-0,37%	- 293	-	-
Tributações autónomas	0,53%	413	0,51%	370
IRC efetivo - Cf. demonstração consolidada do rendimento integral	0,11%	85	-3,36%	- 2 461

Relativamente às diferenças permanentes dedutíveis, destaca-se o efeito do Incentivo à Capitalização das Empresas (ICE), no montante de (-17.246 m€).

Nas diferenças permanentes tributáveis sobressai o efeito da subcapitalização (3.850 m€).

As outras diferenças temporárias respeitam ao reforço das bases de impostos a reverter em períodos após a vigência do ICE nomeadamente a provisão do processo do IVA (-1.508 m€), Conservação Periódica de Estradas (-1.020 m€) e Benefícios aos colaboradores (-25m€).

19. ENTIDADES RELACIONADAS

Ver política contabilística 2.3.17. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro 2024.

19.1. RESUMO DAS PARTES RELACIONADAS

As entidades identificadas como partes relacionadas do Grupo IP em 30 de junho de 2025 e 31 de dezembro de 2024, no âmbito do disposto na IAS 24 – Partes relacionadas são as seguintes:

	Relação	% Participação 30-06-2025	% Participação 31-12-2024
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 2025 e 31 de dezembro de 2024 detalham-se como segue:

	Notas	30-06-2025	31-12-2024
SALDOS A RECEBER			
Correntes			
Concedente Estado - Conta a Receber	9.2.1	5 682 074	5 513 611
Outras contas a receber		377 295	324 531
Devedores por acréscimos de rendimento		377 295	324 531
Indemnizações compensatórias	9.2.3	270 209	214 885
CSR	9.2.3	107 085	109 646
		6 059 369	5 838 143
SALDOS A PAGAR			
Financiamentos obtidos		2 332 667	2 332 667
Suprimentos - Acionista	9.3.2	2 332 667	2 332 667
		2 332 667	2 332 667

De seguida apresentam-se as transações realizadas com o Estado e as Entidades Públicas de 1 de janeiro de 2025 a 30 de junho de 2025 e de 1 de janeiro de 2024 a 30 de junho de 2024:

	Notas	2025	2024
Serviços prestados		356 111	349 514
CSR	12.	339 387	336 257
Concedente Estado - Rébito ILD	12.	16 724	13 258
Indemnizações compensatórias	13.	55 324	44 713
Estado		55 324	44 713
Rendimentos financeiros		16 460	30 558
Juros obtidos - Concedente Estado	17.	16 460	30 558
Outros gastos		- 1 760	- 1 691
TRIR		- 1 760	- 1 691

19.3. SALDOS E TRANSAÇÕES COM OPERADOR FERROVIÁRIO

No que respeita aos saldos com o operador ferroviário em 30 de junho de 2025 e 31 de dezembro de 2024, apresenta-se o detalhe que segue:

	Notas	30-06-2025	31-12-2024
SALDOS A RECEBER			
Clientes	9.2.2	27 331	3 751
Outras contas a receber			
Devedores por acréscimos de rendimento	9.2.3	11 957	9 058
SALDOS A PAGAR			
Fornecedores	9.3.3	376	1 305
Outras contas a pagar			
Credores por acréscimos	9.3.4	157	29
Cauções	9.3.4	118	118
Fornecedores de investimento	9.3.4	78	301

De seguida, apresenta-se o detalhe das transações ocorridas nos primeiros semestres de 2025 e 2024 com o operador ferroviário:

	2025	2024
Prestações de serviços	40 052	39 246
Outros rendimentos	1 202	90
	41 254	39 336
Investimento	- 2 650	- 1 287
	- 2 650	- 1 287
Fornecimento e serviços externos	- 1 877	- 1 372
Gastos com pessoal	- 616	- 833
Outros gastos	- 8	- 6
	- 2 501	- 2 211

As principais transações ocorridas com o operador ferroviário respeitam, essencialmente, aos seguintes serviços prestados/recebidos:

As prestações de serviços referem-se, maioritariamente, 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*;

A rubrica de outros rendimentos refere-se, maioritariamente, a juros de mora relativos a faturação emitida no segundo semestre de 2023 e que se encontra pendente de pagamento e a comparticipação de gastos comuns de água, eletricidade e AVAC referentes aos imóveis e infraestrutura ferroviária situados no complexo de Guifões.

Os valores na rubrica de investimento resultam de transbordos rodoviários que foram efetuados na sequência de diversos trabalhos/reparações/requalificações na linha férrea, o que ocasiona a inutilização da mesma.

Os fornecimentos e serviços externos englobam, essencialmente, fornecimento de energia elétrica, manutenção de veículos e equipamentos ferroviários e a prestação de serviços relativa ao Comboio Socorro no âmbito do Protocolo CP/IP.

O valor da rubrica dos gastos com pessoal diz respeito às concessões de transporte faturadas ao abrigo do Contrato sobre “Utilização de Transportes da CP dos trabalhadores e beneficiários da ex-REFER”.

19.4. OPERAÇÕES CONJUNTAS

De seguida apresentam-se os impactos das operações conjuntamente controladas nas Demonstrações Financeiras do Grupo IP (saldos em 30 de junho de 2025 e 31 de dezembro de 2024 e transações referentes aos primeiros semestres de 2025 e 2024):

Saldos	30-06-2025	31-12-2024
Ativos	258	260
Passivos	-	-

Transações	2025	2024
Serviços prestados	40	-
Resultado do exercício	-	-

19.5. REMUNERAÇÕES DOS MEMBROS DE ÓRGÃOS SOCIAIS

MESA DA ASSEMBLEIA GERAL

Presidente: (*)

Vice-Presidente: (**)

Secretária: Maria Isabel Louro Caria Alcobia

(*) O Presidente da Mesa da Assembleia Geral renunciou ao cargo em 24 de janeiro de 2020, não tendo sido substituído até à data.

(**) O Vice-Presidente da Mesa da Assembleia Geral renunciou ao cargo a 19 de dezembro de 2022, não tendo sido substituído até à data.

Os membros da Mesa da Assembleia Geral foram eleitos para o triénio 2018-2020 e exercem os respetivos cargos sem remuneração.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO

Presidente: Miguel Jorge de Campos Cruz

Vice-Presidente: Carlos Alberto João Fernandes e Maria Amália Freire de Almeida

Vogais: Alexandra Sofia Vieira Nogueira Barbosa e Gina Maria dos Santos Pimentel (*)

(*) Gina Maria dos Santos Pimentel renunciou ao cargo a 31 de maio de 2025.

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), sendo que, no caso da Vogal do Conselho de Administração Executivo, Gina Maria dos Santos Pimentel, constam da Deliberação Social Unânime por Escrito de 1 de agosto de 2023, que remete, no que respeita ao estatuto remuneratório, para a Ata da Assembleia Geral n.º 06/2022.

Com a entrada em vigor da Lei n.º 45-A/2024, de 31 de dezembro, que aprovou o Orçamento de Estado para 2025, cessou a redução de 5% dos vencimentos dos gestores públicos prevista no artigo 12.º da Lei n.º 12-A/2010, de 30 de junho, por revogação desta disposição legal, com efeitos a 1 de janeiro de 2025.

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 Estatuto do Gestor Público (EGP), para o exercício da atividade de docência em estabelecimentos de ensino superior público ou de interesse público.

Apresenta-se de seguida a remuneração auferida pelos membros:

(valores em euros)

	2025		2024	
	Remunerações	Enc. Patronais	Remunerações	Enc. Patronais
Miguel Jorge de Campos Cruz	59 426	14 015	55 907	13 034
Carlos Alberto João Fernandes	53 451	12 613	50 428	11 730
Maria Amália Freire de Almeida	53 109	12 613	50 457	11 730
Alexandra Sofia Vieira Nogueira Barbosa	47 208	11 212	44 910	10 427
Gina Maria dos Santos Pimentel	56 865	13 506	47 535	11 039
	270 059	63 959	249 237	57 961

CONSELHO GERAL E DE SUPERVISÃO

As remunerações dos membros do Conselho Geral e de Supervisão, que integra uma Comissão para as Matérias Financeiras, foram definidas em reunião de Assembleia Geral de 28 de agosto de 2015.

Após requerimento nesse sentido, Duarte Manuel Ivens Pita Ferraz exerce o cargo de Vogal do Conselho Geral e de Supervisão com participação na Comissão para as Matérias Financeiras sem auferir remuneração por passagem à situação de reforma, desde julho de 2017.

José Emílio Coutinho Garrido Castel-Branco exerce, de forma remunerada, o cargo de Presidente da Comissão para as Matérias Financeiras do Conselho Geral e de Supervisão, auferindo 30% da remuneração mensal do Presidente do Conselho de Administração Executivo atualmente em funções.

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.º, 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 à presente data, não houve alteração dos membros eleitos do Conselho Geral e de Supervisão.

(valores em euros)

	2025		2024	
	Remunerações	Enc. Patronais	Remunerações	Enc. Patronais
José Emílio Coutinho Garrido Castel-Branco	13 183	-	12 958	-
	13 183	0	12 958	0

REVISOR OFICIAL DE CONTAS

Em reunião de Assembleia Geral de 19 de março de 2019 (Ata da Assembleia Geral n.º 03/2019) foi fixado, para o cargo de Revisor Oficial de Contas, como limite máximo para os honorários a atribuir, o montante equivalente a 35% da remuneração global do Presidente do Conselho Administração Executivo, à qual acresce IVA à taxa legal em vigor.

(valores em euros)

	2025	2024
Vitor Almeida & Associados, SROC, Lda.	17 886	17 886

20. NORMAS CONTABILÍSTICAS E INTERPRETAÇÕES RECENTEMENTE EMITIDAS

Normas	Data de publicação no JUOE	Exercício económico a que se aplica	Observações
Novas normas, interpretações e alterações, com data de entrada em vigor após 1 de janeiro de 2025			
Alterações à IAS 21 – Falta de capacidade de câmbio (Regulamento 2024/2862 da Comissão, de 12 de novembro de 2024)	13/11/2024	2025	Sem impacto.
Novas normas, interpretações e alterações, com data de entrada em vigor após 1 de janeiro de 2026			
IFRS 9 e IFRS 7 - Alteração à classificação e mensuração de instrumentos financeiros	27/05/2025	2026	As referidas alterações vão ser objeto da nossa análise.
IFRS 9 e IFRS 7 - Contratos relativos a eletricidade dependente da natureza	30/06/2025	2026	As referidas alterações vão ser objeto da nossa análise.
Normas (novas ou revistas) emitidas pelo IASB e IFRIC ainda não endossadas pelas EU			
IFRS 18 – Apresentação e Divulgação nas Demonstrações Financeiras (emitida pelo IASB em 10 abr 24)	-	Previsto 2027	Esta norma terá impacto relevante (*)
IFRS 19 – Subsidiárias não sujeitas à prestação pública de informações financeiras (emitida pelo IASB em 9 mai 24)	-	Previsto 2027	Sem impacto.
Emendas à classificação e mensuração de instrumentos financeiros - emendas à IFRS 9 e à IFRS 7 (emitida pelo IASB em 30mai24)	-	Previsto 2026	Sem impacto.
Melhoramentos Anuais às IFRS – Volume 11 (emitida pelo IASB em 18 de julho de 2024) - (IAS1 / IFRS7 / IFRS9/ IFRS10 / IAS7)	-	Previsto 2026	As referidas melhorias vão ser objeto da nossa análise.

(*) Introdz alterações significativas na apresentação das demonstrações financeiras

- Ao nível da demonstração dos resultados, rendimentos e gastos classificados nas categorias (operacionais, financiamento e investimentos);
- Requisitos alargados para a classificação agregação e desagregação da informação nas demonstrações financeiras;
- Alterações pontuais na demonstração dos fluxos de caixa, e;
- Exigência de determinadas entidades incluírem medidas de desempenho definidas pela gestão nas notas das demonstrações financeiras com reconciliações para os subtotais mais próximos reconciliáveis com as IFRS.

21. GARANTIAS E AVALES

Em 30 de junho de 2025, as responsabilidades assumidas com garantias bancárias prestadas totalizavam 791.281 m€ (31 de dezembro de 2024: 1.518.882 m€) com o seguinte detalhe:

- Garantias no montante de 786.316 m€ (31 de dezembro de 2024: 1.513.906 m€) prestadas a favor da Autoridade Tributária decorrentes do processo do IVA (nota 11);
- Garantias no montante de 4.965 m€ (31 de dezembro de 2024: 4.976 m€) prestadas a favor de tribunais no âmbito de processos de contencioso e a outras entidades.

22. CONTINGÊNCIAS

Ver política contabilística na nota 2.3.13. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro 2024

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 2025, 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, 11 e 26, 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 2.816 m€ conforme nota 9.2.3, foi deferido parcialmente pela Autoridade Tributária, tendo a IP Património apresentado impugnação judicial com parecer de especialista fiscal. Não obstante o indeferimento da reclamação graciosa, os pareceres fiscais sobre a matéria permitem sustentar a convicção do Grupo que assiste razão para devolução do referido montante, uma vez que não ocorreu qualquer incumprimento fiscal por parte da IP Património no apuramento de imposto e tratamento da operação em sede do código do IVA. No limite, caso a ação não seja ganha, terá de ser reconhecido como gasto o valor já depositado à ordem da AT (nota 9.2.3), acrescido de eventuais juros de mora e compensatórios. Em 25 de maio de 2015, a IP Património foi notificada da contestação da Autoridade Tributária aguardando 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 justifiquem contestação, face ao já apresentado na impugnação judicial.

Em 27 de setembro de 2023 foi a Empresa 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 2025, os processos judiciais em curso, referentes a expropriações ferroviárias, atingem o valor de 53.452 m€, (2024: 53.969 m€), sendo que este valor não tem reflexo na Demonstração Condensada Consolidada da Posição Financeira. Nestes casos são efetuados depósitos à ordem do tribunal onde esteja a decorrer o processo, depósitos estes equivalentes ao valor arbitrado e que ficam à guarda da Caixa Geral de Depósitos sendo que, da sua resolução, não resulta um encargo para o Grupo, mas sim para o Concedente das infraestruturas ferroviárias.

Existem ainda outras ações relacionadas com acidentes ocorridos nas infraestruturas ferroviárias de que o Grupo é gestor e danos provocados em propriedades alheias e imputáveis ao Grupo IP. Estas ações encontram-se cobertas pelo seguro de atividade do Grupo.

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 e à substituição do Estado nos seus pagamentos e recebimentos da Rede Rodoviária Concessionada.

Os encargos líquidos do Grupo IP com Concessões Rodoviárias do Estado e Subconcessões, incluindo as receitas de portagem após o término dos Contratos de Concessão do Estado com os parceiros privados, que são receitas do Grupo, de acordo com o Contrato de Concessão da IP, 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 2025 resumem-se no quadro seguinte:

Encargos Concessões e Subconcessões (M€)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Encargos Brutos	1 066	967	881	779	650	583	412	322
Receitas	- 264	- 274	- 801	- 358	- 283	- 253	- 221	- 186
Encargos Líquidos	802	694	80	421	367	331	191	136

Encargos Concessões e Subconcessões (M€)	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Encargos Brutos	310	251	174	149	169	42	13	0
Receitas	- 187	- 189	- 179	- 145	- 156	- 2	0	0
Encargos Líquidos	123	63	- 4	4	12	40	13	0

Fonte: Relatório do Orçamento do Estado 2025

Conforme Relatório de Orçamento do Estado de 2025

“(…) 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 Relatório do Orçamento do Estado para 2024, para o ano de 2025 e seguintes, verifica-se um aumento dos encargos líquidos estimados para este horizonte temporal (para o ano de 2025 estavam previstos 629 milhões de euros no referido exercício face aos 826 milhões de

euros previstos no exercício atual), o qual resulta essencialmente de uma redução das receitas previstas para o mesmo período e de uma manutenção dos encargos brutos projetados (...).”

“(...) Ao nível das receitas, o impacto observável em 2025, quando comparada a previsão do Relatório do Orçamento do Estado para 2024 (545 milhões de euros) com o valor de 2025 do Relatório do Orçamento do Estado para 2025 (390 milhões de euros), é essencialmente consequência da Lei nº 37/2024, de 7 de agosto, que determina, quando da sua entrada em vigor, em janeiro de 2025, a eliminação das taxas de portagem nos lanços e sublanços de determinadas autoestradas do interior e onde não existam vias alternativas que permitam um uso em qualidade e segurança, o qual tem impacto nas receitas de portagem num montante estimado de 180 milhões de euros, atualmente captada pelo setor público, das concessões do Algarve, do Norte Litoral, das Beiras Litoral e Alta e do Interior Norte e nas subconcessões do Pinhal Interior e da Transmontana.

O acréscimo observável no quadro anterior ao nível da evolução da receita de 2024 para 2025 resulta de outros efeitos que impactam na variação da estimativa da receita, nomeadamente (i) a evolução do valor da tarifa de portagem, (ii) a evolução do tráfego rodoviário e (iii) a variação de outras receitas a receber pelo parceiro público, como os valores de 87 mil euros e 60 mil euros a serem pagos pelas subconcessionárias do Baixo Tejo e do Litoral Oeste, respetivamente, de acordo com o estipulado contratualmente.

Ao nível dos encargos brutos, observa-se no mesmo quadro um decréscimo dos montantes de 2024 (1370 milhões de euros) face ao previsto para o ano de 2025 (1216 milhões de euros). Face ao exercício efetuado no Relatório do Orçamento do Estado para 2024 para o horizonte temporal do ano de 2025 e seguintes, pese embora a manutenção do nível de encargos verificada (encargos previstos no Relatório do Orçamento do Estado para 2024 para o ano de 2025 de 1174 milhões de euros, face aos 1216 milhões de euros do exercício atual), observam-se as seguintes variações, materialmente relevantes, com efeitos opostos: (i) um aumento dos pagamentos por disponibilidade, essencialmente nas subconcessões, consequência da presente análise comparativa ser realizada a preços constantes e resultar num aumento dos encargos para o Estado a respetiva atualização de preços entre exercícios orçamentais, uma vez que os contratos relativos a estas PPP não realizam atualizações com base na inflação, ou, fazendo-o, utilizam apenas uma fração da inflação verificada; (ii) um acréscimo nos encargos com reequilíbrios/compensações, estimando-se, neste exercício orçamental, um valor superior de pagamentos à Beira Interior, resultado de sentença arbitral proferida no âmbito do processo arbitral nº 21/2022/AHC/ASB; e (iii) uma redução nos custos com o serviço de cobrança de portagem, consequência essencialmente da exclusão dos valores relativos aos lanços e sublanços abrangidos pela Lei nº 37/2024, de 7 de agosto (...).”

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 o 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, conseqüentemente, 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 nas 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.

Até 30 de junho de 2025 foram apresentados os seguintes pedidos de REF:

Subconcessão	Tipo de Pedido Efetuado	Facto Gerador do Pedido	Ponto de Situação
Auto-Estrada Transmontana (AEXXI)	Juros por atraso no pagamento da remuneração	Juros de mora por atraso no pagamento da remuneração	CAE da IP suspendeu pagamentos, pelo menos até decisão do TdC sobre recurso CSA do AL; pagamentos foram retomados após decisão do Tribunal de Contas (decisão de não sujeição na sequência de resubmissão).
Auto-Estrada Transmontana (AEXXI)	Juros por atraso no pagamento da remuneração	Juros de mora por atraso no pagamento da remuneração	IP não pagou a remuneração devida, cuja data limite era 31 de agosto 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; DL 19-A/2020	Em análise.
Baixo Tejo (AEBT)	Reposição de 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).
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.
Litoral Oeste (AELO)	Reposição de equilíbrio financeiro (com fundamento em modificação unilateral do CSC Reformado)	Lanços IC9-Alburitel/Carregueiros e IC9 - Carregueiros/Tomar; reparação de patologias nos taludes de lanços transferidos para a AELO	Modificação unilateral do CSC reformado, decisão IP. Existe consenso entre IP/AELO sobre REF e valor pedido; IP desencadeou o procedimento previsto no DL 111/2012, de 23 de maio, carta SET de 24.10.2019; aguarda decisão do Governo (para constituição de comissão de negociação).
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.
Algarve Litoral	Ação de indemnização	Ação proposta pelos Bancos Financiadores	Em curso.

Subconcessão	Tipo de Pedido Efetuado	Facto Gerador do Pedido	Ponto de Situação
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), que retomará trabalhos a partir de maio de 2024.
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 da IP 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.

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 2025, a IP registou encargos no montante líquido de 39 m€ de participações, compensações e reequilíbrios, dos quais se destacam:

- i. Compensação à concessionária AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, no montante de 5.060 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 24 m€ a favor da Lusoponte;
- iii. Reembolso de Taxa de Regulação das Infraestruturas Rodoviárias (TRIR) às diversas concessionárias, no total de 483 m€;
- iv. Compensação à concessionária SCUTVIAS – Autoestradas da Beira Interior S.A. resultando num saldo de 542 m€ a favor da IP; e
- v. Recebimento da participação da concessionária BRISA - Concessão Rodoviária, S.A. no montante de 4.986 m€.

26. EVENTOS SUBSEQUENTES

Ver política contabilística 2.3.18. do relatório e contas anual findo em 31 de dezembro 2024

i) Aumento de Capital

Após 30 de junho de 2025, ocorreram os seguintes aumentos de capital mediante Deliberações Sociais Unâнимes por escrito:

- Em 4 de agosto de 2025, o capital social da IP foi aumentado em 115.375 m€ através da emissão de 23.075 novas ações com valor nominal de 5.000 euros cada;
- Em 19 de agosto de 2025, o capital social da IP foi aumentado em 115.000 m€ através da emissão de 23.000 novas ações com valor nominal de 5.000 euros cada; e
- Em 9 de setembro de 2025, o capital social da IP foi aumentado em 76.450 m€ através da emissão de 15.290 novas ações com valor nominal de 5.000 euros cada.

ii) Processo de IVA

Após 30 de junho de 2025 os processos do IVA tiveram a evolução que segue:

Ano	Fase Processo	Data	Valor
2012	Apresentado Requerimento à AT para cancelamento de depósito de caução	03-07-2025	28 126
2013	Reclamação Judicial para Tribunal de 1ª instância por indeferimento de requerimento para cancelamento de garantia	28-07-2025	120 000
2014	Apresentado Requerimento para cancelamento de garantia	01-07-2025	120 700
2016	Deferimento do requerimento para cancelamento de garantia	14-07-2025	93 500

Ainda no âmbito do processo do IVA e na sequência da inspeção ao período de 2021 foi constituído, em 27 de agosto de 2025, depósito de caução no valor de 113.725 m€ a favor da Autoridade Tributária.

iii) Assinatura do Contrato da Concessão LAV: Porto (Campanhã) e Oiã

A 29 de julho foi assinado o contrato de concessão entre a IP e a AVAN Norte – Gestão da Ferrovia de Alta Velocidade, S.A., empresa constituída pelo consórcio LusoLAV. Esta concessão prevê o projeto, construção e manutenção do troço Porto - Campanhã – Oiã com uma extensão de 71 Km por um período de 30 anos. Este troço integra-se na Fase 1 da nova Linha Lisboa – Porto e que cobre 143 Km ligando Porto – Campanhã a Soure.

Almada, 12 de setembro de 2025

O Conselho de Administração Executivo,

Presidente Miguel Jorge de Campos Cruz
Assinado digitalmente

**Diretora
Financeira** Maria do Carmo Almiro do Vale
Duarte Ferreira
Assinado digitalmente

**Vice-
Presidente** Carlos Alberto João Fernandes
Assinado digitalmente

**Vice-
Presidente** Maria Amália Freire de Almeida
Assinado digitalmente

**Contabilista
Certificado** Diogo Mendonça Lopes Monteiro
Assinado digitalmente

Vogal Alexandra Sofia Vieira Nogueira
Barbosa
Assinado digitalmente



Assinatura Digital Parte III

Almada, 12 de setembro de 2025

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO

Presidente Miguel Jorge de Campos Cruz

**Diretora
Financeira** Maria do Carmo Almiro do
Vale Duarte Ferreira

**Vice-
Presidente** Carlos Alberto João Fernandes

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

**Contabilista
Certificado** Diogo Mendonça Lopes
Monteiro

Vogal Alexandra Sofia Vieira Nogueira
Barbosa

A network diagram with numerous nodes and connecting lines, rendered in a light teal color against a darker teal background. The nodes are of varying sizes and are interconnected by thin lines, creating a complex web-like structure.

Relatório de Revisão Limitada às Demonstrações Financeiras Condensadas Consolidadas de 30 de junho de 2025 Parte IV



Infraestruturas
de Portugal

RELATÓRIO
E CONTAS
CONSOLIDADO
1.º SEMESTRE
2025

RELATÓRIO DE REVISÃO LIMITADA DE DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONDENSADAS CONSOLIDADAS

Introdução

Efetuámos uma revisão limitada das demonstrações financeiras condensadas consolidadas anexas da Infraestruturas de Portugal, SA (adiante também designada simplesmente por IP ou Grupo), que compreendem a demonstração condensada consolidada da posição financeira em 30 de junho de 2025 (que evidencia um total de 32 706 447 milhares de euros e um total de capital próprio de 15 614 638 milhares de euros, incluindo um resultado líquido de 78 452 milhares de euros), a demonstração condensada consolidada do rendimento integral, da alteração dos capitais próprios e dos fluxos de caixa relativas ao período de seis meses findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras condensadas consolidadas.

Responsabilidades do órgão de gestão

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

Responsabilidades do auditor

A nossa responsabilidade consiste em expressar uma conclusão sobre as demonstrações financeiras condensadas consolidadas anexas. O nosso trabalho foi efetuado de acordo com a ISRE 2410 - Revisão de Informação Financeira Intercalar Efetuada Pelo Auditor Independente 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, SA, em 30 de junho de 2025, não estão preparadas, em todos os aspetos materiais, de acordo com a IAS 34 - Relato Financeiro Intercalar tal como adotada na União Europeia.

Ênfases

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

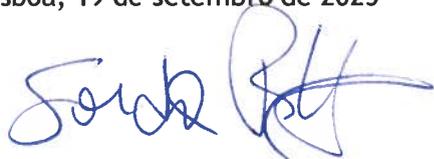
1. Conforme divulgado no ponto 4.4.1 do Relatório de Gestão e na Nota 25 do Anexo às demonstrações financeiras condensadas consolidadas, o Tribunal de Contas confirmou, através do Acórdão nº 13/2019, de 31 de maio, na sequência de recurso interposto pela IP à decisão constante do Acórdão nº 29/2018, a recusa de concessão de visto ao Contrato de Subconcessão Alterado do Algarve Litoral, acordado com a Subconcessionária no âmbito de um processo de renegociação. A IP apresentou recurso da decisão para o Tribunal Constitucional, o qual, em setembro de 2020, foi objeto de rejeição, tendo a IP apresentado reclamação para o Plenário do Tribunal Constitucional, o qual através do Acórdão nº 58/2021, de 22 de janeiro, tomou a decisão final e definitiva de não admissão do recurso. Em 17 de julho de 2019, a Subconcessionária apresentou pedido para a declaração de resolução do contrato de subconcessão, nos termos da lei aplicável, que, não tendo sido aceite, levou ao desencadeamento pela Subconcessionária, no início de setembro de 2019, de um processo arbitral contra a IP, cujo Tribunal Arbitral foi formalmente constituído em 2020 e que ainda decorre. Em 17 de dezembro de 2024 foi desencadeado pela Subconcessionária um novo processo arbitral visando igualmente a resolução do contrato de subconcessão. Adicionalmente, as entidades financiadoras interpuseram ação de indemnização que, conforme divulgado na referida Nota 25, está ainda em curso.

2. Conforme divulgado nas Notas 7 do Anexo às demonstrações financeiras condensadas consolidadas, o ativo corrente relevado na rubrica Estado e Outros Entes Públicos respeita, praticamente na totalidade, a IVA apurado no âmbito da concessão rodoviária pela extinta EP - Estradas de Portugal, SA (EP) e pela IP, desde a fusão com a REFER, no total de 2 510 080 milhares de euros. Em virtude do enquadramento dado pela Autoridade Tributária à atividade exercida pela IP, e em particular à Consignação do Serviço Rodoviário (CSR), têm vindo a ser efetuadas correções de IVA, cujo montante, para os exercícios inspecionados até 2020 ascendem a 2 891 424 milhares de euros, a que acrescem juros contados até à data das liquidações de 199 140 milhares de euros. Todas as liquidações se encontram em fase de contestação, quer por via de reclamações administrativas, quer por via de impugnações judiciais. A IP foi já notificada de algumas decisões favoráveis de 1ª instância que têm sido objeto de recursos pela Autoridade Tributária. A IP tem vindo a constituir provisão específica correspondente ao total do IVA deduzido em atividades financiadas pela CSR, cujo montante em 30 de junho de 2025 ascende a 613 633 milhares de euros. Salienta-se que qualquer risco associado ao IVA deduzido não considerado no âmbito da provisão terá repercussão contabilística essencialmente no custo do direito de concessão da rede rodoviária nacional.

3. De acordo com o divulgado na Nota 9.3.2 do Anexo às demonstrações financeiras condensadas consolidadas, parte significativa do financiamento do Grupo tem sido assegurada pelo acionista Estado, sendo o total dos financiamentos/suprimentos, em 30 de junho de 2025, incluindo juros, de 2 332 667 milhares de euros, integrando 2 215 578 milhares de euros de financiamentos relacionados com o segmento de rodovia, com maturidade já atingida, relativamente aos quais foi concedida moratória com suspensão de juros até 30 de abril de 2026. Como também referido na Nota 9.2.1 o ativo corrente inclui 5 682 074 milhares de euros de investimentos efetuados pelo Grupo, por conta do Estado, em infraestruturas ferroviárias de longa duração.

4. Conforme mencionado nas Notas 2.4 e 5 do Anexo às demonstrações financeiras condensadas consolidadas, a IP amortiza o direito de concessão rodoviário pelo método das unidades de produção equivalentes, sendo a amortização baseada na i) estimativa da totalidade dos rendimentos a gerar pela concessão até ao seu termo e na ii) valorização da totalidade dos investimentos a efetuar pela IP. Dado que frequentemente os acontecimentos futuros podem não ocorrer da forma esperada, nomeadamente por efeito de fatores exógenos ao Grupo, tais como evolução de variáveis macroeconómicas, decisões políticas e alterações socioeconómicas, o desempenho financeiro e económico da Concessão poderá ser significativamente afetado, caso os pressupostos considerados sofram alterações. Como divulgado na Nota 2.4 do Anexo às demonstrações financeiras condensadas consolidadas, no que se refere aos efeitos i) da eliminação das taxas de portagem a partir de 1 de janeiro de 2025 em diversas concessões (ex-SCUT), introduzida pela Lei nº 37/2024, de 7 de agosto e, ii) da aplicação de descontos em outras autoestradas da rede própria da IP, introduzidos pela Portaria nº 418/2023, a IP considerou o direito à obtenção de compensação financeira a pagar pelo Concedente Estado pela perda de receita associada aos referidos descontos e eliminação de taxas de portagem, atento o disposto na alínea c) da Cláusula 87.1 do Contrato de Concessão celebrado em 23 de novembro de 2007, que confere o direito a reequilíbrio financeiro.

Lisboa, 19 de setembro de 2025



Sandra Maria Simões Filipe de Ávila Valério
(ROC nº 995, inscrita na CMVM sob o nº 20160610)
em representação de BDO & Associados - SROC

A complex network diagram with various sized black and white nodes connected by thin black lines, set against a teal background with a fine grid pattern.

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 .15.219.070.000,00€

NIF . 503 933 813

