

Orçamento
do Estado

2020

INFRAESTRUTURAS E HABITAÇÃO

DEBATE PARLAMENTAR



Siglas

CP – Comboios de Portugal, E.P.E.

EPR – Entidades Públicas Reclassificadas

FE – Fundos Europeus

IFRRU – Instrumento Financeiro Reabilitação e Revitalização Urbanas

IHRU – Instituto da Habitação e Reabilitação Urbana, I.P.

IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

MIH – Ministério das Infraestruturas e Habitação

MM – Metro do Mondego

PO18 – Programa Orçamental Infraestruturas e Habitação

PPP – Parcerias Público-Privadas

RI – Receita de Impostos

RP – Receitas Próprias

SFA – Serviços e Fundos Autónomos

SI – Serviços Integrados

SMM – Sistema do Metro Mondego



I. Enquadramento

As áreas de atuação e as medidas do Programa Infraestruturas e Habitação abrangem a implementação de políticas de infraestruturas, nas áreas da construção, do imobiliário, dos transportes e das comunicações, incluindo a regulação dos contratos públicos, bem como as políticas de habitação, de reabilitação urbana e dos transportes marítimos e dos portos.

Ao longo dos últimos quatro anos, o investimento em transportes públicos quadruplicou face à legislatura anterior, permitindo recuperar composições paradas, melhorar a oferta de transportes, lançar os concursos de compra de novos navios, de composições de metropolitano e de comboios e autocarros. Além disso, foi lançado o Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART), através do qual foi possível baixar drasticamente os preços dos transportes públicos, lançar os passes únicos e os passes família.

Este é um esforço que importa prosseguir, por várias razões: (1) Por um lado, é essencial lidar com o fenómeno das alterações climáticas e atingir as metas de descarbonização da sociedade; (2) Por outro lado, melhora substancialmente a qualidade de vida nos centros urbanos e em todo o território nacional; (3) Finalmente, permite melhorar a mobilidade e qualidade de vida de pessoas com rendimentos mais baixos.

Para esse efeito, é necessário:

- i) dar estabilidade ao PART, consolidando as mudanças profundas que introduziu com os passes únicos e os passes família e a redução dos custos com o transporte público;
- ii) reforçar os poderes das entidades intermunicipais em matéria de transporte; e
- iii) investir na mobilidade e nos transportes públicos.

Para dar estabilidade ao modelo do PART, o Governo irá:

- Assegurar durante toda a legislatura a estabilidade nominal dos valores dos passes resultantes do PART, transmitindo um sinal de confiança e estabilidade na prossecução desta política tarifária ambiciosa;
- Definir um mecanismo de financiamento do PART assente numa nova receita própria das entidades intermunicipais, tendo em vista assegurar a estabilidade desta política.

Para investir na mobilidade e nos transportes públicos, o Governo compromete-se a:

- Concluir até ao fim da legislatura os investimentos previstos no Plano Ferrovia 2020, como o investimento programado no corredor interior norte, no corredor interior sul e no corredor norte-sul;

- Assegurar o investimento no sistema de mobilidade ligeira do Mondego e na aquisição de material circulante para o sistema de mobilidade ligeira do Mondego, para os comboios da CP;
- Concretizar, no novo ciclo de programação financeira 2020-2030, a prioridade à mobilidade urbana, contratualizando os projetos específicos a desenvolver;
- Definir, com sentido de urgência, um programa de investimento dirigido especificamente à ferrovia suburbana, no quadro definido de competências das áreas metropolitanas e comunidades intermunicipais.

Neste enquadramento, a intervenção prevista para os próximos anos materializa-se em torno de três grandes eixos de intervenção:

- 1) na requalificação, modernização e expansão da Rede Ferroviária Nacional previstas no Plano Ferrovia 2020, um projeto estratégico para o meio de transporte ferroviário, na vertente do transporte de passageiros e mercadorias, mas também por constituir uma mais valia para a sustentabilidade ambiental;
- 2) no desenvolvimento dos sistemas de metro, com a expansão das redes de metro de Lisboa e do Porto, mas também com a implementação do Sistema de Mobilidade do Mondego, ações que concorrem para uma mobilidade mais suave e para se alcançar a meta da neutralidade carbónica em 2050;
- 3) no reforço da frota das empresas de transportes públicos, investimento sem precedentes que visa capacitar as empresas para que possam aumentar a oferta e melhorar a qualidade da prestação do serviço público de transporte.

Neste sentido, considerando a estratégia, os eixos de intervenção e os objetivos, o Governo para o ano 2020 definiu as seguintes prioridades:

➤ **Requalificação e expansão da Ferrovia**

Destaca-se, em primeiro lugar, as obras em curso no Corredor Internacional Sul. Estas obras estão a ser efetuadas nas linhas do Leste, obra de modernização e eletrificação do troço entre Elvas-Fronteira que se encontra já em fase de conclusão e na Linha de Évora, prevendo-se a criação de uma nova ligação entre Évora e Elvas, estando o processo de contratação já concluído para duas das três grandes empreitadas a efetuar neste troço.

No que se refere ao Corredor Internacional Norte está a ser intervencionado, tendo já sido aprovados investimentos. Para modernização da Linha da Beira Alta, entre Guarda e Cerdeira (obra contratualizada em maio de 2019), e da Linha da Beira Baixa, no troço entre Covilhã e Guarda (obra iniciada em 2018). Ainda neste corredor, está prevista a intervenção na linha de Leixões, que visa a renovação da capacidade e do novo terminal rodoferroviário do Grande

Porto, encontrando-se a decorrer os trabalhos conducentes à elaboração do estudo prévio, projeto de execução e estudo de impacte ambiental (contratualizados em março de 2019).

As intervenções nestes dois corredores têm o objetivo comum de fomentar a eficiência e a interoperabilidade do transporte ferroviário entre a rede portuguesa e europeia, através da articulação com a fronteira de Vilar Formoso e de Caia, respetivamente.

Para além destes corredores internacionais estão ainda a ser intervencionadas as linhas do Minho e do Norte (Corredor Norte-Sul), com o intuito de melhorar e flexibilizar o eixo atlântico, e as linhas do Douro, do Oeste e do Algarve (Corredores Complementares). Em ambos os corredores, parte das intervenções já se encontram concluídas, como é o caso da empreitada de eletrificação do troço entre Nine e Viana do Castelo, ou da empreitada de Renovação Integral de Via entre Alfarelos e Pampilhosa.

➤ **Sistema de Mobilidade do Mondego**

No que concerne ao Sistema de Mobilidade do Mondego, foi encontrada uma solução de metrobus elétrico que aproveitará o investimento em infraestruturas feito até ao momento e que se constituirá num troço urbano (Alto de S. João/Coimbra e Linha do Hospital) e num troço suburbano (Serpins/Alto de S. João).

➤ **Compra de material circulante**

A aquisição de material circulante para as empresas públicas de transportes públicos até 2023 constitui o maior investimento dos últimos 20 anos.

No caso da CP, a aquisição de 22 novas automotoras (12 automotoras bi-modo e 10 elétricas), com as grandes reparações e aquisição de material circulante.

➤ **Rodovia**

Enquadram-se ações como a conclusão da empreitada de reparação e conservação da Ponte 25 de Abril e do Guadiana, a continuação da requalificação integral/duplicação do IP3 entre Coimbra e Viseu - de grande relevância estrutural para a conectividade e a coesão territorial, e da promoção da economia regional e nacional - ou ainda o início da empreitada de ligação rodoviária entre Escariz e a A32.

➤ **Habitação**

O direito à habitação é um direito fundamental indispensável para a concretização de um verdadeiro Estado Social.

A prioridade do Governo deve por isso ser a de intervir no mercado habitacional, através de um amplo parque habitacional público e cooperativo, capaz de dar resposta no mercado de arrendamento. Não se trata apenas de garantir uma habitação condigna às pessoas com menos

rendimentos, mas também de assegurar que as classes médias podem aspirar a ter uma habitação condigna e evitar que a ausência de alternativas viáveis se torne um obstáculo à emancipação dos jovens.

Por esta razão, no âmbito da Nova Geração de Políticas de Habitação foi aprovado o “1.º Direito” — Programa de Apoio ao Acesso à Habitação, que visa a promoção de soluções habitacionais para as famílias mais carenciadas e sem alternativa habitacional, cuja implementação continuada e sustentada importa garantir. Como tal, o Governo irá:

- Alocar ao 1.º Direito - Programa de Apoio ao Acesso à Habitação os recursos financeiros necessários para atingir o objetivo de erradicar todas as carências habitacionais até ao 50.º aniversário do 25 de abril, aumentando o parque habitacional público, com uma clara aposta na promoção de habitação pública orientada para pessoas que vivem em condições habitacionais indignas ou sem alternativa habitacional adequada;
- Criar uma Bolsa Nacional de Alojamento Urgente, em cooperação com a Segurança Social, que, em complementaridade com a oferta pública de habitação e a ação municipal, assegure uma resposta temporária de recurso para as situações de emergência;
- Reforçar a garantia do direito à habitação da população mais vulnerável e a equidade de todos no acesso a este direito, com a regulamentação das condições e requisitos a cumprir em matéria de habitação adequada, de alternativa habitacional, de acesso aos apoios públicos e de proteção dos recursos mínimos de sobrevivência a ter em conta na aplicação dos apoios habitacionais;
- Intensificar a luta contra a discriminação no acesso à habitação, mediante o aumento da oferta pública especificamente orientada para os grupos mais vulneráveis e a sensibilização para o combate aos fenómenos de discriminação;
- Reforçar os instrumentos de participação dos cidadãos em matéria de política de habitação, em particular no processo de decisão e implementação de soluções habitacionais que lhes são destinadas, e apoiar as iniciativas cidadãs de base local.

Assim, é urgente reforçar os instrumentos de regulação do mercado, através da criação de um parque público para arrendamento a custos acessíveis. No entanto, dada a dimensão e urgência de atuação neste domínio, é necessário complementar a oferta pública de habitação com incentivos à disponibilização, por parte dos privados, de oferta habitacional para arrendamento, em condições de estabilidade e a custos abaixo do mercado, e ao aumento da oferta habitacional para arrendamento. Neste domínio, o Governo irá:

- Criar um parque habitacional público de habitação a custos acessíveis, orientado para dar resposta aos agregados de rendimentos intermédios em situação de dificuldade de acesso à habitação, através da promoção direta e do apoio aos programas municipais;
- Reforçar a mobilização do património devoluto para o Fundo Nacional de Reabilitação do Edificado, com vista à sua reabilitação e disponibilização para arrendamento habitacional a custos acessíveis;
- Incentivar a oferta privada de arrendamento a custos acessíveis, mediante a implementação do Programa de Arrendamento Acessível, a dinamização do regime de habitação a custos controlados, que dá acesso a uma taxa de IVA reduzida para a promoção habitacional a custos acessíveis, e o incentivo à redinamização do setor cooperativo;
- Reforçar o Porta 65 Jovem e compatibilizá-lo com o Programa de Arrendamento Acessível, visando assegurar a acessibilidade às habitações disponibilizadas aos jovens, que poderão beneficiar cumulativamente dos dois instrumentos de apoio;
- Incentivar soluções habitacionais que constituam alternativas à aquisição de habitação própria e deem resposta às necessidades dos grupos etários mais vulneráveis, nomeadamente através do direito real de habitação duradoura e da criação de condições para a sua disponibilização a custos acessíveis, juntamente com instrumentos de apoio ao seu acesso por parte das famílias.

Para ultrapassar a crise demográfica que o nosso país atravessa, é fundamental criar condições para que os jovens não adiem a constituição de família, corrigir as fortes assimetrias territoriais que têm conduzido, ao longo dos anos, ao envelhecimento e desertificação dos territórios do interior e à concentração de pessoas nas áreas metropolitanas, e facilitar a mobilidade dos agregados familiares entre os diferentes territórios e segmentos de oferta habitacional. A este respeito, o Governo irá:

- Facilitar a mobilidade habitacional e territorial, mediante a implementação do programa Chave na Mão, e a criação de condições de mobilidade habitacional no parque de arrendamento público;
- Implementar o programa Reabilitar para Povoar, com o objetivo de alargar a oferta de habitação nos territórios do interior a preços acessíveis e apoiar os agregados familiares em matéria de acesso à habitação;
- Promover a reconversão de territórios críticos e complexos, como as áreas de génese ilegal e de construção informal, mediante a eliminação dos aspetos que obstaculizem ou dificultem a sua resolução e a mobilização dos apoios financeiros disponíveis para este fim;

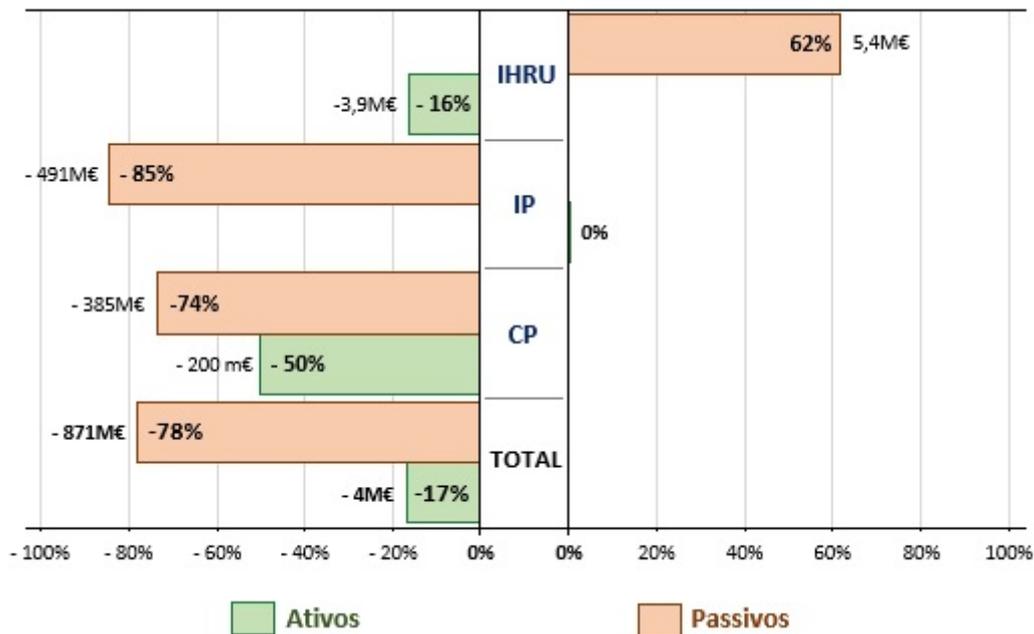


- Implementar as conclusões do programa Da Habitação ao Habitat, como via para a promoção da coesão e da integração sócio-territorial dos bairros de arrendamento público, com vista à melhoria global das condições de vida dos seus moradores;
- Fortalecer o acompanhamento integrado e de proximidade através da qualificação dos serviços e entidades locais com competências na área habitacional e social, do apoio a associações de moradores e da plena integração da temática da habitação e das entidades com responsabilidade nesta matéria nos Conselhos Locais de Ação Social e na Rede Social.

II. ORÇAMENTO 2020 - 2019:

Em 2020, a Despesa Total Consolidada¹ prevista no Programa Orçamental PO18 - Infraestruturas e Habitação, financiada pelas Receitas de Impostos, ascende a 3.655,3 milhões de euros, decrescendo 8,2%, o que corresponde a uma diminuição de 326 milhões euros, face a Estimativa de 2019.

Esta diminuição percentual tem origem na redução global, quer dos ativos financeiros (16,8%), quer dos passivos financeiros (78,3%). No gráfico seguinte ilustramos esta evolução:



Conforme se pode observar, o peso dos passivos financeiros reduz acentuadamente em 2020, face a Estimativa de 2019, atingindo uma taxa de 78,3%, tendo a IP - Infraestruturas de Portugal, S.A. (84,6%) e a CP - Comboios de Portugal, E.P.E. (73,7%) contribuído para esta redução. Contudo, também se verifica um aumento de passivos financeiros no IHRU – Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, IP (61,6%).

Face ao que antecede podemos destacar que operações financeiras previstas, nomeadamente as que envolvem os passivos financeiros, cuja cobertura financeira é maioritariamente assegurada por dotações de capital do Estado, são destinadas à concretização de investimento público (IHRU) e a amortização de empréstimos contraídos pelas EPR (CP e IP).

¹ Despesas que não alteram o património financeiro bruto, ou seja, é a soma dos agrupamentos da classificação económica de despesa orçamental, de natureza corrente e de capital, com inclusão dos “ativos financeiros” e “passivos financeiros”.

Centrando a análise na Despesa Efetiva Consolidada² financiada pelas Receitas de Impostos verificamos que o Orçamento 2020 do MIH cresce 19,3%, face à Estimativa de 2019, conforme se ilustra no quadro seguinte:

Quadro I.1.1. Infraestruturas e Habitação (PO18) – Despesa Total Consolidada

	2019	2020	Variação (%)	Estrutura 2020 (%)
	Estimativa	Orçamento		
Estado	787,8	938,7	19,1	21,7
Atividades	779,6	921,0	18,1	21,3
Com cobertura em receitas de impostos	779,3	921,0	18,2	21,3
Funcionamento em Sentido Estrito	28,5	22,2	-21,9	0,5
DOTAÇÕES ESPECÍFICAS	750,8	898,8	19,7	20,7
TRANSFERÊNCIA DE RECEITA CONSIGNADA	629,8	725,0	15,1	16,7
CONTRIBUIÇÃO DE SERVIÇO RODOVIÁRIO	629,8	725,0	15,1	16,7
SUBSÍDIOS E INDEMNIZAÇÕES COMPENSATÓRIAS	121,0	166,7	37,8	3,8
CONSIGNAÇÃO IRS - ALOJAMENTO LOCAL		7,0		0,2
Com cobertura em receitas consignadas	0,3			
Projetos	8,2	17,7		0,4
Financ. Nacional	8,2	17,7		0,4
Financ. Comunitário				
Serviços e Fundos Autónomos	416,0	439,4	5,6	10,1
Entidades Públicas Reclassificadas	2 555,0	2 955,3	15,7	68,2
Consolidação entre e intra-setores	914,5	939,8		
Despesa Total Consolidada	3 981,2	3 655,3	-8,2	
Despesa Efetiva Consolidada	2 844,4	3 393,6	19,3%	
Por Memória:				
Ativos Financeiros	24,3	20,2		
Passivos Financeiros	1 112,5	241,5		
Consolidação de Operações Financeiras				

Nota:

A estrutura em % é calculada em relação à despesa total não consolidada do Programa; Não inclui ativos e passivos financeiros.

Conforme se pode observar pelo quadro anterior destaca-se o aumento dos seguintes financiamentos, face a Estimativa de 2019: Contribuição de Serviço Rodoviário (IP – 725 milhões de euros; Indemnizações Compensatórias (IP – 67,7 milhões de euros para Serviço Público de Gestão da Infraestrutura da Rede ferroviária Nacional; CP – 99 milhões de euros (Contrato de Serviço Público (€M94,7); para os Títulos de transporte (€M3,1 - Passe 4_18@escola.tp; Passe Sub23@superior.tp; Passe Social+ e Sistema Intermodal Andante); para o Protocolo do TUA (€M1,2)); Consignação do IRS – Alojamento Local (IHRU – 7 milhões de euros, no âmbito de uma Nova Geração de Políticas de Habitação/para a criação de um parque habitacional público a custos acessíveis).

Para além destes contribuem também para este crescimento os seguintes financiamentos: (1) Metro do Mondego (2,3 milhões de euros) para Implementação do Sistema do Metro Mondego (SMM); (2) CP - Comboios de Portugal, E.P.E. para o Material Circulante e Bilhética (1,8 milhões de euros); (3) Portos - Figueira da Foz e Douro (0,5 milhões de euros), Leixões e V. Castelo (4,0 milhões de euros) para infraestruturas portuárias, reordenamento portuário, equipamentos portuários e acessibilidades.

² Despesas que alteram o património financeiro líquido, ou seja, é a soma dos agrupamentos da classificação económica de despesa orçamental, de natureza corrente e de capital, com exclusão dos “ativos financeiros” e “passivos financeiros”.

No que se refere aos Serviços e Fundos Autónomos (SFA) e as Entidades Públicas Reclassificadas (EPR) verifica-se também um aumento de 19,22% face à Estimativa de 2019, conforme se ilustra no quadro seguinte:

Quadro I.1.2. Infraestruturas e Habitação (PO18) – Despesa dos SFA por Fontes de Financiamento

	2019	2020 Orçamento					Variação
	Estimativa	Receitas de Impostos	Receitas Próprias	Financiamento Comunitário	Transferências das APs	Outras Fontes	Total (%)
Total SFA	416,0	25,6	319,6	12,5	81,7		439,4 5,6
Total EPR	2 555,0	725,0	1 933,0	129,2	168,1		2 955,3 15,7
Sub-Total	2 971,0	750,6	2 252,6	141,7	249,7		3 382,8
Consolidação entre e intra-setores	133,7		11,6		0,4		12,0
Despesa Total Consolidada	3 974,2	757,0	2 488,2	141,7	257,5		3 644,5 -8,30%
Despesa Efetiva Consolidada	2 837,3	750,6	2 241,0	141,7	249,3		3 382,8 19,22%
Por Memória							
Ativos Financeiros	24,3		20,2				20,2
Passivos Financeiros	1 112,5	6,4	226,9		8,2		241,5
Consolidação de Operações financeiras							

Nota:
Não inclui ativos e passivos financeiros.

O subsetor dos Serviços e Fundos Autónomos, incluindo as EPR, evidencia uma despesa maioritariamente financiada por receitas próprias, com destaque para as entidades dos sectores das infraestruturas, transportes e habitação e das entidades reguladoras e de supervisão das áreas da comunicação, transportes e aviação civil.

A despesa suportada por receitas de impostos visa essencialmente assegurar a prestação de serviço público por parte das empresas públicas.

As transferências provenientes das outras entidades das Administrações Públicas, tem maior expressão pelas verbas atribuídas a título de indemnização compensatória do Estado. Contempla também, verbas provenientes do Fundo Ambiental, destinadas ao financiamento das autoridades de transportes e à comparticipação financeira para aquisição de automotoras.

Ao nível global, em 2020, analisando por agrupamento económico, constatamos que as Despesas de Capital têm um peso na estrutura orçamental de 62,3%, em que Aquisição de bens de capital representa um maior valor percentual (52,6%), conforme se evidencia no quadro seguinte:

Quadro I.1.3. Infraestruturas e Habitação (PO18) – Despesa por Classificação Económica

Classificador Económico	2020 Orçamento					Estrutura 2020 (%)
	Estado	SFA incluindo EPR			Total Consolidado	
		SFA	EPR	Total		
DESPEZA CORRENTE	190,1	289,2	1 094,5	1 383,7	1 378,4	37,7
01-DESPESAS COM O PESSOAL	3,9	113,3	282,3	395,6	399,4	10,9
02-AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS CORRENTES	1,1	73,0	558,5	631,5	632,6	17,3
03-JUROS E OUTROS ENCARGOS		3,7	118,2	121,9	121,9	3,3
04-TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	183,8	81,5	6,0	87,5	75,9	2,1
05-SUBSÍDIOS		1,0	0,0	1,0	1,0	0,0
06-OUTRAS DESPESAS CORRENTES	1,3	16,7	129,5	146,2	147,5	4,0
DESPEZA DE CAPITAL	748,6	184,3	2 088,4	2 272,7	2 277,0	62,3
07-AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL	0,1	61,5	1 859,6	1 921,1	1 921,2	52,6
08-TRANSFERÊNCIAS DE CAPITAL	748,5	88,7	1,2	89,9	94,0	2,6
09-ATIVOS FINANCEIROS		20,0	0,2	20,2	20,2	0,6
10-PASSIVOS FINANCEIROS		14,1	227,4	241,5	241,5	6,6
11-OUTRAS DESPESAS DE CAPITAL						0,0
Consolidação entre e intra-setores					938,8	
DESPEZA TOTAL CONSOLIDADA	938,7	473,5	3 182,9	3 656,4	3 655,3	100,0
DESPEZA EFETIVA CONSOLIDADA	938,7	439,4	2 955,3	3 394,7	3 393,6	

As dotações afetas a operações financeiras, designadamente ao nível de ativos financeiros, decorrem de empréstimos previstos conceder pelo IHRU – Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, IP no âmbito da atividade de crédito, destinados ao financiamento de medidas de realojamento populacional, criação de um parque habitacional público a custos acessíveis e reabilitação urbana. No que concerne a passivos financeiros, estes respeitam sobretudo à amortização de dívida financeira pela CP, EPE, tal como foi referido anteriormente.

No que concerne à Despesa Corrente, esta representa 37,7% do total da despesa do Programa, dos quais 17,3% em encargos com Aquisição de Bens e Serviços Correntes, igualmente com maior incidência nas EPR, referente principalmente a conservação de bens associadas às atividades ferroviária e rodoviária e a aquisição de materiais para obras de manutenção e investimentos nas infraestruturas ferroviárias, as tarifas de utilização de infraestruturas e a conservação do material circulante.

A Despesa Total Consolidada assenta a sua estrutura essencialmente no investimento previsto pela EPR do Programa, nomeadamente na (1) IP - Infraestruturas de Portugal, S.A., no âmbito dos contratos de parcerias público-privadas rodoviárias, da renovação, reabilitação e desenvolvimento da rede ferroviária, enquadrados no plano de investimentos Ferrovia 2020; na (2) CP - Comboios de Portugal, E.P.E., com as grandes reparações e aquisição de material circulante; no (3) IHRU no âmbito dos projetos de reabilitação do parque habitacional e de programas como o 1º Direito e criação de um parque habitacional público a custos acessíveis; e no (4) Metro Mondego, SA, com os investimentos que decorrem do Sistema de Mobilidade do Mondego.

Discriminando o investimento por entidades, a IP - Infraestruturas de Portugal, S.A. vai investir, em 2020, 2,028 mil milhões de euros nas seguintes áreas: Conservação Ferroviária (€M100); Conservação Rodoviária (€M113); Concessões Rodoviárias (€M1,534); Investimentos Ferroviários (€M280) e outros (€M1,2).

No que refere à CP - Comboios de Portugal, E.P.E., esta apresenta um investimento que ascende a 60,3 milhões de euros repartidos nas seguintes áreas: (1) Aquisição de Material Circulante (€M7,7), onde se inclui a aquisição de 22 automotoras para o serviço regional e de Peças de Parque; (2) Modernização de Material Circulante (€M37,2), onde estão incluídas as recuperações de locomotivas diesel 1400 e de locomotivas elétricas 2600, bem como de carruagens Sorefame e Shindler, para reposição dos níveis de serviço aos passageiros, recuperações das automotoras elétricas 2300/2400 e 3500 para reposição ao serviço nos urbanos de Lisboa e ainda a reparação de bogies das 2240, modificação dos interiores das carruagens modernizadas e Corail e adaptação de conjuntos de carruagens mais furgão-piloto para push-pull; (3) Instalações Fixas (€M4,2), correspondem a obras em oficinas, nomeadamente, à reabertura da oficina de Guifões e à adequação da oficina de rodas para colocação de um novo Torno de Rodados e ainda as obras em parques de material, postos de abastecimento de gasóleo e outras instalações operacionais; (4) Equipamentos (€M4,7), destacando aquisição de máquinas e equipamentos essenciais às oficinas, equipamento para ampliação da oficina de rodas e o projeto Loja CP; Equipamentos Comerciais (€M3,8), correspondem a aquisição de Máquinas de Venda Automática, Quiosques e Validadores; Informatização (€M2,7), abarca o investimento nas plataformas CRM – Gestão da Relação com o Cliente e ECM – Gestão de Conteúdos Empresariais, bem como no desenvolvimento de *software* para MVA.

No quadro seguinte evidenciam-se os Investimentos Estruturantes na área das Infraestruturas:

Quadro 1.1. Investimentos estruturantes em execução ou em contratação

Descrição	2019 Estimativa	OE2020	Total	Ponto da situação/Previsão
Ferrovia - principais corredores	139	287	1513	
Corredor Internacional Sul	44	144	430	Obras em execução/contratação
Corredor Internacional Norte	52	60	621	Obras em execução/contratação
Corredor Norte-Sul	32	60	321	Obras em execução/contratação
Corredores complementares	11	23	141	Obras em execução/contratação
Obras de expansão nos metros	14	143	603	
Expansão da rede do Metro de Lisboa	10	46	210	Em contratação (início de execução: 2º semestre de 2020)
Expansão da rede do Metro do Porto	4	75	308	Em contratação (início de execução: junho de 2020)
Metro do Mondego		22	85	Contratação da 1ª fase concluída (início de obras em 2020)
Aquisição de frota	85	147	824	
Metro de Lisboa		24	137	Relatório preliminar concluído (adjudicação final: primeiro trimestre 2020)
Metro do Porto		10	50	Procedimento em concurso internacional
Material circulante Mondego		11	28	Preparação concurso internacional
Comboios da CP	5	5	168	Procedimento em concurso internacional
Manutenção de comboios CP (EMEF)	19	33	106	Procedimento em concurso internacional
Barcos da Transtejo		12	91	Procedimento em concurso internacional
Carris	45	24	164	Procedimento em concurso internacional
STCP	17	27	80	Procedimento em concurso internacional
Rodovia	27	42	239	
Ponte 25 de Abril	6	6	13	Obras em execução
Ponte Rio Guadiana	5	7	14	Empreitada adjudicada
IP3 (troço Penacova/Lagoa Azul e outros)	6	7	145	Empreitada do nó de Penacova adjudicada
EN326 - Feira (A32//C2)/Escariz/Arouca	1	14	33	Empreitada adjudicada
IPS - Vilar Formoso/Fronteira	6	4	15	Empreitada adjudicada
Ligação do Parq. de Formariz à A3	2	4	10	Empreitada adjudicada
IC17 Cril - Túnel do Grilo		8	10	Procedimento em concurso internacional

No que concerne às Medidas destacam-se as medidas relativas às “Parcerias Público-Privadas”, da responsabilidade da IP, SA com um peso de 51,3%, e aos “Transportes Ferroviários”, com um peso de 29,9%, apresentam no total do orçamento de despesa do Programa um peso de 51,3% da despesa prevista, conforme se ilustra no quadro seguinte:

Quadro I.1.4. Infraestruturas e Habitação (PO18) – Despesa por Medidas dos Programas

Programas e Medidas	2020 Orçamento	Estrutura 2020 (%)
018 - INFRAESTRUTURAS E HABITAÇÃO	4 333,4	100,0
001 - SERV. GERAIS DA A.P. - ADMINISTRAÇÃO GERAL	87,1	2,0
004 - SERV. GERAIS DA A.P. - INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA DE CARÁCTER GERAL	1,4	0,0
030 - HABITAÇÃO E SERV. COLECTIVOS - HABITAÇÃO	168,0	3,9
036 - SERVIÇOS CULTURAIS, RECREATIVOS E RELIGIOSOS - CULTURA	3,4	0,1
052 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - ADMINISTRAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO	112,3	2,6
053 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - INVESTIGAÇÃO	40,1	0,9
054 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - TRANSPORTES RODOVIÁRIOS	337,0	7,8
055 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - TRANSPORTES FERROVIÁRIOS	1 297,1	29,9
056 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - TRANSPORTES AÉREOS	0,4	0,0
057 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - TRANSPORTES MARÍTIMOS E FLUVIAIS	4,5	0,1
058 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - SISTEMAS DE COMUNICAÇÕES	56,0	1,3
079 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS	2 223,8	51,3
084 - SIMPLEX +	2,4	0,1
Despesa Total Não Consolidada	4 595,1	
Consolidação entre e intra-setores	939,8	
Despesa Total Consolidada	3 655,3	
Despesa Efetiva Consolidada	3 393,6	
Por Memória		
Ativos Financeiros	20,2	
Passivos Financeiros	241,5	
Consolidação de Operações financeiras		

Nota:
A estrutura em % é calculada em relação à despesa total não consolidada do Programa;
Não inclui ativos e passivos financeiros.

III. Entidades Públicas não Reclassificadas

A. Portos Comerciais:

Como se pode verificar os Portos não constam do Orçamento de Estado, com exceção da dotação orçamental de 4,5 milhões de euros, conforme referimos anteriormente.

Mas a atividade portuária continua a desempenhar um papel de relevo no desenvolvimento da economia portuguesa, designadamente no aumento das exportações. Neste âmbito, prosseguirá o esforço de modernização dos portos nacionais, aumentando a sua competitividade e reforçando a sua ligação à rede transeuropeia de transportes, como resposta à intensificação dos transportes marítimos.

Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, foi aprovada a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026, que constitui um programa estratégico de apoio à dinamização da atividade portuária e à simplificação administrativa, com o objetivo de contribuir para a continuação da recuperação do investimento, para a redução dos custos de contexto e para o crescimento da economia, transformando o potencial existente em crescimento económico e de emprego.

No âmbito da Estratégia para o Aumento da Competitividade Portuária 2016-2026 pretende-se dar continuidade à adequação das infraestruturas e dos equipamentos ao aumento da dimensão dos navios e ao aumento da procura, melhorar as ligações ao *hinterland*, e criar nos portos plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências, destacando-se:

- No porto de Sines, o início dos investimentos públicos na ampliação do Molhe Leste, do reforço da rede elétrica, da melhoria do ramal ferroviário e da agilização das condições de despacho de contentores no âmbito da expansão do Terminal XXI;
- No porto de Leixões, o início do investimento público no prolongamento do quebra-mar e do aprofundamento do canal de acesso e da bacia de rotação e a conclusão do investimento privado na reconversão do Terminal de Contentores Sul;
- No porto de Setúbal, o investimento público na melhoria das acessibilidades marítimas;
- No porto de Viana do Castelo, o início do investimento na acessibilidade marítima ao porto industrial, nomeadamente aos estaleiros navais e a conclusão do investimento na acessibilidade rodoviária, que conecta a Zona Industrial do Neiva com o porto comercial;
- No porto de Aveiro, o investimento público do novo cais de acostagem, na Infraestruturação da zona de atividades logísticas e industriais e na conclusão da implementação da operacionalidade do Terminal de Granéis Líquidos;
- O apoio ao transporte marítimo de curta distância e as autoestradas do mar;

- A criação de condições para o cumprimento dos requisitos de qualidade exigidos para os portos incluídos nas redes transeuropeias de transporte, nomeadamente ao nível das acessibilidades terrestres (ferroviárias), logísticas, ambientais e de segurança (nas perspetivas *safety* e *security*);
- A integral implementação da JUL – Janela Única Logística nos portos nacionais;
- A simplificação e digitalização da atividade marítimo-portuária, através da integração dos portos nacionais na Estratégia Nacional para o 5G.

B. Aeroportos

Após os avanços decisivos ocorridos em 2019 no projeto de expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa, designadamente a celebração do acordo financeiro com a concessionária ANA – Aeroportos de Portugal, S.A., em janeiro de 2019, a avaliação ambiental do Aeroporto do Montijo e Acessibilidades e o arranque da reorganização do dispositivo militar, no ano de 2020 será dada continuidade a este importante projeto e entrar-se-á em definitivo na sua fase de implementação.

Para o efeito, o Governo assume como objetivo para 2020 o início da construção do aeroporto do Montijo.

Trata-se de um investimento estruturante e estratégico para os desígnios nacionais, que permitirá aumentar a capacidade aeroportuária de Lisboa para até 50 milhões de passageiros, permitindo que o crescimento que se tem verificado nos últimos anos possa continuar a ocorrer, de acordo com a procura que Lisboa e Portugal têm tido em termos turísticos, bem como potenciar o hub da TAP de interligação entre a Ásia e Médio Oriente e a América do Norte e Brasil, bem como a proximidade aos países da Diáspora portuguesa, essenciais para o contínuo crescimento da economia portuguesa. Simultaneamente, será dada continuidade à execução de investimentos na rede de aeroportos nacionais, com vista à sua progressiva melhoria e adaptação à evolução da procura, essenciais para manter a sua competitividade no espectro internacional.

No domínio aeronáutico, há ainda a destacar a implementação do novo Sistema de Gestão de Tráfego Aéreo (sistema ATM), que recebeu um importante impulso em 2019, com a formalização da libertação do espaço aéreo de Sintra, antes dedicado à operação militar. Em 2020 será concretizada a primeira fase do processo, com a entrada em operação de novos procedimentos que corporizam uma nova reorganização da navegação aérea (o modelo *point merge*). O novo sistema ATM será uma ferramenta essencial para permitir a otimização da gestão do tráfego no espaço aéreo português, que vive uma fase de crescente intensificação de pressão, bem como para a gestão simultânea do espaço aeroportuário de Lisboa, quando confrontado com a existência de duas infraestruturas complementares, o Aeroporto Humberto Delgado e o Aeroporto do Montijo.



C. Comunicações

Para 2020 temos o início do processo de implementação da quinta geração móvel em Portugal, com a realização do processo de atribuição dos direitos de utilização do espectro adequado a esta tecnologia e a determinação dos principais contributos dos seus adquirentes para o desenvolvimento da Sociedade da Informação.

Por outro lado, o ano de 2020 será pautado pela definição e atualização dos conceitos do serviço universal, tanto na área das comunicações postais (por força da necessidade de designação do novo prestador do serviço postal universal, a operar a partir de 2021), como na área das comunicações eletrónicas (por força da transposição da nova diretiva europeia sobre o setor, o Código Europeu das Comunicações Eletrónicas, para o ordenamento jurídico português), por forma a dotar ambos os serviços da atualidade e pertinência adequadas às necessidades efetivas da população portuguesa no âmbito destas duas formas de comunicação.

Será dada continuidade ao trabalho já iniciado de substituição das interligações por cabo submarino, as quais constituirão uma prioridade para Portugal e para a União Europeia, dado tratar-se de um investimento fundamental para assegurar a coesão nacional e o desenvolvimento económico do país e do espaço europeu, o qual requer que as regiões autónomas sejam servidas por boas infraestruturas de comunicações eletrónicas.