



OE2021
ORÇAMENTO DO ESTADO

INFRAESTRUTURAS E HABITAÇÃO

DEBATE PARLAMENTAR

04.11.2020

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 as 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.

A intervenção prevista para 2021 materializa-se em torno de cinco grandes eixos:

1. Erradicação das situações de habitação indigna, através da execução do Programa 1º Direito, que visa responder a um conjunto diferenciado de situações de maior carência habitacional, procurando reforçar, por esta via, a oferta pública de habitação social;
2. Criação de um parque público de arrendamento a custos acessíveis, dirigido a agregados com rendimentos intermédios, através da realização das intervenções necessárias no património público disponível e apto para habitação, nomeadamente o que integra a bolsa de imóveis criada pelo Decreto-Lei n.º 82/2020, de 2 de outubro;
3. Investimento na ferrovia e em material circulante, através da prossecução das grandes empreitadas já em curso do Ferrovia 2020 e do reforço do material circulante ferroviário (urbano, regional e de longo curso) atualmente existente;
4. Investimento nos portos nacionais, através da expansão das infraestruturas portuárias e da melhoria das acessibilidades, reconhecendo assim a sua crescente importância para a internacionalização da economia portuguesa;
5. Melhoria da conectividade da população portuguesa e desenvolvimento das infraestruturas de comunicações, através do leilão de atribuição de direitos de utilização de frequências (5G), da construção dos novos cabos submarinos “CAM” e da ampliação das Redes de Nova Geração Rurais, contribuindo para a reindustrialização do país e para aceleração do processo de transição digital.

INFRAESTRUTURAS

Considerando os eixos de intervenção, o Governo definiu para 2021 as seguintes prioridades ao nível das infraestruturas:

➤ **Requalificação e expansão da Ferrovia**

Em 2021, dar-se-á seguimento à requalificação e modernização da Rede Ferroviária Nacional, alicerçada no Programa de Investimentos Ferrovia 2020, com um investimento sem precedentes nos

últimos anos, a realizar até 2023. Estarão em curso obras em todos os principais eixos ferroviários da rede nacional, destacando-se:

- no Corredor Internacional Sul, a continuação da construção da nova Linha entre Évora e Elvas;
- no Corredor Internacional Norte, a modernização da Linha da Beira Alta;
- no Corredor Norte/Sul, a modernização da Linha do Norte, entre Ovar e Gaia;
- nos Corredores Complementares, a eletrificação das Linhas do Oeste e do Algarve e intervenções na Linha de Cascais.

Estes projetos ferroviários têm uma forte componente de cofinanciamento europeu, através do Portugal 2020 e de outros instrumentos europeus, como o Mecanismo Interligar a Europa (CEF).

➤ **Sistema de Mobilidade do Mondego**

Com o objetivo de criar uma ligação de transporte público entre Coimbra e os concelhos limítrofes (Miranda do Corvo e Lousã), está a ser implementado um sistema de Metrobus elétrico que aproveita o investimento em infraestruturas anteriormente efetuado.

Em 2021, prosseguirão as obras de instalação da infraestrutura do Metrobus no troço suburbano (Serpins/Alto de S. João) e serão contratadas as obras para construção da infraestrutura nos troços Urbanos entre Alto de São João e Coimbra B e a designada Linha do Hospital. Será ainda lançado o concurso para aquisição dos veículos elétricos para o Sistema de Mobilidade do Mondego.

➤ **CP – Compra de material circulante**

Depois de em 2020 ter entrado em vigor o contrato de obrigações de serviço público celebrado entre o Estado e a CP, foi dado um importante passo relativamente ao financiamento dos serviços ferroviários de passageiros. Em 2021 será concluída a fase de recuperação de material circulante que se encontrava fora de serviço, passando-se à fase de modernização, nomeadamente das 50 carruagens recentemente adquiridas e de outras que se encontram ao serviço na CP, o que permitirá uma melhoria da qualidade do serviço.

Ainda no que respeita a material circulante, a somar às 22 automotoras elétricas e bimodo, cujo procedimento de aquisição foi recentemente adjudicado, em 2021 serão iniciados os procedimentos de aquisição de 129 automotoras elétricas para todas as categorias de serviços. A aquisição destes novos comboios permitirá substituir unidades que já ultrapassaram a sua vida útil, nomeadamente na linha de Cascais e nos serviços regionais, e reforçar a oferta dos serviços com maior procura, nomeadamente, nas áreas metropolitanas e no longo curso.

➤ Rodovia

Destacam-se, pela sua importância no apoio à indústria e às empresas, no fomento da coesão territorial e das ligações internacionais:

- Aumento da capacidade do IP8, que liga Sines e o seu porto à A2 em Grândola através do aumento do número de vias por sentido deste itinerário até ao nó da A2 em Grândola, por forma a potenciar o desenvolvimento do Porto de Sines, bem como melhorar as condições de segurança e de circulação rodoviária;
- Arranque dos projetos que levarão à conclusão do corredor do IC31 entre a A23 em Castelo Branco e a fronteira com Espanha, em Termas de Monfortinho, contribuindo para o desenvolvimento dos territórios do interior e para a coesão nacional e transfronteiriça. Este corredor aproxima a Beira Baixa à Extremadura espanhola e assegura uma interligação com a rede rodoviária espanhola, muito especialmente com a EX-A1 (autovia espanhola que atualmente termina em Moraleja, a cerca de 20km da fronteira, e cuja conclusão será articulada com o Reino de Espanha; liga a Madrid através da A5 espanhola);
- Arranque dos projetos que levarão à conclusão do Corredor do IC35, como definido no PRN2000, entre a A4 em Penafiel e a A25 na zona de Sever do Vouga, numa extensão total de cerca de 100 km;
- Continuação do Programa de Valorização de Áreas Empresariais (PVAE), visando o reforço da competitividade empresarial. Em 2021 será dada continuidade à empreitada da Ligação do Parque de Negócios de Escariz - Arouca à A32/ Sta. Maria da Feira e prevê-se conclusão da Ligação do Parque Empresarial de Formariz (Paredes de Coura) à A3;
- Salientam-se ainda ações como a conclusão da empreitada de reparação e conservação da Ponte 25 de Abril e da Ponte do Guadiana e a continuação da requalificação integral/duplicação do IP3 entre Coimbra e Viseu, projeto de grande relevância estrutural para a conectividade e a coesão territorial.

HABITAÇÃO

A aprovação da Nova Geração de Políticas de Habitação (NGPH) veio reforçar o reconhecimento do direito à habitação como direito fundamental de carácter universal, indispensável à construção de um pleno Estado Social.

Esta vocação universal implica, por conseguinte, não só a resolução das carências habitacionais estruturais das pessoas mais vulneráveis e com menores rendimentos, mas também, em simultâneo, o desenvolvimento de políticas públicas capazes de garantir o acesso de agregados de rendimentos

intermédios a uma habitação condigna, que permita a realização dos projetos de vida pessoais e familiares, bem como a emancipação dos mais jovens.

No contexto pandémico atual, estas prioridades e a resposta aos problemas estruturais de escassez de habitação pública ganham redobrado sentido e pertinência.

A resposta passa, em larga escala, pelo reforço do parque habitacional público, dando resposta integrada às necessidades e, ao mesmo tempo, intensificando a luta contra a discriminação no acesso à habitação.

Para 2021, as políticas públicas de habitação assentam em três pilares fundamentais de apoio às famílias mais carenciadas e à classe média, aos quais se juntam a reabilitação do parque habitacional público e os programas de apoio ao arrendamento privado já existentes na esfera do Estado. Estas prioridades são traduzidas, essencialmente, nos seguintes investimentos:

- 154 000 000 € para a reestruturação do parque de habitação social, nomeadamente no âmbito do programa 1.º Direito;
- 100 800 000 € para a promoção de um parque habitacional público e cooperativo a custos acessíveis, a par com o desenvolvimento de instrumentos de intervenção e regulação do mercado de habitação já existentes;
- 9 300 000 € para a criação de uma resposta habitacional urgente e temporária, que assegure a resolução de situações de extrema precariedade e súbita vulnerabilidade;
- 13 600 000 € para a reabilitação do parque habitacional do IHRU atualmente devoluto;
- 22 500 000€ para o Programa Porta 65 Jovem.

➤ **1.º Direito**

Assume particular centralidade a progressiva execução do 1.º Direito – Programa de Apoio ao Acesso à Habitação – que, servido dos recursos financeiros necessários e em estrita cooperação com os Municípios, visa a promoção de soluções habitacionais para as pessoas e famílias mais carenciadas e sem alternativa habitacional.

O acesso a uma habitação digna, numa fase em que se verificam necessidades acrescidas em cada município, é aliás um dos pilares do Plano de Recuperação e Resiliência, com um investimento a cinco anos.

De salientar ainda as recentes alterações promovidas ao Decreto-Lei n.º 37/2018, de 4 de junho que, a par do financiamento a fundo perdido e os empréstimos já existentes no âmbito do IHRU, permitem uma majoração do apoio em função da aceleração das soluções habitacionais por parte dos municípios.

➤ **Arrendamento acessível**

Atualmente, em Portugal, as dificuldades de acesso a uma habitação no mercado não se fazem sentir apenas entre a população com rendimentos mais baixos, mas também para populações dos chamados rendimentos médios. A melhor resposta, numa perspetiva de médio e longo prazo, é a da criação de um efetivo parque habitacional público para arrendamento a custos acessíveis, em convergência com a realidade europeia.

Sendo o Estado proprietário de um considerável património imobiliário, e dando cumprimento ao estabelecido na Lei de Bases da Habitação, avançou-se já com a definição das regras subjacentes ao inventário do património apto para uso habitacional e passível de reabilitação, sem prejuízo da possibilidade de construção nova.

A par com o inventário, foi já criada uma bolsa onde constam alguns destes imóveis, com vista à sua disponibilização para arrendamento acessível, seja por via do IHRU, seja através do Fundo Nacional de Reabilitação do Edificado (FNRE) ou da redinamização do sector cooperativo.

Para este fim, em 2021 prevê-se avançar com as primeiras intervenções no património já identificado como apto, a par com os processos já em curso no âmbito do FNRE.

Será ainda dada continuidade aos incentivos à disponibilização, por parte dos proprietários privados, de oferta habitacional para arrendamento a custos acessíveis, reforçando a articulação entre o Programa de Arrendamento Acessível e o Programa Porta 65 – Jovem, que conta com um reforço de verba para 2021, e mantendo um quadro de incentivos, nomeadamente aos contratos de longa duração ou no âmbito do regime de habitação a custos controlados.

➤ **Bolsa Nacional de Alojamento Urgente e Temporário**

Está em curso a criação da Bolsa Nacional de Alojamento Urgente e Temporário que, em cooperação com a Segurança Social e, em complementaridade com a oferta pública de habitação e a ação municipal, visa assegurar uma resposta temporária de recurso para as situações de emergência, reforçando o combate às desigualdades e exclusão social, reduzindo o risco e a intensidade da pobreza e privação material.

➤ **Reabilitação do parque habitacional público do IHRU**

A par com o reforço de respostas previsto supra, é importante reabilitar o parque habitacional que está, já hoje, na esfera do IHRU, essencialmente para habitação social, mas também com uma componente de arrendamento acessível.

Para além dos imóveis identificados ao abrigo do Decreto-Lei n.º 82/2020, de 2 de outubro, o IHRU gere hoje cerca de 14 mil fogos. Destes, existem ainda perto de 4 mil com necessidade de reabilitação profunda, para além das obras de conservação e manutenção corrente do restante parque.

O Programa de conservação e reabilitação integral do parque habitacional do IHRU, I. P., já em curso em 2020, terá a correspondente continuidade em 2021, com vista à integral reabilitação e utilização do património do IHRU, com um investimento global de 43M€.

➤ **Medidas adicionais com vista a garantir o direito à habitação**

A par com as quatro grandes prioridades definidas supra, é importante continuar a pugnar por um conjunto de instrumentos que reforçam este compromisso de acesso ao direito à habitação por parte de toda a população, enquanto salvaguardam a equidade de todos no acesso a este direito. Para o efeito, vão continuar a ser promovidas medidas adicionais que visam:

- Regularizar as 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;
- Reabilitar o edificado e melhorar a qualidade construtiva global do parque habitacional, a par com o edificado do IHRU, nomeadamente através da continuidade dos programas de apoio ao financiamento da reabilitação (IFFRU, Reabilitar para Arrendar).
- 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.
- Incentivar soluções habitacionais que constituam alternativas à aquisição de habitação própria e que deem resposta às necessidades de 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.
- Ultrapassar a crise demográfica que o nosso país atravessa, criando condições para que os jovens não adiem a constituição de família, corrigindo fortes assimetrias territoriais e facilitando a mobilidade dos agregados familiares entre os diferentes territórios e segmentos de oferta habitacional.

AEROPORTUÁRIA

A crise pandémica afetou de forma avassaladora todos os setores e, de forma especial, o da aeronáutica. A recuperação da aviação e o regresso ao volume de passageiros pré-Covid demorará algum tempo. Esse período – ainda imprevisível - deve ser utilizado para recuperar o atraso que Portugal registava na oferta adequada da capacidade aeroportuária de Lisboa, fundamental para a sua economia, desenvolvendo e melhorando o projeto do novo aeroporto do Montijo e das obras no Aeroporto Humberto Delgado.

COMUNICAÇÕES

A crise pandémica evidenciou, também, de forma muito clara, a necessidade de completar e reforçar as redes de comunicações eletrónicas, por forma a acolher a intensificação dos meios telemáticos, no trabalho, na saúde, na educação, etc. A implementação da nova geração de comunicações móveis (5G) e o acesso a internet generalizado de toda a população deverão prosseguir, designadamente para garantir a Escola Digital, através da atribuição das frequências por leilão e pela cobertura gradual do país em redes de fibra, bem como pela oferta de tarifa social acessível aos portugueses elegíveis para prestações sociais.

A conectividade digital entre o continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira tem de ser mantida, modernizada e reforçada. O sistema de novos cabos submarinos deverá ficar operacional até ao fim do ano de 2024, devendo, por isso, desencadear-se, logo que possível, os adequados instrumentos concursais.

II. ORÇAMENTO 2021

A Despesa Total Consolidada (1) prevista para o Programa Orçamental PO18 – Infraestruturas e Habitação, ascende a 5.029,7 M€, tendo um crescimento de 55,8% face à estimativa de execução de 2020.

Por sua vez, a Receita total consolidada ascende a 5,075 M€ tendo um crescimento de 20,4% face à estimativa de 2020, originando um saldo orçamental de 45,5 M€.

O quadro seguinte ilustra esta evolução:

Quadro 5.56. Infraestruturas e Habitação (PO18 - Conta do Programa Orçamental)
(milhões de euros)

Classificador económico	2020 Estimativa	2021 Orçamento	Variação (%)	Estrutura 2021 (%)
DESPESA				
Despesa corrente	1 156,0	1 372,2	18,7	27,3
Despesas com o pessoal	357,8	407,2	13,8	8,1
Aquisição de bens e Serviços	523,7	632,1	20,7	12,6
Juros e outros encargos	117,4	117,5	0,1	2,3
Transferências correntes	95,0	70,4	-26,0	1,4
Subsídios	1,0	1,1	10,0	0
Outras despesas correntes	61,0	143,9	135,9	2,9
Despesa capital	1 830,2	2 442,4	33,4	48,6
Investimento	1 798,0	2 281,4	26,9	45,4
Transferências de capital	32,2	160,9	399,6	3,2
Outras despesas de capital				
Diferenças de consolidação				
Despesa efetiva consolidada	2 986,3	3 814,5	27,7	
Ativos financeiros	4,599	20,2	339,2	0,4
Passivos financeiros	236,7	1 195,0	404,8	23,8
Diferença de consolidação de ativos e passivos				
Despesa total consolidada (1)	3 227,3	5 029,7	55,8	
Receita total consolidada (2)	4 216,3	5 075,2	20,4	
SALDO ORÇAMENTAL: (2) - (1)	989,0	45,5		

por memória

Despesas por Fonte de Financiamento consolidada	2021 Orçamento
Receitas de Impostos	772,3
Receitas Próprias	3 522,3
Fundos Europeus	483,0
Transferências entre entidades	252,1

Nota: O presente quadro exclui nas rubricas de Juros, transferências, subsídios, ativos e passivos, provenientes e destinados a entidades do Programa

Fonte: Ministério das Finanças

No que diz respeito à Despesa Corrente, esta representa 27,3% do total da despesa do Programa, dos quais 12,6% em despesas com Aquisição de Bens e Serviços, com maior incidência nas EPR, referente a conservação de bens associados às atividades ferroviária e rodoviária, tarifas de utilização de infraestruturas eletricidade para a tração e conservação, manutenção de material circulante.

As operações financeiras previstas, designadamente as que envolvem passivos financeiros contemplam as amortizações da dívida financeira pelas empresas públicas.

Os ativos e passivos financeiros crescem em 2021 face à estimativa de 2020, traduzindo as operações financeiras associadas aos aumentos de capital e contração de empréstimos para financiamento das empresas públicas que integram o Programa, assim como para financiamento da atividade creditícia prevista pelo IHRU – Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana.

A estrutura da Despesa Total Consolidada (5 029,7 milhões de euros) assenta no investimento previsto pelas empresas pública: (1) a IP, SA, no âmbito dos contratos de parcerias público-privadas rodoviárias, da renovação, reabilitação e desenvolvimento da rede ferroviária, enquadrados no programa de investimentos Ferrovia 2020, prevendo-se um investimento de 415 milhões de euros, e no setor rodoviário os investimentos enquadrados no Programa de Valorização das Áreas Empresariais; (2) a CP, EPE com a aquisição de automotoras elétricas e bimodo para os serviços urbanos regionais com financiamento através do Fundo Ambiental e do RRR e da recuperação e modernização de material circulante e (3) o Metro Mondego, SA, com projeto do Sistema de Mobilidade do Mondego com estimativa de entrar em funcionamento até 2023.

No âmbito da política de habitação, o IHRU dará continuidade à aposta no reforço do parque habitacional público, com especial enfoque na promoção de habitação a custos acessíveis e na reabilitação do património, já hoje, do IHRU que se encontra devoluto. Em paralelo, em 2021 muitas das Estratégias Locais de Habitação estarão em condições de avançar no âmbito do Programa 1.º Direito, agora reforçado financeiramente através do IRR.

No que se refere ao Orçamento para 2021 distribuído por Entidades do PO 18 verificamos que, em termos globais, existe um aumento de €M1,3, conforme se pode observar pelo quadro seguinte:

Mapa Comparativo de Receita/Despesa por serviço
(em milhões de euros)

SERVIÇO	RECEITA			DESPESA		
	2021	2020	Variação	2021	2020	Variação
MIH	5 075,2	3 748,3	1 326,9	5 029,7	3 656,4	1 373,3
SFA	663,6	565,4	98,2	619,3	473,5	145,8
LNEC	31,6	29,5	2,1	31,6	29,5	2,1
IMPIC	13,4	15,0	-1,6	13,2	14,8	-1,6
IMT	77,7	95,0	-17,3	77,7	82,4	-4,7
ANC	98,8	96,7	2,1	55,8	54,0	1,8
AMT	20,0	21,0	-1,0	19,0	19,5	-0,5
ANAC	74,5	81,8	-7,3	74,4	80,6	-6,2
FSPT	5,5	6,4	-0,9	5,5	6,4	-0,9
FCUCE	0,0	2,0	-2,0	0,0	2,0	-2,0
IHRU	341,3	217,6	123,7	341,3	183,6	157,8
IHRU-Est. Gestão IFRRU2020	0,7	0,3	0,5	0,7	0,7	0,0
EPR	4 411,7	3 183,0	1 228,7	4 410,4	3 182,9	1 227,5
IP	3 370,9	2 580,2	790,7	3 370,9	2 580,2	790,7
CP	1 026,3	594,5	431,8	1 026,3	594,4	431,9
FMNFAGM	1,5	3,4	-1,9	1,5	3,4	-1,9
Metro Mondego	6,0	4,9	1,1	6,0	4,9	1,1
CNCE	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
FNRE	7,0	0,0	7,0	5,7	0,0	5,7

Fonte: Mapas informativos Ministério das Finanças

A receita de impostos afeta ao programa PO18 tem como finalidade principal o financiamento das parcerias público rodoviárias e de projetos associados à reabilitação habitacional no âmbito da política pública de habitação, e à compensação financeira do Estado pelo cumprimento das obrigações de serviço público de transporte ferroviário de passageiros e de gestão da infraestrutura ferroviária, conforme se ilustra quadro seguinte:

Quadro 5.57. Infraestruturas e Habitação (PO18) - Dotações Específicas
(milhões de euros)

Agregados/Programas Orçamentais	2020	2021	Variação (%)
	Estimativa	Orçamento	
018 - INFRAESTRUTURAS E HABITAÇÃO	774,3	950,3	22,7
SUBSÍDIOS E INDEMNIZAÇÕES COMPENSATÓRIAS	165,4	215,2	30,1
TRANSFERÊNCIA DE RECEITA CONSIGNADA	608,9	735,0	20,7
CONSIGNAÇÃO IRS - ALOJAMENTO LOCAL	6,2	10,0	62,2
CONTRIBUIÇÃO DE SERVIÇO RODOVIÁRIO	602,7	725,0	20,3

Fonte: Ministério das Finanças

Conforme se pode observar pelo quadro anterior verifica-se um aumento nos financiamentos, face à estimativa de 2020.

Também, continuamos a apoiar os portos da Figueira da Foz (0,5 milhões de euros) e de Leixões, Douro e Viana do Castelo (4,0 milhões de euros) para infraestruturas portuárias, reordenamento portuário, acessibilidades e equipamentos portuários.

Por Medida, a despesa do programa orçamental está repartida em quinze medidas, destacando-se as medidas 079 – *Transportes e Comunicações – Parcerias Público Privadas*, da responsabilidade da IP, SA com um peso de 47,3%, da 055 – *Transportes e Comunicações – Transportes ferroviários* da responsabilidade maioritariamente da IP, SA e da CP, EPE., com um peso de 32,3%, que representam no conjunto 79,6% da despesa total prevista, conforme se pode observar no quadro seguinte:

Quadro 5.58. Infraestruturas e Habitação (PO18) - Despesas por medidas do Programa

Programas e Medidas	2021 Orçamento	Estrutura 2021 (%)
Despesa Efetiva Não Consolidada	4 794,5	100,0
001 - SERV. GERAIS DA A.P. - ADMINISTRAÇÃO GERAL	80,6	1,7
004 - SERV. GERAIS DA A.P. - INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA DE CARÁCTER GERAL	1,4	0,0
030 - HABITAÇÃO E SERV. COLETIVOS - HABITAÇÃO	323,4	6,7
036 - SERVIÇOS CULTURAIS, RECREATIVOS E RELIGIOSOS - CULTURA	1,5	0,0
052 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - ADMINISTRAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO	94,0	2,0
053 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - INVESTIGAÇÃO	44,0	0,9
054- TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - TRANSPORTES RODOVIÁRIOS	354,3	7,1
055 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - TRANSPORTES FERROVIÁRIOS	1 548,6	32,3
057 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - TRANSPORTES MARÍTIMOS E FLUVIAIS	4,5	0,1
058 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - SISTEMAS DE COMUNICAÇÕES	55,9	1,2
063 - OUTRAS FUNÇÕES ECONÓMICAS - ADMINISTRAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO	13,2	0,3
079 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS	2 267,5	47,3
084 - SIMPLEX +	1,2	0,0
095 - CONTINGÊNCIA COVID 2019 - PREVENÇÃO, CONTENÇÃO, MITIGAÇÃO E TRATAMENTO	1,9	0,0
096 - CONTINGÊNCIA COVID 2019 - GARANTIR NORMALIDADE	2,5	0,1
Despesa Total Não Consolidada	6 009,9	
Diferença de consolidação		
Diferenças de consolidação de ativos e passivos		
Despesa Total Consolidada	5 029,7	
Despesa Efetiva Consolidada	3 814,5	
<i>Por memória</i>		
Ativos Financeiros	20,2	
Passivos Financeiros	1 195,0	
Consolidação de Operações financeiras		

Notas: A estrutura em % é calculada em relação à despesa efetiva não consolidada do Programa

Não inclui ativos e passivos financeiros.

Fonte Ministério das Finanças

No que se refere à receita destaca-se as Taxas, Multas e Outras Penalidades, à cobrança de portagens e licenciamento pela utilização de bens de domínio público, a cargo da Infraestrutura de Portugal, (IP, SA), bem como ao serviço fixo no âmbito do espectro radioelétrico e das taxas de segurança aérea cobradas pelas entidades dos setores da regulação de supervisão da comunicação.

Realça-se ainda, a receita proveniente da venda de bens e serviços, com origem sobretudo na prestação de serviços de transporte de passageiros e a manutenção de material circulante, bem como da utilização das infraestruturas ferroviárias, pela Comboios de Portugal EPE (CP, EPE) e IP, SA.



III. ENTIDADES PÚBLICAS NÃO RECLASSIFICADAS - PORTOS COMERCIAIS

A atividade portuária desempenha um papel fundamental no desenvolvimento da economia nacional, 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.

Proseguindo esta Estratégia dá-se continuidade à adaptação das infraestruturas e dos equipamentos à tendência geral do aumento da dimensão dos navios e ao aumento da procura, melhorando as ligações ao hinterland, e criando nos portos plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências, com uma vocação cada vez maior para a industrialização das zonas circundantes que servem os portos e as suas redes, destacando-se:

- No Porto de Viana do Castelo, o 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 Leixões, o 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 Aveiro, o investimento público na infraestruturização da zona de atividades logísticas e industriais e na conclusão da implementação da operacionalidade do Terminal de Granéis Líquidos;
- No Porto da Figueira da Foz, o início do investimento público na melhoria das acessibilidades marítimas e das infraestruturas;
- No Porto de Lisboa, o investimento público no projeto da Navegabilidade e Transporte Fluvial até Castanheira do Ribatejo;
- No Porto de Setúbal, o investimento público na melhoria das acessibilidades marítimas;
- No Porto de Sines, o investimento público na ampliação do Molhe Leste, o reforço da rede elétrica, a melhoria do ramal ferroviário e da agilização das condições de despacho de contentores no âmbito da expansão do Terminal XXI;



- 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.