

oe



2022

ORÇAMENTO DO ESTADO

NOTA EXPLICATIVA

MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS E DA HABITAÇÃO



ORÇAMENTO DO ESTADO

XXIII GOVERNO CONSTITUCIONAL

© MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Av. Infante D. Henrique, 1

1149-009 LISBOA

• Telefone: (+351) 218 816 820 • Fax: (+351) 218 816 862

ENQUADRAMENTO

A 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 e de reabilitação urbana.

A intervenção prevista para 2022 materializa-se em torno dos seguintes grandes eixos:

1. Investimentos na ferrovia, através das grandes empreitadas em curso no Ferrovia 2020 - com destaque para a nova Linha de Évora, que liga Évora a Elvas, a modernização da Linha da Beira Alta, Linha do Norte, Linha de Sines e Linha de Cascais, a eletrificação das Linhas do Oeste e do Algarve -, do início dos projetos ferroviários constante do Plano Nacional de Investimentos 2030 e da aquisição e recuperação de material circulante ferroviário;
2. Investimento na rodovia, com foco nos projetos integrados no Plano de Recuperação e Resiliência e na Resolução do Conselho de Ministros nº 46-A/2021, assim como na continuada conservação e requalificação da rede rodoviária nacional, incrementando a coesão territorial e as ligações transfronteiriças;
3. Investimento nos portos nacionais, através da expansão das infraestruturas portuárias e da melhoria das acessibilidades, reconhecendo assim a sua crescente importância como motores da internacionalização da economia portuguesa;
4. Melhoria da conectividade da população portuguesa e desenvolvimento das infraestruturas de comunicações, através das medidas necessárias à implementação do Anel CAM de comunicações em cabo submarino e da cobertura de banda larga dos territórios com baixa densidade populacional e desafios de viabilidade económica;
5. Erradicação das situações de habitação indigna, através da execução do Programa de apoio ao acesso à habitação - 1º Direito, orientado para responder a diversas situações de maior carência, e criação de um parque público de arrendamento a custos acessíveis, dirigido a agregados com rendimentos intermédios, através da mobilização e intervenção no património público disponível e com aptidão habitacional.

INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS E RODOVIÁRIAS

Considerando os eixos de intervenção, o Governo definiu para 2022 as seguintes prioridades:

Recuperação e expansão da rede e dos serviços ferroviários

Em 2022, dá-se seguimento à requalificação e modernização da Rede Ferroviária Nacional, alicerçada no Programa de Investimentos Ferrovia 2020, com um investimento sem precedentes nas últimas décadas, a realizar até 2023. Estão em curso obras em todos os principais eixos 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 do Mecanismo Interligar a Europa (MIE/CEF).

Em paralelo, é também dada continuidade à execução dos projetos incluídos no Programa Nacional de Investimentos 2030, com o objetivo assegurar o atempado desenvolvimento e cumprimento dos compromissos assumidos para a década 2020-2030.

Em 2022, a CP — Comboios de Portugal, E.P.E. (CP), prossegue o objetivo de melhoria dos serviços ferroviários de passageiros, quer através da aquisição de material circulante novo, quer através da recuperação e modernização de material circulante, acompanhando as intervenções a realizar na infraestrutura e respondendo ao desafio de aumentar o número de passageiros transportados por este modo.

Neste âmbito, em 2022, está já em execução o contrato estabelecido entre a CP e a Stadler para o fornecimento de 22 automotoras (12 automotoras bi-modo e dez elétricas) para serviço regional. A CP lançou também, em dezembro de 2021, um concurso para a aquisição de 117 novas automotoras, para os serviços urbanos de Lisboa e do Porto (62) e para os serviços regionais (55) (Resolução do Conselho de Ministros nº 100/2021, de 27 de julho), que será financiada por verbas do Fundo Ambiental e por fundos europeus a estabelecer no âmbito do Quadro Financeiro Plurianual 2021-2027.

Mantém-se a necessidade de continuar a aumentar a capacidade instalada de manutenção de material circulante, tanto da CP quanto do Metro do Porto (uma vez que a manutenção é assegurada por aquela entidade), já que ambas irão aumentar a dimensão dos seus parques de material circulante ao longo dos próximos anos. Acresce que há grandes operações de manutenção de algumas séries de material circulante que se aproximam. As oficinas de Guifões, em particular, continuarão a ser fundamentais para dar esta resposta, nomeadamente com a conclusão do Plano de Recuperação de Material Circulante, prevendo-se:

- A reabilitação de 47 carruagens compradas à RENFE, incluindo 33 carruagens Arco e 14 de outros tipos;
- A remotorização e modernização de 19 unidades duplas Diesel da Série 0450 e modernização de 102 carruagens Corail e Sorefame do serviço Intercidades.

A CP prevê no seu Plano de Atividades e Orçamento para 2022, o recrutamento de 116 trabalhadores, para substituir trabalhadores cujo vínculo cesse por motivos alheios à empresa e à adequação do seu quadro de pessoal à carga e necessidades dos seus serviços.

Em 2022, entra em funcionamento pleno o Centro de Competências Ferroviário, com sede no parque oficial de Guifões, em estreita ligação com a atividade industrial ali existente. O objeto principal do centro é a promoção e o exercício de iniciativas e atividades de formação técnica, investigação, desenvolvimento e inovação (I&DI), 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, com vista ao aumento da capacidade de I&DI e conseqüente aumento do emprego qualificado, melhoria da competitividade e crescimento do volume de negócios e das exportações das entidades envolvidas.

Implementação do 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 2022, prosseguem as obras na infraestrutura (troço suburbano Serpins - Alto de São João e troços urbanos Alto de São João - Portagem, Portagem - Coimbra B e Linha do Hospital entre a Avenida Aeminium e o Hospital Pediátrico), assim como a intervenção urbana de atravessamento da Baixa da cidade de Coimbra.

A contratação dos fornecimentos de material circulante (40 autocarros elétricos articulados), dos sistemas técnicos (sinalização, telemática, comunicações) bem como a empreitada de construção do Parque de Materiais e Oficinas (PMO), constituem o passo seguinte a tomar em 2022.

Recuperação e expansão da rede rodoviária

Destacam-se os projetos rodoviários previstos no Programa Nacional de Investimentos 2030, no Programa de Valorização de Áreas Empresariais e na Estratégia Comum de Desenvolvimento Transfronteiriço e que foram incluídos no Plano de Recuperação e Resiliência, bem como na Resolução do Conselho de Ministros nº 46-A/2021, pela sua importância no cumprimento do objetivo de assegurar um território simultaneamente competitivo e coeso, através do investimento em infraestruturas rodoviárias transfronteiriças e de ligação às redes principais (*missing links*) e a áreas de acolhimento empresarial:

- Conclusão da construção da variante à EN14 entre Maia e Trofa, dando continuidade às intervenções já realizadas na Maia e em Vila Nova de Famalicão, adequando a via à capacidade necessária e reduzindo tempos de percurso, situações de congestionamento e, consequentemente, a emissão de gases poluentes;
- Aumento da capacidade do IP8, que liga Sines e o seu porto à A2, através do aumento do número de vias por sentido deste itinerário até ao nó da A2 em Grândola, e intervenção no IP8 entre Santa Margarida do Sado e Beja, incluindo as variantes aos núcleos urbanos de Figueira de Cavaleiros e Beringel, contribuindo para o desenvolvimento do Porto de Sines, a transferência modal de mercadorias para a ferrovia e melhoria as condições de segurança e de circulação rodoviária;
- 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;
- 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).

Salienta-se ainda a continuação do investimento na duplicação do IP3 entre Coimbra e Viseu, projeto de grande relevância estrutural para a conectividade e a coesão territorial, com o anúncio, em 2022, do concurso para obra de duplicação entre Santa Comba Dão e Viseu, troço com registo de maior sinistralidade.

INFRAESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS

Sobre a expansão da capacidade aeroportuária na região de Lisboa, está em curso a realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) que enquadre e estude as alternativas viáveis. O concurso internacional foi já lançado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) para avaliar as três alternativas apresentadas:

- Aeroporto Humberto Delgado (principal), com o Aeroporto do Montijo (complementar);
- Aeroporto do Montijo (principal), com o Aeroporto Humberto Delgado (complementar);
- Aeroporto localizado no Campo de Tiro de Alcochete.

A AAE é um documento de apoio à decisão do Governo. Assim, em 2022, é adjudicada a AAE à entidade vencedora do concurso público internacional que irá desenvolver e coordenar todos os trabalhos necessários para obter um relatório ambiental isento e completo. Este é um procedimento decisivo para, em 2023, o Governo tomar a decisão sobre o projeto de Ampliação da Capacidade Aeroportuária de Lisboa.

A NAV – Navegação Aérea de Portugal E.P.E. lança até ao final do primeiro semestre de 2022 um concurso público internacional para a aquisição dos equipamentos Radar de Banda X e Lidar a instalar no Aeroporto Internacional da Madeira. A escolha dos fornecedores é efetuada até ao final do ano, cumprindo assim o previsto no cronograma do Grupo de Trabalho para o Estudo dos Problemas da Operação Aérea no Arquipélago da Madeira.

INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS

Os portos, enquanto infraestruturas fundamentais para a economia local, regional e nacional, motor do desenvolvimento do País, são uma aposta essencial do Governo. Os grandes fatores modernos de diferenciação competitiva das infraestruturas portuárias são as plataformas digitais, a automação, a robotização e as energias limpas. Os investimentos previstos para os portos comerciais continentais pretendem assim constituir-se como agentes de mudança e de evolução.

A Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026, aprovada através da Resolução do Conselho de Ministros nº 175/2017, de 24 de novembro, contém os principais investimentos, dos quais se destacam para 2022:

- No Porto de Setúbal, o investimento público na melhoria das acessibilidades marítimas, concluído em 2021 e que permite receber navios de maior dimensão, será complementado neste ano com o projeto de melhoria das acessibilidades ferroviárias, em resultado de uma parceria acordada com a Infraestruturas de Portugal;
- No Porto de Lisboa, o início do investimento para dotar o Terminal de Cruzeiros da capacidade de fornecer energia elétrica aos navios acostados, *shore-to-ship*, evitando o uso dos geradores próprios que consomem combustíveis poluentes, e o desenvolvimento do projeto de criação de uma via navegável no rio Tejo destinada a barças, permitindo escoar as cargas por via fluvial a partir de Castanheira do Ribatejo e reduzir o recurso ao transporte rodoviário, mais poluente e que sobrecarrega o tráfego da cidade. Destaca-se também a reativação da zona de Pedrouços, com a captação de novos investimentos em alta tecnologia e inovação, criando uma nova e diversificada área envolvente da doca e dedicada à economia azul;

- Nos Portos de Sines e do Algarve, a Fase 3 da Expansão do Terminal XXI, com avanços significativos das obras, tanto da componente privada quanto da componente pública; a alteração das bases da concessão do novo terminal de contentores, Terminal Vasco da Gama, flexibilizando as condições concorrencias de forma a tornar o investimento mais atrativo; a melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas portuárias do Porto de Portimão, projeto que se justifica pelo seu impacto regional; e a Agenda de Inovação e Transformação Digital - Sines Nexus, que será alicerçada na criação de um observatório e laboratório de logística;
- No Porto de Aveiro, a prossecução dos projetos de melhoria das condições de navegabilidade, dando resposta às necessidades de capacitação do porto para o acesso de navios de maior porte, e de construção do terminal intermodal na Zona de Atividades Logísticas e Indústrias do Porto de Aveiro (ZALI). Aposta-se também na transição energética e digital com ações que visam o aumento da autonomia energética, a redução das emissões dos navios em porto e o incremento da eficiência das operações portuárias e logísticas, nomeadamente a ampliação da rede elétrica de AT E MT 2022-2029 com recurso a energias provenientes de fontes renováveis.
- No Porto da Figueira da Foz, a continuidade aos investimentos de melhoria das acessibilidades marítimas e das infraestruturas, com a conclusão dos estudos complementares estabelecidos na Declaração de Impacto Ambiental e o início dos respetivos trabalhos de construção civil, capacitando o porto para a oferta de serviços a navios de maior porte. Os investimentos em 2022 permitem também avançar na transição energética e digital do porto.
- No Porto de Leixões, o desenvolvimento do projeto global do novo terminal de contentores, através da empreitada de prolongamento do quebra-mar exterior e de aprofundamento do anteporto e bacia de rotação do Porto de Leixões, e o arranque do investimento no reforço do Cais Norte da Doca nº 1, com a substituição do atual cais. No âmbito da simplificação administrativa dos processos, visando uma melhor fluidez e articulação das entidades intervenientes no transporte, salienta-se o arranque do Centro Inspetivo, visando a otimização e a concentração das atividades inspetivas;
- No Porto de Viana do Castelo, o investimento privado da West Sea na Doca Seca para as embarcações de maior dimensão, na sequência da realização do investimento público de aprofundamento do anteporto e do canal de acesso aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e ao Cais do Bugio. No âmbito das energias renováveis, o Porto de Viana do Castelo continuará a procurar dar resposta à intensa procura que se verifica neste segmento, constituindo disso exemplo o suporte a um dos maiores parques eólicos flutuantes da Europa — a WindFloat — e, mais recentemente, a instalação de uma unidade para o desenvolvimento de protótipos de conversores de energia das ondas — a CorPower Ocean.

TELECOMUNICAÇÕES E CONETIVIDADE DIGITAL

As iniciativas no âmbito das telecomunicações e conectividade digital visam suportar a transformação digital da sociedade e da economia, melhorar a competitividade portuguesa na

economia digital global, aumentar a autonomia tecnológica nacional e reforçar o posicionamento estratégico de Portugal no quadro da conectividade internacional.

Os objetivos inerentes à implementação dos portais de ligação de dados da Europa (European Data Gateways) e ao estabelecimento da Plataforma Atlântica de conectividade e de dados centrada em Portugal serão endereçados, nomeadamente através:

- Das medidas necessárias à implementação do Anel CAM (Continente, Açores, Madeira) de comunicações em cabo submarino;
- Das iniciativas no âmbito da investigação, do desenvolvimento e da implementação da componente SMART em cabos submarinos (sensorização e tratamento de dados), visando um posicionamento de liderança portuguesa nessa matéria;
- Da melhoria das condições de atratividade e de competitividade para a amarração de cabos submarinos em Portugal, afinando o seu enquadramento legal e promovendo a agilização dos processos de licenciamento;
- Da melhoria das condições de atratividade para investimentos no mercado digital ligados à estratégia de conectividade (e.g., implementação de *data centres* e exploração comercial de dados e sistemas, *hubs* de inovação e exploração científica de dados, entre outros);
- Do desenvolvimento de mecanismos adicionais de conhecimento da capacidade e conectividade instalada, promovendo a divulgação da mesma como elemento estratégico de atratividade no contexto do mercado digital mundial.

Em 2022 o Governo dá continuidade aos projetos, já anunciados, de promoção da conectividade, com o objetivo de garantir o acesso de toda a população a redes de capacidade muito elevada, favorecendo a coesão territorial, o que poderá implicar, consoante as zonas do território nacional, diferentes opções em termos de tecnologia, topologia, suporte e investimento no que concerne às redes de comunicações eletrónicas. Neste sentido, dá-se continuidade à estratégia de cobertura para as designadas “zonas brancas”, com baixa densidade populacional e desafios de viabilidade económica, promovendo o lançamento dos concursos.

HABITAÇÃO

Em 2022, o Governo continua a implementar os eixos e objetivos da política habitacional, assumindo como base programática da sua ação a Nova Geração de Políticas de Habitação (NGPH), devidamente articulada com a Lei de Bases da Habitação, reconhecendo assim o 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 dos défices de resposta às necessidades habitacionais das pessoas mais vulneráveis e com menores rendimentos, mas também, em simultâneo, o desenvolvimento de políticas públicas que garantam o acesso de agregados de rendimentos intermédios a uma habitação condigna e a preços acessíveis, permitindo a realização dos projetos de vida pessoais e familiares, bem como a emancipação dos mais jovens.

O país dispõe hoje de um quadro orientador favorável ao desenvolvimento de medidas de política habitacional diversas, transversais e integradas, que abrangem todo o território nacional e que procuram responder às especificidades de cada contexto. Por isso, em 2022, continua a ser dada

prioridade a quatro grandes objetivos estratégicos, orientados para o reforço do parque habitacional público como forma de suprir situações habitacionais indignas, aumentar a oferta a preços acessíveis e requalificar o parque habitacional público, e ainda para o robustecimento das medidas de apoio ao arrendamento privado.

As prioridades imediatas apontam para a concretização integral e atempada dos investimentos previstos no Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) e a continuidade e reforço dos seguintes investimentos:

- Prosseguir a execução do Programa de apoio ao acesso à habitação (1º Direito), reforçado com o financiamento a 100 % ao abrigo do PRR para 26 000 habitações, com o objetivo de dar resposta a todas as carências habitacionais.
- Concretizar o investimento no parque público de habitação a custos acessíveis, através da construção e reabilitação do património público devoluto do Estado, com aptidão habitacional, em complemento do reforço a curto prazo com imóveis prontos a habitar;
- Concretizar o reforço da Bolsa Nacional de Alojamento Urgente e Temporário, de forma a garantir 2.000 alojamentos de emergência ou de acolhimento/transição;
- Prosseguir a reabilitação do parque habitacional do IHRU atualmente devoluto;
- Reforçar o Programa Porta 65 Jovem, com o objetivo de legislatura de duplicar o número de jovens abrangidos.

Programa de apoio ao acesso à habitação - 1º Direito

Constituindo uma medida essencial no reforço do parque habitacional público, o 1º Direito – Programa de Apoio ao Acesso à habitação – continua a ser desenvolvido e executado em estreita cooperação com os municípios, promovendo 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 nos diversos municípios, é um dos pilares relevantes do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), com um investimento a fundo perdido de 1211 M€, até ao 2º trimestre de 2026.

Parque público de habitação a custos acessíveis

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 em segmentos com rendimentos intermédios. Assim, numa perspetiva de médio e longo prazo, importa criar e robustecer um efetivo parque habitacional público para arrendamento a custos acessíveis, em convergência com a realidade europeia.

Nestes termos, sendo o Estado proprietário de um considerável património imobiliário, e dando cumprimento ao estabelecido na Lei de Bases da Habitação, dá-se continuidade ao inventário e avaliação do património apto para uso habitacional e passível de reabilitação, sem prejuízo da possibilidade de construção nova. A Bolsa de Imóveis resultante deste inventário permitirá a sua disponibilização para arrendamento acessível, seja por via do IHRU e dos municípios, seja através do Fundo Nacional de Reabilitação do Edificado (FNRE) ou da redinamização do setor cooperativo. Para este fim, em 2022, são prosseguidas e reforçadas as intervenções no património já identificado como apto para fins habitacionais.

Bolsa Nacional de Alojamento Urgente e Temporário (BNAUT)

Prosegue, em 2022, o reforço da Bolsa Nacional de Alojamento Urgente e Temporário (BNAUT), em cooperação com a Segurança Social e outras áreas governativas, sendo desta forma complementada a oferta pública de habitação e a ação municipal, visando assegurar uma resposta temporária de recurso para situações de emergência, no combate às desigualdades e à exclusão social, reduzindo o risco e a intensidade da pobreza e privação material.

Reabilitação do parque habitacional do IHRU

Importa igualmente prosseguir, em 2022, a reabilitação do parque habitacional do IHRU. Para lá dos imóveis identificados ao abrigo do Decreto-Lei n.º 82/2020, de 2 de outubro, o IHRU gere atualmente cerca de 14 mil fogos. Destes, cerca de 4 mil têm necessidade de reabilitação profunda, para lá das obras de conservação e manutenção corrente do restante parque, que continuará também a ser concretizada. O programa de conservação e reabilitação integral do parque do IHRU, em curso desde 2020, assenta num investimento global de 43M€.

Medidas adicionais com vista a garantir o direito à habitação

A par das grandes prioridades acima definidas, importa continuar a desenvolver instrumentos que reforçam o compromisso de direito de acesso à habitação por parte de toda a população, assumindo o princípio de equidade nesse acesso. Para o efeito, são promovidas as seguintes medidas adicionais:

- Continuar e robustecer os incentivos à disponibilização de oferta habitacional para arrendamento a custos acessíveis pelos proprietários privados, reforçando a articulação entre os programas de apoio ao arrendamento e alargando o leque das entidades beneficiárias, sem prejuízo da manutenção do quadro de incentivos relativamente aos contratos de longa duração e no âmbito do regime de habitação a custos controlados;
- Reforçar a perspetiva plurianual das políticas habitacionais, com a apresentação e aprovação, na Assembleia da República, do Programa Nacional de Habitação, complementando assim os principais referenciais do setor (NGPH e Lei de Bases da Habitação);
- Salvaguardar os instrumentos complementares à BNAUT, de modo a dar resposta a eventos imprevisíveis ou excecionais, no âmbito do Programa Porta de Entrada;
- Reforçar os programas de mobilidade habitacional, nomeadamente no âmbito dos projetos-piloto a desenvolver no quadro do Grupo de Trabalho “Habitar no Interior”;
- Proceder à avaliação dos contratos não submetidos ao Novo Regime do Arrendamento Urbano, beneficiando de informação estatística atualizada (Censos 2021), por forma a identificar o número de famílias abrangidas e garantir medidas que permitam a sua proteção efetiva, sem prejuízo da garantia do regular funcionamento do mercado de arrendamento urbano;
- Reabilitar o edificado e melhorar a qualidade construtiva global do parque habitacional, nomeadamente através da continuidade dos programas de apoio ao financiamento da reabilitação (IFRRU, 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 dos cidadãos 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 os instrumentos de apoio ao seu acesso por parte das famílias;
- Contribuir para superar a crise demográfica que o nosso país atravessa, criando condições para que os jovens não adiem a constituição de família, corrigindo as assimetrias territoriais e facilitando a mobilidade entre diferentes territórios e segmentos da oferta habitacional.

ORÇAMENTO 2022

A despesa total consolidada prevista para o Programa Orçamental (PO16) Infraestruturas e Habitação, ascende a 5 970,2 M€, tendo um crescimento de 25,9% face à estimativa de execução provisória de 2021. A receita total consolidada prevista para 2022 ascende a 6 028,1 M€, o que excede em 13,8% face ao provisoriamente executado em 2021, originando um saldo orçamental de 57,9 M€. O quadro seguinte ilustra esta evolução.



Infraestruturas e Habitação – Conta do Programa Operacional
(milhões de euros)

Classificador económico	2021 Execução provisória	2022 Orçamento	Variação (%)	Estrutura 2022 (%)
DESPESA				
Despesa Corrente	1 050,1	1 379,2	31,3	23,1
Despesas com o pessoal	369,8	411,6	11,3	6,9
Aquisição de bens e serviços	451,5	666,1	47,5	11,2
Juros e outros encargos	114,4	95,9	-16,2	1,6
Transferência correntes	77,7	69,5	-10,5	1,2
subsídios	1,1	1,0	-7,6	0,0
Outras despesas correntes	35,5	135,0	280,3	2,3
Despesa de capital	1 867,1	2 563,4	37,3	42,9
Investimento	1 839,2	2 393,1	30,1	40,1
Transferência de capital	27,8	170,3	n.r	2,9
Outras despesas de capital	0,0			
Diferenças de consolidação	2,0			
Despesa efetiva consolidada	2 919,1	3 942,6	35,1	
ativos financeiros	1 026,0	28,7	-97,2	0,5
Passivos financeiros	795,5	1 998,9	151,3	33,5
Diferenças de consolidação de ativos e passivos	0,0			
Despesa total consolidada	4 740,6	5 970,2	25,9	
Receita total consolidada	5 298,9	6 028,1	13,8	
Saldo Orçamental	558,3	57,9		
<i>por memória</i>				
Despesas por Fonte de Financiamento consolidada	Orçamento 2022			
Receitas de Impostos	713,4			
Receitas Próprias	4 312,9			
Fundos Europeus	614,4			
Transferência entre entidades	320,4			

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

Fonte: Ministério das Finanças

A despesa total consolidada do Programa (5 970,2 M€) assenta no investimento previsto pelas empresas públicas, designadamente:

- IP, SA, no âmbito da execução dos contratos de parcerias público-privadas rodoviárias, na renovação e desenvolvimento da rede ferroviária (Ferrovia 2020) e no âmbito da do setor ferroviário elegível no Plano de Recuperação e Resiliência (PRR);
- CP, EPE, com a aquisição de 117 automotoras (RCM n.º 100/2021, de 27 de julho, que aprova o Plano de Investimento em Material Circulante Ferroviário 2022-2029), destinadas ao serviço urbano e regional e à aquisição de 22 automotoras elétricas e híbridas para o serviço regional (RCM n.º 98/2021, de 27 de julho), com financiamento previsto através do Fundo Ambiental e de fundos europeus, e da recuperação em edifícios e equipamentos oficiais utilizados para a manutenção e reparação de material circulante e de projetos para o desenvolvimento de sistema de venda;

- O Metro do Mondego, SA, mantendo a continuidade no investimento para a implementação do projeto do Sistema de Mobilidade do Mondego, com vista à colocação em funcionamento até 2023.

No âmbito da política pública de habitação, continuam a priorizar-se linhas de intervenção que correspondem às principais linhas de investimento no OE 2022: Programa de Apoio ao Acesso à Habitação – 1.º Direito, elegível no PRR; Bolsa Nacional de Alojamento Urgente e Temporário, elegível no PRR; Parque Público de Habitação a Custos Acessíveis, elegível no PRR); e Reabilitação do Parque Habitacional do IHRU.

A despesa corrente, representa 23,1% do total da despesa do Programa, dos quais, 11,2% em despesa com aquisição de bens e serviços, em particular nas empresas públicas, referente a ações de conservação de bens associados às atividades ferroviária e rodoviária, para a aquisição de materiais para obras de manutenção e investimentos nas infraestruturas ferroviárias, bem como para o efeito da atividade industrial com a manutenção e a conservação de material circulante.

As operações financeiras previstas, nomeadamente as que envolvem passivos financeiros contemplam as amortizações da dívida financeira pelas empresas públicas, particularmente significativas no orçamento da CP, EPE, e os encargos a suportar pelo IHRU, IP com a amortização regular e contratualmente definida dos empréstimos obtidos pelo financiamento da sua atividade.

As operações financeiras suportadas por ativos financeiros, da responsabilidade do IHRU, IP, decorrem de empréstimos concedidos e a conceder no âmbito da atividade creditícia e dos fundos do PRR, na vertente de empréstimos reembolsáveis para financiamento de projetos a desenvolver pelos municípios.

A receita total do Programa ascende a 6 028,1 M€, tendo maior relevância a receita própria associada a taxas, multas e outras penalidades, relativa à cobrança de portagens e licenciamentos pela utilização de bens do domínio público, da responsabilidade da IP, SA, bem como das taxas no âmbito da atividade de comunicações eletrónicas e da utilização de frequências previstas pela Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM) e das taxas de segurança aérea cobradas pelas entidades dos setores de regulação de supervisão da área da mobilidade dos transportes e da aviação civil.

Na venda de bens e serviços, as receitas têm origem na prestação de serviços de transporte de passageiros e manutenção de material circulante, pela CP, EPE, e a utilização das infraestruturas ferroviárias, que constituem receita da IP, SA. Na área da habitação, destaca-se a receita proveniente das rendas relativas ao parque habitacional do Estado, a cargo do IHRU, IP.

O orçamento parara 2022 por Entidade do PO16, está distribuído como se pode observar no quadro seguinte.

Mapa Comparativo de Receita/Despesa por serviços
(milhões de euros)

SERVIÇO	Receita			Despesa		
	2022	2021	Varição	2022	2021	Varição
MIH	6 028,6	5 075,2	953,4	5 970,7	5 029,7	941,0
SFA	676,0	663,4	12,6	618,1	619,3	-1,2
LNEC	32,6	31,6	1,0	32,6	31,6	1,0
IMPIC	14,1	13,4	0,7	14,1	13,2	0,9
IMT	88,7	77,7	11,0	78,5	77,7	0,8
ANACOM	105,1	98,8	6,3	57,5	55,8	1,7
AMT	17,8	20,0	-2,2	17,7	19,0	-1,3
ANAC	67,8	74,5	-6,7	67,8	74,4	-6,6
FSPT	5,8	5,5	0,3	5,8	5,5	0,3
FCUCE		0,0	0,0		0,0	0,0
IHRU	343,4	341,3	2,1	343,4	341,3	2,1
IHRU-Est. Gestão IFRRU2020	0,7	0,7	0,0	0,7	0,7	0,0
EPR	5 352,6	4 411,7	940,9	5 352,6	4 410,4	942,2
IP	2 941,7	3 370,9	-429,2	2 941,7	3 370,9	-429,2
CP	2 392,6	1 026,3	1 366,3	2 392,6	1 026,3	1 366,3
FMNFACM	1,4	1,5	-0,1	1,4	1,5	-0,1
Metro Mondego	8,8	6,0	2,8	8,8	6,0	2,8
CNCE	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
FNRE	8,2	7,0	1,2	8,2	5,7	2,5

Fonte: Mapas informativos do Ministério das Finanças

Integram a natureza de dotações específicas do Programa Infraestruturas e Habitação financiados por receita de impostos a consignação da Contribuição do Serviço Rodoviário à IP, SA e do IRS do Alojamento Local ao IHRU, as quais visam assegurar o financiamento da rede rodoviária e da recuperação do património do Estado para fins habitacionais, conforme se ilustra no quadro seguinte.

Infraestruturas e Habitação (PO16) – Dotações específicas
(milhões de euros)

Agregados/Programas Orçamentais	2021	2022	Varição
	Execução provisória	Orçamento	%
016 - INFRAESTRUTURAS E HABITAÇÃO	784,9	938,8	19,6
SUBSÍDIOS E INDEMNIZAÇÕES COMPENSATÓRIAS	165,1	263	59,3
TRANSFERÊNCIA DE RECEITA CONSIGNADA	619,8	675,8	9,0
CONSIGNAÇÃO IRS - ALOJAMENTO LOCAL		0,5	
CONTRIBUIÇÃO DE SERVIÇO RODOVIÁRIO	619,8	675,3	9,0

Fonte: Ministério das Finanças

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

A estrutura da despesa do Programa Orçamental está repartida por 18 medidas, destacando-se as relativas às Parcerias Público Privadas (medida 079), da responsabilidade da IP, SA, com um peso

de 43,3%, os Transportes Ferroviários (medida 055), com um peso de 36,9%, da responsabilidade da IP, SA e da CP, EPE, que representam no conjunto 80,2% da despesa total prevista.

A medida Plano de Recuperação e Resiliência tem um peso de 6,1% nas dotações de despesa total não consolidada, com responsabilidade repartida entre o IHRU, IP e a IP, SA.

Infraestruturas e Habitação (PO16) – Despesas por medidas do Programa
(milhões de euros)

Classificador económico	2022	Estrutura 2022
	Orçamento	(%)
Despesa Efetiva Não Consolidada	4 921,9	100,0
001 - SEV. GERAIS DA A.P. - ADMINISTRAÇÃO GERAL	73,2	1,5
004 - SEV. GERAIS DA A.P. - INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA DE CARÁCTER GERAL	1,0	0,0
030 - HABITAÇÃO E SERV. COLETIVOS - HABITAÇÃO	72,7	1,5
036 - SERVIÇOS CULTURAIS, RECREATIVOS E RELIGIOSOS - Cultura	1,4	0,0
052 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - ADMINISTRAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO	93,3	1,9
053 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - INVESTIGAÇÃO	46,3	0,9
054 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - TRANSPORTES RODOVIÁRIOS	282,7	5,7
055 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - TRANSPORTES FERROVIÁRIOS	1 817,3	36,9
056 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - TRANSPORTES AÉREOS	2,3	0,0
057 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - TRANSPORTES MARITÍMOS E FLUVIAIS	4,5	0,1
058 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - SISTEMAS DE COMUNICAÇÕES	57,5	1,2
063 - OUTRAS FUNÇÕES ECONÓMICAS - ADMINISTRAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO	13,8	0,3
079 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS	2 133,0	43,3
084 - SIMPLEX +	0,2	0,0
095 - CONTINGÊNCIA COVID 2019 - PREVENÇÃO, CONTENÇÃO, MITIGAÇÃO E TRATAMENTO	1,2	0,0
096 - CONTINGÊNCIA COVID 2019 - GARANTIR NORMALIDADE	1,3	0,0
101 - PLANO NACIONAL DE GESTÃO DE FOGOS RURAIS	17,9	0,4
102 - PLANO DE RECUPERAÇÃO E RESILIÊNCIA	302,3	6,1
Despesa Total Não Consolidada	6 949,4	
Diferenças de consolidação		
Diferenças de consolidação de ativos e passivos		
Despesa Total Consolidada	5 970,2	
Despesa Efetiva Consolidada	3 942,6	
<i>por memória</i>		
Ativos Financeiros	28,7	
Passivos Financeiros	1 998,9	
Consolidação de Operações financeiras		
Transferência entre entidades		

Notas:

A estrutura em percentagem é calculada em relação à despesa efetiva não consolidada do Programa.

Não inclui ativos e passivos financeiros.

Fonte: Ministério das Finanças