



# ORÇAMENTO DO ESTADO

ESTABILIDADE | CONFIANÇA | COMPROMISSO

**NOTA EXPLICATIVA**

**MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS E DA HABITAÇÃO**





**ORÇAMENTO  
DO ESTADO**

© MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Av. Infante D. Henrique, 1

1149-009 LISBOA

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

## 1. ENQUADRAMENTO

As medidas e as áreas de atuação do Programa Infraestruturas e Habitação abarcam 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 2023 materializa-se em torno dos seguintes grandes eixos:

- Investimento na ferrovia, com destaque para o lançamento dos concursos para a 1ª fase da Linha de alta Velocidade Porto-Lisboa, a fase final da construção da nova linha Évora-Elvas e a continuação da modernização da rede ferroviária existente, com obras em curso nas Linhas da Beira Alta, do Norte, de Sines, de Cascais, do Oeste e do Algarve.
- Apresentação, discussão pública e Avaliação ambiental Estratégica do Plano Ferroviário Nacional.
- Investimento na rodovia, tendo como prioritários os projetos integrados no Plano de Recuperação e Resiliência e na Resolução do Conselho de Ministros nº 46-A/2021, de 3 de maio, tendo em vista o reforço da coesão territorial e das ligações transfronteiriças e a requalificação e conservação da rede rodoviária nacional.
- Desenvolvimento das infraestruturas de comunicações eletrónicas, permitindo a melhoria da conectividade da população portuguesa através, nomeadamente: *i)* das medidas necessárias à implementação do Anel CAM; *ii)* da cobertura dos territórios com baixa densidade populacional e com desafios de viabilidade económica por redes de comunicações eletrónicas capacidade muito elevada; e da continuidade do serviço de TDT.
- Investimento nas infraestruturas portuárias, capacitando os portos de maior competitividade e modernidade e patrocinando a concretização da descarbonização na operação portuária.
- Prossecução dos grandes objetivos estratégicos do Governo para a habitação, ao nível da resposta estrutural e ao nível da resposta conjuntural, salientando o reforço do investimento na habitação pública a preços compatíveis com os rendimentos das famílias (com respostas a entregar já em 2023) e o reforço do investimento no Porta 65, na ordem dos 27%.

## 2. INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS E RODOVIÁRIAS

Considerando os eixos de intervenção, o Governo definiu para 2023 as seguintes prioridades:

### 2.1. Recuperação e expansão da rede e dos serviços ferroviários

#### **Ferrovias 2020**

Em 2023 prossegue a requalificação e modernização da Rede Ferroviária Nacional, fundamentada no Programa de Investimentos Ferrovias 2020. Presentemente estão em desenvolvimento empreitadas em todos os principais eixos da rede nacional, designadamente:

- 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 Espinho e Gaia;

- nos corredores complementares, a eletrificação das Linhas do Oeste e do Algarve e intervenções na Linha de Cascais.

Estes investimentos ferroviários têm uma forte componente de cofinanciamento europeu, através do Portugal 2020 e do Mecanismo Interligar a Europa (MIE/CEF).

### ***PNI 2030***

Em 2023, é 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.

Na sequência dos investimentos realizados no âmbito do programa Ferrovia 2020, essencialmente focados nas ligações internacionais para o transporte de mercadorias e na modernização e eletrificação de uma parte importante da rede ferroviária, a grande prioridade para o desenvolvimento da rede ferroviária na próxima década é a estruturação do eixo principal Norte-Sul da rede ferroviária, ao qual se ligam quase todas as restantes linhas. Atualmente este eixo enfrenta sérios problemas de congestionamento, que impedem o crescimento do transporte de mercadorias, e de competitividade, que impedem o crescimento do tráfego de passageiros e um adequado desenvolvimento do mercado ferroviário. Apenas assim será possível, por um lado, tirar verdadeiro partido dos investimentos nos Corredores Internacionais efetuados até agora e, por outro, alcançar as metas de transferência modal do modo aéreo e rodoviário para o modo ferroviário previstas até 2030. Nesse sentido, o primeiro concurso público referente ao projeto de construção da nova linha ferroviária de alta velocidade que ligará as duas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto deverá ser lançado durante o primeiro semestre de 2023.

### ***Aquisição de material circulante***

Em 2023, a CP — Comboios de Portugal, E.P.E. (CP), prossegue o objetivo de melhoria dos serviços ferroviários de passageiros, através da aquisição de material circulante novo e da recuperação e modernização do material em circulação.

Atualmente, está 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 o serviço regional.

Em dezembro de 2021, a CP lançou 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) .

Ainda, em 2023, a CP lançará o concurso para aquisição de 12 comboios de alta velocidade, com 14 de opção.

Face ao aumento de material circulante ao serviço, manter-se-á a necessidade de continuar a ampliar a capacidade instalada de manutenção de material circulante, tanto da CP quanto do Metro do Porto. 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, em 2023, dar continuidade ao processo de remodelação das carruagens adquiridas à RENFE.

## **2.2. Implementação do Sistema de Mobilidade do Mondego**

Em 2023 será dada continuidade à implementação do Sistema de Mobilidade do Mondego que, além de repor o serviço interurbano entre os três municípios, Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã,

melhorará muito a acessibilidade dentro da cidade de Coimbra. A cidade passará a contar com duas linhas de atravessamento, em canal segregado do tráfego rodoviário, com serviços frequentes e rápidos ao longo de todo o dia.

Prosseguem as obras na infraestrutura, no troço suburbano Serpins - Alto de São João e nos troços urbanos Alto de São João – Portagem e Portagem - Coimbra B, assim como na Linha do Hospital, entre a Avenida Aeminium e o Hospital Pediátrico e no atravessamento da Baixa da cidade de Coimbra. Em paralelo, decorre a contratação do fornecimentos de material circulante (40 autocarros elétricos articulados), dos sistemas técnicos (sinalização, telemática, comunicações) e da empreitada de construção do Parque de Materiais e Oficinas (PMO).

### 2.3. Recuperação e expansão da rede rodoviária

Dando seguimento aos compromissos assumidos, em 2023 continuam a ser de destacar, pelo seu contributo na constante construção de um território coeso e competitivo, o investimento em infraestruturas rodoviárias de ligação às redes principais, a áreas de acolhimento empresarial e transfronteiriças, nomeadamente nos projetos rodoviários incluídos quer no Plano de Recuperação e Resiliência quer na Resolução do Conselho de Ministros nº 46-A/2021 e previamente previstos no Programa de Valorização de Áreas Empresariais, na Estratégia Comum de Desenvolvimento Transfronteiriço e no Programa Nacional de Investimentos 2030:

- Construção do troço Maia-Trofa-Santana da variante à EN14, incluindo a nova ponte sobre o Rio Ave, dando continuidade às intervenções já realizadas na Maia e em Vila Nova de Famalicão de forma a adequar a via à capacidade necessária e reduzir tempos de percurso, situações de congestionamento e, conseqüentemente, a emissão de gases poluentes;
- Aumento da capacidade do IP8 na ligação entre Sines, e o seu porto, à A2, através do aumento do número de vias por sentido deste itinerário principal até ao nó da A2 em Grândola, e requalificação do troço entre Santa Margarida do Sado e Beja, incluindo a construção das variantes aos núcleos urbanos de Figueira de Cavaleiros e Beringel, contribuindo para o desenvolvimento do Porto de Sines, para a transferência modal de mercadorias para a ferrovia e para melhoria as condições de segurança e de circulação rodoviária;
- Construção e melhoria das acessibilidades rodoviárias às áreas de acolhimento empresarial de Mundão (Viseu), Riachos, Camporês (Ansião), Fontiscos (Santo Tirso), Cabeça da Porca (Felgueiras), Rio Maior, Campo Maior, Aljustrel, entre outras, alavancando a entrada e saída de mercadorias de forma eficiente e a redução dos custos de contexto das empresas;
- Construção do troço da Via do Tâmega variante a Celorico de Basto, dando continuidade à intervenção já realizada na ligação de Mondim de Basto a Celorico de Basto e à EN210;
- Conclusão do corredor do IC35 entre Penafiel e Entre-os-Rios e entre Sever do Vouga e a A25, numa extensão total de cerca de 25 km;
- Construção 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 lançamento da obra de duplicação entre Santa Comba Dão e Viseu, troço com registo de maior sinistralidade.

No orçamento para 2023 continua a verificar-se um reforço do investimento na manutenção e conservação da rede rodoviária, principalmente ao nível das atividades relacionadas com a segurança rodoviária, nomeadamente no âmbito da sinalização vertical e horizontal, dos equipamentos semafóricos, da colocação de novas barreiras de segurança, assim como no tratamento de singularidades da via, incidindo particularmente nas interseções e nas travessias urbanas, locais onde se verificam maiores riscos de acidentes.

### 3. TELECOMUNICAÇÕES E CONETIVIDADE DIGITAL

#### *Cabos submarinos*

O Governo tem vindo a desencadear os esforços necessários para garantir a substituição do sistema de cabos submarinos entre Portugal Continental e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira (Anel CAM). Para o efeito foi já aprovado o Decreto-Lei n.º 63/2022, de 26 de setembro, que atribui à Infraestruturas de Portugal, S. A., competências para promover, em regime de concessão, as atividades conexas com o sistema de cabos submarinos de comunicações eletrónicas entre o continente e as Regiões Autónomas.

Foi também aprovada a Resolução do Conselho de Ministros n.º 104/2022, de 2 de novembro, que autoriza a Infraestruturas de Portugal, S. A., a realizar despesa com os procedimentos pré-contratuais no âmbito da implementação do sistema de cabos submarinos que integram o Atlantic CAM. A realização de despesa/encargos plurianuais para o ano de 2023 é de 39M€ com proveniência, maioritariamente, na receita do leilão 5G.

A substituição da atual Plataforma Atlântica, cuja previsão de obsolescência aponta para os anos de 2024 e 2025, visa cumprir com os objetivos de fortalecimento da coesão territorial nacional, garantindo a conectividade interna e a capacitação para a promoção de interligações internacionais.

A nova infraestrutura permitirá ainda um reforço das iniciativas no âmbito da investigação, através da implementação de uma componente SMART nos novos cabos submarinos (sensorização e tratamento de dados), conferindo uma componente estratégica em várias dimensões, como a defesa e a segurança nacionais. Em particular, esta componente SMART irá permitir novas funcionalidades e serviços, tais como:

- Detecção sísmica;
- Monitorização ambiental;
- Suporte a ações de Defesa Nacional de controlo de atividade submarina na nossa zona económica exclusiva (ZEE);
- Supervisão e proteção de cabos amarrados e não amarrados na nossa (ZEE);
- Interligação entre redes científicas.

Este cabo submarino terá também capacidade para interligações internacionais, o que contribuirá para dotar Portugal de melhores condições de atratividade e de competitividade para a amarração de cabos submarinos, assim como para investimentos no mercado digital ligados à estratégia de conectividade

(e.g., instalação de centros de armazenamento e computação de dados e exploração comercial de dados e sistemas, áreas tecnológicas e de inovação e exploração científica de dados, entre outros).

#### ***Teledifusão digital terrestre (TDT)***

O Governo tem vindo a desencadear os passos necessários para assegurar, em 2023, a continuidade do serviço de TDT. Para isso é necessário que a MEO pretenda renovar o seu direito, devendo apresentar o pedido até dezembro de 2022, i.e., com um ano de antecedência do termo da validade do direito atribuído.

A MEO detém um direito de utilização de frequências (DUF) de âmbito nacional, para a TDT, a que está associado o Multiplexer A, válido até dezembro de 2023. Atualmente estão a usar a TDT os seguintes canais: RTP1, RTP2, RTP3, SIC, TVI, RTP Memória e Canal Parlamento, havendo capacidade para mais dois canais.

#### ***Redes de comunicações eletrónicas capacidade muito elevada***

O Governo pretende garantir o acesso de toda a população a redes de comunicações eletrónicas capacidade muito elevada, tendo como propósito assegurar a cobertura de todo o território nacional, garantindo a cobertura de todos os agregados familiares por uma rede gigabit. Tal objetivo encontra-se alinhado com as «Orientações para a Digitalização até 2030: a via europeia para a Década Digital», de 9 de março de 2021, através do qual a Comissão Europeia estabelece o objetivo de cobertura, até 2030, de todos os agregados familiares europeus por uma rede Gigabit e de todas as áreas povoadas por 5G.

Para atingir este desiderato, e não sendo previsível a cobertura, unicamente através da iniciativa privada, das áreas ainda não cobertas por redes de capacidade muito elevada (“áreas brancas”), é necessária uma intervenção pública, em complemento ao investimento privado, na forma de assistência financeira à instalação, gestão, exploração e manutenção destas redes. Neste sentido, o Governo encontra-se a preparar procedimentos concursais para a instalação, exploração e manutenção de redes de capacidade muito elevada nas “áreas brancas”.

Estes procedimentos surgem na sequência dos trabalhos desencadeados em 2021 e 2022, pelos XXII e XXIII Governos Constitucionais, que incluíram uma consulta pública sobre a cobertura de redes públicas de comunicações eletrónicas de capacidade muito elevada e sobre as opções quanto à instalação dessas redes com recurso a financiamento público, incluindo da União Europeia, em complemento ao investimento privado, nas “áreas brancas”.

## **4. INFRAESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS**

Foi publicada, a 14 de outubro, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022 que “promove a análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa”. Para o efeito, prevê a criação de uma Comissão Técnica Independente que irá avaliar as várias opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa e coordenar e realizar a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, na sua redação atual. Estão equacionadas as seguintes opções estratégicas:

- i) Opção estratégica 1: uma solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto do Montijo o de complementar;

- ii) Opção estratégica 2: uma solução dual alternativa, em que o Aeroporto do Montijo adquirirá, progressivamente, o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto Humberto Delgado o de complementar, incluindo a capacidade para o aeroporto principal substituir integralmente a operação do aeroporto secundário;
- iii) Opção estratégica 3: a construção de um novo aeroporto internacional no Campo de Tiro de Alcochete (CTA), que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado;
- iv) Opção estratégica 4: uma outra solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e um Aeroporto localizado em Santarém o de complementar;  
e
- v) Opção estratégica 5: a construção de um novo aeroporto internacional localizado em Santarém, que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado;
- vi) Outras opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa, desde que tecnicamente fundamentadas.

Em termos de prazos, prevê-se que a AAE esteja concluída “até ao dia 31 de dezembro de 2023, mediante a entrega de um relatório final ao membro do Governo responsável pela área das infraestruturas, ouvida a Comissão de Acompanhamento”.

A AAE é um instrumento de apoio à decisão do Governo. Assim, durante o ano de 2023, serão desenvolvidos os estudos e trabalhos necessários para obter um relatório ambiental isento e completo, ao abrigo do regime jurídico vigente, conforme acima referido. Este é um procedimento decisivo para, no início de 2024, o Governo tomar a decisão sobre o novo projeto aeroportuário da região de Lisboa.

Face a toda a conjuntura aeroportuária e a realização da AAE, o Humberto Delgado continuará a ser a única infraestrutura capaz de servir a região aeroportuária de Lisboa. Nesse sentido será constituído um “grupo de acompanhamento” em conjunto com as entidades que operam e impactam a atividade do Aeroporto Humberto Delgado, e que deverá permitir uma ação coordenada capaz de antecipar respostas aos problemas operacionais de todos os aeroportos nacionais.

A NAV – Navegação Aérea de Portugal E.P.E. está na fase final do concurso público internacional para a aquisição dos equipamentos Radar de Banda X e Lidar a instalar no Aeroporto Internacional da Madeira. A fase da escolha dos fornecedores já foi definida, cumprindo assim o previsto no cronograma do Grupo de Trabalho para o Estudo dos Problemas da Operação Aérea no Arquipélago da Madeira. Ao instalar este sistema no Aeroporto da Madeira, espera-se dar um contributo muito significativo para a melhoria da operacionalidade desta infraestrutura de tão grande relevância para a Região Autónoma da Madeira.

## 5. INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS

A atividade portuária continua a desempenhar um papel de relevo no desenvolvimento da economia portuguesa, designadamente no setor exportador. Neste contexto, manter-se-ão as ações necessárias ao aumento da eficiência, modernização e desenvolvimento das infraestruturas portuárias e o apoio à dinamização da atividade portuária, à melhoria das condições de segurança e operacionalidade, à simplificação administrativa e promoção do desenvolvimento sustentável, promovendo-se a coordenação eficiente entre infraestruturas portuárias, redes físicas e plataformas de informação tecnológica, por forma a possibilitar que os portos se venham a constituir como *hubs* de negócios dinâmicos e centros logísticos de valor acrescentado.

Perspetiva-se o reforço da quota ferroviária no interface marítimo, na sequência da transferência da gestão de terminais ferroviários para as Administrações Portuárias, bem como a modernização dos portos nacionais, aumentando a sua competitividade e reforçando a sua ligação à rede transeuropeia de transportes, como resposta à intensificação do transporte marítimo. Dar-se-á continuidade à 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, à simplificação administrativa, à digitalização e à descarbonização, com o objetivo de contribuir para a continuação da recuperação do investimento, para a redução dos custos de contexto, para o relançamento da economia e para a promoção do desenvolvimento sustentável.

O setor marítimo portuário irá concluir em 2023 um investimento global de cerca de €100 milhões através dos quais será possível implementar a Janela Única Logística de forma transversal aos nossos portos; garantir melhores acessibilidades marítimas no Porto de Setúbal; proceder à infraestruturização da Zona de Atividades Logísticas e Industriais do Porto de Aveiro, fundamental para a expansão e desenvolvimento deste Porto nos próximos anos; garantir a operacionalidade do terminal de graneis líquidos também em Aveiro; concretizar a 3ª fase do molhe leste em Sines, fundamental para a expansão do Porto; e proceder ao prolongamento do quebra-mar em Leixões, condição necessária para que seja possível, muito em breve, arrancar com os procedimentos que levarão à construção do novo terminal de contentores deste Porto.

Destaca-se ainda em 2023 o desenvolvimento de uma nova ponte cais em Sines, que será colocada ao serviço dos navios metaneiros, melhorando a capacidade de movimentação do Porto nos vários tipos de gases combustíveis, de uso atual (como o GNL) e futuro (como o hidrogénio verde); e o investimento no Porto da Figueira da Foz, permitindo fazer frente às maiores necessidades de intervenção na deslocação de inertes que têm ameaçado os níveis de operacionalidade deste Porto e a sua utilização em maior segurança.

Em 2023 iniciar-se-ão vários dos projetos de investimento portuário enquadrados pelo PT2030. Na sua globalidade, o PT2030 terá projetos financiados em seis portos marítimos nacionais<sup>1</sup> e irá financiar, ao longo da vigência do quadro comunitário de apoio, um total de €118 milhões, apoiando um investimento global de €212 milhões. Os investimentos visam a expansão das infraestruturas portuárias e a melhoria das acessibilidades, com impacto direto na extensão das respetivas áreas de influência económica e com especial foco na criação de infraestruturas multimodais, reforçando a integração com o transporte ferroviário.

## 6. HABITAÇÃO

Em 2023, numa perspetiva de continuidade e aprofundamento dos eixos e objetivos da política que tem vindo a ser seguida, o Governo continuará a implementar as ações enquadradas no Programa Nacional de Habitação (PNH) e que refletem o disposto na Nova Geração de Políticas de Habitação (NGPH) e na Lei de Bases da Habitação (LBH).

O País dispõe hoje, de facto, de um quadro orientador e normativo que baliza o desenvolvimento de um conjunto de medidas de política habitacional diverso e integrado, assegurando a sua coerência e abrangendo todo o território nacional, adaptando as respostas às especificidades de cada contexto, para o que contribui a estreita relação entre o IHRU e os municípios.

---

<sup>1</sup> Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal e Sines

A vocação universalista da política de habitação, plasmada nos programas em curso, assume assim não só a resposta às necessidades de alojamento das pessoas mais vulneráveis e com menores recursos, mas também, em simultâneo, políticas públicas que melhorem o acesso à habitação de agregados de rendimentos intermédios, permitindo a realização dos projetos de vida pessoais e familiares, bem como a emancipação dos mais jovens.

Por isso, prossegue em 2023 a prioridade concedida a quatro grandes objetivos estratégicos, no âmbito do reforço e qualificação do parque habitacional público, dimensão essencial para efetivar o reconhecimento da habitação como pilar fundamental do nosso Estado Social.

#### ***Programa de apoio ao acesso à habitação - 1º Direito***

O Primeiro Direito – Programa de Apoio ao Acesso à habitação, continuará 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. Este programa constitui um dos pilares mais relevantes do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), com um investimento a fundo perdido de 1.211 M€, até ao 2º trimestre de 2026.

#### ***Parque público de habitação a custos acessíveis***

Em virtude de as dificuldades de acesso à habitação não se sentirem apenas na população com rendimentos mais baixos, mas também no segmento da população com rendimentos intermédios, importa ampliar o parque habitacional público para arrendamento a custos acessíveis existente.

Assim, e sendo o Estado proprietário de um considerável património imobiliário, prosseguirá em 2023 o trabalho de inventário, avaliação e disponibilização do património público apto para uso habitacional, através de reabilitação e construção nova. A Bolsa de Imóveis deste modo constituída contribuirá deste modo para incrementar a oferta de arrendamento acessível, por via do IHRU, dos municípios, do Fundo Nacional de Reabilitação do Edificado (FNRE) e da redinamização do setor cooperativo.

#### ***Bolsa Nacional de Alojamento Urgente e Temporário (BNAUT)***

Prosseguirá, em 2023, o processo de constituição e reforço da Bolsa Nacional de Alojamento Urgente e Temporário (BNAUT), no quadro da cooperação com a Segurança Social e outras áreas governativas. Trata-se de um complemento importante da oferta pública de habitação, ao permite criar uma rede territorial de respostas de emergência e temporárias, contribuindo para a redução das desigualdades, da pobreza e da exclusão social.

#### ***Reabilitação do parque habitacional do IHRU***

A política de reabilitação do parque habitacional do IHRU prosseguirá em 2023. De facto, 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, requerendo intervenção. As obras de conservação e manutenção corrente do restante parque continuará, igualmente, a ser concretizada. O programa de conservação e reabilitação integral do parque do IHRU, em curso desde 2020, assenta num investimento global de 43M€.

No quadro das respostas de natureza mais conjuntural, prosseguirá em 2023 a execução de medidas e instrumentos orientados para o reforço da oferta privada de alojamento a preços acessíveis, destacando-se, neste âmbito:

Os incentivos à disponibilização de oferta habitacional privada através do Programa de Arrendamento Acessível, alargando o leque das entidades beneficiárias e reforçando a articulação com o Porta 65 Jovem, sem prejuízo da manutenção do quadro de incentivos à celebração de contratos de longa duração e no âmbito do regime de habitação a custos controlados;

Reforçar o Programa Porta 65 Jovem na ordem dos 27%, de modo a alargar o universo e elegibilidade de jovens abrangidos.

Prosseguir o trabalho no âmbito da garantia da qualidade construtiva global do parque habitacional, presente em programas de apoio ao financiamento da reabilitação, como o Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbanas (IFRRU 2020) e o Reabilitar para Arrendar;

A par das prioridades referidas, continuarão a ser desenvolvidos 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:

Consolidar a perspetiva plurianual da política habitacional, na sequência da apresentação e aprovação do Programa Nacional de Habitação na Assembleia da República, que passa assim a constituir-se como referencial primeiro do desenvolvimento e acompanhamento da execução dos diferentes programas e medidas do setor;

Realização do estudo comparativo de boas práticas internacionais em matéria de regulação do mercado habitacional, com base na análise dos objetivos e resultados de experiências neste âmbito, em diversos países, avaliando a sua adaptabilidade ao contexto português e propondo medidas que contribuam para uma melhoria do acesso da generalidade das famílias a uma habitação digna;

Avaliação e alteração do Novo Regime do Arrendamento Urbano, mobilizando para o efeito informação estatística rigorosa que será entretanto disponibilizada, no âmbito dos Censos de 2021, e que permite ter uma avaliação mais clara do universo de situações que ainda subsistem nos regimes anteriores ao NRAU;

Salvaguarda de instrumentos complementares à Bolsa Nacional de Alojamento Urgente e Temporário, para dar resposta a acontecimentos imprevisíveis ou excecionais, no âmbito do Programa Porta de Entrada;

Fomento de instrumentos que permitam revitalizar e reorientar a promoção habitacional cooperativa e colaborativa, no quadro de políticas que visam o reforço da participação dos cidadãos e de comunidades locais no setor;

Concretização do Programa «Da Habitação ao Habitat», através da promoção de um guia de boas práticas, incluindo a sua aplicação nos bairros do património público gerido pelo IHRU e pelas autarquias;

Reforço dos programas de mobilidade habitacional, nomeadamente no âmbito dos projetos-piloto criados no quadro do Grupo de Trabalho «Habitar no Interior»;

## 7. ORÇAMENTO 2023

A dotação de despesa total consolidada do Programa Orçamental (PO16) Infraestruturas e Habitação, para 2023 ascende a 6 890 milhões de euros, que apresenta um crescimento de 98,1% face à execução estimada para 2022.

A receita total consolidada prevista para 2023 ascende a 6 960,7 milhões de euros, traduzindo um acréscimo em 77,5% face ao estimado para 2022.

O quadro seguinte ilustra esta evolução:

**Quadro 5.55. Infraestruturas e Habitação - Conta do Programa Orçamental**  
(milhões de euros)

Classificador económico	2022	2023	Variação	Estrutura
	Estimativa	Orçamento	(%)	2023 (%)
<b>DESPESA</b>				
<b>Despesa Corrente</b>	<b>1 186,4</b>	<b>1 644,8</b>	<b>38,6</b>	<b>23,9</b>
Despesas com o pessoal	381,4	448,0	17,5	6,5
Aquisição de bens e serviços	528,2	822,9	55,8	11,9
Juros e outros encargos	115,2	140,7	22,1	2,0
Transferência correntes	120,8	80,2	-33,5	1,2
subsídios	1,1	1,0	-7,6	0,0
Outras despesas correntes	39,7	152,0	282,9	2,2
<b>Despesa de capital</b>	<b>2 018,3</b>	<b>3 076,0</b>	<b>52,4</b>	<b>44,6</b>
Investimento	2 005,9	2 821,9	40,7	41,0
Transferência de capital	12,4	254,1	n.r	3,7
Outras despesas de capital				
<b>Diferenças de consolidação</b>		0,7		
<b>Despesa efetiva consolidada</b>	<b>3 204,7</b>	<b>4 721,5</b>	47,3	
Ativos financeiros	28,7	85,4	197,6	1,2
Passivos financeiros	243,9	2 083,1	754,1	30,2
Diferenças de consolidação de ativos e passivos	0,0			
<b>Despesa total consolidada</b>	<b>3 477,3</b>	<b>6 890,0</b>	98,1	
<b>Receita total consolidada</b>	<b>3 921,0</b>	<b>6 960,7</b>	77,5	
<b>Saldo Orçamental</b>	<b>443,7</b>	<b>70,7</b>		
<i>por memória</i>				
<b>Despesas por Fonte de Financiamento consolidada</b>	<b>Orçamento 2023</b>			
Receitas de Impostos	722,1			
Receitas Próprias	4 913,6			
Fundos Europeus	793,3			
Transferência entre entidades	460,4			
<b>Diferenças de consolidação</b>	0,7			

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 receita total do Programa ascende a 6 960,7 milhões de euros, 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 atribuídas à Infraestruturas de Portugal, SA (IP, SA), taxas de licenciamento e de registo, bem como as aplicadas ao espectro radioelétrico, resultantes da lei das Comunicações Eletrónicas e da Lei dos Serviços Postais, previstas pela ANACOM,

taxas de segurança aérea cobradas pelas entidades dos setores de regulação de supervisão da área da aviação civil e taxas aplicadas à área de transportes terrestres pelo IMT.

No que concerne às vendas de bens e serviços as receitas são relativas à prestação de serviços de transporte de passageiros e manutenção de material circulante pela CP, e à utilização das infraestruturas ferroviárias que constitui receita da IP. Na área da habitação, a receita é proveniente das rendas relativas ao parque habitacional do Estado, afetas ao IHRU.

Para a receita total prevista temos o financiamento europeu, com maior relevância no âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) e do Fundo de Coesão.

A receita de impostos atribuída às entidades do Programa, resulta da compensação financeira do Estado pelo cumprimento das obrigações de serviço público de transporte ferroviário de passageiros e de gestão da infraestrutura ferroviária e da consignação da contribuição do serviço rodoviário e de IRS do alojamento local.

A despesa total consolidada do Programa (6 890 M€) assenta no investimento previsto pelas empresas públicas reclassificadas, designadamente a execução dos contratos de parcerias público-privadas rodoviárias e do Plano de Investimentos 2023-2025 que integra seis eixos:

- Ferrovia 2020;
- Plano Nacional de Investimento 2030 (PNI 2030);
- Programa de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE);
- Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas-PETI3+Rodoviário;
- Plano de Recuperação e Resiliência (no setor rodoviário);
- Intervenções de Reabilitação, pela IP, SA.

Destaque para 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 a 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 do Fundo de Coesão, 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 *vending*, bem como de reforço dos sistemas de vigência e segurança embarcada e aquisição de equipamentos GSM-R, da parte da CP, EPE.

Referência ainda para a continuidade no investimento e implementação do projeto Sistema de Mobilidade do Mondego, com vista à colocação em funcionamento do *Metrobus* até 2023, que prevê a contratação de fornecimento do material circulante e dos sistemas técnicos, da responsabilidade da Metro Mondego, SA.

No âmbito da política pública de habitação, continuam a priorizar-se quatro linhas de intervenção:

- que Parque Público de Habitação a Custos Acessíveis;
- Programa de Apoio ao Acesso à Habitação – 1.º Direito;
- Bolsa Nacional de Alojamento Urgente e Temporário;
- Reabilitação do Parque Habitacional do IHRU.

A despesa corrente, representa 23,9% (1 644,8 M€) do total da despesa do Programa, dos quais, 11,9% em despesa com aquisição de bens e serviços (822,9 M€), com destaque para as dotações destinadas a ações de conservação de bens associados às atividades ferroviária e rodoviária, para a aquisição de materiais de obras de manutenção e investimentos nas infraestruturas ferroviárias, assim 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, em particular as relativas à 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 apoios reembolsáveis para financiamento de iniciativas a desenvolver pelos municípios, integrado na concretização do projeto Parque Público de Habitação a Custos Acessíveis.

O Programa Orçamental inclui as dotações específicas, integralmente financiadas por receitas de impostos, relacionadas com a consignação da Contribuição do Serviço Rodoviário à IP, SA e do IRS do Alojamento Local ao IHRU, que visam assegurar o financiamento da rede rodoviária nacional e das políticas de habitação, respetivamente.

Revestem ainda a natureza destas dotações, as verbas atribuídas a título de compensação financeira do Estado, às entidades públicas reclassificadas, pela prestação do serviço público na gestão da infraestrutura ferroviária e pelo transporte ferroviário de passageiros, conforme se ilustra no quadro seguinte:

**Quadro 5.56. Infraestruturas e Habitação (PO16) - Dotações específicas**  
(milhões de euros)

Agregados/Programas Orçamentais	2022	2023	Varição
	Estimativa	Oramento	%
<b>016 - INFRAESTRUTURAS E HABITAÇÃO</b>	<b>938,8</b>	<b>1003,8</b>	<b>6,9</b>
SUBSÍDIOS E INDEMNIZAÇÕES COMPENSATÓRIAS	263,0	328,0	24,7
TRANSFERÊNCIA DE RECEITA CONSIGNADA	675,8	675,8	
CONSIGNAÇÃO IRS - ALOJAMENTO LOCAL	0,5	0,5	
CONTRIBUIÇÃO DE SERVIÇO RODOVIÁRIO	675,3	675,3	

Fonte: Ministério das Finanças

Continuamos a apoiar os portos da Figueira da Foz (2,0 M€) e de Leixões, Douro e Viana do Castelo (4,5 M€), para infraestruturas portuárias, reordenamento portuário, acessibilidades e equipamentos portuários.

A estrutura da despesa do Programa Orçamental está repartida por 19 medidas, destacando-se as relativas aos Transportes Ferroviários (medida 055), com um peso de 40,8% e as Parcerias Público Privadas (medida 079), com um peso de 38,1%, que representam em conjunto 78,9% da despesa prevista.

A medida Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), medida 102, tem um peso de 6,8% (393,3 M€) na despesa total não consolidada do Programa, sobretudo para a concretização do Plano Nacional de Alojamento Urgente e Temporário e de investimento no setor rodoviário, através dos orçamentos do IHRU, IP e da IP,SA., com responsabilidade repartida entre o IHRU, IP e a IP, SA.

No âmbito da iniciativa de apoio aos refugiados da Ucrânia, englobada nas medidas de impacto geopolítico (medida 103), foram afetos 7 M€ por parte do IHRU, IP.

**Quadro 5.57. Infraestruturas e Habitação (PO16) - Despesas por medidas do Programa**  
(milhões de euros)

Classificador económico	2023	Estrutura 2023
	Orçamento	(%)
<b>Despesa Efetiva Não Consolidada</b>	<b>5 776,8</b>	<b>100,0</b>
001 - SEV. GERAIS DA A.P. - ADMINISTRAÇÃO GERAL	87,0	1,5
004 - SEV. GERAIS DA A.P. - INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA DE CARÁCTER GERAL	1,0	0,0
030 - HABITAÇÃO E SERV. COLETIVOS - HABITAÇÃO	126,4	2,2
036 - SERVIÇOS CULTURAIS, RECREATIVOS E RELIGIOSOS - Cultura	1,5	0,0
052 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - ADMINISTRAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO	100,3	1,7
053 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - INVESTIGAÇÃO	55,1	1,0
054 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - TRANSPORTES RODOVIÁRIOS	347,0	6,0
055 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - TRANSPORTES FERROVIÁRIOS	2 354,2	40,8
056 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - TRANSPORTES AÉREOS	3,1	0,1
057 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - TRANSPORTES MARÍTIMOS E FLUVIAIS	6,5	0,1
058 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - SISTEMAS DE COMUNICAÇÕES	61,1	1,1
063 - OUTRAS FUNÇÕES ECONÓMICAS - ADMINISTRAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO	13,9	0,2
079 - TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS	2 200,5	38,1
084 - SIMPLEX +	0,1	0,0
095 - CONTINGÊNCIA COVID 2019 - PREVENÇÃO, CONTENÇÃO, MITIGAÇÃO E TRATAMENTO	0,4	0,0
096 - CONTINGÊNCIA COVID 2019 - GARANTIR NORMALIDADE	0,5	0,0
101 - PLANO NACIONAL DE GESTÃO DE FOGOS RURAIS	17,9	0,3
102 - PLANO DE RECUPERAÇÃO E RESILIÊNCIA	393,3	6,8
103 - IMPACTO DO CHOQUE GEOPOLÍTICO	7,0	0,1
<b>Despesa Total Não Consolidada</b>	<b>7 945,3</b>	
Diferenças de consolidação	0,7	
Diferenças de consolidação de ativos e passivos		
<b>Despesa Total Consolidada</b>	<b>6 890,0</b>	
<b>Despesa Efetiva Consolidada</b>	<b>4 721,5</b>	
<i>por memória</i>		
Ativos Financeiros	85,4	
Passivos Financeiros	2 083,1	
Consolidação de Operações financeiras		

**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



**ORÇAMENTO  
DO ESTADO**

**MINISTÉRIO DAS FINANÇAS**  
AV. INFANTE D. HENRIQUE, 1  
1149-009 LISBOA

<http://www.portugal.gov.pt>