REPÚBLICA PORTUGUESA

XXV GOVERNO CONSTITUCIONAL

Orçamento do Estado 2026

Nota Explicativa

Infraestruturas e Habitação

Índice

Visão Estratégica 3
Objetivos para 2026 e impacto positivo 5
Entidades da Administração Pública abrangidas 17
Custo das Medidas e fontes de financiamento 18
Observações 21

Visão Estratégica

O XXV Governo Constitucional manteve o seu esforço de simplificação e redução do Orçamento do Estado, expurgando-o de normas sem conteúdo orçamental, e que, como tal, não estavam abrangidas pelo princípio da anualidade. O Orçamento do Estado deve ser apenas um instrumento, que permita ao Governo implementar o seu Programa de Governo.

Nesse sentido, o Orçamento do Estado para 2026 dá continuidade à agenda transformadora iniciada em abril de 2024 com a tomada de posse do XXIV Governo e reforçada com o início de funções do XXV Governo, em junho de 2025. Como refere o programa do Governo: «Iniciou-se, há um ano, um novo ciclo político em Portugal. Um ciclo assente na recusa da inércia. Num mandato curto e intenso, iniciou-se a transformação estrutural do Estado e da economia, mudaram-se políticas públicas e práticas governativas, reconstruiu-se a confiança e valorizaram-se as famílias, as empresas, as instituições sociais e o trabalho.»

A Agenda Transformadora do Governo assenta, assim, em dez eixos principais:

I. Uma política de rendimentos que valoriza o trabalho e a poupança, o mérito e a Justiça Social;
II. Reforma do Estado e guerra à burocracia: descomplicar a vida dos cidadãos e das empresas;
III. Criar riqueza, acelerar a economia e aumentar o valor acrescentado;
IV. Imigração regulada e humanista;
V. Serviços essenciais a funcionar para todos e com qualidade, com complementaridade entre oferta pública, privada e social;
VI. Segurança mais próxima, justiça mais rápida e combate à corrupção;
VII. Construir Portugal: mobilização de todos para ultrapassar a crise da habitação;
VIII. Novas infraestruturas que projetam o País;
IX. Água que Une: salvaguardar o futuro;
X. Plano de reforço estratégico de investimento em defesa.

O Orçamento do Estado para 2026 (OE2026) traduz a reafirmação do esforço do Governo na transformação da economia portuguesa, criando condições mais favoráveis para o investimento e a criação de riqueza, com maiores níveis de produtividade e de crescimento económico. Só com crescimento económico e criação de riqueza é possível melhorar os salários, para o que igualmente contribui uma carga fiscal menor, e ter os recursos para melhorar os serviços públicos, reforçar as prestações sociais e aumentar o investimento público.

O OE2026 também continua a ação, desenvolvida desde abril de 2024, de valorização dos serviços públicos, melhorando áreas fundamentais na vida das pessoas, como a saúde, a educação, a segurança, a mobilidade e a justiça. Mantém-se igualmente uma aposta fundamental na redução da burocracia, na simplificação administrativa e na reestruturação orgânica dos Ministérios. E prossegue-se o caminho que tem vindo a ser realizado desde abril de 2024 na valorização de carreiras na Administração Pública.

Tudo isto num contexto de responsabilidade orçamental. Portugal apresentou, em 2024, um superavit de 0,5% do produto interno bruto (PIB), tendo o Governo a estimativa de um superavit de 0,3% do PIB em 2025 e a previsão de um superavit de 0,1% do PIB em 2026. Estes saldos orçamentais, assentes num crescimento económico robusto, permitem reduzir substancialmente a dívida pública (de 93,6% do PIB em 2024 para 87,8% do PIB em 2026). Num contexto em que a economia portuguesa está num ciclo ascendente de

crescimento e emprego, é fundamental manter o equilíbrio das contas públicas, o que permitirá continuar uma trajetória de redução sustentada da dívida pública e proteger o País de choques assimétricos externos.

O Orçamento do Estado para 2026 (OE 2026) coloca as Infraestruturas, a Mobilidade e a Habitação no centro da estratégia para um crescimento sustentável, competitivo e socialmente coeso.
A área governativa das Infraestruturas e Habitação assume-se como pilar de execução do Programa do Governo, combinando investimento público e privado, simplificação administrativa e governação exigente para acelerar projetos estruturantes, melhorar a qualidade de vida e reforçar a atratividade do país para o investimento e o emprego qualificado.
A visão cruza três objetivos estratégicos:

(i) responder à crise da habitação com aumento rápido e estrutural da oferta;
(ii) modernizar e descarbonizar as redes de transporte e logística;
(iii) garantir mobilidade acessível, eficiente e segura, com forte aposta em soluções coletivas e tecnológicas.

Esta ambição é viabilizada por um *mix* de financiamento que articula Orçamento do Estado, fundos europeus (PRR, Portugal 2030, outros fundos comunitários), instrumentos financeiros e investimento privado, assegurando execução célere, rigor orçamental e prestação de contas.

Infraestruturas
O OE 2026 acelera a implementação do PNI 2030 e dos investimentos do PRR, com foco em ferrovia, rodovia, portos, aeroportos e conectividade digital.
Na ferrovia, a prioridade é dupla:

(a) modernização da rede convencional, para ganhos de capacidade, segurança e qualidade de serviço;
(b) avanço da Linha de Alta Velocidade Lisboa–Porto, com marcos claros de execução, redução substancial de tempos de viagem e libertação de capacidade na Linha do Norte.

Na rodovia, a estratégia privilegia a conclusão dos empreendimentos do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), bem como a concretização do conjunto de projetos de infraestruturas rodoviárias prioritários identificados na Resolução do Conselho de Ministros n.º 69/2025, de 20 de março. O investimento em conservação, requalificação e segurança, maximizando o retorno económico e a resiliência da rede rodoviária existente assume uma relevância significativa.
No sistema portuário, o programa Portos 5+ mobiliza investimento maioritariamente privado em expansão de terminais, descarbonização, integração ferro portuária e gestão digital, consolidando Portugal como hub atlântico de cadeias de valor.
Nas infraestruturas aeroportuárias, prosseguem medidas de aumento de capacidade da rede de aeroportos nacionais e o desenvolvimento do novo aeroporto de Lisboa, ancorando a competitividade do turismo e da economia exportadora.
Nas comunicações e conectividade digital, o OE 2026 reforça a cobertura 5G e fibra e viabiliza o ATLANTIC CAM (cabos submarinos), crítico para a soberania tecnológica, a coesão territorial e a transformação digital de serviços públicos e empresas.

Mobilidade
O objetivo é aumentara quota modal a favor do transporte público e trazer uma mobilidade de proximidade. O OE 2026 apoia a expansão e modernização dos sistemas de metro (Lisboa, Porto e Mondego), a bilhética integrada inteligente, a informação em tempo real e a interoperabilidade de dados, melhorando a experiência do utilizador e a eficiência operacional. São reforçadas as autoridades de transporte e as respostas em territórios de baixa densidade, promovendo coesão territorial. Em linha com as metas climáticas, o orçamento acelera a descarbonização de frotas (elétricas e zero emissões) e a adoção de soluções de mobilidade ativa.

O resultado esperado é mais e melhor oferta, maior fiabilidade e regularidade com menos emissões, e com impactos positivos também na mobilidade urbana e na saúde pública.

Habitação

O OE 2026 dá sequência a uma mobilização nacional do lado da oferta, combinando produção direta, reabilitação e concessão. O IHRU e os municípios são capacitados para aumentar o parque público com valores de renda adequados aos rendimentos familiares, com carteiras de projeto acompanhadas e financiadas.

A valorização do património público devoluto, através de reabilitação, concessão e parcerias, converte ativos improdutivos em respostas habitacionais e equipamentos, reforçando o equilíbrio entre procura e oferta.

A simplificação do Licenciamento para encurtar prazos e custos.

Mantêm-se os apoios ao arrendamento e instrumentos dirigidos a jovens e famílias, com enfoque na sustentabilidade financeira e na previsibilidade regulatória do mercado.

Medidas emblemáticas

Destacam-se:

- Linha de Alta Velocidade Porto-Lisboa (ganhos de tempo e emissões, e libertação de capacidade na rede convencional);
- Os projetos rodoviários prioritários da Rede Rodoviária Nacional, designadamente os que garantem a complementaridade da rede rodoviária com os grandes projetos em desenvolvimento e o reforço das ligações às autoestradas;
- Portos 5+ (capacidade e descarbonização com investimento privado);
- Novo aeroporto de Lisboa (reforço da conetividade internacional);
- ATLANTIC CAM e 5G (resiliência e inovação digital);
- Expansão dos metros urbanos (serviço público e competitividade metropolitana); e
- Programa integrado de oferta habitacional (parque público, reabilitação e arrendamento acessível).

Estas medidas respondem a constrangimentos estruturais, custo da habitação, estrangulamentos logísticos e emissões, e materializam o projeto de País: mais coeso, competitivo, verde e tecnologicamente avançado.

Síntese

Em 2026, esta estratégia deverá acelerar a oferta de habitação, melhorar a mobilidade nas áreas metropolitanas e no interior, aumentar a produtividade logística e exportadora, reduzir emissões e elevar a qualidade dos serviços públicos de transporte. A combinação de obras estruturantes e reformas de processo fortalece a coerência territorial, a transição energética e a atração de investimento, ancorando uma trajetória de crescimento sustentável e inclusivo.

O OE 2026 para as Infraestruturas, a Mobilidade e a Habitação não é apenas um plano de despesa: é um programa de execução do compromisso político do Governo. Ao conjugar investimento focalizado, parcerias eficazes e regras claras, o orçamento traduz-se em resultados tangíveis para as famílias e as empresas - melhor habitação, melhor mobilidade, melhores infraestruturas, dando passos firmes na concretização do projeto do Governo para Portugal.

Objetivos para 2026 e impacto positivo

A área governativa das Infraestruturas e Habitação tem como missão estratégica "reforçar a coesão territorial e social, assegurando soluções acessíveis de habitação e uma mobilidade eficiente, sustentável e inclusiva".
O OE2026 materializa essas diretivas, alinhando-as com o Programa do Governo e com compromissos nacionais e europeus. Na prática, isto significa canalizar recursos para transformar o território: ampliando a oferta habitacional, modernizando as redes de transporte e melhorando o acesso de todas as regiões aos serviços básicos.
A prioridade é transformar investimento em resultados concretos para as pessoas: mais casas a preços comportáveis, melhor mobilidade e redes de infraestruturas mais seguras, eficientes e sustentáveis.
De seguida, de forma objetiva, destacam-se as principais medidas a implementar em 2026, assim como os objetivos e impactos esperados no âmbito da missão da área governativa das Infraestruturas e Habitação.

MEDIDAS 2026

INFRAESTRUTURAS

Infraestruturas ferroviárias e rodoviárias

Ferrovia

Em 2026 prosseguem os ambiciosos programas de investimentos de modernização e requalificação da Rede Ferroviária Nacional (RFN), com particular foco no desenvolvimento da Rede de Alta Velocidade.
Destacam-se como principais intervenções, a concluir no decorrer do próximo ano ou, pelo menos, com elevado grau de concretização, a certificação e subsequente entrada ao serviço da nova linha entre Évora e caia, a modernização das Linhas do Oeste e de Cascais, bem como as melhorias nos acessos e terminais do Porto de Setúbal. No ano de 2026 prevê-se também a continuidade das intervenções de modernização da Linha do Douro, e o início de um conjunto significativo de obras de modernização de linhas na RFN, nas quais se incluem a Linha de Vendas Novas, do Alentejo, de Leixões e do Minho.
Prevê-se ainda o prosseguimento dos vários estudos e projetos em curso, bem como, o início dos procedimentos de contratação dos estudos de viabilidade técnica, económica e ambiental, necessários à tomada de decisão, relativamente aos investimentos ferroviários nas novas linhas constantes da Resolução do Conselho de Ministros n.º 77/2025, de 16 de abril, que aprovou o Plano Ferroviário Nacional (PFN).
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, que continua a enfrentar sérios problemas de congestionamento e de competitividade e ao qual se ligam quase todas as restantes linhas da RFN.

Salienta-se assim a continuidade do projeto relativo à nova Linha de Alta Velocidade Porto–Lisboa (LAV Porto-Lisboa), com a previsão de finalização dos projetos e início de obra, associados ao contrato assinado da Parceria Público-Privada - PPP1), bem como a adjudicação da Parceria Público-Privada - PPP2, correspondentes à Fase 1 do projeto da LAV Porto-Lisboa (troço Porto/Soure). No respeitante à Fase 2 deste projeto, proceder-se-á ao lançamento do concurso público internacional da Parceria Público-Privada – PPP3 – relativa ao troço Soure-Carregado.
Quanto à Ligação de Alta Velocidade Porto/Valença/Vigo, prevê-se, em 2026, a conclusão da do processo de Avaliação de Impacte Ambiental.

Por outro lado, no seguimento da Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2024, de 27 de maio, que determina a antecipação da concretização da Ligação de Alta Velocidade Lisboa-Madrid, prevê-se a conclusão de todos os estudos associados à segunda fase da ligação Lisboa-Madrid, que inclui a Terceira Travessia do Tejo e a ligação Barreiro/aeroporto/Évora, bem como o respetivo início do processo de Avaliação de Impacte Ambiental. A rede ferroviária de Alta Velocidade constitui um empreendimento público de excecional interesse nacional, com dimensão ibérica e europeia, que representa um compromisso essencial de desenvolvimento económico, de coesão territorial, social e de sustentabilidade ambiental do País.

Rodovia

Em 2026, destacam-se os objetivos de recuperação e expansão da rede rodoviária nacional.
A conclusão dos projetos rodoviários incluídos no Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) é um dos grandes objetivos para 2026, designadamente a conclusão dos projetos de *Missing Links* e o Aumento de Capacidade de Rede, de acessibilidades a áreas de acolhimento empresarial e, por último, os referentes a ligações transfronteiriças.
Destacam-se a este respeito a conclusão do IP8 (EN259) - Sta. M. Sado /Ferreira do Alentejo, incluindo a variante de Figueira de Cavaleiros e a variante a Beringel; o IP8 (A26) entre Relvas Verdes e Roncão; o IP2 - Variante Nascente de Évora; o IC2 (EN1) entre Meirinhas e Pombal (km 148,500); a variante à EN211 – Quintã / Mesquinhata; o Acesso do Parque Empresarial de Camporês ao IC8 (Ansião) e a variante de Aljustrel.

Mas terá também um grande enfoque em 2026 a concretização dos projetos rodoviárias prioritários da Rede Rodoviária Nacional, designadamente os que garantem a complementaridade da rede rodoviária com os grandes projetos em desenvolvimento e o reforço das ligações às autoestradas, sobretudo nas zonas do interior e ligações transfronteiriças, que se encontram identificados na Resolução do Conselho de Ministros n.º 69/2025, de 20 de março de 2025.

Destaca-se neste âmbito a ligação entre Coimbra e Viseu em perfil de autoestrada, cuja obra do troço Santa Comba Dão e Viseu se encontra em curso, por representar um projeto de grande relevância estrutural para a conectividade, coesão territorial e melhoria das condições de segurança e circulação do IP3.

A concretização do IC35 entre Rans e Entre-os Rios; a construção da variante à EN222 que liga a A32 a Castelo de Paiva; a variante à EN321-2 na zona de Baião e Lodão; a variante à EN103 prevista no troço entre Vinhais e Bragança e a continuidade da construção do troço da A26/IP8 entre Roncão e Grândola Norte (IC1), terão um peso relevante já em 2026.

Também de destacar a obra em curso da EN341 – Alfarelos (EN342) /Taveiro (Acesso ao Terminal Ferroviário de Alfarelos), bem como as obras que se perspetivam iniciar brevemente, como a EN/ER218 — ponte sobre rio Maçãs (ligação Vimioso/Bragança), a reformulação da interligação da EN101 com a EN14 (Nó de Infias), a requalificação da EN222 – Bateiras / São João Pesqueira e a Ligação do IC35 à EN106 Rans.

Pretende-se igualmente dar sequência aos estudos e projetos de variantes, requalificações e alargamentos de vias existentes. A título meramente indicativo, refere-se a variante à EN210 que dará sequência à concretização do segundo troço da Via do Tâmega entre Corgo e Arco do Baúlhe (A7); a finalização da ligação da Variante à EN326 entre Santa Maria da Feira a Arouca; a intervenção na EN201 e Variante à EN101 em Vila Verde; das requalificações destacam-se o IC2/EN1 – troço Pombal–Redinha, a EN307 Terras de Bouro, a EN233 entre a Guarda e Sabugal e a EN201 em Vila Verde.
Merece destaque pela relevância sobretudo na componente de segurança o estudo do aumento de

capacidade, para além do estudo/intervenção ao nível das condições de segurança em curso, do IC8 entre Pombal (IC2) e Vila Velha de Rodão (A23/IP2).

Destacar o desenvolvimento dos estudos e projetos de novos eixos rodoviários como a ligação transfronteiriça IC31 entre Castelo Branco e Monfortinho; o IC35 que liga Sever do Vouga à A25; o IC6 entre Tábua e Folhadosa; a conclusão do corredor da A13/IC3 que incluí os troços entre Vila Nova da Barquinha (A23) e Almeirim e entre Coimbra e o IP3; a ligação do IP2 em Trancoso à A24 na zona de Lamego com a execução do IC26; o IC9 entre Abrantes e Ponte Sor; o troço do IC11 em Lourinhã; IC13 ligando Montijo, Coruche, Mora, Ponte Sor e Alter do Chão; IP2 em perfil de autoestrada até Portalegre; a continuidade da A26/IP8 até Beja; e estudo da ligação Algés / Trafaria.

Decorre a avaliação e priorização de outras necessidades de investimentos rodoviários, designadamente relativos a novas acessibilidades à rede de alta capacidade.

Para 2026 mantém-se a estratégia do Governo de reforço do investimento na conservação e manutenção da rede rodoviária por forma a repor os níveis de serviço, as condições de circulação e segurança exigíveis para a rede rodoviária nacional.

Comunicações e Conectividade Digital

Em 2026, a Área Governativa das Infraestruturas e Habitação prossegue o investimento em infraestruturas de conectividade física e digital essenciais à coesão territorial e à integração das Regiões Autónomas, com destaque para a modernização dos cabos submarinos.

Atlantic CAM

A modernização da rede de cabos submarinos entre o Continente, os Açores e a Madeira constitui uma das principais iniciativas em curso no domínio das infraestruturas de comunicações estratégicas, sob coordenação da Área Governativa das Infraestruturas e Habitação.
O Atlantic CAM (Continente–Açores–Madeira) substitui o sistema existente, em fim de vida útil, e assegura uma ligação direta, segura e de alta capacidade entre o território continental e as Regiões Autónomas, reforçando a resiliência das comunicações e a integração territorial.
O projeto inclui uma componente SMART permitindo a integração de sensores científicos ao longo do sistema de cabos, capazes de realizar medições sísmicas, deteção de tsunamis, monitorização ambiental e marítima, com interesse para as áreas da proteção civil, investigação e segurança marítima.

Projeto “Anel Interilhas” dos Açores

Complementarmente, encontra-se em desenvolvimento o projeto “Anel Interilhas”, destinado a substituir o atual sistema de cabos submarinos inter-ilhas dos Açores, em operação desde 1998.
O projeto é conduzido pelo Grupo de Projeto “Anel Interilhas”, criado pelo Despacho n.º 9169/2024, de 13 de agosto, sob coordenação da Área Governativa das Infraestruturas e Habitação.
Durante 2026, serão concluídos os estudos técnicos e económicos e o modelo de financiamento, com vista ao lançamento do concurso internacional para a instalação do novo sistema, assegurando redundância, capacidade reforçada e integração plena com o sistema Atlantic CAM.

Cabo submarino de ligação entre as ilhas da Madeira e de Porto Santo

Dada a obsolescência do atual cabo submarino através do qual são feitas as comunicações eletrónicas entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo, prevê-se em 2026 o início do projeto para a substituição do mesmo e para futura ligação desse novo cabo submarino ao Atlantic Cam.

Infraestruturas Portuárias

Os portos nacionais de Portugal Continental registaram, na última década, um período de estagnação na movimentação de cargas, em grande parte devido ao reduzido investimento na renovação e expansão das infraestruturas e equipamentos. A estratégia de aumento da competitividade e modernização dos portos face às novas exigências de automação e digitalização, descarbonização e conectividade, no contexto europeu e mundial, permanecem por cumprir.

Assim, é imperioso e urgente melhorar as capacidades das infraestruturas, equipamentos e acessibilidades marítimas e terrestres dos portos do continente, reforçando o investimento público e privado, especialmente este último, para responder às novas exigências referidas, por forma a alavancar a competitividade, a sustentabilidade e o desempenho portuário e dar resposta às cadeias de abastecimentos e às novas necessidades do comércio externo e do desenvolvimento económico.

A governação das administrações portuárias do continente deve ser fortalecida, promovendo uma gestão e cultura empresarial, com exercício efetivo da sua autonomia e com objetivos e metas de gestão operacional ambiciosas, dotando-as, simultaneamente, de instrumentos de coordenação e planeamento integrado em termos setoriais, intermodais e territoriais. Isto garantirá maior participação das comunidades portuárias, logísticas e locais. Da mesma forma, importa ainda ajustar a organização da administração marítimo-portuária institucional, agregando as atribuições e competências relacionadas com as infraestruturas e a mobilidade no setor marítimo-portuário, atualmente dispersas por várias entidades públicas.

A atualização da moldura legal e regulatória do setor revela-se também crucial para responder às atuais necessidades infraestruturais e tecnológicas com participação privada e para desenvolver modelos ágeis de investimento e de financiamento da expansão e da transição energética e digital dos portos. Nesse sentido, foi aprovado pelo XXIV Governo Constitucional um novo regime para as concessões de terminais de uso público, que inclui um novo prazo máximo de 75 anos para estas concessões.

Tendo esta visão como antecâmara, foi recentemente definida pelo Governo a Estratégia "Portos 5+", aprovada pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 119/2205, de 12 de agosto, que consiste nos seguintes vetores principais:

- Mais Crescimento - Acelerar o investimento no aumento da capacidade, produtividade e competitividade dos portos, em especial com capitais privados, e acelerar o crescimento do movimento de navios, passageiros e cargas, com destaque para a exportação;

Mais Descarbonização e Sustentabilidade - Acelerar o investimento na transição energética e descarbonização dos serviços aos navios, à carga e aos passageiros, promovendo as melhores práticas sustentáveis nos portos e no transporte marítimo e a atração de novos setores da economia circular e das energias verdes;

- Mais Intermodalidade - Promover uma visão logística e intermodal integrada, complementando os portos com mais ferrovia e rodovia mais verde, melhorando as capacidades de interface ferroviário e desenvolvendo soluções logísticas inovadoras;
- Mais Digitalização - Promover a transição digital, avançando mais na transformação digital, automação e integração dos terminais portuários e dos portos e alargando a função da Janela Única Logística (JUL) a todos os serviços dos portos e dos terminais, de forma articulada com o transporte marítimo, rodoviário e ferroviário;
- Mais Integração - Promover uma maior integração estratégica e coordenação entre portos e com as comunidades portuárias, mais concorrência entre terminais portuários e melhor integração simbiótica com as cidades, com o *hinterland* e com as comunidades locais, através de instrumentos conjuntos de

gestão do Porto-Cidade, passando áreas não portuárias para a gestão dos municípios.

Infraestruturas aeroportuárias e aviação

Infraestruturas Aeroportuárias

No âmbito das infraestruturas aeroportuárias, o Governo irá dar continuidade ao processo de desenvolvimento do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), a cargo da Concessionária ANA - Aeroportos de Portugal, S.A., nos termos do Contrato de Concessão, e garantir o aumento da capacidade do sistema aeroportuário do país, em particular no Aeroporto Humberto Delgado (AHD), até à entrada em operação do Novo Aeroporto de Lisboa, conforme veiculado nas Resoluções do Conselho de Ministros n.os 66/2024 e 67/2024, ambas de 27 de maio, mas também dos demais aeroportos.

No que diz respeito ao NAL, está também em curso o processo de estabelecimento de medidas preventivas ao desenvolvimento urbanístico nos terrenos circundantes ao NAL, por forma a evitar a ocorrência de alterações ao uso do solo que possam comprometer ou tornar mais onerosa a instalação do novo aeroporto, em relação àquilo que atualmente se perspetiva.

No que diz respeito aos projetos de aumento de capacidade dos aeroportos portugueses, para o AHD é prioritário assegurar os investimentos necessários que permitam atingir um volume de tráfego anual de 40 a 45 milhões de passageiros, o que implica investimentos nos subsistemas de aeroporto (pista, taxiways, placas de estacionamento, terminais e acessibilidades), de forma a permitir o aumento do número de movimentos por hora.
Nos restantes aeroportos do País dar-se-á prioridade aos investimentos que visem promover a otimização das infraestruturas aeroportuárias do país, tendo em vista o aumento de capacidade para responder à crescente procura de tráfego de passageiros e carga, bem como a melhoria dos níveis de serviço nos diversos subsistemas.
Destaca-se o reforço da capacidade aeroportuária do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, através de investimento em todo o complexo aeroportuário, garantindo maior eficiência operacional e aumentando a conectividade do mesmo, promovendo uma lógica de hub regional, que seja capaz de acomodar o crescimento da procura aérea e consagrando-o como a escolha aeroportuária de referência no noroeste da Península Ibérica. Nos demais aeroportos, destaca-se também, a construção da nova aerogare no aeroporto de Porto Santo, as obras de modernização do terminal no aeroporto de Ponta Delgada e no aeroporto de Faro, todas sob responsabilidade da Concessionária.

TAP

Os resultados da TAP em 2025 revelam uma evolução mista, com lucros no segundo trimestre (37,5 milhões de euros), mas prejuízos acumulados de 70,7 milhões de euros no primeiro semestre. A companhia transportou 7,9 milhões de passageiros no primeiro semestre, um crescimento de 2% face ao período homólogo, mas registou uma quebra de 1% nas receitas operacionais, penalizada pelo aumento dos custos com pessoal e pela pressão sobre as receitas unitárias.
Com o final do plano de reestruturação aprovado pela Comissão Europeia, encerrar-se-á um ciclo de intervenção pública e preparando a empresa para uma nova fase de desenvolvimento.
Neste contexto, o Governo lançou formalmente o processo de reprivatização da TAP em julho de 2025, com a aprovação do Decreto-Lei n.º 92/2025, de 14 de agosto. A operação prevê a alienação de até 49,9% do capital da companhia aérea, sendo 44,9% destinados a investidores estratégicos e 5% reservados aos trabalhadores.
A reprivatização tem cinco grandes objetivos estratégicos:

- Recuperar os montantes investidos pelo Estado;

- Reforçar competências de aviação e engenharia, assegurando a manutenção de rotas estratégicas;
- Valorizar e fazer crescer a TAP com investimento privado, dado que o Estado está impedido de realizar novas injeções de capital;
- Preservar a marca TAP, a sede e o hub em Lisboa, garantindo a continuidade das ligações à diáspora e aos países de língua portuguesa;
- Criar sinergias com um investidor de referência, para aumentar a competitividade da companhia no contexto europeu.

O modelo de privatização adotado permite ao Estado manter uma participação maioritária (mínimo de 50,1%) e inclui mecanismos de salvaguarda para decisões estratégicas, como a manutenção do hub de Lisboa e das rotas essenciais.

Navegação aérea

No âmbito da navegação aérea, após a implementação do *Point Merge System* em maio de 2024, continuar-se-á a trabalhar na melhoria contínua dos procedimentos em vigor, de forma a otimizar a gestão do espaço aéreo português, maximizando a segurança, a fiabilidade e a eficiência.
A nível das infraestruturas de navegação aérea, dar-se-á continuidade aos projetos de desenvolvimento da nova torre de controlo do AHD e da nova torre de controlo do aeroporto do Funchal. Estas infraestruturas serão essenciais para permitir a evolução tecnológica dos sistemas e dar resposta ao previsto aumento de tráfego dos próximos anos.

Obrigações de serviço público

O contrato de prestação de serviços aéreos regulares na rota Porto Santo / Funchal / Porto Santo decorreu normalmente em 2025, com contratos decorrentes de concurso público internacional. Em 2026, prevê-se que a prestação destes serviços decorra com normalidade, nos termos do contrato em vigor.
O contrato de prestação de serviços aéreos regulares na rota Bragança / Vila Real / Viseu / Cascais / Portimão / Cascais / Viseu / Vila Real / Bragança retomou a normalidade em 2025, após o contrato decorrente de concurso público internacional e o pagamento de todos os valores em dívida desde 2022. Em 2026, prevê-se que a prestação destes serviços decorra com normalidade, nos termos do contrato em vigor.
Relativamente à prestação de serviços aéreos regulares nas rotas não liberalizadas entre o continente e a Região Autónoma dos Açores, e após a fixação de novas obrigações de serviço público com maior flexibilidade para os operadores e o lançamento de concurso para a atribuição de indemnização compensatória até ao valor de 12,5M€ por ano, cuja proposta única ainda se encontra em análise, prevê-se que em 2026 já tenha sido iniciado o novo contrato para a prestação de serviços aéreos regulares por um período de cinco anos.

Subsídio social de mobilidade

O Governo procedeu à harmonização dos regimes do Subsídio Social de Mobilidade nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, através da criação de um modelo jurídico único, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 37-A/2025, de 24 de março. Esta medida visa garantir maior equidade, simplificação e eficiência no acesso ao apoio, promovendo a coesão territorial e social.
A plataforma eletrónica de gestão integral do processo será lançada no início de 2026 e permitirá a desmaterialização do processo, a redução da burocracia e do risco de fraude, e a antecipação do momento do reembolso, que poderá ocorrer nos dias subsequentes à aquisição do bilhete. Está também em estudo a criação de um cartão de débito diferido para permitir que os passageiros não tenham de adiantar o valor do subsídio.

HABITAÇÃO

Portugal enfrenta uma grave crise habitacional: a oferta é insuficiente e os preços das casas evoluíram muito mais rapidamente do que os rendimentos das famílias.
O Orçamento do Estado para 2026 reflete a visão estratégica do XXV Governo Constitucional de garantir habitação de qualidade para todos, com o objetivo de travar a escalada de preços, que passa sobretudo por um aumento decisivo da oferta habitacional. As prioridades orçamentais centram-se em ampliar a oferta, agilizar a construção e promover o arrendamento.
Está em curso a execução de 59 mil respostas habitacionais de iniciativa pública, mas também investimento privado e cooperativo (designadamente através da reabilitação de imóveis do Estado devolutos).

Para acelerar estes projetos, o Governo adota medidas excecionais de simplificação e incentivo: licenciamento urbano mais rápido e menos burocrático e criação de novas áreas de expansão urbana, em parceria com as autarquias, para aumentar a oferta nas zonas metropolitanas.
Em paralelo, dinamiza-se um mercado de arrendamento estável, com incentivos aos proprietários para oferta de casas a valores adequados aos rendimentos das famílias (arrendamento de longa duração).
Com estas iniciativas — alinhadas com o programa do Governo, a Lei das Grandes Opções 2024-2028 e os compromissos da Agenda 2030 para cidades sustentáveis —, o Orçamento do Estado para 2026 visa contribuir para corrigir o défice habitacional, aliviar a sobrecarga dos custos da habitação e garantir o acesso a alojamento digno a um maior número de famílias.

O Programa Habitação visa garantir o direito constitucional à habitação através do reforço da oferta de habitação pública e cooperativa, da promoção do arrendamento urbano, da proteção dos arrendatários mais vulneráveis e da modernização dos processos urbanísticos.
Este Programa estrutura-se em torno de três grandes objetivos estratégicos:

- Aumentar e diversificar a oferta de habitação e reforçar o parque habitacional público;
- Simplificar o processo de controlo urbanístico e reforçar a estabilidade legislativa; e
- Promover o acesso estável e digno à habitação, com inclusão e proteção dos mais vulneráveis.

As políticas que visam contribuir para estes objetivos estratégicos foram estruturadas em três ações, que se articulam para responder ao desafio estrutural do acesso à habitação, contribuindo simultaneamente para a coesão territorial, a inclusão social e a sustentabilidade urbana.

Promoção da Oferta Habitacional
Pretende-se aumentar a oferta de habitação pública, estando previstos, para 2026, 930 milhões de euros em programas públicos de promoção e reabilitação, com vista a abranger 22 mil pessoas. Complementarmente, será mobilizado património público (imóveis e terrenos) para projetos habitacionais.

Gestão do Licenciamento Urbanístico
No âmbito do licenciamento urbanístico, o Governo estará focado na modernização administrativa e na revisão normativa. Mais concretamente, investirá na digitalização e simplificação de processos, incluindo a implementação de uma plataforma única nacional para o licenciamento, e na revisão e harmonização de normas e regulamentos urbanísticos com vista à simplificação do urbanismo e da construção.

Regulação do Arrendamento Habitacional
No âmbito da regulação do arrendamento habitacional, pretende-se reforçar a segurança e estabilidade do mercado de arrendamento por via legislativa, bem como a proteção a famílias em situação de especial vulnerabilidade. Adicionalmente, o Governo pretende promover a oferta de arrendamento seguro, com o aumento do número de contratos celebrados ao abrigo deste regime.

MOBILIDADE

O Governo está determinado em implementar uma política pública para a mobilidade assente em quatro pilares fundamentais: a) acelerar a transição do transporte Individual para o transporte público coletivo e modos ativos/suaves, com qualidade e reforço da integração entre modos, b) redinamizar e transformar o sistema de mobilidade, passageiros e mercadorias, para lhe dar maior competitividade, concorrência e acelerar inovação, c) reformar e capacitar as entidades do setor da mobilidade e d) desenvolver políticas publicas de mobilidade para os territórios de baixa densidade que promovam proximidade.
Neste contexto, a melhoria das condições de conectividade e interoperabilidade, de acessibilidade, e fiabilidade, segurança, e conforto constituem atributos essenciais para aumentar a qualidade de serviço oferecido, e consequentemente a competitividade e atratividade pelos modos de transporte coletivo, primordialmente de elevada capacidade.
Em 2026, vamos acelerar a agenda transformadora iniciada em abril de 2024 focados em entregar aos portugueses uma mobilidade verde: segura (acessível, previsível), integrada (intermodal e multimodal, assente em interfaces eficientes), inteligente (interoperável e digital) e sustentável, tendo como objetivo a promoção da eficiência, digitalização e descarbonização da mobilidade, com foco na melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.
Pretende-se concretizar a visão estratégica relativa à mobilidade através das seguintes iniciativas:

1. Aumentar a oferta e a qualidade do transporte público prosseguindo a modernização das frotas.

Aquisição de material circulante: aquisição pela Comboios de Portugal (CP) de 163 (153+10) automotoras elétricas e 12 bimodo e lançamento de concurso para Alta Velocidade; aquisição pelo Metropolitano de Lisboa de 12 veículos LRV — Light Rail Vehicle e 36 unidades triplas; aquisição pelo Metro do Porto de 12 veículos BRT e 22 composições, e aquisição pela Metro Mondego de 35 autocarros articulados elétricos.

2. Expandir e modernizar as redes de transporte com a prossecução dos seguintes investimentos:
    - Do Metropolitano de Lisboa, com mais 23 estações e 17,5 km de rede;
    - Do Metro do Porto, com 32 novas estações e 29,5Km de rede e 8,2 km e 12 paragens BRT — Bus Rapid Transit., e os estudos para as linhas da Trofa e de Gondomar;
    - Entrada em operação do Sistema de Mobilidade do Mondego, com 2 linhas, 42 estações e 42 Km de rede;
    - Estabilização da operação fluvial elétrica nas linhas do Seixal; Montijo e Cacilhas
    - Estudo do prolongamento da rede do Metro do Sul do Tejo, à Costa de Caparica e Trafaria;
    - Estudo e desenvolvimento de outras ligações, nos vários modos de transporte, que justifiquem a aposta em soluções de transporte público, também em canal dedicado.

3. Continuar os programas de apoio tarifário: Passe Ferroviário Verde, o Passe Gratuito para Jovens até aos 23 anos e o Passe Circula.pt;
4. Continuar o Programa Incentiva+TP, que permite às Autoridades de Transporte promover medidas que contribuam para sua capacitação e melhoria do transporte público que prestam;
5. Implementar soluções de bilhética integradas;
6. Apoiar a promoção de transporte flexível e/ou a pedido, que complemente a oferta de serviços de transporte público regular nos territórios de baixa densidade ou baixa procura;
7. Continuar a promover a internalização da mobilidade pedonal e ciclável na cadeia de viagem;
8. Aumentar a qualidade do serviço de mobilidade e transporte pelo reforço da oferta e modernização das

frotas de transporte coletivo, com a abertura do mercado a concessões e subconcessões, visando aumentar a quota modal do transporte público e desta forma descarbonizar a mobilidade em Portugal;

9. Focar o IMT na transformação digital para a prestação de serviços aos cidadãos e às empresas de forma mais eficiente, mais ágil e mais simples;
10. Intensificar a fiscalização na mobilidade e atualizar e modernizar o seu quadro regulatório;
11. Elaborar a Nova Lei de Bases da Mobilidade e Transporte.

Principais Objetivos e Impactos

1) Habitação - aumentar a oferta, simplificar processos e estabilizar o mercado

- **Aumentar a oferta de habitação através de:**
  - Produção direta e reabilitação promovidas pelo IHRU e pelos municípios, com carteiras de projeto acompanhadas e prazos de execução definidos;
  - Mobilização de património público devoluto, afetando imóveis do Estado a projetos habitacionais;
  - Parcerias e modelos concessionais para acelerar a disponibilização de fogos, assegurando valores de renda adequados aos rendimentos familiares e gestão profissional.
- **Reforçar o parque público de arrendamento:**
  - Concretização de novas respostas habitacionais (construção e reabilitação) para famílias elegíveis;
  - Manutenção e expansão de programas de arrendamento e respostas dirigidas a jovens e famílias de rendimentos médios.
- **Simplificar e digitalizar o licenciamento urbano:**
  - Plataforma nacional de licenciamento e interoperabilidade com sistemas municipais, metas de redução de prazos e checklists normalizados;
  - Clarificação de procedimentos e eliminação de redundâncias, garantindo previsibilidade regulatória para promotores públicos e privados.
- **Reabilitação com eficiência energética:**
  - Programas de melhoria do desempenho energético em edifícios públicos e privados, com prioridade a tipologias vulneráveis.

Impactos esperados

- Mais casas a preços comportáveis, maior previsibilidade do mercado de arrendamento e redução do esforço das famílias com a habitação.
- Processos mais simples e rápidos (licenciamento digital), com menor custo de contexto para cidadãos e promotores.
- Conforto e poupança energética em edifícios reabilitados, com benefícios diretos na fatura e na saúde.
- Revitalização urbana: reabilitação de bairros e centros urbanos, criando comunidades mais inclusivas e seguras.

2) Infraestruturas — modernizar redes críticas e reforçar a competitividade

- **Ferrovia:**
  - Modernização da rede convencional (segurança, capacidade e fiabilidade), com intervenção em corredores estruturantes e pontos críticos de desempenho;
  - Cumprimento de marcos de execução da Linha de Alta Velocidade Porto-Lisboa, preparando a futura ligação a Espanha; libertação de capacidade na Linha do Norte para serviços regionais e suburbanos.

- **Rodovia:**
    - Reforço da conservação e requalificação da rede existente, com foco em segurança rodoviária, resiliência climática e melhor desempenho ambiental;
    - Conclusão dos projetos PRR aumentando a capacidade de Rede, garantindo as acessibilidades a áreas de acolhimento empresarial e eliminando os estrangulamentos em ligações inter-regionais e fronteiriças;
    - Concretizar o pacote dos projetos rodoviárias prioritários identificados na Resolução de Conselho de Ministros n.º 69/2025, de 20 de março de 2025, garantindo a complementaridade da rede rodoviária com os grandes projetos em desenvolvimento e o reforço das ligações às autoestradas.
- **Portos (agenda Portos 5+)**
    - Expandir e modernizar os terminais portuários, através da implementação da estratégia Portos 5+;
    - Aumento da carga movimentada nos portos portugueses.
- **Aeroportos:**
    - Reforço de capacidade no curto prazo nos principais aeroportos e avanço do novo aeroporto de Lisboa, com planeamento faseado e medidas de mitigação de constrangimentos.
- **Conetividade digital e resiliência:**
    - Aumento da cobertura 5G e fibra em todo o território e a rede de fibra ótica e banda larga fixa de capacidade muito elevada;
    - ATLANTIC CAM (cabos submarinos) para redundância, soberania tecnológica e coesão territorial.

Impactos esperados

- Viagens mais rápidas, seguras e pontuais, reduzindo tempos porta-a-porta e melhorando a regularidade dos serviços.
- Ganhos de competitividade para exportadores e cadeias logísticas, com portos mais eficientes e corredores intermodais robustos.
- Menos emissões por via da transferência modal e de infraestruturas mais verdes.
- Redução de assimetrias regionais, garantindo acesso equitativo a redes e serviços essenciais em todo o país.

3) Mobilidade - mais transporte público, melhor serviço, menos emissões

- **Aumentar a oferta e qualidade dos transportes públicos**
    - Expansão e modernização dos metros (Lisboa, Porto e Mondego) e reforço das redes suburbanas;
    - Material circulante eficiente e infraestruturas de apoio (oficinas, sistemas de sinalização).
- **Interoperabilidade e experiência do utilizador:**
    - Bilhética integrada, informação em tempo real e integração de dados para planeamento, fiscalização e melhor serviço ao passageiro.
- **Mobilidade de proximidade e coesão:**

  - Reforço das autoridades de transportes e soluções flexíveis em baixa densidade (transporte a pedido, interfaces multimodais);
  - Obrigações de Serviço Público e Subsídio Social de Mobilidade para ligações arquipélagos-continente e redes essenciais.

- **Descarbonização de frotas:**
  - Apoio a veículos zero emissões (urbanos e interurbanos) e infraestruturas de carregamento;
  - Programas de mobilidade ativa e interfaces para última milha.

Impactos esperados

- Serviços mais frequentes, fiáveis e previsíveis, com pagamentos simples e informação clara.
- Custos de deslocação mais baixos e redução de tempos de viagem, melhorando produtividade e qualidade de vida.
- Melhor qualidade do ar e cidades mais saudáveis, com menor ruído e menos congestionamento.
- Inclusão social e territorial, assegurando mobilidade digna a populações vulneráveis e regiões remotas.

Em 2026, estas medidas convertem o orçamento em benefícios tangíveis: casas mais acessíveis, deslocações mais rápidas e limpas e infraestruturas modernas e resilientes - pilares para um país mais coeso, competitivo e sustentável.

Entidades da Administração Pública abrangidas

A execução das medidas previstas para 2026 na área governativa das Infraestruturas e Habitação envolve um conjunto de entidades com intervenção direta nas iniciativas desenvolvidas, destacando-se:

- AMT - Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
- ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil
- ANACOM - Autoridade Nacional de Comunicações
- APA - Administração do Porto de Aveiro, S.A.
- APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.
- APFF - Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A.
- APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A.
- APS - Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A.
- APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.
- Construção Pública, EPE
- CP - Comboios de Portugal, EPE
- GPIAAF - Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
- IFRRU - Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbanas
- IHRU - Instituto de Habitação e de Reabilitação Urbana, IP
- IMPIC - Instituto dos Mercados Públicos, do Imobiliário e da Construção, I. P.
- IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
- IP, SA - Infraestruturas de Portugal, S.A.
- LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I.P.
- Metro do Mondego, SA
- Metro do Porto, SA
- Metropolitano de Lisboa, EPE
- MOBI.E, SA

Custo das Medidas e fontes de financiamento

O Programa Orçamental das Infraestruturas e Habitação evidencia uma dotação consolidada de 8689,8 milhões de euros, que representa um crescimento de 13,7% face ao estimado para 2025. A despesa efetiva consolidada é de 6887,6 milhões de euros, como demonstra a conta do Programa Orçamental.
O total da receita consolidada prevista para 2026 ascende a 8904,2 milhões de euros.

Quadro 5.25. Infraestruturas e Habitação (PO10) — Conta do Programa Orçamental

(milhões de euros)

Classificador Económico	2025	2026	Variação (%)	Estrutura 2026 (%)
	Estimativa	Orçamento		
DESPESA				
Despesa corrente	**2 089,9**	**2 735,5**	**30,9**	**31,5**
Despesas com o pessoal	539,3	705,5	30,8	8,1
Aquisição de bens e serviços	889,4	1 188,9	33,7	13,7
Juros e outros encargos	105,9	73,4	-30,7	0,8
Transferências correntes	451,7	416,4	-7,8	4,8
Subsídios	48,9		-100,0	
Outras despesas correntes	54,7	351,3	n.r.	4,0
Despesa de capital	**4 239,6**	**4 152,1**	**-2,1**	**47,8**
Investimento	2 780,1	3 898,3	40,2	44,9
Transferências de capital	1 403,8	243,8	-82,6	2,8
Outras despesas de capital	55,6	10,0	-82,0	0,1
Diferenças de consolidação	**10,7**			
Despesa efetiva consolidada	**6 340,2**	**6 887,6**	**8,6**	
Ativos Financeiros	**945,1**	**939,7**	**-0,6**	**10,8**
Passivos Financeiros	**359,3**	**862,5**	**140,0**	**9,9**
Diferenças de consolidação de ativos e passivos	**0,6**			
Despesa total consolidada	**7 645,2**	**8 689,8**	**13,7**	
Receita total consolidada	**9 142,7**	**8 904,2**	**-2,6**	
Saldo Orçamental	**1 497,5**	**214,4**		

Despesas por Fonte de Financiamento consolidada	Orçamento 2026
Receitas de Impostos	1 165,7
Receitas Próprias	4 378,7
Fundos Europeus	882,8
Transferências entre entidades	2 262,5
Diferenças de consolidação	

Nota: O presente quadro exclui, nas rubricas de juros, transferências, subsídios, ativos e passivos provenientes e destinados a entidades do Programa Orçamental
Fonte: Ministério das Finanças.

A estrutura da despesa total consolidada do Programa Orçamental assenta principalmente no investimento das empresas públicas e do IHRU, IP, correspondendo a cerca de 44,9% da despesa total do Programa Orçamental.

A dotação de investimento (3898,3 milhões de euros) comporta as parcerias público-privadas rodoviárias, através de intervenções diversas em estradas, associado ao aumento da capacidade da rede, permitindo a eliminação de ligações em falta (*missing links*), da construção, requalificação e modernização da Rede Ferroviária Nacional, do Programa Nacional de Investimentos 2030 e Ferrovia 2020, do desenvolvimento do projeto da nova linha de alta velocidade Porto - Lisboa e iniciativas a desenvolver na digitalização do transporte ferroviário, geridas pela IP, SA.

Prevê-se, no âmbito das infraestruturas digitais, a continuidade do projeto de conceção e implementação do sistema de cabos submarinos que integram o Anel CAM e de projetos rodoviários não elegíveis pelo PRR.

Na área da Mobilidade e dos Transportes, destaca-se sobretudo o investimento alocado aos projetos de expansão da rede do Metropolitano de Lisboa, E.P.E. e do Metro do Porto, S.A., designadamente a Linha vermelha São Sebastião II — Alcântara, a linha Odivelas — Loures a linha da Casa da Música — Santo Ovídio, linha de metro ligeiro e obras complementares, extensão da Linha Rosa e Linhas da Trofa e de Gondomar, incluindo a aquisição de material circulante.

Contempla ainda o investimento nesta área, a aquisição, pela CP, E.P.E., de automotoras elétricas e híbridas destinadas aos serviços urbanos e regionais, com financiamento previsto sobretudo através de verbas do Fundo de Coesão e do Fundo Ambiental, aquisição de equipamento diverso, de material informático, contemplando a informatização de processos comerciais e administrativos.

Prevê-se ainda o investimento da Construção Pública, E.P.E., através de intervenções de requalificação nos edifícios escolares abrangidos pelo Programa de Modernização do Parque Escolar e na melhoria dos sistemas de eficiência energética.

A dotação de despesa corrente, no seu global, ascende a 2735,5 milhões de euros e representa 31,5% do total da despesa, com destaque para a dotação de despesa com aquisição de bens e serviços, que se cifra em 1188,9 milhões de euros, representando 13,7% do total, dotação essa associada às atividades de conservação e segurança rodoviária e ferroviária, aquisição de materiais para obras nas infraestruturas ferroviárias, bem como ao efeito da atividade industrial da ferrovia, da manutenção do material circulante.

As operações financeiras assumem relevância nas dotações do Programa Orçamental, essencialmente as que resultam do financiamento ao Programa de Apoio ao Acesso à Habitação — 1º direito, com vista a assegurar o apoio das iniciativas a desenvolver pelos municípios que visam a reabilitação do edificado e o arrendamento.

Merecem destaque as operações financeiras previstas em passivos financeiros, com vista à amortização de empréstimos pelas empresas públicas, em particular pela IP, S.A., Construção Pública, E.P.E. e MP, S.A..

Da receita total do Programa Orçamental, que ascende a 8904,2 milhões de euros, 49,2% da receita total provém de receita própria decorrente das vendas de bens e serviços relativa à prestação de serviços de transporte pelas empresas públicas; à utilização da infraestrutura ferroviária gerida pela Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.); à manutenção do material circulante a cargo da Comboios de Portugal, E.P.E (CP, E.P.E); à remuneração do contrato-programa celebrado entre o Estado e a Construção Pública, E.P.E.; às rendas relativas à valorização patrimonial, incluindo serviços prestados e obras de adaptação no edificado assim como rendas relativas ao conjunto habitacional do Estado, gerido pelo Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, I.P. (IHRU, I.P.).

Contribui ainda para o agregado de receita própria do Programa Orçamental, de forma significativa, a decorrente da cobrança de taxas, multas e outras penalidades relativas a portagens e licenciamentos pela utilização de bens do domínio público, atribuídas à IP, S.A.; taxas de licenciamento e de registo, designadamente as aplicadas ao espectro radioelétrico, previstas pela Autoridade Nacional de Comunicações e resultantes da Lei das Comunicações Eletrónicas e da Lei dos Serviços Postais; taxas de segurança aérea cobradas pelas entidades dos setores de regulação de supervisão da área da aviação civil reguladas pela Autoridade Nacional de Aviação Civil; taxas aplicadas à área de transportes terrestres reguladas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, previstas no âmbito dos licenciamento, certificações e registos.

As vendas de bens de investimento, alusivas à prestação de serviços realizada pela Construção Pública, E.P.E., no âmbito do Programa da Habitação com o IHRU, I.P, têm também peso na receita do Programa Orçamental.

No financiamento por fundos europeus, merecem referência as verbas provenientes do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), do Fundo de Coesão e outros relacionados com os investimentos na habitação, ferrovia e rodovia.

As receitas contemplam igualmente as operações financeiras (passivos financeiros) relativas a aumentos de capital do Estado e de contração de empréstimos destinados ao financiamento das empresas públicas que integram o Programa Orçamental e a empréstimos PRR para a área da habitação.

O financiamento das parcerias público-privadas rodoviárias, em parte, e a compensação financeira do Estado pelo cumprimento das obrigações de serviço público de transporte ferroviário e fluvial de passageiros, bem como da gestão de infraestruturas ferroviárias, assegurado pelas empresas públicas, assume parte significativa da receita de impostos. Salienta-se ainda as verbas de receita de impostos para assegurar o Apoio Extraordinário à Renda, o Programa Arrendar para Subarrendar, o Balcão do Arrendatário e do Senhorio, a reabilitação do parque habitacional e a inclusão da promoção da habitação, ao abrigo do Programa de Apoio ao Acesso à Habitação.

Observações

Orçamento do Estado