

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 21/2024, de 19 de março

Sumário: Cria o Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros (Incentiva+TP).

A promoção dos transportes públicos constitui um objetivo estruturante do programa do XXIII Governo Constitucional, considerando o seu contributo decisivo, no contexto das alterações climáticas, para atingir as metas de descarbonização da sociedade assumidas por Portugal.

Em 2019, foi criado o Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART), com o objetivo de promover a redução dos preços dos títulos de transportes, assegurando, assim, que o preço não é um entrave à utilização do transporte público.

Em 2020, foi criado o Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP), com o objetivo de promover o reforço dos serviços de transporte público e a implementação de novos serviços em regiões que, por terem menos transportes públicos, requeriam financiamento para aumentar essa oferta.

Estes programas têm-se mostrado essenciais para a promoção do transporte público a nível nacional, pelo que importa assegurar a sua manutenção em termos que permitam às autoridades de transporte (AT) uma maior previsibilidade, equidade e autonomia no desenvolvimento das medidas indutoras da utilização do transporte público, seja por via do preço dos títulos de transporte, seja através da melhoria da oferta ou de outras iniciativas que promovam a utilização do transporte público.

Nesse sentido, o Orçamento do Estado para 2023, aprovado pela Lei n.º 24-D/2022, de 30 de dezembro, na sua redação atual, prevê, no artigo 264.º, que o Governo avalia e determina a criação de um mecanismo que promova a mobilidade sustentável e a coesão territorial, financiado por reafetação das reduções fiscais da receita proveniente do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos, incluindo o adicionamento sobre as emissões de CO₂.

Adicionalmente, o Orçamento do Estado para 2024, aprovado pela Lei n.º 82/2023, de 29 de dezembro, prevê, no artigo 169.º, que é criado o programa Incentiva +TP, sendo financiado, em 2024, por consignação de parte das receitas das taxas de carbono, no valor de € 360 000 000, acrescida de € 50 000 000, de modo a assegurar a manutenção dos preços dos passes de transportes públicos vigentes em 2023, como medida excecional de mitigação dos efeitos da inflação, que importa agora distribuir.

Neste contexto, de acordo com o disposto nas normas suprarreferidas, procede-se, através do presente decreto-lei, à criação do Programa Incentiva+TP, o qual contempla a fusão dos programas PART, PROTransP e das verbas extraordinárias alocadas ao financiamento dos transportes (Extra PART).

Com o presente decreto-lei, assegura-se o financiamento para o sistema de transportes públicos de forma mais robusta, eliminando as condições que atualmente existem, as quais balizam as verbas a afetar a reduções tarifárias e à promoção da oferta do serviço, e que nem sempre se ajustam às necessidades específicas de cada território.

Por conseguinte, o presente decreto-lei reveste-se de especial importância para o setor, sendo a sua aprovação indispensável e inadiável para a continuação das políticas de promoção e reforço dos serviços de transporte público coletivo, sob pena de grave prejuízo para o interesse público.

De modo a assegurar uma maior previsibilidade do financiamento disponível para a promoção do transporte público, as verbas do Incentiva+TP passam a decorrer da consignação de receitas de impostos, ficando ainda estabelecido que, anualmente, há um montante mínimo a transferir para as AT, o qual é atualizado em função da taxa de atualização tarifária.

Paralelamente, procede-se à revisão dos fatores de distribuição das verbas pelas Comunidades Intermunicipais e Áreas Metropolitanas por forma a assegurar uma distribuição ajustada às necessidades expectáveis das AT, a qual se manterá durante os próximos cinco anos, garantindo a estabilidade do financiamento necessário para o desenvolvimento de opções de investimento plurianual.

Por fim, é criado um mecanismo de monitorização e avaliação do programa Incentiva+TP que permita medir de forma mais eficaz os seus impactos e ajustar as verbas transferidas para as AT às suas reais necessidades, sem colocar em causa a previsibilidades dos montantes base disponibilizados através deste novo mecanismo de financiamento do transporte público.

Foram ouvidas a Associação Nacional de Municípios Portugueses e a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei estabelece o regime jurídico do Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros (Incentiva+TP), o qual substitui o Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) nos transportes públicos coletivos de passageiros e o Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP).

Artigo 2.º

Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros

1 – O Incentiva+TP é um programa de financiamento das competências das autoridades de transporte (AT) e das obrigações de serviço público dos operadores de transportes públicos.

2 – O Incentiva+TP destina-se ainda a financiar medidas de promoção do transporte público coletivo.

Artigo 3.º

Medidas de promoção do transporte público coletivo

1 – Consideram-se medidas de promoção do transporte público coletivo, nomeadamente, as seguintes:

a) Apoio à redução e simplificação das tarifas praticadas;

b) Apoio ao reforço ou expansão da oferta, através de serviços regulares ou flexíveis;

c) Investimento em sistemas de bilhética;

d) Investimento na modernização e melhoria da eficiência do sistema de transporte público coletivo, nomeadamente em sistemas de informação ao público e de gestão e/ou monitorização da oferta, na melhoria das condições das paragens e interfaces e construção de faixas bus;

e) Apoio à contratualização de serviços que visem a promoção dos transportes públicos, designadamente realização de estudos de reajustamento das redes e de integração tarifária, elaboração de planos de mobilidade urbana sustentável, contagens e inquéritos sobre a mobilidade e campanhas de promoção do transporte público;

f) Outros serviços essenciais no âmbito das competências das AT, nos termos do disposto no artigo 4.º Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (RJSPTP) aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual.

2 – A definição e a concretização das medidas de promoção do transporte público são da competência das respetivas autoridades de transporte de cada área metropolitana (AM) e comunidade intermunicipal (CIM), nos termos do RJSPTP, cabendo a cada AT identificar as medidas mais eficazes para aumentar a procura de transporte público e assegurar a sustentabilidade das operações que estão a seu cargo.

Artigo 4.º

Financiamento

1 – O Incentiva+TP é financiado através do Fundo Ambiental, criado pelo Decreto-Lei n.º 42-A/2016, de 12 de agosto, na sua redação atual.

2 – O montante das receitas que resultem do adicionamento sobre as emissões de CO₂, previsto no artigo 92.º-A do Código dos Impostos Especiais de Consumo, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 73/2010, de 21 de junho, na sua redação atual, anualmente consignadas ao Fundo Ambiental para o Incentiva+TP é fixado por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das infraestruturas, das finanças e da mobilidade urbana.

3 – O montante previsto no número anterior:

a) Corresponde a uma percentagem entre 50 % e 75 % das receitas que resultaram do adicionamento sobre as emissões de CO₂, previsto no artigo 92.º-A do Código dos Impostos Especiais de Consumo, calculada face ao ano n-2 em que vigora o apoio, com exceção dos casos previstos na alínea seguinte;

b) Deve, no caso de imposição de obrigações tarifárias por parte do Governo, designadamente o congelamento do preço dos títulos de transporte, refletir essa obrigação.

4 – O montante do financiamento Incentiva+TP a transferir mensalmente para as AM e CIM, globalmente consideradas, não pode resultar:

a) Na transferência de um montante inferior ao do ano anterior, de acordo com o publicado pelo Fundo Ambiental nos termos do n.º 8, atualizado tendo em conta a taxa de atualização tarifária (TAT) prevista para cada ano, nos termos do disposto na Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, na sua redação atual;

b) Na transferência de um montante superior ao que resulta do disposto na alínea anterior, acrescido de 5 %.

5 – Caso o montante de receitas a consignar nos termos do n.º 2 exceda o valor global a transferir para as AM e CIM de acordo com o disposto no n.º anterior, o excedente integra os saldos do Fundo Ambiental, ficando a sua utilização condicionada aos objetivos do Incentiva+TP.

6 – O montante das receitas a consignar nos termos do n.º 2 inclui o excedente que integra os saldos do Fundo Ambiental previsto no número anterior.

7 – Caso as receitas previstas no n.º 2 sejam inferiores às definidas no n.º 4, as receitas do Fundo Ambiental devem ser reforçadas através de saldos transitados do Fundo Ambiental com origem neste programa, ou, no caso de estas não serem suficientes, por outras receitas do Orçamento do Estado.

8 – Até 30 de outubro de cada ano, o Fundo Ambiental, tendo por base a informação fornecida pela área governativa das finanças sobre as receitas que resultaram do adicionamento sobre as emissões de CO₂ no ano anterior e a informação fornecida pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) sobre a TAT, divulga o montante previsto no n.º 2 e o valor a transferir para as AM e CIM nos termos do disposto no n.º 4, referentes ao ano seguinte.

Artigo 5.º

Comparticipação dos municípios

O acesso ao financiamento do Incentiva+TP está sujeito a uma participação mínima dos municípios que integram as AM e CIM, proporcional às verbas transferidas nos termos do disposto no artigo anterior, cuja percentagem consta do anexo I ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

Artigo 6.º

Distribuição das verbas do Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros pelas áreas metropolitanas e comunidades intermunicipais

1 – O valor previsto no n.º 4 do artigo 4.º é distribuído pelas AM e pelas CIM de acordo com o fator de distribuição previsto no anexo I ao presente decreto-lei, que considera a população empregada ou estudante que utiliza transportes públicos coletivos (autocarro, metropolitano, comboio ou barco) como principal meio de transporte, majorado por um incentivo ao aumento de utilização de transportes públicos nas regiões que registam quotas de utilização inferiores à média nacional, e ponderado pela duração média dos movimentos pendulares, de acordo com os dados apurados nos Censos 2021.

2 – As AM e CIM procedem à repartição das dotações pelas AT e/ou operadores existentes no seu espaço territorial, tendo em consideração as competências próprias e delegadas, segundo regras a aprovar pelo órgão competente daquelas entidades.

3 – Quando as AM e as CIM tenham constituído empresas no âmbito da atividade empresarial local para o exercício delegado de parte ou da totalidade das suas competências de autoridade de transporte, estas podem receber verbas diretamente do Fundo Ambiental, desde que comuniquem previamente a este a proporção das dotações de que são destinatárias essas empresas locais.

Artigo 7.º

Tarifários

1 – A fixação dos tarifários, incorporando o financiamento no âmbito do Incentiva+TP, é da competência das AT de cada AM e CIM, nos termos do RJSPPT e da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, na sua redação atual.

2 – Os descontos promovidos pelo Estado, designadamente através dos passes para jovens estudantes e Social+, são aplicados sobre os preços de venda ao público da tarifa de referência do título de transporte normal, estabelecida nos termos do número anterior, sem prejuízo das autoridades de transporte poderem atribuir descontos adicionais, no âmbito do Incentiva+TP, aos segmentos de população já apoiados pelo Estado.

3 – As AT contíguas podem articular-se no sentido de estender os apoios a serviços de transporte coletivo de passageiros que abranjam os respetivos territórios.

4 – A implementação do Incentiva+TP nos transportes públicos por parte das AT não pode agravar o défice operacional das empresas públicas, matéria que será avaliada pela AMT, no âmbito das suas competências.

Artigo 8.º

Não execução das verbas

Com exceção do previsto nos artigos 10.º e 11.º, a não execução das verbas não determina uma correção dos valores a transferir nos termos do disposto no artigo 4.º, nem a obrigação de devolução das verbas não executadas a cada ano, as quais devem ser utilizadas na execução de investimentos plurianuais e para suportar outros encargos que resultem do presente decreto-lei.

Artigo 9.º

Obrigações de reporte

1 – Cada AM e CIM submete, até ao final do primeiro semestre do ano seguinte, ao Fundo Ambiental a informação sobre a procura, oferta, receitas e custos das operações de transporte público, bem como toda a informação sobre as medidas de promoção da utilização de transporte público implementadas ou em curso.

2 – Para efeitos do disposto no número anterior, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), o Fundo Ambiental e a AMT definem a estrutura e o formato da informação a disponibilizar, criando canais para a sua submissão que sejam acessíveis às AM e CIM e que evitem a duplicação de reportes.

3 – As AM e CIM podem determinar a não repartição de verbas para as AT ou operadores que atuem no seu âmbito territorial que não prestem a informação necessária para o cumprimento do disposto no n.º 1.

Artigo 10.º

Avaliação intercalar

1 – A AMT efetua, de dois em dois anos, uma avaliação intercalar do financiamento atribuído, na qual avalia:

a) Se existem verbas não executadas e não comprometidas em ações plurianuais ao abrigo do presente decreto-lei;

b) Se as receitas do sistema de transportes superam ou são inferiores aos custos da AT.

2 – As verbas previstas na alínea a) do número anterior devem ser devolvidas ao Fundo Ambiental, no prazo de 30 dias a contar da comunicação para o efeito, passando a integrar os fundos disponíveis para financiamento à promoção do transporte público.

3 – Caso as receitas do sistema de transportes sejam superiores aos custos da AT nos termos da alínea b) do n.º 1, o excedente deve ser repartido pelas entidades financiadoras do Incentiva+TP, na seguinte proporção:

a) 50 % para a respetiva CIM ou AM para reinvestimento no sistema de transportes;

b) 50 % repartido pelo Fundo Ambiental e pelos municípios da respetiva CIM ou AM na proporção do esforço de financiamento efetuado, considerando para este efeito somente as verbas transferidas pelo Fundo Ambiental ao abrigo do previsto no n.º 4 do artigo 4 e a comparticipação mínima dos municípios estabelecida no n.º 1 do artigo 5.º

4 – Caso as receitas do sistema de transportes sejam inferiores aos custos da AT nos termos do disposto na alínea b) do n.º 1, os custos adicionais são cobertos pelas AT com receitas próprias ou atribuídas pelos municípios da AT, não podendo ser invocado o subdimensionamento do financiamento.

5 – Para efeitos do disposto nos números anteriores, considera-se que:

a) As receitas do sistema de transportes incluem as receitas de bilheteira, os financiamentos conferidos pelo Estado ao abrigo do presente decreto-lei ou de outros programas, bem como a participação total dos municípios, estabelecida no artigo 5.º;

b) Os custos da AT incluem os custos com a oferta, as obrigações de serviço público e outros custos da AT associados à promoção do transporte público previstos no presente decreto-lei.

Artigo 11.º

Avaliação global

1 – Até ao final do quinto ano de vigência do Incentiva+TP, e com periodicidade quinquenal, é efetuada pelo IMT, I. P., uma avaliação global do programa, com base nos resultados das avaliações intercalares e na evolução da utilização do transporte público.

2 – O IMT, I. P., com base nas avaliações globais do programa, caso se afigure necessário, apresenta as recomendações e propostas de alteração ao presente decreto-lei, nomeadamente em matéria de alteração do financiamento e dos critérios de distribuição das verbas pela AM e CIM.

Artigo 12.º

Supervisão

A atribuição das verbas previstas no âmbito do Incentiva+TP está sujeita à supervisão da AMT, no âmbito das suas competências.

Artigo 13.º

Contratos interadministrativos

Com a entrada em vigor do presente decreto-lei, mantêm-se válidos os contratos interadministrativos celebrados no âmbito da implementação das reduções tarifárias decorrentes do PART, bem como os regulamentos ou outros instrumentos de aplicação do PART estabelecidos pelas AT.

Artigo 14.º

Norma transitória

Em 2024, a verba afeta ao Incentiva+TP é de 360 milhões de euros, aos quais acrescem 50 milhões de euros para assegurar o não aumento do preço dos passes, conforme estabelecido no Orçamento do Estado para 2024, distribuídos de acordo com o mapa do anexo II ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

Artigo 15.º

Norma revogatória

São revogados:

- a) O Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro;
- b) O Despacho n.º 1824-A/2021, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 33, de 17 de fevereiro.

Artigo 16.º

Entrada em vigor e produção de efeitos

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação e produz efeitos a 1 de janeiro de 2024.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 18 de janeiro de 2024. — António Luís Santos da Costa — Sofia Alves de Aguiar Batalha — José Duarte Piteira Rica Silvestre Cordeiro — Ana Maria Pereira Abrunhosa Trigueiros de Aragão.

Promulgado em 8 de março de 2024.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 13 de março de 2024.

O Primeiro-Ministro, António Luís Santos da Costa.

ANEXO I**(a que se referem o artigo 5.º e o n.º 1 do artigo 6.º)**

Distribuição das verbas do Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros pelas áreas metropolitanas e comunidades intermunicipais e participação mínima dos municípios

Área metropolitana ou comunidade intermunicipal	População móvel	População que utiliza transporte público coletivo (TPC)	Duração das viagens	Quota do TPC	Incentivo aumento de quota do TPC	Tempo gasto em TPC por utilizador alvo	Fator de distribuição das verbas (artigo 6.º)	Participação mínima dos municípios (artigo 5.º)
	A	B	C	D=B/A	E	F=(B+A*E)*C	G=F/Sum(F)	H
Alto Minho	111 388	8 603	17,23	8 %	4 %	225 007	1,257 %	3,5 %
Cávado	235 802	25 226	17,54	11 %	3 %	566 542	3,165 %	4,5 %
Ave	232 867	21 332	16,49	9 %	4 %	505 369	2,824 %	3,5 %
Área Metropolitana do Porto	938 551	137 259	19,97	15 %	0 %	2 741 062	15,315 %	7,5 %
Alto Tâmega	32 867	2 447	15,87	7 %	4 %	59 703	0,334 %	3,5 %
Tâmega e Sousa	209 381	22 583	19,14	11 %	3 %	552 457	3,087 %	4,5 %
Douro	83 039	6 454	16,32	8 %	4 %	159 544	0,891 %	3,5 %
Terras de Trás-os-Montes	46 551	2 190	14,36	5 %	5 %	64 878	0,362 %	2,5 %
Oeste	191 796	18 419	19,28	10 %	4 %	503 034	2,811 %	3,5 %
Região de Aveiro	203 388	13 258	16,46	7 %	5 %	385 608	2,154 %	2,5 %
Região de Coimbra	222 053	21 126	18,59	10 %	4 %	557 849	3,117 %	3,5 %
Região de Leiria	152 169	8 922	15,87	6 %	5 %	262 331	1,466 %	2,5 %
Viseu Dão Lafões	121 947	8 519	16,17	7 %	5 %	236 341	1,320 %	2,5 %
Beira Baixa	36 497	1 978	15,39	5 %	5 %	58 528	0,327 %	2,5 %
Médio Tejo	109 464	9 083	17,77	8 %	4 %	239 220	1,337 %	3,5 %
Beiras e Serra da Estrela	95 057	6 663	15,51	7 %	4 %	162 312	0,907 %	3,5 %
Área Metropolitana de Lisboa	1 572 625	377 480	25,15	24 %	0 %	9 493 622	53,043 %	8,5 %

Área metropolitana ou comunidade intermunicipal	População móvel	População que utiliza transporte público coletivo (TPC)	Duração das viagens	Quota do TPC	Incentivo aumento de quota do TPC	Tempo gasto em TPC por utilizador alvo	Fator de distribuição das verbas (artigo 6.º)	Comparticipação mínima dos municípios (artigo 5.º)
	A	B	C	D=B/A	E	F=(B+A*E)*C	G=F/Sum(F)	H
Alentejo Litoral	49 982	3 262	16,58	7 %	5 %	95 517	0,534 %	2,5 %
Baixo Alentejo	56 718	3 662	15,7	6 %	5 %	102 019	0,570 %	2,5 %
Lezíria do Tejo	121 645	12 407	20,88	10 %	3 %	335 249	1,873 %	4,5 %
Alto Alentejo	49 952	2 713	15,03	5 %	5 %	78 321	0,438 %	2,5 %
Alentejo Central	78 874	4 375	16,67	6 %	5 %	138 678	0,775 %	2,5 %
Algarve	233 257	12 571	15,46	5 %	5 %	374 658	2,093 %	2,5 %
Total	5 185 870	730 532	17,28	14 %		17 897 849	100,000 %	

A – População que realiza deslocações pendulares, que corresponde ao total da população residente que vive no alojamento a maior parte do ano por local de residência, à data dos Censos 2021, principal meio de transporte e local de trabalho ou estudo. Fonte: INE, recenseamento da população e habitação – Censos 2021, quadro extraído a 8 de março de 2023.

B – População que utiliza transporte público coletivo (TPC), que corresponde à população residente que vive no alojamento a maior parte do ano por local de residência, à data dos Censos 2021, e que usa como principal meio de transporte o autocarro, o metropolitano, o comboio ou o barco. Fonte: INE, recenseamento da população e habitação – Censos 2021, quadro extraído a 8 de março de 2023.

C – Duração média dos movimentos pendulares, em minutos, da população residente empregada ou estudante por local de residência à data dos Censos de 2021. Fonte: INE, recenseamento da população e habitação – Censos 2021, quadro extraído a 8 de março de 2023.

D – Quota de utilizadores de TPC, dada pela divisão da população que utiliza transporte público coletivo (coluna B) pela população que realiza deslocações pendulares (coluna A).

E – Incentivo ao aumento de quota de TPC, o qual considera uma bonificação correspondente a um aumento da procura de TP de:

5 % nas comunidades intermunicipais (CIM) onde a quota de utilizadores de TPC é menor que 7 % (metade da média nacional);

4 % nas CIM onde a quota de utilizadores de TPC se situa entre 7 % e 10 %; e

3 % nas CIM onde a quota de utilizadores de TPC se situa entre 10 % e 14 %.

F – Tempo gasto em TPC pela população que usa este modo, majorada pelo incentivo ao aumento de quota de TPC, que decorre da soma da população que utiliza TPC (coluna B) com a multiplicação da população que realiza deslocações pendulares (coluna A) pelo incentivo ao aumento de quota de TPC (coluna E), soma esta multiplicada pela duração média dos movimentos pendulares (coluna C).

G – Fator de distribuição das verbas do Incentiva+TP, a que se refere o n.º 1 do artigo 6.º e que é a percentagem obtida de tempo gasto em TPC pela população que usa este modo, majorada pelo incentivo ao aumento de quota de TPC (coluna F) de cada CIM ou AM, face ao total.

H – Comparticipação mínima dos municípios a que se refere o artigo 5.º, cuja percentagem é proporcional ao escalão de quota de utilizadores de TPC, de acordo com o seguinte:

Nas CIM onde a quota de utilizadores de TPC é menor que 7 % (metade da média nacional), a comparticipação mínima dos municípios é de 2,5 %;

Nas CIM onde a quota de utilizadores de TPC se situa entre 7 % e 10 %, a comparticipação mínima dos municípios é de 3,5 %;

Nas CIM onde a quota de utilizadores de TPC se situa entre 10 % e 14 %, a comparticipação mínima dos municípios é de 4,5 %;

Na AMP onde a quota de utilizadores de TPC é de 15 %, a comparticipação mínima dos municípios é de 7,5 %;

NA AML onde a quota de utilizadores de TPC é de 24 %, a comparticipação mínima dos municípios é de 8,5 %.

ANEXO II**(a que se refere o artigo 14.º)****Verbas do Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros e participação mínima dos municípios para 2024**

Área metropolitana ou comunidade intermunicipal	Fator de distribuição das verbas (artigo 4.º)	Participação mínima dos municípios – (artigo 5.º)	Dotação Incentiva+TP 2024	Participação mínima dos municípios
	$G=F/Sum(F)$	H		
Alto Minho	1,257 %	3,50 %	5 153 700,00 €	180 379,50 €
Cávado	3,165 %	4,50 %	12 976 500,00 €	583 942,50 €
Ave	2,824 %	3,50 %	11 578 400,00 €	405 244,00 €
Área Metropolitana do Porto	15,315 %	7,50 %	62 791 500,00 €	4 709 362,50 €
Alto Tâmega	0,334 %	3,50 %	1 369 400,00 €	47 929,00 €
Tâmega e Sousa	3,087 %	4,50 %	12 656 700,00 €	569 551,50 €
Douro	0,891 %	3,50 %	3 653 100,00 €	127 858,50 €
Terras de Trás-os-Montes	0,362 %	2,50 %	1 484 200,00 €	37 105,00 €
Oeste	2,811 %	3,50 %	11 525 100,00 €	403 378,50 €
Região de Aveiro	2,154 %	2,50 %	8 831 400,00 €	220 785,00 €
Região de Coimbra	3,117 %	3,50 %	12 779 700,00 €	447 289,50 €
Região de Leiria	1,466 %	2,50 %	6 010 600,00 €	150 265,00 €
Viseu Dão Lafões	1,320 %	2,50 %	5 412 000,00 €	135 300,00 €
Beira Baixa	0,327 %	2,50 %	1 340 700,00 €	33 517,50 €
Médio Tejo	1,337 %	3,50 %	5 481 700,00 €	191 859,50 €
Beiras e Serra da Estrela	0,907 %	3,50 %	3 718 700,00 €	130 154,50 €
Área Metropolitana de Lisboa	53,043 %	8,50 %	217 476 300,00 €	18 485 485,50 €
Alentejo Litoral	0,534 %	2,50 %	2 189 400,00 €	54 735,00 €
Baixo Alentejo	0,570 %	2,50 %	2 337 000,00 €	58 425,00 €
Lezíria do Tejo	1,873 %	4,50 %	7 679 300,00 €	345 568,50 €
Alto Alentejo	0,438 %	2,50 %	1 795 800,00 €	44 895,00 €
Alentejo Central	0,775 %	2,50 %	3 177 500,00 €	79 437,50 €
Algarve	2,093 %	2,50 %	8 581 300,00 €	214 532,50 €
Total	100,000 %		410 000 000,00 €	27 657 001,00 €

117478679