

Orçamento Estado 2010 - MOPTC

Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações

1. MOPTC – Linhas gerais

2. Prioridades MOPTC

3. Racionalidade e *Governance*

4. Orçamento de Estado de 2010

1.1. Reafirmação do enquadramento da política do MOPTC dentro das prioridades fundamentais do Governo para a legislatura

- A função do MOPTC no quadro da política deste Governo tem de ser vista como o instrumento da política estrutural, na sua dimensão mais ampla de política de desenvolvimento económico e social, visando o reforço da competitividade da economia e a promoção da equidade social e da redução das assimetrias territoriais;
- Esta função é desenvolvida através do planeamento e da provisão de infra-estruturas de transportes e comunicações e da adequada regulação e provisão de serviços nestes domínios, nomeadamente através do Sector Empresarial do Estado e da articulação com a iniciativa privada;
- As políticas de infra-estruturação do território e de provisão de serviços têm igualmente um efeito muito significativo no emprego, no produto e no nível geral de preços, o que lhe dá uma dimensão muito relevante na condução na política de gestão do ciclo económico;
- O XVIII Governo foi eleito num momento em que, para além da persistência de graves entraves à melhoria da competitividade das empresas nacionais, ocorreu a crise mais grave da economia mundial dos últimos 80 anos.

1. MOPTC – Linhas gerais



1.1. Reafirmação do enquadramento da política do MOPTC dentro das prioridades fundamentais do Governo para a legislatura

- Neste contexto o papel da política do MOPTC no XVIII Governo Constitucional tem de ser visto numa perspectiva de:
 - Remoção de constrangimentos estruturais da economia portuguesa e de combate à crise económica conjuntural;
 - Relançamento da economia e promoção do emprego;
 - Reforço da competitividade, redução da dependência energética e do endividamento externo, valorização das exportações e modernização do país;
 - Desenvolvimento de políticas sociais, qualificação dos serviços públicos e aumento da coesão económica e social.

1. MOPTC – Linhas gerais



1.2. Os objectivos gerais da política do MOPTC

- Promover a coesão económica, social e territorial do país, promovendo a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e bens nas cidades médias e áreas de baixa densidade;
- Modernizar as infra-estruturas de transportes e comunicações, estimulando a inovação e o desenvolvimento tecnológico;
- Aproximar Portugal do centro, valorizando a sua posição geoestratégica na fachada Atlântica da Europa;
- Melhorar as condições de competitividade das empresas;
- Reforçar a atractividade internacional;
- Promover uma mobilidade mais sustentada nas áreas metropolitanas;
- Adequar a governação do sistema de transportes e comunicações aos objectivos sectoriais.

1. MOPTC – Linhas gerais

2. Prioridades MOPTC

3. Racionalidade e *Governance*

4. Orçamento de Estado de 2010

2. Prioridades MOPTC



A prossecução dos objectivos do MOPTC implica a concretização das prioridades definidas em matéria do que se convencionou designar de grandes projectos:

- Construir o Novo Aeroporto de Lisboa;
- Prosseguir o projecto de integração nas redes de alta velocidade europeia;
- Concretizar a construção das Redes de Nova Geração nas regiões do interior e das Ilhas;
- Concretizar o PRN no que respeita às concessões rodoviárias adjudicadas ou em fase de concurso.

2. Prioridades MOPTC



2.1. Construir o Novo Aeroporto de Lisboa

- Foram recentemente aprovadas as bases de concessão da ANA;
- Novo Aeroporto de Lisboa (NAL):
 - Será definido o modelo de negócio do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL);
 - Contratação da concepção, construção, financiamento e exploração do NAL;
 - Em finais de Fevereiro será apresentado o Estudo de Impacto Ambiental do NAL, devendo o mesmo ser entregue em Março à APA;
 - Em Outubro estima-se a emissão da DIA relativa ao NAL;
 - Estima-se que até ao final do ano seja lançado o concurso para o NAL;
 - Estimativa de custo para o NAL é de 3,5 milhões de euros.

2. Prioridades MOPTC



2.2. Rede Ferroviária de Alta Velocidade

- Assinatura do contrato de concessão do troço Poceirão-Caia;
- Adjudicação do concurso para o projecto, construção, financiamento e manutenção da infra-estrutura do troço Lisboa-Poceirão;
- Lançamento dos concursos das empreitadas de Construção das Estações de AV de Caia e Lisboa e respectivos troços adjacentes;
- Lançamento do concurso para o fornecimento de material circulante;
- Lançamento do concurso relativo à Sinalização e às Telecomunicações da Rede de Alta Velocidade;
- Lançamento dos concursos para o projecto, construção, financiamento e manutenção da infra-estrutura dos troços Pombal-Porto e Lisboa-Pombal;
- Preparação dos processos concursais para a empreitada de construção da Estação do Porto;
- Em 2010 estima-se um investimento na ordem dos 42 milhões de euros no troço Poceirão-Caia.

2. Prioridades MOPTC

2.3. Redes de Nova Geração

- Garantir a cobertura de banda larga de alta capacidade no território nacional, através dos concursos para a construção de Redes Nova Geração (RNG) :
 - Generalização a todo o território da banda larga numa lógica de serviço universal;
 - Garantir a instalação de RNG em todo o território nacional.

Zona	Data Concurso	Adjudicatário	Prazo Contrato (anos)	Área de Influência	População	Alojamentos	Investimento (M€)	Financiamento Público (M€)	Financiamento Público (%)
Norte	Jun-09	DSTelecom	20	Aveiro, Braga, Bragança, Guarda, Porto, Viana do Castelo, Vila Real e Viseu	488.294	313.172	68,7	34,9	51
Alentejo e Algarve	Jun-09	DSTelecom	20	Beja, Évora, Portalegre, Santarém e Faro	263.370	186.076	40	23,9	60
Centro	Mai-09	VIATEL	20	Aveiro, Castelo Branco, Coimbra, Guarda, Leiria, Santarém e Viseu	370.874	262.230	47,8	30,9	65
Total					1.122.538	761.478	156,5	89,7	57

Nota: em 2010 apenas existirá investimento privado

2.4. Infra-Estruturas Rodoviárias

- **Concretização do Plano Rodoviário Nacional:**
 - Abertura ao tráfego de vários lanços na rede nacional – conclusão da CRIL, IC2 (Variante Sul de Coimbra), IC6 (Catraia dos Poços/Tábua);
 - Continuarão em curso as obras integradas nas concessões – Túnel do Marão (IP4), AE Trasmontana (IP4), Douro Interior (IP2 e IC5), Baixo Alentejo (IP8), Baixo Tejo (IC32), Litoral Oeste (IC9, IC36 e IC2), Algarve Litoral (requalificação da EN125);
 - Início das obras das concessão Pinhal Interior (IC3 e IC8);
 - Concurso da Concessão AE Centro;
 - Estudo das acessibilidades rodoviárias da Terceira Travessia Rodoviária do Tejo.
- **Desenvolvimento de um Programa de Monitorização, Modernização e Requalificação das estradas nacionais e regionais existentes, bem como contratualizar a sua conservação;**
- **Contribuição para colocar Portugal entre os Estados da UE com mais baixas taxas de sinistralidade;**
- **Introdução de portagens nas SCUT.**
- Em 2010, o investimento em infra-estruturas rodoviárias totalizará cerca de 1.030 milhões de euros.

1. MOPTC – Linhas gerais

2. Prioridades MOPTC

3. Racionalidade e *Governance*

4. Orçamento de Estado de 2010

3. Racionalidade e *Governance*



3.1. Racionalidade

- Passagem a uma fase nova da consideração dos projectos de infra-estruturas na perspectiva da sua racionalidade global e da sua racionalidade sectorial o que remete, também, para a preocupação de maximizar os seus efeitos em termos dos objectivos de dinamização económica, e de criação de factores de competitividade e de atractividade internacional que se pretendem alcançar;
- Exigências de natureza financeira, tanto mais prementes quanto mais se afirmam as restrições no plano orçamental e importando avaliar de forma rigorosa as aplicações alternativas que se colocam ao investimento público;
- Clara definição de prioridades e identificação das referências que servirão de base aos ajustamentos que importa introduzir.

3. Racionalidade e *Governance*



3.1. Racionalidade (continuação)

- Sistema aeroportuário

Prosseguir a **modernização das infra-estruturas aeroportuárias nacionais**, melhorando as condições de operação e de segurança, aumentando a capacidade e otimizando o potencial de receitas comerciais associadas aos negócios de não – aviação:

- Aumentar a capacidade do Aeroporto da Portela;
- Abertura novas rotas e novos destinos do Aeroporto Sá Carneiro;
- Ampliação e remodelação do Aeroporto de Faro;
- Definir um modelo de rotas apropriado para o Aeroporto de Ponta Delgada (João Paulo II), aumentar a captação de tráfego de modo a apoiar o desenvolvimento turístico da Região e criar um modelo de propriedade que viabilize a sustentabilidade económica das infra-estruturas;
- Aeroporto da Madeira e Porto Santo – aumentar a captação de tráfego para fazer uso da capacidade existente e contribuir para o desenvolvimento da Região.

3. Racionalidade e *Governance*



3.1. Racionalidade (continuação)

- Iniciar a **exploração** e promover o desenvolvimento da actividade, em termos operacionais e comerciais, do **Terminal Civil de Beja**, em articulação com as entidades regionais e os restantes parceiros, bem como a evolução da estratégia e desenvolvimento turístico da Região - abertura ao tráfego civil;
- Assegurar a **inovação** no sector de forma a conseguir **operações mais eficientes**, incremento da **qualidade do serviço prestado**, redução de custos e **diversificação de fontes de receita**;
- Garantir a **sustentabilidade** e **coesão solidária** do sistema de aeroportos nacionais, incentivando o seu **funcionamento em rede integrada**;
- Implementar medidas ao nível da **política ambiental** nos aeroportos;
- Assegurar a resposta do sector aos novos desafios de liberalização, implementação de acordos bilaterais do transporte aéreo entre Estados-membros e terceiros, desenvolvimento do **Céu Único Europeu**.
- Estão previstos pela ANA investimentos na ordem dos 150 milhões de euros no sistema aeroportuário nacional (cerca de 60% no Aeroporto de Lisboa).

3. Racionalidade e *Governance*

3.1. Racionalidade (continuação)

- Sistema Portuário:
 - Adaptação das infra-estruturas portuárias à procura potencial;
 - Conclusão das concessões dos terminais portuários;
 - Promoção da articulação das infra-estruturas portuárias com as plataformas logísticas e com as redes rodoviárias e ferroviárias;
 - Criação e internacionalização da marca Portos de Portugal;
 - Estima-se um investimento em infra-estruturas portuárias de cerca de 330 milhões de euros.

Unidades: milhões de Euros	Total	Execução
IPTM	32,4	2009-2011
APDL	61,7	---
APS	45,0	2007-2011
APL	79,3	2009-2010
APA	72,2	2009-2012
APSS	39,7	2008-2012
Total	330,4	

3. Racionalidade e *Governance*



3.1. Racionalidade (continuação)

- Sistema Logístico:
 - Continuação da implementação do Plano Portugal Logístico, em articulação com as infra-estruturas portuárias e acessibilidades rodoviárias e ferroviárias;
 - Estima-se a criação de 38.000 novos empregos e um investimento de cerca de 1.300 milhões de euros.

3. Racionalidade e *Governance*



3.1. Racionalidade (continuação)

- Melhorar as acessibilidade e as condições de mobilidade nas áreas metropolitanas:
 - Continuação do desenvolvimento do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto (investimento estimado de cerca de 166 milhões de euros em 2010);
 - Prossecução da expansão da bilhética sem contacto aos operadores privados de transporte rodoviário de passageiros da Área Metropolitana de Lisboa;
 - Estudo da expansão do Metropolitano de Lisboa (investimento estimado de cerca de 259 milhões de euros em 2010).

3. Racionalidade e *Governance*



3.1. Racionalidade (continuação)

- Desenvolver as redes de transporte entre centros urbanos e as áreas de baixa densidade:
 - Conclusão da beneficiação da Linha do Douro;
 - Prossecução do programa de modernização e melhoramento das condições de segurança e operação da rede ferroviária convencional bem como a ligação a sistemas ferroviários urbanos;
 - Realização de intervenções para eliminar diversos estrangulamentos no transporte ferroviário de mercadorias;
 - Aquisição de material circulante para passageiros e mercadorias, com vista à racionalização e renovação da frota da CP em vários segmentos de mercado;
 - Prossecução do programa de redução da sinistralidade em passagens de nível;
 - Implementação da acção que visa possibilitar a compra de um bilhete com qualquer origem e destino em qualquer estação;
 - Continuação do desenvolvimento do Sistema de Mobilidade do Mondego.

3. Racionalidade e *Governance*



3.1. Racionalidade (continuação)

- **Sector das comunicações** - garantir o funcionamento num quadro de **competitividade** e **concorrência** - preparar o sector para a liberalização gradual e controlada dos serviços postais;
- **Sociedade de Informação** - assegurar o **acesso** da maioria da **população** à **sociedade de informação**:
 - Assegurar um custo mensal de utilização de serviços de telecomunicações (*voz*, *dados*, *internet* e *TV*) abaixo da média europeia para um nível de utilização *standard*.
- Afirmar **Portugal** como o país **produtor de tecnologia**.

3. Racionalidade e *Governance*



3.2. *Governance*

- *Governance* entendida na sua dimensão macro, sistémica e empresarial, competindo ao MOPTC a orientação estratégica das suas áreas tuteladas e zelar pelo seu cumprimento através de adequada monitorização;
- Nesta perspectiva será apresentado a curto prazo um **Plano Estratégico de Transportes** para o horizonte 2020, onde é formulada uma visão estratégica articulada do sector, propondo uma cascata de objectivos para o sistema e identificando um conjunto de planos operacionais que em diferentes prazos deverão ser elaborados ou revistos, sendo exemplos disto mesmo:
 - Plano Marítimo Portuário;
 - Plano Rodoviário Nacional;
 - Plano Ferroviário;
 - Plano para a Intermodalidade;
 - Plano para os Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS).

3. Racionalidade e *Governance*



3.2. *Governance* (continuação)

- Compete ainda ao MOPTC garantir uma **adequada regulação do sistema** que assegure a **convivência do mercado com a prestação de serviço público** de transportes e comunicações;
- Para que tal possa ser garantido, assume especial relevância a adequada **análise da viabilidade financeira** e a **análise dos custos e benefícios económicos e sociais** de cada um dos **projectos de investimento** que se possam identificar. Esta orientação é da máxima importância para garantir a boa aplicação de recursos financeiros públicos escassos e a equidade intergeracional nas decisões de investimento.

3. Racionalidade e *Governance*



3.2. *Governance* (continuação)

- A *governance* passa ainda a nível micro, pela garantia da **sustentabilidade financeira dos operadores** em geral e em particular do sector empresarial do estado;
- Neste sentido, estamos particularmente atentos à **situação financeira da generalidade das empresas públicas sob nossa tutela**, muitas das quais têm uma operação estruturalmente deficitária e um *stock* de dívida acumulada que é insustentável a prazo e é permanentemente alimentado pelo défice operacional e por uma insuficiente cobertura dos custos de investimento;
- A boa *governance* destas empresas implica **quebrar com o investimento inercial, garantindo que todos os projectos produzam benefícios que cubram os custos associados à sua realização**, que o investimento no sector seja neutro relativamente à situação líquida das empresas e que os custos da prestação do serviço público sejam devida e atempadamente contratualizados e cobertos.

1. MOPTC – Linhas gerais
2. Prioridades MOPTC
3. Racionalidade e *Governance*
4. Orçamento de Estado de 2010

4. Orçamento de Estado de 2010

4.1. O Orçamento do MOPTC

4.1.1. Despesa Total Consolidada – MOPTC (milhões de euros)

	2009 Estimativa	2010 Orçamento	Variação (%)
Sub sector Estado (serviços integrados)	183,5	181,4	-1,2
1. Funcionamento normal:	41,4	37,6	-9,2
1.1. Com cobertura em receitas gerais	33,2	37,6	13,3
1.2. Com cobertura em receitas consignadas	8,2	0,0	
2. Investimentos do Plano	142,1	143,8	1,2
2.1. Financiamento Nacional	137,8	135,0	-2,0
2.1. Financiamento Comunitário	4,3	8,8	104,7
Sub sector Serviços e Fundos Autónomos	280,7	320,8	14,3
Despesa total não consolidada	464,2	502,2	8,2
Consolidação transferências entre subsectores	81,6	88,6	8,6
Despesa total consolidada	382,6	413,6	8,1

Nota: exclui passivos financeiros

4. Orçamento de Estado de 2010



4.1.1. Despesa Total Consolidada – MOPTC (continuação)

- A despesa total consolidada do MOPTC ascende a **413,6 milhões** de euros, o que corresponde a **0,7%** da Administração Central e a cerca de **0,2 %** do PIB;
- Face à estimativa da despesa consolidada do Ministério em 2009, a **despesa total prevista** para o corrente ano regista um crescimento de **8,1%**, apresentando o sub-sector Estado uma **redução da ordem dos 1,2%** enquanto que o sub-sector Serviços e Fundos Autónomos cresce **14,3%**;
- No sub-sector Estado, a **variação negativa de 1,2%** é explicada fundamentalmente pelo facto de a **despesa coberta por receita consignada** passar a ser praticamente inexistente – em 2010 o Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias (InIR) passa a integrar o universo dos Serviços e Fundos Autónomos;
- O **acréscimo de 104,4%** decorre do **aumento do financiamento comunitário**, representando **uma variação absoluta de 4,5 milhões** de euros, o que **não é suficiente** para compensar a variação negativa prevista em receita consignada.
- A **despesa com maior peso** na estrutura da despesa do sub-sector Estado do MOPTC está afectada a investimentos do Plano – Financiamento Nacional (PIDDAC) – num total de **135 milhões de euros** que agrega os **investimentos associados aos diferentes tipos de transportes**, bem como as respectivas infra-estruturas, sendo executados essencialmente pelos seguintes serviços:
 - Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais - com **63 milhões** de euros;
 - Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres - com **24 milhões** de euros;
 - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos - com **36 milhões** de euros.
- **As transferências internas**, no montante de **88,6 milhões** de euros, são constituídas na sua grande maioria por **verbas relativas ao PIDDAC**, no valor de **66,7 milhões** de euros, **transferidas para os Serviços e Fundos Autónomos**.

4. Orçamento de Estado de 2010

4.1.2. Despesa Total Consolidada por classificação económica – MOPTC (milhões de euros)

	Orçamento de 2010			Estrutura 2010 (%)
	Estado / Serviços Integrados	Serviços e fundos autónomos	Despesa consolidada	
Despesa corrente:	66,3	246,3	277,1	67,0
Despesas de pessoal	16,2	113,2	129,4	31,3
Aquisição de bens e serviços	13,2	79,9	93,1	22,5
Juros e outros encargos	0,0	0,1	0,1	0,0
Transferências correntes:	36,5	42,2	43,2	10,5
Intra-instituições do Ministério	35,5			
Restantes Administrações Públicas		16,5	16,4	4,0
Subsídios		0,5	0,5	0,1
Outras despesas correntes	0,4	10,4	10,8	2,6
Despesa de capital:	115,0	74,6	136,5	33,0
Aquisição de bens de capital	1,2	45,9	47,1	11,4
Transferências de capital:	113,9	28,6	89,4	21,6
Intra-instituições do Ministério	53,1			0,0
Restantes Administrações Públicas		6,1	6,1	1,5
Despesa total	181,4	320,8	413,6	100,0

Nota: a despesa consolidada encontra-se abatida do valor das transferências internas do Ministério no valor de 88,6 milhões de euros

4. Orçamento de Estado de 2010



4.1.2. Despesa Total Consolidada por classificação económica - MOPTC (continuação)

No que se refere à **decomposição da despesa consolidada**, segundo a sua natureza económica:

- As **despesas com pessoal e a aquisição de bens e serviços** representam, em conjunto, **53,8%**;
- As **transferências**, tanto correntes como de capital, atingem **32,1%** (em virtude de, anualmente, no âmbito do financiamento nacional em investimentos do plano, estarem previstas transferências para entidades externas que, em 2010, ascendem a 59,5 milhões de euros).

4. Orçamento de Estado de 2010

4.2. PIDDAC

P I D D A C 2010
PROPOSTA DE DISTRIBUIÇÃO DE PLAFOND
MOPTC-MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

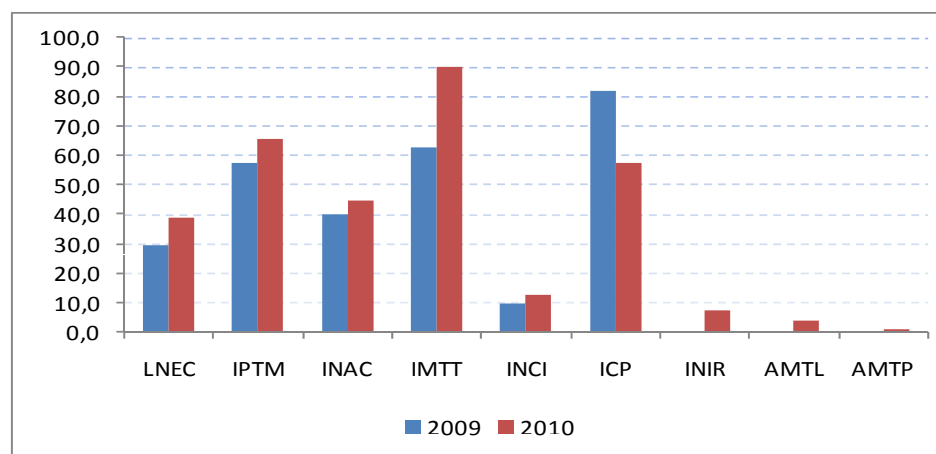
ENTIDADES		UNID.: EUROS
MOPTC - TOTAL	Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações	135.000.000
GMOPTC	Gabinete MOPTC	400.000
APA	Administração do Porto de Aveiro	2.500.000
APDL	Administração dos Portos do Douro e Leixões	3.000.000
APFF	Administração Porto da Figueira da Foz	2.700.000
APL	Administração do Porto de Lisboa	1.000.000
APS	Administração do Porto de Sines	500.000
APSS	Administração dos Portos de Setubal e Sesimbra	1.000.000
APVC	Administração Porto Viana do Castelo	1.800.000
CP	Caminhos de Ferro Portugueses	9.000.000
GPERI	Gabinete de Planeamento, Estratégia e Relações Internacionais	3.500.000
ML	Metropolitano de Lisboa	4.000.000
MM	Metro Mondego	4.000.000
MP	Metro do Porto	8.000.000
MST	Gabinete do Metro Sul do Tejo	1.000.000
RAVE	Rede Ferroviária de Alta velocidade	10.000.000
REFER	Rede Ferroviária Nacional	9.000.000
TT	TransTejo	2.000.000
GPIAA	Gabinete de Prevenção e investigação de Acidentes c/ Aeronaves	50.000
GSEAOPC	Gabinete do Secretário de Estado Adjunto das Obras Públicas e das Comunicações	1.000.000
GSET	Gabinete do Secretário de Estado dos Transportes	750.000
IMTT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres	24.000.000
INAC	Instituto Nacional de Aviação Civil	0
IPTM	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos	36.000.000
LNEC	Laboratório Nacional de Engenharia Civil	3.000.000
SGMOPTC	Secretaria-Geral do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações	3.100.000
AMTL	Autoridade Metropolitana Transportes de Lisboa	3.000.000
AMTP	Autoridade Metropolitana Transportes do Porto	700.000

4. Orçamento de Estado de 2010

4.3. Serviços e Fundos Autónomos, por fonte de financiamento – MOPTC (milhões de euros)

	2009 Estimativa	2010 Orçamento			Total	Variação (%) 2009/2010
		Receitas Gerais	Receitas Próprias	Financiamento Comunitário		
Laboratório Nacional de Engenharia Civil	29,7	17,2	19,0	2,8	39,0	31,3
Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos	57,1	42,5	16,9	6,1	65,5	14,7
Instituto Nacional de Aviação Civil	39,7		44,4		44,4	11,8
Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres	62,8	24,0	65,1	0,7	89,8	43,0
Instituto da Construção e do Imobiliário	9,6		12,4	0,0	12,4	29,2
ICP - Autoridade Nacional de Comunicações	81,8		57,5	0,0	57,5	-29,7
Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias			7,4		7,4	
Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa		4,0			4,0	
Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto		0,9			0,9	
Total consolidado	280,7	88,6	222,6	9,6	320,8	14,3

Nota: exclui passivos financeiros



4.3. Serviços e Fundos Autónomos, por fonte de financiamento – MOPTC (continuação)

- A **despesa dos Serviços e Fundos Autónomos** apresenta um crescimento de **14,3%** face à estimativa de execução do ano anterior;
- Este valor explica-se pelo facto de se preverem **crescimentos significativos** em todos os serviços deste sub-sector, com **excepção da ANACOM**, e ainda pela **integração em 2010 do Instituto das Infra-Estruturas Rodoviárias** (anteriormente no sub-sector Estado) e pelo **início de actividade das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e Porto**;
- A **Autoridade Nacional de Comunicações (ICP-ANACOM)** apresenta uma **variação negativa da ordem de 29,7%**, que ascende a **menos 24,3 milhões** de euros. (Nesta fase, ainda não se pode prever com precisão o valor da transferência para o Estado a efectuar em função dos resultados líquidos que vierem a ser apurados no exercício de 2009);
- O **Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos** regista uma **taxa de crescimento de 14,7%**, mais **8,4 milhões** de euros, com fundamento em **maiores montantes inscritos em projectos de PIDDAC** dando continuidade à orientação de **desenvolvimento do sistema portuário nacional**.

4.3. Serviços e Fundos Autónomos, por fonte de financiamento – MOPTC (continuação)

- O Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres evidencia um acréscimo de 42,9%, justificado pelo acréscimo dos valores afectos a projectos de PIDDAC, com mais 14,2 milhões de euros relativamente à estimativa de execução em 2009, onde se inclui o projecto “Modernização Tecnológica e Melhoria da Eficiência Energética dos Transportes Públicos”;
- Para o referido acréscimo contribui ainda a previsão de aumento em despesas de funcionamento decorrente da expectativa da intensificação das suas actividades de regulamentação, supervisão e fiscalização;
- Destaca-se ainda o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, com uma taxa de crescimento de 31,2%, devido, entre outros, à contratação de novos colaboradores, com destaque para a área de investigação, para fazer face ao acréscimo de compromissos assumidos quer em consultadoria quer na fiscalização da estrutura de barragens e outros trabalhos associados à área dos transportes ferroviários.

4. Orçamento de Estado de 2010

4.4. Despesas Excepcionais – Indemnizações Compensatórias

- O sector dos transportes e das comunicações beneficia ainda de 310,1 milhões de euros, inscritos no capítulo 60 do Ministério das Finanças e da Administração Pública – Despesas excepcionais;
- Este valor refere-se a indemnizações compensatórias dos transportes rodoviários, ferroviários, marítimos - fluviais e aéreos dos sectores público e privado, destacando-se a parcela de 157,4 milhões de euros destinada ao transporte ferroviário.

	2010
Transportes rodoviários:	
Serviço Público	83.795.079,0
Serviço Privado	27.734.913,0
	111.529.992,0
Transportes ferroviários:	
Serviço Público	137.324.920,0
Serviço Privado	20.074.835,0
	157.399.755,0
Transportes aéreos:	
Serviço Público	24.671.820,0
Transportes marítimo-fluviais:	
Serviço Público	12.869.603,0
Sistemas de comunicações:	
Comunicações - PT	3.713.154,0
Total	310.184.324,0