

# 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                        |
| <b>Total</b>       |               |               |                       |   | <b>1.122.538</b> | <b>761.478</b> | <b>156,5</b>      | <b>89,7</b>                | <b>57</b>                 |

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 |
| <b>Total</b>               | <b>330,4</b> |           |

# 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 (%) |
|--|-----------------|----------------|--------------|
| <b>Sub sector Estado (serviços integrados)</b> | <b>183,5</b>    | <b>181,4</b>   | <b>-1,2</b>  |
| 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        |
| <b>Sub sector Serviços e Fundos Autónomos</b>  | <b>280,7</b>    | <b>320,8</b>   | <b>14,3</b>  |
| <b>Despesa total não consolidada</b>           | <b>464,2</b>    | <b>502,2</b>   | <b>8,2</b>   |
| Consolidação transferências entre subsectores  | 81,6            | 88,6           | 8,6          |
| <b>Despesa total consolidada</b>               | <b>382,6</b>    | <b>413,6</b>   | <b>8,1</b>   |

**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 |                    |
| <b>Despesa corrente:</b>          | <b>66,3</b>                  | <b>246,3</b>                | <b>277,1</b>        | 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                |
| <b>Despesa de capital:</b>        | <b>115,0</b>                 | <b>74,6</b>                 | <b>136,5</b>        | 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                |
| <b>Despesa total</b>              | <b>181,4</b>                 | <b>320,8</b>                | <b>413,6</b>        | <b>100,0</b>       |

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

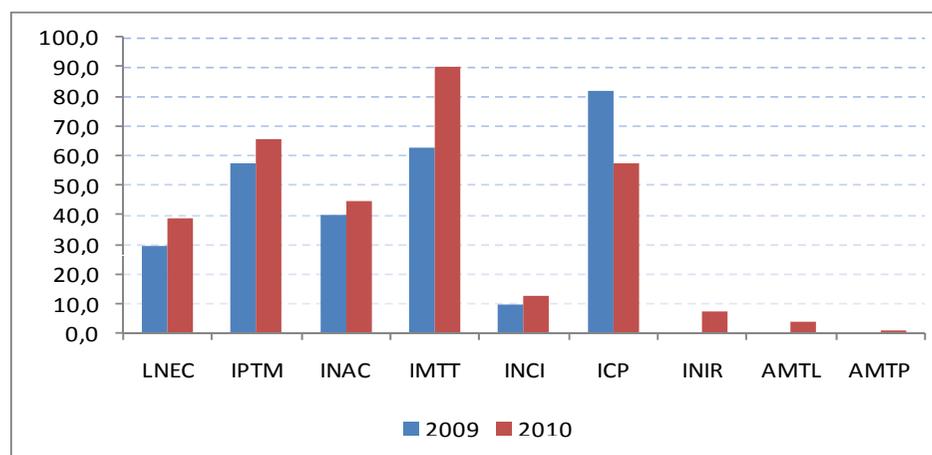
| ENTIDADES     |  | UNID.: EUROS |
|---------------|--|--------------|
| MOPTC - TOTAL | Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações                       | 135.000.000  |
| GMOPTC        | Gabinete MOPTC   | 400.000      |
| APA           | Administração do Porto de Aveiro   | 2.500.000    |
| 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 (%)<br>2009/2010 |
|--|-----------------|--------------------|----------------------|------------------------------|--------------|---------------------------|
|  |                 | Receitas<br>Gerais | Receitas<br>Próprias | Financiamento<br>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          |                           |
| <b>Total consolidado</b>                             | <b>280,7</b>    | <b>88,6</b>        | <b>222,6</b>         | <b>9,6</b>                   | <b>320,8</b> | <b>14,3</b>               |

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