

Orçamento Estado 2011 - MOPTC

Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações

1. MOPTC – Linhas gerais

2. Prioridades MOPTC

2.1. Transportes

2.2. Obras Públicas e Comunicações

3. Orçamento de Estado de 2011

1. MOPTC – Linhas gerais



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.

1. MOPTC – Linhas gerais



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

- 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;
 - Contribuição para os esforços de consolidação orçamental, redução da dívida pública e racionalização de processos e organizações.

1. MOPTC – Linhas gerais



1.2. Os objectivos gerais da política do MOPTC

- **Aprofundamento da gestão integrada do sector**, procurando por um lado, melhorar a sua regulação institucional e, por outro, desenvolver medidas que permitam aumentar a racionalização e sustentabilidade financeira das suas empresas contribuindo, desta forma, para a consolidação orçamental, para o aumento dos níveis de competitividade da economia e da coesão do território;
- No âmbito da organização do MOPTC, será posta em **execução uma política de racionalização de estruturas**, visando objectivos de eficiência e de contenção de custos, nomeadamente através da **promoção da racionalidade** e da **melhoria na *governance*** (micro e macro).

1. MOPTC – Linhas gerais



1.2. Os objectivos gerais da política do MOPTC (continuação)

- A actuação do MOPTC irá desenvolver-se ao longo de 4 eixos prioritários:
 - Melhoria e reforço de infra-estruturas e equipamentos de transporte (ferroviários, aeroportuários, portuários, logísticos e rodoviários);
 - Promoção da competitividade e concorrência do sector das comunicações, nomeadamente de serviços de telecomunicações, redes de nova geração e televisão digital terrestre;
 - Promoção e dinamização do sector da construção e do imobiliário;
 - Desenvolvimento da política de transportes, visando, em termos gerais, a melhoria da governação do sector e a integração do País nas cadeias internacionais de transporte.

1. MOPTC – Linhas gerais

2. Prioridades MOPTC

2.1. Transportes

2.2. Obras Públicas e Comunicações

3. Orçamento de Estado de 2011

1. MOPTC – Linhas gerais

2. Prioridades MOPTC

2.1. Transportes

2.2. Obras Públicas e Comunicações

3. Orçamento de Estado de 2011

2.1. Prioridades MOPTC – Transportes



2.1.1. Eixos prioritários de actuação

- Reforço da integração do País nas cadeias internacionais de transportes;
- Melhoria das acessibilidades e das condições de mobilidade, com destaque para as grandes áreas metropolitanas;
- Desenvolvimento das redes de transporte entre centros urbanos e nas áreas de baixa densidade;
- Melhoria da governação do sector.

2.1. Prioridades MOPTC – Transportes



2.1.2. Reforço da integração do País nas cadeias internacionais de transportes

- **Rede Ferroviária de Alta Velocidade (AV):**
 - Início das obras da concessão do troço Poceirão-Caia, do Eixo Lisboa-Madrid;
 - Relançamento, em tempo oportuno, do concurso para o projecto, construção, financiamento e manutenção da infraestrutura do troço Lisboa-Poceirão.

- **Rede Ferroviária Convencional:**
 - Prossecução dos trabalhos na ligação ferroviária Sines-Elvas-Caia;
 - Articulação da rede ferroviária nacional às plataformas logísticas;
 - Continuação do programa de modernização e melhoramento das condições de segurança e operação de toda a rede ferroviária convencional;
 - Continuação do programa de redução da sinistralidade em passagens de nível.

2.1.2. Reforço da integração do País nas cadeias internacionais de transportes (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;
 - Conclusão do Plano Nacional Marítimo-Portuário;
 - Implementação de um modelo de gestão para o sector baseado na solução prevista no PRACE;
 - Reavaliação da orgânica do Instituto de Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM).
- **Sistema Logístico:**
 - Reavaliação do Plano Portugal Logístico, em articulação com as infra-estruturas portuárias e acessibilidades rodoviárias e ferroviárias.

2.1.3. Melhorar as acessibilidades e as condições de mobilidade nas áreas metropolitanas

- Consolidação do papel das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e Porto;
- Expansão da bilhética sem contacto a todos os operadores privados de transporte rodoviário de passageiros da Área Metropolitana de Lisboa;
- Revisão do enquadramento do sistema de passes e repartição da respectiva receita pelos operadores;
- Melhorar a articulação entre os diversos operadores de transporte público de Lisboa e do Porto ao nível da oferta de serviços de transporte, a fim de permitir uma maior integração das redes CARRIS e Metro de Lisboa; STCP e Metro do Porto.

2.1.4. Redes de transporte entre centros urbanos e nas áreas de baixa densidade

- Adequação da oferta de transporte em zonas de baixa procura, migrando de sistemas de transporte pesados para sistemas de transporte mais flexíveis, eficientes e adaptados às necessidades das populações;
- Despoletar o processo de transferência/partilha de competências no sector dos transportes das entidades da administração central (directa/indirecta), para municípios e entidades de carácter supra municipal, regulamentando a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres;
- Despoletar o processo de concessão e contratualização da exploração de serviços de transporte rodoviário colectivo de passageiros, público e privado, nas áreas metropolitanas.

2.1.5. Melhoria da governação do sector

- Consolidação das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e Porto;
- Preparação da contratualização das obrigações de serviço público de transporte;
- Implementação de novo paradigma de concepção e gestão das políticas que abandone o modelo da gestão iminente modal para um paradigma de gestão sistémica;
- Promover a sustentabilidade económica e financeira das empresas do sector através de uma gestão eficiente das empresas públicas;
- Aprofundar a racionalidade na administração directa e no sector empresarial do Estado no domínio dos Transportes, estudando a possibilidade de melhorar a integração de estruturas onde seja possível obter sinergias;
- Adequar as diferentes redes e serviços à procura presente e potencial;
- Clarificar o dispositivo de regulação do sector;
- Estudo de medidas tendentes à diversificação das fontes de financiamento das subvenções públicas destinadas a remunerar os operadores pelo cumprimento de OSP de transportes públicos colectivos de passageiros;
- Revisão e reformulação dos regimes jurídicos aplicáveis ao sistema de transportes terrestres, náutica de recreio e às competências relativas à sua gestão.

2.1.5. Melhoria da governação do sector (continuação)

- Reestruturação das empresas de transportes no sentido de:
 - Adequar as suas estruturas às necessidades efectivas dos serviços;
 - Identificar possibilidades de valorização das externalidades geradas;
 - Reexaminar a adequação dos serviços de transporte oferecidos à procura existente e às possibilidades de adopção de alternativas modais complementares ou de substituição.
- Avaliação global da Rede Ferroviária pela REFER;
- Renegociação da concessão atribuída à MTS – Metro Transportes do Sul, S. A e integração em solução global integrada para a margem sul do Tejo.

2.1.5. Melhoria da governação do sector (continuação)

- Incorporação das Comissões de Planeamento e Emergência nos respectivos organismos sectoriais;
- Reavaliação do papel do Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I. P. e do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. ;
- Extinção do GABLOGIS e do Gabinete do Metro Sul do Tejo;
- Incorporação da RAVE e da Metro Mondego na REFER, preservando o respectivo objecto social;
- Fusão entre TRANSTEJO e a SOFLUSA .

2.1. Prioridades MOPTC – Transportes



2.1.6. Parcerias Público Privadas no sector ferroviário

Parcerias Público Privadas no Sector Ferroviário

Encargos Plurianuais para o Orçamento de Estado

(milhões de euros)

Ano	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
TOTAL	15,0	93,7	39,8	0,0	38,1	81,4	83,7	87,6	90,0	90,2

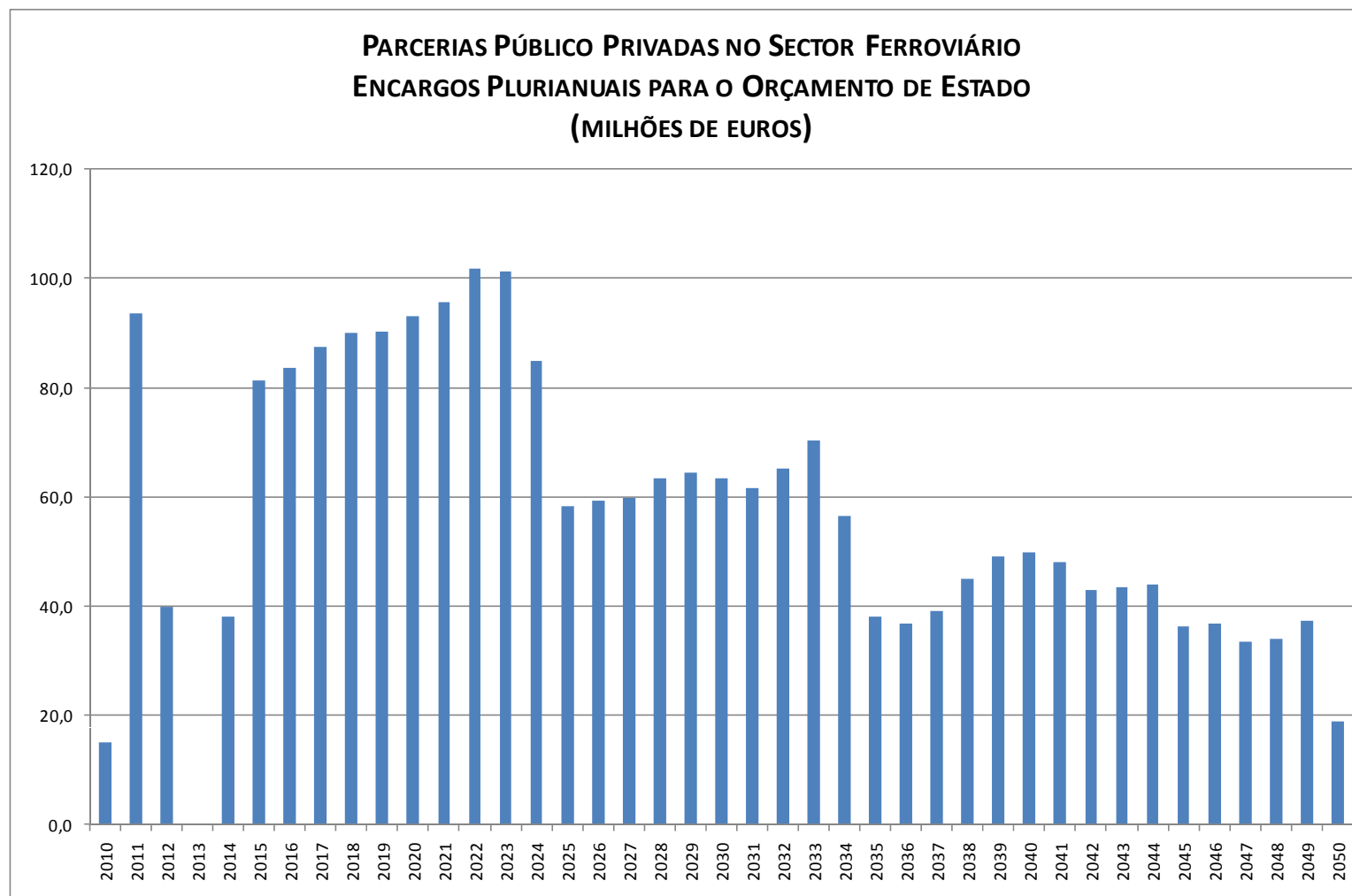
Ano	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
TOTAL	93,1	95,7	101,9	101,3	84,8	58,3	59,3	59,7	63,3	64,3

Ano	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
TOTAL	63,5	61,7	65,3	70,3	56,4	38,2	36,9	39,0	45,1	49,1

Ano	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050
TOTAL	49,9	48,1	42,9	43,5	44,1	36,3	36,8	33,4	33,9	37,3	18,9

2.1. Prioridades MOPTC – Transportes

2.1.6. Parcerias Público Privadas no sector ferroviário (continuação)



1. MOPTC – Linhas gerais

2. Prioridades MOPTC

2.1. Transportes

2.2. Obras Públicas e Comunicações

3. Orçamento de Estado de 2011

2.2.1. Sector Aeroportuário

- **Prosseguir-se-á na modernização das infra-estruturas aeroportuárias** nacionais, com vista ao aumento da sua capacidade, e dos serviços aeroportuários necessários para dar resposta à duplicação prevista do tráfego num horizonte de 20 anos, melhorando as condições de operação e de segurança e otimizando o potencial de receitas comerciais associadas aos negócios de não-aviação:
 - Aumentar a capacidade do Aeroporto da Portela;
 - Abrir novas rotas e novos destinos Aeroporto Sá Carneiro;
 - Ampliar e remodelar os Aeroportos de Faro;
 - Definir um modelo de rotas apropriado para o aeroporto João Paulo II , aumentar a captação de tráfego e de modo a apoiar o desenvolvimento turístico da Região e criar um modelo de propriedade que viabilize a sustentabilidade económica das infra-estruturas;
 - Aumentar a captação de tráfego do aeroporto da Madeira e Porto Santo de modo a fazer uso da capacidade existente e contribuir para o desenvolvimento da Região.

2.2.1. Sector Aeroportuário (continuação)

- No aeroporto de Beja, **iniciar-se-á a operação**, por voos comerciais do terminal civil da Base Aérea de Beja, última fase da disponibilização daquela unidade ao tráfego civil, e criando mais uma alternativa para o acesso de passageiros e carga, ao território nacional;
- **Novo Aeroporto de Lisboa (NAL)**, prosseguir-se-á o processo com vista à sua contratação, concepção, construção, financiamento e exploração;
- Continuar-se-á a privilegiar o **funcionamento em rede**, garantindo a sustentabilidade e a coesão solidária do sistema de aeroportos nacionais;
- Reforço de medidas ao nível da **política ambiental nos aeroportos**;
- Continuar-se-á a implementar as medidas que garantem a efectivação do **Céu Único Europeu**, com elevados padrões de segurança, assegurando a resposta do sector aos novos desafios de liberalização de acordos bilaterais do transporte aéreo entre Estados Membros e terceiros.

2.2.2. Sector Comunicações

- Garantir as condições para que a **liberalização do sector postal** permita que a totalidade dos serviços oferecidos à população seja prestada em livre concorrência, assegurando a continuidade das prestações que integram o serviço universal e permitindo uma melhoria e maior diversificação das ofertas;
- Assegurar o **acesso** da maioria da **população à sociedade de informação**:
 - Implementar-se-ão medidas com objectivo de cumprir as metas definidas na Agenda Digital 2015, que visa atingir a cobertura nacional em termos de Redes de Nova Geração (RNG) fixas, em particular em zonas rurais, até final de 2012, e móveis, até final de 2015, **colocando Portugal na vanguarda do desenvolvimento deste sector e assegurando, assim, um impacto transversal positivo na economia.**
- As metas definidas na Agenda Digital 2015 passam por:
 - **Banda Larga de Nova Geração ao alcance de todos**, promovendo a criação de uma infra-estrutura com cobertura nacional, com garantia de oferta de elevada largura de banda (débito maior ou igual a 50 Mbit/s) na ligação ao utilizador, implementada a partir da integração de redes de fibra óptica articuladas com outras redes, nomeadamente de suporte à mobilidade e baseadas em meios rádio de última geração;

2.2.2. Sector Comunicações (continuação)

- **Serviços Baseados nas RNG para o desenvolvimento da Economia e da Sociedade**, promovendo o desenvolvimento de serviços de cariz pessoal, empresarial e de relacionamento com o Estado, para suporte ao novo estilo de vida e às exigências do funcionamento empresarial no quadro da Economia Digital;
- **Plataformas de Suporte às empresas**, promovendo o desenvolvimento de plataformas tecnológicas baseadas nas RNG de suporte aos ecossistemas empresariais, facilitadoras da produção de serviços e promotoras da eficiência das empresas. Promoção destas plataformas.
- **Reforço do investimento em Redes Nova Geração (RNG)** – será assegurado a Internet em alta velocidade, até 2011, o desenvolvimento de serviços de valor acrescentado, de redes fixa e móvel de nova geração e a criação duma infraestrutura com cobertura nacional através de investimentos privados. O programa de redes rurais, único com participação directa de fundos públicos, investirá 200 milhões de euros, incluindo 106 milhões de euros de participação pública, por via da mobilização de fundos comunitários para garantir a universalidade e a equidade do acesso, nomeadamente em 139 municípios do interior do País. Este projecto global desenvolve-se até 2012 prevendo-se um investimento privado próximo de 2,5 mil milhões de euros;
- Continuar-se-á o processo de **operacionalização da televisão digital terrestre (TDT)**, assegurando a cobertura integral do território nacional.

2.2.3. Sector Construção e imobiliário

- Prosseguir-se-á à criação de condições para o **desenvolvimento competitivo** das empresas do sector:
 - Criar condições para uma maior consolidação do sector;
 - Incentivar uma melhoria do nível de qualificação, produtividade e eficiência das empresas;
 - Construir uma sólida base de conhecimento e informação do sector.
- Criação de um **grupo de trabalho interministerial** com vista à adopção de medidas dinamizadoras do mercado imobiliário, nomeadamente da reabilitação do edificado. Promoção de um adequado ordenamento e responsabilização dos vários agentes do sector da construção e do imobiliário, alargando as actividades de ordenamento, de regulação, qualificação, fiscalização e sancionamento;
- **Simplificação e melhoria da eficácia** dos processos de **ordenamento e regulação do sector**:
 - Desburocratizar, simplificar e, sempre que possível, automatizar os processos regulatórios (licenciamento, fiscalização, sancionamento);
 - Tornar mais fluida e simples a relação entre o órgão regulador e os agentes do sector;
 - Disponibilização de informação ao público sobre linhas de apoio à construção de habitação, reabilitação, aquisição e arrendamento.

2.2.4. Sector das Infra-Estruturas Rodoviárias

- Assegurar a sustentabilidade do sector rodoviário;
- Concretização do Plano Rodoviário Nacional:
 - Abertura ao tráfego de vários lanços na rede nacional que representam, no seu conjunto, 300 km de novos lanços de estradas da Rede Rodoviária Nacional:
 - Túnel do Marão (Itinerário Principal, IP4);
 - Auto-Estrada (AE) Transmontana (IP4);
 - Douro Interior (IP2 e Itinerário Complementar, IC5);
 - Baixo Alentejo (IP8), Baixo Tejo (IC32);
 - Litoral Oeste (IC9, IC36 e IC2);
 - Algarve Litoral (requalificação da Estrada Nacional, EN125).
 - Continuarão em curso as obras integradas nas concessões:
 - Túnel do Marão (IP4);
 - AE Transmontana (IP4);

2.2.4. Sector das Infra-Estruturas Rodoviárias (continuação)

- Douro Interior (IP2 e IC5),
- Baixo Alentejo (IP8),
- Baixo Tejo (IC32),
- Litoral Oeste (IC9, IC36 e IC2),
- Algarve Litoral (requalificação da EN125)
- E terão início as obras da concessão Pinhal Interior (IC3 e IC8).

Com estes investimentos a taxa de execução do Plano Rodoviário Nacional atingirá 73%.

- **Aprovação do plano anual de conservação e beneficiação da rede existente e serão executadas as inspeções associadas ao Sistema de Gestão de Obras de Arte;**
- **Aprovação do Plano de Segurança Rodoviária 2011 e realização de auditorias e inspeções de segurança rodoviária e monitorização das zonas de acumulação de acidentes com recurso a novas tecnologias.**

2.2. Prioridades MOPTC – Obras Púb. e Com.



2.2.5. Encargos Plurianuais das Parcerias Público Privadas no Sector Rodoviário

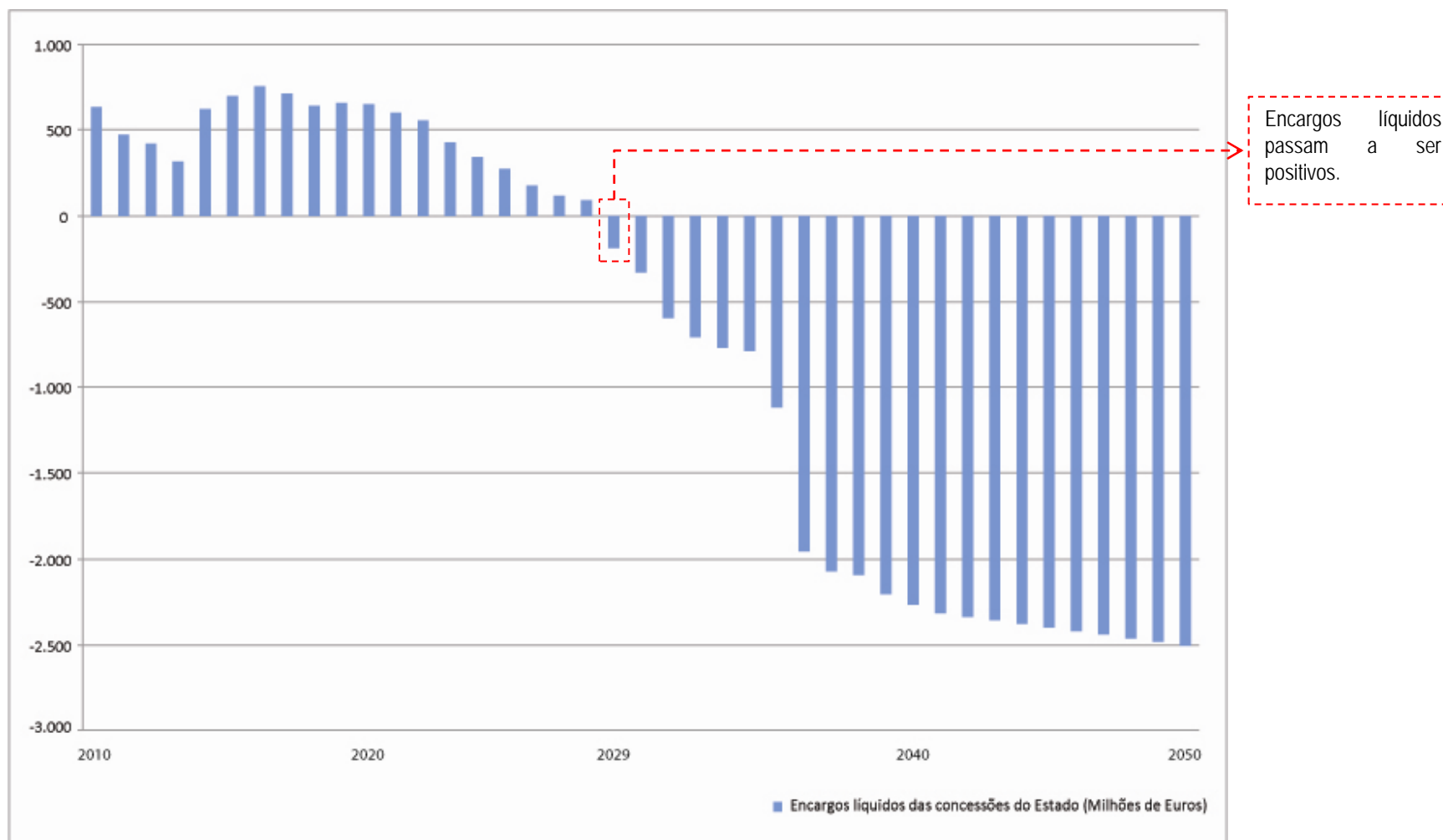
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
630,3	470,3	417,4	312,8	619,6	695,9	752,4	709,6	638,2
2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
655,2	648,7	597,2	552,8	425,3	33,6	34,5	33,4	32,6
2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
88,2	-186,2	-328,1	-593,3	-704,9	-765,5	-785,9	-1.118,9	-1.954,1
2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
-2.068,9	-2.091,2	-2.202,1	-2.262,9	-2.313,8	-2.334,3	-2.354,6	-2.375,5	-2.395,3
2046	2047	2048	2049	2050				
-2.416,6	-2.437,6	-2.459,3	-2.479,9	-2.502,1				

Valores em Milhões de euros

A partir do ano de 2029 as concessões e subconcessões passam a gerar receita líquida, ou seja, em 2029 e anos seguintes, as receitas anuais das concessões rodoviárias são superiores aos encargos anuais. A partir de 2037 o acumulado das receitas passa a ser superior ao acumulado dos encargos, ou seja, as concessões rodoviárias irão gerar os recursos suficientes para fazer face à totalidade dos encargos contratados, libertando durante o período entre 2010 e 2050 o montante de 30 mil milhões de euros.

2.2. Prioridades MOPTC – Obras Púb. e Com.

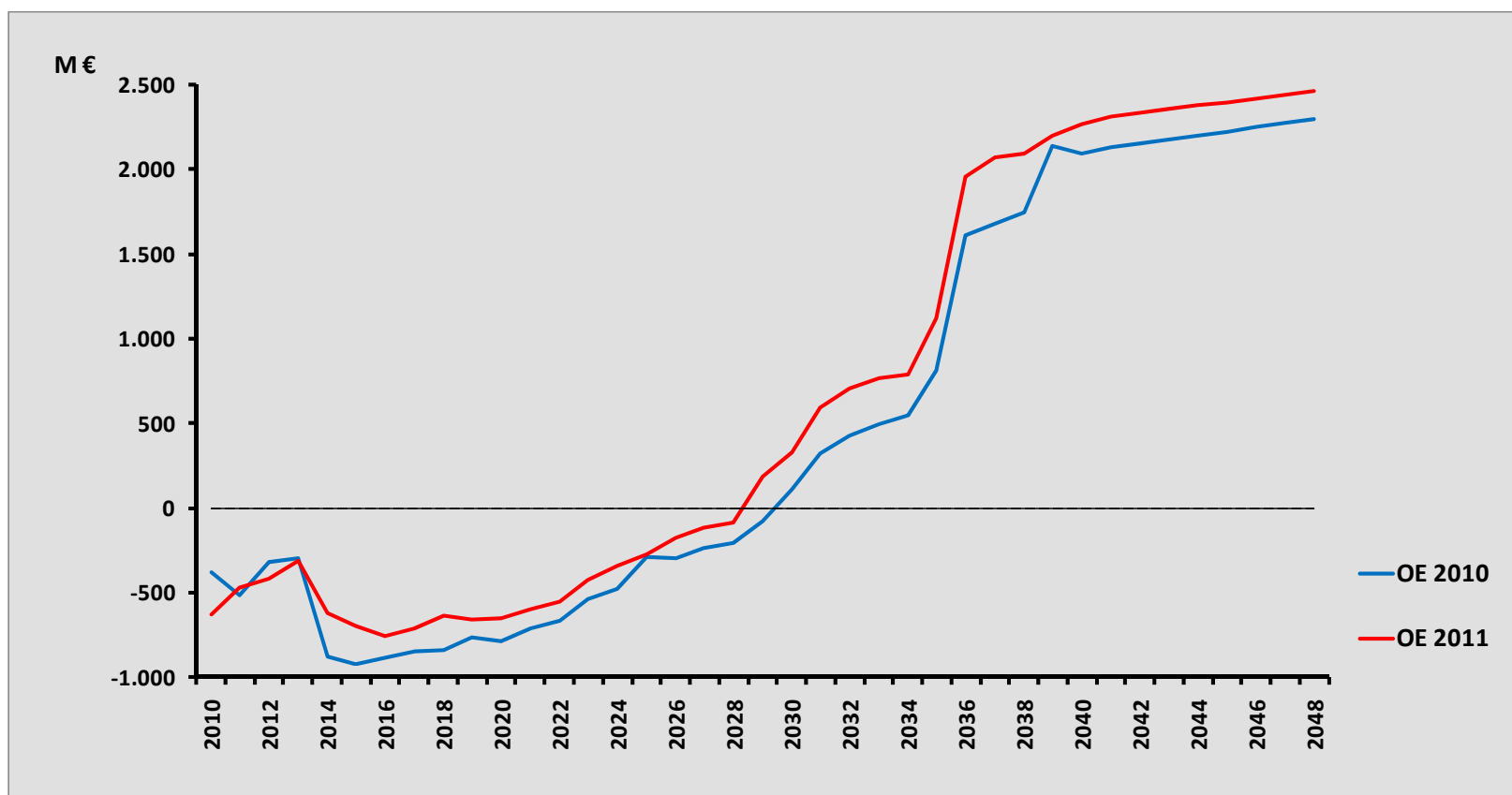
2.2.5. Encargos Plurianuais das Parcerias Público Privadas no Sector Rodoviário (continuação)



2.2. Prioridades MOPTC – Obras Púb. e Com.



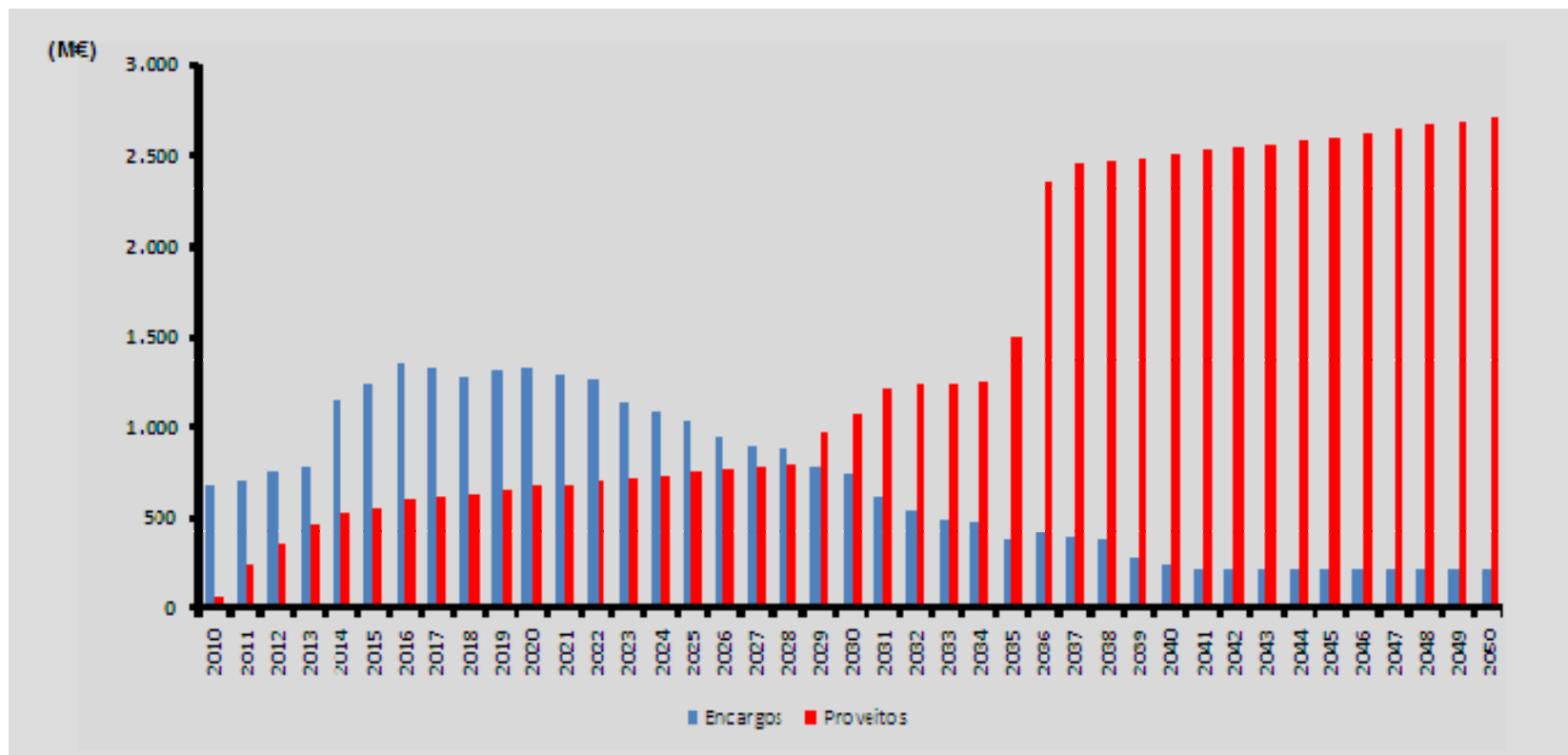
2.2.5. Encargos Plurianuais das Parcerias Público Privadas no Sector Rodoviário (continuação) – Comparação OE2010 versus OE2011



2.2. Prioridades MOPTC – Obras Púb. e Com.



2.2.5. Encargos e proveitos plurianuais das Parcerias Público Privadas no Sector Rodoviário (continuação)



2.2.5. Encargos Plurianuais das Parcerias Público Privadas no Sector Rodoviário (continuação)

- Na sequência da decisão de introdução de portagens nas concessões sem custos para o utilizador (SCUT) e da adequação dos contratos de concessões rodoviárias ao novo Modelo de Gestão e Financiamento do sector, têm vindo a decorrer negociações com os diferentes concessionários.
- Neste âmbito, foram já alterados os contratos relativos à Concessão SCUT Norte Litoral, Concessão SCUT Costa de Prata, Concessão SCUT Grande Porto, Concessão SCUT Beira Litoral e Alta, Concessão Norte, Concessão Grande Lisboa e Concessão Brisa.
- Encontram-se em curso as negociações relativas à Concessão SCUT Interior Norte, Concessão SCUT Beira Interior, Concessão SCUT Beira Litoral e Alta, Concessão SCUT Algarve, Concessão Litoral Centro e Concessão Douro Litoral.
- A partir do termo dos respectivos contratos, as concessões do Estado revertem para a EP e as subconcessões voltam a ser assumidas pela EP, cabendo a esta a totalidade das respectivas receitas e encargos futuros até ao termo da concessão geral.

1. MOPTC – Linhas gerais

2. Prioridades MOPTC

2.1. Transportes

2.2. Obras Públicas e Comunicações

3. Orçamento de Estado de 2011

3. Orçamento de Estado de 2011

3.1. O Orçamento do MOPTC

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

	2010 Estimativa	2011 Orçamento	Varição (%) Orçamento 2011- Estimativa 2010
Sub sector Estado (serviços integrados)	129,3	133,7	3,4
1. Funcionamento normal:	34,8	34,3	-1,4
1.1. Com cobertura em receitas gerais	33,4	34,3	2,7
1.2. Com cobertura em receitas consignadas	1,4	0,0	-100,0
2. Investimentos do Plano	94,5	99,4	5,2
2.1. Financiamento Nacional	89,8	91,8	2,2
2.1. Financiamento Comunitário	4,7	7,6	61,7
Sub sector Serviços e Fundos Autónomos	237,6	277,8	16,9
Despesa total não consolidada	366,9	411,5	12,2
Consolidação transferências entre subsectores	64,4	74,0	14,9
Despesa total consolidada	302,5	337,5	11,6

3. Orçamento de Estado de 2011



3.1.1. Despesa Total Consolidada – MOPTC (continuação)

- A despesa total consolidada do MOPTC ascende a **337,5 milhões** de euros;
- Face ao orçamento do Ministério em 2010, a **despesa total prevista** para o corrente ano regista uma **decréscimo de 18,4%**, apresentando o **sub-sector Estado** uma **redução na ordem dos 26,3%** enquanto que o **sub-sector Serviços e Fundos Autónomos** decresce **13,4%**;
- 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 **91,8 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 **37,8 milhões** de euros;
 - Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres - com **17,2 milhões** de euros;
 - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos - com **24,3 milhões** de euros.
- **As transferências internas**, no montante de **74 milhões** de euros, são constituídas na sua grande maioria por verbas relativas ao PIDDAC, no valor de **53,6 milhões** de euros, **transferidas para os Serviços e Fundos Autónomos**.

3. Orçamento de Estado de 2011

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

	Orçamento ajustado de 2011			
	Estado / Serviços Integrados	Serviços e fundos autónomos	Despesa consolidada	Estrutura 2011 (%)
Despesa corrente:	57,4	216,1	242,3	71,8
Despesas de pessoal	14,6	106,2	120,8	35,8
Aquisição de bens e serviços	12,2	62,5	74,7	22,1
Juros e outros encargos	0,0	0,0	0,0	0,0
Transferências correntes:	30,6	44,6	44,0	13,0
Intra-instituições do Ministério	31,2			
Restantes Administrações Públicas		21,6	21,6	6,4
Subsídios		0,2	0,2	0,1
Outras despesas correntes	0,0	2,6	2,6	0,8
Despesa de capital:	76,2	61,8	95,3	28,2
Aquisição de bens de capital	0,9	40,5	41,4	12,3
Transferências de capital:	75,4	21,2	53,9	16,0
Intra-instituições do Ministério	42,7			
Restantes Administrações Públicas		6,1	6,1	1,8
Despesa total	133,7	277,8	337,5	100,0

3. Orçamento de Estado de 2011



3.1.2. 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, **57,9%**;
- As **transferências**, tanto correntes como de capital, atingem **29%** (em virtude de, anualmente, no âmbito do financiamento nacional em investimentos do plano, estarem previstas transferências para entidades externas que, em 2010, ascendem a 42,2 milhões de euros e que se destinam ao financiamento de infra-estruturas portuárias, de material circulante e bilhética no âmbito do transporte ferroviário, de infra-estruturas de longa duração em transporte subterrâneo e do projecto de Alta Velocidade).

3. Orçamento de Estado de 2011

3.2. PIDDAC – Proposta de distribuição de *plafond* do MOPTC (Cap. 50)

Entidades (valores em euros)	2010 Orçamento	2011 Orçamento
Gabinete MOPTC	400.000	750.000
GSEAOPC	1.000.000	1.000.000
GSET	750.000	1.000.000
Administração do Porto de Aveiro	2.500.000	1.500.000
Administração dos Portos do Douro e Leixões	3.000.000	100.000
Administração Porto da Figueira da Foz	2.700.000	1.650.000
Administração do Porto de Lisboa	1.000.000	300.000
Administração do Porto de Sines	500.000	100.000
Administração dos Portos de Setubal e Sesimbra	1.000.000	400.000
Administração Porto Viana do Castelo	1.800.000	1.450.000
Caminhos de Ferro Portugueses	9.000.000	2.200.000
Gabinete de Planeamento, Estratégia e Relações Internacionais	3.500.000	2.985.492
Transtejo		1.000.000
Metropolitano de Lisboa	4.000.000	3.000.000
Metro Mondego	4.000.000	6.000.000
Metro do Porto	8.000.000	7.000.000
Gabinete do Metro Sul do Tejo	1.000.000	0
Rede Ferroviária de Alta velocidade	10.000.000	8.000.000
Rede Ferroviária Nacional	9.000.000	8.000.000
Equipa de Missão da 3ª Travessia do Tejo	2.000.000	0
IGOPTC	0	234.508
Gabinete de Prevenção e investigação de Acidentes c/ Aeronaves	50.000	0
Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres	24.000.000	19.100.000
Instituto Nacional de Aviação Civil	0	0
Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos	36.000.000	27.000.000
Laboratório Nacional de Engenharia Civil	3.000.000	4.000.000
Secretaria-Geral do MOPTC	3.100.000	2.912.000
Autoridade Metropolitana Transportes de Lisboa	3.000.000	2.210.000
Autoridade Metropolitana Transportes do Porto	700.000	1.308.000
Total	135.000.000	103.200.000

3. Orçamento de Estado de 2011

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

	2010 Estimativa	2011 Orçamento Ajustado			Total	Variação (%) Orçamento 2011- Estimativa 2010
		Receitas Gerais	Receitas Próprias	Financiamento Comunitário		
Laboratório Nacional de Engenharia Civil	35,2	16,3	14,6	2,4	34,4	-2,3
Instituto Português e dos Transportes Marítimos	47,6	29,5	16,9	6,4	52,8	10,9
Instituto Nacional de Aviação Civil	33,9		46,6		46,6	37,5
Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres	61,9	17,0	52,9	0,2	70,1	13,2
Instituto da Construção e do Imobiliário	9,0		12,1	0,0	12,1	34,4
ICP - Autoridade Nacional de Comunicações	42,9		52,3	0,0	52,3	21,9
Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias	3,9		5,5		5,5	41,0
Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa	2,4	2,4			2,4	0,0
Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto	0,8	1,6			1,6	100,0
Total consolidado	237,6	66,8	200,8	9,0	277,8	16,9

