Terça-feira, 20 de outubro de 2020 **II Série-A — Número 21**

DIÁRIO
da Assembleia da República

XIV LEGISLATURA 2.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2020-2021)

S U M Á R I O

Projetos de Lei (n.os 247/XIV/1.ª e 573/XIV/2.ª):
N.º 247/XIV/1.ª [Garante o acesso à gestação de substituição, procedendo à sétima alteração à Lei n.º 32/2006, de 26 de julho (procriação medicamente assistida)]: — Alteração do texto inicial do projeto de lei.
N.º 573/XIV/2.ª (PSD) — Define as diretrizes para a elaboração dos planos de mobilidade urbana sustentável.

Projetos de Resolução (n.os 733 a 738/XIV/2.ª):
N.º 733/XIV/2.ª (PSD) — Recomenda ao Governo o início urgente do processo que promova as necessárias obras no bloco operatório do Hospital Dr. Francisco Zagalo, de Ovar, no distrito de Aveiro.
N.º 734/XIV/2.ª (PAN) — Recomenda ao Governo que disponibilize as instalações necessárias para que a Entidade para a Transparência possa começar a funcionar.
N.º 735/XIV/2.ª (Deputada não inscrita Cristina Rodrigues) — Recomenda ao Governo que dialogue com a CPAS, Ordem dos Advogados e Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução no âmbito da fixação do fator de correção do indexante contributivo para 2021.
N.º 736/XIV/2.ª (CDS-PP) — Recomenda ao Governo que programe obras de requalificação na Escola Secundária de Raul Proença, nas Caldas da Rainha.
N.º 737/XIV/2.ª (CDS-PP) — Recomenda ao Governo que proceda à requalificação da Escola Básica 2,3 Júlio Brandão, de Vila Nova de Famalicão.
N.º 738/XIV/2.ª (PSD) — Recomenda ao Governo a urgente requalificação do edificado da Escola Secundária da Póvoa de Lanhoso.

PROJETO DE LEI N.º 247/XIV/1.ª (*)

[GARANTE O ACESSO À GESTAÇÃO DE SUBSTITUIÇÃO, PROCEDENDO À SÉTIMA ALTERAÇÃO À LEI N.º 32/2006, DE 26 DE JULHO (PROCRIAÇÃO MEDICAMENTE ASSISTIDA)]

Exposição de motivos

A Lei n.º 25/2016, de 26 de agosto, que regula o acesso à gestação de substituição, prescreve que o recurso à gestação de substituição só é possível em situações absolutamente excecionais e com requisitos de admissibilidade estritos, nomeadamente, nos casos de ausência de útero, lesão ou doença deste órgão que impeçam de forma absoluta e definitiva a gravidez da mulher ou em situações clínicas que o justifiquem. A gestação de substituição era configurada pelo legislador como o resultado de um ato altruísta, sem recompensas financeiras, dependente da celebração de um negócio jurídico supervisionado pelo Conselho Nacional de Procriação Medicamente Assistida (CNPMA), onde deviam constar as obrigações e direitos quer dos beneficiários, quer da gestante.

A mesma lei estabeleceu os requisitos para o acesso à gestação de substituição, nomeadamente: recurso a gâmetas de pelo menos um dos beneficiários; impossibilidade de a gestante ser dadora de ovócito utilizado no procedimento em que é participante; celebração de contrato autorizado previamente pelo CNPMA; proibição de qualquer pagamento ou doação à gestante, exceto despesas decorrentes do acompanhamento de saúde; proibição de celebração de contrato perante a existência de uma relação de subordinação económica; obrigatoriedade de consentimento informado das partes; existência de direitos e deveres para ambas as partes; obrigatoriedade de o contrato dispor sobre situações de malformação ou doença fetal e casos de eventual interrupção voluntária da gravidez; impossibilidade de imposição de restrições comportamentais à gestante por via do contrato escrito.

Um grupo de 30 Deputados à Assembleia da República veio requerer a declaração de inconstitucionalidade com força obrigatória geral dos seguintes preceitos:

Artigo 8.º, sob a epígrafe «Gestação de substituição», n.os 1 a 12, por violação do princípio da dignidade da pessoa humana (artigos 1.º e 67.º, n.º 2, alínea *e*), da Constituição), do dever do Estado de proteção da infância (artigo 69.º, n.º 1, da Constituição), do princípio da igualdade (artigo 13.º da Constituição) e do princípio da proporcionalidade (artigo 18.º, n.º 2, da Constituição); e, consequentemente, «das normas ou de parte das normas» da LPMA que se refiram à gestação de substituição (artigos 2.º, n.º 2, 3.º, n.º 1, 5.º, n.º 1, 14.º, n.os 5 e 6, 15.º, n.os 1 e 5, 16.º, n.º 1, 30.º, alínea *p*), 34.º, 39.º e 44.º, n.º 1, alínea *b*));

Artigo 15.º, sob a epígrafe «Confidencialidade», n.os 1 e 4, em conjugação com os artigos 10.º, n.os 1 e 2, e 19.º, n.º 1, por violação dos direitos à identidade pessoal, ao desenvolvimento da personalidade e à identidade genética (artigo 26.º, n.os 1 e 3, da Constituição), do princípio da dignidade da pessoa humana (artigos 1.º e 67.º, n.º 2, alínea *e*), da Constituição), do princípio da igualdade (artigo 13.º da Constituição) e do princípio da proporcionalidade (artigo 18.º, n.º 2, da Constituição);

Artigo 20.º, sob a epígrafe «Determinação da parentalidade», n.º 3, por violação dos direitos à identidade pessoal, ao desenvolvimento da personalidade e à identidade genética (artigo 26.º, n.os 1 e 3, da Constituição), do princípio da dignidade da pessoa humana (artigos 1.º e 67.º, n.º 2, alínea *e*), da Constituição), do princípio da igualdade (artigo 13.º da Constituição) e do princípio da proporcionalidade (artigo 18.º, n.º 2, da Constituição).

No seguimento deste pedido, a 24 de abril de 2018, o Tribunal Constitucional, através do Acórdão n.º 225/2018, declarou inconstitucionais algumas normas da lei da procriação medicamente assistida quanto à gestação de substituição, nomeadamente com fundamento na não admissão da livre revogabilidade do consentimento da gestante de substituição até à entrega da criança aos beneficiários, por violação do seu direito ao desenvolvimento da personalidade, interpretado de acordo com o princípio da dignidade da pessoa humana, e do direito de constituir família, bem como a imposição de uma obrigação de sigilo absoluto relativamente às pessoas nascidas em consequência de processo de procriação medicamente assistida com

recurso a dádiva de gâmetas ou embriões, sobre o recurso a tais processos ou à gestação de substituição e sobre a identidade dos participantes nos mesmos como dadores ou enquanto gestante de substituição.

Esta declaração de inconstitucionalidade em matéria de confidencialidade e anonimato dos dadores, e também em relação à gestante no contexto de gestação de substituição, afeta a vida de milhares de pessoas, quer as abrangidas pela lei de 2006, quer as abrangidas pelas alterações introduzidas em 2016.

Para fazer face a esta situação, foi aprovado o Decreto da Assembleia da República n.º 383/XIII que, apesar das exigências constantes do Acórdão n.º 225/2018, não contemplava a possibilidade de revogação do consentimento da gestante até à entrega da criança aos beneficiários.

Em consequência, o Presidente da República formulou um pedido de fiscalização preventiva de constitucionalidade das seguintes normas constantes do artigo 2.º do Decreto n.º 383/XIII:

a) a norma constante do artigo 2.º do Decreto, na parte em que mantém em vigor o n.º 8 do artigo 8.º da Lei n.º 32/2006, de 26 de julho, alterada pelas Leis n.os 59/2007, de 4 de setembro, 17/2016, de 20 de junho, 25/2016, de 22 de agosto, 58/2017, de 25 de julho, 49/2018, de 14 de agosto, e 48/2019, de 8 de julho, que passa a constar do n.º 13 daquele artigo 8.º, de acordo com a renumeração efetuada pelo Decreto em apreciação;

b) a norma constante do artigo 2.º do Decreto, na parte em que adita a alínea *j*) ao n.º 15 do artigo 8.º da citada lei.

A 18 de setembro de 2019, o Tribunal Constitucional voltou a chumbar a lei da procriação medicamente assistida, tendo agora como foco único a questão da revogação do consentimento da gestante de substituição (cfr. o Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 465/2019, publicado no *Diário da República*, Série I, n.º 201/2019, de 18 de outubro de 2019). Segundo o acórdão, os juízes conselheiros do Tribunal Constitucional consideram que há «violação do direito ao desenvolvimento da personalidade da gestante, interpretado de acordo com o princípio da dignidade da pessoa humana, e do direito de constituir família, em consequência de uma restrição excessiva dos mesmos».

Na sua visão política, o PAN entende que o acesso à gestação de substituição a mulheres sem útero ou em caso de lesão ou de doença impeditiva da gravidez deve ser garantido. A ninguém pode ser negado o direito a construir um projeto legítimo de felicidade pessoal, contanto que não prejudique outrem nem atente contra princípios e valores fundantes de uma sociedade tolerante, plural, livre e democrática. A decisão do Tribunal Constitucional em relação à gestação de substituição leva-nos a um caminho que implica soluções de compromisso. Está em causa um ato altruísta e uma técnica de PMA que deve existir para mulheres que não podem engravidar porque não têm útero ou têm lesões muito graves e incapacitantes, pessoas cujas vidas estão adiadas, já que continuam impedidas de concretizar projetos de parentalidade inerentes ao seu direito fundamental de constituir família.

A demora na conclusão deste processo deixou em suspenso as vidas de muitas pessoas e famílias que necessitam de recorrer à procriação medicamente assistida, e que já vivem numa situação bastante fragilizada. É essencial garantir o acesso à gestação de substituição a essas pessoas, pelo que é urgente legislar, integrando as orientações jurisprudenciais fornecidas pelo Tribunal Constitucional, no caminho que mais e melhor assegure o exercício efetivo este direito.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, as Deputadas e o Deputado do PAN apresentam o seguinte projeto de lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei procede à sétima alteração à Lei n.º 32/2006, de 26 de julho, Lei da Procriação Medicamente Assistida, alterada pela Lei n.º 59/2007, de 4 de setembro, Lei n.º 17/2016, de 20 de junho, Lei n.º 25/2016, de 22 de agosto, Lei n.º 58/2017, de 25 de julho, Lei n.º 49/2018, de 14 de agosto, e Lei n.º 48/2019, de 8 de julho.

Artigo 2.º

Alteração à Lei n.º 32/2006, de 26 de julho

Os artigos 8.º, 13.º, 14.º e 15.º da Lei n.º 32/2006, de 26 de julho, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 8.º

[…]

1 – Entende-se por 'gestação de substituição' a situação em que a mulher se dispõe a assegurar uma gravidez por conta de outrem e a entregar a criança que vier a nascer até 20 dias após o nascimento, renunciando aos poderes e deveres próprios da maternidade.

2 – A gestação de substituição só é possível a título excecional e com natureza gratuita, nos casos de ausência de útero, de lesão ou de doença deste órgão que impeça de forma absoluta e definitiva a gravidez da mulher.

3 – .....

4 – A gestação de substituição carece de autorização prévia do Conselho Nacional de Procriação Medicamente Assistida, entidade que supervisiona todo o processo, a qual é sempre antecedida de audição da Ordem dos Médicos e apenas pode ser concedida nas situações previstas no n.º 2.

5 – .....

6 – Não é permitido o acesso à gestação de substituição com recurso a técnicas de PMA por interessados entre os quais existam relações de subordinação económica, nomeadamente de natureza laboral ou de prestação de serviços.

7 – .....

8 – No tocante à validade e eficácia do consentimento das partes, bem como à intervenção do Conselho Nacional de Procriação Medicamente Assistida e da Ordem dos Médicos, é aplicável à gestação de substituição, com as devidas adaptações, o disposto no artigo 14.º da presente lei, com exceção do disposto no seu n.º 5 sobre o consentimento livremente revogável, que, nos casos de gestação de substituição, pode ser livremente retirado pela gestante até ao prazo de 20 dias imediatos ao nascimento, devendo as unidades de saúde habilitadas a declarar o registo, no caso de o nascimento ter aí ocorrido, abster-se de efetuar a declaração, que tem de ser feita obrigatoriamente junto das conservatórias do registo civil, nos termos do disposto no artigo 96.º, n.º 1, do Código do Registo Civil.

9 – .....

10 – A gestação de substituição é efetuada após a formalização, por escrito, de requerimento conjunto dos interessados, dirigido ao Conselho Nacional de Procriação Medicamente Assistida.

11 – Do recurso à gestação de substituição pelos interessados não podem resultar restrições ou imposições à mulher gestante que atentem contra os seus direitos, liberdades e dignidade.

12 – (*Revogado*.)

Artigo 13.º

1 – .....:

a) .....;

b) .....

2 – .....

3 – Por acordo de todos os interessados, manifestado no requerimento previsto no n.º 10 do artigo 8.º, deve ser assegurada durante o período de gestação a possibilidade de acompanhamento da gestante pelos beneficiários, de forma a garantir o desenvolvimento de um vínculo afetivo desde o início dos processos terapêuticos até à entrega da criança.

Artigo 14.º
[…]

1 – .....
2 – .....
3 – .....
4 – .....
5 – O disposto nos n.os 1, 2 e 3 é aplicável à gestante de substituição nas situações previstas no artigo 8.º, sendo, nestes casos, o seu consentimento livremente revogável até ao momento estabelecido no n.º 8 do artigo 8.º.
6 – .....

Artigo 15.º
[…]

1 – A identidade dos participantes em técnicas de PMA, incluindo as situações de gestação de substituição e o próprio ato da PMA, é confidencial, sem prejuízo de as pessoas nascidas poderem aceder a informação relativa à identidade e historicidade pessoal e genética.
2 – As pessoas nascidas em consequência de processos de PMA com recurso a dádiva de gâmetas ou embriões podem, junto dos competentes serviços de saúde, obter as informações de natureza genética que lhes digam respeito, bem como, desde que possuam idade igual ou superior a 18 anos, obter junto do Conselho Nacional de Procriação Medicamente Assistida informação sobre a identificação civil do dador ou dadora e da gestante.
3 – .....
4 – (*Revogado*.)
5 – .....
6 – .....

Artigo 3.º
Norma revogatória

São revogados o n.º 12 do artigo 8.º e o n.º 4 do artigo 15.º.

Artigo 4.º
Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no primeiro dia do mês subsequente à data da sua publicação.

Palácio de São Bento, 20 de Outubro de 2020.

As Deputadas e o Deputado do PAN: Bebiana Cunha — Inês de Sousa Real — Nelson Basílio Silva.

(*) O texto inicial foi substituído a pedido do autor a 20 de outubro de 2020 [*Vide* DAR II Série-A n.º 58 (2020.03.07)].

PROJETO DE LEI N.º 573/XIV/2.ª

DEFINE AS DIRETRIZES PARA A ELABORAÇÃO DOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Exposição de Motivos

Fruto da dispersão urbanística residencial e da desnuclearização das atividades, a mobilidade, em particular nas grandes cidades e espaços metropolitanos, é hoje uma realidade muito diversificada e complexa, marcada pelo aumento das cadeias de deslocação diárias.

Nas últimas décadas, verificou-se o aumento das distâncias a percorrer e, consequentemente, o aumento do tempo de deslocação e o custo das mesmas, tanto mais que se tornou um convite à utilização desmedida do automóvel. Como consequência, observou-se um agravamento de ocupação da rede viária, surgiram os congestionamentos, aumentaram os problemas de saúde pública e degradou-se a qualidade de vida urbana.

Hoje, passadas algumas décadas, a engenharia do tráfego dá lugar ao planeamento da mobilidade urbana sustentável, centrado nas preocupações com as pessoas e com a sua qualidade de vida. Assim, torna-se imperioso a libertação de espaço público para usufruto e interação social, para a vivência urbana e para os modos suaves, em contexto de mais áreas verdes e incremento da segurança e coesão social e territorial.

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável tem essa enorme tarefa. Libertar espaços entre os edifícios que agora são necessários para uma nova vida urbana ao ar livre, em que as pessoas e as futuras gerações deverão voltar a caminhar mais, a andar de bicicleta e a reutilizar a cidade consolidada, com formas mais inteligentes de mobilidade partilhada em tempo real.

O Acordo de Paris, alcançado em 2015, estabeleceu objetivos de longo prazo para a contenção do aumento da temperatura média global a um máximo de 2°C acima dos níveis pré-industriais, com o compromisso, por parte da comunidade internacional, de prosseguir todos os esforços para que esse aumento não ultrapasse 1,5°C, valores que a ciência define como máximos para se garantir a continuação da vida no planeta sem alterações demasiado gravosas.

No quadro da vida nas cidades, grande parte das emissões de CO_2 para a atmosfera resulta do setor dos transportes. Na verdade, este meio de emissão representa cerca de 30% do total de emissões, pelo que se afigura urgente rever o modelo de mobilidade e circulação nas áreas urbanas.

Concomitantemente, o Fórum Económico Mundial (WEF) publicou resultados alarmantes para a saúde pública e para a vida nas cidades, onde se demonstra que as pequenas partículas ingeridas, provenientes da poluição do ar, reduzem a esperança média de vida.

Doenças respiratórias, cardiovasculares, obesidade, cancro e outras complicações de saúde podem desenvolver-se devido à poluição atmosférica gerada pelos automóveis e pelos transportes em geral, bem como o tempo gasto no trânsito e a sua exposição à poluição têm trazido efeitos nefastos para a saúde pública.

Visando reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e, simultaneamente, auxiliar aqueles que se deslocam para o trabalho ou escola, mantendo a distância física, várias foram as cidades a nível mundial que tentaram retirar vantagem da pausa forçada, provocada pela pandemia COVID-19, para lançar novas formas de mobilidade positivas para o meio ambiente.

Aliás, neste particular, os ciclos temporais cada vez mais curtos, de fenómenos nocivos, de origem biológica, natural e económica, impõem medidas de prevenção ao nível da mobilidade. Na verdade, vários especialistas referem que teremos de viver em permanentes pandemias, de outras origens e formas, cuja frequência tem ciclos de tempo cada vez mais curtos, como se observa, numa década, terem surgido a Gripe A, a SARS e, agora, a COVID-19.

Este é o momento de decidir o que fazer em prol da qualidade de vida das pessoas, da saúde pública e da qualidade do ambiente urbano, planeando cidades mais resilientes. É o momento de aproveitar, também, alguma reflexão e estudos já desenvolvidos ao nível do planeamento da mobilidade para implementar algumas medidas, mesmo que sob a forma de ensaio, de ações ágeis, temporárias, rápidas e flexíveis.

Assim, a dimensão e transversalidade do problema impõe ações devidamente coordenadas, níveis elevados de eficácia, articulação entre os atores, compreensão e aceitação pela comunidade, assumindo o

planeamento um papel incontornável e decisivo na concretização dos objetivos.

Contudo, as medidas que têm sido implementadas, face à emergência da situação já conhecida, não deixam de ser tímidas e demasiado discretas e, pela dispersão que apresentam, continuarão a ser fragmentadas, avulsas e descontínuas no tempo e no território. Esta fragmentação e descontinuidade de políticas não só não promove ações concertadas, como não criará um ambiente favorável à mudança que urge.

Em 2009, a União Europeia criou o conceito de *Sustainable Urban Mobility Plans* (SUMP) e impulsionou a elaboração destes planos, propondo que sejam uma obrigação legal para as cidades europeias.

Neste contexto relevante sobre o papel determinante do planeamento, diversos Estados-Membros têm vindo a implementar gradualmente a obrigatoriedade de elaboração de planos de mobilidade urbana sustentável (PMUS), comummente designados, na União Europeia, por Sustainable Urban Mobility Plans.

Os planos de mobilidade urbana sustentável têm vindo a fazer o seu caminho na Europa e, como todas as importantes figuras de planeamento, têm evoluído nos seus conceitos e práticas. Assim, desde os planos de transportes e tráfego até estes planos, passou-se de uma visão setorial assente nas grandes infraestruturas, para uma perspetiva holística, integrada e transversal, assente na humanização e vivências urbanas.

Em matéria de planeamento da mobilidade, Portugal assume-se como um dos poucos países europeus que não possui legislação para a elaboração desta tipologia de instrumento de planeamento, o que se pode considerar como um grave atraso estrutural nas políticas públicas de mobilidade e de qualidade de vida urbana.

Por conseguinte, apresenta-se premente, no quadro jurídico português, a existência da figura do plano de mobilidade urbana sustentável – enquadrado pela adequação à realidade nacional das Diretivas Europeias para o Planeamento e Implementação de um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (*Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan – 2nd edition*) –, como forma não só de estabelecer a sua realização, mas também de definir os seus respetivos conteúdos materiais e documentais e, bem-assim, todos os procedimentos de participação e aprovação que lhes estão inerentes.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, os Deputados do PSD, abaixo assinados, apresentam o seguinte projeto de lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º
Objeto

1 – O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é um instrumento técnico de apoio à gestão política, capaz de permitir, através do exercício de planeamento integrado entre mobilidade urbana e planeamento do território, fomentar um desenvolvimento urbano mais sustentável, seguro, amigo e inclusivo, onde a qualidade de vida dos cidadãos é o objetivo final deste exercício.

2 – Este documento, simples, flexível e ágil, deve integrar os diferentes modos de transporte e melhorar a acessibilidade e mobilidade de todas as pessoas e bens no território, baseado nos princípios da descarbonização da sociedade e da economia, da redução da pegada ecológica e do carbono, no desenho urbano mais intuitivo e mais à escala humana e na melhoria da saúde pública.

3 – A presente lei tem por objetivo proporcionar uma mudança do paradigma atual das cidades na inversão das atuais prioridades dos modos de mobilidade, apostando em políticas de mobilidade suave, como andar a pé ou privilegiar veículos usados para deslocação de emissões zero, sejam apoiados por motor ou não, em contexto de intermodalidade, em particular nas deslocações por motivos casa-trabalho e casa-escola.

Artigo 2.º
Direito à informação e à participação

1 – Todos os interessados têm direito a ser informados sobre a elaboração, a aprovação, o acompanhamento e a avaliação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.

2 – O direito à informação referido no número anterior compreende as faculdades de:

a) Consultar os diversos processos, designadamente os estudos de base e outra documentação, escrita e desenhada, que fundamentem as opções estabelecidas;
b) Obter informações sobre as diversas disposições constantes do plano.

3 – A câmara municipal, entidade responsável pela elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, deve criar e manter atualizado um sistema que assegure o exercício do direito à informação através do recurso a meios informáticos.
4 – Todas as pessoas, singulares e coletivas, incluindo as associações representativas dos interesses ambientais, económicos, sociais e culturais, têm o direito de participar na elaboração, revisão e avaliação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.
5 – O direito de participação referido no número anterior compreende os períodos abertos para a discussão pública, aquando da elaboração do referido Plano, e estes são publicitados através do sítio na *internet* da câmara municipal respetiva.

CAPÍTULO II
PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Secção I
Competências

Artigo 3.º
Competências dos municípios

São atribuições dos municípios, para além das definidas na Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, e na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, as seguintes:

a) Elaborar os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável nos termos definidos na presente lei;
b) Atender ao processo de planeamento e à articulação e integração do plano objeto da presente lei com os restantes instrumentos de planeamento e com os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável de outros municípios ou aglomerados urbanos — como as áreas metropolitanas —, sempre que os movimentos pendulares verificados na região assim o justifiquem, podendo resultar, desta articulação, um Plano Supramunicipal;
c) Executar e monitorizar as medidas do plano ao longo do tempo e elaborar a sua revisão.

Artigo 4.º
Competências do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP

1 – São atribuições do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP (IMT) as determinadas pelo Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, na sua redação atual.
2 – Sem prejuízo do número anterior, atribui-se ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP a função de registo referente aos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável elaborados pelos municípios, tendente à criação do Sistema Nacional de Informação para a Mobilidade Urbana Sustentável.

Secção II
Plano de Mobilidade Urbana Sustentável

Artigo 5.º
Objetivos do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável apresenta os seguintes objetivos:

a) Assegurar que o território é acessível e atende às necessidades básicas de mobilidade de todos, proporcionando uma resposta equilibrada aos diversos tipos de procura por serviços de mobilidade e transporte dos cidadãos, serviços e empresas;

b) Integrar as políticas de desenvolvimento urbano e económico com as políticas de mobilidade, de modo a minimizar as deslocações quotidianas e garantir uma melhor acessibilidade ao território em contextos mais sustentáveis, seguros, amigáveis e inclusivos;

c) Melhorar a qualidade do ambiente urbano e a vida dos cidadãos, incrementando a qualidade do espaço público para que potencie a sua maior fruição por parte das pessoas, apostando no redesenho da cidade para uma maior praticabilidade dos modos suaves e, consequentemente, contribuindo para a melhoria da saúde pública e atendendo aos requisitos de sustentabilidade, equilibrando a necessidade de viabilidade económica, equidade social, saúde e a qualidade ambiental;

d) Reduzir a poluição do ar, o ruído, as emissões de gases com efeito de estufa e o consumo de energia;

e) Fazer um melhor uso do espaço urbano, das infraestruturas e dos serviços de transporte existentes e promover a melhoria dos passeios para a promoção do modo pedonal e a introdução do desenho universal pela eliminação das barreiras urbanísticas e arquitetónicas e, sempre que possível, a integração de percursos acessíveis contínuos ao longo das ruas;

f) Priorizar as deslocações pedonais em meio urbano e a implementação de caminhos mais intuitivos e curtos para o peão e, em simultâneo, integrar nesses trajetos mobiliário urbano de apoio à caminhabilidade;

g) Promover o aumento da utilização da bicicleta e de outros veículos da mobilidade suave, motorizados ou não, através da melhoria dos espaços para a sua circulação, conectando-se, em rede, com os mais relevantes polos geradores de deslocações, não ignorando a necessária melhoria da intermodalidade com restantes modos de transporte e as necessárias infraestruturas de apoio, nomeadamente estacionamentos e áreas de apoio ao ciclista;

h) Apostar na implementação de sistemas de bicicletas públicas, tendencialmente gratuitas para o utilizador ou integradas em títulos intermodais, e nos modos suaves para os últimos quilómetros de deslocação;

i) Introduzir sistemas de parqueamento para bicicletas públicas e privadas, elétricas ou convencionais;

j) Racionalizar gradualmente o número de veículos particulares em circulação, reduzindo as vias que lhes estão afetas, os congestionamentos e os seus efeitos, como a ineficiência energética, o ruído, a poluição atmosférica e os acidentes;

k) Reduzir os estacionamentos na via pública, nos territórios urbanos de maior pressão, libertando espaço público para uma maior utilização pelos modos suaves e para o redesenho de lugares de estadia, vivência urbana e contemplação, como praças e pequenos jardins;

l) Melhorar os transportes públicos de passageiros e, em especial, aumentar as suas frequências e reduzir os tempos de viagem através de concretização de ações de priorização na utilização de determinadas vias ou da criação de plataformas reservadas como corredores *bus*;

m) Garantir a intermodalidade entre os diferentes modos de transporte mediante a criação de estações ou paragens intermodais e a aplicação de sistemas tarifários integrados;

n) Incrementar, nessas interfaces, a possibilidade de transporte de bicicletas ou outros velocípedes no transporte público rodoviário, ferroviário e fluvial;

o) Melhorar a acessibilidade física aos veículos de transporte público, às suas paragens, estações ou interfaces, por forma a estas não se constituírem como pontos de rotura no sistema das cadeias de deslocação, relevando o conforto, a segurança, a melhor exposição às condições meteorológicas e a informação em tempo real, nestes lugares de mudança modal, preconizando uma gestão eficiente dos custos associados às características das necessidades de mobilidade identificadas;

p) Melhorar a segurança rodoviária com vista à redução da sinistralidade;

q) Criar parques de estacionamento dissuasores para veículos privados motorizados nos acessos às cidades e vilas e na proximidade de estações ou paragens de transporte público;

r) Regulamentar e controlar o acesso, circulação e estacionamento dos veículos privados motorizados nos centros urbanos e noutras zonas particularmente sensíveis do ponto de vista da mobilidade ou do ambiente, utilizando ferramentas dissuasoras para estimular a mobilidade sustentável e criar áreas de coexistência;

s) Ordenar e regular as operações de micro e macro logística nas cidades e vilas, numa perspetiva de soluções para cargas e descargas, potenciando o comércio tradicional;

t) Contribuir para o aplanar das curvas em horas de ponta, através da concertação social e reorganização dos horários de trabalho e estudo, fomentando, sempre que possível, alguns dias de teletrabalho para diminuição das deslocações e contribuição para a descarbonização;

u) Incentivar «os caminhos das escolas», estimulando a mobilidade suave, autónoma e segura por parte dos alunos nos trajetos para os estabelecimentos de ensino e para os locais de lazer e recreio, desenhando zonas envolventes mais tranquilas e seguras, a exemplo, zonas 30 com passeios mais amplos e integrando a comunidade educativa nesta mudança cultural de mobilidade;

v) Utilizar e aplicar as regras de segurança rodoviária e da mobilidade urbana nas cidades, de forma mais intuitiva e apelativa na sua sinalética urbana, seja vertical ou horizontal, na introdução de pavimentos sonoro-redutores e tintas antiderrapantes, reduzindo troços ou cruzamentos de maior risco pedonal e ciclável e adotando medidas de acalmia de tráfego, com vista a uma maior segurança e redução da sinistralidade rodoviária;

w) Promover a definição de zonas de emissão reduzidas nos centros urbanos em espaços onde, pelas suas características, a pedonalização deve ser priorizada;

x) Incentivar o uso de energias mais limpas na mobilidade urbana com a implementação de estruturas para o carregamento de veículos elétricos em edifícios ou parques de estacionamento e na via pública;

y) Estimular a utilização das tecnologias nas soluções de mobilidade em contexto de cidades mais inteligentes;

z) Trabalhar a mudança de atitudes numa nova cultura de mobilidade através de ações de informação, participação, sensibilização e formação aos diferentes agentes da sociedade civil, reforçando a necessidade de uma mudança de atitude coletiva.

Artigo 6.º

Processo de elaboração

1 – A elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é determinada por deliberação da câmara municipal.

2 – Cada cidade ou vila sede de concelho, e demais aglomerados urbanos classificados como cidade, devem dispor de um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, incluindo, contudo, uma visão municipal integrada das diversas redes de mobilidade, mesmo que numa visão mais lata.

3 – A elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável pressupõe a articulação com os instrumentos de gestão do território vigentes, nomeadamente o Plano Diretor Municipal (PDM), devendo, depois de aprovado, ser vertido no mesmo.

4 – Nos casos em que a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável implique a pronúncia de entidades da Administração Pública com tutela no território, estas devem pronunciar-se no prazo de 20 dias úteis após o pedido de parecer.

Artigo 7.º

Conteúdos do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável

1 – Os conteúdos materiais devem apresentar os documentos essenciais para o entendimento dos objetivos e da sua concretização, estabelecendo nomeadamente:

a) A definição do âmbito, objetivos e organização do plano;

b) A caracterização e interpretação do território, nomeadamente no que concerne ao enquadramento regional, às formas urbanas e às dinâmicas de planeamento e da demografia, à qualificação da população, às atividades económicas e de emprego, à ocupação residencial, à identificação dos polos geradores de deslocações, aos padrões de mobilidade, à caracterização das infraestruturas e dos modos de deslocação, nomeadamente, o pedonal e acessibilidade universal, o ciclável, os transportes públicos, o transporte individual, as interfaces e intermodalidade, o estacionamento e a micro e macrologística, a segurança viária, a

inovação e tecnologias, bem como a qualidade do ambiente urbano;

c) A definição da visão, missão e a estratégia de intervenção;

d) A definição e integração das propostas de ação, contendo as seguintes áreas: mobilidade pedonal e acessibilidade universal, mobilidade ciclável, promoção e otimização dos transportes públicos, otimização do sistema viário, definição das políticas de estacionamento, logística e intermodalidade, inovação e tecnologias de informação e apoio às soluções de mobilidade, qualificação do espaço público e do ambiente urbano e o incentivo a uma nova cultura de mobilidade;

e) O desenvolvimento do programa de ação, horizontes temporais de implementação, estimativas de custos e eventuais fontes de financiamento com apresentação das fases incluídas e dos intervalos temporais previstos para cada uma delas.

f) A definição de indicadores de execução para os objetivos definidos em cada Plano de Mobilidade Urbana Sustentável e das metas intercalares de forma a permitir os potenciais ajustes necessários;

g) A definição do processo de gestão do plano, a sua governância e o processo de monitorização.

2 – Os conteúdos documentais do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável são constituídos por:

a) Relatório do Plano, explicativo do modelo de mobilidade adotado em conformidade com o número anterior;

b) Plantas setoriais de diagnóstico por área temática da mobilidade, nos casos justificáveis derivado da densidade de informação, nomeadamente no que concerne à mobilidade pedonal e acessibilidade universal, à mobilidade ciclável, aos transportes públicos, ao transporte individual, aos interfaces e intermodalidade, ao estacionamento, à micro e macro logística e à segurança viária;

c) Planta-síntese de diagnóstico da mobilidade urbana;

d) Plantas setoriais de propostas de ações por área temática da mobilidade, nos casos justificáveis derivado da densidade de informação, nomeadamente no que concerne à mobilidade pedonal e acessibilidade universal, à mobilidade ciclável, à promoção e otimização dos transportes públicos, à otimização do sistema viário, estacionamento e logística, à intermodalidade e à qualificação do ambiente urbano;

e) Planta-síntese das propostas, com a integração de todas as redes propostas;

f) Participações recebidas em sede de discussão pública e respetivo relatório de ponderação;

g) Programa de execução, faseamento e financiamento.

Artigo 8.º

Participação pública

1 – A deliberação que determina a elaboração do plano estabelece um prazo, que não deve ser inferior a 15 dias, para a formulação de sugestões e para a apresentação de informações sobre quaisquer questões que possam ser consideradas no âmbito do respetivo procedimento de elaboração.

2 – Durante a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável deve ser garantida a participação dos cidadãos, das organizações políticas, empresariais e comerciais, ecologistas e de residentes, devendo a câmara municipal facultar aos interessados todos os elementos relevantes, para que estes possam conhecer o estado dos trabalhos e a evolução da tramitação procedimental, bem como formular sugestões à autarquia.

Artigo 9.º

Discussão pública

1 – Concluído o período de elaboração, a câmara municipal procede à abertura de um período de discussão pública, através de aviso a divulgar no respetivo sítio na *internet*, do qual consta o período de discussão, a forma como os interessados podem apresentar as suas reclamações, observações ou sugestões, as eventuais sessões públicas a que haja lugar e os locais onde se encontra publicitada a proposta de plano.

2 – O período de discussão pública deve ser anunciado com a antecedência mínima de 5 dias e não pode ser inferior a 20 dias.

3 – A câmara municipal pode promover o esclarecimento direto dos interessados através dos quadros

técnicos ao seu serviço.

4 – Findo o período de discussão pública, a câmara municipal pondera e divulga os resultados, através do respetivo sítio na *internet*, e elabora a versão final da proposta de plano para aprovação.

Artigo 10.º
Aprovação

1 – No quadro da autonomia das autarquias locais, definida na Constituição da República Portuguesa, o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é aprovado em reunião de câmara municipal ou órgão similar, no caso de desenvolvido por um aglomerado urbano.

2 – A câmara municipal ou entidade responsável pelo aglomerado urbano representado pode submeter o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável à assembleia municipal para seu conhecimento.

3 – O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, depois de aprovado, deve ser vertido no Plano Diretor Municipal passando a ser parte integrante do mesmo.

Artigo 11.º
Vigência

1 – O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável apresenta um prazo de vigência máximo de cinco anos.

2 – O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável deve ser obrigatoriamente revisto por forma a entrar em vigor após o prazo definido no número anterior.

3 – O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável deve ser ainda obrigatoriamente revisto quando a respetiva monitorização e avaliação, consubstanciada nos relatórios de estado da mobilidade urbana sustentável, identificarem níveis de execução e uma evolução das condições ambientais, económicas, sociais e culturais que lhes estão subjacentes suscetíveis de determinar uma modificação do modelo de mobilidade definido.

CAPÍTULO III
AVALIAÇÃO

Artigo 12.º
Princípio geral

Os municípios devem promover, permanentemente, a avaliação dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável, suportada nos indicadores qualitativos e quantitativos neles previstos.

Artigo 13.º
Propostas de alteração decorrentes da avaliação

1 – A avaliação pode fundamentar propostas de alteração do plano, nomeadamente com o objetivo de:

a) Assegurar a concretização dos fins do plano, tanto ao nível da implementação como dos objetivos a médio e longo prazo;

b) Corrigir trajetórias indesejadas decorrentes da implementação de determinada ação ou ações do plano;

c) Promover a melhoria da qualidade de vida da população e a defesa dos valores ambientais e da saúde, culturais e paisagísticos.

2 – As alterações de detalhe ao Plano de Mobilidade Urbana Sustentável podem ocorrer a todo o tempo, não carecendo de procedimento administrativo, mas impondo a aprovação em reunião de câmara da proposta final.

3 – As alterações consignadas no número anterior não modificam o prazo para o processo formal de revisão do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.

Artigo 14.º
Relatório sobre o estado da mobilidade urbana

1 – A câmara municipal elabora, de dois em dois anos, um relatório sobre o estado da mobilidade urbana, a submeter à aprovação em reunião de câmara.

2 – O relatório sobre o estado da mobilidade urbana, referido no número anterior, traduz o balanço da execução das ações definidas no respetivo programa de ação e objeto de avaliação.

CAPÍTULO IV
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Artigo 15.º
Aplicação direta

1 – As regras estabelecidas na presente lei aplicam-se aos procedimentos já iniciados à data da sua entrada em vigor.

2 – Os municípios que já dispuserem de Plano de Mobilidade Urbana Sustentável elaborado devem atualizá-lo à luz da presente lei.

Artigo 16.º
Prazo para aprovação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável

1 – No prazo máximo de dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente lei, as cidades ou vilas sede de concelho e demais aglomerados urbanos classificados como cidade devem aprovar o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.

2 – A falta de iniciativa, por parte do município, tendente a desencadear o procedimento de elaboração ou revisão do plano, bem como o atraso da mesma revisão por facto imputável à referida entidade, determina a suspensão do respetivo direito de candidatura a apoios financeiros comunitários e nacionais, até à data da conclusão do processo de atualização, bem como a não celebração de contratos-programa em matéria de mobilidade e respetivas infraestruturas.

Artigo 17.º
Regiões Autónomas

A presente lei aplica-se às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, sem prejuízo das respetivas competências legislativas próprias.

Artigo 18.º
Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Palácio de São Bento, 19 de outubro de 2020.

A Deputada e os Deputados do PSD: Adão Silva — Luís Leite Ramos — Bruno Coimbra — Hugo Martins de Carvalho — Hugo Patrício Oliveira — João Moura — Nuno Miguel Carvalho — Paulo Leitão — Rui Cristina — António Maló de Abreu — António Lima Costa — António Topa — Emídio Guerreiro — Filipa Roseta — João Gomes Marques — José Silvano — Pedro Pinto.

———

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 733/XIV/2.ª

RECOMENDA AO GOVERNO O INÍCIO URGENTE DO PROCESSO QUE PROMOVA AS NECESSÁRIAS OBRAS NO BLOCO OPERATÓRIO DO HOSPITAL DR. FRANCISCO ZAGALO, DE OVAR, NO DISTRITO DE AVEIRO

Exposição de motivos

O concelho de Ovar foi um dos mais afetados pela crise pandémica associada à COVID-19, tendo sido o único no território continental ao qual foi imposto um cerco sanitário, deixando um rasto de consequências nefastas, que vão desde o setor da economia ao da saúde. Uma delas — das mais marcantes — foi o encerramento de diversas extensões de saúde que servem o concelho, como o polo de Arada, da USF Laços, o polo do Furadouro, da USF João Semana, e o polo de S. Vicente de Pereira, da USF Alpha, alegadamente temporário, mas sobre o qual não se vê no horizonte a perspetiva de reabertura.

A população do concelho de Ovar sente-se abandonada e desprotegida no que toca aos cuidados de saúde, porquanto estamos a falar de serviços de proximidade fundamentais, que não poderão permanecer indefinidamente encerrados, sob pena de ficar comprometido, de forma irreversível, o acesso dos cidadãos a este bem essencial.

Mesmo antes do surto epidemiológico, já tinha sido encerrado o polo de Maceda, da USF Laços, ao que se junta o facto de o hospital local ter perdido o serviço de urgência, o que coincide com a redução do horário do serviço de consulta aberta no centro de saúde, que teve como primeira consequência o facto de as farmácias de Ovar terem deixado de assegurar o serviço noturno.

O Hospital Dr. Francisco Zagalo é um baluarte do concelho, tendo vencido a categoria «Cuidados Hospitalares» do Prémio Saúde Sustentável 2019, com o seu projeto de desmaterialização de registos e processos, em curso há cerca de dois anos. Um prémio que o Presidente do Conselho Diretivo atribuiu «ao esforço de todos os profissionais desta instituição que abraçaram, com afinco, uma nova cultura de trabalho». O mesmo esforço que se traduziu num papel relevante durante o período em que o concelho de Ovar enfrentou a cerca sanitária, no qual os profissionais foram incansáveis, trabalhando no hospital de campanha «Anjo de Ovar», cuidando de quem mais precisa.

As obras no bloco operatório são reclamadas há muito e é consensual a constatação de que são indispensáveis ao bom funcionamento do hospital. O processo é longo e, já em 2018, a então Secretária de Estado da Saúde, Rosa Matos, assegurava, em Ovar, que o investimento do Governo na requalificação do bloco operatório do Hospital Dr. Francisco Zagalo seria uma realidade, anunciando, até, que avançariam no primeiro semestre do ano seguinte. A verdade é que, até hoje, não houve obra nem tão-pouco concurso para o efeito.

O projeto de requalificação do bloco operatório — que se estima poder custar cerca de 1,2 milhões de euros — está concluído desde 2018. As obras são de extrema importância para a região, até porque as condições atuais limitam sobremaneira a ação do hospital, pondo em causa a sua sustentabilidade futura e a qualidade do serviço prestado à população.

O povo de Ovar não pode ser condenado a esta sensação de abandono no que toca aos cuidados de saúde. Impõe-se acabar com esta insegurança, que não é apenas uma consequência da pandemia, mas, e sobretudo, uma constatação real do que tem acontecido no concelho na área da saúde.

Assim, a Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República Portuguesa, recomendar ao Governo que inicie, com urgência, o processo conducente ao lançamento do concurso para as obras no bloco operatório do Hospital Dr. Francisco Zagalo, de Ovar.

Palácio de São Bento, 19 de outubro de 2020.

As Deputadas e os Deputados do PSD: Carla Madureira — António Maló de Abreu — Ana Miguel dos Santos — André Neves — António Topa — Bruno Coimbra — Helga Correia — Rui Cristina — Sandra Pereira

— Cláudia Bento — Fernanda Velez — Ofélia Ramos.

———

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 734/XIV/2.ª
RECOMENDA AO GOVERNO QUE DISPONIBILIZE AS INSTALAÇÕES NECESSÁRIAS PARA QUE A ENTIDADE PARA A TRANSPARÊNCIA POSSA COMEÇAR A FUNCIONAR

A Entidade para a Transparência é um órgão independente que funciona junto do Tribunal Constitucional, que foi criado pela Lei Orgânica n.º 4/2019, de 13 de setembro, e que tem como atribuição a apreciação e fiscalização da declaração única de rendimentos, património e interesses dos titulares de cargos políticos e altos cargos públicos, nos termos definidos pela Lei n.º 52/2019, de 31 de julho.

Apesar de estar criada na lei, a Entidade para a Transparência só poderia ser constituída após a entrada em vigor do Orçamento do Estado para 2020 e a disponibilização de instalações para o seu funcionamento. Para o assegurar, a Lei Orgânica n.º 4/2019, de 13 de setembro, estabeleceu, no seu artigo 4.º, que o Governo deveria «inscrever na proposta de Orçamento do Estado para 2020, nos encargos gerais do Estado relativos ao Tribunal Constitucional, as verbas necessárias à criação e funcionamento da Entidade para a Transparência, bem como para a criação da plataforma eletrónica prevista na lei» e deveria disponibilizar «as instalações para a Entidade para a Transparência no primeiro semestre de 2020, preferencialmente fora das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto».

Assegurar a instalação e o pleno funcionamento da Entidade para a Transparência já em 2020 é algo que assume a maior importância não só pelo papel crucial que esta Entidade vai ter no âmbito da monitorização e controlo das obrigações declarativas dos titulares de cargos políticos e altos cargos públicos, mas principalmente porque só com esse funcionamento em pleno é que o novo modelo previsto no âmbito da Lei n.º 52/2019, de 31 de julho, fica totalmente em vigor.

Apesar do exposto, a versão inicial da Proposta de Lei n.º 5/XIV/1.ª, referente ao Orçamento do Estado para 2020, apenas previa no respetivo Mapa II a verba de 1 169 000 euros. Em audição, na Comissão de Transparência e Estatuto dos Deputados, o Sr. Presidente do Tribunal Constitucional, Sr. Prof. Doutor Manuel da Costa Andrade, afirmou que esta verba era manifestamente insuficiente para assegurar que a Entidade para a Transparência pudesse ser criada em 2020, defendendo que, se o objetivo fosse apenas criar a Entidade em 2020 (adiando o funcionamento em pleno para 2021) e a respetiva plataforma eletrónica, apenas com as condições mínimas de funcionamento, seriam necessários mais 646 000 euros, e que, se o objetivo era assegurar o funcionamento da Entidade em pleno já em 2020, seriam necessários mais 1 831 000 euros.

De modo a assegurar que a Entidade para a Transparência dispunha já este ano das verbas necessárias para que pudesse ser instalada e começar a funcionar em pleno, em sede de discussão na especialidade do Orçamento do Estado para 2020, o PAN apresentou uma proposta de alteração no sentido de assegurar o reforço das verbas atribuídas a esta Entidade em 1 831 000 de euros, que foi chumbada com os votos contra de PS, PSD e PCP e a abstenção do CDS-PP.

Acabou por ser aprovada, com os votos favoráveis do PS e do IL e abstenções do PAN, do PSD, do BE, do PCP e do CDS-PP, uma proposta de alteração do PS, menos ambiciosa, que assegurava o reforço de apenas 646 000 euros, cumprindo-se assim o disposto na Lei Orgânica n.º 4/2019, de 13 de setembro. O sentido de voto do PAN foi justificado pelo facto de este aumento dos recursos do Tribunal Constitucional se fazer por conta do saldo de gerência transitado do exercício de 2019 relativo ao Tribunal Constitucional, o que representou, na opinião do PAN, uma violação inadmissível da autonomia financeira do Tribunal Constitucional, e não o verdadeiro reforço de recursos financeiros que se exigia.

Apesar de a Assembleia da República ter assegurado as verbas necessárias para criar a Entidade para a Transparência em 2020, foram tornadas públicas informações no sentido de que, chegados ao mês de outubro e passado há muito o primeiro semestre de 2020, o Governo ainda não disponibilizou ao Tribunal Constitucional, conforme exige o artigo 4.º, n.º 2, da Lei Orgânica n.º 4/2019, de 13 de setembro, as instalações onde irá funcionar a Entidade para a Transparência.

Segundo as referidas informações, desde janeiro de 2020 que o Tribunal Constitucional comunicou ao Governo quais as características consideradas necessárias para instalar a sede deste órgão, sem ter, contudo, obtido qualquer resposta da parte do Governo, apesar de ter insistido na sua urgência no passado mês de maio.

Esta postura do Governo, para além de representar um claro incumprimento do disposto na Lei Orgânica n.º 4/2019, de 13 de setembro, impede também que a Entidade para a Transparência seja criada no ano de 2020 e possa funcionar em pleno no ano de 2021. Não assegurar a criação da Entidade para a Transparência no ano de 2020 faz com que a confiança dos cidadãos nas instituições diminua e abre espaço a certas visões que trazem a erosão do nosso regime democrático.

O PAN assumiu no seu programa eleitoral o compromisso de defender durante a XIV Legislatura que o Tribunal Constitucional, a Entidade para a Transparência e a Entidade das Contas e Financiamentos Políticos dispusessem dos meios e recursos necessários ao seu funcionamento e ao exercício eficaz das respetivas competências.

Assim, face à gravidade desta inércia do Governo, com a presente iniciativa, o PAN, cumprindo o disposto no seu programa eleitoral, pretende que o Governo, no exercício das suas competências próprias, assegure, ainda durante o ano de 2020, a disponibilização das instalações para que a Entidade para a Transparência possa ser criada e começar a funcionar.

Nestes termos, o Grupo Parlamentar do PAN, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que, no âmbito das suas competências próprias, assegure o cumprimento do disposto no artigo 4.º, n.º 2, da Lei Orgânica n.º 4/2019, de 13 de setembro, e disponibilize, no ano de 2020, as instalações necessárias para que a Entidade para a Transparência inicie o seu funcionamento.

Palácio de São Bento, 19 de Outubro de 2020.

As Deputadas e o Deputado do PAN: Bebiana Cunha — Inês de Sousa Real — Nelson Basílio Silva.

———

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 735/XIV/2.ª

RECOMENDA AO GOVERNO QUE DIALOGUE COM A CPAS, ORDEM DOS ADVOGADOS E ORDEM DOS SOLICITADORES E DOS AGENTES DE EXECUÇÃO NO ÂMBITO DA FIXAÇÃO DO FATOR DE CORREÇÃO DO INDEXANTE CONTRIBUTIVO PARA 2021

O Decreto-Lei n.º 116/2018, de 21 de dezembro, que procedeu à primeira alteração ao Regulamento da Caixa de Previdência dos Advogados e Solicitadores (CPAS), aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 119/2015, de 29 de junho, veio alterar a forma de apuramento da base de incidência contributiva, que deixou de estar indexada à remuneração mínima mensal garantida, sendo criado o conceito de Indexante Contributivo, atualizado com base no índice de preços no consumidor.

O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 116/2018, de 21 de dezembro, fixou em 581,90 € o valor do Indexante Contributivo, ajustado no ano de 2019, nos termos previstos no mesmo diploma, por um fator de correção de menos 14%.

Para o ano de 2020, a Portaria n.º 409/2019, de 27 de dezembro, fixou o fator de correção do Indexante Contributivo em menos 10%.

Nos termos do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 116/2018, a Direção da CPAS, suportada em estudos atuariais que garantam a sustentabilidade da CPAS e após pronúncia favorável do conselho geral, pode propor aos membros do Governo responsáveis pelas áreas da justiça e da segurança social a adoção de um fator de correção do Indexante Contributivo que venha a ser apurado nos anos 2020 e seguintes. Recebida esta proposta, os membros do Governo responsáveis pelas áreas da justiça e da segurança social fixam, por

portaria, o fator de correção do Indexante Contributivo.

Em consequência, até ao fim do presente ano, a Direção da CPAS deverá apresentar ao Conselho Geral um fator de correção do Indexante Contributivo para 2021 que será posteriormente submetido à tutela.

Importa mencionar que a Ordem dos Advogados remeteu à Direção da CPAS um conjunto de recomendações para proteger adequadamente a situação dos seus beneficiários, ou seja, advogados, solicitadores e agentes de execução.

Sobre esta matéria, a Ordem dos Advogados considerou que o valor mínimo das contribuições que neste momento se encontra fixado, num montante de 251,38 € é «absolutamente insustentável para a maioria dos beneficiários, ainda mais nesta época de crise», recomendando à Direção da CPAS que «o fator de correção deveria ser fixado num valor muito acima dos atuais 10%, devendo mesmo aproximar-se dos 50%, em ordem a permitir uma aproximação efetiva dos montantes mínimos de contribuição pagos pelos advogados e solicitadores integrados na CPAS àqueles que existem no regime da segurança social dos trabalhadores independentes».

Não sabemos ainda qual será o fator de correção que a Direção da CPAS irá propor. No entanto, atendendo àquela que tem sido a postura da CPAS e a quase ausência de medidas de proteção dos beneficiários durante o período de pandemia, tememos que o valor de correção proposto não seja suficiente para fazer face à diminuição dos rendimentos que estes profissionais sofreram como consequência da diminuição do volume de trabalho.

Não podemos esquecer que os advogados e solicitadores foram particularmente afetados pela crise económica e social provocada pela COVID-19.

Consequência da suspensão dos prazos judiciais, estes profissionais tiveram uma redução abrupta dos seus rendimentos, verificando-se, em muitos casos, uma total paragem da atividade. Enquanto os restantes trabalhadores independentes beneficiaram de medidas extraordinárias de apoio, as quais saudamos pela sua importância, os advogados e solicitadores foram esquecidos deste processo. Em consequência, para além de não beneficiarem de apoios financeiros que lhes permitissem fazer face à redução de rendimentos, tiveram ainda de continuar a pagar as suas contribuições à CPAS, o que colocou em causa a subsistência dos advogados e solicitadores e das suas famílias.

Neste sentido, acompanhamos em absoluto as preocupações e recomendações da Ordem dos Advogados sobre esta matéria.

De facto, para os profissionais que estão neste momento a retomar a sua atividade e recuperar das perdas de rendimentos que sofreram é fundamental que o fator de correção seja fixado num valor muito acima dos atuais 10%, uma vez que o atual valor mínimo das contribuições é insustentável para a maioria dos profissionais.

Ora, apesar dos vários alertas, nomeadamente da Assembleia da República, para a situação específica dos advogados e solicitadores, a verdade é que esta foi das classes mais prejudicadas pela crise pandémica, estando ainda a sentir os seus efeitos, dado que foram praticamente esquecidos no âmbito das medidas de apoio extraordinárias implementadas no contexto da COVID-19. Isto aconteceu em grande medida porque o entendimento da tutela era o de que os advogados e solicitadores são beneficiários de uma Caixa de Previdência própria e que deveria ser esta a apoiar financeiramente os profissionais. A CPAS, por seu turno, não conseguiu responder aos problemas dos beneficiários, o que fez com que muitos se encontrem hoje numa situação economicamente difícil.

Face ao exposto, com o presente projeto de resolução, pretendemos sensibilizar o Governo para a situação dramática em que se encontram os advogados, solicitadores e agentes de execução e, tendo em conta a particularidade do momento que vivemos, recomendar que dialogue com a Direção da CPAS, com a Ordem dos Advogados e com a Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, no sentido de garantir que o fator de correção do Indexante Contributivo é fixado num valor muito acima dos atuais 10%, por forma a apoiar estes profissionais na retoma da atividade, garantindo que estes conseguem continuar a pagar as suas contribuições para a CPAS.

Nestes termos, a Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, por intermédio do presente projeto de resolução, recomenda ao Governo que:

- Tendo em conta a particularidade do contexto que vivemos e a necessidade de apoiar os advogados, solicitadores e agentes de execução na retoma da atividade profissional, dialogue com a Direção da CPAS, com a Ordem dos Advogados e com a Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, no sentido de garantir que o fator de correção do Indexante Contributivo é fixado num valor muito acima dos atuais 10%, permitindo uma aproximação efetiva dos montantes mínimos de contribuição pagos pelos advogados e solicitadores integrados na CPAS àqueles que existem no regime da segurança social dos trabalhadores independentes.

Palácio de São Bento, 20 de outubro de 2020.

A Deputada não inscrita Cristina Rodrigues.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 736/XIV/2.ª
RECOMENDA AO GOVERNO QUE PROGRAME OBRAS DE REQUALIFICAÇÃO NA ESCOLA SECUNDÁRIA DE RAUL PROENÇA, NAS CALDAS DA RAINHA

Exposição de motivos

A Escola Secundária de Raul Proença, nas Caldas da Rainha, está degradada e precisa de obras urgentes de remodelação e de ampliação, de modo a garantir as condições necessárias para o sucesso educativo dos seus alunos.

Criada em 1971 como secção do Liceu Nacional de Leiria, a Escola Secundária de Raul Proença funciona nas atuais instalações desde 1982, nunca tendo beneficiado de obras de requalificação. O desempenho físico-construtivo do espaço escolar é baixo, há desconforto térmico e nenhuma eficiência energética.

Composto por quatro edifícios modulares, pouco funcionais, este estabelecimento de ensino apresenta problemas de impermeabilização nas salas de aula, fissuras nas paredes e instalações sanitárias deficitárias.

As caixilharias das janelas de todo o edificado estão danificadas, os vedantes velhos e ressequidos e os estores avariados. Os pavimentos estão degradados e as pinturas em muito mau estado. As canalizações precisam de ser reparadas e a rede elétrica substituída.

As áreas de recreio encontram-se também degradadas, assim como os espaços dedicados à prática de educação física e desporto, que precisam de uma rápida intervenção.

Nestes termos, o Grupo Parlamentar do CDS, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que programe, agende e execute as obras de requalificação de todo o edificado da Escola Secundária de Raul Proença, nas Caldas da Rainha, de modo a garantir as condições adequadas a uma escolaridade de qualidade.

Palácio de S. Bento, 14 de outubro de 2020.

Os Deputados do CDS-PP: Ana Rita Bessa — Telmo Correia — Cecília Meireles — João Pinho de Almeida — João Gonçalves Pereira.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 737/XIV/2.ª
RECOMENDA AO GOVERNO QUE PROCEDA À REQUALIFICAÇÃO DA ESCOLA BÁSICA 2, 3 JÚLIO BRANDÃO, DE VILA NOVA DE FAMALICÃO

Exposição de motivos

A Escola Básica 2,3 Júlio Brandão, de Vila Nova de Famalicão, funciona com graves problemas estruturais, sendo urgente proceder-se à sua requalificação.

Criada a 9 de setembro de 1968, a escola ficou na altura instalada no edifício da então Escola Industrial e Comercial de Vila Nova de Famalicão, agora Escola Secundária D. Sancho I, tendo o edifício atual recebido os primeiros alunos no ano letivo de 1987/1988.

Os problemas estruturais da escola, que integra o Agrupamento de Escolas Camilo Castelo Branco, são percetíveis a olho nu.

A degradação do edificado e o modelo conceptual, próprio da construção da época, não estão à altura das atuais exigências curriculares, pelo que é urgente uma intervenção profunda neste estabelecimento de ensino.

Nestes termos, o Grupo Parlamentar do CDS-PP, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que efetue todas as diligências para a realização urgente das obras de requalificação da Escola Básica 2,3 Júlio Brandão, de Vila Nova de Famalicão, partilhando com a escola, e demais comunidade educativa, os seus termos e calendário.

Palácio de São Bento, 9 de outubro de 2020.

Os Deputados do CDS-PP: Telmo Correia — Ana Rita Bessa — Cecília Meireles — João Pinho de Almeida — João Gonçalves Pereira.

———

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 738/XIV/2.ª
RECOMENDA AO GOVERNO A URGENTE REQUALIFICAÇÃO DO EDIFICADO DA ESCOLA SECUNDÁRIA DA PÓVOA DE LANHOSO

A Escola Secundária da Póvoa de Lanhoso, sita na Rua da Misericórdia, concelho de Póvoa de Lanhoso, é sede do Agrupamento de Escolas de Póvoa de Lanhoso, onde é lecionado o 3.º ciclo, o ensino secundário e o ensino profissional.

Foi edificada em 1990 e inaugurada a 11 de outubro de 1991, tendo servido anualmente cerca de 1000. Ao longo da sua existência investiu na construção de um ensino de qualidade, respondeu sempre aos desafios que foram sendo colocados à escola pelas diferentes reformas do sistema educativo.

Existiu sempre como uma escola que nunca se acomodou, que foi sempre capaz de se reinventar, de inovar e de transformar as fraquezas em oportunidades.

Tem sido sempre uma escola muito bem dirigida, criativa, aderindo e trabalhando em diferentes projetos que contribuem para o desenvolvimento integral dos seus alunos, dos quais destaco o eTwinning, o Erasmus+ e o eHAND, entre outros.

É uma escola pioneira com o seu projeto de turmas CLIL, em que, determinadas turmas, têm aulas de algumas disciplinas em Inglês, e que tem sido replicado por outras escolas do País a partir do projeto e experiência da Escola Secundária da Póvoa de Lanhoso.

Foi CNO e há uns anos a esta parte é um Centro Qualifica que serve os concelhos de Póvoa de Lanhoso e Vieira do Minho.

Foi distinguida várias vezes com o selo eTwinning, com o Selo Europeu de Qualidade eHAND e o de

Escola Solidária, distinção esta atribuída pelo Ministério da Educação.

Desde aquela data, a Escola Secundária da Póvoa de Lanhoso, a única no concelho, não sofreu qualquer tipo de intervenção, nem diretamente pelo Ministério da Educação nem pela Parque Escolar, o que não é compatível com uma escola pública que se quer de qualidade.

As «mazelas» provocadas pelo passar dos anos, apesar de todos os empenhados esforços da comunidade escolar em manter o edificado em bom estado de conservação, são visíveis, e fazem-se sentir, no normal funcionamento da escola, do ensino e da sua qualidade.

Há cerca de vinte anos a inspeção-geral de ensino fez um relatório bastante negativo relativo aos laboratórios existentes. Não tinham as condições necessárias para funcionamento, nem o laboratório de Biologia nem o de Físico-Química. Nem um lava-olhos existia. Vinte anos depois, naturalmente que as condições se deterioraram.

Não é admissível que um aluno do ensino secundário (regular ou profissional) ingresse no ensino superior sem ter tido aulas práticas, experimentais e de observação.

O atual edificado não cumpre as condições de salubridade, de segurança e de climatização. As infiltrações existentes nos «blocos» de aulas são reais e visíveis no interior das salas de aula. Em época de pandemia, como manter o distanciamento social e, simultaneamente, das infiltrações em dias de chuva?

As caixilharias são as originais, pelo que não isolam nem do frio nem do calor e, mesmo aumentando os custos com o aquecimento, as condições de trabalho não são nem boas nem dignas para toda a comunidade escolar.

Não existem rampas de acesso cobertas para pessoas de mobilidade reduzida.

O pavilhão gimnodesportivo acusa o desgaste provocado pelo tempo e pelo uso intensivo e apresenta algumas anomalias que urge resolver, nomeadamente as fissuras na infraestrutura.

Os equipamentos informáticos são inexistentes, ou completamente obsoletos, na escola sede deste Agrupamento, na era da transição digital e do 5G. Não adianta ter uma boa rede e cobertura de *internet* e não ter equipamentos informáticos. A EBI do Ave, pertencente ao referido Agrupamento de Escolas, tem um Ambiente Educativo Inovador, vulgo Salas de Aula de Futuro, com quadros e mesas interativas, robótica, impressão 3D, edição de vídeo, tabletes, entre outras, e quando chegam ao ensino secundário regridem por falta de toda a espécie de condições.

Trata-se, inevitavelmente, de uma escola com coberturas de fibrocimento, contendo amianto, que julgo será retirado em breve, por uma candidatura a apresentar pela Câmara Municipal da Póvoa de Lanhoso.

A Escola Secundária da Póvoa de Lanhoso é aquela que, no concelho, maiores necessidades apresenta.

Nestes termos, os Deputados do Grupo Parlamentar do PSD, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais em vigor, propõem que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

Em colaboração com todos os agentes educativos, projete, calendarize e materialize uma intervenção profunda na Escola Secundária da Póvoa de Lanhoso, de modo a solucionar os problemas identificados, por forma a devolver à mesma as condições indispensáveis para um ensino contemporâneo e de qualidade.

Palácio de São Bento, 15 de outubro de 2020.

As Deputadas e os Deputados do PSD: Maria Gabriela Fonseca — Jorge Paulo Oliveira — Luís Leite Ramos — Cláudia André — Firmino Marques — António Cunha — Clara Marques Mendes — André Coelho Lima — Rui Silva — Carla Madureira — Isabel Lopes — Alexandre Poço — Duarte Marques — Emídio Guerreiro — Margarida Balseiro Lopes — Isaura Morais — Hugo Martins de Carvalho — Maria Germana Rocha — José Cesário — Pedro Alves.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO.