



DIÁRIO

da Assembleia da República

XVI LEGISLATURA

1.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2024-2025)

SUMÁRIO

Projetos de Lei (n.ºs 195 e 196/XVI/1.ª):

N.º 195/XVI/1.ª (IL) — Devolver aos utentes de transportes ferroviários o valor do passe correspondente aos dias em que o transporte não é prestado.

N.º 196/XVI/1.ª (PAN) — Aprova o regime jurídico de limitação de voos em rotas aéreas internas com ligação ferroviária alternativa satisfatória, assegurando a execução na ordem jurídica interna das medidas ambientais previstas no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008.

Proposta de Lei n.º 7/XVI/1.ª (ALRAA):

Simplifica o modelo de atribuição do subsídio social de mobilidade a residentes na Região Autónoma dos Açores.

Projetos de Resolução (n.ºs 176 a 188/XVI/1.ª):

N.º 176/XVI/1.ª (CH) — Pela construção de um matadouro no Algarve.

N.º 177/XVI/1.ª (PCP) — Recomenda ao Governo o descongelamento e correção do Plano Ferroviário Nacional de modo a investir na ferrovia e enfrentar as dificuldades.

N.º 178/XVI/1.ª (IL) — Recomenda ao Governo que corrija as falhas do Plano Ferroviário Nacional e reveja os respetivos planos plurianuais de investimento.

N.º 179/XVI/1.ª (L) — Recomenda ao Governo que retome os comboios noturnos.

N.º 180/XVI/1.ª (L) — Recomenda o alargamento do passe ferroviário nacional, nos termos definidos na lei do

Orçamento do Estado para 2024.

N.º 181/XVI/1.ª (PAN) — Pela aprovação de um plano ferroviário nacional e adoção de medidas que promovam o transporte ferroviário como alternativa às viagens aéreas.

N.º 182/XVI/1.ª (PAN) — Recomenda ao Governo que adote medidas de prevenção do suicídio nas forças de segurança.

N.º 183/XVI/1.ª (CH) — Recomenda ao Governo que tome as medidas legislativas e administrativas necessárias à aplicação do regime de atribuição do suplemento de missão criado pelo Decreto-Lei n.º 139-C/2023, de 29 de dezembro, a várias categorias de agentes públicos.

N.º 184/XVI/1.ª (BE) — Recomenda ao Governo que proceda à revisão e valorização das carreiras e tabelas remuneratórias da PSP, da GNR e do Corpo da Guarda Prisional.

N.º 185/XVI/1.ª (BE) — Recomenda ao Governo que garanta condições de bem-estar, salubridade e segurança no local de trabalho aos profissionais da PSP e da GNR.

N.º 186/XVI/1.ª (BE) — Priorização da ferrovia em Portugal.

N.º 187/XVI/1.ª (CH) — Direito de ressarcimento dos utentes do serviço público de transporte ferroviário em períodos de greve superiores a dois dias úteis.

N.º 188/XVI/1.ª (PS) — Recomenda ao Governo o desenvolvimento, implementação e reforço de políticas relativas à condição das forças de segurança em matéria de alojamento e habitação, saúde mental e formação, em diálogo com as associações representativas dos seus profissionais.

PROJETO DE LEI N.º 195/XVI/1.^a
DEVOLVER AOS UTENTES DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS O VALOR DO PASSE
CORRESPONDENTE AOS DIAS EM QUE O TRANSPORTE NÃO É PRESTADO

Exposição de motivos

As interrupções dos transportes ferroviários, aliadas à ausência de indemnização pelos operadores ferroviários, consubstanciam uma prática gravemente lesiva dos utentes.

Estes cidadãos, que muitas vezes se encontram totalmente dependentes do serviço ferroviário para as suas deslocações para o trabalho e para casa, são hoje duplamente prejudicados: são privados do serviço de transporte que previamente contrataram, e sem qualquer tipo de compensação financeira.

Por outro lado, estes cidadãos são muitas vezes obrigados a utilizar transportes alternativos para cumprirem com os seus compromissos pessoais e profissionais, recorrendo a boleias de familiares ou a serviços de TVDE, o que implica um grave aumento das suas despesas mensais.

O princípio geral de *pacta sunt servanda*, que estatui que os contratos devem ser pontualmente cumpridos, impõe que o legislador proceda a alterações ao atual regime jurídico de transporte ferroviário, no sentido de consagrar que, nos dias em que não ocorra o transporte ferroviário nos termos contratualizados, o utente seja reembolsado de forma proporcional ao custo em que incorreu com a aquisição do seu passe mensal.

Seguem-se as orientações do Tribunal de Contas Europeu, que no seu *Relatório Especial Os passageiros da UE dispõem de amplos direitos, mas ainda precisam de lutar por eles*¹, recomenda que os operadores executem automaticamente, sem um pedido específico, os pagamentos das indemnizações aos passageiros que tenham fornecido as informações necessárias aquando da compra do bilhete ou do passe.

Ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários, é reduzido o limiar mínimo abaixo do qual não são pagas indemnizações aos utentes, salvaguardando-se os custos da transação financeira, como taxas, despesas de telefone ou outros.

Ademais, consagra-se que os dados necessários para efeitos de pagamento automático da indemnização podem ser fornecidos pelos passageiros através dos meios previstos no artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 e no artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, nomeadamente através do telefone, *internet* ou serviços de bilheteira.

Acresce a tudo isto o facto de notícias recentes darem conta da intenção da Provedora de Justiça de solicitar ao Governo e aos grupos parlamentares que legissem sobre a forma de ressarcir quem compra passe pelos dias de greve nos transportes.

Assim, ao abrigo da alínea *b*) do artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa e da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, o Grupo Parlamentar da Iniciativa Liberal apresenta o seguinte projeto de lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei procede à alteração do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março.

Artigo 2.º

Alteração do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março

O artigo 16.º-A do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, na sua redação atual, passa a ter a seguinte redação:

¹ Tribunal de Contas Europeu, *Os passageiros da UE dispõem de amplos direitos, mas ainda precisam de lutar por eles*
Disponível em: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_EN.pdf.

«Artigo 16.º-A
Indemnização do preço do bilhete

1 – [...]

2 – [...]

a) [...]

b) [...]

3 – [...]

4 – [...]

5 – Não há pagamento de qualquer indemnização quando:

a) [...]

b) O valor a pagar, de acordo com as regras referidas nos números anteriores, seja igual ou inferior a **(euro) 1;**

c) [...]

d) O passageiro seja titular de uma assinatura, passe ou título de transporte sazonal e, comprovadamente, existam alternativas viáveis para a sua deslocação por estes abrangidas, designadamente através de outros modos de transporte **que sejam garantidos pelo operador e sem custos acrescidos para o passageiro.**

6 – [...]

7 – (Novo.) Os passageiros titulares de um passe ou de um título de transporte sazonal, confrontados com sucessivos atrasos ou anulações durante o seu período de validade, têm direito a uma indemnização proporcional ao preço pago pelo serviço que sofreu atraso.

8 – (Novo.) A indemnização prevista no número anterior deve ser atribuída de forma automática, sempre que tenham sido fornecidos os dados necessários para tal por parte do passageiro.

9 – (Novo.) O operador garante que os dados necessários para efeitos do número anterior podem ser fornecidos pelo passageiro através dos meios de aquisição de títulos de transporte, nomeadamente através das bilheteiras de atendimento ao público ou de máquinas de venda automática, e caso seja possível através da Internet ou qualquer outra tecnologia de informação generalizadamente acessível.»

Artigo 3.º
Entrada em vigor

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

Palácio de São Bento, 28 de junho de 2024.

Os Deputados da IL: Bernardo Blanco — Carlos Guimarães Pinto — Mariana Leitão — Mário Amorim Lopes — Joana Cordeiro — Patrícia Gilvaz — Rodrigo Saraiva — Rui Rocha.

PROJETO DE LEI N.º 196/XVI/1.^a**APROVA O REGIME JURÍDICO DE LIMITAÇÃO DE VOOS EM ROTAS AÉREAS INTERNAS COM LIGAÇÃO FERROVIÁRIA ALTERNATIVA SATISFATÓRIA, ASSEGURANDO A EXECUÇÃO NA ORDEM JURÍDICA INTERNA DAS MEDIDAS AMBIENTAIS PREVISTAS NO REGULAMENTO (CE) N.º 1008/2008 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO, DE 24 DE SETEMBRO DE 2008****Exposição de motivos**

De acordo com o inventário nacional realizado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA) em julho de 2022, no âmbito da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas, o setor dos transportes é um dos principais emissores de gases com efeito de estufa no nosso País, representou 25,8 % do total das emissões nacionais em 2020 e foi aquele onde se verificou o maior aumento de emissões nos últimos 29 anos.

Dentro do setor dos transportes, em Portugal e no mundo, o setor da aviação assume um peso inegável na emissão de gases com efeito de estufa, a tal ponto que a OCDE afirma que se o setor da aviação fosse um país seria o 12.º maior emissor de gases com efeito de estufa do mundo.

De acordo com os dados constantes da ferramenta *Airport Tracker*¹, desenvolvida pela Federação Europeia de Transportes e Ambiente, pelo Open Date Institute e o International Council on Clean Transportation), os voos associados aos principais aeroportos portugueses, considerados apenas num sentido, resultaram numa emissão anual de 4,75 milhões de toneladas de emissões de gases com efeito de estufa, o equivalente a 7,1 % do total das emissões do nosso País e às emissões anuais de uma central térmica a carvão. Esta ferramenta afirma também que os voos de curta distância representaram 21,5 % do tráfego de passageiros e foram aqueles que mais gramas de CO₂ por passageiro consumiram por quilómetro (91 gramas).

Neste âmbito ganham também destaque os voos em jatos privados, cuja poluição média *per capita* de um passageiro é 10 a 14 vezes superior à de um passageiro da aviação comercial. De acordo com os dados de um relatório conjunto da CE Delft e da Greenpeace², em 2022, no nosso País, houve 7994 voos privados (em jatos privados) que geraram um total de emissões de 65 323 t de CO₂ – que fizeram do nosso País o 7.º país da União Europeia com mais emissões causadas por estes voos. O mesmo relatório afirma que a rota Aeroporto de Lisboa-Aeródromo de Tires/Aeródromo de Tires-Aeroporto de Lisboa (uma distância de 20,37 km) foi a 2.ª rota europeia com maior intensidade carbónica em 2022, com 118 voos e a emissão de 261 t de CO₂.

Estes dados negativos mostram que uma política climática verdadeiramente ambiciosa e que seja capaz de cumprir a meta de redução de emissões a que o nosso País está vinculado, nacional e internacional, só será possível com medidas que tragam uma maior responsabilização do setor da aviação, uma maior consciencialização do impacto ambiental junto dos passageiros e a compatibilização e articulação desta forma de transporte com alternativas satisfatórias mais sustentáveis, como a ferrovia.

Nos últimos anos, o PAN tem-se batido por esta política climática verdadeiramente ambiciosa, tendo conseguido neste âmbito criar uma taxa de carbono sobre as viagens aéreas (no Orçamento do Estado para 2021, aprovado pela Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro) e alargar o respetivo âmbito da sua incidência às viagens em jatos privados. Com esta medida, criada por ação do PAN, assegurou-se no nosso País a existência de um mecanismo que garante uma contrapartida pela emissão de gases poluentes e demais externalidades ambientais negativas provocadas pelo transporte aéreo.

Procurando prosseguir estes esforços, com a presente iniciativa, o PAN pretende assegurar a criação de um regime jurídico de limitação de voos em rotas aéreas internas com ligação ferroviária alternativa satisfatória. Em concreto, com a presente iniciativa pretende-se que, a partir de 1 de janeiro de 2026 e até 31 de dezembro de 2030, passem a ser interditos os serviços regulares e não regulares de transporte aéreo de passageiros, comerciais ou não comerciais, em todas as rotas aéreas no território de Portugal continental, cuja viagem seja igualmente efetuada por ligação ferroviária alternativa satisfatória, que tenha duração média igual ou inferior a três horas e meia e que se realize sem transbordo. Desta forma ficariam limitados os voos

¹ Disponível na seguinte ligação: <https://airporttracker.org/>.

² Disponível na seguinte ligação: <https://cedelft.eu/publications/co2-emissions-of-private-aviation-in-europe/>.

comerciais e os voos em jatos privados de curta e muito curta distância com ligações ferroviárias satisfatórias (como sucede no caso das rotas que ligam o Aeroporto de Lisboa ao Aeródromo de Tires ou o Aeroporto de Lisboa ao Aeroporto do Porto), salvaguardando-se, contudo, os voos das aeronaves de Estado e das Forças Armadas, de carácter humanitário ou de emergência médica, de aeronaves que integram ou venham a integrar o dispositivo especial de combate a incêndios rurais ou missões de proteção civil, referentes a escalas técnicas para fins não comerciais, e de instrução, de teste ou inseridos no âmbito do trabalho aéreo.

As rotas aéreas abrangidas por esta interdição agora proposta seriam fixadas anualmente, até ao dia 15 de setembro, por portaria conjunta dos Ministros do Ambiente e das Infraestruturas, e podem não ser às aeronaves de nova geração que disponham de soluções tecnológicas e operacionais mais sustentáveis, ecológicas e capazes de reduzir substancialmente os níveis de emissões de CO₂ por passageiro transportado por quilómetro (naquilo que se pretende ser um incentivo a uma mais rápida transição energética do setor da aviação).

Importará sublinhar que o regime que o PAN agora propõe assegura a execução na ordem jurídica interna das medidas ambientais previstas no artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008. O n.º 1 do mencionado artigo 20.º determina que, perante problemas ambientais graves, os países da União Europeia podem limitar ou recusar o exercício de direitos de tráfego, em especial quando outros modos de transporte prestam um serviço de nível adequado. O regime que agora se propõe cumpre as exigências desta disposição de direito da União Europeia, ao prever uma vigência não superior a 3 anos (artigo 7.º), a possibilidade do seu reexame (artigo 6.º) e a comunicação das restrições à Comissão Europeia e aos Estados-Membros da União Europeia (artigo 3.º, n.º 4).

Por fim, dever-se-á dizer, também, que em França, por via da Lei n.º 2021-1104, de 22 de agosto de 2021 (posteriormente concretizada pelo Decreto n.º 2023-385, de 22 de maio de 2023), foi aprovada a proibição dos serviços regulares de transporte aéreo público de passageiros – o que excluirá do âmbito da proibição os jatos privados – em todas as rotas aéreas dentro do território francês, cujo percurso seja assegurado na rede ferroviária nacional e por várias ligações diárias com duração inferior a duas horas e meia; e no nosso País esta medida constava como uma das prioridades da versão preliminar do Plano Ferroviário Nacional, apresentada pelo anterior Governo em novembro de 2022 (onde se fixava o objetivo de «estabelecer como objetivo a substituição integral dos voos domésticos no território continental de Portugal, permitindo, para tal, viajar de comboio entre o Porto e Faro em cerca de 3 horas»).

Pelo exposto, e ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, a abaixo assinada Deputada do Pessoas-Animaís-Natureza apresenta o seguinte projeto de lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei aprova um regime jurídico de limitação de voos em rotas aéreas com ligação ferroviária alternativa satisfatória, assegurando a execução na ordem jurídica interna das medidas ambientais previstas no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008.

Artigo 2.º

Definições

Para os efeitos do presente regime, entende-se por:

a) «Serviço regular transporte aéreo», uma série de voos que seja realizada por meio de aeronaves destinadas ao transporte de passageiros mediante pagamento, de forma que em cada voo existam lugares disponíveis para aquisição individual pelo público e explorada de modo a assegurar o tráfego entre os dois ou mais aeroportos ou aeródromos, quer de acordo com um horário publicado, quer mediante voos que, pela sua regularidade ou frequência, constituam, de forma patente, uma série sistemática;

b) «Serviço não regular transporte aéreo», um voo ou série de voos operados sem sujeição a normas governamentais sobre regularidade, continuidade e frequência e destinados a satisfazer necessidades específicas de transporte de passageiros e respetiva bagagem, em aeronaves utilizadas por conta de um ou mais fretadores, mediante remuneração ou em execução de um contrato de fretamento;

c) «Serviço de transporte aéreo comercial», uma operação de aeronave realizada para transportar passageiros, mediante remuneração ou outra retribuição;

d) «Serviço de transporte aéreo não comercial», uma operação de aeronave realizada para transporte de passageiros ou de consumidor de viagens aéreas efetuada, sem qualquer remuneração ou outra retribuição associada;

e) «Aeroporto», o aeródromo que dispõe de forma permanente de instalações, equipamentos e serviços adequados ao tráfego aéreo comercial internacional;

f) «Aeródromo», uma área definida (incluindo edifícios, instalações e equipamentos) em terra, na água ou numa estrutura fixa, numa plataforma fixa no mar ou flutuante, destinada no todo ou em parte à realização de aterragens, descolagens ou manobras de superfície de aeronaves;

g) «Transportadora aérea», uma empresa titular de uma licença de exploração válida, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, na sua redação atual, ou titulares de uma licença de exploração, ou equivalente, proveniente de países terceiros.

Artigo 3.º

Limitação de voos em rotas aéreas com ligação ferroviária alternativa satisfatória

1 – Ao abrigo do disposto no artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, são interditos os serviços regulares e não regulares de transporte aéreo de passageiros, comerciais ou não comerciais, em todas as rotas aéreas no território de Portugal continental, cuja viagem seja igualmente efetuada por ligação ferroviária alternativa satisfatória, que tenha duração média igual ou inferior a três horas e meia.

2 – Para efeitos do disposto no número anterior, considera-se que existe uma ligação ferroviária alternativa satisfatória quando cumulativamente:

a) Se realize entre estações que sirvam os municípios onde se localizem os aeroportos e/ou aeródromos ou municípios adjacentes a estes;

b) Se realize sem necessidade de transbordo;

c) Se realize com garantia de horários diários regulares durante todo o ano e de um serviço em condições satisfatórias, na aceção do artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008; e

d) Permita a presença no local de destino durante pelo menos oito horas do dia, durante todo o ano.

3 – As rotas aéreas abrangidas pela interdição referida no n.º 1 são fixadas anualmente, até ao dia 15 de setembro do ano anterior ao que se refiram e mediante audiência prévia das transportadoras aéreas potencialmente afetadas pela interdição, por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do ambiente e das infraestruturas.

4 – A aprovação da portaria mencionada no número anterior deverá ser comunicada de forma fundamentada pelo Governo, até ao dia 30 de setembro de cada ano, à Comissão Europeia e aos restantes Estados-Membros da União Europeia, para efeitos do cumprimento do disposto no artigo 20.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008.

5 - Estão excluídas do âmbito da interdição prevista no n.º 1:

a) As aeronaves de Estado e das Forças Armadas;

b) Os voos de caráter humanitário ou de emergência médica;

c) As aeronaves que integram ou venham a integrar o Dispositivo Especial de Combate a Incêndios Rurais ou missões de proteção civil;

d) As escalas técnicas para fins não comerciais; e

e) Os voos de instrução, de teste ou inseridos no âmbito do trabalho aéreo.

6 – Tendo em conta as inovações no âmbito da tecnologia aeronáutica, a portaria referida no n.º 3 poderá ainda excluir do âmbito da interdição regulada pelo presente artigo as aeronaves de nova geração que disponham de soluções tecnológicas e operacionais mais sustentáveis, ecológicas e capazes de reduzir

substancialmente os níveis de emissões de CO₂ por passageiro transportado por quilómetro.

Artigo 4.º
Fiscalização

1 – Para os efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 11.º e no artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de novembro, na sua redação atual, as entidades gestoras aeroportuárias devem comunicar à Autoridade Nacional da Aviação Civil a ocorrência de quaisquer factos ou condutas que consubstanciem uma violação ao regime previsto na presente lei e na portaria referida no n.º 3 do artigo 3.º.

2 – Sem prejuízo do disposto no número anterior, compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil, no exercício das funções previstas nos artigos 33.º e 34.º do anexo do Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, assegurar a adoção dos procedimentos que garantam o cumprimento do regime previsto na presente lei e na portaria referida no n.º 3 do artigo 3.º.

Artigo 5.º
Regime contraordenacional

Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, a violação do disposto no regime previsto na presente lei e na portaria referida no n.º 3 do artigo 3.º constitui contraordenação muito grave.

Artigo 6.º
Avaliação de impacto

Para efeitos de acompanhamento do impacto do presente regime e tendo em vista a introdução de eventuais ajustamentos ao presente regime, decorridos 3 anos desde a entrada em vigor da presente lei o Governo e a Autoridade Nacional da Aviação Civil apresentam à Assembleia da República e à Comissão Europeia relatórios de avaliação do impacto da limitação de voos em rotas aéreas nacionais com ligação ferroviária alternativa satisfatória na mitigação das alterações climáticas, na competitividade do turismo nacional e na economia.

Artigo 7.º
Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no dia 1 de janeiro de 2025 e vigora até ao dia 31 de dezembro de 2030, sem prejuízo do reexame previsto no artigo 6.º.

Assembleia da República, 27 de junho de 2024.

A Deputada do PAN, Inês de Sousa Real.

PROPOSTA DE LEI N.º 7/XVI/1.^a
SIMPLIFICA O MODELO DE ATRIBUIÇÃO DO SUBSÍDIO SOCIAL DE MOBILIDADE A RESIDENTES
NA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Exposição de motivos

A Constituição da República Portuguesa, no n.º 2 do artigo 225.º, salienta a importância do «reforço da

unidade nacional e dos laços de solidariedade entre todos os portugueses».

O Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores consagra o princípio da continuidade territorial, prescrevendo, no n.º 1 do artigo 13.º, que «Os órgãos de soberania e os órgãos de governo próprio da Região, no exercício das respetivas atribuições e competências, devem promover a eliminação das desigualdades estruturais, sociais e económicas entre portugueses, causadas pela insularidade e pelo afastamento da Região e de todas e cada uma das ilhas em relação aos centros de poder».

Não obstante, à luz do direito europeu, o artigo 349.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) confere à Região Autónoma dos Açores carácter de região ultraperiférica.

Considerando que, de acordo com o TFUE, são compatíveis com o mercado interno os auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico das regiões ultraperiféricas, conforme previsto na alínea a) do n.º 3 do artigo 107.º, que refere expressamente «Os auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico de regiões em que o nível de vida seja anormalmente baixo ou em que exista grave situação de subemprego, bem como o desenvolvimento das regiões referidas no artigo 349.º, tendo em conta a sua situação estrutural, económica e social.»;

Considerando que o artigo 51.º do Regulamento (UE) n.º 651/2014, da Comissão, de 16 de junho, consagra certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do TFUE, prevendo que os auxílios ao transporte aéreo de passageiros estão isentos da obrigação de notificação à Comissão Europeia, prévia à instituição ou à alteração de qualquer auxílio, prevista no n.º 3 do artigo 108.º do TFUE, desde que cumpram determinados requisitos;

Considerando que o Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março, veio regular a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos residentes na Região Autónoma dos Açores, na finalidade de prosseguir os objetivos de coesão social e territorial;

Considerando que todo o processo de atribuição do subsídio social de mobilidade pressupõe que o beneficiário deve, para efeitos de atribuição do subsídio social de mobilidade, requerer o respetivo reembolso à entidade prestadora do serviço de pagamento, depois de comprovadamente ter realizado a viagem a que respeita o subsídio;

Considerando o forte impacto e sobrecarga financeira que recai sobre os açorianos, que são obrigados ao pagamento, na íntegra, no ato da compra da passagem aérea e sujeitos a uma profunda burocracia de entrega de documentos para efeitos de comprovação da elegibilidade;

Nestes termos, é necessária uma simplificação no procedimento da compra, onde competiria à Direção-Geral do Tesouro e Finanças o reembolso às transportadoras aéreas, evitando que os beneficiários se desloquem à atual entidade prestadora do serviço de pagamento.

Assim, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, ao abrigo do disposto na alínea f) do n.º 1 do artigo 227.º e no n.º 1 do artigo 232.º da Constituição da República Portuguesa e na alínea b) do n.º 1 do artigo 36.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores, apresenta à Assembleia da República a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei visa a simplificação e a desburocratização do regime do subsídio social de mobilidade, procedendo à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março

Os artigos 2.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 9.º, 11.º e 13.º do Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

[...]

[...]

a) [...]

b) «Custo elegível», o preço do bilhete e de reemissão de bilhete, podendo ser *one-way* (OW) ou *round-trip* (RT), expresso em euros, pago às transportadoras aéreas ou aos seus agentes pelo transporte do passageiro, desde que respeite a lugares em classe económica, corresponda ao somatório das tarifas aéreas, das taxas aeroportuárias e de eventuais encargos faturados ao passageiro que decorram de recomendações da International Air Transport Association (IATA) ou de imposições legais, tais como a taxa de emissão de bilhete e a sobretaxa de combustível, excluindo os produtos e os serviços de natureza opcional, nomeadamente, a segunda e subsequentes alterações de reserva, bagagem de porão, quando esta tenha uma natureza opcional, excesso de bagagem, marcação de lugares, *check-in*, embarque prioritário, seguros de viagem, comissões bancárias, bem como outros encargos incorridos após o momento de aquisição do bilhete;

c) (*Revogada.*)

d) [...]

e) [...]

i) [...]

ii) [...]

f) [...]

i) [...]

ii) [...]

iii) [...]

g) [...]

i) [...]

ii) [...]

iii) [...]

h) [...]

Artigo 4.º

[...]

1 – A atribuição do subsídio social de mobilidade ao beneficiário implica a compra e a utilização efetiva do bilhete e corresponde à diferença entre o valor do bilhete e o montante único pago pelo beneficiário nos termos do número seguinte.

2 – O beneficiário efetua, perante as transportadoras aéreas ou agências autorizadas para emissão de bilhetes de passagens aéreas, o pagamento do montante único nos seguintes termos:

a) Nas ligações entre o continente e a Região Autónoma dos Açores, o custo para os passageiros residentes e passageiros residentes equiparados corresponde ao valor máximo de 134,00 €, por viagem de ida e volta;

b) Nas ligações entre o continente e a Região Autónoma dos Açores, o custo para os passageiros estudantes corresponde ao valor máximo de 99,00 €, por viagem de ida e volta;

c) Nas ligações entre as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, o custo para os passageiros residentes e passageiros residentes equiparados corresponde ao valor máximo de 119,00 €, por viagem de ida e volta;

d) Nas ligações entre as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, o custo para os passageiros estudantes corresponde ao valor máximo de 89,00 €, por viagem de ida e volta.

3 – No ato da compra, as transportadoras aéreas ou agências autorizadas para emissão de bilhete são responsáveis pela verificação da documentação comprovativa da elegibilidade do beneficiário, não lhe sendo devido pelo Estado qualquer reembolso por pagamentos feitos indevidamente com base em documentação incompleta ou incorreta.

4 – *(Revogado.)*

Artigo 5.º

Entidade responsável pelo pagamento

1 – O pagamento do subsídio social de mobilidade é efetuado pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças às transportadoras aéreas ou agências autorizadas para a emissão de bilhetes de passagens aéreas.

2 – *(Revogado.)*

Artigo 6.º

[...]

1 – As transportadoras aéreas ou agências autorizadas para a emissão de bilhetes de passagens aéreas devem requerer junto da Direção-Geral do Tesouro e Finanças o reembolso, nos termos a regulamentar por portaria do membro do Governo responsável pela área das finanças.

2 – Para os efeitos previstos no número anterior, o reembolso deve ser requerido nos termos da portaria a regulamentar pelo membro do Governo responsável pela área das finanças.

3 – O pagamento deverá ser efetuado às transportadoras aéreas ou agências autorizadas para a emissão de bilhetes de passagens aéreas no prazo máximo de 10 dias úteis após o requerimento do pagamento.

a) *(Revogada.)*

b) *(Revogada.)*

4 – Os valores máximos da taxa de emissão de bilhete, para efeitos de elegibilidade, são os seguintes:

a) 35,00 € para os bilhetes de ida (OW);

b) 70,00 € para os bilhetes de ida e volta (RT).

5 – *(Revogado.)*

6 – *(Revogado.)*

7 – *(Revogado.)*

Artigo 7.º

[...]

1 – O beneficiário deve apresentar às transportadoras aéreas ou agências autorizadas para a emissão de bilhetes de passagens aéreas, sempre que solicitado, ou oficiosamente, o original e entregar cópia dos seguintes documentos no prazo máximo de 10 dias úteis:

a) Cartões de embarque ou cartão de embarque;

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) [...]

g) [...]

h) [...]

- 2 – [...]
- 3 – [...]
- 4 – [...]

Artigo 9.º
[...]

- 1 – [...]

2 – A dotação orçamental destina-se ao pagamento dos encargos com o subsídio social de mobilidade, bem como à prestação do serviço de pagamento.

3 – Os pagamentos previstos nos números anteriores são efetuados no prazo máximo de 10 dias úteis entre a Direção-Geral do Tesouro e Finanças e as transportadoras aéreas ou agências autorizadas para a emissão de bilhetes de passagens aéreas.

Artigo 10.º
[...]

(Revogado.)

Artigo 11.º
[...]

1 – Compete à Inspeção-Geral de Finanças (IGF) fiscalizar o cumprimento do disposto no presente decreto-lei pelas transportadoras aéreas ou agências autorizadas para a emissão de bilhetes de passagens aéreas, que ficam sujeitas ao regime do presente diploma.

2 – A fiscalização a cargo da IGF compreende as operações económicas, financeiras e fiscais praticadas pelas transportadoras aéreas ou agências autorizadas para a emissão de bilhetes de passagens aéreas no âmbito da atribuição do subsídio social de mobilidade, sendo a mesma realizada trimestralmente, sem prejuízo de verificações periódicas, caso seja considerado necessário.

- 3 – [...]

4 – As entidades que emitem os bilhetes de passagens aéreas devem prestar à IGF toda a informação necessária, adequada e requerida para a prossecução das suas funções de fiscalização, incluindo os procedimentos de validação e pagamento.

Artigo 13.º
[...]

1 – Para efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 4.º, o valor do subsídio social de mobilidade é avaliado anualmente, mediante audição dos órgãos de governo próprio da Região Autónoma dos Açores, com base numa avaliação das condições de preço, procura e oferta nas ligações aéreas abrangidas pelo presente decreto-lei e da respetiva utilização pelos passageiros beneficiários.

2 – Para efeitos da audição prevista no número anterior, o membro do Governo responsável pela área dos transportes aéreos deve facultar a avaliação nele referida aos órgãos de governo próprio da Região Autónoma dos Açores.»

Artigo 3.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 março

É aditado ao Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março, o artigo 11.º-A, com a seguinte redação:

«Artigo 11º-A

Dados do registo de identificação dos passageiros

1 – Para efeitos do disposto no artigo anterior, a IGF tem acesso aos dados de registo de identificação dos passageiros (dados PNR) mantidos pelo Gabinete de Informações de Passageiros, nos termos da Lei n.º 21/2019, de 21 de fevereiro.

2 – O acesso aos dados previsto no número anterior é limitado aos registos de identificação de passageiros nos percursos estabelecidos no n.º 2 do artigo 4.º.»

Artigo 4.º

Norma revogatória

São revogados a alínea c) do artigo 2.º, o n.º 4 do artigo 4.º, o n.º 2 do artigo 5.º, as alíneas a) e b) do n.º 3 e os n.ºs 5 a 7 do artigo 6.º e o artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março.

Artigo 5.º

Republicação

É republicado em anexo à presente lei, da qual faz parte integrante, o Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março, na sua nova redação.

Artigo 6.º

Entrada em vigor e produção de efeitos

A presente lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação e produz efeitos com a entrada em vigor do Orçamento do Estado posterior à sua publicação.

Aprovada pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, na Horta, em 11 de junho de 2024.

O Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, Luís Carlos Correia Garcia.

ANEXO

(a que se refere o artigo 5.º)

Republicação do Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira, prosseguindo objetivos de coesão social e territorial.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Bilhete», o documento válido que confere o direito ao transporte do beneficiário no âmbito dos serviços aéreos regulares abrangidos pelo presente decreto-lei;

b) «Custo elegível», o preço do bilhete e de reemissão de bilhete, podendo ser *one-way* (OW) ou *round* -

trip (RT), expresso em euros, pago às transportadoras aéreas ou aos seus agentes pelo transporte do passageiro, desde que respeite a lugares em classe económica, corresponda ao somatório das tarifas aéreas, das taxas aeroportuárias e de eventuais encargos faturados ao passageiro que decorram de recomendações da International Air Transport Association (IATA) ou de imposições legais, tais como a taxa de emissão de bilhete e a sobretaxa de combustível, excluindo os produtos e os serviços de natureza opcional, nomeadamente, a segunda e subsequentes alterações de reserva, bagagem de porão, quando esta tenha uma natureza opcional, excesso de bagagem, marcação de lugares, *check-in*, embarque prioritário, seguros de viagem, comissões bancárias, bem como outros encargos incorridos após o momento de aquisição do bilhete;

c) (*Revogada.*)

d) «Estabelecimento de ensino», a escola, o colégio ou o estabelecimento de ensino superior que ministre cursos educacionais, vocacionais ou técnicos durante um ano escolar, excluindo-se os estabelecimentos comerciais, industriais, militares ou hospitalares, nos quais o estudante se encontre a realizar estágio, exceto se se tratar de um estágio curricular aprovado pelo estabelecimento de ensino no qual o estudante esteja matriculado;

e) «Passageiros estudantes», os cidadãos que, à data da realização da viagem, tenham idade igual ou inferior a 26 anos, e se encontrem numa das seguintes situações:

- i) Frequência efetiva de qualquer nível do ensino oficial ou equivalente na Região Autónoma dos Açores, incluindo cursos de pós-graduação, realização de mestrados ou doutoramentos, em instituições públicas, particulares ou cooperativas, com última residência no continente, na Região Autónoma da Madeira, noutro Estado-Membro da União Europeia ou em qualquer outro Estado com o qual Portugal ou a União Europeia tenham celebrado um acordo relativo à circulação de pessoas; ou
- ii) Frequência efetiva de qualquer nível do ensino oficial ou equivalente no continente, na Região Autónoma da Madeira, noutro Estado-Membro da União Europeia ou em qualquer outro Estado com o qual Portugal ou a União Europeia tenham celebrado um acordo relativo à circulação de pessoas, incluindo cursos de pós-graduação, realização de mestrados ou doutoramentos, em instituições públicas, particulares ou cooperativas, com última residência na Região Autónoma dos Açores;

f) «Passageiros residentes», os cidadãos com residência habitual e domicílio fiscal na Região Autónoma dos Açores que reúnam os seguintes requisitos à data da realização da viagem:

- i) Os cidadãos de nacionalidade portuguesa ou de outro Estado-Membro da União Europeia ou de qualquer outro Estado com o qual Portugal ou a União Europeia tenham celebrado um acordo relativo à livre circulação de pessoas e que residam, há pelo menos seis meses, na Região Autónoma dos Açores;
- ii) Os familiares de cidadãos da União Europeia, nos termos do artigo 2.º da Lei n.º 37/2006, de 9 de agosto, que tenham adquirido o direito de residência permanente em território português e que residam, há pelo menos seis meses, na Região Autónoma dos Açores;
- iii) Os cidadãos de nacionalidade de qualquer Estado com o qual Portugal tenha celebrado um acordo relativo ao estatuto geral de igualdade de direitos e deveres entre cidadãos portugueses e países terceiros e que residam, há pelo menos seis meses, na Região Autónoma dos Açores.

g) «Passageiros residentes equiparados»:

- i) Os membros do Governo Regional dos Açores ou cidadãos que exerçam funções públicas ao serviço do Governo Regional dos Açores, ainda que residam há menos de seis meses na Região Autónoma dos Açores;
- ii) Os trabalhadores da Administração Pública, civis ou militares, quando deslocados em comissão de serviço, mobilidade interna, cedência de interesse público ou ao abrigo de outros institutos de mobilidade previstos na lei, na Região Autónoma dos Açores, ainda que nesta residam há menos de seis meses;

iii) Os trabalhadores nacionais ou de qualquer outro Estado-Membro da União Europeia, do Espaço Económico Europeu, ou de qualquer outro país com o qual Portugal ou a União Europeia tenham celebrado um acordo relativo à livre circulação de pessoas, ou relativo ao estatuto geral de igualdade de direitos e deveres, que se encontrem vinculados por um contrato de trabalho, ainda que de duração inferior a um ano, celebrado com a entidade patronal com sede ou estabelecimento na Região Autónoma dos Açores e ao abrigo do qual o local de prestação de trabalho seja na região autónoma;

h) «Residência habitual», o local onde uma pessoa singular reside, pelo menos, 185 dias em cada ano civil, em consequência de vínculos pessoais e profissionais.

Artigo 3.º

Beneficiários

1 – O subsídio social de mobilidade só pode ser atribuído aos passageiros estudantes, aos passageiros residentes e aos passageiros residentes equiparados que reúnam, à data da realização da viagem, as condições de elegibilidade estabelecidas no presente decreto-lei.

2 – Sem prejuízo da atribuição do subsídio social de mobilidade por parte do Estado, as transportadoras aéreas podem adotar práticas comerciais mais favoráveis para os cidadãos beneficiários.

Artigo 4.º

Subsídio social de mobilidade

1 – A atribuição do subsídio social de mobilidade ao beneficiário implica a compra e a utilização efetiva do bilhete e corresponde à diferença entre o valor do bilhete e o montante único pago pelo beneficiário nos termos do número seguinte.

2 – O beneficiário efetua, perante as transportadoras aéreas ou agências autorizadas para emissão de bilhetes de passagens aéreas, o pagamento do montante único nos seguintes termos:

a) Nas ligações entre o continente e a Região Autónoma dos Açores, o custo para os passageiros residentes e passageiros residentes equiparados corresponde ao valor máximo de 134,00 €, por viagem de ida e volta;

b) Nas ligações entre o continente e a Região Autónoma dos Açores, o custo para os passageiros estudantes corresponde ao valor máximo de 99,00 €, por viagem de ida e volta;

c) Nas ligações entre as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, o custo para os passageiros residentes e passageiros residentes equiparados corresponde ao valor máximo de 119,00 €, por viagem de ida e volta;

d) Nas ligações entre as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, o custo para os passageiros estudantes corresponde ao valor máximo de 89,00 €, por viagem de ida e volta.

3 – No ato da compra, as transportadoras aéreas ou agências autorizadas para emissão de bilhete são responsáveis pela verificação da documentação comprovativa da elegibilidade do beneficiário, não lhe sendo devido pelo Estado qualquer reembolso por pagamentos feitos indevidamente com base em documentação incompleta ou incorreta.

4 – *(Revogado.)*

Artigo 5.º

Entidade responsável pelo pagamento

1 – O pagamento do subsídio social de mobilidade é efetuado pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças às transportadoras aéreas ou agências autorizadas para a emissão de bilhetes de passagens aéreas.

2 – *(Revogado.)*

Artigo 6.º

Condições de atribuição e pagamento

1 – As transportadoras aéreas ou agências autorizadas para a emissão de bilhetes de passagens aéreas devem requerer junto da Direção-Geral do Tesouro e Finanças o reembolso, nos termos a regulamentar por portaria do membro do Governo responsável pela área das finanças.

2 – Para os efeitos previstos no número anterior, o reembolso deve ser requerido nos termos da portaria a regulamentar pelo membro do Governo responsável pela área das finanças.

3 – O pagamento deverá ser efetuado às transportadoras aéreas ou agências autorizadas para a emissão de bilhetes de passagens aéreas no prazo máximo de 10 dias úteis após o requerimento do pagamento.

a) *(Revogada.)*

b) *(Revogada.)*

4 – Os valores máximos da taxa de emissão de bilhete, para efeitos de elegibilidade, são os seguintes:

a) 35,00 € para os bilhetes de ida (OW);

b) 70,00 € para os bilhetes de ida e volta (RT).

5 – *(Revogado.)*

6 – *(Revogado.)*

7 – *(Revogado.)*

Artigo 7.º

Documentos comprovativos da elegibilidade

1 – O beneficiário deve apresentar às transportadoras aéreas ou agências autorizadas para a emissão de bilhetes de passagens aéreas, sempre que solicitado, ou oficiosamente, o original e entregar cópia dos seguintes documentos no prazo máximo de 10 dias úteis:

a) Cartões de embarque ou cartão de embarque;

b) Fatura comprovativa de compra do bilhete, devendo conter informação desagregada sobre as diversas componentes do custo elegível;

c) Cartão de contribuinte que permita comprovar o domicílio fiscal na Região Autónoma dos Açores, tratando-se de passageiro residente ou passageiro residente equiparado, quando aplicável;

d) Documento comprovativo da identidade do beneficiário, designadamente cartão de cidadão, bilhete de identidade ou passaporte;

e) Documento emitido pelas entidades portuguesas, no qual conste que o titular tem residência habitual na Região Autónoma dos Açores, no caso de o documento comprovativo da identidade não conter essas informações;

f) Certificado de registo ou certificado de residência permanente, no caso de se tratar de cidadão da União Europeia, nos termos dos artigos 14.º e 16.º da Lei n.º 37/2006, de 9 de agosto;

g) Cartão de residência ou cartão de residência permanente, no caso de se tratar de familiar de cidadão da União Europeia, nacional de Estado terceiro, nos termos dos artigos 15.º e 17.º da Lei n.º 37/2006, de 9 de agosto;

h) Autorização de residência válida, no caso de se tratar de cidadão nacional de Estado que não seja membro da União Europeia e ao qual não sejam aplicáveis os artigos 15.º e 17.º da Lei n.º 37/2006, de 9 de agosto.

2 – A apresentação do cartão de cidadão dispensa o beneficiário da apresentação do documento referido na alínea c) do número anterior.

3 – Os beneficiários referidos na alínea e) do artigo 2.º devem, para além da documentação exigida nos

números anteriores, apresentar o original e entregar cópia do documento emitido e autenticado pelo estabelecimento de ensino, que comprove estarem devidamente matriculados no ano letivo em curso e a frequentar o curso ministrado pelo referido estabelecimento de ensino.

4 – Os residentes equiparados referidos na alínea g) do artigo 2.º devem, para além da documentação exigida nos n.ºs 1 e 2, apresentar o original e entregar cópia da declaração emitida pela entidade pública ou privada onde exercem funções, comprovativa da sua situação profissional.

Artigo 8.º

Restituição do subsídio social de mobilidade

A falsificação de documentos ou a prática de atos ou omissões que importem a violação do disposto no presente decreto-lei implica a reposição dos montantes recebidos a título de subsídio social de mobilidade, sem prejuízo da aplicação de outras sanções previstas na lei.

Artigo 9.º

Dotação orçamental

1 – Compete ao Estado, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, assegurar a atribuição do subsídio social de mobilidade mediante dotação orçamental a inscrever para o efeito.

2 – A dotação orçamental destina-se ao pagamento dos encargos com o subsídio social de mobilidade, bem como à prestação do serviço de pagamento.

3 – Os pagamentos previstos nos números anteriores são efetuados no prazo máximo de 10 dias úteis entre a Direção-Geral do Tesouro e Finanças e as transportadoras aéreas ou agências autorizadas para a emissão de bilhetes de passagens aéreas.

Artigo 10.º

Apuramento do montante anual de subsídios atribuídos

(Revogado.)

Artigo 11.º

Fiscalização

1 – Compete à Inspeção-Geral de Finanças (IGF) fiscalizar o cumprimento do disposto no presente decreto-lei pelas transportadoras aéreas ou agências autorizadas para a emissão de bilhetes de passagens aéreas, que ficam sujeitas ao regime do presente diploma.

2 – A fiscalização a cargo da IGF compreende as operações económicas, financeiras e fiscais praticadas pelas transportadoras aéreas ou agências autorizadas para a emissão de bilhetes de passagens aéreas no âmbito da atribuição do subsídio social de mobilidade, sendo a mesma realizada trimestralmente, sem prejuízo de verificações periódicas, caso seja considerado necessário.

3 – No exercício das suas competências, a IGF pode, em relação às companhias aéreas que operem nas ligações previstas no artigo 1.º, e aos respetivos agentes, proceder a verificações seletivas em relação a bilhetes de viagens nessas ligações e correspondentes faturas, com vista à confirmação cruzada dos subsídios públicos requeridos e pagos aos beneficiários nos termos do presente decreto-lei.

4 – As entidades que emitem os bilhetes de passagens aéreas devem prestar à IGF toda a informação necessária, adequada e requerida para a prossecução das suas funções de fiscalização, incluindo os procedimentos de validação e pagamento.

Artigo 11.º-A

Dados do registo de identificação dos passageiros

1 – Para efeitos do disposto no artigo anterior, a IGF tem acesso aos dados de registo de identificação dos passageiros (dados PNR) mantidos pelo Gabinete de Informações de Passageiros, nos termos da Lei

n.º 21/2019, de 21 de fevereiro.

2 – O acesso aos dados previsto no número anterior é limitado aos registos de identificação de passageiros nos percursos estabelecidos no n.º 2 do artigo 4.º.

Artigo 12.º

Monitorização do custo elegível

1 – As transportadoras aéreas devem, sempre que for solicitado, informar o Instituto Nacional de Aviação Civil, IP (INAC, IP), sobre:

- a) A estrutura tarifária e as respetivas condições de aplicação;
- b) A distribuição tarifária;
- c) Os encargos adicionais ao preço do bilhete, designadamente, a taxa de emissão de bilhete e a sobretaxa de combustível, no que se refere aos pressupostos comerciais e económicos subjacentes à fixação do preço dos referidos encargos.

2 – O INAC, IP, deve proceder à identificação dos comportamentos suscetíveis de distorcer a concorrência nos mercados dos serviços aéreos no âmbito do presente decreto-lei.

Artigo 13.º

Revisão anual do subsídio social de mobilidade

1 – Para efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 4.º, o valor do subsídio social de mobilidade é avaliado anualmente, mediante audição dos órgãos de governo próprio da Região Autónoma dos Açores, com base numa avaliação das condições de preço, procura e oferta nas ligações aéreas abrangidas pelo presente decreto-lei e da respetiva utilização pelos passageiros beneficiários.

2 – Para efeitos da audição prevista no número anterior, o membro do Governo responsável pela área dos transportes aéreos deve facultar a avaliação nele referida aos órgãos de governo próprio da Região Autónoma dos Açores.

Artigo 14.º

Disposição final

1 – À data da entrada em vigor do presente decreto-lei cessam as obrigações de serviço público impostas para os serviços aéreos regulares nas rotas Lisboa/Ponta Delgada/Lisboa, Lisboa/Terceira/Lisboa, Porto/Ponta Delgada/Porto e Porto/Terceira/Porto, fixadas nos termos do n.º 4 do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, publicadas no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, através da Comunicação da Comissão n.º 2010/C 283/06, de 20 de outubro.

2 – As transportadoras aéreas que, à data da entrada em vigor do presente decreto-lei, se encontrem a explorar os serviços de transporte aéreo regular entre o continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira, deixam de estar sujeitas ao cumprimento dos planos de exploração apresentados no âmbito das obrigações de serviço público referidas no número anterior.

Artigo 15.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor na data da entrada em vigor da portaria referida no artigo 4.º.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 176/XVI/1.^a
PELA CONSTRUÇÃO DE UM MATADOURO NO ALGARVE

Exposição de motivos

Desde 2007 que os produtores pecuários do Algarve estão sem uma infraestrutura para abate e desmancha para servir a região. O matadouro regional do Algarve (MAGARB), em Vale da Venda, inaugurado em 22 de maio de 1992 pelo então Primeiro-Ministro Aníbal Cavaco Silva foi fechado em julho de 2007, na sequência de uma fiscalização da Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE), resultado de um diagnóstico de falta de higiene, linhas de abate oxidadas, falta de climatização na sala de desmancha e abastecimento de água às instalações sem registos de qualidade (ASCAL, 2024). Na altura, o assessor de imprensa da ASAE, Manuel Laje, avançava que o matadouro não apresentava condições para ter as unidades de abate e desmancha a funcionar (*Lusa*, 02-07-2007).

Mas o abate de animais em pequena dimensão é um problema para a sustentabilidade dos negócios que assentam em mercados locais e regionais (ASCAL, 2024). Portanto, a falta de um matadouro e de mercados de gado na região tem sido trágica para este setor, cujas únicas alternativas para vender o gado não compensam financeiramente. É um condicionalismo enorme, faz aumentar o custo de produção e é isso que está a inibir os produtores mais jovens de se instalarem na pecuária, conforme referiu em 2021 o então Diretor Regional de Agricultura e Pescas do Algarve e atual Vice-Presidente da CCDR do Algarve, Pedro Monteiro (Prudêncio, *in Jornal do Algarve*, de 04-11-2021; CCDR Algarve – 16-02-2024). A falta de infraestruturas da região está a ser nociva para o comércio da ovelha algarvia, que corre o risco de desaparecer, pois o número de explorações deste tipo de gado está a diminuir cada vez mais (Griff, *in CM*, de 09-02-2019).

A ausência do matadouro regional obriga os produtores do Algarve a deslocarem-se a matadouros do Alentejo ou de Lisboa e Vale do Tejo, para procederem ao abate dos seus animais, provocando um aumento adicional de encargos e reduzindo a rentabilidade de muitas explorações (ASCAL, 2024). Para se levar um animal ao matadouro de Beja percorre-se 150 km e no regresso outros tantos. Depois vai um carro frigorífico buscar a carcaça, após o abate, regressando ao Algarve. No total fazem-se 600 km em transportes, o que não compensa (Prudêncio *in Jornal do Algarve*, de 27-12-2020).

A alternativa, para muitos daqueles produtores que não têm capacidade para suportar os custos com o transporte, é a venda a comerciantes que adquirem animais localmente e depois os vendem ou abatem de forma indiferenciada (ASCAL, 2024).

Por outro lado, devido a esta dificuldade existe um risco acrescido de abates ilegais/clandestinos que importa evitar, pela falta de cuidados de higiene e sanidade (ASCAL, 2024), para além de colocar em causa o bem-estar animal. De facto, em resultado das ações da ASAE foram desmantelados dois locais onde se procedia de forma ilícita e sem condições técnico-funcionais e de higiene, ao abate de animais (Silves e Batalha), locais esses não licenciados para o efeito e onde se realizava ainda o assamento dos animais e parte da respetiva comercialização (uma vez que alguns eram destinados ao consumo em estabelecimentos de restauração), sem que os mesmos fossem sujeitos a qualquer inspeção sanitária para despiste de eventuais doenças (*Algarve Marafado*, de 03-01-2023).

Importa, também, considerar que o Algarve é uma região de forte densidade populacional, em particular, nos meses de verão, onde se registam elevados consumos de produtos cárnicos. Assim, um matadouro na região poderia ainda impulsionar o conhecimento e o consumo das raças locais, com melhoria da valorização dos produtos com Indicação Geográfica Protegida (IGP), devidamente certificados, e o reforço das cadeias curtas e redução da pegada de carbono (ASCAL, 2024). De resto, a aposta no desenvolvimento das raças autóctones em sistema extensivo (vaca, cabra e ovelha churra algarvias) consta na Estratégia de Desenvolvimento Regional – Algarve 2030, aprovada na reunião do Conselho Regional do Algarve de 11 de setembro de 2020, pela CCDR do Algarve.

Neste contexto, já em 6 de abril de 2011, a Assembleia da República resolveu, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, promover a construção do matadouro público regional do Algarve, solução imediata de abate para as características de produção animal da região, no sentido de ultrapassar os constrangimentos causados aos produtores, com consequências para os consumidores e para a economia da

região (Resolução da Assembleia da República n.º 97/2011, de 29 de abril). Também Pedro Monteiro defendeu que é fundamental que o Algarve tenha uma unidade de abate, por ser a única região do País que não tem nenhum matadouro (Prudêncio, *in Jornal do Algarve*, de 04-11-2021). Mas este projeto nunca foi executado, considerando o Chega ser fundamental a sua recuperação.

Assim, ao abrigo das disposições procedimentais e regimentais aplicáveis, os Deputados do Chega recomendam ao Governo que:

Promova a construção do matadouro público regional do Algarve, solução imediata de abate para as características de produção animal da região, no sentido de ultrapassar os constrangimentos causados aos produtores, com consequências para os consumidores e para a economia da região.

Palácio de São Bento, 28 de junho de 2024.

Os Deputados do CH: Pedro Pinto — Pedro dos Santos Frazão — João Paulo Graça — Miguel Arruda — Diva Ribeiro.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 177/XVI/1.^a

RECOMENDA AO GOVERNO O DESCONGELAMENTO E CORREÇÃO DO PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL DE MODO A INVESTIR NA FERROVIA E ENFRENTAR AS DIFICULDADES

Exposição de motivos

No final de 2022, o Governo PS apresentou uma proposta de Plano Ferroviário Nacional (PFN). A proposta tinha alguns méritos e enormes insuficiências, sobre as quais o PCP apresentou então – e publicamente – a sua opinião e propostas. Sintetizámos a nossa visão na seguinte frase: «O PFN, sendo uma reflexão sobre o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária e dos serviços que a devem utilizar, não incorpora as medidas necessárias para que ele possa algum dia sair do papel. É um plano sem prioridades, calendário, nem garantias e quantificação do financiamento necessário à execução do mesmo.»

Na ocasião, o Governo anunciou que o PFN seria objeto de discussão pública e de discussão na Assembleia da República. A primeira foi lançada, foi considerada encerrada pelo Governo no final de fevereiro de 2023, mas desconhece-se o seu conteúdo. A segunda nunca se concretizou. O PFN foi congelado ainda pelo Governo PS, que nunca promoveu a sua aprovação final, apesar de ter disposto do tempo e das condições políticas para tal.

O novo Governo PSD/CDS anunciou uma aposta ainda maior na liberalização e prometeu, no Programa do Governo, acelerar a pulverização do setor ferroviário nacional.

Ou seja, promete acelerar todos os processos que explicam o atraso crescente da ferrovia nacional. Aliás, a ausência de qualquer abordagem crítica sobre a não concretização de planos e investimentos anteriormente previstos era uma das grandes falhas que o PCP apontou à proposta de PFN, uma falha que não só diminuía a credibilidade da proposta do Governo PS como se refletia na ausência de medidas estruturantes para resolver – de facto – os problemas da ferrovia nacional.

É preciso fazer uma apreciação crítica sobre o facto de o programa Ferrovia 2020 (lançado em 2016), com data anunciada de conclusão marcada para 2021, ter neste momento apenas 15 % dos investimentos concluídos (e o restante com atrasos superiores a quatro anos).

É preciso responder à pergunta sobre porque é que um dos elementos centrais da proposta de PFN – a nova linha de alta velocidade entre Lisboa e o Porto – está consensualizada há mais de 30 anos, já foi anunciada inúmeras vezes e ainda não se concretizou.

É preciso explicar porque a terceira travessia sobre o Tejo – entre Lisboa e o Barreiro (TTT) – consta de

todos os instrumentos de planeamento estratégico da Área Metropolitana de Lisboa – AML há mais de 20 anos, a proposta de PFN chama-lhe «a peça mais importante em falta na rede ferroviária nacional», desde 2010 que a Escola Afonso Domingues está fechada para permitir a construção do canal de acesso à ponte, e, no entanto, nada foi feito.

É preciso perceber por que motivos o País está condenado a pagar 220 milhões por uma linha de alta velocidade (LAV) que nem um centímetro tem – a PPP da construção da linha de alta velocidade a Madrid – e PS e PSD, mas também a IL e o Chega, já querem envolver o País em novas PPP na ferrovia. É preciso perceber por que razão precisaria o País de uma nova PPP para a LAV, se a Presidente do BEI já anunciou publicamente que estão disponíveis 3000 milhões de euros para emprestar a quem construir a linha de alta velocidade. É preciso perceber por que razão não avança a IP, em vez de estar uns anos à espera que se decida qual o consórcio que, em mais uma PPP, vai receber esses empréstimos públicos, usar o dinheiro para construir a infraestrutura e passar a cobrar ao Estado português o pagamento desse mesmo empréstimo com mais uma choruda renda.

É preciso perceber porque refere o PFN ligações a Sevilha, a Barcelona, a Madrid, a Vigo e a Paris, mas o País está sem as ligações internacionais à Europa que existiram até 2019.

É iniludível que a principal causa dos atrasos nacionais radica no processo de liberalização da ferrovia (com os sucessivos «pacotes ferroviários») imposto a partir da União Europeia e concretizado em Portugal nos últimos 20 anos: a diminuição do investimento público, em função das imposições do euro (défice); a separação da infraestrutura da operação com a criação da REFER e posterior integração na Infraestruturas de Portugal – IP, em conjunto com a rede rodoviária; a preparação da entrega do setor às multinacionais; estas foram e são as razões de tanto atraso, tanto adiamento, tanta promessa por cumprir.

O que atrasou a ferrovia nacional foi a liberalização. E um PFN que não questiona a liberalização e propõe o seu aprofundamento é um PFN que não responderá às necessidades nacionais.

A tudo isto deve acrescentar-se que um PFN não pode limitar-se a ser um plano sobre serviços e infraestrutura.

Logo em janeiro de 2023 o PCP assinalou que à proposta de PFN «faltam comboios, sobre os quais nada planifica, e sem os quais nada funciona». No plano e na vida da ferrovia nacional, com os concursos a arrastarem-se anos a fio na corrida de obstáculos em que a política de direita transformou estes processos para limitar a intervenção das empresas públicas.

O PCP afirmou que a este plano faltavam os ferroviários, pois era um plano onde «rigorosamente nada é dito sobre os trabalhadores, sobre a necessidade da sua formação e valorização». E continua a haver notícia da falta de operacionais nas oficinas da EMEF, ou na CP, devido aos baixos salários.

O PCP reiterou que o PFN tinha de ter em conta a ligação ferroviária ao novo aeroporto de Lisboa (NAL), que a proposta conhecida não contempla, e agora vai exigir uma alteração à última fase da ligação Porto-Lisboa, como o PCP propôs publicamente em dezembro de 2023, entrando em Lisboa pela TTT (margem esquerda), depois de ligar ao aeroporto.

Importa ainda reafirmar as linhas centrais para o desenvolvimento da infraestrutura e dos serviços ferroviários, quer aqueles que se encontram amplamente estudados e consensualizados (mas cuja concretização tem sido sucessivamente adiada pelos sucessivos Governos), quer aqueles que satisfazem necessidades evidentes e importa rapidamente colocar em andamento. Já estimámos que o investimento em ferrovia deveria, no prazo de 10 anos, chegar a 0,5 % do PIB – infraestrutura, material circulante, reforço operacional – numa opção que tem o potencial de contribuir para a dinamização da atividade económica do País, do aparelho produtivo e da indústria nacional, contribuindo para a criação e fixação de emprego qualificado, a coesão territorial, a diminuição de importações, a redução da dependência do transporte individual, a defesa do meio ambiente, a modernização e desenvolvimento do País.

Assim, nos termos da alínea b) do artigo 156.º da Constituição e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, os Deputados do Grupo Parlamentar do PCP propõem que a Assembleia da República adote a seguinte

Resolução

A Assembleia da República, nos termos n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República, recomenda ao

Governo que:

1. Envie à Assembleia da República a proposta de Plano Ferroviário Nacional, bem como o conjunto dos contributos recebidos na discussão pública;
2. Adote as medidas necessárias para que a aquisição de material circulante para a CP – para o regional, o urbano e o longo curso – seja acelerada;
3. Tome as medidas necessárias para o urgente e justo aumento dos salários dos ferroviários, no quadro de uma valorização profissional essencial ao desenvolvimento e segurança da própria ferrovia;
4. Informe a Assembleia da República, em detalhe, do estado de concretização do Ferrovia 2020, e das medidas adotadas para superar os atrasos;
5. Promova a reconstrução da REFER;
6. Calendarize e garanta os fundos necessários e sobretudo concretize um conjunto de investimentos na rede e nos serviços que estão no essencial consensualizados, designadamente:

6.1. Concretização das intervenções de modernização e eletrificação da rede ferroviária nacional, na Linha do Algarve, na Linha do Oeste, na Linha da Beira Alta, na Linha do Douro, na Linha do Leste, na Linha do Alentejo, de Casa Branca a Beja e a Ourique, com variante ao Aeroporto de Beja, na Linha de Cintura a quadruplicação de Roma-Areeiro a Braço de Prata, na Linha de Cascais e na Linha do Minho a quadruplicação de Contumil a Ermesinde;

6.2. Construção da terceira travessia sobre o Tejo (TTT) entre Chelas e Barreiro em modo rodoferroviário com as respetivas conexões à Linha de Cintura, Estação Oriente e Poceirão;

6.3. Construção faseada da nova linha para alta velocidade Lisboa-Porto da estação do Oriente até à estação de Campanhã, com entrada em Lisboa pela TTT e paragem no novo aeroporto, com alargamento progressivo dos serviços de intercity e de alta velocidade a novos polos urbanos com redução do tempo de viagem;

6.4. Conclusão da ligação Évora-Elvas, assegurando o seu pleno aproveitamento para transporte de passageiros e de mercadorias nesta região com a construção de terminais rodoferroviários de mercadorias em Vendas Novas, Évora e Alandroal;

6.5. Reversão do processo de transferência dos terminais rodoferroviários de mercadorias, designadamente de Leixões e da Guarda, da IP para a Administração do Porto de Leixões, que este mesmo Governo implementou;

6.6. Intervenção com carácter de urgência em infraestruturas diversas – nas estações e no reforço da sua guarnição, nos apeadeiros, na retoma do processo de supressão de passagens de nível, etc. –, introduzindo melhoramentos que há muito são reclamados pelos utentes, trabalhadores e populações;

6.7. Alargamento da oferta no curto prazo, procedendo designadamente a iniciativas conducentes à retoma urgente dos comboios noturnos a Madrid e Hendaia; ao aumento da oferta na Linha do Sul, recuperando a ligação a Alcácer do Sal; à garantia de um serviço regular que permita deslocações pendulares entre Guarda-Belmonte-Covilhã-Fundão, na Linha da Beira Baixa; à criação de condições para a operação com bitensão no serviço Porto-Vigo;

7. Planeie e projete o desenvolvimento, no médio prazo, da rede e dos serviços, incluindo nomeadamente:

7.1. Possíveis ligações em alta velocidade (AV) de Aveiro a Viseu e Mealhada, potenciando a aproximação à Guarda e a Salamanca, do Porto a Braga e Valença articulada com a ligação a Vigo, e de Évora e Beja a Faro e Vila Real de Santo António, com vista à continuidade a Huelva e Sevilha;

7.2. Construção de ligações diretas de Braga a Guimarães e a Barcelos;

7.3. Reposição das ligações ferroviárias a Vila Real e Bragança, incluindo a possibilidade de uma nova linha;

7.4. Ligação da Linha do Algarve ao aeroporto de Faro e à Universidade do Algarve;

7.5. Ligação desde a TTT até Évora em AV, completando a ligação à fronteira do Caia, na perspetiva da continuidade a Badajoz e Madrid;

7.6. Ligação da Linha do Oeste à Linha de Cintura, por Loures;

7.7 Estudo e investimento na reabertura de troços e linhas encerradas ao longo dos anos, visando o aproveitamento e interligação com a restante malha ferroviária de que são exemplo a ligação Figueira da Foz-Pampilhosa; a reposição dos carris e eletrificação do Ramal da Lousã; a requalificação, modernização e eletrificação da Linha do Vale do Vouga.

Assembleia da República, 28 de junho de 2024.

Os Deputados do PCP: António Filipe — Paula Santos — Paulo Raimundo — Alfredo Maia.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 178/XVI/1.^a

RECOMENDA AO GOVERNO QUE CORRIJA AS FALHAS DO PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL E REVEJA OS RESPECTIVOS PLANOS PLURIANUAIS DE INVESTIMENTO

Exposição de motivos

A 19 de abril de 2021 o Governo lançou o Plano Ferroviário Nacional com o objetivo de definir diretrizes de médio/longo prazo da rede ferroviária de forma a aumentar a quota modal da ferrovia no transporte de passageiros, mas também enquanto impulsionador da integração do modo ferroviário nas principais cadeias logísticas nacionais e internacionais e uma progressiva transferência modal para o modo ferroviário.

A Iniciativa Liberal acompanha a missão e os objetivos do Plano Ferroviário Nacional, mas discorda de alguns pontos que considera serem falhas gravosas para o cumprimento destes objetivos. Como primeiro exemplo, consideramos que o Plano Ferroviário Nacional deve consagrar como escolha modal para densificar a malha na região do Minho e do Algarve a ferrovia pesada, não apenas por ser a que garante melhor *performance* para viagens interurbanas, mas também para, por via do aumento de escala, criar condições para se obter uma operação mais eficiente para passageiros e operadores, contrariamente à opção de segregação de modos de transporte, que inevitavelmente conduzirá a mais transbordos, menor velocidade comercial e mais estruturas de gestão independentes, focos de ineficiência indesejáveis.

Relativamente ao traçado, no caso da Linha de Trás-os-Montes, defendemos que se deve iniciar no Aeroporto Francisco Sá Carneiro e deve continuar para Zamora, em acordo com Espanha, e assim criar um canal privilegiado de conexão de toda a região Norte com o norte peninsular. Deve ainda ser determinada a reabertura do ramal de Monção, entre Valença e Monção, uma via encerrada há mais de trinta anos, mas que teria a maior utilidade em face do dinamismo da zona fronteiriça em que se insere.

Consideramos ainda essencial a revisão da priorização de alguns investimentos. A título de exemplo, importará no imediato planear e executar já parte da nova linha Beja-Faro utilizando os fundos até aqui previstos para uma renovação do atual traçado da Linha do Sul, entre Torre Vã e Tunes, que a prazo se perspetiva que deixe de ser o itinerário preferencial para ligações sul-norte a servir a região do Algarve. Adicionalmente, deve ser determinada a urgência do reposicionamento dos caminhos de ferro em capitais de distrito não servidas por caminhos de ferro (Viseu, Vila Real e Bragança) e em capitais de distrito que, servidas por caminhos de ferro, devem ver revistas e melhoradas as ligações atuais para efetivo usufruto (Castelo Branco, Portalegre, Leiria e Beja). Consideramos igualmente ser de grande interesse garantir a ligação de todos os portos comerciais e aeroportos à rede ferroviária nacional, devendo, no prazo máximo de cinco anos, ser realizada a fácil ligação ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro, no Porto, e no prazo de dez anos serem conectados os aeroportos de Lisboa e de Faro.

Além da revisão das prioridades e do traçado, a Iniciativa Liberal propõe alterações à gestão dos planos de investimento e à definição das metas orçamentais plurianuais para desenvolvimento do Plano Ferroviário Nacional. Relativamente à gestão dos planos de investimento, os mesmos devem ser revistos à luz do novo

documento, nomeadamente para evitar a mobilização de grandes verbas de investimento público para objetivos que sejam contrários a este documento. Já sobre a consagração de uma meta orçamental plurianual de alocação de capital a investimentos públicos no desenvolvimento do Plano Ferroviário Nacional, esta é uma condição única que garante a efetiva execução do plano proposto, aproveitando o conhecimento adquirido através das conclusões do Ferrovias 2020, que apontam para a necessidade de existência de fluxos regulares de investimento para manutenção e expansão de *know-how* nos setores de projeto, construção e operação, sem os quais a operacionalização de qualquer plano pode ficar comprometida, como se regista atualmente. A meta orçamental plurianual deve ser acompanhada da respetiva cabimentação orçamental plurianual e autorizando integralmente as verbas alocadas aos programas, de modo a agilizar todos os passos necessários, desde o projeto até à execução.

Por fim, a Iniciativa Liberal propõe ao Governo codificar no Plano Ferroviário Nacional a necessidade de equipar toda a rede nacional com os sistemas europeus de sinalização e controlo de tráfego, ERTMS, para substituir sistemas obsoletos existentes e para alinhar o País com o padrão europeu no mais curto prazo de tempo, o que oferece vantagens de interoperabilidade entre os dois lados da fronteira e uma efetiva promoção da concorrência em todos os segmentos de tráfego servidos pelos caminhos de ferro e que serão vitais para garantir os objetivos que o próprio Governo se propõe com este documento.

Estas preocupações e as propostas que delas resultam foram já apresentadas pela Iniciativa Liberal na anterior Legislatura, sendo de realçar que o Partido Socialista está, agora, a duplicar o que anteriormente detalhamos. Este facto não deixa de ser curioso, tanto mais que, considerando ser este um problema consensual, anteriormente, estas propostas não foram aprovadas pelos Deputados socialistas.

Assim, tendo em consideração o acima exposto, ao abrigo da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, o Grupo Parlamentar da Iniciativa Liberal apresenta o seguinte projeto de resolução:

Resolução

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, a Assembleia da República delibera recomendar ao Governo que:

1 – Proceda à revisão do Plano Ferroviário Nacional, considerando as seguintes alterações:

- a) A consagração da ferrovia pesada na região do Minho e do Algarve;
- b) A extensão da Linha de Trás-os-Montes, de modo que a mesma tenha início no Aeroporto Francisco Sá Carneiro e, em concordância com Espanha, se prolongue até Zamora;
- c) A reabertura do ramal de Monção;
- d) A revisão das prioridades de investimento de forma a prever com urgência:
 - i) O reposicionamento dos caminhos de ferro em Viseu, Vila Real e Bragança, capitais de distrito que não se encontram servidas por caminhos de ferro;
 - ii) A revisão e melhoria das ligações em Castelo Branco, Portalegre, Leiria e Beja, para real usufruto;
 - iii) A ligação de todos os portos comerciais e aeroportos à rede ferroviária nacional, devendo, no prazo máximo de cinco anos, ser realizada a ligação ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro, no Porto, e no prazo de dez anos serem conectados os aeroportos de Lisboa e de Faro;
 - iv) O planeamento e execução no imediato de parte da nova linha Beja-Faro utilizando os fundos até aqui previstos para uma renovação do atual traçado da Linha do Sul entre Torre Vã e Tunes.
- e) A definição de uma meta orçamental plurianual acompanhada da respetiva cabimentação orçamental plurianual e autorizando a alocação integral de verbas aos respetivos programas;
- f) A implementação dos sistemas europeus de sinalização e controlo de tráfego, ERTMS, em toda a rede nacional.

2 – Proceder à revisão dos planos plurianuais de investimento, de forma a garantir o seu alinhamento com

o Plano Ferroviário Nacional em vigor, após as alterações ao mesmo.

Palácio de São Bento, 28 de junho de 2024.

Os Deputados da IL: Bernardo Blanco — Carlos Guimarães Pinto — Joana Cordeiro — Mariana Leitão — Mário Amorim Lopes — Patrícia Gilvaz — Rodrigo Saraiva — Rui Rocha.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 179/XVII/1.^a RECOMENDA AO GOVERNO QUE RETOME OS COMBOIOS NOTURNOS

Exposição de motivos

Os comboios noturnos foram um marco estrutural para a mobilidade internacional na Europa durante o Século XX. No entanto, com o aparecimento de serviços aéreos de baixo custo, os comboios noturnos foram desaparecendo. Não obstante, são vários os fatores que nos devem levar a um novo olhar sobre eles, enquanto alternativa sustentável: seja a urgência climática, a necessidade de diminuir as emissões de gases com efeito de estufa ou a sobrelotação do volume de tráfego aéreo. Aliás, verifica-se haver «um ressurgimento dos comboios noturnos na Europa, com novos serviços a serem criados, serviços antigos a serem retomados e um grande impulso de cidadãos e políticos à afirmação desta como uma alternativa às viagens aéreas.»¹

O início da pandemia por COVID-19 determinou o fim dos dois serviços noturnos – *Lusitânia* e *Sud Expresso* – que ligavam Portugal a Espanha e à fronteira francesa², não estando previsto qualquer prazo específico para a sua reativação. Todavia, inúmeras contestações têm surgido pela ausência dos comboios noturnos Portugal-Espanha. Em 2023, cerca de 9 mil pessoas assinaram uma petição³, por toda a Europa, pelo regresso dos comboios noturnos internacionais em Portugal, o que levou a que os elementos do movimento ATERRA⁴ fossem recebidos⁵ pelo então Ministro das Infraestruturas, João Galamba, e pelo então Secretário de Estado, Frederico Francisco, para a entrega destas subscrições.

Por proposta do Livre, em janeiro de 2024, a Assembleia da República aprovou a Resolução n.º 17/2024, de 31 de janeiro, que recomenda ao Governo que retome o funcionamento dos comboios noturnos internacionais Portugal-Espanha. No entanto, no artigo *Comboios internacionais sem data para reativação*, de 30 de maio de 2024⁶, o JN refere que, ao ser questionado sobre a suspensão dos comboios noturnos internacionais, «o Ministério das Infraestruturas dá conta de que o "contrato que existia entre a CP e a RENFE para exploração destes serviços caducou", mas adianta que o "Governo está a criar condições que visem a realização de comboios internacionais o mais rapidamente possível, com um tempo de percurso reduzido, tornando o comboio mais competitivo"», não havendo contudo referência explícita nem à retoma dos serviços noturnos suspensos nem à criação de novos serviços noturnos.

A aposta nos comboios noturnos, seja através da retoma dos serviços *Lusitânia* e *Sud Expresso*, seja através da criação de novos serviços possibilitados pela evolução da rede ferroviária ibérica – onde se inclui a aposta na alta velocidade – não representa apenas a reativação de ligações diretas entre capitais, mas o fomento da coesão regional a par do turismo e da mobilidade sustentável. Deve por isso fazer parte da estratégia ferroviária nacional e ibérica.

¹ Plano Ferroviário Nacional, versão 2.ª, 15 de novembro de 2022, pág. 46, disponível a partir de Documentos – Plano Nacional Ferroviário (pfn.gov.pt)

² <https://www.publico.pt/2024/03/17/economia/noticia/portugal-comboios-internacionais-longa-distancia-ha-quatro-anos-2083875>

³ <https://www.change.org/p/governo-portugu%C3%AAs-ligar-a-pen%C3%ADnsula-ib%C3%A9rica-e-a-europa-central-com-comboios-noturnos>

⁴ Movimento pela redução do tráfego aéreo e por uma mobilidade justa e ecológica <https://aterra.info/>

⁵ <https://aterra.info/aterra-entrega-mais-de-9-mil-assinaturas-a-favor-do-comboio-noturno-ao-ministro-das-infraestruturas/>

⁶ *Comboios internacionais sem data para reativação* (jn.pt)

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Livre propõe à Assembleia da República que, através do presente projeto de resolução, delibere recomendar ao Governo que:

1. Aprofunde as negociações com o Governo espanhol para a reativação urgente dos serviços ferroviários noturnos *Lusitânia* e *Sud Expresso*, através das empresas ferroviárias CP – Comboios de Portugal, EPE, e Renfe, cumprindo a Resolução da Assembleia da República n.º 17/2024, de 31 de janeiro, que recomenda ao Governo que retome o funcionamento dos comboios noturnos internacionais Portugal-Espanha;
2. Adote os serviços ferroviários noturnos como parte da estratégia ferroviária nacional, ibérica e de ligação com os restantes países europeus.

Assembleia da República, 28 de junho de 2024.

A Deputada e os Deputados do L: Isabel Mendes Lopes — Jorge Pinto — Paulo Muacho — Rui Tavares.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 180/XVI/1.^a
RECOMENDA O ALARGAMENTO DO PASSE FERROVIÁRIO NACIONAL, NOS TERMOS DEFINIDOS
NA LEI DO ORÇAMENTO DO ESTADO PARA 2024

Exposição de motivos

Aprovado no Orçamento do Estado para 2023, por proposta do Livre, foi criado o Passe Ferroviário Nacional dando acesso a todos os comboios regionais do País pelo custo fixo de 49 euros. A medida marca um avanço essencial não apenas do ponto de vista da mobilidade sustentável, mas também do da poupança que representa para muitas pessoas. Inevitável ainda é abordar a simplificação que simboliza, ao aglutinar diversos tipos de bilhética que existia até então.

No seu Relatório e Contas de 2023, a CP indica que o crescimento de passageiros registado em 2023 «foi impulsionado pelos títulos mensais, designadamente, dos serviços Urbanos de Lisboa e Regional, beneficiando das medidas implementadas no âmbito do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) e da introdução, em julho de 2023, do Passe Ferroviário Nacional.»¹, mostrando o impacto que o Passe Ferroviário Nacional teve em apenas seis meses – ainda que estando disponível apenas nos serviços regionais –, e a pertinência do seu alargamento a todos os comboios inter-regionais, bem como aos urbanos e intercidades.

Em 2024, também em Orçamento do Estado e mais uma vez por proposta do Livre, ficou estabelecido, até final do primeiro semestre do ano e sem lhe aumentar o preço,

– «alarg[ar] o âmbito territorial do passe ferroviário nacional aos comboios inter-regionais em toda a rede ferroviária e aos comboios urbanos e intercidades nos seguintes trajetos:

- a) Viana do Castelo-Barcelos-Famalicão-Braga;
- b) Famalicão-Trofa-Santo Tirso-Guimarães;
- c) Coimbra-Figueira da Foz;
- d) Castelo Branco-Fundão-Covilhã-Guarda;
- e) Beja-Casa Branca-Évora;
- f) Tunes-Loulé-Faro.»;

¹ Pág. 32. relatório acessível a partir de [Relatório e Contas – CP - Comboios de Portugal](#)

– reforçar o serviço ferroviário e o investimento na renovação e aquisição de material circulante.

Recentemente, em debate parlamentar, o Primeiro-Ministro anunciou a intenção de em breve proceder a tal alargamento, não especificando um prazo. O Livre entende que é urgente o imediato alargamento do âmbito territorial do Passe Ferroviário Nacional àqueles trajetos, com vista ao cumprimento do compromisso de descarbonização², assim contribuindo para aliviar a sobrecarga económica das famílias portuguesas e cumprindo o estipulado no Orçamento do Estado para 2024, aprovado pela Lei n.º 82/2023, de 29 de dezembro. Mas mais: entende que o investimento na ferrovia – seja em material circulante, linhas ou serviço, o que por sua vez implica recursos humanos qualificados – é urgente, incontornável e inadiável. O futuro é agora e Portugal precisa de encurtar a distância que o separa da Europa que já anda a outra velocidade.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Livre propõe à Assembleia da República que, através do presente projeto de resolução, delibere recomendar ao Governo que:

1. Em cumprimento do artigo 170.º do Orçamento do Estado para 2024, aprovado pela Lei n.º 82/2023, de 29 de dezembro, tome, com a máxima urgência, as medidas necessárias ao alargamento efetivo do âmbito territorial do Passe Ferroviário Nacional:

- aos comboios inter-regionais, em toda a rede ferroviária nacional;
- aos comboios urbanos e intercidades nos seguintes trajetos:
 - Viana do Castelo-Barcelos-Famalicão-Braga;
 - Famalicão-Trofa-Santo Tirso-Guimarães;
 - Coimbra-Figueira da Foz;
 - Castelo Branco-Fundão-Covilhã-Guarda;
 - Beja-Casa Branca-Évora;
 - Tunes-Loulé-Faro.

2. Acompanhe o alargamento do Passe Ferroviário Nacional do reforço do serviço ferroviário, do investimento na renovação e aquisição de material circulante e da necessária compensação à CP, EPE.

Assembleia da República, 28 de junho de 2024.

A Deputada e os Deputados do L: Isabel Mendes Lopes — Jorge Pinto — Paulo Muacho — Rui Tavares.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 181/XVI/1.^a

PELA APROVAÇÃO DE UM PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL E ADOÇÃO DE MEDIDAS QUE PROMOVAM O TRANSPORTE FERROVIÁRIO COMO ALTERNATIVA ÀS VIAGENS AÉREAS

Exposição de motivos

De acordo com o inventário nacional realizado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA) em julho de

²«O setor dos transportes é responsável por cerca de um quarto das emissões de Gases com Efeitos de Estufa (GEE), continuando a verificar-se um aumento no valor das mesmas. Em Portugal, no ano de 2021, o setor dos transportes foi responsável por 28,2 % do total de emissões de GEE, tendo o transporte em modo rodoviário sido responsável por 64 % dessas emissões. As emissões do setor dos transportes cresceram 7,3 % relativamente a 2020, ao contrário de todas as outras subcategorias. Por outro lado, o setor ferroviário contribuía, em 2015, com apenas cerca de 0,3 % para o total das emissões nacionais de CO₂, representando cerca de 1 % das emissões de GEE do setor dos transportes.» – Tarifação da Infraestrutura Ferroviária – Análise e Recomendações, Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, outubro 2023, pág. 5.

2022, no âmbito da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas, o setor dos transportes é um dos principais emissores de gases com efeito de estufa (GEE) no nosso País, tendo representado 25,8 % do total das emissões nacionais em 2020 e tendo sido igualmente o setor onde se verificou o maior aumento de emissões nos últimos 29 anos.

Desta forma, no entender do PAN, não é possível atingir as metas nacionais e internacionais de neutralidade carbónica e de redução de emissões a que o País está vinculado, sem uma transformação do setor dos transportes e da mobilidade e sem uma aposta e investimento robusto nos transportes públicos e em especial na ferrovia.

Ciente disto, o PAN entende que é essencial que o País tenha um plano ferroviário nacional que oriente as opções de investimento de longo prazo nas infraestruturas ferroviárias com o objetivo de garantir a estabilidade de tais investimentos e de assegurar que os mesmos contribuem para que o País atinja as metas nacionais e internacionais de neutralidade climática a que está vinculado.

Embora os trabalhos para a elaboração do Plano Ferroviário Nacional se tenham iniciado em julho de 2021, com a aprovação do Despacho n.º 6460/2021, a verdade é que volvidos três anos o País continua a não ter um plano deste tipo, algo que compromete o desenvolvimento estruturado da nossa ferrovia e o cumprimento das metas climáticas.

Por isso mesmo, com a presente iniciativa o PAN pretende garantir que o Governo, de uma vez por todas, proceda à aprovação do Plano Ferroviário Nacional e que o faça em termos que garantam o envolvimento da Assembleia da República no processo e mantenham o objetivo de assegurar a concretização da ligação de todas as capitais de distrito por via de ferrovia até 2030.

No entanto, para o PAN não é possível que se debata a aposta séria da ferrovia sem que se debatam duas medidas complementares.

Por um lado, é essencial que o Governo estude a viabilidade da limitação de voos em rotas aéreas internas com ligação ferroviária alternativa satisfatória, nos termos previstos no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008. Esta medida em cuja defesa o PAN foi pioneiro em Portugal, foi recentemente tomada em França, no ano de 2021, por via da Lei n.º 2021-1104, de 22 de agosto de 2021, e constava como uma das prioridades da versão preliminar do Plano Ferroviário Nacional apresentada pelo anterior Governo em novembro de 2022 (onde se fixava o objetivo de «estabelecer como objetivo a substituição integral dos voos domésticos no território continental de Portugal, permitindo, para tal, viajar de comboio entre o Porto e Faro em cerca de 3 horas»).

Esta medida é essencial quando é sabido que, de acordo com os dados de um relatório conjunto da CE Delft e da Greenpeace, em 2022, no nosso País houve 7994 voos privados (em jatos privados) que geraram um total de emissões de 65 323 toneladas de CO₂ – que fizeram do nosso País o 7.º país da União Europeia com mais emissões causadas por estes voos. O mesmo relatório afirma que a rota aeroporto de Lisboa-aeródromo de Tires/aeródromo de Tires-aeroporto de Lisboa (uma distância de 20,37 km) foi a 2.ª rota europeia com maior intensidade carbónica em 2022, com 118 voos e a emissão de 261 t de CO₂.

Medidas como esta que o PAN agora propõe trazem uma maior responsabilização do setor da aviação, uma maior consciencialização do impacto ambiental junto dos passageiros e a compatibilização e articulação desta forma de transporte com a ferrovia, dando corpo a uma política climática verdadeiramente ambiciosa e capaz de cumprir a meta de redução de emissões a que o nosso País está vinculado nacional e internacional.

Por outro lado, é essencial que o Governo empreenda negociações junto do Governo de Espanha tendo em vista a reativação dos serviços ferroviários noturnos *Lusitânia* e *Sud Expresso*, através das empresas ferroviárias CP — Comboios de Portugal, EPE, e Renfe. Ao passo que noutros países a tendência dominante tem ido no sentido de aumentar a oferta dos serviços ferroviários noturnos, em Portugal, devido à COVID-19, este tipo de serviços foi desativado para nunca mais serem repostos – mesmo com petições com milhares de assinaturas e protestos com essa reivindicação e sabendo-se que este tipo de serviço assegura a construção de uma verdadeira alternativa às viagens aéreas.

Nestes termos, a abaixo assinada Deputada do Pessoas-Animais-Natureza, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, propõe que a Assembleia da República adote a seguinte resolução:

A Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República Portuguesa, resolve recomendar ao Governo:

- a) Que leve a cabo as diligências necessárias à aprovação do Plano Ferroviário Nacional, em termos que garantam o envolvimento da Assembleia da República;
- b) Que nesse âmbito preveja a concretização da ligação de todas as capitais de distrito por via de ferrovia até 2030;
- c) Que estude a viabilidade da limitação de voos em rotas aéreas internas com ligação ferroviária alternativa satisfatória, nos termos previstos no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008;
- a) Que empreenda negociações junto do Governo de Espanha tendo em vista a reativação dos serviços ferroviários noturnos *Lusitânia* e *Sud Expresso*, através das empresas ferroviárias CP — Comboios de Portugal, EPE, e Renfe.

Assembleia da República, 27 de junho de 2024.

A Deputada do PAN, Inês de Sousa Real.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 182/XVII/1.^a
RECOMENDA AO GOVERNO QUE ADOTE MEDIDAS DE PREVENÇÃO DO SUICÍDIO NAS FORÇAS DE SEGURANÇA

Exposição de motivos

Um estudo do Sindicato Independente dos Agentes de Polícia, publicado em 2022, diz-nos que entre 2000 e 2022 houve o suicídio de 165 profissionais das forças de segurança, dos quais 80 eram agentes da PSP e 85 eram militares da GNR, registando-se uma taxa de suicídio (por 100 mil habitantes) de 16,3 % – que representa quase o dobro face ao registado na população em geral (9,7 %) – e um número de mortes por suicídio superior ao de mortes em serviço. De acordo com este estudo o tempo médio de serviço dos profissionais de serviço que se suicidaram era de 18 anos na PSP e de 16 anos na GNR e em 83 % dos casos o suicídio foi feito com recurso à arma de serviço.

Um estudo publicado no ano de 2023¹ e feito junto de 1802 polícias da PSP, polícias municipais e GNR, indicou que 72 % da amostra apresentam *stress* operacional elevado, 62 % apresentam *stress* organizacional elevado, 56 % apresentam *burnout* e 68 % apresentam ideiação suicida.

Apesar de estes serem dados preocupantes, a verdade é que muito está por fazer em matéria da prevenção do suicídio nas forças de segurança.

Em 2006, a Sociedade Portuguesa de Suicidologia criou um plano de prevenção de suicídio destinado às forças de segurança, que haveria de ser atualizado pelo Plano Nacional de Prevenção do Suicídio nas Forças de Segurança 2013/2017 que consagrou medidas específicas para as polícias. Em 2015, o Ministério da Administração Interna criou um grupo de trabalho para reavaliar este plano, que levou à celebração de protocolos para facilitar o acesso a serviços de saúde mental no SNS e à inclusão, em 2017, da atividade policial como profissão de risco de suicídio no âmbito do Plano Nacional de Prevenção do Suicídio. Mais recentemente, em 2019, houve o relançamento do Plano Nacional de Prevenção do Suicídio nas Forças de Segurança, mas seja por falta de meios, seja pelos constrangimentos causados pela COVID-19, muito ficou por fazer, ainda que tenha sido criada por exemplo uma linha SOS, direcionada para situações de emergência e o aumento do número de psicólogos clínicos nas forças de segurança (que em 2022 aumentaram de 42 para 57).

¹ Rute Pereira *et alii*, *A relação entre Stress operacional e organizacional, Burnout e Ideação Suicida nas Forças Policiais*, in *Politeia*, ano XX – 2023, pp. 91-128.

Várias são as lacunas identificadas: existem gabinetes de apoio psicológico, mas só existem consultas disponíveis em Lisboa (o que obriga a grandes deslocações), faltam psicólogos e não há gabinetes dirigidos especificamente a profissionais com ideação suicida; falta a sensibilização e formação que permita aos profissionais detetar precocemente os casos de ideação suicida; inexistência de uma linha SOS sem uma componente de prevenção; continua a existir a ideia de que a saúde mental, a depressão e o *burnout* são sinónimos de fraqueza; e a ausência de informação não só sobre a execução dos Planos de Prevenção do Suicídio da GNR e da PSP, mas também sobre o mapeamento dos casos de risco e a minimização dos fatores de risco.

Para o PAN era essencial que as políticas de prevenção do suicídio nas forças de segurança assentassem na sensibilização, mapeamento dos casos de risco e minimização dos fatores de risco no local de trabalho.

Por isso, com a presente iniciativa o PAN propõe que o Governo adote um conjunto de medidas de prevenção do suicídio nas forças de segurança, em estreita articulação com as forças de segurança, as organizações representativas dos profissionais das forças de segurança, a Ordem dos Psicólogos, a Ordem dos Médicos e a comunidade científica.

Em primeiro lugar, queremos que seja assegurado um levantamento relativamente à execução dos Planos de Prevenção do Suicídio da GNR e da PSP, identificando as dificuldades registadas, objetivos alcançados e aspetos a melhorar, e divulgando publicamente os respetivos resultados, por forma a permitir se os mesmos se encontram ajustados para fazer face a este flagelo ou se carecem de uma revisão que os ajuste à realidade.

Em segundo lugar, são necessários mecanismos de mapeamento dos casos de risco de suicídio nas forças de segurança que, partindo do conhecimento científico disponível e ponderando a necessidade de incentivar a investigação neste domínio, proceda à identificação dos fatores de risco e à recolha e monitorização regular de indicadores relativos ao suicídio, à ideação suicida e à saúde mental entre os profissionais destas forças.

Em terceiro lugar, é essencial que o Governo promova junto dos profissionais das forças de segurança uma campanha nacional de desmistificação dos estereótipos associados à saúde mental e ações de formação para a identificação precoce dos casos de ideação suicida entre colegas.

Em quarto lugar, é necessário que se avalie a possibilidade de alargamento do número de gabinetes de apoio psicológico aos profissionais das forças de segurança e das consultas disponíveis, uma vez que estão já identificadas, há muito, carências, designadamente fora do distrito de Lisboa.

Em quinto e último lugar, queremos que as linhas telefónicas SOS existentes nas forças de segurança passem não só a ter uma maior divulgação, mas também a assegurar uma componente direcionada para a prevenção (e não só para a emergência, como sucede atualmente).

Nestes termos, a abaixo assinada Deputada do Pessoas-Animaís-Natureza, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, propõe que a Assembleia da República adote a seguinte resolução:

A Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República Portuguesa, resolve recomendar ao Governo que em articulação com as forças de segurança, as organizações representativas dos profissionais das forças de segurança, a Ordem dos Psicólogos, a Ordem dos Médicos e a comunidade científica:

a) Realize um levantamento relativamente à execução dos Planos de Prevenção do Suicídio da GNR e da PSP, identificando as dificuldades registadas, objetivos alcançados e aspetos a melhorar, e divulgando publicamente os respetivos resultados;

b) Crie mecanismos de mapeamento dos casos de risco de suicídio nas forças de segurança que, partindo do conhecimento científico disponível e ponderando a necessidade de incentivar a investigação neste domínio, proceda à identificação dos fatores de risco e à recolha e monitorização regular de indicadores relativos ao suicídio, à ideação suicida e à saúde mental entre os profissionais destas forças;

c) Promova junto dos profissionais das forças de segurança uma campanha nacional de desmistificação dos estereótipos associados à saúde mental e ações de formação para a identificação precoce dos casos de ideação suicida entre colegas;

d) Avalie a possibilidade de alargamento do número de gabinetes de apoio psicológico aos profissionais das forças de segurança e das consultas disponíveis; e

e) Tome diligências para que as linhas telefónicas SOS existentes nas forças de segurança têm uma maior divulgação e passam a ter também uma componente direcionada para a prevenção.

Assembleia da República, 27 de junho de 2024.

A Deputada do PAN, Inês de Sousa Real.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 183/XVI/1.^a

RECOMENDA AO GOVERNO QUE TOME AS MEDIDAS LEGISLATIVAS E ADMINISTRATIVAS NECESSÁRIAS À APLICAÇÃO DO REGIME DE ATRIBUIÇÃO DO SUPLEMENTO DE MISSÃO CRIADO PELO DECRETO-LEI N.º 139-C/2023, DE 29 DE DEZEMBRO, A VÁRIAS CATEGORIAS DE AGENTES PÚBLICOS

Exposição de motivos

É do conhecimento geral que os vencimentos de um conjunto de forças de autoridade e órgãos de polícia criminal são complementados com suplementos que visam, em primeiro lugar, incrementar os vencimentos baixos que lhes são abonados e, em segundo lugar, compensá-los de ónus, restrições e outras particularidades específicas da prestação laboral que lhes é exigida, designadamente, os associados à disponibilidade permanente, ao risco e à penosidade no desempenho de certas tarefas.

Para estas forças de autoridade e órgãos de polícia criminal, há ónus que são inerentes ao cumprimento das suas missões e que são comuns a todas elas.

Referimo-nos ao risco, inerente à natureza das funções e resultante de ações ou fatores externos, que aumentam a probabilidade de ocorrência de lesão física, psíquica ou patrimonial.

Referimo-nos à insalubridade decorrente das circunstâncias ambientais ou dos meios frequentados no exercício da atividade, potencialmente nocivos ou suscetíveis de degradar o estado de saúde física ou psicológica.

Referimo-nos à penosidade, decorrente das funções ou de fatores ambientais que provocam sobrecargas ou desgastes físicos ou psíquicos.

Apesar de os requisitos de atribuição destes suplementos serem fundamentalmente os mesmos para as forças de segurança, para as Forças Armadas ou para outros agentes públicos que exercem funções de autoridade – seja como órgãos de polícia criminal, seja como autoridade de polícia criminal – os regimes de atribuição não são uniformes, principalmente no que diz respeito aos valores dos suplementos abonados.

Porém, há uma força de segurança, que é corpo especial de polícia, e tem um regime diferente de todas as outras polícias e órgãos de polícia criminal, nesta matéria: referimo-nos à Polícia Judiciária.

Pelo Decreto-Lei n.º 139-C/2023, de 29 de dezembro, o Governo procedeu à regulamentação do subsídio previsto no artigo 75.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 138/2019, de 13 de setembro (Estabelece o estatuto profissional do pessoal da Polícia Judiciária – PJ) que denominou «suplemento de missão de polícia judiciária».

O valor deste suplemento remuneratório, pago em 14 meses, é definido por referência à remuneração base mensal do Diretor Nacional da PJ, sendo determinado em percentagem dessa remuneração, e pode ir desde os 5 % desse vencimento pagos mensalmente ao pessoal das carreiras subsistentes da PJ, até aos 15 % desse vencimento pagos mensalmente ao pessoal da carreira de investigação criminal.

Já os suplementos por serviço e risco nas forças de segurança e suplemento de condição militar, atribuídos às forças de segurança e Forças Armadas constituem um abono de valor substancialmente inferior àquele, visto integrarem uma componente variável correspondente a uma percentagem do vencimento do trabalhador, e uma componente fixa, ou de montante fixo, aplicável a todas as categorias ou postos.

A última atualização desta componente foi no valor de 69 € mensais, e teve lugar em 2021 para as forças de segurança e em 2023 para as Forças Armadas.

Outra diferença assinalável consiste no facto de o diploma que atribui o suplemento de missão à PJ ter entrado em vigor no dia 30 de dezembro de 2023, retroagindo os seus efeitos a 1 de janeiro de 2023, o que significa que este novo suplemento de missão da PJ foi abonado com um ano de retroativos e, dois dias depois, já estava a ser atualizado, mercê da atualização dos vencimentos mensais nos quais baseia o seu valor, o que já não sucedeu, por exemplo, com o suplemento por serviço e risco nas forças de segurança.

Aliás, o próprio Presidente do Observatório de Segurança, Criminalidade Organizada e Terrorismo (OSCOT) considerou que «legislar só para uma polícia e não legislar para as outras, equiparando aquilo que deve ser equiparado, põe em causa uma lógica de igualdade que deve presidir a qualquer ato legislativo»¹.

É um facto que todos os efetivos destes vários grupos de pessoal, por razões inerentes ao respetivo conteúdo funcional, exercem a sua atividade profissional em situações suscetíveis de serem consideradas condições de risco que, apesar de inerentes à natureza das próprias funções, dependem essencialmente das condições concretas do seu exercício.

Deste ponto de vista, incumbe ao Estado criar novas formas de minorar esse risco intrínseco através do recurso a tecnologias e métodos operacionais com eficácia comprovada, como é o caso da videovigilância, cabendo-lhe também apostar decisivamente no reforço de meios e equipamento para as forças de segurança e para as Forças Armadas e na contratação de mais membros para ambas, renovando o efetivo e rejuvenescendo-o.

Reconhecendo-se, no entanto, que nem sempre pode ser evitada a persistência dessas condições desfavoráveis, há que compensar adequadamente, em primeira linha, o exercício de funções em condições de risco e de insalubridade e penosidade, através da regulação da atribuição de suplemento adequado.

As notícias dão conta de que as negociações relativas às forças de segurança com o Governo estão em curso desde o início do mês de maio, mas não existe ainda um acordo satisfatório para os representantes das várias forças de segurança.

Assim sendo, ainda vamos a tempo de recomendar ao Governo que inclua nessas negociações as Forças Armadas e outras categorias de agentes públicos, evitando assim a criação de mais situações de desigualdade.

Pelo exposto, recomenda o partido Chega ao Governo a criação de um novo suplemento, que deverá seguir de perto o regime de atribuição do suplemento de missão da Polícia Judiciária, e que abrangerá os três ramos das Forças Armadas, o pessoal militarizado da Polícia Marítima, os efetivos da carreira de guarda-florestal e, bem assim, a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica e os órgãos da administração tributária e da segurança social, quando em exercício de funções de órgão de polícia criminal ou de autoridade de polícia criminal.

Nestes termos, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, a Assembleia da República resolve recomendar ao Governo que tome todas as medidas legislativas e administrativas necessárias à prossecução dos seguintes objetivos:

1 – Atribuição de um suplemento de missão, baseado no regime do suplemento de missão da Polícia Judiciária, criado pelo Decreto-Lei n.º 139-C/2023, de 29 de dezembro, aos seguintes efetivos:

- a) Pessoal militarizado da Polícia Marítima;
- b) Pessoal da carreira de guarda-florestal;
- c) Pessoal de inspeção da Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE) e órgãos da administração tributária e da segurança social, quando em exercício de funções de órgão de polícia criminal ou de autoridade de polícia criminal.

2 – Garantir que o regime de atribuição do suplemento de missão, aplicável às forças de segurança e aos efetivos referidos no número anterior, entre em vigor na mesma data para todos eles.

Palácio de São Bento, 28 de junho de 2024.

¹ <https://observador.pt/2024/01/15/aumento-so-para-pj-e-nao-para-ppsp-e-gnr-violou-principio-de-igualdade-diz-constitucionalista/>

Os Deputados do CH: Pedro Pinto — Cristina Rodrigues — Vanessa Barata — Rodrigo Alves Taxa — Manuel Magno.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 184/XVII/1.^a
RECOMENDA AO GOVERNO QUE PROCEDA À REVISÃO E VALORIZAÇÃO DAS CARREIRAS E TABELAS REMUNERATÓRIAS DA PSP, DA GNR E DO CORPO DA GUARDA PRISIONAL

As condições remuneratórias das forças de segurança ganharam a devida e justa centralidade no debate político, forçando o Governo a sentar-se à mesa de negociações. É certo que o debate público se tem centrado na questão do subsídio de risco. É, também, certo que o atual Primeiro-Ministro Luís Montenegro concordou, durante a campanha eleitoral, com as reivindicações das forças de segurança relativamente a este subsídio e garantiu que repararia a injustiça. Porém, esta matéria, apesar de importante, não resolve só por si o problema de carreiras e baixos salários nas forças de segurança e, bem assim, o da falta de efetivos.

Com efeito, a revisão e valorização das carreiras e tabelas remuneratórias da PSP, GNR e Corpo da Guarda Prisional é, há muito, uma necessidade imperiosa e é hoje unanimemente reconhecida por todas as forças políticas, incluindo pelo Governo. Para além de se tratar de uma matéria de elementar justiça, atentas as funções que estes profissionais exercem, a verdade é que os baixos salários constituem um dos fatores principais para a falta de atratividade das respetivas carreiras, o que tem acarretado graves consequências para o nosso País.

O reconhecimento e dignidade devidos aos profissionais das forças de segurança passa, também, por garantir carreiras e condições remuneratórias justas. Não é com salários base próximos da remuneração mínima nacional que se torna as carreiras atrativas e se resolve a preocupante falta de efetivos e o envelhecimento dos seus profissionais. Como é sabido, os concursos de recrutamento não têm logrado alcançar o necessário rejuvenescimento dos quadros de pessoal, sendo que nem a flexibilização das regras e dos requisitos e critérios de avaliação dos candidatos impediu que, no caso da PSP, quase metade das vagas ficassem por preencher.

É, assim, cada vez mais evidente que é necessário reverter as políticas de baixos salários, de falta de mobilidade interna e de constante perda de direitos e condições laborais levadas a cabo ao longo dos últimos anos. Também a passagem dos agentes da PSP à pré-aposentação perto dos 60 anos, validada por sucessivos Governos, deve ser prontamente corrigida, desde logo, porquanto implica uma violação do seu estatuto.

Trata-se de uma questão de falta de vontade política que já dura há demasiado tempo, havendo que, de uma vez por todas, resolver de forma séria, negociada e comprometida a revisão das carreiras e tabelas remuneratórias da PSP, GNR e Corpo da Guarda Prisional.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo:

Que inicie e conclua, até ao final de 2024, a revisão e valorização das carreiras e tabelas remuneratórias da PSP, GNR e Corpo da Guarda Prisional, ouvindo os sindicatos e associações profissionais.

Assembleia da República, 28 de junho de 2024.

As Deputadas e os Deputados do BE: Fabian Figueiredo — Marisa Matias — Joana Mortágua — José Moura Soeiro — Mariana Mortágua.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 185/XVI/1.^a**RECOMENDA AO GOVERNO QUE GARANTA CONDIÇÕES DE BEM-ESTAR, SALUBRIDADE E SEGURANÇA NO LOCAL DE TRABALHO AOS PROFISSIONAIS DA PSP E DA GNR**

O reconhecimento e dignificação das carreiras das forças de segurança reclamam medidas de natureza multidimensional, que passam não só pelas condições remuneratórias, revisões das carreiras e acesso à saúde e à pré-reforma, mas também pela melhoria das condições de trabalho.

Uma das reivindicações feitas pelos profissionais do setor prende-se, precisamente, com as más condições em que se encontram as esquadras e postos da PSP e GNR. Edifícios degradados e sem condições de funcionamento, com péssimas condições de salubridade que comprometem a saúde de quem lá trabalha, são algumas das queixas apresentadas e que já determinaram o encerramento de algumas esquadras, como, por exemplo, da esquadra de Loures, onde, segundo é relatado, «chovia mais lá dentro do que no exterior».

Porém, apesar de esta realidade ser do conhecimento de sucessivos Governos, a verdade é que as obras de requalificação necessárias ou não são reconhecidas, ou não são executadas, ou vão sendo adiadas ano após ano. Com efeito, das 70 obras previstas na lei de programação policial, apenas cinco foram executadas. Diga-se, aliás, que a taxa de execução da Lei de programação de infraestruturas e equipamentos para as forças de segurança ronda, habitualmente, os 45 %, havendo anos em que é mais baixa.

Esta semana, a Inspeção-Geral da Administração Interna divulgou as falhas detetadas durante as inspeções sem aviso prévio realizadas em 2023 a 63 instalações policiais, sendo 42 postos territoriais da Guarda Nacional Republicana e 21 esquadras da Polícia de Segurança Pública. O cenário encontrado é indigno.

Foram detetadas condições de salubridade e de funcionamento graves, tais como edifícios com telhas de amianto, instalações sem casa de banho específica para o público, inadaptações ao efetivo feminino e ao atendimento a pessoas com mobilidade reduzida, ou inexistência de salas de apoio à vítima.

Celas de detenção sem condições de higiene e segurança, ausência de planos de emergência e existência de extintores com prazo de manutenção ultrapassado, edifícios sem sistema elétrico alternativo em situação de quebra de energia e mobiliário antigo, em mau estado e desatualizado, salas de espera pequenas e com mau grau de conforto e zonas de atendimento sem privacidade, são outros pontos sinalizados pela IGAI que comprometem não só o bem-estar de quem lá se encontra, como a sua própria segurança.

A situação é grave e exige mais do que inspeções aleatórias anuais. Impõe-se, antes de tudo, que o Governo execute o que já se encontra orçamentado. Concomitantemente, deverá ser realizado um levantamento exaustivo das condições de salubridade e conservação do edificado afeto à PSP e GNR e, por fim, elaborado um plano estratégico, devidamente calendarizado, para a execução das obras que se revelem necessárias.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo:

- 1) Que execute, até ao final de 2024, as obras de requalificação previstas e não executadas na lei de programação de infraestruturas e equipamentos para as forças de segurança.
- 2) Que inicie e conclua, até ao final de 2024, um levantamento das condições de salubridade e conservação do edificado afeto à PSP e GNR.
- 3) Que elabore um plano estratégico, devidamente calendarizado, para a execução das obras que se revelem necessárias.

Assembleia da República, 28 de junho de 2024.

As Deputadas e os Deputados do BE: Fabian Figueiredo — Marisa Matias — Joana Mortágua — José Moura Soeiro — Mariana Mortágua.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 186/XVI/1.^a PRIORIZAÇÃO DA FERROVIA EM PORTUGAL

A aposta na ferrovia deve ser uma prioridade da política de mobilidade do País e da resposta à emergência climática.

Durante décadas, a aposta nacional foi excessivamente centrada no transporte rodoviário. Se é certo que a ampliação da rede rodoviária promoveu a coesão territorial e a mobilidade inter-regional, também é verdade que não devia ter sido acompanhada pelo desinvestimento na ferrovia. Enquanto crescia o número de autoestradas, o número de quilómetros de linha ferroviária diminuiu, foram encerradas estações de comboio e não foi feita uma atempada modernização da rede ferroviária.

O desinvestimento na ferrovia permitiu, também, um crescendo de voos domésticos, em particular a ponte aérea entre Lisboa e Porto, que do ponto de vista ambiental é uma opção desastrosa. Os três aeroportos no continente (Porto, Lisboa e Faro), encontram-se a distâncias relativamente curtas e com a potencialidade de as ligações ferroviárias se substituírem às ligações aéreas com qualidade e, nalguns casos, mesmo com relativa rapidez.

Segundo dados da Comissão Europeia sobre Portugal¹, no ano de 2021, 91 % dos passageiros utilizaram transporte rodoviário individual, 5,7 % recorreram ao transporte público rodoviário, 2,9 % ao comboio e apenas 0,7 % ao metro ou metro ligeiro de superfície. Em contrapartida, na média dos 27 Estados da União Europeia, a repartição modal dos passageiros por quilómetro foi, respetivamente, 85,2 % para o transporte individual, 7,4 % para o transporte público rodoviário, 6% para a ferrovia e 1,3 % para o metro.

Comparando esta repartição modal com a de 2019, observa-se que aumentou a predominância do automóvel, tanto na UE como em Portugal. Porém, considerando o conjunto dos 27 países da UE, Portugal ocupa o segundo lugar onde é maior o peso relativo do automóvel no total dos passageiros/kms transportados, apenas superado pela Letónia. A relevância desta dupla tendência explica o peso residual dos transportes públicos no contexto da mobilidade de passageiros no País, assim como o acréscimo específico das emissões do setor dos transportes no total de emissões de CO₂. Em 2021, em Portugal, 42 % das emissões de CO₂ tiveram origem no setor dos transportes, ao passo que, ao nível da União Europeia, a repartição das emissões de CO₂ por setor apontava para 29,2 % nos transportes. Para que o País convirja com a média da União Europeia em matéria de emissões de CO₂ nos transportes é crucial investir nos transportes públicos em quantidade e em qualidade, especialmente no modo ferroviário de transporte.

Apesar de serem conhecidos vários projetos de investimento ferroviários, a sua execução tem sido lenta, o que não corresponde às necessidades da população, nem aos objetivos da transição climática, da modernização económica e da coesão territorial.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1. O Plano Ferroviário Nacional tenha em consideração os seguintes investimentos públicos até 2030:

a) Toda a rede deve estar eletrificada e gerida com recurso a sistemas automatizados de sinalização, controlo e gestão de tráfego;

b) Todas as capitais de distrito devem estar ligadas por ferrovia de modo a permitir a multimodalidade no transporte interno e internacional;

c) Devem estar asseguradas ligações funcionais entre os vários sistemas logísticos – portos, aeroportos, plataformas logísticas regionais e fronteiras – por onde circularão os serviços ferroviários;

d) Deve estar garantido aos cidadãos com mobilidade reduzida pleno acesso à rede ferroviária e às composições que nela circulem;

e) O peso da quota ferroviária no transporte terrestre de pessoas e mercadorias deverá ser 40 % das toneladas/quilómetros transportadas e 40 % dos passageiros/quilómetros transportados.

2. Reforce o domínio de atuação de uma empresa pública dedicada à ferrovia, recuperando as

¹ Fonte: *Statistical Pocket Book 2023*

capacidades e recursos humanos qualificados indispensáveis ao desenvolvimento da indústria ferroviária em Portugal que existiram na ex-REFER, ex-EMEF e na CP, como condição para o planeamento, projeto e execução do Plano Ferroviário Nacional.

3. Considere um plano de modernização e renovação do material circulante da CP para renovar/modernizar 50 % da frota nos próximos 10 anos.

4. Prossiga a requalificação das linhas ferroviárias de acesso a Lisboa e Porto e garanta uma melhor interligação entre as cidades das áreas metropolitanas atravessadas por ferrovia:

- a) Lisboa: Linhas de Cascais, Sintra, Azambuja, Eixo Ferroviário N/S e Barreiro/ Praias do Sado;
- b) Porto: Linhas de Aveiro, Minho, Braga, Guimarães e Douro.

5. Invista em ligações por ferrovia ligeira em zonas com características metropolitanas:

a) *Tram-train* do Algarve, ligando Faro a Portimão, via aeroporto, e as diferentes cidades que se localizam junto à orla costeira algarvia, num total de 63 km;

b) Extensão da Linha do Vouga, apostando na sua reabilitação e eletrificação;

c) Linha do Oeste, prosseguindo a sua reabilitação e reforçando a frequência;

d) Completar a ligação do quadrilátero urbano Braga-Barcelos-Famalicão-Guimarães.

6. Reative, integre e reabilite o transporte de passageiros em ferrovia:

a) Reabertura da linha ferroviária de Leixões a passageiros;

b) Recuperação das Linhas de Trás-os-Montes e do Alentejo desativadas e reativação do transporte de passageiros na linha ferroviária de Vendas Novas;

c) Integração e reabilitação do antigo ramal ferroviário da Trofa.

7. Garanta a substituição progressiva, e total das ligações aéreas domésticas no continente por ligações ferroviárias reforçadas:

a) Até 2026, das ligações domésticas entre os aeroportos de Porto e Lisboa e entre os aeroportos de Lisboa e Faro por ligações ferroviárias reforçadas, rápidas e preços acessíveis, exceto os voos correspondentes a escalas para voos com origem ou destino internacional ou nas regiões autónomas;

b) Até 2030, das ligações domésticas entre os aeroportos do Porto e Faro por ligações ferroviárias reforçadas, rápidas e preços acessíveis, exceto os voos correspondentes a escalas para voos com origem ou destino internacional ou nas regiões autónomas.

Assembleia da República, 28 de junho de 2024.

As Deputadas e os Deputados do BE: Marisa Matias — Fabian Figueiredo — Mariana Mortágua — Joana Mortágua — José Moura Soeiro.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 187/XVI/1.^a

DIREITO DE RESSARCIMENTO DOS UTENTES DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO EM PERÍODOS DE GREVE SUPERIORES A DOIS DIAS ÚTEIS

Exposição de motivos

Já com ocorrências assinaláveis em 2022 e 2023, verifica-se desde o início de 2024, a ocorrência, em quase todas as semanas, de greves relacionadas com transportes públicos, com graves impactos para os

utentes que diariamente os utilizam nas deslocações, mormente para os seus locais de trabalho.

Não pondo em causa o direito à greve consagrado no [artigo 57.º da Constituição da República Portuguesa](#), nem os direitos e deveres plasmados no artigo 530.º e seguintes do Código do Trabalho, é notório que mesmo com o recurso aos serviços mínimos, milhares de pessoas têm sido afetadas pelas contínuas greves no setor de transportes públicos.

Se no que concerne aos passageiros ocasionais se tem verificado a reposição do valor respeitante às viagens não efetivadas, tal não se verifica para as assinaturas mensais.

Esta situação configura uma penalização maior para os utentes, que não sendo os visados por essas greves acabam por ter de suportar o prejuízo da paralisação, dado que usufruem destes serviços com grandes constrangimentos ou, pura e simplesmente, são impedidos de os usufruir (como defendido pela DECO)^{1,2}.

Os utentes dos serviços públicos de transporte ferroviário, perante estes cenários têm de ver minimizados os constrangimentos enquanto passageiros e cidadãos, pelo menos em termos económicos, para não falar dos potenciais conflitos laborais, que muitas vezes ocorrem com as suas entidades patronais provocados por atrasos na chegada aos seus locais de trabalho ou mesmo na manifesta impossibilidade de presença.

No que respeita aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários, o Regulamento (CE) n.º 1371/2007 determina que os seus utentes beneficiam de uma proteção mais adequada e eficaz, uma vez que este diploma estabelece um quadro de regras a aplicar aos serviços ferroviários na CE, que garante aos passageiros dos serviços ferroviários vários direitos entre os quais:

- Direito ao reembolso da totalidade da viagem, derivado de atraso significativo ou anulação da viagem;
- Direito ao cumprimento do contrato de transporte, no caso de atraso considerável ou de anulação da viagem, com a efetivação de um serviço de transporte alternativo, ou a uma nova reserva para outra data a ser indicada;
- Direito a indemnização financeira contabilizada pelos inconvenientes ocorridos, em função do tempo perdido e do preço do título de transporte;
- Direito à efetiva aplicação das regras relativas aos seus direitos, por parte das transportadoras e com a execução efetiva dessas por parte dos organismos nacionais de execução.

Pelo exposto, o Chega considera que o direito ao transporte público ferroviário é «um direito de pessoas», que devem ser transportadas com segurança, conforto, higiene, tranquilidade e dignidade, pelo que consideramos ser este o ponto de referência para uma adequada análise perante cenários de futuras greves neste setor, de modo a serem evitadas não só repetições de incidentes como o ocorrido na Linha de Sintra no dia 1 de março de 2023³, mas também prejuízos de ordem económica aos seus utentes.

Para o Chega, o dever de proteção do passageiro surge como decorrência natural da obrigação de deslocação, pelo que se conclui que a entidade responsável pelo serviço público de transporte ferroviário, ou seja, o Estado, deve assumir o encargo de minimizar os potenciais danos causados aos utentes perante períodos de greve que ultrapassem os dois dias úteis.

Assim, ao abrigo das disposições procedimentais e regimentais aplicáveis, os Deputados do Grupo Parlamentar do Chega recomendam ao Governo que:

1. Promova a implementação de procedimento que possibilite concretizar o ressarcimento aos utentes que sejam titulares de assinaturas, passes ou títulos de transporte sazonal, aquando das ocorrências de greves que paralise, no todo ou em parte, o normal funcionamento dos serviços públicos ferroviários.

2. Sem prejuízo do cumprimento da legislação aplicável à defesa dos passageiros, mormente no transporte ferroviário, promova a prossecução dos objetivos traçados pela Carta Europeia dos Passageiros, assinada entre a UITP – International Association of Public Transport e a EPF – European Passengers Federation, que tende a responder aos direitos, exigências e necessidades dos utentes deste serviço público.

¹ [DECO Proteste defende compensação aos passageiros com passe impedidos de viajar \(rtp.pt\)](#)

² [Passageiros com passe devem ser compensados por greves, defendem DECO e Provedoria de Justiça - Renascença \(sapo.pt\)](#)

³ [Comboio sobrelotado. Governo diz que incidente resultou de greve, do horário e de passageiro que se sentiu mal numa composição anterior – Observador](#)

Palácio de São Bento, 28 de junho de 2024.

Os Deputados do CH: Pedro Pinto — Filipe Melo — Carlos Barbosa — Eduardo Teixeira — Marta Martins da Silva.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 188/XVI/1.^a

RECOMENDA AO GOVERNO O DESENVOLVIMENTO, IMPLEMENTAÇÃO E REFORÇO DE POLÍTICAS RELATIVAS À CONDIÇÃO DAS FORÇAS DE SEGURANÇA EM MATÉRIA DE ALOJAMENTO E HABITAÇÃO, SAÚDE MENTAL E FORMAÇÃO, EM DIÁLOGO COM AS ASSOCIAÇÕES REPRESENTATIVAS DOS SEUS PROFISSIONAIS

As forças e serviços de segurança são pilares fundamentais para a segurança dos cidadãos e para o pleno exercício das suas liberdades fundamentais, garantindo a subsistência da democracia e do Estado de direito. Num quadro em que Portugal se continua a apresentar como um dos países mais seguros do mundo, importa dotar as nossas forças e serviços de segurança, peças determinantes do sucesso dessa estratégia, das condições adequadas ao exercício da missão que lhes está confiada.

Enquanto agentes de primeira linha do Estado de direito, que arriscam muitas vezes a sua vida ou integridade física no desempenho da sua missão, é indispensável continuar o aprofundamento das condições de dignidade no exercício da sua profissão. No quadro das dificuldades existentes no mercado habitacional, que têm onerado um número substancial de pessoas, a realidade dos agentes e guardas das forças de segurança deve ser merecedora de especial atenção, tendo em conta o facto de o exercício de funções muitas vezes pressupor a deslocalização dos seus locais de origem, em particular no início da carreira. Nesse contexto, assegurar condições aos profissionais deslocados, através de apoios ao alojamento e das suas famílias, que permitam construir um maior equilíbrio entre a vida profissional e a vida pessoal e familiar, tem de continuar a ser uma prioridade política.

Uma outra dimensão de relevo é a que se reporta à proteção da saúde física e mental dos profissionais das forças de segurança, tendo em conta as exigentíssimas condições e os riscos associados ao exercício de funções. Urge, pois, continuar a desenvolver políticas de prevenção em relação à verificação de casos de *burnout* e à ocorrência de suicídio nas forças de segurança, algo evidenciado por muitos estudos recentes. Para além da prossecução do estudo desta realidade através da realização de nova investigação, aprovando iniciativas focadas na sensibilização, mapeamento dos casos de risco e minimização de fatores de risco local de trabalho.

No que respeita ao papel indispensável das forças de segurança enquanto agentes de construção e defesa do Estado de direito, importa continuar a aprofundar os processos de formação inicial e ao longo das carreiras com vista ao reforço da consciência e das capacitações dos operacionais para matérias de cidadania e igualdade e para intervenção em contextos exigentes do ponto de vista dos direitos fundamentais.

Paralelamente, deve dar-se continuidade ao exercício de programação de investimentos em infraestruturas e equipamentos, prosseguindo e concluindo as ações previstas na lei de programação das infraestruturas e equipamentos para as forças e serviços de segurança do Ministério da Administração Interna até 2026 – o investimento em esquadras, quartéis, viaturas e outros meios, pela sua importância estratégica para a capacidade operacional no terreno, tem de continuar a ser encarado como prioritário.

No que respeita às carreiras, é central que, em negociações com as associações sindicais e profissionais representativas das forças de segurança, e no âmbito de um plano concertado de revisão das carreiras com vista à valorização salarial e ao reforço da dignidade da condição policial, em especial para as funções que comportam risco e penosidade, seja garantido um tratamento equitativo entre funções e atividades semelhantes.

Ainda neste plano, urge igualmente concluir no imediato a aprovação da alteração à Portaria n.º 298/2016, de 29 de novembro, que regula o regime dos serviços remunerados, designadamente a sua requisição, autorização, duração, organização e modos de pagamento, bem como os valores devidos pela prestação desses serviços remunerados pelos militares da GNR e pelo pessoal policial da PSP, já concluída e integrada

na pasta de transição legada pelo XXIII Governo Constitucional.

Finalmente, num quadro em que se verifica a existência de limitações ao exercício de alguns direitos destes profissionais, nos termos previstos na Constituição, é ainda mais relevante garantir a valorização do direito de participação das associações representativas dos profissionais da GNR e da PSP e o seu envolvimento nos processos de preparação e discussão de políticas públicas.

Essa participação é determinante para a auscultação dos destinatários das medidas e para integração plena das suas perspetivas na construção de soluções, bem como para garantir a valorização do sindicalismo e do associativismo profissional como ferramentas de prevenção do aparecimento e crescimento dos movimentos inorgânicos que se excluem dos canais de diálogo e participação. Neste quadro, é indispensável contar com os profissionais nas decisões que afetam o seu futuro e a sua atividade, valorizando os seus contributos e envolvimento.

Assim, nos termos regimentais e constitucionais aplicáveis, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do PS apresentam o seguinte projeto de resolução:

Nos termos da alínea *b*) do artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa, a Assembleia da República recomenda ao Governo que:

1. Prossiga o esforço – a par do investimento do PRR já em execução, no valor de 38 M€ – de criação de condições aos profissionais deslocados, com a colaboração dos municípios, através de apoios ao alojamento e das suas famílias, contemplando um maior equilíbrio entre a vida profissional e a vida pessoal e familiar;

2. Reforce as políticas de prevenção em relação à verificação de casos de *burnout* e à ocorrência de suicídio nas forças de segurança, com base nas iniciativas e nos estudos já existentes, e independentemente do seu aprofundamento através da realização de nova investigação, aprovando iniciativas focadas na sensibilização, mapeamento dos casos de risco e minimização de fatores de risco local de trabalho;

3. Aprofunde os processos de formação inicial e ao longo das carreiras, com vista, entre outros, à atualização para utilização de ferramentas tecnológicas, ao reforço da consciência e das capacitações dos operacionais para matérias de cidadania e igualdade e para intervenção em contextos exigentes do ponto de vista dos direitos fundamentais e à formação para estratégias de policiamento de proximidade;

4. Prossiga e conclua as ações previstas na lei de programação das infraestruturas e equipamentos para as forças e serviços de segurança do Ministério da Administração Interna até 2026, no valor global de 607 M€, garantindo a manutenção do investimento nos equipamentos de proteção individual, nas tecnologias de informação, nas viaturas, nas infraestruturas, em armamento e nos equipamentos para as funções especializadas;

5. Assegure, em negociações com as associações sindicais e profissionais representativas das forças de segurança, no âmbito de um plano concertado de revisão das carreiras com vista à valorização salarial e ao reforço da dignidade da condição policial, em especial para as funções que comportam risco e penosidade, por forma a garantir um tratamento equitativo entre funções e atividades semelhantes;

6. Aprove a proposta de alteração à Portaria n.º 298/2016, de 29 de novembro, que regula o regime dos serviços remunerados, designadamente a sua requisição, autorização, duração, organização e modos de pagamento, bem como os valores devidos pela prestação desses serviços remunerados pelos militares da GNR e pelo pessoal policial da PSP, já concluída e integrada na pasta de transição legada pelo XXIII Governo Constitucional;

7. Assegure e valorize o envolvimento das associações sindicais e socioprofissionais das forças de segurança na construção de soluções e políticas públicas dirigidas aos seus profissionais.

Palácio de São Bento, 28 de junho de 2024.

A Deputada do PS: Alexandra Leitão.