

Projeto de Lei n.º 1093/XIII/4.ª (PAN)

Título: Altera a Lei n.º 23/96, de 26 de Julho, incluindo no elenco de serviços públicos essenciais o serviço de transporte de passageiros

Data de admissão: 31 de janeiro de 2019

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª)

Índice

- I. Análise da iniciativa**
- II. Enquadramento parlamentar**
- III. Apreciação dos requisitos formais**
- IV. Análise de direito comparado**
- V. Consultas e contributos**
- VI. Avaliação prévia de impacto**
- VII. Enquadramento bibliográfico**

Elaborado por: Luísa Colaço (DAC), Isabel Pereira (DAPLEN), Paula Faria (BIB) e Belchior Lourenço (DILP)

Data: 19 de fevereiro de 2019

I. Análise da iniciativa

- **A iniciativa**

O Deputado único representante do Partido Pessoas-Animais-Natureza (PAN) apresenta uma iniciativa legislativa com o intuito de alterar a [Lei n.º 23/96, de 26 de julho](#), aditando o serviço de transporte de passageiros ao elenco de serviços públicos essenciais definidos no seu artigo 1.º.

Atualmente, a lei dos serviços públicos essenciais aplica-se aos serviços de fornecimento de água, de energia elétrica e de gás natural e gases de petróleo liquefeitos canalizados, bem como aos serviços de comunicações eletrónicas, postais, de recolha e tratamento de águas residuais e ainda de gestão de resíduos sólidos urbanos.

Argumenta o autor a pertinência da proposta com a referência ao facto de a lei que estabelece o regime legal aplicável à defesa dos consumidores ([Lei n.º 24/96, de 31 de julho](#)) reconhecer o serviço de transporte público como um serviço público essencial. Na verdade, ao longo dos anos o âmbito da lei dos serviços públicos essenciais tem vindo a ser alargado e adaptada às evoluções tecnológicas (v.g., na sua versão original, previa-se a sua aplicação apenas aos serviços de fornecimento de água, de energia elétrica, de gás e ao serviço de telefone).

O projeto de lei em apreço prevê ainda que a lei a que der origem entre em vigor 30 dias após a sua publicação.

- **Enquadramento jurídico nacional (DILP)**

Nos termos do [n.º 1 do artigo 60.º da Constituição](#), “os consumidores têm direito à qualidade dos bens e serviços consumidos, à formação e à informação, à proteção da saúde, da segurança e dos seus interesses económicos, bem como à reparação de danos”, donde se consagra a instituição de um conjunto de direitos constitucionais.

Conforme identificado em Canotilho, J.J. e Moreira, V. (2007)¹, a noção de consumidor abrange “...tanto o consumidor de bens ou serviços fornecidos por entidades privadas, como o utente de serviços públicos propriamente ditos (transportes públicos, serviços postais, serviços de saúde, etc.)”. Relativamente à temática dos direitos dos consumidores no âmbito dos serviços públicos essenciais, referem os autores que esses direitos “...encontram importantes densificações no âmbito dos serviços públicos essenciais (fornecimento de água, energia, gás, serviço de telefone), reconhecendo-se aos utentes (...) o direito à informação, o direito ao pré-aviso em caso de suspensão de fornecimento, o direito à quitação, o direito a padrões de qualidade, o direito à fatura detalhada”².

A perspetiva dos consumidores no contexto da temática em apreço encontra também enquadramento legal nos termos da [Lei n.º 24/96, de 31 de julho](#)³, que estabelece o regime legal aplicável à defesa dos consumidores, quando se refere no [n.º 8 do artigo 9.º](#) que “incumbe ao Governo adotar medidas adequadas a assegurar o equilíbrio das relações jurídicas que tenham por objeto bens e serviços essenciais, designadamente (...) transportes públicos”.

Ainda segundo Canotilho, J.J. e Moreira, V. (2007)⁴, a “...qualidade dos serviços é revelada nas cartas de serviço público, onde se definem os princípios fundamentais: igualdade, imparcialidade, continuidade e regularidade das prestações, qualidade e segurança, direito de acesso à informação quanto aos serviços, eficiência e eficácia, mecanismos de queixa dos utentes, etc...”.

A formulação inicial da legislação enquadradora da proteção dos serviços públicos essenciais resultou da [Proposta de Lei n.º 20/VII](#), onde o Governo, reconhecendo a insuficiência do direito comum, pretendia garantir princípios como os da proteção e

¹ Ver a propósito Canotilho, J. e Moreira, V. “Constituição da República Portuguesa Anotada” Volume 1; 4.ª Edição; Coimbra Editora; 2007; páginas 780.

² Ver a propósito Canotilho, J. e Moreira, V. “Constituição da República Portuguesa Anotada” Volume 1; 4.ª Edição; Coimbra Editora; 2007; páginas 784.

³ Versão consolidada no DRE.

⁴ Ver a propósito Canotilho, J. e Moreira, V. “Constituição da República Portuguesa Anotada” Volume 1; 4.ª Edição; Coimbra Editora; 2007; páginas 784.

dever de informação ao consumidor final, a clarificação e definição legal de interesses conflitantes, a definição de medidas adequadas que assegurem o equilíbrio de relações jurídicas, assim como obrigações especiais das partes que desincentivassem a existência de atuações práticas abusivas.

Da [exposição de motivos](#) da referida proposta consta ainda a necessidade de intervenção legislativa no sentido de proteger os utentes de serviços cuja natureza e características, nomeadamente a universalidade, igualdade, imparcialidade, continuidade, adaptação às necessidades e bom funcionamento, implica o reconhecimento de um conjunto de direitos à contraparte, assim como algumas limitações à liberdade contratual.

Neste contexto, importa relevar também os serviços de interesse económico geral, enquanto categoria mais ampla do que a de serviços públicos essenciais, que podem ser caracterizados como «obrigações de serviço público» e onde são especialmente relevantes as garantias dos utentes. Estes correspondem a atividades de serviço comercial que visam o cumprimento de missões de interesse económico geral que estão sujeitas a obrigações de serviços públicos. Num enquadramento europeu, consideram-se constantes nesta tipologia de serviços, entre outros, os serviços em rede de transporte, de energia, de comunicações e postais, sendo que ser-lhes-ão aplicadas as regras de mercado livre e de concorrência, independentemente da natureza do capital da entidade gestora, desde que as regras aplicáveis não coloquem em causa a realização das missões de interesse geral.

Os termos da prestação de serviços públicos essenciais decorrem da [Lei n.º 23/96, de 26 de junho](#), onde se verificam as seguintes características nos serviços que a integram, respetivamente:

- O enquadramento atual abrange o [serviço](#) de fornecimento de água, de fornecimento de energia elétrica e de fornecimento de gás natural e gases de petróleo liquefeitos canalizados, de comunicações eletrónicas, de serviços postais, de recolha e tratamento de águas residuais e de gestão de resíduos sólidos urbanos⁵.

⁵ N.º 2 do artigo 1.º.

- Consagração de um conjunto de serviços que um prestador de serviços se obriga a prestar, independentemente da sua natureza jurídica⁶;
- Dever de informação e esclarecimento relativamente às condições de prestação do serviço ([artigo 4.º](#));
- Os termos da suspensão da prestação do serviço obedecem a critérios específicos, não podendo ocorrer sem pré-aviso adequado, após a advertência do utente e da identificação dos meios que permitem evitar a suspensão do serviço ([artigo 5.º](#));
- Direito à quitação parcial de pagamento de um serviço público ([artigo 6.º](#)), ainda que faturado nos termos da lei ([artigo 9.º](#)), juntamente com outros serviços;
- Obediência a elevados padrões de qualidade ([artigo 7.º](#));
- Proibição de cobrança de consumos mínimos e a proibição de cobrança de quaisquer outras importâncias e/ou taxas que não correspondam ao serviço público efetivamente prestado ([artigo 8.º](#));
- Direito de prescrição (6 meses após a prestação do serviço) e caducidade (quando a cobrança é inferior ao consumo efetivo, o direito ao recebimento do diferencial caduca dentro de 6 meses após o pagamento do montante indicativo), com a consequente definição de período temporal da admissibilidade da cobrança ([artigo 10.º](#));
- Obrigação por parte do prestador de serviços de demonstrar os factos relativos ao cumprimento das suas obrigações e diligências ([artigo 11.º](#));
- Obrigação de dedução de eventual excesso de faturação em relação ao consumo efetuado ([artigo 12.º](#));
- Consagração do carácter injuntivo dos direitos, por forma a anular qualquer convenção ou disposição que exclua ou limite de direitos nos termos da lei ([artigo 13.º](#)), ressalvando as disposições legais que se mostrem mais favoráveis ([artigo 14.º](#)); e
- Consagração da resolução de litígios e arbitragem necessária nos termos da lei ([artigo 15.º](#)).

⁶ N.ºs 3 e 4 do artigo 1.º.

A Lei n.º 23/96, de 26 de junho, sofreu as alterações decorrentes das Leis n.ºs [5/2004, de 10 de fevereiro](#), [12/2008, de 26 de fevereiro](#), [24/2008, de 2 de junho](#), [6/2011, de 10 de março](#), [44/2011, de 22 de junho](#) e [10/2013, de 28 de janeiro](#).

No âmbito da temática em apreço, importará referir o papel da [Autoridade da Mobilidade e dos Transportes \(AMT\)](#), entidade administrativa independente cuja [missão](#) inclui as áreas da regulação e fiscalização do setor da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, ferroviários, e respetivas infraestruturas, entre outras atividades e serviços, com poderes de regulamentação, supervisão, fiscalização, sancionatórios, assim como atribuições em matéria de proteção dos direitos e interesses dos consumidores.

Das atribuições da AMT que constam no [artigo 5.º](#) dos seus estatutos, publicados em Anexo ao [Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio](#)⁷, salientamos os seguintes aspetos:

- A atribuição de promoção da defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e a respetiva qualidade;
- A atribuição de identificação das “...*situações em que se justifica a previsão ou imposição de obrigações de serviço público e a contratualização de serviços de transporte público rodoviário de passageiros, no quadro da legislação nacional e da União Europeia aplicável*”;
- A atribuição de fiscalização do “...*cumprimento das obrigações pelos operadores dos setores regulados, bem como o cumprimento por parte de concessionárias e subconcessionárias das respetivas obrigações legais, regulamentares e contratuais*”;
- A atribuição de “*assegurar e monitorizar a defesa dos direitos e interesses dos utentes*”.

Dos poderes da AMT constantes do [artigo 34.º](#) dos seus Estatutos, destacam os de definição das regras gerais e dos princípios aplicáveis:

⁷ Aprova os estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, na sequência da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, que aprova a lei-quadro das entidades administrativas independentes com funções de regulação da atividade económica dos setores privado, público e cooperativo, e procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 11/2014, de 22 de janeiro, que aprova a Lei Orgânica do Ministério da Economia - Legislação consolidada em DRE.

- À política tarifária dos transportes públicos;
- Às obrigações de serviço público do setor regulado, com respeito do princípio da igualdade, transparência e da proporcionalidade das compensações financeiras;
- Ao estabelecimento dos níveis de serviço e das regras de segurança nos setores regulados.

Realça-se ainda, no âmbito do mesmo artigo, a competência na fiscalização e auditoria do cumprimento das obrigações legais, regulamentares e contratuais, assumidas pelos concessionários e pelos prestadores do serviço público sujeitos à sua jurisdição.

Relativamente ao Serviço Público de Transporte de Passageiros, nos termos da matéria atinente à iniciativa legislativa em apreço⁸, importa também relevar o enquadramento que resulta da [Lei n.º 52/2015, de 9 de junho](#)⁹, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e revoga a [Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro](#), e o Regulamento de Transportes em Automóveis ([Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro de 1948](#)). Esta lei foi posteriormente regulamentada pela [Portaria n.º 359-A/2017, de 20 de novembro](#), que “*procede à criação e regulamentação do Fundo para o Serviço Público de Transportes, que se destina a auxiliar o financiamento das autoridades de transportes*”.

⁸ No âmbito do Serviço Público de Transporte de Passageiros, também é possível identificar os seguintes diplomas: [Lei n.º 28/2006, de 4 de julho](#), [Decreto-Lei n.º 14/2009, de 14 de janeiro](#), [Decreto-Lei n.º 114/2011, de 30 de novembro](#), [Lei n.º 5/2013, de 22 de janeiro](#), [Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro](#), [Decreto-Lei n.º 7/2014, de 15 de janeiro](#), [Decreto-Lei n.º 35/2015, de 6 de março](#), [Decreto Legislativo Regional n.º 37/2016/M, de 17 de agosto](#), [Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro](#), [Despacho n.º 5947/2017, de 6 de julho](#), [Resolução da Assembleia da República n.º 204/2017, de 10 de agosto](#), [Lei n.º 103/2017, de 30 de agosto](#), [Decreto-Lei n.º 117/2017, de 12 de setembro](#), [Lei n.º 107/2017, de 10 de novembro](#), [Portaria n.º 359-A/2017, de 20 de novembro](#), [Resolução do Conselho de Ministros n.º 201/2017, de 27 de dezembro](#), [Portaria n.º 37/2018, de 29 de janeiro](#), [Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro](#), [Declaração de Retificação n.º 39/2018, de 12 de dezembro](#), [Portaria n.º 41/2019, de 30 de janeiro](#) e [Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro](#). Pode ser consultada legislação adicional no [portal](#) do Regulador.

⁹ Alterada pela [Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março](#) e pela [Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro](#).

II. Enquadramento parlamentar

- **Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)**

Consultada a base de dados da Atividade Parlamentar, não se verificou a existência de iniciativas legislativas ou petições sobre a mesma matéria ou matéria conexa com a da presente iniciativa.

III. Apreciação dos requisitos formais

- **Conformidade com os requisitos constitucionais, regimentais e formais**

O Projeto de Lei n.º 1093/XIII/4.^a (PAN) é subscrito pelo Deputado único representante do Partido Pessoas-Animais-Natureza, ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição](#) e no artigo 118.º do [Regimento da Assembleia da República](#) (RAR), que consagram o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados, nos termos da alínea *b*) do artigo 156.º da Constituição e da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 4.º do RAR.

Toma a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 119.º do RAR, encontra-se redigido sob a forma de artigos, é precedido de uma breve exposição de motivos e tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal, dando assim cumprimento aos requisitos formais estabelecidos no n.º 1 do artigo 124.º do RAR.

De igual modo encontram-se respeitados os limites à admissão das iniciativas, previstos no n.º 1 do artigo 120.º do RAR, uma vez que este projeto de lei não parece infringir princípios constitucionais e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

O projeto de lei em apreciação deu entrada a 29 de janeiro de 2019. Foi admitido e baixou na generalidade à Comissão de Economia Inovação e Obras Públicas (6.^a) a 31 de janeiro, por despacho de S. Ex.^a o Presidente da Assembleia da República, tendo sido anunciado na sessão plenária desse mesmo dia.

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela [Lei n.º 43/2014, de 11 de julho](#), de ora em diante designada como lei formulário, contém um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa.

A presente iniciativa tem como objeto proceder à alteração do artigo 1.º da [Lei n.º 23/96, 26 de julho](#), que “*Cria no ordenamento jurídico alguns mecanismos destinados a proteger o utente de serviços públicos essenciais*”, incluindo no elenco de serviços públicos essenciais o serviço de transporte de passageiros.

Nos termos do n.º 1 do artigo 6.º da lei formulário, “*Os diplomas que alterem outros devem indicar o número de ordem da alteração introduzida e, caso tenha havido alterações anteriores, identificar aqueles diplomas que procederam a essas alterações, ainda que incidam sobre outras normas*”. Consultado o Diário da República Eletrónico, verifica-se que a Lei n.º 23/96, de 26 de julho, sofreu seis alterações, respetivamente pelas Leis n.ºs 5/2004, de 10 de fevereiro, 12/2008, de 26 de fevereiro, 24/2008, de 2 de junho, 6/2011, 10 de março, 44/2011, de 22 de junho, e 10/2013, de 28 de janeiro, pelo que, em caso de aprovação, esta será a sétima alteração¹⁰.

Neste sentido e em caso de aprovação, sugere-se que em sede de especialidade se proceda à seguinte alteração do título:

“Inclui o serviço de transporte de passageiros no elenco de serviços públicos essenciais, procedendo à sétima alteração à Lei n.º 23/96, de 26 de julho, que cria no ordenamento jurídico alguns mecanismos destinados a proteger o utente de serviços públicos essenciais”

Relativamente à identificação das alterações sofridas, sugere-se que a mesmas passem a constar do artigo 2.º. Assim, do corpo deste artigo passaria a constar “ *O artigo 1.º da Lei n.º 23/96, de 26 de julho, alterada pelas Leis n.ºs 5/2004, de 10 de fevereiro, 12/2008, de 26 de fevereiro, 24/2008, de 2 de junho, 6/2011, 10 de março, 44/2011, de 22 de junho, e 10/2013, de 28 de janeiro, passa a ter a seguinte redação (...)*”.

¹⁰In “*Legística – Perspetivas sobre a conceção e redação de atos normativos*”, David Duarte e outros, pag.203..

Quanto à entrada em vigor, o projeto de lei em apreço dispõe, no seu artigo 3.º, que o início da sua vigência tem lugar 30 dias após a sua publicação, cumprindo o disposto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, que diz o seguinte: “*Os atos legislativos e outros atos de conteúdo genérico entram em vigor no dia neles fixado, não podendo em caso algum, o início da vigência verificar-se no próprio dia da publicação.*”

Em caso de aprovação, a iniciativa em apreço, revestindo a forma de lei, será objeto de publicação na 1.ª série do *Diário da República*, nos termos da alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da lei formulário.

Na presente fase do processo legislativo a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

- **Regulamentação ou outras obrigações legais**

A presente iniciativa não prevê a necessidade de regulamentação posterior das suas normas, nem condiciona a sua aplicação ao cumprimento de qualquer obrigação legal.

IV. Análise de direito comparado

- **Enquadramento internacional**

Países europeus

A legislação comparada é apresentada para os seguintes Estados-Membros da União Europeia: Espanha e França.

ESPAÑA

Relativamente a Espanha, o contexto legal atinente ao Serviço de Transporte de Passageiros decorre da [Ley 16/1987, de 30 de julio](#)¹¹, de *Ordenación de los Transportes*

¹¹ Legislação consolidada no BOE.

Terrestres. Do enquadramento legal identificado, é possível aludir aos seguintes elementos:

- De acordo com o [artigo 3.º](#), onde se consagra a verificação dos princípios de um sistema comum de transportes por todo o país, promovendo a satisfação das necessidades da comunidade com um nível de eficácia máximo e um custo social mínimo;
- De acordo com o [artigo 4.º](#), compete aos poderes públicos a promoção de um nível adequado de satisfação das necessidades de transporte dos cidadãos no conjunto de território, em condições de segurança, tendo em atenção os extratos socialmente desfavorecidas, cidadãos com mobilidade reduzida e a garantia de acesso a territórios de baixa densidade e de difícil acesso. Referência para o princípio de uma afetação adequada dos recursos disponíveis, por forma a possibilitarem a obtenção do máximo rendimento por parte dos mesmos (o regime tarifário para o efeito consta do [artigo 19.º](#));
- De acordo com o [artigo 17.º](#), verifica-se uma autonomia plena no que respeita à atividade dos diferentes agentes económicos, pese embora o carácter de serviço público definido nos termos da lei;
- De acordo com o [artigo 20.º](#), verifica-se a conformidade da obrigação de serviço público de transportes de passageiros nos termos da regulamentação da União Europeia, por forma a dar cumprimento aos serviços de interesse económico geral;
- Os termos relativos aos direitos e deveres dos consumidores, que constam do [Capítulo IX](#).

Relativamente à matéria de Defesa do Consumidor, referência para o [Real Decreto Legislativo n.º 1/2007, de 16 de noviembre](#)¹², por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. Referência também para o [Consejo Nacional de Transportes Terrestres](#), em função das suas competências em matérias como o regime tarifário.

¹² Legislação consolidada no BOE.

FRANÇA

Relativamente a França, o contexto legal é aplicável à luz dos seguintes normativos:

- O [Code des transports](#)¹³, onde se releva os seguintes elementos atinentes à matéria em apreço:
 - O [Article L111-1](#), onde consta o princípio de satisfação das necessidades dos utentes, por forma a dar cumprimento ao objetivo do Serviço de Transporte nas condições económicas, sociais e ambientais mais vantajosas;
 - O [Article L1111-2](#), respeitante a implementação progressiva do Direito ao Transporte, com o intuito de garantir ao consumidor, condições razoáveis de acesso, qualidade, preços e custo para a comunidade;
 - O [Article L1111-3](#), respeitante à consideração do planeamento de infraestruturas e rede de transporte que garanta a ligação, o desenvolvimento, a abertura e a competitividade dos territórios, visando também a inclusão dos territórios de baixas densidade populacional, através do cumprimento do princípio que pelo menos um dos serviços de transporte vise garantir o cumprimento da missão de serviço público, princípio este reforçado pelo [Article L1111-6](#);
 - O [Article L1111-4](#), referente ao princípio do direito à informação por parte do consumidor do serviço de transporte;
 - O [Chapitre II](#), referente às condições de acesso dos serviços de transporte para pessoas com mobilidade reduzida;
 - O [Article L1121-1](#), referente ao cumprimento da garantia dos princípios de contiguidade territorial.
- O [Code de la Consommation](#), para efeitos da definição da obrigação geral de informação pré-contratual ([Article L111-1 à L111-8](#)), a informação sobre as condições de Prestação de Serviço ([Articles L112-1 a L112-8](#)) e os princípios da respetiva contratação ([Article L114-1](#)).

Relativamente a outros instrumentos de defesa do Consumidor, referência para o [Conseil National de la Consommation – CNC](#), um órgão consultivo presidido pelo

¹³ Versão consolidada no *Legifrance*.

Ministro dos Assuntos do Consumidor e cuja intervenção compreende a consulta em sede das principais orientações da política dos consumidores.

V. Consultas e contributos

Consultas facultativas

Atendendo à matéria em causa, a Comissão pode, se assim o deliberar, solicitar o parecer escrito de associações de defesa dos direitos dos consumidores.

VI. Avaliação prévia de impacto

- **Avaliação sobre impacto de género**

O preenchimento, pelo proponente, da [ficha de avaliação prévia de impacto do género](#) (AIG), em cumprimento do disposto na Lei n.º 4/2018, de 9 de fevereiro, devolve como resultado a indicação de que a iniciativa tem uma valoração neutra, dado que a totalidade das categorias e indicadores assumem essa valoração.

Linguagem não discriminatória

Na elaboração dos atos normativos a especificação de género deve ser minimizada recorrendo-se, sempre que possível, a uma linguagem neutra ou inclusiva, mas sem colocar em causa a clareza do discurso. A presente iniciativa não nos suscita questões relacionadas com a utilização de linguagem não discriminatória.

VII. Enquadramento bibliográfico

CACHADO, Rita Ávila [et.al.] – Usos e meios de transporte na área metropolitana de Lisboa : uma abordagem qualitativa da mobilidade. **Análise social**. Lisboa. ISSN 0003-2573. Vol. 52, nº 223 (abr. /jun. 2017), p. 392-415 – Cota: RP-178.

Resumo: «Este artigo pretende ser um contributo para o aprofundamento do debate sobre a produção de mobilidades espaciais em contexto urbano». São dois os seus objetivos fundamentais: por um lado, descrever os principais usos e formas de deslocação, verificando-se uma tendência acentuada para o uso de transportes motorizados; em segundo lugar, descortinar as razões que fundamentam as escolhas entre o uso de transporte público ou particular.

MOURATO, João Morais; CARVALHO, Rui – Mobilidade urbana e cidades. In **Ambiente, alterações climáticas, alimentação e energia: a opinião dos portugueses**. Lisboa : Imprensa de Ciências Sociais, 2014. ISBN 978-972-671-335-7. Cota: 52 – 217/2015.

Resumo: Neste artigo, os autores abordam a questão do enorme crescimento das cidades e da mobilidade urbana. A dependência do uso do automóvel particular é um fenómeno consolidado, especialmente em Portugal. Esta situação a par da «ineficiência e ineficácia da implementação e coordenação das redes e concessões de transporte público, traduziu-se num subinvestimento nas soluções de transporte coletivo». Os autores chamam a atenção para a necessidade de mudança de mentalidades, tendo em vista a valorização de padrões de mobilidade que sejam ecológica, social e economicamente sustentáveis.

PORTUGAL. Instituto Nacional de Estatística – **Estatísticas dos transportes e comunicações, 2017**. Lisboa : INE, 2018. ISBN 978-989-25-0451-3. [Consult. 11 fevereiro 2019]. Disponível na intranet da AR:<URL:<http://catalogobib.parlamento.pt:81/images/winlibimg.aspx?skey=&doc=126449&img=12328&save=true>>

Resumo: Esta publicação, do Instituto Nacional de Estatística, é citada na exposição de motivos da presente iniciativa legislativa. Apresenta as estatísticas mais recentes relativas ao transporte rodoviário de mercadorias e passageiros, (neste setor são também apresentados os dados sobre infraestruturas rodoviárias, sinistralidade, consumo de combustíveis, parque de veículos em circulação, veículos matriculados e vendidos e emissão de cartas de condução); transporte ferroviário; transporte marítimo

e fluvial e transporte aéreo. São ainda objeto da presente obra as estatísticas das telecomunicações e serviços postais.

No âmbito do presente Projeto de Lei, salientamos os dados relativos ao transporte rodoviário de passageiros (p.56 e 57): «em 2017, o transporte público rodoviário proporcionou uma oferta de 27,1 mil milhões de lugares-quilómetro (-0,1%), a que correspondeu a procura de 514,8 milhões de passageiros (+0,3%) e 7,4 mil milhões de passageiros-km (-2,6%), com coeficiente de utilização de 27,4%.».

No que diz respeito ao metropolitano (p.33): «em 2017, os três sistemas de metropolitano transportaram 234,0 milhões de passageiros, refletindo uma subida de 5,1%, após um aumento de 5,3% em 2016.». Quanto à ferrovia (p.36 e 37) «o número de passageiros transportados por comboio em 2017 (141,9 milhões) reforçou o seu crescimento para 6,0% (face a +2,7% em 2016 e +1,7% em 2015).»

PORTUGAL. Instituto Nacional de Estatística. **Mobilidade e funcionalidade do território nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa, 2017 [Em linha]**. Lisboa : INE, 2018. ISBN 978-989-25-0478-0. [Consult. 11 fevereiro 2019]. Disponível na intranet da

AR:<URL:<http://catalogobib.parlamento.pt:81/images/winlibimg.aspx?skey=&doc=126450&img=12329&save=true>>

Resumo: Esta publicação sobre o Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa, citada na exposição de motivos da presente iniciativa legislativa, visa dar a conhecer os padrões de mobilidade diária da população nas referidas áreas metropolitanas, apresentando um capítulo distinto para cada uma das regiões. «Cada capítulo subdivide-se em 3 partes: caracterização da população residente na perspetiva da mobilidade (população móvel), incluindo informação socioeconómica e despesas com a mobilidade; análise da mobilidade na área metropolitana de acordo com duas óticas: - deslocações totais realizadas, segundo a residência do respondente, deslocações intrametropolitanas (origem e destino na área metropolitana); opiniões dos residentes, evidenciando razões para utilização do transporte individual ou público, bem como a avaliação efetuada sobre os transportes públicos».