



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

Terça-feira, 13 de outubro de 2020

Número 199

## ÍNDICE

### Assembleia da República

#### Lei n.º 60/2020:

Autoriza o Governo a legislar em matéria de prevenção e investigação de acidentes ferroviários, transpondo parcialmente a Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016 . . . . . 3

#### Lei n.º 61/2020:

Autoriza o Governo a legislar em matéria relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços, transpondo a Diretiva (UE) n.º 2018/957, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de junho de 2018, e procedendo à primeira alteração à Lei n.º 29/2017, de 30 de maio . . . . . 4

#### Lei n.º 62/2020:

Autoriza o Governo a legislar em matéria de trabalho a bordo das embarcações de pesca e da atividade de marítimos a bordo de navios, transpondo as Diretivas (UE) 2017/159, do Conselho, de 19 de dezembro de 2016, e 2018/131, do Conselho, de 23 de janeiro de 2018 . . . . . 6

### Presidência do Conselho de Ministros

#### Decreto-Lei n.º 85/2020:

Transpõe parcialmente a Diretiva (UE) 2016/798, relativa à segurança ferroviária . . . . . 8

#### Resolução do Conselho de Ministros n.º 86/2020:

Aprova a Agenda de Inovação para a Agricultura 2020-2030 . . . . . 38

### Negócios Estrangeiros, Finanças e Modernização do Estado e da Administração Pública

#### Portaria n.º 240/2020:

Procede à segunda prorrogação do prazo para apresentação de candidaturas à 5.ª edição do Programa de Estágios Profissionais na Administração Central do Estado, específicos para os serviços periféricos externos do Ministério dos Negócios Estrangeiros (PEPAC-MNE), bem como procede à alteração da data de início dos estágios, previstos na Portaria n.º 70/2020, de 13 de março . . . . . 60

### Trabalho, Solidariedade e Segurança Social

#### Portaria n.º 241/2020:

Fixa as normas regulamentares necessárias à repartição dos resultados líquidos de exploração dos jogos sociais atribuídos ao Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social . . . . . 62



## Mar

### Portaria n.º 242/2020:

Define os montantes e o modelo de repartição das taxas cobradas pelos serviços prestados no âmbito do Decreto-Lei n.º 93/2018, de 13 de novembro . . . . . 63

*Nota.* — Foi publicado um suplemento ao *Diário da República*, n.º 197, de 9 de outubro de 2020, onde foi inserido o seguinte:

## Presidência do Conselho de Ministros

### Resolução do Conselho de Ministros n.º 84-A/2020:

Prorroga o prazo de vigência das medidas preventivas para áreas de cordões dunares frontais a abranger pelo Programa da Orla Costeira Espichel-Odeceixe . . . . . 31-(2)





## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

**Lei n.º 60/2020**

**de 13 de outubro**

*Sumário:* Autoriza o Governo a legislar em matéria de prevenção e investigação de acidentes ferroviários, transpondo parcialmente a Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016.

**Autoriza o Governo a legislar em matéria de prevenção e investigação de acidentes ferroviários, transpondo parcialmente a Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016**

A Assembleia da República decreta, nos termos da alínea d) do artigo 161.º da Constituição, o seguinte:

**Artigo 1.º**

**Objeto**

A presente lei concede ao Governo autorização para legislar em matéria de prevenção e investigação de acidentes ferroviários, designadamente quanto à possibilidade de, no exercício das suas competências, os responsáveis pelas investigações técnicas do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e Acidentes Ferroviários (GPIAAF) terem acesso a imagens de videovigilância que sejam relevantes para as investigações.

**Artigo 2.º**

**Sentido e extensão**

1 — A autorização legislativa referida no artigo anterior é concedida com o sentido de, no quadro da transposição da Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária, conferir aos responsáveis pelas investigações técnicas do GPIAAF o acesso a informação proveniente de videovigilância que permita que as investigações decorram com a celeridade e eficácia necessárias à deteção das causas dos acidentes ou incidentes ferroviários, tendo em vista o aumento da segurança e a prevenção da sinistralidade ferroviária.

2 — A autorização legislativa referida no artigo anterior é concedida com a extensão da concreta definição dos termos em que o acesso a imagens de videovigilância é facultado aos responsáveis pelas investigações técnicas do GPIAAF.

**Artigo 3.º**

**Duração**

A presente autorização legislativa tem a duração de 180 dias.

Aprovada em 18 de setembro de 2020.

O Presidente da Assembleia da República, *Eduardo Ferro Rodrigues*.

Promulgada em 7 de outubro de 2020.

Publique-se.

O Presidente da República, *MARCELO REBELO DE SOUSA*.

Referendada em 9 de outubro de 2020.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

113630359



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

**Lei n.º 61/2020**

**de 13 de outubro**

*Sumário:* Autoriza o Governo a legislar em matéria relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços, transpondo a Diretiva (UE) n.º 2018/957, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de junho de 2018, e procedendo à primeira alteração à Lei n.º 29/2017, de 30 de maio.

**Autoriza o Governo a legislar em matéria relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços, transpondo a Diretiva (UE) n.º 2018/957, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de junho de 2018, e procedendo à primeira alteração à Lei n.º 29/2017, de 30 de maio**

A Assembleia da República decreta, nos termos da alínea d) do artigo 161.º da Constituição, o seguinte:

### Artigo 1.º

#### Objeto

A presente lei autoriza o Governo a legislar em matéria relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2018/957, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de junho de 2018, que altera a Diretiva n.º 96/71/CE, do Parlamento e do Conselho, de 16 de dezembro de 1996, procedendo à primeira alteração à Lei n.º 29/2017, de 30 de maio.

### Artigo 2.º

#### Sentido e extensão

No uso da autorização legislativa conferida pelo artigo anterior pode o Governo adaptar a Lei n.º 29/2017, de 30 de maio, tendo em vista a correta transposição da Diretiva (UE) 2018/957, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de junho de 2018, com o sentido e extensão seguintes:

a) Assegurar uma maior proteção dos trabalhadores a fim de salvaguardar a liberdade de prestação de serviços numa base equitativa, contrariar práticas abusivas e promover o princípio segundo o qual o mesmo trabalho, realizado no mesmo lugar, deve ser remunerado da mesma forma;

b) Em matéria de condições de trabalho:

i) Garantir aos trabalhadores destacados direitos quanto a condições de alojamento, quando este seja disponibilizado pelo empregador;

ii) Clarificar que o âmbito dos elementos constitutivos da retribuição abrange todos aqueles tornados obrigatórios por lei ou regulamentação coletiva de aplicação geral;

iii) Estabelecer uma presunção no sentido de que os subsídios e abonos inerentes ao destacamento consideram-se pagos a título de reembolso de despesas de viagem, de alimentação e de alojamento, quando não se determinem quais os elementos que são pagos a título de retribuição.

c) Na regulação dos destacamentos de duração superior a 12 meses:

i) Assegurar a aplicação de condições de trabalho suplementares, nomeadamente as constantes de convenções coletivas de aplicação geral;

ii) Garantir que, para apuramento da duração do destacamento, são tidos em consideração todos os períodos de destacamento que correspondam à substituição de trabalhadores destacados por outros na mesma situação, desde que seja para o exercício da mesma tarefa no mesmo local;



iii) Assegurar a obrigação de publicação das informações relativas às condições de trabalho no sítio oficial na Internet a nível nacional, conforme estabelecido no artigo 5.º da Lei n.º 29/2017, de 30 de maio, relativamente aos elementos constitutivos da retribuição e ao conjunto suplementar de condições de trabalho.

d) Quanto ao destacamento de trabalhadores temporários, prever que a empresa utilizadora deve informar a empresa de trabalho temporário sobre as condições de trabalho que aplica aos seus trabalhadores, de forma a que sejam aplicadas as condições mais favoráveis aos trabalhadores destacados;

e) Garantir a extensão das disposições previstas na legislação a produzir no uso da autorização legislativa conferida pelo artigo anterior ao setor do transporte rodoviário, a partir da data de entrada em vigor na ordem jurídica nacional do diploma que efetue a transposição do ato legislativo europeu que altere a Diretiva n.º 2006/22/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, concretamente no que diz respeito aos requisitos de execução, e que estabeleça regras específicas no que se refere às Diretivas n.ºs 96/71/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1996 e 2014/67/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014.

### Artigo 3.º

#### Duração

A presente autorização legislativa tem a duração de 180 dias.

Aprovada em 18 de setembro de 2020.

O Presidente da Assembleia da República, *Eduardo Ferro Rodrigues*.

Promulgada em 8 de outubro de 2020.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendada em 9 de outubro de 2020.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

113630342



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Lei n.º 62/2020

de 13 de outubro

*Sumário:* Autoriza o Governo a legislar em matéria de trabalho a bordo das embarcações de pesca e da atividade de marítimos a bordo de navios, transpondo as Diretivas (UE) 2017/159, do Conselho, de 19 de dezembro de 2016, e 2018/131, do Conselho, de 23 de janeiro de 2018.

**Autoriza o Governo a legislar em matéria de trabalho a bordo das embarcações de pesca e da atividade de marítimos a bordo de navios, transpondo as Diretivas (UE) 2017/159, do Conselho, de 19 de dezembro de 2016, e 2018/131, do Conselho, de 23 de janeiro de 2018**

A Assembleia da República decreta, nos termos da alínea d) do artigo 161.º da Constituição, o seguinte:

### Artigo 1.º

#### Objeto

A presente lei concede ao Governo autorização para legislar em matéria de trabalho a bordo das embarcações de pesca e da atividade de marítimos a bordo de navios, transpondo a Diretiva (UE) 2017/159, do Conselho, de 19 de dezembro de 2016, e a Diretiva (UE) 2018/131, do Conselho, de 23 de janeiro de 2018, procedendo à:

a) Terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 116/97, de 12 de maio, alterado pelas Leis n.ºs 113/99, de 3 de agosto, e 3/2014, de 28 de janeiro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 93/103/CE, do Conselho, de 23 de novembro, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde no trabalho a bordo dos navios de pesca;

b) Terceira alteração à Lei n.º 15/97, de 31 de maio, alterada pelas Leis n.ºs 114/99, de 3 de agosto, e 29/2018, de 16 de julho, que estabelece o regime jurídico do contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca;

c) Segunda alteração à Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, alterada pela Lei n.º 29/2018, de 16 de julho, que regula a atividade de marítimos a bordo de navios que arvoram a bandeira portuguesa, bem como as responsabilidades do Estado português enquanto Estado de bandeira ou do porto.

### Artigo 2.º

#### Sentido e extensão

1 — A autorização legislativa referida na alínea a) do artigo anterior é concedida com o sentido e extensão de prever que a consulta e participação dos trabalhadores sobre as medidas a tomar no âmbito da segurança e da saúde a bordo dos navios ou embarcações deve respeitar o disposto na Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual.

2 — A autorização legislativa referida na alínea b) do artigo anterior é concedida com o sentido e extensão seguintes:

a) Regular os limites do trabalho suplementar nos casos de força maior, assistência ou salvamento, ou resultante de disposições sanitárias, assegurando um período de descanso adequado imediatamente após a normalização dessas situações;

b) Definir os limites do trabalho noturno de menor, permitindo-o apenas na medida do necessário para a formação efetiva do menor ou para prevenir ou reparar prejuízo grave para o navio;



c) Prever a necessidade de ficha de aptidão física e psíquica emitida pelo médico de medicina do trabalho, submetendo os exames médicos e a emissão de certificados ao disposto no Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro;

d) Fixar os limites máximos de tempo de trabalho e os limites mínimos de descanso dos tripulantes das embarcações de pescas.

3 — A autorização referida na alínea c) do artigo anterior é concedida com o sentido e extensão seguintes:

a) Adaptar os requisitos da emissão do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo em face da obrigação de constituir garantia financeira para o repatriamento e garantia financeira relativa à responsabilidade dos armadores;

b) Permitir a prorrogação da validade do certificado de trabalho marítimo quando, na data da inspeção de renovação, com resultado favorável, o novo certificado não puder ser emitido e disponibilizado a bordo do navio;

c) Assegurar o pagamento ao marítimo dos salários em dívida em caso de abandono.

### Artigo 3.º

#### Duração

A presente autorização legislativa tem a duração de 180 dias.

Aprovada em 25 de setembro de 2020.

O Presidente da Assembleia da República, *Eduardo Ferro Rodrigues*.

Promulgada em 8 de outubro de 2020.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendada em 9 de outubro de 2020.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

113630334



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

### Decreto-Lei n.º 85/2020

de 13 de outubro

*Sumário:* Transpõe parcialmente a Diretiva (UE) 2016/798, relativa à segurança ferroviária.

O quadro normativo nacional em vigor em matéria de segurança ferroviária está estatuído no Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, na sua redação atual, que se apresenta conforme com as disposições da Diretiva 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à segurança ferroviária.

As normas europeias fixadas na Diretiva 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, agora revogada, foram substancialmente alteradas pela Diretiva (UE) 2016/798, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, procedendo o presente decreto-lei à sua transposição para a ordem jurídica interna.

A entidade nacional responsável pela aplicação das normas é o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), na qualidade de autoridade nacional de segurança do setor ferroviário, designadamente quanto à emissão dos certificados de segurança (os que lhe são atribuídos) e das autorizações de segurança, bem como à clarificação e simplificação de procedimentos e fiscalização.

Para a emissão do certificado de segurança foram alterados os procedimentos, deixando de existir as partes A e B do respetivo certificado e passando a existir um certificado único, cujas disposições práticas para a sua emissão estão definidas num ato de execução da Comissão Europeia.

Relativamente à certificação de segurança, a emissão do certificado de segurança único passa a ser emitido pela Agência Ferroviária da União Europeia (Agência), quando requerido para operações ferroviárias em mais do que um Estado-Membro, ou pelo IMT, I. P., somente para as operações nacionais e quando solicitado pela empresa ferroviária, devendo estas fazer prova de que estabeleceram o seu próprio sistema de gestão da segurança.

Pretende-se com o presente decreto-lei melhorar os níveis de segurança, garantindo que as regras adotadas não criem obstáculos à interoperabilidade e não conduzam a situações de discriminação, através da criação de objetivos comuns de segurança e de métodos comuns de segurança, em todo o espaço europeu, por forma a permitir uma gradual diminuição das regras nacionais.

Este regime jurídico responsabiliza as duas entidades com competências para a emissão dos certificados de segurança e incrementa a cooperação entre a Agência e o IMT, I. P., nomeadamente na partilha de informação.

Visa, ainda, responsabilizar todos os intervenientes no setor ferroviário, designadamente o gestor de infraestrutura, as empresas ferroviárias e outros operadores como as entidades de manutenção, os fabricantes, os transportadores, os expedidores, os destinatários, os enchedores, os esvaziadores, os carregadores, os descarregadores, os fornecedores de serviços de manutenção, os detentores, os prestadores de serviços e as entidades adjudicantes, pelo desenvolvimento e pela melhoria da segurança ferroviária.

Finalmente, cabe ao IMT, I. P., assegurar o cumprimento das disposições previstas no presente decreto-lei pelas empresas ferroviárias ou pelo gestor de infraestrutura, promovendo ações de inspeção e tarefas de supervisão, para verificar se a empresa ferroviária ou o gestor de infraestrutura continuam a aplicar devidamente o seu sistema de gestão da segurança depois de lhes ter sido emitido o certificado de segurança ou a autorização de segurança. Caso estejam em causa empresas licenciadas em diferentes países da União Europeia, as atividades de supervisão são desenvolvidas em cooperação e partilha de informação entre si e, se for caso disso, com a Agência. Esta cooperação e partilha também existem nas situações de eventual possibilidade de revogação.

Foi ouvida a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.



Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

## CAPÍTULO I

### Disposições gerais

#### Artigo 1.º

##### Objeto

O presente decreto-lei transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2016/798, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016 (Diretiva (UE) 2016/798), relativa à segurança ferroviária.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei é aplicável ao sistema ferroviário nacional, que pode dividir-se em subsistemas para os domínios de carácter estrutural e funcional.

2 — O presente decreto-lei abrange os requisitos de segurança do sistema no seu conjunto, incluindo a segurança da gestão da infraestrutura e do tráfego e, ainda, a interação entre as empresas ferroviárias, os gestores de infraestruturas e outros operadores do setor ferroviário nacional e da União Europeia.

3 — Estão excluídos do âmbito do presente decreto-lei:

- a) Os metropolitanos;
- b) Os elétricos e metropolitanos ligeiros, bem como as infraestruturas utilizadas exclusivamente por esses veículos;
- c) As redes funcionalmente separadas do resto do sistema ferroviário nacional, exclusivamente destinadas à exploração de serviços de transporte locais, urbanos ou suburbanos de passageiros, assim como as empresas que operem apenas nessas redes;
- d) As infraestruturas ferroviárias privadas, incluindo vias de manobra, utilizadas pelo respetivo proprietário ou por um operador para as suas próprias atividades de transporte de mercadorias ou para o transporte de pessoas para fins não comerciais, bem como os veículos exclusivamente utilizados nessas infraestruturas;
- e) As infraestruturas e os veículos reservados a uma utilização estritamente local, histórica ou turística;
- f) As infraestruturas de metropolitano ligeiro utilizadas ocasionalmente por veículos de caminho-de-ferro pesado nas condições operacionais do sistema de metropolitano ligeiro, exclusivamente nos casos em que essa utilização por esses veículos seja necessária para efeitos de conectividade; e
- g) Os veículos utilizados principalmente em infraestruturas de metropolitano ligeiro, mas equipados com certos componentes de caminho-de-ferro pesados, necessários para permitir que o trânsito se efetue num troço confinado e limitado de infraestrutura de caminho-de-ferro pesado, exclusivamente para efeitos de conectividade.

#### Artigo 3.º

##### Definições

Para efeitos do disposto no presente decreto-lei, entende-se por:

- a) «Acidente», um acontecimento súbito indesejado ou involuntário, ou uma cadeia de acontecimentos dessa natureza, com consequências danosas, podendo dividir-se em diversas categorias, como colisões, descarrilamentos, acidentes em passagens de nível, acidentes com pessoas e material circulante em movimento, incêndios e outros;



b) «Acidente grave», uma colisão ou um descarrilamento de comboios que tenha por consequência pelo menos um morto ou cinco ou mais feridos graves, ou danos graves no material circulante, na infraestrutura ou no ambiente, bem como qualquer outro acidente com as mesmas consequências que tenha um impacto manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança;

c) «Amplitude da operação», a amplitude caracterizada pelo número de passageiros e/ou pelo volume de mercadorias e pela dimensão estimada de uma empresa ferroviária em termos do número de trabalhadores no setor ferroviário;

d) «Área operacional», a rede ferroviária nacional, ou outras redes em outros Estados-Membros, em que uma empresa ferroviária tenciona operar;

e) «Autoridade nacional de segurança», o organismo nacional responsável pelas tarefas relacionadas com a segurança ferroviária nos termos do presente decreto-lei ou qualquer organismo encarregado dessas tarefas por vários Estados-Membros, para garantir um regime de segurança unificado;

f) «Carregador», uma empresa que carrega mercadorias embaladas, contentores pequenos ou cisternas móveis em vagões ou contentores, ou que carrega contentores, contentores de granel, contentores de gás de elementos múltiplos, contentores-cisterna ou cisternas móveis em vagões;

g) «Componente de interoperabilidade», um componente de interoperabilidade na aceção definida pela legislação aplicável à interoperabilidade do sistema ferroviário;

h) «Causas», as ações, omissões, eventos ou condições, ou uma combinação desses fatores, que conduziram a um acidente ou incidente;

i) «Danos graves», os danos cujo custo possa ser imediatamente estimado pelo organismo de inquérito num total de pelo menos 2 milhões de euros;

j) «Detentor», uma pessoa singular ou coletiva que explora um veículo enquanto meio de transporte, quer seja seu proprietário quer tenha o direito de o utilizar, e que está registada como tal no registo de material circulante, definido pela legislação aplicável à interoperabilidade do sistema ferroviário;

k) «Descarregador», uma empresa que retira contentores, contentores de granel, contentores de gás de elementos múltiplos, contentores-cisterna ou cisternas móveis de vagões, ou que descarrega mercadorias embaladas, contentores pequenos ou cisternas móveis de vagões ou contentores, ou que descarrega mercadorias de cisternas, incluindo vagões-cisterna, cisternas amovíveis, cisternas móveis ou contentores-cisterna, de vagões-bateria, de contentores de gás de elementos múltiplos, de vagões, de contentores de granel grandes ou pequenos, ou de contentores de granel;

l) «Destinatário», uma pessoa singular ou coletiva que recebe mercadorias nos termos de um contrato de transporte, ou uma pessoa singular ou coletiva que recebe as mercadorias à chegada, no caso de não existir contrato de transporte;

m) «Empresa ferroviária», uma empresa ferroviária, na aceção da alínea m) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua redação atual, e qualquer outra empresa pública ou privada cuja atividade consista em prestar serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou de passageiros, devendo a tração ser garantida pela empresa, estando igualmente incluídas as empresas que apenas efetuem a tração;

n) «Enchedor», uma empresa que carrega mercadorias em cisternas, incluindo vagões-cisterna, vagões com cisternas amovíveis, cisternas móveis ou contentores-cisterna, em vagões, em contentores de granel grandes ou pequenos, em vagões-bateria, ou em contentores de gás de elementos múltiplos;

o) «Entidade adjudicante», uma entidade, pública ou privada, que encomenda o projeto e/ou a construção, a renovação ou a adaptação de um subsistema;

p) «Entidade responsável pela manutenção» ou «ERM», uma entidade responsável pela manutenção de um veículo, de acordo com o disposto na regulamentação relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário;

q) «Especificação técnica de interoperabilidade» ou «ETI», uma especificação, adotada nos termos do presente decreto-lei, que abrange cada subsistema ou parte de um subsistema a fim de satisfazer os requisitos essenciais e de assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário;



r) «Esvaziador», uma empresa que retira mercadorias de cisternas, incluindo vagões-cisterna, vagões com cisternas amovíveis, cisternas móveis ou contentores-cisterna, de vagões, de contentores de granel grandes ou pequenos, de vagões-bateria, ou de contentores de gás de elementos múltiplos;

s) «Expedidor», uma empresa que expede mercadorias por conta própria ou por conta de terceiros;

t) «Fabricante», um fabricante na aceção definida pela legislação aplicável à interoperabilidade do sistema ferroviário;

u) «Gestor de infraestrutura», um gestor de infraestrutura, na aceção da alínea r) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua redação atual;

v) «Incidente», uma ocorrência, distinta de um acidente ou de um acidente grave, que afete a segurança das operações ferroviárias;

w) «Inquérito», um processo conduzido com vista à prevenção de acidentes e incidentes, que inclui a recolha e análise de informações, a extração de conclusões, incluindo a determinação das causas e, se for caso disso, a formulação de recomendações de segurança;

x) «Métodos comuns de segurança» ou «MCS», os métodos que descrevem a avaliação dos níveis de segurança, a realização dos objetivos comuns de segurança e o cumprimento dos outros requisitos de segurança;

y) «Metropolitano ligeiro», um sistema de transporte ferroviário urbano e/ou suburbano com uma capacidade de resistência ao choque de C-III ou C-IV, em conformidade com a norma EN 15227, e uma resistência máxima do veículo de 800 kN — força de compressão longitudinal na zona de acoplamento —, podendo ter vias de circulação próprias ou partilhar vias de circulação com o tráfego rodoviário, normalmente não partilhando os veículos utilizados no tráfego de longo curso de passageiros ou mercadorias;

z) «Objetivos comuns de segurança» ou «OCS», os níveis de segurança mínimos que o sistema, no seu conjunto, e, se exequível, as diversas partes do sistema ferroviário da União Europeia, nomeadamente o sistema ferroviário convencional, o sistema ferroviário de alta velocidade, os túneis ferroviários de grande extensão ou as linhas utilizadas exclusivamente para o transporte de mercadorias, devem atingir;

aa) «Organismo de avaliação da conformidade», um organismo notificado ou designado como responsável pelas atividades de avaliação da conformidade, nomeadamente calibração, ensaio, certificação e inspeção, sendo classificado como organismo notificado na sequência de notificação por um Estado-Membro e como organismo designado na sequência de designação por um Estado-Membro;

bb) «Regras nacionais», todas as regras de aplicação obrigatória adotadas na rede ferroviária nacional, independentemente do organismo que as emita, que incluam requisitos de segurança ou técnicos no domínio ferroviário diferentes dos definidos pela União Europeia ou pelas regras internacionais, e que sejam aplicáveis no território nacional às empresas ferroviárias, ao gestor de infraestrutura ou a terceiros;

cc) «Responsável pelo inquérito», uma pessoa responsável pela organização, pela realização e pelo controlo de um inquérito;

dd) «Sistema de gestão da segurança», a organização, as disposições e os procedimentos adotados por um gestor de infraestrutura ou por uma empresa ferroviária para garantir a segurança da gestão das suas operações;

ee) «Sistema ferroviário da União Europeia», o sistema ferroviário da União Europeia, na aceção da legislação aplicável sobre a interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia;

ff) «Tipo de operação», o tipo caracterizado pelo transporte de passageiros, incluindo ou excluindo serviços de alta velocidade, transporte de mercadorias, incluindo ou excluindo o transporte de mercadorias perigosas, e serviços exclusivamente de manobras;

gg) «Transportador», uma empresa que efetua operações de transporte nos termos de um contrato de transporte;

hh) «Veículo», um veículo ferroviário apto a circular sobre rodas em linhas férreas, com ou sem tração, composto por um ou mais subsistemas estruturais e funcionais.



## CAPÍTULO II

### Promoção e gestão da segurança ferroviária

#### Artigo 4.º

##### Papel dos operadores do sistema ferroviário da União Europeia na promoção e no reforço da segurança ferroviária

1 — O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), a fim de promover e reforçar a segurança ferroviária, deve, nos limites das suas competências:

a) Garantir a manutenção geral da segurança ferroviária e, sempre que razoavelmente possível, o seu reforço constante, tendo em conta a evolução do direito da União Europeia e das regras internacionais e o progresso técnico e científico, e dando prioridade à prevenção de acidentes;

b) Garantir a aplicação de toda a legislação aplicável de forma aberta e não discriminatória, promovendo o desenvolvimento de um sistema de transporte ferroviário europeu único;

c) Garantir que as medidas destinadas ao desenvolvimento e à melhoria da segurança ferroviária tenham em conta a necessidade de uma abordagem sistémica;

d) Garantir que a responsabilidade pela segurança da exploração do sistema ferroviário da rede nacional e pelo controlo dos riscos a ele associados recaia sobre o gestor de infraestrutura e sobre as empresas ferroviárias, cada um em relação à parte do sistema que lhe diz respeito, obrigando-os a:

i) Executar as medidas de controlo dos riscos necessárias referidas na alínea c) do artigo 6.º, cooperando entre si, se adequado;

ii) Aplicar as regras da União Europeia e as regras nacionais;

iii) Criar sistemas de gestão da segurança de acordo com o presente decreto-lei;

e) Sem prejuízo das regras nacionais vigentes em matéria de responsabilidade, o IMT, I. P., garante que o gestor de infraestrutura e as empresas ferroviárias sejam responsáveis pela sua parte do sistema e pela segurança da sua exploração, incluindo o fornecimento de materiais e a contratação de serviços, perante os utilizadores, os clientes, os trabalhadores envolvidos e os outros operadores a que se refere o n.º 4;

f) Elaborar e publicar planos de segurança anuais que estabeleçam as medidas previstas para atingir os OCS; e

g) Prestar apoio à Agência Ferroviária da União Europeia (Agência) na sua função de monitorizar a evolução da segurança ferroviária a nível da União Europeia.

2 — As empresas ferroviárias e o gestor de infraestrutura:

a) Executam as medidas de controlo dos riscos necessárias, referidas na alínea a) do artigo 6.º, cooperando entre si e com os outros operadores, se adequado;

b) Têm em conta os riscos associados às atividades dos outros operadores e de terceiros nos sistemas de gestão da segurança;

c) Se necessário, obrigam contratualmente os outros operadores a que se refere o n.º 4, que tenham um impacto potencial na segurança da exploração do sistema ferroviário da União Europeia, a executar medidas de controlo dos riscos; e

d) Nos processos de monitorização, asseguram que as empresas contratadas executam as medidas de controlo dos riscos através da aplicação dos MCS de monitorização a que se refere a alínea c) do artigo 6.º, garantindo que estas obrigações ficam estipuladas nos contratos a celebrar e que deverão ser facultadas à Agência ou ao IMT, I. P., a pedido destes.

3 — Sem prejuízo das responsabilidades das empresas ferroviárias e do gestor de infraestrutura a que se refere o número anterior, as entidades responsáveis pela manutenção e todos os restantes operadores que tenham um impacto potencial na segurança da exploração do sistema



ferroviário da rede ferroviária nacional, incluindo fabricantes, fornecedores de serviços de manutenção, detentores, prestadores de serviços, entidades adjudicantes, transportadores, expedidores, destinatários, carregadores, descarregadores, enchedores e esvaziadores:

- a) Executam as medidas de controlo dos riscos necessárias, cooperando com os outros operadores, se adequado;
- b) Asseguram que os subsistemas, os acessórios, os equipamentos ou os serviços que fornecem cumprem os requisitos e as condições de utilização indicados, de modo a que as empresas ferroviárias e/ou os gestores de infraestrutura em causa possam utilizá-los com segurança.

4 — Dentro dos limites das respetivas competências, as empresas ferroviárias, o gestor de infraestrutura e os operadores referidos no n.º 2 que identifiquem ou que sejam informados de um risco para a segurança decorrente de defeitos, de irregularidades de construção ou do funcionamento deficiente do equipamento técnico, incluindo os subsistemas estruturais:

- a) Tomam as medidas corretivas necessárias para fazer face ao risco identificado;
- b) Informam do risco as partes interessadas relevantes, para que estas possam tomar outras medidas corretivas necessárias para garantir a preservação do nível de segurança do sistema ferroviário da rede ferroviária nacional.

5 — Em caso de intercâmbio de veículos entre as empresas ferroviárias, os operadores envolvidos trocam todas as informações relevantes para a segurança da exploração, nomeadamente dados sobre o estado e o historial do veículo em causa, elementos dos dossiês de manutenção para fins de rastreabilidade, dados que permitem rastrear as operações de carregamento e as declarações de expedição.

#### Artigo 5.º

##### Indicadores comuns de segurança

1 — A fim de facilitar a avaliação da consecução dos OCS e de permitir a monitorização da evolução geral da segurança ferroviária, o IMT, I. P., recolhe informações sobre os indicadores comuns de segurança (ICS), através dos relatórios anuais das empresas de transporte ferroviário e do gestor de infraestrutura, previstos no artigo 9.º

2 — Os ICS constam do anexo I ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

#### Artigo 6.º

##### Métodos comuns de segurança

Os MCS descrevem o modo de avaliação dos níveis de segurança, da realização dos OCS e do cumprimento dos outros requisitos de segurança, inclusive, se adequado, por um organismo de avaliação independente, mediante a elaboração e a definição de:

- a) Métodos de avaliação dos riscos;
- b) Métodos de avaliação da conformidade com os requisitos dos certificados de segurança e das autorizações de segurança emitidos nos termos dos artigos 10.º e 12.º;
- c) Métodos de supervisão a aplicar pelo IMT, I. P., e métodos de monitorização a aplicar pelas empresas ferroviárias, gestor de infraestrutura e entidades responsáveis pela manutenção;
- d) Métodos de avaliação do nível e do desempenho de segurança dos operadores ferroviários a nível nacional e a nível da União Europeia;
- e) Métodos de avaliação da realização dos objetivos de segurança a nível nacional e a nível da União Europeia; e
- f) Outros métodos, relacionados com processos do sistema de gestão da segurança, que precisem de ser harmonizados ao nível da União Europeia.



## Artigo 7.º

### Objetivos comuns de segurança

1 — Os OCS definem os níveis de segurança mínimos que o sistema no seu conjunto e, se exequível, as diversas partes do sistema ferroviário nacional e da União Europeia têm de atingir.

2 — Os OCS podem ser expressos em termos de critérios de aceitação de riscos ou em níveis de objetivos de segurança e devem ter, nomeadamente, em consideração:

a) Os riscos individuais relacionados com os passageiros, com o pessoal, incluindo os trabalhadores ou pessoal de empresas contratadas, com os utilizadores das passagens de nível e com outras pessoas, e, sem prejuízo das regras nacionais e internacionais vigentes em matéria de responsabilidade, os riscos individuais relacionados com a presença de intrusos;

b) Os riscos para a sociedade.

3 — Os OCS devem ser revistos periodicamente, tendo em conta a evolução global da segurança ferroviária, devendo refletir os aspetos prioritários em que é necessário reforçar a segurança.

4 — O IMT, I. P., realiza as alterações necessárias às regras nacionais para realizar pelo menos os OCS, e quaisquer OCS revistos, de acordo com os calendários de execução anexados a esses objetivos.

5 — As alterações referidas no número anterior devem ser tidas em conta nos planos de segurança anuais referidos na alínea f) do n.º 1 do artigo 4.º e ser notificadas à Comissão Europeia nos termos do artigo seguinte.

## Artigo 8.º

### Regras nacionais no domínio da segurança

1 — As regras nacionais aprovadas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, na sua redação atual, são aplicáveis desde que preencham cumulativamente as seguintes condições:

a) Correspondam a um dos tipos de categorias definidos no anexo II ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante;

b) Respeitem o direito da União Europeia, nomeadamente as ETI, os OCS e os MCS;

c) Não deem origem a discriminações arbitrárias ou a restrições encapotadas das operações de transporte ferroviário entre os Estados-Membros.

2 — O IMT, I. P., só pode estabelecer novas regras nacionais nos termos do presente decreto-lei nos seguintes casos:

a) Quando as regras respeitantes a métodos de segurança vigentes não estejam abrangidas por um MCS;

b) Quando as regras de exploração da rede ferroviária ainda não estejam abrangidas pelas ETI;

c) Como medida preventiva urgente, designadamente na sequência de um acidente ou de um incidente;

d) Quando uma regra já notificada necessite de ser revista;

e) Quando as regras relativas aos requisitos aplicáveis ao pessoal que exerce funções críticas de segurança, incluindo critérios de seleção, aptidão física e psíquica e formação profissional, ainda não estejam abrangidas por uma ETI ou pelo disposto na Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, na sua redação atual.

3 — O IMT, I. P., deve apresentar atempadamente os projetos de novas regras nacionais à Agência e à Comissão Europeia, para análise, respeitando os prazos referidos no n.º 1 do artigo 25.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016 (Regulamento (UE) n.º 2016/796).

4 — Para efeitos do número anterior, antes da previsível introdução das novas regras propostas pelo IMT, I. P., este instituto deve apresentar uma justificação para a sua introdução pelos meios informáticos apropriados, nos termos do disposto no artigo 27.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796.



5 — O IMT, I. P., assegura que os projetos estejam suficientemente desenvolvidos para que a Agência possa realizar o seu exame nos termos do n.º 2 do artigo 25.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796.

6 — No caso de medidas preventivas urgentes, o IMT, I. P., pode adotar e aplicar imediatamente uma nova regra, que deve ser notificada nos termos do n.º 2 do artigo 27.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796, e sujeita à avaliação da Agência nos termos dos n.ºs 2 e 5 do artigo 26.º do mesmo Regulamento.

7 — O IMT, I. P., notifica a Agência e a Comissão Europeia das regras nacionais adotadas, devendo para o efeito utilizar o sistema informático apropriado nos termos do disposto no artigo 27.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796.

8 — O IMT, I. P., deve garantir que as regras nacionais em vigor sejam facilmente acessíveis e do domínio público, e formuladas numa terminologia que todas as partes interessadas compreendam.

9 — O IMT, I. P., pode decidir não notificar as regras e as restrições de natureza estritamente local, sendo que, nestes casos, deve mencionar essas regras e essas restrições nos registos de infraestrutura referidos na legislação aplicável no âmbito da interoperabilidade ou nas especificações da rede a que se refere o artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua redação atual, caso essas regras e restrições estejam publicadas.

10 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, as regras nacionais que não forem notificadas nos termos do presente artigo não são aplicáveis para efeitos do presente decreto-lei.

#### Artigo 9.º

##### Sistemas de gestão da segurança

1 — O gestor de infraestrutura e as empresas ferroviárias criam os seus próprios sistemas de gestão da segurança para garantir que o sistema ferroviário da União Europeia possa atingir, pelo menos, os OCS, que esteja em conformidade com os requisitos de segurança enunciados nas ETI, e ainda que sejam aplicadas as partes pertinentes dos MCS e as regras nacionais notificadas nos termos do artigo anterior.

2 — O sistema de gestão da segurança é documentado em todas as suas partes e descreve, em particular, a repartição das responsabilidades dentro da organização do gestor da infraestrutura ou da empresa ferroviária.

3 — O sistema referido no número anterior deve indicar o modo como é assegurado o controlo por parte da gestão a diversos níveis, as modalidades de participação do pessoal e dos seus representantes a todos os níveis e o modo como é assegurado o aperfeiçoamento constante do sistema de gestão da segurança.

4 — No sistema de gestão da segurança deve haver um compromisso claro de aplicar com coerência o conhecimento e métodos dos fatores humanos, permitindo que o gestor de infraestrutura e as empresas ferroviárias promovam uma cultura de confiança, troca de conhecimentos e aprendizagem mútua, em que os trabalhadores são encorajados a contribuir para o desenvolvimento da segurança e em que a confidencialidade é assegurada.

5 — O sistema de gestão da segurança compreende os seguintes elementos de base:

a) Uma política de segurança aprovada pelos órgãos sociais responsáveis da organização e comunicada a todo o pessoal;

b) Objetivos qualitativos e quantitativos da organização em termos de manutenção e reforço da segurança, bem como planos e procedimentos para alcançar esses objetivos;

c) Procedimentos para satisfazer as normas técnicas e operacionais ou outras condições normativas existentes, novas ou alteradas, previstas nas ETI, nas regras nacionais referidas no artigo anterior e no anexo II ao presente decreto-lei, noutras regras aplicáveis ou em decisões da autoridade nacional de segurança;

d) Procedimentos para assegurar o cumprimento das normas e de outras condições normativas ao longo do ciclo de vida do equipamento e das operações;

e) Procedimentos e métodos para identificar riscos, efetuar a avaliação dos riscos e aplicar medidas de controlo dos riscos sempre que qualquer mudança das condições de operação ou a



introdução de novos materiais deem origem a novos riscos para a infraestrutura ou para a interface homem-máquina-organização;

f) A oferta de programas de formação do pessoal e de sistemas destinados a garantir que a competência do pessoal seja mantida e que as tarefas sejam realizadas em conformidade, incluindo medidas relativas à aptidão física e psicológica;

g) Modalidades de prestação de informações suficientes dentro da organização e, se necessário, entre as organizações do sistema ferroviário;

h) Procedimentos e modelos para a documentação da informação sobre segurança e designação de procedimentos de controlo da configuração da informação fundamental em matéria de segurança;

i) Procedimentos para garantir a notificação, o inquérito e a análise de acidentes, incidentes, casos de quase acidente e outras ocorrências perigosas e a adoção das necessárias medidas de prevenção;

j) Planos de ação, de alerta e de informação em caso de emergência, acordados com as autoridades públicas competentes; e

k) Disposições referentes a auditorias internas periódicas ao sistema de gestão da segurança.

6 — Para efeitos do número anterior, o gestor de infraestrutura e as empresas ferroviárias incluem qualquer outro elemento necessário para cobrir os riscos de segurança, em conformidade com a avaliação dos riscos decorrentes da sua própria atividade.

7 — O sistema de gestão da segurança é adaptado ao tipo, ao âmbito, à área operacional e a outras características da atividade desenvolvida, garantindo o controlo de todos os riscos associados à atividade do gestor da infraestrutura ou da empresa ferroviária, incluindo a prestação de serviços de manutenção, sem prejuízo do disposto no artigo 14.º, o fornecimento de material e o recurso a empresas contratadas.

8 — Sem prejuízo das regras nacionais e internacionais vigentes em matéria de responsabilidade, o sistema de gestão da segurança tem igualmente em conta, sempre que oportuno e razoável, os riscos decorrentes das atividades de outros operadores referidos no artigo 4.º

9 — O sistema de gestão da segurança do gestor da infraestrutura tem em conta os efeitos das operações das diversas empresas ferroviárias na rede e permite a todas as empresas ferroviárias operar em conformidade com as ETI, com as regras nacionais e nas condições estabelecidas no respetivo certificado de segurança.

10 — Os sistemas de gestão da segurança são desenvolvidos a fim de coordenar os procedimentos de emergência do gestor da infraestrutura com todas as empresas ferroviárias que exploram a sua infraestrutura e com os serviços de emergência, por forma a facilitar a rápida intervenção dos serviços de socorro, e com qualquer outra parte que possa estar implicada numa situação de emergência.

11 — Nas situações de infraestrutura transfronteiriça, a cooperação entre os gestores de infraestruturas deve facilitar a necessária coordenação e preparação dos serviços de emergência competentes de ambos os lados da fronteira.

12 — Em caso de um acidente grave, a empresa ferroviária presta assistência às vítimas, ajudando-as no cumprimento dos procedimentos de reclamação previstos no Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, sem prejuízo das obrigações de outras partes.

13 — A assistência referida no número anterior incluiu a comunicação com as famílias das vítimas e compreende o apoio psicológico às vítimas do acidente e às suas famílias.

14 — Antes de 31 de maio de cada ano, o gestor de infraestrutura e as empresas ferroviárias apresentam ao IMT, I. P., um relatório anual de segurança respeitante ao ano civil anterior, que deve incluir:

a) Informações sobre a forma como os objetivos de segurança da organização e os resultados dos planos de segurança são cumpridos;

b) Um relatório sobre a elaboração de indicadores de segurança nacionais e dos ICS a que se refere o artigo 5.º, na medida em que sejam relevantes para a organização que apresenta o relatório;

- c) Os resultados das auditorias de segurança internas;
- d) Observações sobre as deficiências e anomalias das operações ferroviárias e da gestão da infraestrutura que possam ser importantes para o IMT, I. P., incluindo uma síntese das informações prestadas pelos operadores relevantes nos termos da alínea b) do n.º 4do artigo 4.º;
- e) Informações sobre a aplicação dos MCS pertinentes.

### CAPÍTULO III

#### Certificação e autorização de segurança

##### Artigo 10.º

###### Certificado de segurança único

1 — É apenas permitido o acesso à infraestrutura ferroviária às empresas ferroviárias que sejam titulares do certificado de segurança único emitido pela Agência ou pelo IMT, I. P., nos termos do presente decreto-lei.

2 — O certificado de segurança único serve para comprovar que a empresa ferroviária em causa criou o seu sistema de gestão da segurança e está apta a funcionar com segurança na área operacional prevista.

3 — A empresa ferroviária, ao requerer o certificado de segurança único, especifica o tipo e o âmbito das operações ferroviárias abrangidas e a área operacional prevista.

4 — O pedido de certificado de segurança único tem de ser apresentado pelo requerente junto da Agência caso a área operacional pretendida inclua o território de mais do que um Estado-Membro.

5 — Se a área operacional pretendida se limitar ao território nacional, o requerente pode apresentar o pedido de certificado de segurança único junto da Agência ou junto do IMT, I. P.

6 — O pedido de certificado de segurança único é acompanhado de prova documental que comprove que a empresa ferroviária:

a) Estabeleceu o seu sistema de gestão da segurança nos termos do artigo anterior e satisfaz os requisitos estabelecidos nas ETI, nos MCS, nos OCS e em outra legislação aplicável, a fim de controlar os riscos e de prestar serviços de transporte com segurança na rede; e

b) Se aplicável, satisfaz os requisitos previstos nas regras nacionais pertinentes notificadas nos termos do artigo 8.º

7 — A instrução do processo, as informações relativas ao pedido de certificado de segurança único, bem como a informação sobre os meios de impugnação devem estar disponíveis no balcão único referido no artigo 12.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796.

8 — Sem prejuízo das competências da Agência, nos casos previstos no n.º 23, o IMT, I. P., emite o certificado de segurança único ou informa o requerente da sua decisão de indeferimento, em prazo nunca superior a quatro meses a contar da data em que sejam recebidas todas as informações exigidas e as eventuais informações adicionais solicitadas ao requerente.

9 — Sem prejuízo das competências da Agência, o IMT, I. P., aplica as disposições práticas sobre o procedimento de certificação estabelecidas no Regulamento de Execução (UE) 2018/763 da Comissão, de 9 de abril de 2018 (Regulamento de Execução (UE) 2018/763).

10 — No âmbito de um procedimento, da responsabilidade da Agência, para a emissão de um certificado de segurança único às empresas ferroviárias que tenham uma área operacional em território nacional ou em mais Estados-Membros, compete ao IMT, I. P., proceder à avaliação dos elementos referidos na alínea b) do n.º 6

11 — No âmbito da avaliação dos elementos referidos no n.º 6, e sem prejuízo das competências da Agência, o IMT, I. P., e as demais autoridades nacionais de segurança competentes, estão autorizados a efetuar visitas, inspeções e auditorias nos locais da empresa ferroviária, solicitando



todas as informações complementares pertinentes, bem como a coordenar a organização dessas visitas, inspeções e auditorias.

12 — No prazo de um mês a contar da receção do pedido de certificado de segurança único, a empresa ferroviária é informada pela entidade responsável pelo procedimento de que o processo está completo ou pede as informações complementares necessárias, estabelecendo um prazo razoável para a sua apresentação.

13 — No que se refere à exaustividade, relevância e coerência do processo, podem ser avaliados também os elementos a que se refere a alínea b) do n.º 6, devendo também ser tido em conta as avaliações a que se refere o n.º 11, antes de se tomar a decisão sobre a emissão do certificado de segurança único.

14 — A responsabilidade pelos certificados de segurança únicos emitidos é da entidade emitente.

15 — A instância de recurso decide confirmar, ou não, o projeto de decisão da Agência no prazo de um mês a contar do pedido do IMT, I. P.

16 — O IMT, I. P., deve cooperar com a Agência, de modo a acordar uma avaliação mutuamente aceitável, podendo envolver também o requerente.

17 — Se não for possível chegar a uma avaliação mutuamente aceitável no prazo de um mês após a Agência ter informado o IMT, I. P., do seu desacordo, este deixa de ser competente para a decisão final.

18 — Se a área operacional pretendida apenas se limitar ao território nacional, o IMT, I. P., pode, sob a sua própria responsabilidade e a solicitação do requerente, emitir um certificado de segurança único.

19 — Para efeitos do disposto no número anterior, o IMT, I. P., avalia o processo relativamente aos elementos especificados no n.º 6 e aplica as disposições práticas fixadas no Regulamento de Execução (UE) 2018/763.

20 — No âmbito das avaliações referidas no número anterior, o IMT, I. P., pode efetuar auditorias, visitas e inspeções nos locais da empresa ferroviária.

21 — No prazo de um mês a contar da receção do pedido do requerente, o IMT, I. P., informa-o de que o processo está completo ou pede as informações complementares necessárias.

22 — Após consulta ao IMT, I. P., e à sua congénere espanhola, o certificado de segurança único também é válido, sem alargamento da área de utilização, para as empresas ferroviárias que utilizem veículos em trânsito com destino a estações da fronteira.

23 — Se a área operacional pretendida apenas se limitar ao território nacional, o IMT, I. P., pode, por sua própria responsabilidade e sob solicitação do requerente, emitir um certificado de segurança único.

24 — O certificado de segurança único especifica o tipo e a amplitude das operações ferroviárias abrangidas e a área operacional, que pode abranger também as vias de manobra que sejam propriedade da empresa ferroviária se essas vias de manobra estiverem incluídas no seu sistema de gestão da segurança.

25 — A decisão de recusa de emissão de um certificado de segurança único ou de excluir uma parte da rede em conformidade com a avaliação negativa deve ser devidamente fundamentada.

26 — O requerente pode apresentar à Agência ou ao IMT, I. P., conforme o caso, no prazo de um mês a contar da data de receção da decisão, um pedido de revisão da decisão, dispondo, qualquer deles, do prazo de dois meses, a contar da data de receção do pedido de revisão, para confirmar ou alterar a sua decisão.

27 — Se a decisão de indeferimento da Agência for confirmada, o requerente pode interpor recurso para a instância de recurso nos termos do artigo 55.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796.

28 — Se a decisão de indeferimento do IMT, I. P., for confirmada, o requerente pode impugnar administrativa e/ou judicialmente.

29 — Um certificado de segurança único emitido, quer pela Agência, quer pelo IMT, I. P., nos termos do presente artigo, é válido pelo período máximo de cinco anos e renovado mediante requerimento da empresa ferroviária.

30 — O certificado é atualizado, total ou parcialmente, sempre que o tipo ou a amplitude da exploração sejam substancialmente alterados.



31 — Se o requerente já for titular de um certificado de segurança único emitido nos termos do presente artigo e desejar alargar a área operacional a outro Estado-Membro, complementa o processo com os documentos pertinentes a que se refere o n.º 6 relativamente à área operacional adicional.

32 — Para efeitos do número anterior só é consultado o IMT, I. P., no alargamento da área operacional para efeitos de avaliar o processo, conforme previsto na alínea *b*) do n.º 6.

33 — Se a empresa ferroviária detiver um certificado de segurança único nos termos do n.º 23 e desejar alargar a área operacional dentro do território nacional, complementa o processo com os documentos pertinentes a que se refere o n.º 6 relativamente à área operacional adicional.

34 — Para efeitos do número anterior, o requerente envia o processo, através do balcão único a que se refere o artigo 12.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796, ao IMT, I. P., que, após seguir os procedimentos previstos no presente artigo, emite um certificado de segurança único atualizado que abranja a área operacional alargada.

35 — As entidades competentes podem solicitar a revisão de certificados de segurança únicos por si emitidos, na sequência de alterações substanciais do quadro regulamentar da segurança.

36 — No caso de emissão de um certificado de segurança único, a entidade responsável deve informar as restantes entidades competentes, no prazo máximo de duas semanas a contar da data da sua emissão.

37 — No caso de alteração, renovação ou revogação de um certificado de segurança único, a entidade responsável deve informar imediatamente as restantes entidades competentes.

38 — Para os efeitos do disposto nos n.ºs 36 e 37, a informação deve especificar a denominação e o endereço da empresa ferroviária, a data de emissão, o tipo, a amplitude, a validade e a área operacional do certificado de segurança único e, em caso de revogação, as razões da decisão.

#### Artigo 11.º

##### **Cooperação entre a Agência Ferroviária da União Europeia e a autoridade nacional de segurança para a emissão de certificados de segurança únicos**

1 — Para efeitos do disposto nos n.ºs 5 e 7 do artigo anterior, o IMT, I. P., celebra acordos de cooperação com a Agência nos termos do artigo 76.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796.

2 — Os acordos de cooperação podem ser específicos ou ser acordos-quadro envolvendo o IMT, I. P., e outras entidades congéneres.

3 — Os acordos de cooperação incluem uma descrição pormenorizada das tarefas e das condições para os produtos, os limites temporais aplicáveis à sua entrega e a imputação das taxas a pagar pelo requerente.

4 — Os acordos de cooperação podem incluir acordos de cooperação específicos, no caso de redes que requerem conhecimentos específicos por razões geográficas ou históricas, com vista a reduzir os encargos administrativos e os custos para o requerente.

5 — No caso das redes separadas do sistema ferroviário da União Europeia, esses acordos específicos de cooperação podem prever a possibilidade de delegação de tarefas nas autoridades nacionais de segurança, se tal for necessário para assegurar a atribuição eficiente e proporcionada de recursos para a certificação.

6 — Sendo a bitola da rede ferroviária nacional diferente da bitola da rede ferroviária principal da União Europeia e sendo a rede partilhada por requisitos técnicos e operacionais idênticos com o país vizinho, além dos acordos de cooperação referidos no n.º 2, o IMT, I. P., e a sua congénere celebram com a Agência um acordo multilateral que preveja as condições necessárias para facilitar o alargamento da área operacional dos certificados de segurança nos dois países afetados, se isso for pertinente.

#### Artigo 12.º

##### **Autorização de segurança dos gestores de infraestruturas**

1 — O exercício das atividades de gestão e exploração da infraestrutura por parte do gestor da mesma depende da obtenção de uma autorização de segurança, emitida pelo IMT, I. P.

2 — A autorização de segurança compreende a confirmação da aceitação do sistema de gestão de segurança do gestor da infraestrutura previsto no artigo 9.º e inclui os procedimentos e as disposições adotados para dar cumprimento aos requisitos necessários à segurança da conceção, manutenção e exploração da infraestrutura ferroviária, incluindo, se aplicável, a manutenção e a exploração do sistema de controlo do tráfego e de sinalização.

3 — Através de instrução aprovada por deliberação do conselho diretivo, o IMT, I. P., define os requisitos que as autorizações de segurança devem cumprir e indica os documentos exigidos para a apresentação dos pedidos.

4 — A autorização de segurança é válida pelo período nela fixado, nunca superior a cinco anos, sendo renovada a pedido do seu titular.

5 — A autorização deve ser alterada, total ou parcialmente, sempre que sejam substancialmente alterados os pressupostos da sua emissão, nomeadamente quando ocorram alterações relevantes na infraestrutura, na sinalização, no subsistema «energia» ou nos princípios a que obedecem a respetiva exploração e manutenção.

6 — O titular da autorização de segurança deve informar o IMT, I. P., no prazo máximo de 10 dias úteis, de todas essas alterações mencionadas no número anterior.

7 — O IMT, I. P., pode exigir que a autorização de segurança seja alterada na sequência de alterações substanciais do quadro regulamentar da segurança.

8 — O IMT, I. P., deve decidir com a máxima celeridade os requerimentos apresentados, nunca ultrapassando o prazo de quatro meses a contar da data em que o requerente tiver apresentado todas as informações exigidas e as informações adicionais que lhe tenham sido pedidas.

9 — O IMT, I. P., informa a Agência sem demora e, em todo o caso, no prazo máximo de duas semanas, da emissão, renovação, alteração ou revogação de autorizações de segurança.

10 — O IMT, I. P., especifica a denominação e o endereço do gestor da infraestrutura, a data de emissão, o âmbito e o prazo de validade da autorização de segurança e, em caso de revogação, as razões da decisão.

11 — Caso se trate de infraestruturas transfronteiriças, o IMT, I. P., e a sua congénere cooperam para efeitos da emissão das autorizações de segurança.

### Artigo 13.º

#### **Acesso a estruturas de formação**

1 — As empresas ferroviárias, os gestores das infraestruturas e o seu pessoal, que exerça funções críticas de segurança, devem ter acesso equitativo e sem discriminações às estruturas de formação para maquinistas e pessoal de acompanhamento dos comboios, sempre que tal formação se revele necessária à exploração de serviços na sua rede.

2 — As entidades formadoras devem, nos seus programas de formação, incluir o necessário conhecimento dos itinerários, das normas e procedimentos de exploração, do sistema de sinalização e de controlo-comando e, ainda, dos procedimentos de emergência aplicados nos itinerários explorados.

3 — As condições de emissão e o registo dos certificados estão definidos na Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, na sua redação atual.

4 — O IMT, I. P., assegura que os serviços de formação satisfaçam os requisitos previstos, respetivamente, na Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, na sua redação atual, nas ETI ou nas regras nacionais referidas na alínea e) do n.º 2 do artigo 8.º

5 — As empresas ferroviárias, quando recrutam novos maquinistas, pessoal de acompanhamento dos comboios e pessoal que exerça funções críticas de segurança, podem tomar em consideração a eventual formação, qualificações e experiência adquiridas anteriormente noutras empresas ferroviárias.

6 — Para efeitos do disposto no número anterior, o pessoal mencionado tem o direito de acesso a todos os documentos que atestem a sua formação, qualificações e experiência, bem como de obter cópias dos documentos e proceder à respetiva transmissão.

7 — As empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas são responsáveis pelo nível de formação e qualificação do seu pessoal que exerça funções críticas de segurança.



Artigo 14.º

**Manutenção dos veículos**

1 — Antes de entrar em serviço ou de ser utilizado na rede, a cada veículo é atribuída uma entidade responsável pela manutenção, a qual deve ser registada no Registo de Material Circulante, conforme estabelecido na regulamentação relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário.

2 — Sem prejuízo da responsabilidade das empresas ferroviárias e do gestor de infraestrutura pela operação segura de uma composição, tal como previsto no artigo 4.º, a entidade responsável pela manutenção assegura que os veículos sob sua responsabilidade se encontrem em condições seguras de circulação, devendo a entidade responsável pela manutenção, para o efeito, criar um sistema de manutenção e, por meio desse sistema:

a) Assegurar que a manutenção dos veículos é feita de acordo com o dossiê de manutenção de cada veículo e com os requisitos em vigor, incluindo as regras de manutenção e as disposições aplicáveis das ETI;

b) Aplicar os métodos de supervisão e de avaliação dos riscos estabelecidos nos MCS a que se refere a alínea a) do artigo 6.º, se adequado, em cooperação com outras entidades;

c) Assegurar que as empresas contratadas executem as medidas de controlo dos riscos através da aplicação do MCS de monitorização a que se refere a alínea c) do artigo 6.º e que isso fique estipulado em cláusulas contratuais que devem ser facultadas à Agência ou à autoridade nacional de segurança, a pedido destas; e

d) Assegurar a rastreabilidade das atividades de manutenção.

3 — O sistema de manutenção compreende as seguintes funções:

a) A função de gestão, que consiste na supervisão e coordenação das funções de manutenção descritas nas alíneas b) a d) do número anterior, e de garantia das condições de segurança dos veículos no sistema ferroviário;

b) A função de desenvolvimento da manutenção, responsável pela gestão da documentação de manutenção, incluindo a gestão da configuração, com base nos dados de conceção e operação, bem como no desempenho e na experiência adquirida;

c) A função de gestão da manutenção da frota, pela qual se gere a retirada dos veículos para manutenção e o seu regresso à operação após a manutenção;

d) A função de execução da manutenção, pela qual se executa a manutenção técnica necessária de um veículo ou de partes deste, incluindo a documentação de recolocação em serviço.

4 — A entidade responsável pela manutenção efetua a manutenção, podendo subcontratar as funções de manutenção descritas nas alíneas b) a d) do número anterior, ou parte delas, a outras entidades, tais como oficinas de manutenção.

5 — A entidade responsável pela manutenção assegura que todas as funções previstas nas alíneas a) a d) do n.º 3 cumpram os requisitos e critérios de avaliação estabelecidos no anexo III ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

6 — As oficinas de manutenção devem aplicar as secções pertinentes do anexo III ao presente decreto-lei.

7 — No caso de vagões de mercadorias, e, no caso de outros veículos, após a adoção dos atos de execução referidos na alínea b) do n.º 8 do artigo 14.º da Diretiva (UE) 2016/798, cada entidade responsável pela manutenção é certificada por um organismo acreditado e é-lhes atribuído um certificado de ERM, nas condições a seguir enunciadas:

a) Os processos de acreditação baseiam-se em critérios de independência, competência e imparcialidade;

b) O sistema de certificação fornece provas de que determinada entidade responsável pela manutenção criou o sistema de manutenção para garantir as condições seguras de circulação de qualquer veículo por cuja manutenção é responsável;



c) A certificação ERM baseia-se numa avaliação da capacidade da entidade responsável pela manutenção para cumprir os requisitos e critérios de avaliação pertinentes fixados no anexo III ao presente decreto-lei e de os aplicar com coerência, devendo incluir um sistema de vigilância, para garantir o contínuo cumprimento desses requisitos e critérios de avaliação após a emissão do certificado ERM;

d) A certificação das oficinas de manutenção baseia-se na conformidade com as secções pertinentes do anexo III ao presente decreto-lei aplicadas às correspondentes funções e atividades a certificar.

8 — A acreditação referida no número anterior é efetuada pelo Instituto Português de Acreditação, I. P., ou, nos casos previstos no Regulamento (CE) n.º 765/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 julho de 2008, pelos seus congéneres signatários do Acordo de Reconhecimento Mútuo relevante da infraestrutura europeia de acreditação.

9 — Se a entidade responsável pela manutenção for uma empresa ferroviária ou um gestor de infraestrutura, o cumprimento das condições é verificado pelo IMT, I. P., através dos procedimentos referidos nos artigos 10.º ou 12.º, e pode ser confirmado nos certificados emitidos em conformidade com esses procedimentos.

10 — Os certificados emitidos nos termos do n.º 7 são válidos em toda a União Europeia.

## Artigo 15.º

### Derrogações do sistema de certificação das entidades responsáveis pela manutenção

1 — O IMT, I. P., pode cumprir as obrigações de identificação das entidades responsáveis pela manutenção através de medidas alternativas ao sistema de manutenção estabelecido no artigo anterior, nos seguintes casos:

a) Veículos registados num país terceiro cuja manutenção é efetuada de acordo com a legislação desse país;

b) Veículos utilizados em redes ou linhas de bitola diferente da rede principal da União Europeia relativamente aos quais o cumprimento dos requisitos previstos no n.º 2 do artigo 14.º é assegurado por acordos internacionais com países terceiros;

c) Vagões de mercadorias e carruagens de passageiros que se encontrem em regime de utilização partilhada com países terceiros cuja bitola seja diferente da rede ferroviária principal da União Europeia;

d) Veículos utilizados nas redes referidas no n.º 3 do artigo 2.º e equipamento militar e transportes especiais que requerem a emissão de autorizações *ad hoc* do IMT, I. P., antes de entrarem em serviço, sendo neste caso as derrogações concedidas por períodos máximos de cinco anos.

2 — As medidas alternativas referidas no número anterior são aplicadas através de derrogações a conceder pela entidade emissora:

a) No ato de registo dos veículos de acordo com o disposto na regulamentação relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário, no que diz respeito à identificação da entidade responsável pela manutenção;

b) No ato de emissão dos certificados de segurança únicos e das autorizações de segurança a empresas ferroviárias e ao gestor de infraestrutura nos termos do disposto nos artigos 10.º e 12.º, quanto à identificação ou certificação da entidade responsável pela manutenção.

3 — As derrogações referidas no número anterior são identificadas e justificadas no relatório anual de segurança referido no artigo 19.º

## CAPÍTULO IV

**Autoridade nacional de segurança**

## Artigo 16.º

**Atribuições**

1 — O IMT, I. P., é o organismo nacional do Estado responsável pelas tarefas relacionadas com a segurança ferroviária, nos termos do disposto no presente decreto-lei.

2 — O IMT, I. P., como organismo nacional de segurança, deve dispor de uma organização interna própria, com recursos humanos e materiais que lhe concedam independência em relação às empresas ferroviárias, ao gestor de infraestrutura, ao requerente, à entidade adjudicante ou a qualquer entidade adjudicante de contratos públicos.

3 — Ao IMT, I. P., cabem, pelo menos, as seguintes atribuições:

a) Autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de controlo, comando e sinalização nas vias, de energia e de infraestrutura que constituem o sistema ferroviário, de acordo com as regras relativas à interoperabilidade previstas na legislação aplicável;

b) Emitir, renovar, alterar e revogar autorizações de colocação de veículos no mercado de acordo com as regras relativas à interoperabilidade, estabelecidas na legislação nacional e europeia;

c) Apoiar a Agência na emissão, renovação, alteração e revogação de autorizações de colocação de veículos no mercado de acordo com as regras relativas à interoperabilidade, estabelecidas na legislação nacional e europeia;

d) Supervisionar, no seu território, se os componentes de interoperabilidade cumprem os requisitos essenciais exigidos na legislação nacional e europeia;

e) Assegurar que o número de veículo foi atribuído em conformidade com as regras relativas à interoperabilidade previstas na legislação aplicável;

f) Apoiar a Agência na emissão, renovação, alteração e revogação de certificados de segurança únicos concedidos nos termos do artigo 10.º;

g) Emitir, renovar, alterar e revogar certificados de segurança únicos concedidos nos termos do n.º 21 do artigo 10.º;

h) Emitir, renovar, alterar e revogar autorizações de segurança concedidas nos termos do artigo 12.º;

i) Monitorizar e promover o cumprimento do quadro regulamentar de segurança, incluindo o sistema de regras nacionais e, se necessário, fazê-lo cumprir e atualizá-lo;

j) Supervisionar as empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas nos termos do artigo 17.º;

k) Emitir, renovar, alterar e revogar cartas de maquinistas nos termos da Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, na sua redação atual;

l) Analisar as recomendações que lhe sejam dirigidas pelos organismos de investigação de acidentes ferroviários e, se for caso disso, garantir que as mesmas são devidamente aplicadas;

m) Emitir instruções vinculativas e recomendações em matéria de segurança ferroviária.

4 — As atribuições referidas no número anterior não podem ser transferidas para nenhum gestor de infraestrutura, empresa ferroviária ou entidade adjudicante, nem ser com estes contratadas.

5 — Para efeitos do disposto na alínea m) do n.º 3 as instruções vinculativas e as recomendações são notificadas aos destinatários e publicitadas no sítio na Internet do IMT, I. P.

## Artigo 17.º

**Supervisão**

1 — O IMT, I. P., assegura o cumprimento permanente da obrigação legal que incumbe às empresas ferroviárias e aos gestores de infraestruturas de utilizar um sistema de gestão de segurança conforme estabelecido no artigo 9.º



2 — Em cumprimento do disposto no número anterior, o IMT, I. P., aplica os princípios definidos no MCS para a supervisão relevante a que se refere a alínea c) do artigo 6.º, assegurando que as atividades de supervisão incluam, nomeadamente, o controlo da aplicação pelas empresas ferroviárias e pelos gestores de infraestruturas:

- a) Do sistema de gestão da segurança, para monitorizar a sua eficácia;
- b) Dos elementos individuais ou parciais do sistema de gestão da segurança, incluindo as atividades operacionais, a provisão de manutenção e de material e o recurso a empresas contratadas para monitorizar a sua eficácia; e
- c) Dos MCS relevantes referidos no artigo 6.º, aplicáveis igualmente, se for caso disso, às entidades responsáveis pela manutenção.

3 — As empresas ferroviárias informam o IMT, I. P., com, pelo menos, dois meses de antecedência, do início de novas operações de transporte ferroviário, devendo fornecer igualmente uma descrição das categorias do pessoal e dos tipos de veículos, a fim de que o IMT, I. P., possa planear as atividades de supervisão.

4 — O titular de um certificado de segurança único informa o IMT, I. P., no prazo de cinco dias úteis, das alterações das informações a que se refere o número anterior.

5 — A Autoridade para as Condições de Trabalho (ACT) deve monitorizar o cumprimento das regras relativas ao tempo de trabalho, condução e repouso dos maquinistas de comboios.

6 — Caso determine que o titular do certificado de segurança único deixou de satisfazer as condições de certificação, o IMT, I. P., deve requerer à Agência a limitação ou a revogação do certificado.

7 — Em caso de desacordo entre a Agência e o IMT, I. P., aplica-se o procedimento arbitral a que se refere o artigo 61.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796.

8 — Se do procedimento arbitral resultar que o certificado de segurança único não deve ser limitado nem revogado são suspensas as medidas de segurança temporárias referidas nos n.ºs 11 a 18.

9 — Se o IMT, I. P., emitiu o certificado único de segurança nos termos do n.º 21 do artigo 10.º, pode limitar ou revogar o certificado, fundamentando a sua decisão, informando de tanto a Agência.

10 — O titular de um certificado de segurança único cujo certificado tenha sido sujeito a limitação ou a revogação pela Agência ou pelo IMT, I. P., tem o direito de interpor recurso nos termos do artigo 58.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796.

11 — Se, durante a supervisão, o IMT, I. P., identificar um risco de segurança grave, pode aplicar, a qualquer momento, medidas de segurança temporárias, incluindo a limitação ou a suspensão imediatas das operações pertinentes, notificando a empresa ferroviária, nos termos do Código do Procedimento Administrativo, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro.

12 — No caso previsto no número anterior, e quando o certificado de segurança único tiver sido emitido pela Agência, o IMT, I. P., informa imediatamente a Agência de tais medidas e fundamenta a sua adoção, permitindo a sua avaliação.

13 — Na sequência da avaliação prevista no número anterior, e se for esse o caso, compete ao IMT, I. P., retirar ou adaptar as medidas de segurança temporárias adotadas.

14 — Para efeitos do disposto no número anterior, nos casos em que não haja concordância, prevalece a decisão do IMT, I. P., que a aplica como medida temporária.

15 — A decisão referida no número anterior pode ser impugnada administrativa e/ou judicialmente.

16 — Em caso de impugnação da decisão, as medidas vigoram até à conclusão do respetivo processo, sem prejuízo do previsto nos n.ºs 6 a 10.

17 — Caso a medida temporária dure mais de três meses, o IMT, I. P., pede à Agência que limite ou revogue o certificado de segurança único, sendo aplicável o procedimento previsto nos n.ºs 6 a 10.

18 — O IMT, I. P., supervisiona os subsistemas de controlo, comando e sinalização nas vias, de energia e de infraestruturas, e assegura que esses subsistemas cumprem os requisitos essenciais.

19 — Caso se trate de infraestruturas transfronteiriças, o IMT, I. P., exerce as suas atividades de supervisão em cooperação com a autoridade congénere espanhola.

20 — Se o IMT, I. P., considerar que o gestor de infraestrutura deixou de satisfazer as condições necessárias para a respetiva autorização de segurança, revoga imediatamente essa autorização, fundamentando a sua decisão.

21 — No âmbito da supervisão da eficácia dos sistemas de gestão de segurança dos gestores de infraestruturas e das empresas ferroviárias, o IMT, I. P., pode ter em conta o desempenho de segurança dos operadores a que se refere o n.º 4 do artigo 4.º e, se for caso disso, dos centros de formação a que se refere a Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, na sua redação atual, na medida em que as suas atividades tenham impacto sobre a segurança ferroviária.

22 — O disposto no número anterior aplica-se sem prejuízo da responsabilidade das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestruturas a que se refere o n.º 3 do artigo 4.º

23 — O IMT, I. P., coopera e coordena a atividade de supervisão com outras autoridades congêneres relativamente às empresas que realizam serviços de transporte ferroviário, de modo a garantir a partilha de informações importantes, nomeadamente as relativas ao desempenho de segurança e sobre os riscos dessas empresas.

24 — O IMT, I. P., deve trocar informações com outras congêneres interessadas e com a Agência, caso se verifique que a empresa ferroviária não está a tomar as medidas de controlo dos riscos necessárias.

25 — A cooperação referida no número anterior assegura a suficiente cobertura da supervisão e evita a duplicação de inspeções e de auditorias.

26 — Para efeitos do número anterior, e com o apoio da Agência, o IMT, I. P., pode estabelecer com as suas congêneres um plano comum de supervisão para assegurar que as auditorias e outras inspeções sejam efetuadas periodicamente, tendo em conta o tipo e o âmbito dos serviços de transportes em cada um dos Estados-Membros interessados.

27 — O IMT, I. P., pode dirigir advertências ao gestor de infraestrutura e às empresas ferroviárias caso estes não cumpram as suas obrigações estabelecidas no n.º 1.

28 — O IMT, I. P., baseia-se nas informações recolhidas pela Agência no âmbito da avaliação do dossiê referida na alínea a) do n.º 4 do artigo 10.º, para efeitos da supervisão da empresa ferroviária após a emissão do seu certificado de segurança único.

29 — O IMT, I. P., baseia-se nas informações recolhidas no âmbito do processo de autorização de segurança conduzido nos termos do artigo 12.º, para efeitos da supervisão do gestor de infraestrutura.

30 — Para efeitos de renovação dos certificados de segurança únicos, as entidades emitentes, no caso de um certificado de segurança concedido nos termos do n.º 21 do artigo 10.º, baseiam-se nas informações recolhidas durante as atividades de supervisão.

31 — Para efeitos de renovação das autorizações de segurança, o IMT, I. P., baseia-se nas informações recolhidas durante as suas atividades de supervisão.

32 — O IMT, I. P., deve tomar as medidas necessárias para coordenar e assegurar o pleno intercâmbio de informações a que se referem os n.ºs 28 a 31.

## Artigo 18.º

### Princípios decisórios

1 — O pedido de certificado de segurança único nos termos do n.º 1 do artigo 10.º, deve ser apreciado pelo IMT, I. P., de forma aberta, não discriminatória e transparente, designadamente permitindo que todas as partes interessadas sejam ouvidas e devendo fundamentar as suas decisões.

2 — Os pedidos e requerimentos devem ser respondidos com prontidão, os pedidos de informação devem ser comunicados sem demora e todas as decisões devem ser tomadas no prazo de quatro meses depois de o requerente ter fornecido todas as informações relevantes.

3 — As entidades com competência para apreciar pedidos de certificado de segurança único podem pedir assistência técnica, a qualquer momento, aos gestores de infraestruturas e às empresas ferroviárias ou a outros organismos qualificados.

4 — No processo de elaboração do quadro regulamentar nacional, o IMT, I. P., consulta todos os operadores e todas as partes interessadas, incluindo os gestores de infraestruturas, as empre-



sas ferroviárias, os fabricantes e os prestadores de serviços de manutenção, os utilizadores e os representantes dos trabalhadores.

5 — Sem prejuízo da competência da Agência em relação às empresas ferroviárias quando exerce as funções de certificação de segurança previstas no n.º 8 do artigo 10.º, o IMT, I. P., pode efetuar todas as inspeções, auditorias e inquéritos necessários ao desempenho das suas funções, sendo-lhe concedido acesso a todos os documentos pertinentes e às instalações e equipamentos dos gestores de infraestrutura e das empresas ferroviárias, bem como, se necessário, de qualquer dos operadores a que se refere o artigo 4.º

6 — Todas as decisões do IMT, I. P., sobre matéria de segurança ferroviária podem ser impugnadas administrativa e/ou judicialmente.

7 — O IMT, I. P., procede a um intercâmbio ativo de opiniões e experiências, nomeadamente no âmbito da rede estabelecida pela Agência, com vista à harmonização dos critérios de tomada de decisões em toda a União Europeia.

#### Artigo 19.º

##### Relatório anual

1 — O IMT, I. P., publica um relatório anual sobre as suas atividades no ano anterior e envia-o à Agência até 30 de setembro.

2 — O relatório referido no número anterior deve incluir informações sobre:

a) A evolução da segurança ferroviária, incluindo uma síntese dos ICS a nível do país, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 5.º;

b) Alterações importantes da legislação e da regulamentação de segurança ferroviária;

c) A evolução da certificação de segurança e da autorização de segurança;

d) Os resultados da supervisão do gestor de infraestrutura e das empresas ferroviárias, bem como a experiência adquirida com essa supervisão, incluindo o número de inspeções e auditorias efetuadas e as respetivas conclusões;

e) As interrogações decididas nos termos do artigo 15.º; e

f) A experiência das empresas ferroviárias e do gestor de infraestrutura no que se refere à aplicação dos MCS pertinentes.

#### CAPÍTULO V

##### Fiscalização e regime sancionatório

#### Artigo 20.º

##### Poderes de auditoria, inspeção e fiscalização

1 — Sem prejuízo das competências da Agência, previstas na Diretiva (UE) 2016/798, os poderes de auditoria, inspeção e fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei competem ao IMT, I. P. e à ACT, nos termos do Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, e do Decreto-Lei n.º 167-C/2013, de 31 de dezembro, na sua redação atual, respetivamente.

2 — Para efeitos do disposto nos números anteriores, o IMT, I. P., e a ACT dispõem de:

a) Direito de acesso a instalações;

b) Direito de acesso a documentos;

c) Direito de livre interpelação e audição de pessoal.

3 — Pelas auditorias e inspeções realizadas no âmbito do presente decreto-lei podem ser cobrados os respetivos custos, devendo os mesmos ser detalhados para o efeito.



## Artigo 21.º

### Contraordenações

1 — Constituem contraordenação, punível com coima de € 10 000,00 a € 44 891,81 as seguintes infrações:

- a) O incumprimento de alguma das obrigações a cargo do gestor de infraestrutura ou das empresas ferroviárias, conforme previstas no artigo 9.º;
- b) A realização de serviços de transporte ferroviário sem certificado de segurança, nos termos do disposto nos n.ºs 1 e 27 do artigo 10.º;
- c) O exercício da atividade de gestão e exploração da infraestrutura por parte do gestor de infraestrutura sem autorização de segurança ou caducada, nos termos do disposto dos n.ºs 1 e 4 do artigo 12.º;
- d) A violação do dever de informar o IMT, I. P., nos termos do disposto no n.º 6 do artigo 12.º;
- e) A violação pelas entidades formadoras do disposto nos n.ºs 2 e 6 do artigo 13.º;
- f) A violação pela entidade responsável pela manutenção do disposto nos n.ºs 5 e 6 do artigo 14.º;
- g) A falta de certificação pela entidade de manutenção de acordo com o previsto no n.º 7 do artigo 14.º;
- h) O incumprimento do quadro regulamentar de segurança, incluindo o sistema de regras nacionais, pelo gestor de infraestrutura, pelas empresas ferroviárias e pelas entidades responsáveis pela manutenção;
- i) O incumprimento de instruções vinculativas emitidas pelo IMT, I. P., previstas na alínea m) do n.º 2 do artigo 16.º;
- j) O incumprimento, por parte de entidades sujeitas aos poderes de auditoria, inspeção ou fiscalização, da obrigação de apresentação de toda a documentação exigível, sempre que solicitada, ou a oposição, direta ou indireta, ao exercício da fiscalização, auditoria ou inspeção, conforme estabelecido no n.º 2 do artigo anterior.

2 — Se a infração prevista na alínea b) do número anterior for praticada por pessoa singular é punível com coima de € 1 250,00 a € 3 740,98.

3 — Constitui contraordenação, punível com coima de € 1 000,00 a € 5 000,00, o incumprimento por parte das empresas ferroviárias do dever de informar previsto no n.º 3 do artigo 17.º

## Artigo 22.º

### Instrução dos processos e aplicação das coimas

1 — A instrução dos processos pela prática de contraordenações previstas no presente decreto-lei compete ao IMT, I. P., ou à ACT, conforme as atribuições e competências próprias de cada uma das entidades, cometidas pelo presente decreto-lei.

2 — A aplicação das coimas previstas no presente decreto-lei compete ao conselho diretivo do IMT, I. P., e ao inspetor-geral da ACT, consoante o caso.

3 — Às contraordenações previstas no presente decreto-lei, e em tudo quanto nele se não encontre expressamente regulado, são subsidiariamente aplicáveis as disposições do regime geral do ilícito de mera ordenação social e respetivo processo, previsto no Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, na sua redação atual.

## Artigo 23.º

### Produto das coimas

O produto das coimas é distribuído da seguinte forma:

- a) 40 % para a entidade competente para a aplicação da coima, constituindo receita própria;
- b) 60 % para o Estado.



Artigo 24.º

**Taxas**

1 — Pela prática de atos em matéria de certificados de segurança únicos e de autorização de segurança emitidos pelo IMT, I. P., são devidas taxas.

2 — As taxas a que se refere o número anterior constituem receita própria do IMT, I. P., e o seu montante e forma de pagamento são definidos por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

3 — Pela prática de atos em matéria de certificados de segurança únicos emitidos pela Agência são devidas taxas, nos termos previstos no ato de execução da Comissão Europeia.

Artigo 25.º

**Norma transitória**

1 — As regras nacionais aprovadas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, na sua redação atual, mantêm-se em vigor, nos termos definidos no artigo 8.º, até à sua revogação.

2 — Os reconhecimentos emitidos até à data de entrada em vigor do presente decreto-lei mantêm-se válidos e em vigor até ao término da sua validade.

3 — Após o prazo referido no número anterior, as entidades responsáveis pela manutenção de veículos devem ser submetidas a um processo de acreditação, nos termos previstos no artigo 14.º

Artigo 26.º

**Norma revogatória**

São revogadas as alíneas *u*) e *x*) do artigo 3.º, os artigos 63.º-A a 66.º-R e as alíneas *c*), *q*) e *v*) a *z*) do artigo 77.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, na sua redação atual.

Artigo 27.º

**Produção de efeitos**

O presente decreto-lei produz efeitos a partir de 31 de outubro de 2020.

Artigo 28.º

**Entrada em vigor**

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 24 de setembro de 2020. — *António Luís Santos da Costa* — *Maria Teresa Gonçalves Ribeiro* — *João Nuno Marques de Carvalho Mendes* — *Pedro Nuno de Oliveira Santos*.

Promulgado em 29 de setembro de 2020.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 6 de outubro de 2020.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.



ANEXO I

(a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º)

**Indicadores comuns de segurança**

O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), publica anualmente os indicadores comuns de segurança (ICS) no relatório anual de segurança.

Caso sejam identificados novos factos ou erros após a apresentação do relatório, o IMT, I. P., altera ou corrige os indicadores relativos a determinado ano na primeira oportunidade conveniente, o mais tardar por ocasião da apresentação do relatório anual seguinte.

As definições comuns dos ICS e os métodos comuns de cálculo do impacto económico dos acidentes constam do apêndice.

1 — Indicadores relativos aos acidentes.

1.1 — Número total e relativo (por comboio-km) de acidentes significativos, com valores discriminados pelos seguintes tipos de acidente:

Colisão de comboio com veículo ferroviário;

Colisão de comboio com objeto dentro do *gabari* de obstáculos;

Descarrilamento de comboio;

Acidente em passagem de nível, inclusive com peões, com valores discriminados pelos cinco tipos de passagem de nível definidos no n.º 6.2;

Acidente com pessoas envolvendo material circulante em movimento, excetuando suicídio e tentativa de suicídio;

Incêndio no material circulante;

Outro.

1.1.1 — O relatório de cada acidente significativo é elaborado com base no tipo do acidente primário, ainda que as consequências do acidente secundário sejam mais graves (por exemplo, descarrilamento seguido de incêndio).

1.2 — Número total e relativo (por comboio-km) de feridos graves e de mortos, por tipo de acidente, discriminado pelas seguintes categorias:

Passageiro (igualmente em relação ao número total de passageiros-km e de comboios de passageiros-km);

Trabalhador ou subcontratado;

Utilizador de passagem de nível;

Intruso;

Outra pessoa, numa plataforma;

Outra pessoa, fora de uma plataforma.

2 — Indicadores relativos às mercadorias perigosas.

2.1 — Número total e relativo (por comboio-km) de acidentes envolvendo o transporte ferroviário de mercadorias perigosas, com valores discriminados pelas seguintes categorias:

Acidentes com, pelo menos, um veículo ferroviário que transportava mercadorias perigosas, conforme definidas no apêndice;

Número de acidentes desse tipo que provocaram a libertação de matérias perigosas.

3 — Indicadores relativos aos suicídios.

3.1 — Número total e relativo (por comboio-km) de suicídios e tentativas de suicídio.

4 — Indicadores relativos aos precursores de acidentes.

4.1 — Número total e relativo (por comboio-km) de precursores de acidentes e valores discriminados pelos seguintes tipos de precursor:

Carril partido;

Garrote ou outra deformação da via;

Falha na sinalização de contravia;  
Ultrapassagem de sinal fechado com passagem por um ponto de perigo;  
Ultrapassagem de sinal fechado sem passagem por um ponto de perigo;  
Roda partida em material circulante ao serviço;  
Eixo partido em material circulante ao serviço.

4.2 — Todos os precursores, tenham ou não sido causa de acidente, são comunicados.

4.3 — Um precursor que tenha sido causa de um acidente grave também é comunicado no âmbito dos indicadores relativos aos precursores.

4.4 — Um precursor que não tenha sido causa de um acidente grave é comunicado apenas no âmbito dos indicadores relativos aos precursores.

5 — Indicadores para calcular o impacto económico dos acidentes.

5.1 — Custo total e relativo (por comboio-km) em euros:

Do produto do número de mortos e de feridos graves pelo valor da prevenção de uma vítima (VPC);

Dos danos causados ao ambiente;  
Dos danos materiais no material circulante ou na infraestrutura;  
Dos atrasos causados pelos acidentes.

5.2 — O IMT, I. P., comunica o impacto económico dos acidentes graves.

5.3 — O VPC é o valor que a sociedade atribui à prevenção de uma vítima e, como tal, não constitui uma referência para efeitos de indemnização entre as partes envolvidas nos acidentes.

6 — Indicadores relativos à segurança técnica da infraestrutura e à sua implementação.

6.1 — Percentagem de vias equipadas com sistemas de proteção dos comboios (TPS — Train Protection Systems) em funcionamento e percentagem de comboios-km com TPS a bordo, nos casos em que estes sistemas fornecem:

Avisos ou alertas;  
Alerta e paragem automática;  
Alerta e paragem automática e supervisão discreta da velocidade;  
Alerta e paragem automática e supervisão contínua da velocidade.

6.2 — Número de passagens de nível (total, por quilómetro de linha e por quilómetro de via), discriminado pelos cinco tipos seguintes:

- a) Passagem de nível passiva;
- b) Passagem de nível ativa:
  - i) Manual;
  - ii) Automática, com aviso para os utilizadores;
  - iii) Automática, com proteção para os utilizadores;
  - iv) Com proteção do lado dos comboios.

#### Apêndice

Definições comuns dos ICS e métodos comuns de cálculo do impacto económico dos acidentes

1 — Indicadores relativos aos acidentes.

1.1 — «Acidente significativo»: um acidente que implique pelo menos um veículo ferroviário em movimento e que provoque a morte ou ferimentos graves a pelo menos uma pessoa, ou danos graves no material, na via, noutras instalações ou no ambiente ou uma interrupção prolongada da circulação, com exceção dos acidentes em oficinas, armazéns ou parques de material;

1.2 — «Danos significativos no material, na via, noutras instalações ou no ambiente»: danos equivalentes a 150 000 euros ou mais;



1.3 — «Interrupção prolongada da circulação»: uma suspensão dos serviços de comboios numa linha principal durante seis horas ou mais;

1.4 — «Comboio»: um ou mais veículos ferroviários rebocados por uma ou mais locomotivas ou automotoras, ou uma automotora isolada, que circulam com um número determinado ou uma designação específica de um ponto fixo inicial para um ponto fixo final. Incluem-se as locomotivas sem carga, isto é, que circulam isoladas;

1.5 — «Colisão de comboio com veículo ferroviário»: uma colisão frontal, uma colisão de frente com cauda ou uma colisão lateral entre uma parte de um comboio e uma parte de outro comboio ou veículo ferroviário, ou com material circulante de manobra;

1.6 — «Colisão de comboio com objeto dentro do *gabari* de obstáculos»: uma colisão de uma parte de um comboio com um objeto fixo ou temporariamente presente na via ou perto dela (exceto em passagens de nível, se tiver sido perdido por um veículo ou por um utilizador durante o atravessamento), inclusive com catenárias;

1.7 — «Descarrilamento de comboio»: um acidente em que pelo menos uma roda de um comboio sai do carril;

1.8 — «Acidente em passagem de nível»: um acidente numa passagem de nível que envolva pelo menos um veículo ferroviário e um ou mais veículos ou outros utilizadores, nomeadamente peões, que estejam a atravessar a via, ou outros objetos temporariamente presentes na via ou perto dela, se tiverem sido perdidos por um veículo ou por um utilizador durante o atravessamento;

1.9 — «Acidente com pessoas envolvendo material circulante em movimento»: um acidente em que uma ou mais pessoas são atingidas por um veículo ferroviário ou por um objeto a ele fixado ou que dele se tenha soltado. Incluem-se os acidentes com pessoas que caem de veículos ferroviários ou com pessoas que caem ou são atingidas por objetos soltos, a bordo, durante a viagem;

1.10 — «Incêndio no material circulante»: um incêndio ou explosão que ocorra em veículos ferroviários (incluindo a carga) quando estes circulam entre a estação de partida e o destino, inclusivamente quando se encontram parados na estação de partida, na estação de destino ou nas paragens intermédias, assim como durante as operações de formação da composição;

1.11 — «Outros tipos de acidente»: todos os acidentes não anteriormente mencionados (colisão de comboio com veículo ferroviário, colisão de comboio com objeto dentro do *gabari* de obstáculos, descarrilamento de comboio, acidente em passagem de nível, acidente com pessoas envolvendo material circulante em movimento e incêndio no material circulante);

1.12 — «Passageiro»: uma pessoa, excluindo os membros da tripulação do comboio, que efetue uma viagem por caminho-de-ferro. Incluem-se, unicamente para efeitos das estatísticas de acidentes, os passageiros que tentam embarcar/desembarcar num/de um comboio em movimento;

1.13 — «Trabalhador ou subcontratado»: uma pessoa cuja atividade profissional esteja ligada ao caminho-de-ferro e que se encontre a trabalhar no momento do acidente. Incluem-se o pessoal das empresas subcontratadas, os subcontratados independentes, a tripulação do comboio e as pessoas que trabalham com o material circulante e na infraestrutura;

1.14 — «Utilizador de passagem de nível»: uma pessoa que utilize uma passagem de nível para atravessar a linha férrea por qualquer meio de transporte ou a pé;

1.15 — «Intruso»: uma pessoa que se encontre em instalações ferroviárias onde essa presença é proibida, com exceção dos utilizadores de passagens de nível;

1.16 — «Outra pessoa, numa plataforma»: uma pessoa que se encontre numa plataforma e que não seja «passageiro», «trabalhador ou subcontratado», «utilizador de passagem de nível», «outra pessoa, fora de uma plataforma» ou «intruso»;

1.17 — «Outra pessoa, fora de uma plataforma»: uma pessoa que não se encontre numa plataforma e que não seja «passageiro», «trabalhador ou subcontratado», «utilizador de passagem de nível», «outra pessoa, numa plataforma» ou «intruso»;

1.18 — «Morto»: uma pessoa que perde a vida no momento do acidente ou nos 30 dias seguintes em consequência do mesmo, excluindo suicídios;

1.19 — «Ferido grave»: uma pessoa hospitalizada durante mais de 24 horas por lesões sofridas em consequência de um acidente, excluindo tentativas de suicídio.

2 — Indicadores relativos às mercadorias perigosas.

2.1 — «Acidente que envolve o transporte de mercadorias perigosas»: um acidente ou incidente que deva ser objeto de uma declaração em conformidade com o RID /ADR, secção 1.8.5, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 41-A/2010, de 29 de abril, na sua redação atual;

2.2 — «Mercadoria perigosa»: uma matéria ou artigo cujo transporte é proibido pelo RID ou autorizado apenas nas condições nele previstas.

3 — Indicadores relativos aos suicídios.

3.1 — «Suicídio»: um ato deliberado de um indivíduo contra si próprio do qual resulta a morte, registado e classificado como tal pelas autoridades nacionais competentes;

3.2 — «Tentativa de suicídio»: um ato deliberado de um indivíduo contra si próprio do qual resultam ferimentos graves.

4 — Indicadores relativos aos precursores de acidentes.

4.1 — «Carril partido»: um carril que se separou em duas ou mais partes ou do qual se desprende um pedaço metálico, causando uma falha de mais de 50 mm de comprimento e mais de 10 mm de profundidade na superfície de rolamento;

4.2 — «Garrote ou outra deformação da via», um defeito relacionado com a continuidade e a geometria da via que exige o seu encerramento ou a redução imediata da velocidade autorizada;

4.3 — «Falha na sinalização contrária à segurança de contravia»: uma falha técnica de um sistema de sinalização (quer da infraestrutura, quer do material circulante) da qual resultam informações de sinalização menos restritivas do que o exigido;

4.4 — «Ultrapassagem de sinal fechado com passagem por um ponto de perigo»: uma situação em que uma parte de um comboio ultrapassa os limites do seu movimento autorizado e o ponto de perigo;

4.5 — «Ultrapassagem de sinal fechado sem passagem por um ponto de perigo»: uma situação em que uma parte de um comboio ultrapassa os limites do seu movimento autorizado, mas não o ponto de perigo.

Movimento não autorizado, na aceção dos n.ºs 4.4 e 4.5, é:

A ultrapassagem de um sinal luminoso da via ou de um semáforo fechado, ou de uma ordem de paragem (STOP), quando não está operacional um sistema de proteção dos comboios (TPS);

O desrespeito do fim de uma autorização de movimento em segurança proveniente de um sistema TPS;

A ultrapassagem de um ponto comunicado por autorização verbal ou escrita, conforme previsto nos regulamentos;

A ultrapassagem de indicadores de paragem (não estão incluídos os para-choques) ou de sinais manuais.

4.5.1 — Excluem-se os casos em que um veículo sem unidade de tração acoplada ou um comboio sem tripulação ultrapassa um sinal fechado.

4.5.2 — Excluem-se, também, os casos em que, por qualquer motivo, o sinal não fecha a tempo de permitir ao maquinista imobilizar o comboio antes do sinal.

4.5.3 — O IMT, I. P., pode publicar separadamente os dados relativos aos quatro índices de movimentos não autorizados enumerados nos travessões do presente ponto, publicando pelo menos um indicador agregado que inclua dados sobre os quatro índices.

4.6 — «Roda partida em material circulante ao serviço»: roda afetada por rotura e que cria risco de acidente (descarrilamento ou colisão);

4.7 — «Eixo partido em material circulante ao serviço»: eixo afetado por rotura e que cria risco de acidente (descarrilamento ou colisão).

5 — Métodos comuns para calcular o impacto económico dos acidentes.

5.1 — O valor da prevenção de uma vítima (VPC) compõe-se dos seguintes elementos:

1) Valor da segurança em si: valores da disposição de pagar (Willingness to Pay — WTP) baseados em estudos de preferência declarada efetuados no Estado-Membro em que se aplicam;

2) Custos económicos diretos e indiretos: custos avaliados no Estado-Membro e que são compostos por:

Custos médicos e de reabilitação;

Custas judiciais, custos policiais, custos da investigação privada do acidente, custos dos serviços de emergência e custos administrativos do seguro;

Perdas de produção: valor para a sociedade dos bens e serviços que poderiam ter sido produzidos pela pessoa se o acidente não tivesse ocorrido.

5.1.2 — No cálculo dos custos decorrentes da existência de vítimas, as mortes e os ferimentos graves são considerados separadamente (VPC diferentes para mortes e para ferimentos graves).

5.2 — Princípios comuns para avaliar o valor da segurança em si e/ou os custos económicos diretos/indiretos:

5.2.1 — Relativamente ao valor da segurança em si, a avaliação da adequação das estimativas disponíveis baseia-se nas seguintes considerações:

As estimativas dizem respeito a um sistema de valoração da redução do risco de mortalidade no setor dos transportes e seguir uma abordagem WTP conforme com os métodos de preferência declarada;

A amostra de pessoas interrogadas utilizada para a determinação dos valores é representativa da população em causa. Concretamente, a amostra deve refletir a distribuição etária/de rendimentos, juntamente com outras características socioeconómicas e/ou demográficas relevantes da população;

No que respeita ao método para obter os valores da WTP, a sondagem é concebida de maneira a que as perguntas sejam claras e façam sentido para as pessoas interrogadas.

5.2.2 — Os custos económicos diretos e indiretos são avaliados com base nos custos reais suportados pela sociedade.

5.3 — Definições:

5.3.1 — «Custo dos danos causados ao ambiente»: custos a suportar pelas empresas ferroviárias e pelos gestores de infraestrutura, avaliados com base na sua experiência, para repor a zona afetada no estado em que se encontrava antes do acidente ferroviário;

5.3.2 — «Custo dos danos materiais no material circulante ou na infraestrutura»: custo do fornecimento de material circulante novo ou de infraestrutura nova, com as mesmas funcionalidades e parâmetros técnicos que os irreparavelmente danificados, e custo da reposição do material circulante ou da infraestrutura reparável no estado em que se encontrava antes do acidente, a estimar em ambos os casos pelas empresas ferroviárias e pelos gestores de infraestrutura com base na sua experiência, incluindo igualmente os custos da locação financeira de material circulante decorrente da indisponibilidade dos veículos danificados;

5.3.3 — «Custo dos atrasos causados por acidentes»: valor monetário dos atrasos sofridos pelos utilizadores do transporte ferroviário (passageiros e clientes do transporte de mercadorias) em consequência dos acidentes, calculado com base no seguinte modelo:

VT = valor monetário das economias de tempo de viagem

Valor do tempo para um passageiro de um comboio (uma hora)

$VTP = [VT \text{ dos passageiros que viajam por motivos laborais}] * [\text{percentagem média de passageiros que viajam por motivos laborais por ano}] + [VT \text{ dos passageiros que viajam por motivos não laborais}] * [\text{percentagem média de passageiros que viajam por motivos não laborais por ano}]$

O VTP é medido em euros por passageiro por hora.

«Passageiro que viaja por motivos laborais»: passageiro que viaja no âmbito das suas atividades profissionais. Excluem-se os passageiros que viajam entre o local de residência e o local de trabalho.

Valor do tempo para um comboio de mercadorias (uma hora)

$$VTF = [VT \text{ dos comboios de mercadorias}] * [(toneladas-km)/(comboios-km)]$$

O VTF é medido em euros por tonelada de frete de mercadorias por hora.

$$\text{Quantidade média, em toneladas, de mercadorias transportadas por comboio num ano} = (toneladas-km)/(comboios-km)$$

CM = custo de 1 minuto de atraso de um comboio

Comboio de passageiros

$$CMP = K1 * (VTP/60) * [(passageiros-km)/(comboios-km)]$$

$$\text{Número médio de passageiros por comboio num ano} = (\text{passageiros-km})/(\text{comboios-km})$$

Comboio de mercadorias

$$CMF = K2 * (VTF/60)$$

Os fatores K1 e K2 estabelecem a relação entre o valor do tempo e o valor do atraso, estimados com base em estudos de preferência declarada, para ter em conta que o tempo perdido devido aos atrasos é percebido muito mais negativamente do que o tempo de viagem normal.

Custo dos atrasos devidos a acidente =  $CMP * (\text{minutos de atraso dos comboios de passageiros}) + CMF * (\text{minutos de atraso dos comboios de mercadorias})$

Âmbito de aplicação do modelo

O custo dos atrasos é calculado para os acidentes significativos do seguinte modo:

Atrasos reais nas linhas férreas em que os acidentes ocorreram, medidos na estação-término;

Atrasos reais ou, caso não seja possível, atrasos estimados nas outras linhas afetadas.

6 — Indicadores relativos à segurança técnica da infraestrutura e à sua implementação.

6.1 — «Sistema de proteção dos comboios (TPS)»: sistema que contribui para que sejam respeitados os sinais e os limites de velocidade.

6.2 — «Sistemas de bordo»: sistemas que ajudam o maquinista a respeitar a sinalização de via e a sinalização de cabina, proporcionando proteção nos pontos de perigo e obrigando a respeitar os limites de velocidade. Os TPS de bordo podem descrever-se do seguinte modo:

- a) Alerta, modalidade que fornece alertas automáticos ao maquinista;
- b) Alerta e paragem automática, modalidade que fornece alertas automáticos ao maquinista e impõe a paragem automática em caso de ultrapassagem de um sinal fechado;
- c) Alerta e paragem automática e supervisão discreta da velocidade, modalidade de proteção nos pontos de perigo, entendendo-se por «supervisão discreta da velocidade» a supervisão da velocidade em determinados locais (zonas de controlo de velocidade) na aproximação a um sinal;
- d) Alerta e paragem automática e supervisão contínua da velocidade, modalidade de proteção nos pontos de perigo e supervisão contínua dos limites de velocidade na linha, entendendo-se por «supervisão contínua da velocidade» a indicação e imposição contínuas do respeito da velocidade máxima autorizada em todos os troços da linha.

6.2.1 — Considera-se que a modalidade d) corresponde a um sistema de proteção automática dos comboios (ATP).

6.3 — «Passagem de nível»: intersecção ao mesmo nível entre uma estrada ou passagem e uma via-férrea, reconhecida como tal pelo gestor da infraestrutura e aberta a utilizadores públicos

e/ou privados. Excluem-se as passagens entre plataformas dentro das estações e as passagens sobre vias para utilização exclusiva dos trabalhadores.

6.4. — «Estrada»: para efeitos das estatísticas de acidentes ferroviários, qualquer estrada, rua ou via rápida, pública ou privativa. Incluem-se os caminhos pedonais e as ciclovias adjacentes.

6.5 — «Passagem»: qualquer via, com exceção das estradas, destinada à passagem de pessoas, animais, veículos ou maquinaria.

6.6 — «Passagem de nível passiva»: uma passagem de nível sem qualquer sistema de aviso ou proteção que se ative sempre que seja perigoso para os utilizadores atravessarem a via.

6.7 — «Passagem de nível ativa»: passagem de nível cujos utilizadores são protegidos ou avisados da aproximação dos comboios por dispositivos acionados sempre que seja perigoso atravessarem a via.

A proteção por dispositivos físicos inclui:

Semibarreiras ou barreiras completas;

Cancelas/portões;

Aviso por equipamentos fixos nas passagens de nível;

Dispositivos óticos: luzes;

Dispositivos sonoros: campainhas, sirenes, buzinas, etc.

6.7.1 — As passagens de nível ativas classificam-se do seguinte modo:

a) Manual: passagem de nível em que a proteção ou o aviso para os utilizadores é acionado manualmente por um trabalhador ferroviário;

b) Automática, com aviso para os utilizadores: passagem de nível em que a aproximação dos comboios faz acionar o aviso para os utilizadores;

c) Automática, com proteção para os utilizadores: passagem de nível em que a aproximação dos comboios faz acionar a proteção para os utilizadores. Incluem-se as passagens de nível com proteção e aviso para os utilizadores;

d) Com proteção do lado dos comboios: passagem de nível em que um sinal ou outro sistema de proteção dos comboios permite que um comboio avance se a passagem de nível assegurar a plena proteção dos utilizadores e estiver desimpedida.

7 — Definições das bases de cálculo.

7.1 — «Comboio-km»: unidade de medida que corresponde à deslocação de um comboio na distância de um quilómetro. A distância utilizada é a efetivamente percorrida, se conhecida, ou a distância normal na rede entre a origem e o destino. Só conta a distância percorrida no território nacional do país declarante.

7.2 — «Passageiro-km»: unidade de medida que corresponde ao transporte de comboio de um passageiro na distância de um quilómetro. Só conta a distância percorrida no território nacional do país declarante.

7.3 — «Linha-km»: extensão, em quilómetros, da rede ferroviária do Estado-Membro, na aceção do artigo 2.º No caso das linhas multivias, só deve contar a distância entre a origem e o destino.

7.4 — «Via-km»: extensão, em quilómetros, da rede ferroviária do Estado-Membro, na aceção do artigo 2.º No caso das linhas multivias, deve ser contada cada via.

## ANEXO II

[a que se referem a alínea a) do n.º 1 do artigo 8.º e a alínea c) do n.º 5 do artigo 9.º]

### Notificação das regras nacionais de segurança

As regras nacionais de segurança notificadas em conformidade com a alínea a) do n.º 1 do artigo 8.º, abrangem:

1 — Regras sobre os objetivos e métodos de segurança nacionais em vigor;

2 — Regras relativas aos requisitos no que respeita aos sistemas de gestão da segurança e à certificação de segurança das empresas ferroviárias;

3 — Regras comuns de exploração da rede ferroviária que ainda não se encontrem abrangidas por especificação técnica de interoperabilidade (ETI), incluindo normas respeitantes ao sistema de sinalização e gestão do tráfego;

4 — Regras que definam os requisitos no que respeita às normas de exploração internas suplementares (normas da empresa) que devem ser estabelecidas pelos gestores das infraestruturas e pelas empresas ferroviárias;

5 — Regras sobre os requisitos no que respeita ao pessoal que exerce funções críticas de segurança, incluindo critérios de seleção, aptidão médica, formação profissional e certificação, caso não estejam ainda abrangidas por uma ETI;

6 — Regras sobre os inquéritos a acidentes e incidentes.

### ANEXO III

[a que se referem os n.ºs 5, 6 e as alíneas c) e d) do n.º 7 do artigo 14.º]

#### **Requisitos e critérios de avaliação aplicáveis às organizações que requerem certificados de entidade responsável pela manutenção ou certificados relativos a funções de manutenção, subcontratadas por entidades responsáveis pela manutenção**

1 — A gestão da organização tem de ser documentada em todas as partes relevantes e deve descrever, nomeadamente, a repartição das responsabilidades dentro da organização e entre esta e os subcontratantes.

2 — O sistema deve indicar o modo como é garantido o controlo por parte da gestão a diversos níveis, o modo de participação do pessoal e dos seus representantes a todos os níveis e o modo como é garantida uma melhoria constante.

3 — Às quatro funções de uma entidade responsável pela manutenção (ERM) abrangidas pela própria organização ou mediante disposições contratuais, aplicam-se os seguintes requisitos mínimos:

1) Capacidade de liderança — empenho no aperfeiçoamento e aplicação do sistema de manutenção da organização e no reforço contínuo da sua eficácia;

2) Avaliação dos riscos — metodologia estruturada para avaliação dos riscos inerentes à manutenção de veículos, incluindo os diretamente resultantes dos processos técnicos e da atividade de outras organizações ou pessoas, e para identificação das medidas adequadas de controlo dos riscos;

3) Monitorização — metodologia estruturada que garante que as medidas de controlo dos riscos são aplicadas, são eficazes e servem a realização dos objetivos da organização;

4) Aperfeiçoamento contínuo — metodologia estruturada para análise da informação obtida em resultado da monitorização periódica e das auditorias, ou proveniente de outras fontes, e para exploração dos resultados para retirar ensinamentos e decidir de medidas preventivas ou corretivas destinadas a preservar ou reforçar o nível de segurança;

5) Estrutura e responsabilização — metodologia estruturada para determinar as responsabilidades individuais e das equipas com vista à realização dos objetivos de segurança da organização;

6) Gestão das competências — metodologia estruturada que garante que o pessoal da organização tem as qualificações necessárias para realizar os objetivos da organização com segurança, eficácia e eficiência em todas as circunstâncias;

7) Informação — metodologia estruturada que garante o acesso de todos aqueles que devem fazer juízos e tomar decisões, a todos os níveis da organização, às informações importantes, e que garante a exaustividade e a adequação da informação;

8) Documentação — metodologia estruturada que garante a rastreabilidade de toda a informação pertinente;



9) Subcontratação — metodologia estruturada que garante a boa gestão das atividades subcontratadas, com vista à realização dos objetivos da organização, e que garante que estão abrangidas todas as competências e requisitos;

10) Atividades de manutenção — metodologia estruturada que garante:

Que estejam identificadas e sejam corretamente geridas todas as atividades de manutenção com incidência na segurança e nos componentes críticos de segurança, e que estejam identificadas, sejam devidamente geridas, com base na experiência adquirida e na aplicação dos métodos comuns de segurança para a avaliação dos riscos nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º, e estejam devidamente documentadas todas as alterações necessárias dessas atividades de manutenção com incidência na segurança;

A conformidade com os requisitos essenciais da interoperabilidade;

A implementação e verificação das instalações, equipamentos e instrumentos especificamente concebidos e necessários para a execução da manutenção;

A análise da documentação inicial relativa ao veículo para fornecer o primeiro dossiê de manutenção e a correta implementação deste mediante a preparação de ordens de encomenda de operações de manutenção;

Que os componentes (incluindo as peças sobresselentes) e os materiais sejam utilizados conforme especificado na ordem de encomenda e na documentação do fornecedor; que sejam armazenados, manipulados e transportados adequadamente, conforme especificado na ordem de encomenda e na documentação do fornecedor; e que cumpram as regras nacionais e internacionais aplicáveis e as especificações da ordem de encomenda;

Que sejam determinadas, identificadas, fornecidas, registadas e disponibilizadas as instalações, equipamentos e instrumentos adequados que permitam prestar os serviços de manutenção em conformidade com as ordens de encomenda e outras especificações aplicáveis, assegurando a execução segura da manutenção, a ergonomia e a proteção da saúde;

Que a organização tenha procedimentos que garantam que todas as instalações, equipamentos e instrumentos são corretamente utilizados, calibrados, conservados e mantidos, segundo procedimentos documentados;

11) Atividades de controlo — metodologia estruturada que garante:

Que os veículos são retirados de serviço em tempo útil para fins de manutenção programada, preditiva ou corretiva, ou sempre que sejam identificados defeitos ou outras necessidades;

As necessárias medidas de controlo da qualidade;

Que as operações de manutenção são efetuadas em conformidade com as respetivas ordens de encomenda e tendo em vista emitir a ordem de recolocação em serviço, com eventuais restrições de utilização;

Que é comunicado, investigado e analisado um eventual incumprimento na aplicação do sistema de gestão, do qual possam resultar acidentes, incidentes, quase-acidentes e outras ocorrências perigosas, e que são tomadas medidas preventivas necessárias, em conformidade com o método comum de segurança para a monitorização, previsto na alínea c) do n.º 1 do artigo 6.º;

A realização de auditorias internas periódicas e processos de monitorização, em conformidade com o método comum de segurança para a monitorização, previsto na alínea c) do n.º 1 do artigo 6.º

113618541



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

### Resolução do Conselho de Ministros n.º 86/2020

*Sumário:* Aprova a Agenda de Inovação para a Agricultura 2020-2030.

A alimentação e a produção de alimentos têm, cada vez mais, um reconhecimento acrescido por parte da sociedade, em questões relacionadas com a garantia da segurança alimentar e nutricional, o contributo para a saúde e bem-estar, a gestão dos espaços rurais, a conservação da biodiversidade, o desafio de enfrentar as alterações climáticas, com as necessárias adaptações e contributos para a mitigação dos correspondentes efeitos, ou com o impulso de outras atividades económicas, sendo exemplos disso, entre outros, os prestadores de serviços à agricultura e, até, a restauração e o turismo.

A par desta realidade, existem tendências e dinâmicas globais que afetam o setor, colocando grandes desafios aos sistemas agroalimentares e à alimentação humana.

Com efeito, o aumento da população mundial, o aumento do rendimento *per capita* e a urbanização das comunidades, conduzem a um crescimento elevado da procura de alimentos e a diferentes padrões de consumo face à realidade atual. A agricultura é atualmente responsável pela emissão de 10 % dos gases com efeito de estufa, sendo também a principal fonte de sequestro de carbono a partir do solo e das plantas que constituem os seus sistemas produtivos, e sofre com os impactos resultantes das alterações climáticas, sobretudo com o aumento da frequência e intensidade dos eventos extremos, como sejam as secas, a alteração do regime de precipitação, muitas vezes com características torrenciais, temperaturas muito elevadas e em regime de ondas de calor, ventos fortes, mas também pelo impacto na emergência de novas pragas e doenças.

Por outro lado, os recursos naturais disponíveis para as diferentes atividades económicas, nomeadamente para a agricultura, são cada vez mais escassos, sendo necessário minimizar processos de desertificação, evitar a degradação do solo e promover a sua recuperação, fazer uma gestão mais eficiente dos recursos hídricos, contribuir para o aumento da fixação de carbono e reduzir a perda de biodiversidade. Acresce que o desequilíbrio demográfico, originado pelo envelhecimento da população e pelas migrações para as zonas urbanas e do litoral, coloca problemas acrescidos ao desenvolvimento agrícola e local, assim como ao bem-estar dos residentes em zonas rurais. A transição digital, em curso, desde o consumo até à gestão dos recursos naturais, terá também um forte impacto na agricultura e alimentação.

Os sistemas agroalimentares enfrentam grandes desafios relacionados com o aumento da produtividade agrícola, a conservação dos recursos naturais, a nutrição e saúde pública. Sendo certo que, do ponto de vista da competitividade e sustentabilidade da produção, a agricultura tem espaço para melhoria. É também certo que os cidadãos têm vindo a alterar os seus comportamentos e os padrões de consumo, em consequência de uma maior consciencialização do papel que a agricultura e a alimentação assumem na sua qualidade de vida e na sua saúde, procurando, cada vez mais, alimentos nutricionalmente equilibrados e mais ajustados às suas opções de vida. Ao nível da produção agrícola, assumem maior relevo o uso eficiente dos *inputs* dos sistemas agrários, a saúde dos solos e dos ecossistemas, a redução da extração de recursos promovendo a circularidade, a descarbonização e as respostas às alterações climáticas. Nesta perspetiva holística, terá também de ser integrado o papel do Estado, promovendo um ambiente mais favorável às mudanças e transformações necessárias, de forma informada, desde o fortalecimento do ecossistema de inovação até à relação do cidadão, agricultor, ou produtor do setor agroalimentar, com a Administração Pública.

Assim, e ciente do contributo que uma agricultura mais inovadora, eficiente e sustentável pode ter na promoção do bem-estar e da sustentabilidade da sociedade portuguesa, o XXII Governo Constitucional apresenta a Agenda de Inovação para a Agricultura 2020-2030, doravante designada por Agenda, pretendendo tomar parte numa resposta ágil e adequada que os vários desafios exigem do setor agroalimentar. A Agenda está alinhada com as prioridades estabelecidas no Programa do



Governo: o combate às alterações climáticas, o esbatimento das desigualdades, a alteração da nossa estrutura demográfica e a transição digital. Este é o propósito da Agenda, fazer crescer o setor agroalimentar, inovando-o e entregando-o à próxima geração.

A Agenda cumpre os desígnios do Programa do XXII Governo Constitucional, as orientações e compromissos dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas, do Pacto Ecológico Europeu e, especificamente, da estratégia «Do prado ao prato». Também incorpora os compromissos assumidos nas várias estratégias, programas e planos nacionais, da área governativa da agricultura ou que tenham intervenção ou impacto no setor agroalimentar. A Agenda foi construída de forma participada, recolhendo mais de uma centena de intervenções e quase nove dezenas de contributos escritos, decorrentes das oito sessões públicas promovidas. A definição de uma estratégia a 10 anos permite priorizar e consolidar as medidas e ações, presentes nos vários instrumentos nacionais com incidência no complexo agroalimentar.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Aprovar a Agenda de Inovação para a Agricultura 2020-2030, doravante designada por Agenda, que consta do anexo à presente resolução e que dela faz parte integrante.

2 — Determinar que a Agenda fica na dependência do membro do Governo responsável pela área da agricultura.

3 — Criar o Conselho Interministerial, que assegura a coordenação global da Agenda e a sua monitorização, composto:

- a) Pelo membro do Governo responsável pela área da agricultura, que coordena;
- b) Pelo membro do Governo responsável pela área da economia e da transição digital;
- c) Pelo membro do Governo responsável pela área dos negócios estrangeiros;
- d) Pelo membro do Governo responsável pela área das finanças;
- e) Pelo membro do Governo responsável pela área da justiça;
- f) Pelo membro do Governo responsável pela área da modernização do Estado e da administração pública;
- g) Pelo membro do Governo responsável pela área do planeamento;
- h) Pelo membro do Governo responsável pela área da ciência, tecnologia e ensino superior;
- i) Pelo membro do Governo responsável pela área da educação;
- j) Pelo membro do Governo responsável pela área do trabalho, solidariedade e segurança social;
- k) Pelo membro do Governo responsável pela área da saúde;
- l) Pelo membro do Governo responsável pela área do ambiente e da ação climática;
- m) Pelo membro do Governo responsável pela área da coesão territorial;
- n) Pelo membro do Governo responsável pela área do mar.

4 — Criar um Conselho Consultivo com competências para se pronunciar sobre a avaliação e ajustamentos da Agenda e sobre outras matérias solicitadas pelo Conselho Interministerial.

5 — Determinar que os Conselhos Interministerial e Consultivo preparam e aprovam os respetivos regulamentos internos, que definem o modelo adequado de funcionamento e organização.

6 — Estabelecer que a composição, as competências e regras de funcionamento do Conselho Consultivo são fixadas por despacho do membro do Governo responsável pela área da agricultura.

7 — Determinar que a Comissão Interministerial aprova um relatório anual de progresso, monitorização e avaliação da implementação da Agenda, o qual é disponibilizado publicamente no Portal do Governo.

8 — Estabelecer que a participação nas reuniões ou em quaisquer outras atividades da Agenda não confere aos seus representantes o direito a qualquer prestação, independentemente da respetiva natureza, designadamente a título de remuneração, compensação, subsídio ou senha de presença.



9 — Determinar que compete ao Gabinete de Planeamento, Políticas e Administração Geral e ao Instituto Nacional de Investigação Agrária e Veterinária, I. P., prestar o apoio técnico e administrativo aos Conselhos Interministerial e Consultivo.

10 — Estabelecer que a presente resolução produz efeitos a partir da data da sua publicação.

Presidência do Conselho de Ministros, 10 de setembro de 2020. — O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

#### ANEXO

(a que se refere o n.º 1)

### Agenda de Inovação para a Agricultura 2020-2030

#### Parte I — Desafios e Compromissos

1 — Os desafios e tendências do setor agroalimentar

1.1 — Desafios e tendências globais

Desde a década de 80, a população mundial aumentou em 2,5 mil milhões, atingindo os 7,7 mil milhões de pessoas em 2019.<sup>1</sup> Apesar da desaceleração das taxas de crescimento da população nos últimos anos (taxas anuais próximas de 1 %), o crescimento demográfico é ainda, e continuará a ser no futuro, um fator impulsionador da procura alimentar.

A par do aumento da população mundial, tem-se registado um aumento do consumo *per capita* a um ritmo acelerado, facilitado pelo comércio e pelo crescimento do rendimento, resultantes do incremento das classes médias das economias emergentes e da aceleração da taxa de urbanização, que conduzem ao consumo em maiores quantidades e de produtos de maior valor. Estes fatores levam a *Food and Agriculture Organization of the United Nations* (FAO) a estimar que a procura de alimentos, à escala mundial, aumente entre os 40 % e os 54 %, entre 2012 e 2050.<sup>2</sup>

Preveem-se igualmente alterações nas preferências dos consumidores e nos padrões de consumo, com particular incidência nos países desenvolvidos, resultantes de hábitos sociais e preocupações de saúde associados a uma população tendencialmente mais urbana e mais idosa, bem como fruto de questões ambientais, preocupações com o bem-estar dos animais, com a preservação dos recursos ou relativas às alterações climáticas. A título de exemplo, o crescimento do rendimento nas economias emergentes levou ao aumento do consumo de produtos de maior valor, como a carne e os produtos lácteos, ao passo que as crescentes preocupações sociais e de proteção ambiental nas economias desenvolvidas têm levado os consumidores a escolher mais alimentos certificados como biológicos e nutricionalmente equilibrados.

A segurança alimentar e nutricional tem sido uma das prioridades sociopolíticas, tanto a nível global como nacional e regional, combinada com a emergente preocupação com a saúde das populações. Com vista a reduzir as deficiências de micronutrientes, os problemas de obesidade e doenças associadas à alimentação, cabe aos diferentes agentes do setor agroalimentar assumirem um papel ativo na sensibilização da população e aos produtores o fornecimento de alimentos nutritivos para uma alimentação consciente e saudável.

O setor agroalimentar enfrenta, assim, o desafio de aumentar a disponibilidade total de alimentos e satisfazer a crescente procura de um cabaz mais diversificado por parte dos consumidores, assegurando o cumprimento de normas de qualidade mais elevadas (por exemplo, de segurança da cadeia alimentar ou ambientais) e mantendo simultaneamente os alimentos a preços acessíveis.

Igualmente, e no sentido de promover uma agricultura mais sustentável, surge o desafio da resposta às alterações climáticas, de uma maior preocupação com a conservação dos solos, do uso eficiente da água e energia, da redução das emissões de poluentes atmosféricos, da conservação da biodiversidade e preservação dos ecossistemas, assim como o desafio da promoção da economia (neste caso «agricultura») circular, tendo, designadamente, maior atenção ao tratamento

e destino final dos efluentes pecuários, e à redução das perdas e desperdícios alimentares (estimados em 1/3 da produção). Para tal, é preciso renovar os *stocks* de capital, económico e natural, desenvolver novas soluções e implementar tecnologias inovadoras.

Atualmente, 45 % da população mundial é considerada rural. O movimento de migração dos habitantes das zonas rurais para as cidades indica que o setor, atualmente responsável por empregar cerca de 27 % da população ativa mundial,<sup>3</sup> venha a diminuir a sua taxa de empregabilidade. Além do mais, grande parte da mão-de-obra na agricultura é «informal», carecendo de formação profissional e sendo caracterizada por uma elevada pluriatividade e sazonalidade.

Estas características afetam não só a eficiência produtiva, como tornam também difícil ter um conhecimento mais claro e preciso da atividade agrícola, exercício fundamental para o desenho de políticas que promovam, de forma eficaz, o emprego e a produtividade do trabalho no setor, melhorando assim o bem-estar e reduzindo a pobreza das populações.

O forte processo de digitalização em curso e a evolução da adoção de tecnologias características da Indústria 4.0 que marcam os nossos dias, permitem acelerar mudanças nos sistemas agrícolas e alimentares para transformar a forma como os alimentos são produzidos, possibilitando, ainda, uma gestão mais sustentável dos recursos naturais para enfrentar o contexto atual de recursos limitados, e facilitando o comércio, bem como a disseminação de informação quanto aos alimentos produzidos, fator amplamente valorizado pelos consumidores de hoje. Adicionalmente, estas tendências tecnológicas melhoram a qualidade dos serviços e a conectividade nos meios rurais.

Esta estratégia é promotora do equilíbrio entre os recursos ambientais e os recursos territoriais, atendendo às especificidades das diferentes regiões, considerando as oportunidades, uma maior qualidade ambiental, os desafios do desenvolvimento sustentável e de uma maior coesão económica e social, de forma a criar mais oportunidades para os territórios e para as populações.

#### 1.2 — Desafios e tendências da Europa

O valor dos fluxos globais de comércio agroalimentar quintuplicou nas últimas três décadas e a Europa apresenta-se, simultaneamente, como o maior continente importador e exportador.<sup>4</sup> Só a União Europeia (UE) é responsável por cerca de 10 % da produção mundial<sup>5</sup> de alimentos e apresenta um volume de exportações agroalimentares acima dos 137 mil milhões de euros. Adicionalmente, a cadeia agroalimentar na UE assegura 44 milhões de postos de trabalho, dos quais metade na agricultura.<sup>6</sup> De forma a continuar a assegurar a produção de alimentos seguros, de elevada qualidade nutricional e a preços acessíveis, a Europa deverá fazer frente aos grandes desafios relacionados com as restrições ao uso dos recursos naturais (terra, recursos hídricos e biodiversidade), à elevada dependência da meteorologia, às alterações climáticas e ao aumento da incidência de pragas e doenças emergentes.

A agricultura na UE poderá, ainda, evoluir para um patamar de maior modernidade e sustentabilidade que:

Estimule o emprego, o crescimento económico e o investimento, contribuindo para a criação de valor acrescentado e a melhoria do rendimento dos agricultores;

Contribua para a prossecução dos objetivos ambientais e climáticos da UE, e explore o potencial da economia circular e da bioeconomia sustentável;

Reforce o tecido socioeconómico das zonas rurais, integrando os agricultores e as zonas rurais na economia digital e promovendo a renovação geracional;

Mobilize a investigação e promova a inovação para a prática agrícola e junto dos mercados, de forma a responder aos desafios do setor e das zonas rurais.

Neste sentido, o próximo Quadro Financeiro Plurianual espelha uma vontade clara de transformar a economia da UE numa economia moderna e eficiente, sob a alçada do Pacto Ecológico Europeu (*Green Deal*), criar um sistema alimentar mais sustentável, prossequindo a estratégia «Do prado ao prato» (*Farm to fork*), a estratégia europeia para uma Bioeconomia Sustentável, e ainda reforçar a investigação, a inovação, a digitalização e a transferência de conhecimento e tecnologia, materializando-se em iniciativas como o programa Horizonte Europa, já apresentado

pela Comissão Europeia, que propõe um orçamento de cerca de 100 mil milhões de euros para o período de 2021-2027, o correspondente a cerca de metade do investido pela UE nos últimos 30 anos em investigação e inovação.

2 — O quadro da Agricultura em Portugal

2.1 — Economia

A agricultura e as indústrias alimentares têm um peso significativo na economia nacional. O setor agroalimentar totaliza cerca de 8,9 % do Valor Acrescentado Bruto (VAB) português, contabilizando os serviços ligados a toda a cadeia agroalimentar (e.g. comércio e restauração).<sup>7</sup>

Só o setor da agricultura em Portugal emprega cerca de 8,4 % da população ativa e representa 1,4 % do valor das exportações e 3,3 % do valor das importações de bens e serviços a nível nacional.

A agricultura é ainda responsável por cerca de 1,6 % do VAB português, percentagem superior à de alguns dos grandes produtores agrícolas europeus como França (1,5 %), Alemanha (0,6 %) e Reino Unido (0,5 %).<sup>8</sup>

O complexo agroalimentar (agricultura e indústrias alimentares das bebidas e do tabaco), representa 3,9 % do valor acrescentado nacional, 10,7 % do emprego, 11,3 % das importações e 7,2 % das exportações de bens e serviços (2019).<sup>9</sup>

Em relação ao comércio internacional agroalimentar, salienta-se um maior ritmo de crescimento das exportações (5,1 % ao ano) face às importações de bens e serviços (2,9 % ao ano) no período 2010-2019, com efeitos positivos sobre o saldo comercial agroalimentar e, por consequência, da economia, ainda que com as exportações a evoluírem a um ritmo inferior ao conjunto da economia (6,2 % ao ano). Em particular em 2019, as importações agroalimentares foram de 10 544 M€ e as exportações de 6727 M€.

2.2 — Organização da cadeia alimentar e fatores de produção

O número de agentes económicos envolvidos na cadeia de abastecimento alimentar varia em função do nível da cadeia (produção, transformação e distribuição). Em Portugal, aproximadamente 259 mil explorações agrícolas produzem produtos agrícolas, dos quais uma parte segue para transformação em 11 mil empresas da indústria agroalimentar. Os produtos transformados são comprados por 48 mil empresas ligadas ao setor da distribuição alimentar, grossistas e retalhistas (30 empresas, com mais de 250 trabalhadores, geram 45 % do VAB do setor), e por 76 mil empresas conexas ao setor da restauração.

Portugal apresenta, ainda, uma grande diversidade de organizações produtivas e de estruturas agrárias. As 259 mil explorações agrícolas são, na sua maioria, de pequena dimensão, com uma elevada concentração da Superfície Agrícola Utilizada (SAU) num número reduzido de explorações agrícolas. A SAU total é de 3,6 milhões de hectares, o correspondente a 39,5 % do território nacional.<sup>10</sup>

Em termos de dimensão económica, predominam sobretudo explorações agrícolas de muito pequena dimensão (73 %) às quais corresponde 52 % do volume de trabalho. As explorações de grande dimensão económica correspondem a 3,6 % do total, e geram 60 % do valor de produção.

Ao nível dos fatores de produção, Portugal enfrenta os mesmos desafios mundiais e da UE, com algumas especificidades que lhes conferem premência, como o maior impacto das alterações climáticas,<sup>11</sup> a diversidade e condicionantes edafoclimáticas e das estruturas agrárias, o envelhecimento da população e o despovoamento de uma vasta área do território. Se por um lado é verdade que a dinâmica do setor em Portugal é atualmente marcada pela diminuição da terra arável e o substancial aumento das pastagens, bem como a acentuada diminuição do número de agricultores, de explorações agrícolas e do volume de trabalho, por outro lado, a área média por exploração é maior, os agricultores são mais profissionalizados, assiste-se à extensificação agrícola numa área alargada e ao aumento de sistemas de produção modernos e tecnologicamente diferenciados, sobretudo nas áreas irrigadas.

A prática agrícola em Portugal enfrenta fortes condicionantes naturais, como os riscos crescentes de desertificação,<sup>12</sup> a baixa concentração de matéria orgânica nos solos, com agravamento do índice de escassez hídrica em determinadas regiões do país. Não obstante a redução da área irrigável nas últimas décadas, nos últimos anos houve um aumento dos investimentos em infraes-

truturas de rega mais eficientes e sustentáveis, e uma redução das áreas de regadios tradicionais, em zonas de minifúndio.

No domínio da ação climática, a agricultura em Portugal é responsável por aproximadamente 10 % das emissões nacionais de Gases com Efeito de Estufa (GEE), uma evolução positiva que traduz um decréscimo de cerca de 5 % face a 1990 e representa um valor inferior ao da média da UE (10,15 %).<sup>13</sup> No entanto, esta evolução tem vindo a estabilizar, não se verificando a existência de uma redução de emissões, face ao ano de 2005. Assim, a evolução dos últimos anos não se encontra alinhada com as metas setoriais estabelecidas para o ano de 2020 e 2030, respetivamente, -8 % e -11 % (face a 2005), estabelecidas na Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020, de 10 de julho, que aprova o Plano Nacional Energia e Clima 2030 (PNEC 2030). Este facto reforça assim a necessidade de uma forte aposta do setor na inovação e na descarbonização dos processos produtivos. É de destacar o papel dos sistemas agrícolas e agroflorestais no sequestro de carbono a partir do solo e das plantas.

Nos últimos anos, assiste-se a uma redução significativa das vendas de produtos fitofarmacêuticos (um decréscimo de aproximadamente 43 % de 2011 para 2018)<sup>14</sup>, sendo de maior significado a queda nas vendas de fungicidas (aproximadamente 57 %) seguida dos inseticidas (cerca de 23 % no mesmo período).

### 2.3 — Produtores

Os produtores agrícolas em Portugal são dos mais envelhecidos da UE e dos menos jovens (54,6 % têm 65 ou mais anos; apenas 3,7 % têm menos de 40 anos)<sup>15</sup>, sendo o acesso à terra considerado como o maior constrangimento à instalação dos jovens agricultores.

A maioria dos produtores singulares declara não ter formação profissional agrícola, fazendo-se valer apenas da sua prática, e grande parte dos que a recebe admite restringir-se à obrigatoriedade para a obtenção do certificado para uso e aplicação de produtos fitofarmacêuticos. De facto, 71,4 % dos produtores agrícolas concluíram apenas o ensino básico e somente 5,8 % têm habilitações de ensino superior.

O processo de migração das zonas rurais para o litoral e para as cidades de média dimensão mantém-se, agravando o despovoamento de vastas áreas do território nacional e o envelhecimento dessas populações rurais. Existe uma maior volatilidade dos rendimentos agrícolas, há um aumento dos consumos intermédios e os preços implícitos no produto agrícola estão a crescer abaixo da inflação.

A participação das mulheres no crescimento económico é estratégica, sendo de enorme importância o seu papel nas áreas rurais e na agricultura, pela sua capacidade de inovação e diversificação, pelo seu contributo na manutenção, conservação e desenvolvimento das zonas rurais, na preservação de memórias e saberes tradicionais, e na garantia de uma alimentação e nutrição saudáveis. No entanto, continuam a encontrar obstáculos à sua participação plena na agricultura, nomeadamente ao nível das desigualdades de género e dependência económica, e sub-representação nas estruturas associativas locais e nos lugares de decisão.

3 — A resposta aos grandes desafios: Orientações e instrumentos de política que enquadram a Agenda

Vários passos têm sido dados a nível global, europeu e nacional, por forma a mitigar e combater o impacto das alterações climáticas, proteger a saúde e a qualidade de vida dos cidadãos, preservar os ecossistemas e potenciar o rendimento das cadeias de valor agroalimentares.

### 3.1 — A nível global

A preocupação pela temática do ambiente não é de agora. A primeira iniciativa a nível global foi a Conferência das Nações Unidas Sobre o Ambiente Humano, em 1972, em Estocolmo. A Cimeira do Rio 92 foi marcante com a aprovação da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas; Convenção sobre Diversidade Biológica, ou Convenção da Biodiversidade; e Convenção das Nações Unidas de Combate à Desertificação.

O Acordo de Paris, assinado por 195 países em 2015, constituiu-se como o acordo universal e vinculativo para a redução das emissões de GEE para o período pós-2020.

Em 2016 surgiu a Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável, uma resolução da Organização das Nações Unidas (ONU) com 17 objetivos — ODS — de transformação para as três dimensões do desenvolvimento sustentável (económica, social e ambiental), que representam a visão comum para a Humanidade e um contrato social entre os líderes mundiais e as populações. O setor agroalimentar assume um papel fundamental na prossecução de muitos destes objetivos como «Erradicar a fome», «Saúde de qualidade», «Produção e consumo sustentáveis», «Ação climática», «Proteger a vida terrestre» e «Energias renováveis e acessíveis».

### 3.2 — A nível europeu

O primeiro grande passo dado pela Europa no sentido de endereçar os desafios do setor agrícola foi a Política Agrícola Comum (PAC), parceria estabelecida em 1962 entre os agricultores e a Europa, para apoiar os agricultores, melhorar a produtividade do setor e dinamizar a economia rural, não descurando a luta contra as alterações climáticas e a gestão sustentável dos recursos naturais, bem como a conservação do espaço e paisagens rurais na UE.

A 1 de junho de 2018, a Comissão Europeia apresentou propostas que visam melhorar a capacidade de resposta da PAC aos desafios atuais e futuros, a fim de continuar a assegurar o acesso a alimentos de boa qualidade e a apoiar o modelo agrícola europeu, promovendo a competitividade e sustentabilidade do setor agrícola. A futura PAC pós 2020 está alicerçada em nove objetivos específicos:<sup>16</sup>

- Assegurar um rendimento justo para os agricultores;
- Aumentar a competitividade;
- Reequilibrar os poderes na cadeia alimentar;
- Colaborar na luta contra as alterações climáticas;
- Proteger o ambiente;
- Preservar a paisagem e a biodiversidade;
- Apoiar a renovação geracional;
- Promover zonas rurais dinâmicas;
- Proteger a qualidade na alimentação e na saúde.

Em 2019, surgiu o Pacto Ecológico Europeu (*Green Deal*), o compromisso da Comissão Europeia para executar a Agenda 2030 e concretizar os ODS. Esta nova estratégia de crescimento visa transformar a UE numa sociedade justa e próspera, com uma economia moderna e competitiva, proteger e conservar os seus recursos naturais, impulsionar a utilização eficiente dos recursos através da transição justa e inclusiva para uma economia limpa e circular, restaurar a biodiversidade e reduzir a poluição, com a ambição de atingir a neutralidade carbónica em 2050 e proteger a saúde e o bem-estar dos cidadãos dos riscos e impactos ambientais.

O Pacto Ecológico envolve a estratégia «Do prado ao prato» (*Farm to fork*), com o objetivo de implementar um sistema alimentar justo, saudável e amigo do ambiente, garantindo que os consumidores europeus beneficiam de uma alimentação saudável a preços acessíveis. A estratégia «Do prado ao prato» pretende:<sup>17</sup>

- Estimular o consumo sustentável de alimentos saudáveis a preços acessíveis para todos;
- Reduzir o impacto ambiental em toda a cadeia alimentar;
- Expandir a agricultura biológica;
- Reduzir a dependência, o risco e o uso de pesticidas químicos e antibióticos;
- Desenvolver uma agricultura inovadora e protetora da saúde animal;
- Combater a fraude alimentar e reduzir o desperdício alimentar;<sup>18</sup>
- Assegurar uma transição equitativa e inclusiva para os agricultores que permita a valorização dos mesmos na cadeia de valor.

Também em 2019, a Europa comprometeu-se a atingir a neutralidade das suas emissões até 2050.

### 3.3 — A nível nacional

A Agenda decorre não só das orientações, estratégias e planos definidos pelo Governo português, mas também do trabalho desenvolvido por diversas entidades de investigação e partilha de conhecimento.

Mas é de destacar, em primeiro lugar, o Programa do XXII Governo Constitucional, como guia orientador fundamental desta Agenda. O Programa estabelece a promoção de uma agricultura moderna, competitiva e orientada para os mercados, que contribua para o crescimento económico, o emprego e o equilíbrio das contas externas, capaz de assegurar uma alimentação segura e saudável, com uma utilização sustentável dos recursos naturais (solo, água, biodiversidade), que responda ao desafio climático e que contribua para a coesão social e territorial.

As áreas agrícolas e pastoreadas extensivamente têm um papel relevante na proteção das florestas e conservação da natureza, por constituírem mosaicos com baixa carga combustível. No entanto, é necessário garantir que as práticas da compostagem e a assistência técnica na renovação das pastagens substituem o tradicional recurso ao uso do fogo para a eliminação dos sobrantes e queimadas em dias de risco. No contexto nacional, onde o perigo de incêndios é crescente, o futuro da viabilidade do território, menos exposto ao risco e com florestas biodiversas passa pela capacidade de conseguirmos manter e fomentar os mosaicos agro-silvo-pastoris tradicionais, aproveitar os sobrantes agrícolas para a compostagem e produção de energia e assegurar que há acompanhamento técnico na gestão pastoril extensiva, em particular nas áreas de montanha.

A nível suprassetorial encontram-se diferentes instrumentos de política como o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), o Portugal Digital, o Programa Internacionalizar 2030, o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, o Plano Nacional de Energia e Clima 2030, o Programa de Ação para a Adaptação às Alterações Climáticas (P3AC), o Programa de Valorização do Interior, o Plano Nacional de Combate às Resistências aos Antimicrobianos, o Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais, o Programa de Transformação da Paisagem, o Plano Nacional da Água, o Plano de Ação para a Economia Circular em Portugal, a Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e Biodiversidade para 2030, entre outros.<sup>19</sup> A nível setorial, destaca-se o Plano Estratégico para a PAC que visa simplificar, modernizar e orientar o desempenho e os resultados do funcionamento da PAC, com vista a assegurar o cumprimento dos nove objetivos europeus e, simultaneamente, responder às necessidades específicas dos agricultores e comunidades rurais.

Entre as várias estratégias e planos, importa referir a Estratégia Nacional e Plano de Ação para a Agricultura Biológica, o Plano de Ação Nacional para o Uso Sustentável de Produtos Fitofarmacêuticos, o Programa Nacional para a Promoção da Alimentação Saudável, a Estratégia Nacional e Plano de Ação de Combate ao Desperdício Alimentar, a Estratégia Integrada para a Promoção da Alimentação Saudável, a Estratégia Nacional para os Efluentes Agropecuários e Agroindustriais e a Estratégia Nacional para a Promoção da Produção de Cereais.

A Agenda pretende, assim, dar o seu contributo para uma agricultura moderna e inovadora, que seja eficiente e se preocupa com a saúde e o bem-estar da sociedade, valoriza os seus recursos endógenos e tem em conta as especificidades de todo o território nacional e das diferentes tipologias de agricultores, desde a pequena agricultura familiar à agricultura empresarial, bem como os grandes desafios que Portugal enfrentará nos próximos 10 anos, em matéria de agricultura e alimentação.



Parte II — Agenda de Inovação

1 — Porquê uma Agenda de Inovação para a Agricultura?

A Agenda surge como resposta aos desafios e tendências identificados anteriormente e que se fazem sentir no dia-a-dia da sociedade e, em especial, no setor agroalimentar.

Neste âmbito, importa identificar as necessidades e as prioridades para o desenvolvimento do setor agroalimentar em Portugal:

Criar uma sociedade mais informada e consciente sobre as suas escolhas, ciente dos contributos e impactos do setor agroalimentar na sua saúde e bem-estar;

Valorizar os nossos recursos endógenos, gerir de forma sustentada os nossos recursos naturais, tendo por base uma gestão territorial integrada, e combater o despovoamento, através do desenvolvimento do tecido socioeconómico dos territórios rurais;

Mobilizar os produtores em torno de uma cadeia de valor mais organizada, capacitada e inclusiva, em prol de uma agricultura mais competitiva e sustentável, económica, ambiental e socialmente;

Fortalecer e adequar o ecossistema de inovação agrícola às necessidades reais do setor, e promover uma Administração Pública cada vez mais moderna e eficaz, ao serviço da sociedade e dos produtores;

Atrair mais recursos, financeiros e humanos, para o setor agroalimentar, dinamizando o acesso a novas fontes de financiamento e captando jovens qualificados.

A Agenda tem igualmente em conta os instrumentos políticos orientadores apresentados no capítulo anterior, em especial o Programa do XXII Governo Constitucional, e assume cinco grandes intenções estratégicas para a próxima década, materializadas em cinco grandes metas que espelham a ambição de todo o setor:

Palavras-Chave	Intenção Estratégica	Meta até 2030
Confiança e Segurança . . . .	Mais Saúde. Alcançar uma população mais saudável, através da promoção de um sistema alimentar mais saudável e sustentável, e de uma maior consciência em relação à qualidade dos alimentos, à segurança e equilíbrio nutricional dos mesmos e à valorização do consumo dos produtos de época, pequenos ruminantes autóctones e das cadeias curtas de distribuição, bem como a promoção do uso responsável dos antimicrobianos em agropecuária, com vista à redução da emergência das resistências antimicrobianas.	Aumentar, em 20 %, o nível de adesão à Dieta Mediterrânica.
Diversidade, igualdade e intergeracionalidade.	Mais Inclusão. Garantir uma agricultura mais inclusiva, igualitária e integrada, que não deixa ninguém para trás, promovendo a cooperação intergeracional e integrando todos os agentes da cadeia de valor, potenciando a atração de mais jovens para os territórios rurais e para a atividade agrícola, valorizando igualmente a agricultura familiar, bem como promotora da igualdade entre mulheres e homens.	Instalar 80 % dos novos jovens agricultores nos territórios de baixa densidade.
Competitividade . . . . .	Mais Rendimentos. Criar melhores condições para o aumento do rendimento para os produtores, de forma a tornar a atividade agrícola mais rentável, atrativa e competitiva, promovendo a fixação de pessoas nos meios rurais.	Aumentar o valor da produção agroalimentar em 15 %.
Sustentabilidade . . . . .	Mais Futuro. Desenvolver um país melhor para as novas gerações, pela melhor resiliência do território e dos seus agentes para as alterações climáticas, por uma gestão sustentável dos recursos naturais, pela proteção ambiental e por uma maior valorização dos nossos produtos endógenos, da atividade agrícola e pecuária extensiva.	Mais de metade (+50 %) da área agrícola em regimes de produção sustentável reconhecidos.



Palavras-Chave	Intenção Estratégica	Meta até 2030
Conhecimento . . . . .	Mais Inovação. Criar e partilhar conhecimento para potenciar a inovação no setor agroalimentar, de forma a corresponder às novas necessidades dos consumidores e a privilegiar a introdução de novas tecnologias no setor agrícola, garantindo a capacitação de todos e todas.	Aumentar em 60 % o investimento em investigação e desenvolvimento (I&D).

## 2 — Arquitetura da Agenda: Pilares e Eixos estratégicos

A Agenda assume as metas do Programa do XXII Governo Constitucional, algo que se materializa nas cinco grandes intenções estratégicas e nas suas respetivas cinco metas. Para que esta concretização seja possível, é necessário definir um conjunto de iniciativas para que todos possam ser mobilizados na implementação desta Agenda e se transformem em agentes de mudança.

Assim, as intenções estratégicas desta Agenda recaem sobre quatro grupos principais de destinatários: os cidadãos, os agentes do território, os produtores (agricultores, proprietários rurais e indústria) e os agentes de políticas públicas. Estes grupos traduzem-se nos quatro pilares fundamentais da Agenda:

Sociedade — Cidadãos conscientes do papel da sua alimentação na promoção da sua saúde e bem-estar;

Território — Agentes do território que protegem o planeta e valorizam os recursos naturais;

Cadeia de valor — Produtores inovadores e competitivos à escala global;

Estado — Agentes de políticas públicas que apoiam a agricultura e promovem o seu desenvolvimento.

Os pilares desta Agenda contribuem para organizar as diferentes iniciativas em torno de um total de 10 eixos estratégicos, os quais estão associados aos objetivos do Programa do XXII Governo Constitucional:

Pilar	Eixo estratégico	Objetivos de 2.º nível do Programa do Governo
I. Sociedade . . . . .	I.1 Promoção da Dieta Mediterrânica e de uma alimentação equilibrada, diversificada e sustentável.	Evoluir para uma agricultura mais sustentável.
	I.2 Promoção da saúde animal e da sanidade vegetal.	Evoluir para uma agricultura mais sustentável.
II. Território . . . . .	II.1 Combate às alterações climáticas . . . . .	Evoluir para uma agricultura mais sustentável.
	II.2 Valorização e gestão sustentável dos recursos naturais e genéticos.	Apostar no regadio eficiente e sustentável.
	II.3 Reforço do tecido socioeconómico dos territórios rurais.	Apoiar a pequena agricultura e o rejuvenescimento do setor.
III. Cadeia de valor . . . . .	III.1 Inovação e digitalização da agricultura . . . . .	Evoluir para uma agricultura mais sustentável.
	III.2 Internacionalização das cadeias de valor	Restabelecer o equilíbrio nas cadeias de valor agrícolas, pecuárias e silvo-industriais.
IV. Estado . . . . .	III.3 Gestão sustentável da energia . . . . .	Evoluir para uma agricultura mais sustentável.
	IV.1 Dinamização da rede nacional de inovação da agricultura.	Evoluir para uma agricultura mais sustentável.
	IV.2 Modernização e simplificação . . . . .	Defender uma PAC pós-2020 mais justa e inclusiva.

Considerados os eixos estratégicos e a sua articulação com o Programa do XXII Governo Constitucional, a Agenda apresenta um conjunto de 15 iniciativas emblemáticas, que pretende implementar até 2030, cujo detalhe se apresenta no capítulo seguinte:



Eixo estratégico	Iniciativa emblemática
I.1. Promoção da Dieta Mediterrânica e de uma alimentação equilibrada, diversificada e sustentável.	1. Alimentação sustentável.
I.2. Promoção da saúde animal e da sanidade vegetal . . . . .	2. Uma Só Saúde.
II.1. Combate às alterações climáticas. . . . .	3. Mitigação das alterações climáticas.
	4. Adaptação às alterações climáticas.
II.2. Valorização e gestão sustentável dos recursos naturais e genéticos.	5. Agricultura circular.
II.3. Reforço do tecido socioeconómico dos territórios rurais	6. Territórios sustentáveis.
III.1. Inovação e digitalização da agricultura . . . . .	7. Revitalização das zonas rurais.
III.2. Internacionalização das cadeias de valor. . . . .	8. Agricultura 4.0.
	9. Promoção dos produtos agroalimentares portugueses.
III.3. Gestão sustentável da energia. . . . .	10. Excelência da organização da produção.
IV.1. Dinamização da rede nacional de inovação da agricultura	11. Transição agroenergética.
	12. Promoção da investigação, inovação e capacitação.
IV.2. Modernização e simplificação . . . . .	13. Rede de Inovação.
	14. Portal Único da Agricultura.
	15. Reorganiza.

## 3 — Iniciativas emblemáticas

**Eixo I.1 Promoção da Dieta Mediterrânica e de uma alimentação equilibrada, diversificada e sustentável**

Iniciativa 1	Alimentação sustentável		
Descrição . . . . .	Esta iniciativa pretende estimular a produção nacional, a adoção de sistemas de produção e distribuição mais sustentáveis, as cadeias curtas de abastecimento, a valorização dos produtos de qualidade, da dieta mediterrânica e a sensibilização dos consumidores e da população em geral para a adoção de uma alimentação nutricionalmente equilibrada e para o consumo de produtos de época e de carne de pequenos ruminantes autóctones. Tudo isto tendo sempre em consideração as orientações do Conselho de Segurança Alimentar e Nutricional — Portugal (CONSAN-P).		
Objetivos operacionais	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fomentar o consumo dos produtos nacionais, regionais e locais e garantir a sua autenticidade, em equilíbrio com os princípios da Dieta Mediterrânica.</li> <li>2. Promover e valorizar os produtos endógenos, os produtos de qualidade certificada e a Dieta Mediterrânica.</li> <li>3. Educar para uma alimentação saudável e sustentável.</li> <li>4. Combater o desperdício alimentar.</li> </ol>		
Linhas de ação . . . . .	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.1. Consumo: fomentar o acesso a alimentos seguros, diversificados, de época e de qualidade (e.g. restauração coletiva, mercados locais, circuitos curtos).</li> <li>1.2. Produtos: introduzir tecnologias e medidas de rastreabilidade e autenticidade dos produtos (como tecnologias baseadas em <i>blockchain</i>).</li> <li>1.3. Dieta Mediterrânica: promover e valorizar a Dieta Mediterrânica.</li> <li>1.4. Comunicação: informar, formar e educar para uma alimentação saudável e sustentável, e visando o combate ao desperdício alimentar.</li> </ol>		
Entidade coordenadora da iniciativa.	Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR).	Organismos que colaboram na implementação.	<p>Autoridade de Gestão do Programa de Desenvolvimento Rural (AG do PDR)</p> <p>Direção-Geral de Alimentação e Veterinária (DGAV)</p> <p>Direções Regionais de Agricultura e Pescas (DRAPs)</p> <p>Gabinete de Planeamento, Políticas e Administração Geral (GPP)</p> <p>Instituto Nacional de Investigação Agrária e Veterinária, I. P. (INIAV, I. P.)</p> <p>Instituto dos Vinhos do Douro e do Porto, I. P. (IVDP, I. P.)</p> <p>Instituto da Vinha e do Vinho, I. P. (IVV, I. P.)</p> <p>Direção-Geral da Educação</p> <p>Instituto do Turismo de Portugal, I. P. (Turismo de Portugal, I. P.)</p> <p>Direção-Geral do Consumidor (DGC)</p> <p>Direção-Geral da Saúde (DGS)</p> <p>Instituto Nacional de Saúde Doutor Ricardo Jorge, I. P. (INSA, I. P.)</p> <p>Agência Portuguesa do Ambiente, I. P. (APA, I. P.)</p>

**Eixo I.2 Promoção da saúde animal e da sanidade vegetal**

Iniciativa 2	Uma Só Saúde		
Descrição . . . . .	Num mundo global, torna-se necessário adotar abordagens multidisciplinares e uma colaboração intersetorial entre entidades, cuja missão passa pela garantia da saúde humana, da saúde animal, da fitossanidade e da saúde ambiental, numa perspetiva integradora da saúde dos ecossistemas a várias escalas, tendo como insígnia orientadora «a estratégia do desenvolvimento sustentável» da ONU para 2030. Esta iniciativa reconhece a inexistência de fronteiras entre pessoas, animais, plantas e o ambiente, pretendendo estimular sinergias intersetoriais e a harmonização de abordagens, metodologias, processamento de dados e modelos para a avaliação, previsão, prevenção e gestão de riscos de origem animal, alimentar, resistência aos antimicrobianos (RAM) e outras ameaças emergentes, informando a tomada de decisão a vários níveis. A iniciativa visa, ainda, a formação e a sensibilização dos diferentes atores setoriais e da sociedade civil em geral para a implementação transversal do conceito de «uma só saúde».		
Objetivos operacionais	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reduzir a incidência de doenças das plantas e dos animais com impacto na saúde e bem-estar da população humana e no ambiente.</li> <li>2. Impulsionar a adaptação da produção animal e vegetal às ameaças emergentes.</li> <li>3. Promover a educação para uma só saúde.</li> <li>4. Reduzir a emergência à resistência a antimicrobianos.</li> </ol>		
Linhas de ação . . . . .	<ol style="list-style-type: none"> <li>2.1. Consórcio de Inteligência Epidemiológica: criar e operacionalizar um consórcio de Inteligência Epidemiológica com vista a preparar e responder a zoonoses e outras ameaças (re)emergentes.</li> <li>2.2. Metodologias de vigilância: harmonizar abordagens metodológicas, procedimentos operacionais e indicadores utilizados por diferentes entidades na monitorização de zoonoses, doenças da via alimentar e RAM.</li> <li>2.3. Desenho e implementação de intervenções de reforço do uso responsável de antimicrobianos em agropecuária.</li> <li>2.4. Integração de sistemas: reforçar a interoperabilidade e a gestão de sistemas epidemiológicos de vigilância e controlo, para melhorar a resposta dos organismos da Administração Pública ao impacto de potenciais zoonoses e outras ameaças.</li> <li>2.5. Avaliação de indicadores: desenvolver aplicações para a avaliação remota de indicadores de saúde humana, saúde animal, fitossanidade e higiene ambiental.</li> </ol>		
Entidade coordenadora da iniciativa.	DGAV . . . . .	Organismos que colaboram na implementação.	INSA, I. P. DGS. APA, I. P. Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I. P. (ICNF, I. P.). DGADR. DRAPs. INIAV, I. P. Autoridade de Segurança Alimentar e Económica. Outros organismos da Administração Pública.

**Eixo II.1 Combate às alterações climáticas**

Iniciativa 3	Mitigação das alterações climáticas		
Descrição . . . . .	Esta iniciativa tem como objetivos promover a redução das emissões de GEE no setor agrícola, assim como potenciar o aumento do sequestro de carbono no solo. Mobilizará os agentes do território e capacitará a cadeia de valor agroalimentar para a importância da concretização das orientações previstas no Roteiro para a Neutralidade Carbónica e as metas estabelecidas no Plano Nacional Energia Clima 2030.		
Objetivos operacionais	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reduzir as emissões de GEE pela pecuária e práticas agrícolas.</li> <li>2. Incrementar o sequestro de carbono nos solos.</li> </ol>		
Linhas de ação . . . . .	<ol style="list-style-type: none"> <li>3.1. Alimentação animal: apoiar a investigação, desenvolvimento e aplicação de aditivos e regimes alimentares dos ruminantes que contribuam para a redução das emissões de metano.</li> <li>3.2. Efluentes pecuários e agroindustriais: desenvolver e adotar sistemas de gestão de efluentes com menores emissões de GEE.</li> <li>3.3. Fertilização do solo: reduzir a aplicação de adubos químicos azotados e incrementar a aplicação de matéria orgânica no solo, nomeadamente através da aplicação de composto.</li> <li>3.4. Matéria orgânica no solo: incentivar a implementação de sistemas, culturas e práticas agrícolas que promovam o teor de matéria orgânica no solo (sequestro de carbono), incluindo o aumento da área das pastagens permanentes melhoradas.</li> </ol>		
Entidade coordenadora da iniciativa	GPP . . . . .	Organismos que colaboram na implementação.	DGAV DGADR INIAV, I. P. DRAP APA, I. P. ICNF, I. P. Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDRs).



Iniciativa 4	Adaptação às alterações climáticas		
Descrição . . . . .	Esta iniciativa é da maior importância no setor agrícola e pecuário, tendo em conta os atuais impactos e os que são esperados no futuro, bem como a necessidade de se atuar já, de forma a adaptar a produção agrícola. Esta será uma iniciativa que capacitará os nossos territórios, promovendo a cultura de espécies vegetais e a criação de animais com maior resiliência às alterações climáticas, assim como uma gestão mais eficiente dos recursos solo e água, permitindo a implementação de medidas aos diversos níveis, que contribuam para a salvaguarda da sustentabilidade do setor agrícola e dos recursos, para o fornecimento dos múltiplos bens e serviços do ecossistema e para a redução da vulnerabilidade às alterações climáticas.		
Objetivos operacionais	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Preservar e melhorar o potencial produtivo dos solos, melhorar a gestão do risco e combater a desertificação.</li> <li>2. Reforçar a disponibilidade de água para a agricultura, garantindo a sua utilização sustentável.</li> <li>3. Aumentar a resiliência dos ecossistemas agrícolas, espécies e <i>habitats</i> aos efeitos das alterações climáticas.</li> <li>4. Aumentar o conhecimento sobre a atividade agrícola, os impactos potenciais e cumulativos, a capacidade de resposta e implementar medidas de adaptação.</li> </ol>		
Linhas de ação . . . . .	<ol style="list-style-type: none"> <li>4.1. Conservação e fertilidade do solo: promover a adoção de práticas agrícolas de conservação do solo e de melhoria da sua fertilidade.</li> <li>4.2. Gestão de risco: desenvolver modelos preditivos e elaborar cartas de risco; alargar a contratação do seguro de colheitas.</li> <li>4.3. Gestão dos recursos hídricos: incrementar a capacidade de armazenamento, distribuição e gestão eficiente da água, em linha com o Programa Nacional de Regadios.</li> <li>4.4. Adaptação: instalar ou reconverter para culturas com espécies e variedades, melhor adaptadas às alterações climáticas, desenvolver e adotar práticas e técnicas que reduzam a vulnerabilidade e exposição a riscos bióticos e abióticos.</li> <li>4.5. Recursos genéticos: promover a conservação, melhoramento e valorização dos recursos genéticos de natureza animal e vegetal.</li> <li>4.6. Gestão de vegetação: promover o pastoreio extensivo com raças autóctones e aproveitamento agrícola em redor dos aglomerados populacionais.</li> <li>4.7. Comunicação: promover ações de capacitação e sensibilização sobre as responsabilidades ambientais e para a adoção de boas práticas no contexto das alterações climáticas.</li> </ol>		
Entidade coordenadora da iniciativa.	GPP . . . . .	Organismos que colaboram na implementação.	DGADR. DGAV. AG do PDR. Instituto de Financiamento da Agricultura e Pescas, I. P. (IFAP, I. P.) IVDP, I. P. IVV, I. P. INIAV, I. P. DRAP. APA, I. P. CCDRs. ICNF, I. P. Direção-Geral do Território (DGT).

## Eixo II.2 Valorização e gestão sustentável dos recursos naturais e genéticos

Iniciativa 5	Agricultura circular		
Descrição . . . . .	A transição para uma agricultura circular e mais sustentável impõe uma gestão otimizada dos recursos no sistema alimentar, numa abordagem circular dos sistemas de produção vegetal e animal, potenciando a cascata de valor. A iniciativa Agricultura circular desenvolverá o aproveitamento dos subprodutos agrícolas, pecuários e agroindustriais, de forma integrada e sustentável do ponto de vista económico e ambiental.		
Objetivos operacionais	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reduzir a pressão da atividade agrícola na utilização dos recursos naturais.</li> <li>2. Reduzir os custos de eliminação, transformando subprodutos em benefícios.</li> <li>3. Desenvolver novos produtos, processos e serviços inovadores, de maior valor acrescentado numa abordagem holística de cascata de valor e respeitando os princípios da bioeconomia sustentável.</li> </ol>		
Linhas de ação . . . . .	<ol style="list-style-type: none"> <li>5.1. Fertilizantes orgânicos: promover o desenvolvimento de fertilizantes orgânicos, compostagem local, incrementar a fertilidade, estrutura, microbioma, resiliência, sequestro de carbono, redução da poluição do ar, gestão e proteção da qualidade da água e dos ecossistemas.</li> <li>5.2. Produção animal: promover a produção animal sustentável como elo de ligação na agricultura circular, aumentar a produção, a qualidade e a utilização de pastagens e forragens, visando a adaptação/mitigação, face às alterações climáticas e à necessidade de garantia do bem-estar animal e de gestão dos recursos genéticos animais.</li> <li>5.3. Biogás: Promover soluções integradas de tratamento dos efluentes agropecuários associadas à recuperação de biogás para produção de energia.</li> </ol>		



Iniciativa 5	Agricultura circular		
	<p>5.4. Biorrefinarias e pequenas centrais de biomassa: implementar biorrefinarias rurais/regionais direcionadas para a obtenção de bioprodutos, otimizar a utilização de agrobiomassas não competindo com a cadeia alimentar (humana e animal), desenvolver novos processos e novos produtos de maior valor acrescentado, apostar na digitalização, e em pequenas centrais de produção de energia (calor/eletricidade).</p> <p>5.5. Subprodutos: explorar a valorização de subprodutos numa lógica de cascata de valor e de abordagem integrada dos sistemas de produção, promover a integração de atividades como os subprodutos em alimentação animal e os serviços de ecossistema.</p>		
Entidade coordenadora da iniciativa.	INIAV, I. P. . . . . .	Organismos que colaboram na implementação.	DGADR. DRAPs. DGAV. IVDP, I. P. IVV, I. P. APA, I. P. Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG). ICNF, I. P.
Iniciativa 6	Territórios sustentáveis		
Descrição . . . . .	A iniciativa territórios sustentáveis pretende promover o desenvolvimento sustentável, uma gestão eficiente de recursos naturais como a água, os solos e a biodiversidade, e a valorização dos recursos endógenos dos territórios nacionais, procurando ainda consolidar a utilização sustentável dos recursos naturais, nomeadamente do solo, da água e da biodiversidade, numa abordagem integrada do agroecossistema.		
Objetivos operacionais	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Promover a sustentabilidade da agricultura e da pecuária extensiva.</li> <li>2. Promover o uso sustentável do solo, água e biodiversidade.</li> <li>3. Promover os serviços de ecossistemas agrícolas e agroflorestais.</li> <li>4. Manter e incrementar as áreas de agricultura, nos territórios agroflorestais mais vulneráveis ao risco de incêndios rurais.</li> </ol>		
Linhas de ação . . . . .	<ol style="list-style-type: none"> <li>6.1. Sistemas de produção mais sustentáveis: aumentar a área do modo de produção integrada, modo de produção biológica, agricultura de conservação, agroecologia, e outros regimes sustentáveis.</li> <li>6.2. Práticas agrícolas: desenvolver e adotar práticas de proteção integrada e agroecológicas que permitam a redução do uso e do risco de <i>inputs</i> de síntese.</li> <li>6.3. Serviços de ecossistema: desenvolver e valorizar os serviços ecológicos, promover a biodiversidade, a apicultura e a silvopastorícia.</li> <li>6.4. Pequena agricultura e agricultura familiar: promover a conservação e valorização dos recursos dos territórios associados à atividade agrícola.</li> <li>6.5. Recursos endógenos: promover a utilização dos recursos genéticos endógenos animais e vegetais.</li> <li>6.6. Infraestruturas: promover o desenvolvimento de infraestruturas (rega, redes de comunicação digital, plataformas de avisos, etc.).</li> </ol>		
Entidade coordenadora da iniciativa.	DGADR. . . . . .	Organismos que colaboram na implementação.	GPP. DGAV. DRAPs. AG do PDR. IFAP, I. P. INIAV, I. P. IVDP, I. P. IVV, I. P. APA, I. P. ICNF, I. P. DGT.

### Eixo II.3 Reforço do tecido socioeconómico dos territórios rurais

Iniciativa 7	Revitalização das zonas rurais		
Descrição . . . . .	<p>A iniciativa visa atrair e fixar pessoas nos meios rurais, sobretudo jovens, em atividades agrícolas, da indústria agroalimentar ou de prestação de serviços a todo o setor e atividades conexas.</p> <p>Desenvolverá uma nova abordagem dirigida à população residente nestes territórios, com atividade relacionada com o setor agroalimentar, nomeadamente a agricultura familiar, aos jovens agricultores e jovens empresários rurais, às mulheres agricultoras, criando e promovendo novos incentivos e benefícios de contexto para que mais pessoas se possam envolver no setor agroalimentar e atividades conexas.</p>		



Iniciativa 7	Revitalização das zonas rurais		
Objetivos operacionais	<p>1. Promover o rejuvenescimento e o capital social dos territórios rurais.</p> <p>2. Promover a criação de mais empresas no setor agroalimentar e serviços conexos.</p> <p>3. Criar mais emprego no setor agroalimentar e serviços conexos.</p>		
Linhas de ação . . . . .	<p>7.1. Acesso à terra: facilitar o acesso à terra, promover formas de emparcelamento, estudar e desenvolver formas inovadoras de acesso e de gestão partilhada e ou agregada.</p> <p>7.2. Conhecimento: promover a partilha e difusão do conhecimento, o estabelecimento de redes de inovação e de criatividade, com grande foco na pequena produção, na agricultura familiar, no papel, contributo e condições das mulheres agricultoras, nos jovens agricultores e nos jovens empresários rurais, e a articulação com as escolas profissionais e entidades com responsabilidades na formação profissional.</p> <p>7.3. Instrumentos financeiros: disponibilizar instrumentos financeiros de acesso ao capital e gestão de risco, de apoio aos pequenos agricultores e detentores do Estatuto da Agricultura Familiar e melhorar os instrumentos de apoio à renovação geracional, em especial através da PAC, com um enfoque na mobilização das mulheres para a utilização destes instrumentos e para o empreendedorismo.</p> <p>7.4. Mercados: facilitar o acesso aos mercados, nomeadamente pelo desenvolvimento de plataformas de comercialização e redes de cooperação.</p> <p>7.5. Territórios rurais inteligentes: desenvolver territórios rurais mais inovadores, através do envolvimento dos vários atores locais, dos recursos endógenos, do conhecimento, num processo participado e igualitário, adaptado à realidade local, capaz de contextualizar as diferentes soluções tecnológicas e com ações integradas que contribuam para a adoção de diferentes ferramentas disponíveis, nomeadamente digitais.</p> <p>7.6. Diversificação económica: incentivar a diversidade de atividades em áreas rurais, através da combinação virtuosa da agricultura, pecuária, silvicultura e turismo, e promover a multifuncionalidade dos sistemas agrícolas e agroflorestais.</p>		
Entidade coordenadora da iniciativa.	DGADR. . . . .	Organismos que colaboram na implementação.	<p>INIAV, I. P.</p> <p>AG do PDR.</p> <p>CCDR.</p> <p>Turismo de Portugal, I. P.</p> <p>DGT.</p> <p>Direção-Geral dos Estabelecimentos Escolares (DGEstE).</p> <p>Agência Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional, I. P. (ANQEP, I. P.)</p> <p>ICNF, I. P.</p> <p>INIAV, I. P.</p> <p>DRAPs.</p> <p>Instituto do Emprego e Formação Profissional, I. P. (IEFP, I. P.)</p> <p>GPP.</p>

**Eixo III.1 Inovação e digitalização da agricultura**

Iniciativa 8	Agricultura 4.0		
Descrição . . . . .	<p>A iniciativa Agricultura 4.0 promove a digitalização e a aplicação das tecnologias de informação e comunicação (TIC), para melhorar a produtividade agrícola e agroalimentar, colocando o conhecimento como fator de competitividade, e de igualdade. Para tal será necessário agregar conhecimento científico de base, ferramentas de inteligência artificial, equipamentos avançados, TIC e <i>big data</i> para desenvolver soluções passíveis de aplicação a diferentes sistemas agrícolas (culturas, nível tecnológico, estrutura fundiária da produção, heterogeneidade de solos e climas), com grande potencial de exploração, comercialização e internacionalização. Pretende-se atingir um desenvolvimento económico, ambiental e social sustentável pela democratização da digitalização.</p>		
Objetivos Operacionais	<p>1. Reforçar a digitalização, de forma abrangente, igualitária e inclusiva.</p> <p>2. Promover a utilização de tecnologias como <i>Internet of Things</i> (IoT), <i>big data</i> e de inteligência artificial, entre outras.</p> <p>3. Aumentar a rentabilidade, a resiliência e a sustentabilidade dos sistemas de produção através de uma maior utilização das tecnologias de precisão.</p>		
Linhas de ação	<p>8.1. Agricultura de precisão: recorrer a tecnologias para utilização e gestão eficiente de produtos fitofarmacêuticos, fertilizantes, água e energia.</p> <p>8.2. <i>Digital Innovation Hub</i> (DIH): apoiar e divulgar os DIH no setor agroalimentar.</p> <p>8.3. Tecnologia: adotar novas tecnologias que promovam o desenvolvimento da agricultura de precisão, nomeadamente IoT, aplicações suportadas por inteligência artificial, automação e robótica.</p>		



Iniciativa 8	Agricultura 4.0		
	<p>8.4. Dados: explorar as potencialidades da deteção remota e de proximidade (sensores); promover a recolha de dados sobre a atividade agrícola e a pecuária extensiva, regulamentação e governança no uso dos dados.</p> <p>8.5. Conhecimento: lançar um programa de capacitação em agricultura 4.0 e literacia digital e inovar na transferência/partilha de conhecimento e tecnologia, que promova o acesso e participação de grupos mais excluídos, designadamente das mulheres.</p>		
Entidade coordenadora da iniciativa.	INIAV, I. P. . . . . .	Organismos que colaboram na implementação.	<p>Rede Rural Nacional (RRN).</p> <p>DGADR.</p> <p>DGAV.</p> <p>GPP.</p> <p>IFAP, I. P.</p> <p>Agência para a Modernização Administrativa, I. P. (AMA, I. P.)</p> <p>DGEstE.</p> <p>ANQEP, I. P.</p>

**Eixo III.2 Internacionalização das cadeias de valor**

Iniciativa 9	Promoção dos produtos agroalimentares portugueses		
Descrição . . . . .	<p>A iniciativa para a promoção dos produtos agroalimentares portugueses assumirá duas vertentes: a interna e a externa. A interna terá como objetivo sensibilizar os consumidores no território nacional para a importância do consumo de produtos agroalimentares com o selo nacional. A vertente externa terá como objetivo aumentar a notoriedade e a reputação dos produtos agroalimentares nacionais nos mercados internacionais, assim como potenciar a captação de investimento direto estrangeiro.</p>		
Objetivos Operacionais	<p>1. Aumentar a quota de mercado nacional associada ao consumo dos produtos agroalimentares portugueses.</p> <p>2. Aumentar o valor das exportações agroalimentares portuguesas.</p> <p>3. Aumentar o valor de Investimento Direto Estrangeiro (IDE) destinado à cadeia de valor agroalimentar.</p>		
Linhas de ação . . . . .	<p>9.1. Regulamentação: estabelecer regulamentação incentivadora de boas práticas e impeditiva de práticas comerciais desleais.</p> <p>9.2. Promoção nacional: criar campanhas e estratégias para a promoção do consumo agroalimentar nacional.</p> <p>9.3. Promoção internacional: levantar barreiras à exportação, identificar parceiros que possam apoiar na internacionalização da agroindústria portuguesa e implementar estratégias comuns de comercialização e <i>marketing</i> de produtos agroalimentares e com outros setores de atividade económica (iniciativas de <i>cross-selling</i> e de estratégias de eficiência coletiva), apostando em novas formas de comercialização (comércio eletrónico) e na promoção digital.</p> <p>9.4. Promoção internacional: assegurar o posicionamento da agricultura nacional junto dos fóruns e entidades com foco no investimento no setor agroalimentar, tendo por base uma proposta de valor distintiva de Portugal enquanto destino de IDE orientado ao setor agroalimentar e que permita reduzir falhas das cadeias de valor.</p> <p>9.5. Inovação: apoiar a inovação para a criação de novos produtos que correspondam às novas tendências de consumo, apoiar a inovação orientada para a exportação (desenvolvimento de novos produtos e conceitos para mercados específicos).</p>		
Entidade coordenadora da iniciativa.	GPP . . . . .	Organismos que colaboram na implementação.	<p>AG do PDR.</p> <p>DGAV.</p> <p>DGADR.</p> <p>Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal, E. P. E. (AICEP, E. P. E.)</p> <p>Direção-Geral de Política Externa.</p> <p>Direção-Geral das Atividades Económicas (DGAE).</p> <p>DGC.</p> <p>DGAE.</p> <p>Turismo de Portugal, I. P.</p> <p>INIAV, I. P.</p>

Iniciativa 10	Excelência da organização da produção		
Descrição . . . . .	<p>A iniciativa para a excelência da organização da produção permitirá construir um referencial de boas práticas, para que todos os agentes da produção, desde os pequenos aos grandes produtores, as sociedades agroindustriais, as cooperativas e as organizações de produtores, se possam modernizar, articular e colaborar entre si, desenvolvendo mecanismos de incentivo adicionais para todos os que cumpram com os diferentes referenciais de boas práticas. Esta iniciativa terá como objetivo contribuir para uma melhor coordenação e organização da produção, apoiando o ganho de escala, a valorização dos produtos agroalimentares nacionais e o aumento do rendimento dos produtores, não deixando ninguém para trás.</p>		



Iniciativa 10	Excelência da organização da produção		
Objetivos operacionais	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Concentrar a produção para melhorar a capacidade negocial dos produtores.</li> <li>2. Fomentar a inovação organizacional.</li> <li>3. Diversificar os instrumentos de gestão de risco.</li> </ol>		
Linhas de ação . . . . .	<ol style="list-style-type: none"> <li>10.1. Fundos mutualistas: criar condições institucionais para a criação de fundos mutualistas de agricultores.</li> <li>10.2. Capacitação: capacitar as organizações de produção em gestão profissional, inovação organizacional, economia circular, de <i>marketing</i> e de comércio externo, promovendo a sustentabilidade das unidades produtivas dos seus associados.</li> <li>10.3. Organização da produção: promover organizações de nível superior [interprofissionais, associações ou fusão de Organizações de Produtores (OP) reconhecidas].</li> <li>10.4. Integração: criar medidas de apoio à integração no mercado das pequenas explorações agrícolas e de pequenas unidades de processamento agroalimentar e assegurar relações equilibradas entre os vários operadores das cadeias de abastecimento.</li> <li>10.5. Inovação organizacional: reconhecer modelos inovadores de organizações de produtores ou cooperativas, adaptados à pequena agricultura familiar e multiprodutos.</li> </ol>		
Entidade coordenadora da iniciativa.	GPP . . . . .	Organismos que colaboram na implementação.	DGAV. INIAV, I. P. DGADR. DRAPs. AG do PDR. IFAP, I. P. AICEP, E. P. E. ICNF, I. P.

### Eixo III.3 Gestão sustentável da energia

Iniciativa 11	Transição agroenergética		
Descrição . . . . .	A iniciativa transição agroenergética visa promover a adoção de energias limpas como a fotovoltaica, a eólica ou a biomassa na produção agroalimentar, numa base descentralizada e através do autoconsumo de energias renováveis ou do estabelecimento de Comunidades de Energia Renovável, contribuindo para a descarbonização, para o investimento em energias renováveis provenientes de recursos locais, aumentar a eficiência energética e para a diminuição dos custos de contexto junto dos agentes que integram as cadeias de valor.		
Objetivos operacionais	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Incrementar a eficiência energética.</li> <li>2. Promover as energias renováveis e a produção descentralizada de eletricidade.</li> <li>3. Reduzir os custos com energia.</li> </ol>		
Linhas de ação . . . . .	<ol style="list-style-type: none"> <li>11.1. Redes colaborativas: apoiar a inovação e as redes colaborativas de agricultores para a transição energética e descarbonização do setor, nomeadamente através do fomento ao estabelecimento de Comunidades de Energia Renovável e de autoconsumos coletivos.</li> <li>11.2. Produção e consumo de energia: fomentar a eficiência energética e instalação de unidades de produção para o autoconsumo, individual, coletivo ou em contexto de comunidades de energia renovável.</li> <li>11.3. Agricultura familiar: direitos relativos aos consumos de energia, consagrados pelo Estatuto da Agricultura Familiar, como sejam a gestão eficiente de custos e redução dos custos de energia e a utilização de energias com base em fontes de produção renováveis.</li> </ol>		
Entidade coordenadora da iniciativa.	DGADR. . . . .	Organismos que colaboram na implementação.	GPP. DGEG. AG do PDR.

### 3.1. Eixo IV.1 Dinamização da rede nacional de investigação da agricultura

Iniciativa 12	Promoção da investigação, inovação e capacitação		
Descrição . . . . .	<p>Esta iniciativa definirá as prioridades da investigação, inovação e capacitação para a próxima década. Esta iniciativa terá a responsabilidade de apontar o caminho do futuro, mobilizando o ecossistema de investigação e inovação do setor agroalimentar na promoção e valorização da agricultura portuguesa, no reforço do acesso ao conhecimento, aprendizagem e desenvolvimento de competências.</p> <p>Integra instituições do Sistema Científico e Tecnológico Nacional, agricultores, associações, empresas, câmaras municipais, organizações de produtores e de empresas e outros atores do território, numa estratégia mobilizadora para o desenvolvimento sustentável do setor.</p>		



Iniciativa 12	Promoção da investigação, inovação e capacitação		
Objetivos Operacionais	<p>1. Incrementar o investimento em investigação e inovação em agricultura e alimentação.</p> <p>2. Incrementar os resultados por euro investido (<i>value for money</i>) nas atividades de investigação e inovação.</p> <p>3. Incrementar o acesso ao conhecimento, aprendizagem e desenvolvimento de competências dos agentes do setor, promovendo o acesso e participação de grupos mais excluídos, designadamente das mulheres.</p>		
Linhas de ação . . . . .	<p>12.1. Investigação e inovação: estabelecer as linhas orientadoras de I&amp;D na agricultura e na alimentação no período 2020-2030.</p> <p>12.2. Formação, educação e capacitação: definir linhas orientadoras para o período 2020-2030.</p> <p>12.3. Capacitação técnica: promover o reforço das qualificações de técnicos e produtores, dotar o setor e os serviços de capacidade técnica e conhecimento atualizado.</p> <p>12.4. Partilha do conhecimento: promover redes de demonstração, <i>coaching</i> e grupos de aprendizagem entre pares, reforçando a cooperação inter-temática, inter-regional e internacional.</p>		
Entidade coordenadora da iniciativa.	INIAV, I. P. . . . .	Organismos que colaboram na implementação.	<p>RRN e DGADR.</p> <p>DGAV.</p> <p>AMA, I. P.</p> <p>Turismo de Portugal, I. P.</p> <p>IEFP, I. P.</p> <p>INSA, I. P.</p> <p>DGEstE.</p> <p>ANQEP, I. P.</p> <p>APA, I. P.</p> <p>ICNF, I. P.</p> <p>Agência para a Gestão Integrada de Fogos Rurais, I. P. (AGIF, I. P.)</p>

Iniciativa 13	Rede de Inovação		
Descrição . . . . .	<p>A Rede de Inovação mobilizará os recursos do Ministério da Agricultura, integrará todos os <i>stakeholders</i> com responsabilidade na execução da estratégia de investigação e inovação, reforçando, significativamente, o ecossistema de investigação e inovação agrícola e agroalimentar. Englobará, ainda, a promoção do empreendedorismo agroalimentar e a rede de incubadoras de base rural.</p>		
Objetivos Operacionais	<p>1. Reforçar a capacidade de investigação, inovação, formação, demonstração e transferência de conhecimento e tecnologia.</p> <p>2. Incrementar a capacidade de conservação e valorização dos recursos genéticos nacionais (animais e vegetais).</p> <p>3. Estimular o empreendedorismo de base rural.</p>		
Linhas de ação . . . . .	<p>13.1. Infraestruturas e equipamentos: recuperar e modernizar infraestruturas e equipamentos na rede de estações experimentais do Ministério da Agricultura.</p> <p>13.2. Unidades de demonstração de produção e tecnologia: conceber unidades demonstrativas com modelos de produção modernos de elevada competitividade e unidades de produção tecnológica de última geração, para antecipação e preparação de cenários competitivos a médio prazo.</p> <p>13.3. Recursos genéticos: conservar e valorizar as coleções de variedades regionais e as raças autóctones, com avaliação de variedades e raças selecionadas em modelos de produção comercial.</p> <p>13.4. Empreendedorismo: criar e dinamizar uma Rede de Incubadoras de Base Rural com uma cobertura territorial significativa, incentivando a participação de grupos sub-representados, designadamente das mulheres.</p>		
Entidade coordenadora da iniciativa.	INIAV, I. P. . . . .	Organismos que colaboram na implementação.	<p>DRAPs.</p> <p>DGADR.</p> <p>DGAV.</p> <p>AMA, I. P.</p> <p>AGIF, I. P.</p> <p>ICNF, I. P.</p>

#### Eixo IV.2 Modernização e simplificação

Iniciativa 14	Portal Único da Agricultura		
Descrição . . . . .	<p>Esta iniciativa visa promover a simplificação e a agilização da relação com os agricultores, os cidadãos, as empresas e outros agentes económicos, funcionando como um posto de atendimento <i>online</i>, com disponibilização progressiva de toda a informação e dos serviços prestados pelos organismos da área governativa da agricultura.</p> <p>Esta plataforma digital consolidará os projetos desenvolvidos e em curso no âmbito do programa SIMPLEX, representando, inclusivamente, a medida desta área governativa para a edição 2020-2021.</p>		



Iniciativa 14	Portal Único da Agricultura		
Objetivos Operacionais	1. Centralizar e facilitar os pontos de contacto do(a) agricultor(a) com o Ministério da Agricultura. 2. Simplificar os processos com a Administração Pública.		
Linhas de ação . . . . .	14.1. Avaliação: efetuar o levantamento de todos os serviços prestados e avaliar os respetivos procedimentos. 14.2. Reengenharia: redesenhar circuitos e procedimentos relativos aos serviços prestados (interno a cada Organismo do Ministério) e digitalizar os processos administrativos, de forma a simplificar a relação com a Administração Pública. 14.3. Implementação: integrar processos e plataformas no Portal Único da Agricultura de forma a criar um único ponto de contacto (integração de procedimentos relacionados com vários serviços e ou entidades externas ao Ministério).		
Entidade coordenadora da iniciativa.	IFAP, I. P. . . . .	Organismos que colaboram na implementação.	Organismos do Ministério da Agricultura. AMA, I. P.
Iniciativa 15	Reorganiza		
Descrição . . . . .	Esta iniciativa visa a modernização e simplificação administrativa na área governativa da agricultura (medidas relacionadas com processos internos). Procurará eliminar redundâncias, incrementar a interoperabilidade e a partilha de dados, rever e simplificar processos (reduzir a burocracia e racionalizar processos) e digitalizar procedimentos e vias de interação.		
Objetivos operacionais	1. Simplificar procedimentos internos. 2. Promover a comunicação, a partilha e a interoperabilidade entre serviços de administração direta e indireta do estado. 3. Acelerar a transição digital nos organismos do Ministério.		
Linhas de ação . . . . .	15.1. Avaliação: avaliar os processos e procedimentos nos organismos, institutos e empresas do domínio da área governativa da agricultura, bem como a sua articulação com outras áreas governativas. 15.2. Restruturação: propor medidas de reorganização orgânica, de procedimentos, de partilha e interoperabilidade de dados e informação. 15.3. Digitalização: implementar medidas para consolidar a aposta na transição digital. 15.4. Formação e capacitação: desenvolver e promover ações de formação dos recursos humanos e capacitação dos organismos. 15.5. Monitorização: reforçar mecanismos de monitorização, avaliação e ajustamento dos processos e procedimentos.		
Entidade coordenadora da iniciativa.	GPP . . . . .	Organismos que colaboram na implementação.	Organismos do Ministério da Agricultura. AMA, I. P. Outros Organismos da Administração Pública.

### Parte III — Modelo de Implementação e Governação

#### 1 — Modelo de Acompanhamento e Monitorização da Agenda

A Agenda, sendo o documento orientador da política agrícola em Portugal para a próxima década, carece de um modelo de implementação e governação pragmático, ágil e que permita envolver todos os agentes na concretização das metas definidas, dentro dos prazos acordados.

Para concretizar as metas definidas na Agenda, o modelo de implementação e governação tem de estar centrado nos derradeiros destinatários das iniciativas previstas nesta Agenda: os cidadãos e os produtores.

Os cidadãos, sendo os destinatários finais dos produtos agrícolas, são o último elo da cadeia de distribuição. É o cidadão que valoriza o produto que consome e que está disposto a pagar mais, se o produto for de maior valor para a sua alimentação e bem-estar. É o cidadão que tem a última palavra no que diz respeito à escolha que possa realizar. Cidadãos mais conscientes e informados optam por melhores alimentos, nutricionalmente equilibrados e seguros, produzidos de forma mais sustentável, de origem na produção nacional ou local. Por isso, o modelo de implementação e governação desta Agenda coloca os cidadãos no epicentro da governação. Os cidadãos são a face visível da procura dos bens alimentares e serviços associados.

Os produtores representam o lado da oferta. São os agricultores individuais, as suas famílias, as empresas, as organizações de produtores e as cooperativas que trabalham todos os dias, para produzir bens agrícolas e alimentos que satisfaçam as necessidades da procura no mercado. Os produtores são cruciais para o abastecimento do mercado, para o funcionamento das cadeias de distribuição, assegurando produtos seguros, de qualidade e a preços acessíveis. Estes são agentes

económicos, cujo bem-estar depende dos rendimentos da atividade agrícola e do escoamento da produção agroindustrial. Sendo o mercado global, os consumidores e os cidadãos são cada vez mais exigentes, pelo que os produtores são pressionados a inovar nos produtos, processos ou sistemas de produção agrícola, para tornar a produção mais competitiva e sustentável.

Os cidadãos e os produtores, agrícolas e agroalimentares, são o centro e o foco principal de toda a Agenda.

Como a produção agrícola em Portugal é muito fragmentada e com fortes assimetrias no mercado, o modelo de implementação e governação da Agenda procura ajudar os produtores a chegar com maior eficácia aos cidadãos e a colherem maiores retornos sobre os investimentos e obterem melhores remunerações das atividades realizadas. Daí que, quer os Agentes do Território (os municípios, as comunidades intermunicipais, as associações de desenvolvimento local, as escolas profissionais, as instituições de ensino superior, as confederações e associações empresariais, entre tantos outros) como os Agentes de Políticas Públicas (as diferentes áreas governativas e respetivos organismos que contribuem para a implementação das iniciativas da Agenda) tenham um papel fundamental de envolvimento, dinamização e melhoria do contexto, para que os produtores tenham sucesso e contribuam para o desenvolvimento económico e social, assim como para a preservação da riqueza ambiental.

O modelo de implementação e governação desta Agenda convoca e integra os Agentes do Território através do Conselho Consultivo, e os Agentes de Políticas Públicas através do Conselho Interministerial. A missão do Conselho Consultivo é fazer ouvir e envolver os agentes de proximidade, para que as iniciativas previstas nesta Agenda possam ser mais facilmente executadas, apoiando os produtores a valorizar a sua produção e a chegar com maior eficácia junto dos consumidores. A missão do Conselho Interministerial centra-se em envolver e articular todas as áreas governativas que contribuem para a concretização das metas previstas nesta Agenda, assegurando a coordenação global da Agenda e a sua monitorização.

O Ministério da Agricultura tem em si a responsabilidade de definir a estratégia e implementar a Agenda, mobilizando os seus recursos para apoiar a concretização das várias iniciativas emblemáticas, rumo a uma agricultura mais inovadora, mais competitiva, mais sustentável e mais inclusiva.

#### 1.1 — Conselho Interministerial

O Conselho Interministerial integra as áreas governativas que contribuem para a implementação das iniciativas emblemáticas da presente Agenda, reunindo uma vez por ano, para analisar os resultados e propor ajustamentos ao Ministério da Agricultura. É composto por diversas áreas governativas, assegurando a correta articulação da Agenda com os interesses dos diferentes setores de atividade económica:

- Economia e da transição digital;
- Negócios estrangeiros;
- Finanças;
- Justiça;
- Modernização do Estado e da administração pública;
- Planeamento;
- Ciência, tecnologia e ensino superior;
- Educação;
- Trabalho, solidariedade e segurança social;
- Saúde;
- Ambiente e da ação climática;
- Coesão territorial;
- Agricultura;
- Mar.

Caberá ao próprio Conselho preparar e aprovar o seu regulamento interno, que define o modelo adequado de funcionamento e organização.

### 1.2 — Conselho Consultivo

Ao Conselho Consultivo compete pronunciar-se sobre a avaliação e ajustamentos da Agenda e sobre outras matérias solicitadas pelo Conselho Interministerial. Este Conselho integra vários *stakeholders* do setor agroalimentar e da sociedade civil, e reúne anualmente, para dar o seu parecer ao Conselho Interministerial. É composto por:

AGROBIO — Associação Portuguesa de Agricultura Biológica;  
AHRESP — Associação da Hotelaria, Restauração e Similares de Portugal;  
AJAP — Associação dos Jovens Agricultores de Portugal;  
ANESPO — Associação Nacional de Escolas Profissionais;  
ANMP — Associação Nacional de Municípios Portugueses;  
CAP — Confederação dos Agricultores de Portugal;  
CCISP — Conselho Coordenador dos Institutos Superiores Politécnicos;  
CIP — Confederação Empresarial de Portugal;  
CNA — Confederação Nacional de Agricultura;  
CNJ — Confederação Nacional dos Jovens Agricultores de Portugal;  
CONFAGRI — Confederação Nacional de Cooperativas Agrícolas e do Crédito Agrícola de Portugal;  
CPADA — Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente;  
CRUP — Conselho de Reitores das Universidades Portuguesas;  
FIPA — Federação das Indústrias Portuguesas Agroalimentares;  
FMT — Minha Terra — Federação Portuguesa de Associações de Desenvolvimento Local;  
Ordem dos Nutricionistas;  
PortugalFoods;  
Portugal Fresh;  
E ainda personalidades de reconhecido mérito e outras entidades a convidar.

O Conselho Consultivo preparará e aprovará o seu regulamento interno, que define o modelo adequado de funcionamento e organização.

### 1.3 — Ministério da Agricultura

O Ministério da Agricultura, por sua vez, é responsável pela definição da estratégia para a Agenda e executa e acompanha as iniciativas, a par com todas as entidades encarregues da implementação e monitorização da Agenda. Uma lista não exaustiva destas entidades inclui:

GPP;  
INIAV, I. P.;  
DGADR;  
DGAV;  
IFAP, I. P.;  
IVV, I. P.;  
IVDP, I. P.;  
DRAPs;  
AG do PDR.

Todas as entidades responsáveis pela implementação das iniciativas desta Agenda serão responsáveis por elaborar os planos de projeto com as ações, metas, *Key Performance Indicator* (KPI) e propostas de orçamento, após aprovação da Agenda. O GPP assegura a monitorização dos indicadores e metas da Agenda e a sua partilha com outros planos relevantes, como o Plano nacional de gestão integrada dos fogos rurais.

O Ministério da Agricultura é ainda responsável pela concertação com as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

### 2 — Cronograma

A implementação da Agenda ocorrerá no período 2020-2030, bem como as atividades de comunicação e revisão associadas.

A começar já no segundo semestre de 2020, as entidades responsáveis pela implementação de cada iniciativa devem elaborar os seus planos de projeto.

Preveem-se três grandes momentos de comunicação, um no segundo semestre de 2020 para o lançamento da Agenda e em dois momentos posteriores, em 2023 e 2027, para comunicar eventuais ajustes às iniciativas e ou potenciar a implementação das mesmas.

A monitorização da Agenda far-se-á ao longo de todo o período 2020-2030, incluindo as avaliações intercalares no primeiro semestre de cada ano, a começar em 2021.

Terra Futura | Fazer crescer a Agricultura, inovando-a e entregando-a à próxima geração.

<sup>1</sup> Fonte: *Global food supply and demand: Consumer trends and trade challenges*, Comissão Europeia, setembro 2019.

<sup>2</sup> Fonte: *The future of food and agriculture: alternative pathways to 2050*, FAO, 2018.

<sup>3</sup> Fonte: *Employment in agriculture (% of total employment)*, (<https://data.worldbank.org/indicator/SL.AGR.EMPL.ZS>).

<sup>4</sup> Fonte: *World Food and Agriculture Statistical Pocketbook 2019*, FAO.

<sup>5</sup> Fonte: *OECD-FAO Agricultural Outlook 2019-2028*, OECD.Stat.

<sup>6</sup> Fonte: COM (2017) 713 final. Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: O futuro da alimentação e da agricultura.

<sup>7</sup> Fonte: Apuramento pelo GPP a partir de informação do INE, I. P.

<sup>8</sup> Fonte: Valor acrescentado bruto: total e por sector de atividade económica (Euro), valores de 2018, Pordata.

<sup>9</sup> Fonte: GPP, a partir de do INE, I. P. (BASE 2016); data de versão dos dados: 28 de fevereiro de 2020.

<sup>10</sup> Fonte: Inquérito à Estrutura das Explorações Agrícolas, 2016, INE, I. P.

<sup>11</sup> A região do Mediterrâneo será das regiões mais afetadas pelas alterações climáticas.

<sup>12</sup> 64 % do território de Portugal Continental tem solos com elevada a muito elevada suscetibilidade à seca e à desertificação, independentemente das condições climáticas (Rosário, 2004. *Indicadores de Desertificação para Portugal Continental*).

<sup>13</sup> Fonte: Emissões de gases com efeito de estufa: total e por alguns setores de emissões de gases, valores de 2017, Pordata.

<sup>14</sup> Fonte: *Pesticide sales*, Eurostat ([https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=aei\\_fm\\_salpest09&lang=en](https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=aei_fm_salpest09&lang=en)).

<sup>15</sup> Fonte: *Inquérito à Estrutura das Explorações Agrícolas*, 2016, INE, I. P.

<sup>16</sup> Fonte: *O futuro da política agrícola comum*, Comissão Europeia.

<sup>17</sup> Fonte: Brochura «Do prado ao prato», Rede Rural Nacional ([http://www.rederural.gov.pt/images/destaques/Farm\\_to\\_fork\\_pt.pdf](http://www.rederural.gov.pt/images/destaques/Farm_to_fork_pt.pdf)).

<sup>18</sup> Fonte: Estimado em 20 % na União Europeia [COM (2019) 22 2019. *Towards a sustainable europe 2030*].

<sup>19</sup> Fonte: Plano Nacional da Água, Estratégia Nacional para o Ar 2020, Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e Biodiversidade para 2030, Plano Nacional de Turismo de Natureza, Plano Nacional de Gestão de Resíduos 2014-2020.

113622704



## NEGÓCIOS ESTRANGEIROS, FINANÇAS E MODERNIZAÇÃO DO ESTADO E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

### Portaria n.º 240/2020

de 13 de outubro

*Sumário:* Procede à segunda prorrogação do prazo para apresentação de candidaturas à 5.ª edição do Programa de Estágios Profissionais na Administração Central do Estado, específicos para os serviços periféricos externos do Ministério dos Negócios Estrangeiros (PEPAC-MNE), bem como procede à alteração da data de início dos estágios, previstos na Portaria n.º 70/2020, de 13 de março.

A Portaria n.º 70/2020, de 13 de março, fixa o número de estagiários a admitir, em 2020, à 5.ª edição do Programa de Estágios Profissionais na Administração Central do Estado, específicos para os serviços periféricos externos do Ministério dos Negócios Estrangeiros (PEPAC-MNE), bem como o prazo para a apresentação das candidaturas e a data de início dos estágios.

A emergência de saúde pública de âmbito internacional provocada pela epidemia SARS-CoV-2 levou à prorrogação do prazo de apresentação de candidaturas, operada pela Portaria n.º 87/2020, de 6 de abril.

O atual estado de calamidade não permite, no entanto, reunir as condições necessárias para que as candidaturas possam ser entregues até ao dia 30 de junho e obriga, também, à estipulação de uma nova data para o início dos estágios.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 4 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 18/2010, de 19 de março, na sua redação atual, e no n.º 6 do artigo 3.º da Portaria n.º 259/2014, de 15 de dezembro, na sua redação atual, manda o Governo, pelo Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, pelo Ministro de Estado e das Finanças e pela Ministra da Modernização do Estado e da Administração Pública, o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objeto

A presente portaria procede à segunda prorrogação do prazo para apresentação de candidaturas à 5.ª edição do Programa de Estágios Profissionais na Administração Central do Estado, específicos para os serviços periféricos externos do Ministério dos Negócios Estrangeiros (PEPAC-MNE), bem como procede à alteração da data de início dos estágios, previstos na Portaria n.º 70/2020, de 13 de março.

#### Artigo 2.º

##### Prazo de apresentação de candidaturas

O prazo de apresentação de candidaturas à 5.ª edição do PEPAC-MNE, previsto no artigo 2.º da Portaria n.º 70/2020, de 13 de março, prorrogado pelo artigo 2.º da Portaria n.º 87/2020, de 6 de abril, é prorrogado até ao dia 31 de julho de 2020.

#### Artigo 3.º

##### Data de início de estágios

Os estágios têm início no dia 7 de janeiro de 2021.



Artigo 4.º

**Norma revogatória**

É revogado o artigo 3.º da Portaria n.º 70/2020, de 13 de março.

Artigo 5.º

**Produção de efeitos**

A presente portaria produz efeitos desde 15 de junho de 2020.

O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*, em 15 de junho de 2020. — O Ministro de Estado e das Finanças, *João Rodrigo Reis Carvalho Leão*, em 2 de outubro de 2020. — A Ministra da Modernização do Estado e da Administração Pública, *Alexandra Ludomila Ribeiro Fernandes Leitão*, em 15 de junho de 2020.

113614807



## TRABALHO, SOLIDARIEDADE E SEGURANÇA SOCIAL

### Portaria n.º 241/2020

de 13 de outubro

*Sumário:* Fixa as normas regulamentares necessárias à repartição dos resultados líquidos de exploração dos jogos sociais atribuídos ao Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social.

O Decreto-Lei n.º 56/2006, de 15 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 44/2011, de 24 de março, pelo Decreto-Lei n.º 106/2011, de 21 de outubro, e pelo Decreto-Lei n.º 23/2018, de 10 de abril, que regula a forma de distribuição dos resultados líquidos dos jogos sociais explorados pela Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, determina que as normas regulamentares necessárias à repartição anual das verbas dos jogos sociais são aprovadas por portaria do ministro responsável pela área setorial, para vigorar em cada ano.

Assim, ao abrigo do disposto no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 56/2006, de 15 de março, na sua redação atual, manda o Governo, pela Ministra do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social, o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objeto

A presente portaria fixa as normas regulamentares necessárias à repartição dos resultados líquidos de exploração dos jogos sociais atribuídos ao Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social, nos termos do Decreto-Lei n.º 56/2006, de 15 de março, na sua redação atual.

#### Artigo 2.º

##### Repartição das verbas dos jogos sociais afetas ao Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social

1 — As verbas dos jogos sociais explorados pela Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, afetas ao Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social, e transferidas para o Instituto de Gestão Financeira da Segurança Social, I. P., são repartidas da seguinte forma:

- a) 7 % destinam-se a financiar os subsídios e apoios concedidos pelo Fundo de Socorro Social;
- b) O remanescente destina-se ao financiamento de programas, prestações e projetos do Subsistema de Ação Social que se enquadrem no âmbito de intervenção definido na alínea a) do n.º 5 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 56/2006, de 15 de março, na sua redação atual.

2 — A repartição definida no número anterior aplica-se ao ano orçamental de 2020.

#### Artigo 3.º

##### Verbas que financiam o Fundo de Socorro Social

Às verbas referidas na alínea a) do artigo anterior aplica-se, com as necessárias adaptações, o estabelecido no regulamento de gestão do Fundo de Socorro Social, publicado em anexo à Portaria n.º 428/2012, de 31 de dezembro, na sua redação atual.

#### Artigo 4.º

##### Produção de efeitos

A presente portaria produz efeitos desde 1 de janeiro de 2020.

A Ministra do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social, *Ana Manuel Jerónimo Lopes Correia Mendes Godinho*, em 8 de outubro de 2020.

113626641



## MAR

### Portaria n.º 242/2020

de 13 de outubro

*Sumário:* Define os montantes e o modelo de repartição das taxas cobradas pelos serviços prestados no âmbito do Decreto-Lei n.º 93/2018, de 13 de novembro.

O Decreto-Lei n.º 93/2018, de 13 de novembro, na sua redação atual, que aprovou o novo regime jurídico da atividade da náutica de recreio, procedeu à simplificação e desmaterialização dos respetivos procedimentos, por forma a contribuir para o aumento da competitividade da atividade da náutica de recreio.

De acordo com o n.º 3 do seu artigo 56.º, os montantes e o modelo de repartição das taxas cobradas pelos serviços prestados pela Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos no âmbito do referido regime jurídico, são fixados por portaria do membro do Governo responsável pela área do mar.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 93/2018, de 13 de novembro, na sua redação atual, manda o Governo, pelo Ministro do Mar, o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objeto

A presente portaria define os montantes e o modelo de repartição das taxas cobradas pelos serviços prestados no âmbito do Decreto-Lei n.º 93/2018, de 13 de novembro, na sua redação atual.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito de aplicação

A presente portaria aplica-se aos serviços prestados pela Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) no âmbito do Decreto-Lei n.º 93/2018, de 13 de novembro, na sua redação atual.

#### Artigo 3.º

##### Montantes

À prestação dos serviços abrangidos pela presente portaria aplicam-se as taxas e respetivos montantes constantes do anexo à presente portaria e que dela faz parte integrante.

#### Artigo 4.º

##### Modelo de repartição

1 — Sem prejuízo do número seguinte, o valor das taxas relativas aos serviços abrangidos pela presente portaria reverte:

- a) Em 90 % para a DGRM;
- b) Em 10 % para o Fundo Azul.

2 — O valor das taxas relativas às vistorias é repartido nos termos previstos no n.º 2 do artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 93/2018, de 13 de novembro, na sua redação atual.



## Artigo 5.º

**Aplicação supletiva**

Em tudo o que não se encontre previsto na presente portaria é aplicável o disposto na Portaria n.º 342/2015, de 12 de outubro, na sua redação atual.

## Artigo 6.º

**Norma revogatória**

São revogados os n.ºs XI e XIV do Anexo I à Portaria n.º 342/2015, de 12 de outubro, na sua redação atual.

## Artigo 7.º

**Entrada em vigor**

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

O Ministro do Mar, *Ricardo da Piedade Abreu Serrão Santos*, em 2 de outubro de 2020.

## ANEXO

(a que se refere o artigo 3.º)

**Tabela de taxas**

Descrição do serviço	Euros
<b>I — Embarcações de recreio</b>	
<b>A — Vistorias</b>	
1 — Vistoria inicial (Por cada deslocação do técnico):	
1.1 — ER com comprimento < 12 m . . . . .	235,00
1.2 — ER com comprimento ≥ 12 m < 24 m . . . . .	355,00
1.3 — ER com comprimento ≥ 24 m . . . . .	475,00
2 — Vistoria periódica (Por cada deslocação do técnico):	
2.1 — ER com comprimento < 12 m . . . . .	235,00
2.2 — ER com comprimento ≥ 12 m < 24 m . . . . .	355,00
2.3 — ER com comprimento ≥ 24 m . . . . .	475,00
3 — Vistoria extraordinária (Por cada deslocação do técnico):	
3.1 — Vistoria . . . . .	355,00
4 — Atividade marítimo-turística (Por cada deslocação do técnico)¹):	
4.1 — ER com comprimento < 12 m . . . . .	165,00
4.2 — ER com comprimento ≥ 12 m < 24 m . . . . .	250,00
4.3 — ER com comprimento ≥ 24 m . . . . .	350,00
<b>B — Informação Técnica para Efeitos de 1.º Registo ou Alteração de Registo</b>	
Emissão de Informação Técnica . . . . .	50,00
<b>C — Aprovação do Projeto de Construção</b>	
1 — ER com comprimento < 12 m . . . . .	215,00
2 — ER com comprimento ≥ 12 < 24 m . . . . .	400,00
3 — ER com comprimento ≥ 24 m . . . . .	600,00
<b>D — Aprovação do Projeto de Modificação</b>	
1 — ER com comprimento < 12 m . . . . .	215,00
2 — ER com comprimento ≥ 12 < 24 m . . . . .	305,00
3 — ER com comprimento ≥ 24 m . . . . .	365,00



Descrição do serviço	Euros
<b>E — Outros Serviços</b>	
1 — Dispensa do cumprimento das restrições relativas à zona de navegação e dos requisitos de equipamentos previstos no regime jurídico da atividade da náutica de recreio para competições desportivas . . . . .	190,00
2 — Autorização de viagens especiais para além da zona de navegação para a qual a ER está classificada . . . . .	190,00
3 — Parecer técnico e autorização de embarcação de recreio em experiência . . . . .	190,00
4 — Parecer técnico da DGRM para o registo provisório de uma embarcação de recreio num consulado . . . . .	105,00
5 — Licença de estação (por cada banda de frequência) . . . . .	150,00
6 — Averbamento da vistoria realizada por entidade colaboradora. . . . .	50,00
<b>II — Entidades colaboradoras</b>	
1 — Licenciamento de entidade colaboradora (inclui emissão de licença) . . . . .	650,00
2 — Renovação do licenciamento de entidade colaboradora . . . . .	250,00
<b>III — Exames, cartas e credenciações</b>	
<b>A — Exame por via de formação e exame para renovação (inclui a emissão de carta em caso de aprovação)</b>	
1 — Patrão de alto mar e patrão de costa . . . . .	185,00
2 — Patrão local, marinheiro e marinheiro júnior . . . . .	115,00
<b>B — Renovação, Segunda Via e Equiparação de Cartas de Navegador de Recreio</b>	
1 — Renovação, segunda via e regime de equiparação . . . . .	40,00
2 — Equiparação de carta emitida por administração de países terceiros . . . . .	85,00
3 — Reconhecimento de carta ou documento equivalente emitido por administração de países terceiros . . . . .	40,00
<b>C — Credenciação de Entidade Formadora</b>	
1 — Patrão de alto mar, de costa e local (por categoria, inclui emissão de documento de credenciação) . . . . .	850,00
2 — Marinheiro e marinheiro júnior (por categoria, inclui emissão de documento de credenciação) . . . . .	425,00
3 — Alteração à credenciação com realização de vistoria. . . . .	100,00
4 — Alteração à credenciação sem realização de vistoria. . . . .	50,00
<b>D — Renovação da Credenciação de Entidade Formadora</b>	
1 — Patrão de alto mar, de costa e local . . . . .	250,00
2 — Marinheiro e marinheiro júnior . . . . .	150,00
<b>E — Outros serviços</b>	
1 — Emissão de pareceres . . . . .	50,00
2 — Organização do processo em caso de desistência do pedido . . . . .	25,00

<sup>1</sup> Quando esta vistoria é efetuada em simultâneo com a vistoria inicial ou periódica, apenas será cobrada a de menor valor. Deverão estar devidamente indicadas/discriminadas, no requerimento a submeter, as duas vistorias.

113615625



*I SÉRIE*



Depósito legal n.º 8814/85 ISSN 0870-9963

*Diário da República Eletrónico:*

Endereço Internet: <http://dre.pt>

*Contactos:*

Correio eletrónico: [dre@incm.pt](mailto:dre@incm.pt)

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750