

Região Autónoma da Madeira**Governo Regional****Decreto Regulamentar Regional n.º 8/88/M:**

Adapta à Região Autónoma da Madeira o Decreto-Lei n.º 280/85, de 22 de Julho, que estabelece o regime dos contratos a prazo na Administração Pública

581

Nota. — Foi publicado um 3.º suplemento ao *Diário da República*, n.º 294, de 23 de Dezembro de 1987, inserindo o seguinte:

Assembleia da República**Lei n.º 38/87:**

Lei orgânica dos tribunais judiciais 4392-(24)

Nota. — Foi publicado um 4.º suplemento ao *Diário da República*, n.º 294, de 23 de Dezembro de 1987, inserindo o seguinte:

Assembleia da República**Lei n.º 39/87:**

Autoriza o Governo a legislar sobre o júri 4392-(40)

Lei n.º 40/87:

Autoriza o Governo a legislar sobre os serviços médico-legais e perícias 4392-(40)

Lei n.º 41/87:

Autoriza o Governo a legislar sobre o estabelecimento do regime do acesso ao direito e aos tribunais judiciais 4392-(41)

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS**Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/88**

A CP explora uma rede de 3600 km, em grande parte envelhecida e que nos últimos anos não tem sido objecto da renovação (integral ou parcial) que as circunstâncias aconselhavam.

Existem 2090 km de via que nunca sofreram quaisquer tipos de beneficiação, implicando custos de conservação muito elevados.

De um modo geral, pode dizer-se que a rede se encontra, em menor ou maior medida, degradada ou antiquada, em manifesto prejuízo da qualidade de serviço produzido.

A degradação das condições materiais da rede e dos equipamentos resulta de uma prolongada insuficiência de investimentos.

A tentativa de recuperação empreendida no período compreendido entre 1970 e 1975 não teve continuidade nos anos posteriores, durante os quais ocorreu um decréscimo contínuo dos investimentos, tendência que só se inverteu nos três últimos anos, com particular relevo para 1986, onde se regista um crescimento de 55%, e 1987, para o qual se estima o aumento de 32,4%.

É inquestionável a importância do papel que uma rede de caminho de ferro assume para a vida económica e social dos países, facto confirmado nos países da Comunidade pelo esforço assinalável que fizeram para a modernização das respectivas redes.

É igualmente conhecida a insuficiência de recursos financeiros provenientes de exploração, na generalidade das empresas ferroviárias, para cobertura dos respectivos custos, salvo casos particulares pouco significativos.

Por tal motivo, a política comumente aceite vai no sentido de se aligeirarem gradualmente as obrigações de serviço público e de os governos, a exemplo do que acontece com as estradas, assumirem a responsabilidade dos encargos com os investimentos em infra-estruturas de longa duração (ILDs), sem o que não será possível dispor de uma rede ferroviária capaz.

Mas se é incontroverso que os caminhos de ferro portugueses carecem de forte investimento, não é menos verdade que todos os estudos existentes e as análises comparadas efectuadas são suficientemente demonstrativos de que a modernização dos caminhos de ferro em

Portugal não deve fazer-se no pressuposto de que os serviços produzidos e a configuração actual da rede serão uma constante para o futuro.

O prolongamento, nos próximos decénios da exploração ferroviária em toda a rede actual, modernizando-a, seria um dispêndio de recursos materiais e humanos enorme sem benefícios económicos e sociais que o justifiquem.

Por outro lado, os esforços na modernização e reconversão dos caminhos de ferro deverão, necessariamente, dar ênfase à qualidade e segurança dos serviços oferecidos, aproximando-a, gradualmente, dos padrões europeus, concentrando-se especialmente nos transportes de passageiros suburbanos de elevada densidade e de longo curso, nacionais e internacionais, a velocidades elevadas, e ainda nos transportes de mercadorias em vagões completos, grupos de vagões e comboios completos, vocação, afinal, de um caminho de ferro moderno.

Apreciado o relatório de síntese apresentado pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações relativo à modernização e reconversão dos caminhos de ferro, dá-se cumprimento ao disposto no n.º 1 do artigo 72.º da Lei n.º 2/88, de 26 de Janeiro.

Assim:

O Conselho de Ministros, reunido em 4 de Fevereiro de 1988, resolveu:

1 — Aprovar o Plano de Modernização dos Caminhos de Ferro (1988-1994), como quadro de referência para a realização dos investimentos ferroviários e para a adopção de medidas da política de transportes e de gestão interna da CP no decurso dos próximos anos.

2 — Incumbir os Ministros das Finanças, do Planeamento e da Administração do Território e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de estabelecerem o enquadramento plurianual para o financiamento dos investimentos a realizar e cujos montantes constam, indicativamente, do quadro anexo.

3 — Incumbir os Ministérios do Planeamento e da Administração do Território e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de acelerarem os estudos e as obras nas estradas onde se virão a estabelecer os serviços rodoviários de substituição da exploração ferroviária que venha a ser encerrada pela CP, desde que devidamente justificada, e sem que daí possam resultar prejuízos para as populações actualmente servidas pelas vias férreas.

Presidência do Conselho de Ministros. — O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

Investimentos nos caminhos de ferro

(Preços de 1988)

(10⁶ contos)

Descrição	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	Total	Porcentagem
Investimentos de longa duração (ILDs):									
GNFP	3,0	5,5	7,5	8,0	5,0	2,0	3,0	34,0	15,2
GNFL	0,5	2,0	3,5	5,5	6,0	6,5	7,0	31,0	13,8
CP	11,0	14,0	14,0	15,0	15,5	17,5	17,5	104,5	46,6
<i>Soma</i>	14,5	21,5	25,0	28,5	26,5	26,0	27,5	169,5	75,6
CP (material circulante)	6,0	5,5	5,5	5,5	6,5	7,0	6,5	42,5	18,9
CP (outros)	1,5	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	12,3	5,5
<i>Total</i>	22,0	28,8	32,3	35,8	34,8	34,8	35,8	224,3	100

GNFP — Gabinete do Nó Ferroviário do Porto.

GNFL — Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 7/88

Pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/86, de 30 de Junho, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 147, de 30 de Junho de 1986, deu-se início à preparação do Programa de Desenvolvimento da Península de Setúbal (PROSET).

Essa acção foi lançada através da realização de um estudo preparatório, sob responsabilidade da Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional e da Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo, e contou com o apoio financeiro da Comissão das Comunidades Europeias.

Paralelamente, pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 11/87, de 19 de Fevereiro, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 58, de 11 de Março de 1987, foi designado um delegado do Governo para a dinamização da actividade económica da península de Setúbal, ao mesmo tempo que se individualizou um conjunto de medidas e acções que foram desencadeadas de imediato.

Finalmente, foi concluído e aprovado em Dezembro de 1987 o relatório final relativo ao estudo preparatório, o qual aponta para a necessidade de realização de uma operação integrada de desenvolvimento na zona, que deverá poder contar com o apoio da Comissão das Comunidades Europeias, através dos seus instrumentos financeiros, em particular os fundos estruturais.

Assim, é necessário agora dar início à preparação do respectivo programa operacional, com o qual se deverá formalizar o pedido de apoio financeiro comunitário para a implementação da operação integrada de desenvolvimento.

Nessa acção, bem como, mais tarde, na implementação da operação, intervirá um elevado número de instituições, públicas e privadas.

O grande esforço de coordenação e a necessidade de activar os processos de decisão implicam a existência de uma estrutura bem articulada, com elevada capacidade de intervenção e fácil acesso às fontes de decisão relevantes.

Nestes termos, o Conselho de Ministros, reunido em 4 de Fevereiro de 1988, resolveu:

1 — É criado o Gabinete da Operação Integrada de Desenvolvimento da Península de Setúbal.

2 — O Gabinete da Operação Integrada de Desenvolvimento da Península de Setúbal é constituído pelos seguintes órgãos:

- a) Comissão executiva;
- b) Comissão de acompanhamento;
- c) Conselho coordenador.

3 — A comissão executiva é o órgão responsável pela coordenação da preparação e implementação da operação integrada de desenvolvimento, designadamente no que respeita a assegurar a eficaz articulação entre as actuações da responsabilidade das várias entidades intervenientes.

4 — A comissão executiva será constituída por um presidente, uma direcção de acções de fomento económico e uma direcção de infra-estruturas.

5 — O presidente da comissão executiva bem como os responsáveis pelas duas direcções são nomeados pelo Ministro do Planeamento e da Administração do Território.

6 — A comissão executiva depende directamente do Ministro do Planeamento e da Administração do Território.

7 — A comissão executiva será apoiada por um elemento de ligação na Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional e outro na Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo.

8 — A comissão executiva será apoiada por agentes de dinamização económica, com as funções previstas no Programa Nacional de Interesse Comunitário de Incentivo à Actividade Produtiva.

9 — O presidente da comissão executiva passará a desempenhar as funções até aqui atribuídas ao delegado do Governo na península de Setúbal.

10 — A Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo assegurará o necessário apoio à gestão administrativa e financeira da comissão executiva.

11 — Para os efeitos previstos na parte final do item anterior, a Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo contará com as seguintes receitas:

- a) Transferências correntes e de capital inscritas no capítulo 50.º do Orçamento do Estado;
- b) Financiamentos comunitários, englobados no programa da operação integrada de desenvolvimento.