

ANEXO E

Zonas de modulação regional

Zona de modulação	NUT II	NUT III
Zona I	Norte	Cávado. Ave. Grande Porto. Entre Douro e Vouga.
	Centro	Baixo Vouga. Baixo Mondego. Pinhal Litoral.
	LVT	Oeste. Grande Lisboa. Península de Setúbal.
Zona II	Norte	Alto Trás-os-Montes. Douro. Mínho-Lima. Tâmega.
	Centro	Beira Interior Norte. Beira Interior Sul. Serra da Estrela. Cova da Beira. Dão-Lafões. Pinhal Interior Norte. Pinhal Interior Sul.
	LVT	Médio Tejo. Lezíria do Tejo.
	Alentejo	Alto Alentejo. Alentejo Central. Alentejo Litoral. Baixo Alentejo.
	Algarve	Algarve.
	Região Autónoma da Madeira.	
	Região Autónoma dos Açores.	

MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO SOCIAL

Despacho Normativo n.º 19/2002

Considerando que o Orçamento do Estado para 2002 prevê uma dotação para acções que tenham como objectivo a melhoria da qualidade e segurança dos sistemas de transportes públicos;

Considerando a necessidade de incentivar a eficiência dos transportes urbanos e locais de passageiros, melhorando a sua relevante função ao serviço das populações envolvidas e minimizando os efeitos nocivos sobre o ambiente, o Orçamento do Estado tem vindo a prever, nos últimos anos, a atribuição de comparticipações financeiras destinadas a estudos ou acções que visam aumentar a qualidade de serviço dos transportes urbanos municipais de passageiros, apoio esse que se entende dever manter sensivelmente em 2002.

Assim:

De acordo com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 21/86, de 14 de Fevereiro, e no Despacho Normativo n.º 34/86, de 9 de Maio, determino o seguinte:

1 — No corrente ano, podem ser objecto de comparticipação financeira, até ao limite de € 1 750 000, as seguintes acções, quando realizadas por câmaras municipais, serviços municipalizados e empresas municipais constituídas nos termos da Lei n.º 58/98, de 18 de Agosto, que explorem directamente serviços de transportes urbanos:

- Aquisição de veículos automóveis pesados de passageiros com data de fabrico posterior a 31 de Dezembro de 2000 que reúnam as condições exigidas na Directiva n.º 92/97/CEE, de 10 de Novembro de 1992, e observem os valores limites fixados na linha B do quadro constante do n.º 8.3.1.1 do anexo n.º 2 à Directiva n.º 88/77/CEE, de 3 de Dezembro de 1987, na redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 91/542/CEE, de 1 de Outubro de 1991, transpostas pela Portaria n.º 1080/97, de 29 de Outubro;
- Estudo e implementação de acções que visem a melhoria da informação ao público sobre os transportes colectivos de passageiros, incluindo informação sonora e táctil para pessoas com deficiência visual e escrita para pessoas com deficiência auditiva;
- Aquisição e instalação de sistemas de apoio à exploração dos transportes urbanos colectivos de passageiros;
- Estudo e implantação de medidas que assegurem a prioridade de circulação aos transportes públicos rodoviários de passageiros em meio urbano;
- Estudo, desenvolvimento, aquisição e instalação de equipamentos que possibilitem a introdução no sistema tarifário de novas tecnologias que permitam e desenvolvam a utilização de títulos de transporte multimodal;
- Estudo dos padrões das deslocações, da reestruturação das redes de transportes colectivos urbanos de passageiros e do sistema tarifário, bem como do seu enquadramento legislativo;
- Estudo e realização de acções dirigidas à promoção da utilização do sistema de transportes colectivos;
- Criação, adopção ou melhoria das condições de acessibilidade, de estada e de segurança nas paragens dos transportes colectivos urbanos de passageiros.

2 — A comparticipação financeira referida no número anterior deve revestir a forma de protocolo, de contrato-programa ou de acordo de colaboração, nos quais se definem as responsabilidades jurídicas, técnicas e financeiras de cada uma das partes.

3 — O valor da comparticipação financeira terá como limite máximo 90 % do custo total do estudo ou da acção.

4 — Quando os estudos ou intervenções forem objecto de financiamento por várias fontes, a percentagem referida no número anterior aplica-se à diferença entre o custo total e o montante concedido pelas outras fontes de financiamento.

5 — Os protocolos, contratos-programa ou acordos de colaboração, a celebrar nos termos dos números ante-

riores, só serão válidos mediante homologação do ministro da tutela da área dos transportes.

6 — As candidaturas são apresentadas à Direcção-Geral de Transportes Terrestres até 31 de Maio de 2002.

7 — O processamento da comparticipação financeira da administração central relativa às acções constantes do n.º 1 será feito através da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

8 — Só será processada a comparticipação financeira a que se refere o presente despacho aos serviços municipalizados e empresas municipais que comprovem preencher os requisitos de acesso à actividade de transporte rodoviário de passageiros, previstos no Decreto-Lei n.º 3/2001, de 10 de Janeiro.

9 — As entregas das comparticipações financeiras podem fazer-se de uma só vez, ao promotor da acção, após a sua conclusão ou, parcelarmente, mediante comprovação dos pagamentos efectuados ou comprovação e verificação do grau de realização da acção, conforme o caso.

10 — Tratando-se de projectos plurianuais, as entregas de comparticipações financeiras podem também ser feitas mediante pedidos de adiantamento apresentados pelas entidades promotoras das acções, devendo a comprovação das despesas ser efectuada, nos termos do número anterior, até 31 de Dezembro de 2003.

11 — A comprovação da aplicação das comparticipações financeiras a que se refere a alínea *a*) do n.º 1 do presente despacho é feita até 31 de Dezembro de 2003, mediante a apresentação de facturas e recibos contendo a especificação das características técnicas dos veículos, o preço e o tipo de contrato, para além das respectivas folhas de aprovação de marca e modelo.

12 — A não comprovação das despesas no prazo estabelecido dá lugar à reposição dos montantes recebidos, acrescidos de juros, contados a partir da data da disponibilização da verba e calculados de acordo com a taxa média praticada pelas instituições bancárias autorizadas a fazer operações activas de prazo superior a cinco anos.

Ministério do Equipamento Social, 18 de Março de 2002. — O Secretário de Estado Adjunto e dos Transportes, *Rui António Ferreira Cunha*.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Portaria n.º 384/2002

de 10 de Abril

Através do Decreto-Lei n.º 275/2001, de 17 de Outubro, foi autorizada a prorrogação dos prazos de diversos contratos de concessão de zonas de jogo localizadas no território continental.

A referida prorrogação constituiu as sociedades concessionárias das zonas de jogo abrangidas na obrigação de pagar ao Estado montantes muito significativos, a título de contrapartidas iniciais.

Nos termos do n.º 1 do artigo 3.º do referido Decreto-Lei n.º 275/2001, de 17 de Outubro, os valores pagos ao Estado pelas sociedades concessionárias a título de contrapartidas iniciais ficam afectas, exclusivamente, a finalidades de interesse turístico a definir por portaria do Ministro da Economia.

Nesse sentido, pretende-se através da presente portaria regulamentar aquele preceito legal.

O Decreto-Lei n.º 275/2001, de 17 de Outubro, aponta para a necessidade da afirmação de Portugal como destino turístico de qualidade, num contexto de intensificação da concorrência internacional, daí resultando a opção da aplicação destes importantes recursos financeiros em todo o território nacional, no quadro de uma política nacional de turismo que apoia todas as regiões, sem excepção.

Concorrendo para este mesmo objectivo, o Governo, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2002, de 24 de Janeiro, criou o Plano de Consolidação do Turismo, no âmbito do qual assume particular relevância o Programa de Intervenções para a Qualificação do Turismo (PIQTUR), novo instrumento de apoio aí instituído e que importa dotar de meios que o permitam operacionalizar.

Encontra-se, assim, plenamente justificada a mobilização de parte dos recursos arrecadados pelo Estado resultantes do pagamento das contrapartidas iniciais obtidas com a prorrogação dos prazos das concessões de zonas de jogo para o financiamento de iniciativas e actividades que promovam o desenvolvimento do turismo, nomeadamente das que possam vir a ser integradas no PIQTUR.

Importa, porém, reconhecer que a existência de casinos cria aos municípios directamente afectados pelo respectivo funcionamento obrigações acrescidas de investimento em infra-estruturas especialmente vocacionadas ou motivadas pela satisfação de necessidades dos turistas e visitantes, bem como a sua participação em iniciativas de animação e promoção turísticas.

Justifica-se, por consequência, a previsão de uma dotação destinada a financiar, exclusivamente, projectos promovidos pelos municípios onde estão localizados casinos, os quais continuam a ser as circunscrições directamente afectadas pelas correspondentes concessões.

No caso particular da zona de jogo do Algarve, a dotação específica será canalizada para o Programa de Investimentos Públicos de Interesse Turístico para o Algarve (PIPITAL).

Nestes termos:

Ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 275/2001, de 17 de Outubro:

Manda o Governo, pelo Ministro da Economia, o seguinte:

1.º

Âmbito

A presente portaria define o destino das contrapartidas iniciais prestadas ao Estado pelas concessionárias das zonas de jogo do Algarve, de Espinho, do Estoril, da Figueira da Foz e da Póvoa de Varzim, nos termos previstos no n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 275/2001, de 17 de Outubro.

2.º

Destino das contrapartidas

O montante total das contrapartidas referidas no número anterior, no valor de € 256 382 119,09, a que acrescem as actualizações definidas no n.º 3 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 275/2001, de 17 de Outubro, é destinado a subsidiar projectos de interesse turístico nos termos constantes dos números seguintes.