

## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

## Resolução da Assembleia da República n.º 18/97

Proposta de candidatura ao Prémio Houphuët-Boigny

A Assembleia da República resolve, nos termos do artigo 169.º, n.º 5, da Constituição, propor ao Governo a apresentação da candidatura do bispo de Díli, D. Carlos Filipe Ximenes Belo, ao Prémio Houphuët-Boigny para a Paz, pela sua acção lúcida, corajosa e persistente em prol de uma solução justa, pacífica e internacionalmente aceite para o conflito de Timor Leste.

Aprovada em 10 de Abril de 1997.

O Presidente da Assembleia da República, *António de Almeida Santos*.

MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO,  
DO PLANEAMENTO  
E DA ADMINISTRAÇÃO DO TERRITÓRIO

Decreto-Lei n.º 104/97

de 29 de Abril

1. A visão que, em matéria de enquadramento da actividade ferroviária, prevaleceu em Portugal até ao final da década de 80 encontra a sua raiz profunda na Lei n.º 2008, de 7 de Setembro de 1945, que continuou a balizar aquele enquadramento até à sua revogação, em 1990. Constituíram vectores essenciais desse enquadramento, sobretudo em função do que dispunham as bases I e II da referida lei, os princípios da concessão única e da atribuição à concessionária única das funções de transformação e reapetrechamento da rede, bem como da própria exploração do transporte. Este regime de concessionária única, responsável por tudo, desde o transporte ao investimento na infra-estrutura, manteve-se ao longo de mais de quatro décadas.

2. Nos anos de transição da década de 80 para a de 90 consolidou-se no ordenamento jurídico português o princípio de que cabe ao Estado, e não à empresa de caminho de ferro, proceder ao financiamento dos investimentos em infra-estruturas de longa duração (ILD). Já antes, porém, se havia operado a assunção pelo Estado de algumas actividades de investimento na infra-estrutura ferroviária, asseguradas, aliás, por entidades jurídicas distintas dele, no âmbito da delegação de poderes em órgãos da administração estadual indirecta. Assim, na região do Grande Porto, a partir de uma intervenção pontual através do Gabinete da Ponte Ferroviária sobre o Rio Douro, criado pelo Decreto-Lei n.º 307/81, de 13 de Novembro, foi-se alargando a actuação do Estado até à assunção da promoção e coordenação de todas as actividades relacionadas com a renovação do nó ferroviário do Porto, mediante a publicação do Decreto-Lei n.º 347/86, de 15 de Outubro, que criou o Gabinete do Nó Ferroviário do Porto (GNFP). Posteriormente, a fim de assegurar a promoção, a coordenação, o desenvolvimento e o controlo de todas as actividades relacionadas com o nó ferroviário de Lisboa,

foi criado pelo Decreto-Lei n.º 315/87, de 20 de Agosto, o Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa (GNFL).

3. Na Lei n.º 10/90, de 17 de Março, designada por Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, veio consagrar-se o princípio da separação entre a responsabilidade pela construção, renovação e conservação da infra-estrutura, atribuída ao Estado ou a «entidade actuando por sua concessão ou delegação», e a exploração do transporte ferroviário.

4. Sem prejuízo da futura consagração de medidas legislativas estruturantes das actividades conexas com o sistema ferroviário, importa, de imediato, introduzir algumas alterações no regime jurídico actual em matéria de gestão da infra-estrutura, que se pretendem potenciadoras de efeitos benéficos, sobretudo nas regiões do País onde o transporte ferroviário apresenta uma relevância mais crítica, atendendo às necessidades de deslocação pendular das populações.

5. O presente diploma tem subjacentes os seguintes intuítos programáticos:

- a) Proceder à modernização da política e da estrutura de transportes ferroviários, por forma a atribuir-lhes um papel mais adequado às necessidades actuais da economia e das populações, introduzindo, ao nível das próprias estruturas orgânicas utilizadas, a distinção entre as actividades de transporte ferroviário e as de gestão da infra-estrutura ferroviária, na linha de evolução do direito comunitário;
- b) Agilizar a realização e a gestão dos investimentos na infra-estrutura, mediante atribuição das funções de promoção, coordenação, desenvolvimento e controlo dos investimentos à entidade à qual seja atribuída a gestão da mesma, permitindo pois uma integração efectiva dessas duas vertentes;
- c) Proceder à racionalização económica do funcionamento do sector dos transportes, mediante o estabelecimento de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária, viabilizando a sua utilização por vários operadores de serviços de transporte, como, de resto, é paradigma da política comum de transportes a nível comunitário.

6. Nestes termos, cria-se, na tutela dos Ministros das Finanças e do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, uma empresa pública de gestão da infra-estrutura integrante da rede ferroviária nacional, à qual são atribuídas missões específicas de desenvolvimento, modernização e gestão das infra-estruturas. Trata-se de uma entidade cujas atribuições, por se restringirem ao domínio da infra-estrutura, se podem mais adequadamente harmonizar com a abertura da actividade de transporte ferroviário à iniciativa privada.

7. A metodologia de constituição e desenvolvimento da nova empresa desenrola-se de forma faseada, adequada às necessidades de garantia da prossecução dos processos de investimento em curso na modernização da rede ferroviária nacional. O critério de faseamento respectivo assenta, assim, em dois vectores diferenciados, um de assunção de atribuições e actividades, outro de transmissão de elementos dominiais e patrimoniais.