

## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

## Lei n.º 44/2017

de 19 de junho

**Estabelece o princípio da não privatização do setor da água, procedendo à quinta alteração à Lei da Água, aprovada pela Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro**

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

## Artigo 1.º

**Objeto**

A presente lei altera a Lei da Água, aprovada pela Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, alterada pelos Decretos-Leis n.ºs 245/2009, de 22 de setembro, 60/2012, de 14 de março, e 130/2012, de 22 de junho, e pela Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro.

## Artigo 2.º

**Alteração à Lei da Água**

O artigo 3.º da Lei da Água, aprovada pela Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, alterada pelos Decretos-Leis n.ºs 245/2009, de 22 de setembro, 60/2012, de 14 de março, e 130/2012, de 22 de junho, e pela Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro, passa a ter a seguinte redação:

## «Artigo 3.º

[...]

1 — .....

a) .....

b) Princípio da exploração e da gestão públicas da água, aplicando-se imperativamente aos sistemas multimunicipais de abastecimento público de água e de saneamento;

c) [Anterior alínea b).]

d) [Anterior alínea c).]

e) [Anterior alínea d).]

f) [Anterior alínea e).]

g) [Anterior alínea f).]

h) [Anterior alínea g).]

i) [Anterior alínea h).]

j) [Anterior alínea i).]

2 — .....»

Aprovada em 27 de abril de 2017.

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

Promulgada em 31 de maio de 2017.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendada em 8 de junho de 2017.

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

## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

## Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017

O Programa do XXI Governo Constitucional destaca a atualização e o desenvolvimento da estratégia nacional para a segurança rodoviária, mediante a avaliação global dos resultados alcançados nos grupos de risco e da eficácia das medidas corretivas dos fatores de risco, no ambiente rodoviário.

O combate sistematizado à insegurança rodoviária, através de políticas públicas, teve início em 1990. Neste percurso, foram desenvolvidos três modelos de programa: o Plano Integrado de Segurança Rodoviária (PISER), de 1998 a 2000, o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR), de 2003 a 2010, e a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), prevista para os anos de 2008 a 2015, objeto de uma revisão intercalar em 2013-2015, e cuja implementação se prolongou pelo ano de 2016.

A evolução da sinistralidade em Portugal foi globalmente positiva e alcançou uma diminuição bastante superior à inscrita na ENSR, tendo ultrapassado, nomeadamente, a meta quantitativa prevista para o final do seu período de vigência:

Meta da ENSR para o final de 2015 — 62 mortos por milhão de habitantes;

Valor alcançado no final de 2015 — 60 mortos por milhão de habitantes.

A meta qualitativa, de colocar Portugal entre os 10 países da União Europeia com melhor desempenho, medido pelo indicador «mortos por milhão e habitantes», não foi atingida, por se ter verificado em alguns países, desempenhos superiores às projeções elaboradas para efeitos da ENSR. No final de 2015, Portugal situava-se em 16.º lugar entre os países da União Europeia.

Com o desígnio de tornar a segurança rodoviária uma prioridade para todos os portugueses, as políticas públicas de segurança rodoviária necessitam de estar suportadas em estratégias eficazes e eficientes que envolvam e motivem a sociedade, tendo por escopo garantir maior segurança para os utilizadores, tornar as infraestruturas e os veículos mais seguros, assim como melhorar a assistência e o apoio às vítimas.

Nessa medida, foi elaborado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), com a colaboração científica do ISCTE — Instituto Universitário de Lisboa, o Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária — PENSE 2020, previsto nas Grandes Opções do Plano para 2017 e cuja aprovação ora se prevê.

A elaboração do PENSE 2020 contou com a participação de diversos serviços da administração pública, central e local, bem como, de organizações não-governamentais da área da segurança rodoviária, e foi objeto de uma avaliação prospetiva por parte de quatro universidades portuguesas, a Universidade de Coimbra, a Universidade de Lisboa, a Universidade Nova de Lisboa e a Universidade do Porto.