



**Excelentíssimo Senhor Presidente da
Assembleia Legislativa da Região Autónoma
dos Açores**

Assunto: Projeto de Decreto Legislativo Regional – Passes de Mobilidade para Transportes Públicos Coletivos

O Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda/Açores entrega à Mesa da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores e a V. Ex.^a, nos termos estatutários e regimentais aplicáveis, o Projeto de Decreto Legislativo Regional identificado em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos.

O Grupo Parlamentar do BE/Açores



(António Lima)



(Vera Pires)

Angra do Heroísmo, 27 de janeiro de 2023

Projeto de Decreto Legislativo Regional

Passes de Mobilidade para Transportes Públicos Coletivos

O transporte coletivo desempenha um papel importante na mobilidade, embora na Região Autónoma dos Açores não tenha a atenção necessária, o que leva a uma estagnação do serviço, à ausência de modernização e a preços proibitivos. As insuficientes alterações que têm sido promovidas não respondem às necessidades das populações nem têm cumprido o objetivo de tornar o transporte coletivo uma verdadeira alternativa ao transporte individual.

Em 2000, através da Portaria n.º 21/2000 de 23 de março, foi criado o Sistema de Incentivos à Redução do Impacte Ambiental e Renovação das Frotas no Transporte Coletivo Regular de Passageiros, abreviadamente designado por SIRIART. De acordo com o n.º 2 do artigo 1.º, este sistema tinha por “objetivo contribuir para a renovação da frota adstrita ao transporte coletivo regular de passageiros, tendo em vista a racionalização das explorações, a melhoria dos serviços prestados, a modernização das unidades de transporte e a consequente redução do impacto ambiental por elas provocado, especificamente nas limitações dos níveis de poluição sonora e de emissão de gases” e também “o fomento de medidas orientadas para a melhoria ambiental resultante do descongestionamento de trânsito nos centros urbanos e, assim, contribuir para a melhoria da qualidade de vida na Região”.

Em 2009, foi aprovada na Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores a Resolução n.º 17/2009/A, de 21 de julho, que recomendou ao Governo Regional a implementação do Passe Social, com o objetivo de melhorar o sistema de transportes coletivos de passageiros dotando-o de modernidade e sustentabilidade, considerando a concessão de apoios financeiros ao abrigo do sistema de incentivos à redução do impacto ambiental e renovação das frotas de transporte coletivo regular de passageiros (SIRIART), um contributo para a consecução das linhas orientadoras estratégicas definidas no «Livro Branco: A política europeia de transportes no horizonte 2010».

O SIRIART, criado pela Portaria nº21/2000, de 23 de março, foi ao longo dos anos atualizado pela publicação das portarias n.º 51/2002, de 20 de junho, n.º 12/2003, de 6 de março, e 112/2012, de 31 de dezembro. Esta última portaria refere que o SIRIART tinha sido concebido há mais de doze anos, num contexto económico e social relativamente estável para as cidadãs e para os cidadãos, e para as empresas. Por essa altura, a realidade económica e financeira tinha mudado radicalmente, originando diversas alterações nos padrões de mobilidade, colocando às empresas transportadoras maiores dificuldades e desafios na gestão dos seus meios e recursos, e por consequência afetando a vida das utilizadoras e dos utilizadores dos transportes coletivos.

Em 2014, foi publicado o Plano Integrado de Transportes (PIT), que previa a otimização dos meios, infraestruturas de transporte e a previsão de procura, bem como o incremento da eficiência operacional e redução do impacto ambiental. Este plano tinha por objetivo a promoção da atratividade do sistema regional de transportes, sendo sustentável e economicamente eficiente, ou seja, respeitando o ambiente e as necessidades de mobilidade e acessibilidade das pessoas. Além disso, o PIT dava conta da intenção de flexibilizar os percursos associados ao Passe Social, ao propor a introdução do sistema de zonas/coroas, em concordância com a Resolução da ALRAA n.º 17/2009/A, de 21 de julho, bem como a interligação entre os sistemas urbanos e interurbanos e o alargamento do Passe Social a outras ilhas.

Ademais, o PIT, como a própria designação o indica, previa a coordenação e intermodalidade entre os diversos tipos de transportes, assentes na importância da circulação de pessoas como contributo para a coesão social, económica e territorial da nossa região.

Importa referir que já em 2012, foi introduzido o Passe Social para o transporte marítimo de passageiros, entre as ilhas do Faial, Pico e São Jorge, com tradição de movimentos pendulares, principalmente, entre as ilhas do Faial e Pico, e que esta intermodalidade se revelou vantajosa.

No entanto, com a implementação do passe social complementada pelas medidas conjeturadas no PIT seria expectável que fossem criadas condições para potenciar uma maior utilização dos transportes públicos rodoviários e o conseqüente aumento da mobilidade ambientalmente sustentável, em detrimento da utilização do automóvel particular.

Contudo, a utilização dos transportes públicos rodoviários não sofreu um incremento significativo ou, pelo menos, tal não correspondeu às expectativas criadas, no sentido da diversificação das tarifas, do alargamento dos horários, da introdução do sistema de zonas/coroas através do custo ao quilómetro (ou concelho, consoante a realidade de ilha), a interligação entre os sistemas urbano e interurbano e da limitação do aumento médio do custo do Passe Social, assim promovendo a procura de transportes coletivos terrestres e potenciando os movimentos pendulares.

E, apesar de toda a legislação criada para as melhorias do sistema de transportes públicos coletivos da Região Autónoma dos Açores, a verdade é que este se mantém praticamente imutável há décadas, e completamente desatualizado no que diz respeito às necessidades das pessoas e à proteção ambiental.

Como tal, é urgente tomar medidas para dar resposta tanto à crise ambiental, com à redução de circulação de carros nos centros urbanos e conseqüente redução da emissão de gases com efeito estufa, bem como à crise inflacionária através do alívio dos gastos mensais das famílias com as deslocações pendulares casa-trabalho.

É fundamental que a nossa Região seja detentora de uma política de transportes que apoie financeiramente as pessoas, caminhando para a gratuitidade, que garanta horários e rotas adequados e por consequência contribua para uma lógica de maior proteção ambiental.

Assim, e considerando a conjuntura atual, urge a tomada de medidas que incentivem e sensibilizem as pessoas para a utilização de transportes públicos coletivos no dia-a-dia.

Importa referir que, num país como a Alemanha, uma das principais estruturas económicas do mundo, extremamente desenvolvida e com alto padrão de qualidade de vida, com o objetivo de promover os transportes públicos, durante os três meses de verão, foi implementado um programa de bilhetes mensais a 9 euros para todos os comboios e autocarros locais e regionais, com a exceção dos comboios de longa distância. A Alemanha conta com uma população de 83 milhões de pessoas, e a venda de bilhetes mensais correspondeu a 52 milhões, dos quais 15% das pessoas referiram que só adquiriram o passe devido ao seu baixo preço.

Esta medida, segundo o Instituto Estatístico da Alemanha contribuiu para baixar o nível de inflação durante o período em que o programa foi implementado, permitiu a poupança de aproximadamente 1,8 milhões de toneladas de CO₂, uma vez que 10% das viagens substituíram viagens em automóvel privado, contribuiu para a melhor qualidade de vida das cidadãs e dos cidadãos, e também para a dinamização económica de áreas rurais, permitindo que as pessoas que vivem nestas áreas pudessem aceder mais facilmente à sua mobilidade.

Um dos problemas que surgiu com esta medida prendeu-se com a sobrelotação dos transportes públicos devido a momentos de grande procura, o que demonstrou não só o sucesso na adesão ao programa, como também tornou evidente a necessidade de investir em mais transportes públicos.

Um programa de redução tarifária tem essencialmente como objetivos: promover os transportes públicos, ampliar o seu uso e a sua oferta, e aliviar o custo de vida da população, ao mesmo tempo que responde às alterações climáticas.

É de salientar que o sucesso do Dia Europeu sem Carros em 2000 e em 2001, levou a que fosse lançada, logo em 2002, a Semana Europeia da Mobilidade (SEM), apoiada política e financeiramente pela Comissão Europeia, sendo a principal campanha para a consciencialização da importância de uma mobilidade urbana sustentável, nomeadamente com a consciencialização para a escolha do modo de transporte tendo em conta a qualidade do ambiente, bem como a promoção da intermodalidade. Como reconhecimento e incentivo, durante a SEM são atribuídos prémios, por forma a reconhecer as autoridades locais que demonstram excelência nas áreas de sensibilização e planeamento da mobilidade urbana sustentável.

Considerando estas evidências, importa estabelecer um quadro legislativo que assegure um passe de mobilidade, como instrumento de incentivo à opção pelos transportes coletivos de passageiros com vantagens sociais e ambientais.

Assim, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores decreta, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 227.º da Constituição da República e do n.º 1 do artigo 37.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

1 – O presente diploma cria o Passe de Mobilidade, que inclui o Passe Urbano, o Passe Interurbano, o Passe Combinado, o Passe Marítimo, e o Passe Intermodal, como títulos nos transportes coletivos, bem como o carácter social do regime de preços a eles associado.

2 – A política tarifária, nos sistemas de transporte público, tem como componente incontornável, uma dimensão social, como condição de acesso alargado do direito ao transporte, por parte de todos os setores da população.

3 – O Passe de Mobilidade para o transporte é um instrumento determinante para assegurar o exercício desse direito e, por isso, deve servir para uma mobilidade múltipla, por concelhos (zonas) e/ou ilhas e ser constituída para favorecer a intermodalidade e multimodalidade.

4 – O Passe de Mobilidade, incluindo o intermodal e combinado, é extensível a todos os operadores, públicos e privados, que aí prestem serviço público de transporte.

Artigo 2.º

Definições

1 – Passe de Mobilidade Urbano: inclui todos os serviços regulares de transporte público rodoviário coletivo de passageiros, autorizados ou concessionados, a operar em todas as ilhas, que se efetua dentro dos limites dos aglomerados populacionais, ou entre estes e as localidades vizinhas, em que todo o percurso se faz através de vias urbanas ou urbanizadas, sendo definido por zona.

2 – Passe de Mobilidade Interurbano: inclui todos os serviços regulares de transporte público rodoviário coletivo de passageiros, autorizados ou concessionados, a operar em todas as ilhas,

que estabelecem ligações entre aglomerados populacionais diferentes, desde que o percurso não se efetue, na sua totalidade, em vias urbanas ou urbanizadas, sendo definido por zona.

3 – Passe de Mobilidade Combinado: inclui todos os serviços de transportes públicos rodoviários coletivos de passageiros, urbanos e interurbanos, autorizados ou concessionados, a operar em todas as ilhas, sendo definido por zona.

4 – Passe de Mobilidade Marítimo: inclui todos os serviços de transportes públicos marítimos de passageiros, autorizados ou concessionados, a operar em todas as ilhas.

5 – Passe de Mobilidade Intermodal: inclui os transportes rodoviários e marítimos de passageiros que garantem as ligações regulares entre todas as ilhas, sendo definido por zona.

6 – Carreira: Serviço regular efetuado por meio de transportes coletivos, obedecendo a itinerários, horários ou frequências mínimas e tarifas pré-fixadas.

7 – Zona: área geográfica na qual é válido um passe intermodal/combinado e que inclui duas ou mais carreiras.

Artigo 3.º

Acordo constitutivo

1 – Os Passes de Mobilidade Urbano, Interurbano, Combinado, Marítimo, e Intermodal, de transporte são criados por Acordo escrito entre o departamento do Governo Regional competente em matéria de transportes, as empresas de transporte marítimo de passageiros e as empresas de transporte coletivo rodoviário de passageiros que operam na Região, assim como com os Municípios que fornecem diretamente ou ao abrigo de concessão serviço de transporte coletivo rodoviário de passageiros

2 – O Acordo constitutivo deve obrigatoriamente conter:

- a) A indicação das zonas e/ou ilhas onde é válido o passe;
- b) O prazo a que eventualmente fique sujeito o acordo, bem como as condições de denúncia ou rescisão;
- c) As condições de utilização e regime geral dos preços a praticar;
- d) A frequência e cobertura horária de cada carreira;
- e) As condições e tipologias dos veículos que operam em cada carreira;
- f) As condições de acesso a pessoas portadoras de deficiência;
- g) Valor de eventuais indemnizações devidas em sequência de denúncia ou rescisão do Acordo.

3 – A adesão dos municípios ao Passe de Mobilidade é voluntária.

Artigo 4.º

Denúncia ou rescisão

1 – A denúncia ou rescisão dos Acordos é feita por comunicação escrita ao departamento do Governo Regional competente em matéria de transportes, com a antecedência mínima de 90 dias.

2 – A empresa ou município que denunciar ou rescindir o Acordo fica obrigada a publicitar, onde o serviço é prestado, a denúncia ou rescisão, com a antecedência mínima de 60 dias, em relação à data da sua verificação.

3 – A empresa que denunciar ou rescindir o Acordo fica impedida de aceder a sistemas de incentivos públicos regionais e às medidas de suporte aos encargos resultantes da aprovação de tarifários.

4 – A denúncia ou rescisão dos Acordos sem o cumprimento do prazo previsto no n.º 1 implica o pagamento de indemnização de valor definido no Acordo.

Artigo 5.º

Regime de isenção do pagamento dos Passes de Mobilidade dos transportes públicos Urbanos, Interurbanos e Marítimos, Combinado e o Intermodal

1 – O regime de isenção de pagamento abrange todos os passes mensais em vigor, relativos a serviços de transporte coletivo de passageiros de ilha, urbanos, interurbanos e dos transportes marítimos de passageiros, autorizados ou concessionados pelo departamento do Governo Regional competente em matéria de transportes, bem como relativos a serviços de transporte coletivo da iniciativa dos Municípios.

2 – Beneficiam do regime de isenção do pagamento dos passes previsto no número anterior:

- a) Crianças e jovens até aos 18 anos;
- b) Jovens dos 18 aos 24 anos desde que matriculados em estabelecimento de ensino;
- c) Cidadãos com 65 ou mais anos, em situação de reforma, por invalidez ou velhice;
- d) Contribuintes dos 1.º e 2.º escalões do IRS;
- e) Beneficiários da Pensão Social de Invalidez;
- f) Beneficiários do Subsídio de Desemprego ou do Subsídio Social de Desemprego;
- g) Cidadãos que deixaram de usufruir do Subsídio de Desemprego e do Subsídio Social de Desemprego e que permanecem em situação de desemprego;

- h) Beneficiários do Rendimento Social de Inserção.
- i) Beneficiários da Prestação Social para a Inclusão.
- j) Beneficiários da Tarifa Social de Energia Elétrica.

Artigo 6.º

Repartição de Receitas e Subsídio à Exploração

1 – Compete ao departamento do Governo Regional competente em matéria de transportes definir a chave de repartição das receitas dos Passes de Mobilidade Intermodais e Combinados, entre os diferentes operadores, assim como a fixação dos encargos resultantes da aprovação de tarifários.

2 – Os subsídios de exploração (ou indemnizações compensatórias) a atribuir aos diferentes operadores de transporte, públicos ou privados, que lhes asseguram uma compensação pela prática do regime do preço fixado no artigo seguinte, devem ter em conta uma avaliação regular sobre o grau de efetividade com que se atingem determinados graus de qualidade e eficiência, na prestação de serviços públicos de transporte, tais como a frequência de carreiras e fretes, a cobertura horária, as condições dos veículos, as condições de acesso de pessoas portadoras de deficiência, sem prejuízo de outras matérias que venham a ser definidas nos Acordos previstos no artigo 3.º.

3 – A avaliação de desempenho, estabelecida no número anterior, compete ao departamento do Governo Regional competente em matéria de transportes.

Artigo 7.º

Fixação de Preço e limite de utilização

1 – É definido o limite máximo de 9 euros para o preço dos Passes de Mobilidade Urbano, Interurbano, Combinado, Marítimo ou Intermodal.

2 – O Passe de Mobilidade é pessoal e intransmissível e permite a realização de viagens ilimitadas na zona a que se destina e no período compreendido entre o primeiro e o último dia do mês a que se refere.

Artigo 8.º

Entrada em vigor dos preços

1 – O preço dos Passes de Mobilidade de transporte entra em vigor na data fixada no Acordo definido no artigo 3.º do presente diploma.

2 – As alterações dos preços das diferentes modalidades de Passes de Mobilidade de transporte, resultantes de revisões tarifárias, entram em vigor na data fixada pelo departamento do Governo Regional competente em matéria de transportes.

Artigo 9.º

Publicitação

1 – Incumbe às empresas, Municípios aderentes e ao departamento do Governo Regional competente em matéria de transportes a divulgação ao público dos preços dos Passes de Mobilidade de transportes, nos locais de venda dos títulos de transporte.

2 – Para efeitos do disposto no número anterior, as empresas, os Municípios e o departamento do Governo Regional competente em matéria de transportes devem publicar os preços e os locais onde os títulos de transporte se encontram à disposição do público, com a antecedência mínima de 10 dias.

Artigo 10.º

Fiscalização

A fiscalização do cumprimento das disposições do presente diploma incumbe à Direção Regional dos Transportes e à Inspeção Regional das Atividades Económicas.

Artigo 11.º

Postos de venda dos Passes de Mobilidade

Os Passes de Mobilidade são adquiridos nas empresas concessionárias ou prestadoras de serviço público de transportes coletivos rodoviários e marítimos ou na Rede Integrada de Apoio ao Cidadão (RIAC).

Artigo 12.º

Norma Transitória

O departamento do Governo Regional competente em matéria de transportes renegoceia as concessões em vigor com as empresas de transporte marítimo de passageiros e de transporte coletivo rodoviário de passageiros que operam na Região, bem como com os Municípios que fornecem diretamente ou ao abrigo de concessão, serviço de transporte coletivo rodoviário de passageiros, tendo em conta o disposto no presente diploma.

Artigo 13.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor após a publicação do Orçamento Regional para 2024.

Artigo 14.º

Regulamentação

O presente diploma é regulamentado pelo Governo Regional, no prazo de 90 dias, após a sua aprovação.

O Grupo Parlamentar do BE/Açores



(António Lima)



(Vera Pires)

Angra do Heroísmo, 27 de janeiro de 2023

Avaliação Prévia de Impacto de Género

1 – Identificação da iniciativa

Projeto de Decreto Legislativo Regional – Passes de Mobilidade para Transportes Públicos Coletivos

2 – Descrição da situação de partida sobre a qual a iniciativa vai incidir

A iniciativa pretende criar passes de mobilidade para transportes públicos coletivos por zona e com preço máximo de 9 euros e um regime de isenções, que atualmente não existe.

3 – A iniciativa consiste num ato normativo de carácter meramente repetitivo e não inovador?

Sim Não Nota: Em caso de resposta afirmativa o preenchimento da ficha encontra-se concluído.

4 – Previsão de resultados a alcançar e valoração do impacto de género

Categorias / Indicadores	Avaliação			Valoração		
	Sim	Não	N/A	Positivo	Neutro	Negativo
1 Direitos:						
1.1 O projeto ou a proposta de lei afetará os direitos das mulheres ou dos homens de forma direta ou indireta?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:						
2 Acesso:						
2.1 O número de homens e mulheres que beneficiam da aplicação da lei é igual?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:						
2.2 A lei permite que os homens e mulheres participem de igual modo?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:						
3 Recursos:						
3.1 Homens e mulheres têm o mesmo acesso aos recursos (tempo, financeiros, informação) necessários para poderem beneficiar da aplicação da lei?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:						
3.2 A lei promove uma distribuição igual de recursos entre homens e mulheres?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:						
4 Normas e Valores:						
4.1 Caso a lei entre em vigor, os estereótipos de género, bem como as normas e valores sociais e culturais, irão afetar homens e mulheres de forma diferente?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:						
4.2 Os estereótipos e certos valores serão uma barreira para mulheres ou homens quando tentarem maximizar os benefícios que lhes são concedidos pela lei?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:						
Totais:	5	2	0	7	0	0

5- Conclusão/propostas de melhoria

Notas de Preenchimento

1 – Identificação da iniciativa

Identificação formal da iniciativa com uma breve descrição do conteúdo e objetivos a atingir.

2 – Descrição da situação de partida sobre a qual a iniciativa vai incidir

Elaboração de um diagnóstico da situação inicial sobre a qual vai incidir a iniciativa em preparação, com recurso a informação estatística disponível e informação qualitativa sobre os papéis e estereótipos de género, considerando ainda os objetivos das políticas de igualdade e oportunidades.

3 – A iniciativa consiste num ato normativo de carácter meramente repetitivo e não inovador?

Este ponto permite aferir da dispensa de avaliação prévia de impacto de género. Uma iniciativa legislativa pode ser considerada um ato normativo repetitivo e não inovador em relação a legislação já existente, sendo que, alterações repetitivas e sem qualquer elemento inovador dispensam avaliação prévia. Se a resposta à questão for afirmativa, o preenchimento da ficha de avaliação estará concluído, pois a iniciativa não carece de avaliação prévia de impacto de género. Se a resposta for negativa, a avaliação prossegue através do preenchimento dos pontos subsequentes.

4 – Previsão de resultados a alcançar e valoração do impacto de género

Neste ponto pretende-se elaborar uma prognose do impacto da iniciativa sobre a situação inicial identificada, identificando, quando possível: i) os resultados diretos previstos com a aplicação da norma; ii) a incidência sobre a melhoria da situação dos homens e mulheres, nomeadamente no que respeita aos papéis e estereótipos de género; iii) o contributo para os objetivos das políticas de igualdade.

A previsão dos resultados a alcançar é efetuada com recurso a uma bateria de indicadores identificados na tabela agrupados em 4 categorias: direitos, acesso, recursos e normas e valores.

Relativamente à valoração do impacto de género que se prevê que a iniciativa possa vir a implicar, pretende-se apresentar uma valoração dos efeitos previsíveis da norma no que respeita à igualdade entre homens e mulheres e ao cumprimento dos objetivos das políticas para a igualdade.

Os resultados da análise são expressos nos seguintes termos:

- i) Impactos negativos: quando a aplicação das normas ou a implementação das medidas previstas reforçam as desigualdades de género;
- ii) Impactos neutros: quando o género não é relevante para o desenvolvimento e aplicação das normas ou por estas não é afetado;
- iii) Impactos positivos quando:
 - a) A perspetiva da igualdade de género está presente no desenvolvimento e aplicação das normas, verificando-se um impacto sensível de género;
 - b) A perspetiva da igualdade de género é um dos elementos fundamentais das normas, verificando-se um impacto positivo de género;
 - c) A perspetiva da igualdade de género é o eixo central das normas, que têm como finalidade a promoção da igualdade entre homens e mulheres, verificando-se um impacto transformador de género.

1. Direitos: pretende-se aferir se e de que forma a aprovação da norma afeta os direitos de homens e mulheres “alvo” da medida; no caso de resposta afirmativa pretende-se saber se se trata de um impacto direto ou indireto.

1.1. Considera-se que há um impacto direto quando afeta o acesso das pessoas a recursos (concessões, posições, empregos, composição de comissões, etc.). Regista-se um impacto indireto quando a lei afeta os meios de provisão (ou forma de acesso) a certos recursos ou serviços, por trás dos quais estão pessoas como beneficiários finais.

2. Acesso: avalia o número de homens e mulheres que beneficiam da aplicação da norma e se há igualdade de participação/acesso entre homens e mulheres.

2.1. Tem como objetivo verificar se o benefício da aplicação da medida é equitativo entre homens e mulheres (ex.: aumento de reformas);

2.2. A medida permite igualdade de participação entre homens e mulheres (ex.: abertura de maior número de vagas em universidades).

3. Recursos: analisa a igualdade de acesso aos recursos necessários para que possa beneficiar da aplicação da medida e, simultaneamente, se a distribuição de recursos proporcionada pela medida é equitativa.

3.1. Mede se homens e mulheres tem o mesmo acesso a recursos (tempo, financeiros, informação) necessários para poderem beneficiar da aplicação da lei. Ex: licenças de maternidade/paternidade, esperança média de vida, salário médio, acesso à saúde, etc.

3.2. Pretende verificar se a distribuição de recursos potencialmente previstos na lei é realizada de modo igual entre homens e mulheres, podendo existir situações em que as medidas incidem sobre uma população alvo com predominância de um dos géneros (ex.: reformas, abonos de família, desemprego, setor de atividade, rendimentos, etc.).

4. Normas e Valores: avalia o impacto das normas sociais e dos papéis associados a cada género e de que forma é que se poderá contribuir para promover a igualdade de género nestes aspetos.

4.1. No caso de a norma entrar em vigor, pretende avaliar se os estereótipos de género, bem como as normas e valores culturais vigentes irão afetar de forma diferenciada homens e mulheres, nomeadamente em áreas como a divisão de trabalho, organização da vida privada, organização da cidadania, representatividade em órgãos de decisão, etc.

4.2. Tem como objetivo verificar e avaliar se os estereótipos de género, bem como as normas sociais e valores sociais existentes serão uma barreira para o usufruto pleno dos benefícios da lei. Importa compreender se aspetos decorrentes da organização da vida privada, representação em órgãos de decisão, diferenças salariais, divisão de trabalho, violência doméstica, etc. são barreiras impeditivas da maximização dos benefícios que são concedidos pela Lei.

5 – Conclusão/propostas de melhoria

Este ponto permite a apresentação das conclusões da avaliação prévia de impacto de género, e, quando necessário face à avaliação dos resultados prováveis da medida, apresentar propostas de melhoria ou recomendações, quanto à redação do projeto ou quanto às medidas tendentes à sua execução, nomeadamente através de: i) Medidas adicionais, para melhorar o impacto de género; ii) Modificação de medidas existentes iii) Alteração à linguagem e aos conceitos utilizados; iv) Medidas complementares ou dirigidas a outros departamentos relevantes para a implementação da medida; v) sugestões de acompanhamento da execução.

Exemplos de ações:

i) Promoção e incorporação da perspetiva de género: melhorando o conhecimento da situação de diferencial entre os homens e mulheres desencadeando um procedimento de participação de pessoas especializadas em igualdade de género;

ii) Incentivar a participação equilibrada de mulheres e homens em órgãos de decisão públicos e privados;

iii) Integrar medidas de ação positiva (para mulheres, envolvimento dos homens a favor da igualdade) ou aparentemente neutras, mas com impacto positivo (vítimas de violência, famílias monoparentais, para os que assumem apoio a pessoas dependentes, etc.);

iv) Diminuição das desigualdades das mulheres que sofrem de múltipla discriminação (por idade, classe social, opção sexual, incapacidade, etnia, nacionalidade, etc.);

v) Inclusão de medidas proibitivas ou sancionatórias de comportamentos (discriminação por razões de sexo, pela existência de linguagem ou imagens sexistas, etc.);

vi) Complementar a implementação dos objetivos das medidas com ações de reforço de divulgação, sensibilização, formação, ações de acompanhamento da implementação, regulamentação da medida, criação de serviços ou estruturas e estabelecimento de prazos para avaliação de resultados obtidos.