



DIÁRIO

da Assembleia da República

X LEGISLATURA

2.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2006-2007)

REUNIÃO PLENÁRIA DE 6 DE JULHO DE 2007

Presidente: Ex.^{mo} Sr. Jaime José Matos da Gama

Secretários: Ex.^{mos} Srs. Maria Celeste Lopes da Silva Correia
Maria Ofélia Fernandes dos Santos Moleiro

SUMÁRIO

O Sr. Presidente declarou aberta a sessão às 10 horas e 10 minutos.

Foi lida a acta da eleição, efectuada na anterior sessão, de um juiz para o Tribunal Constitucional, tendo sido proclamado eleito o candidato proposto.

Procedeu-se ao debate de urgência, requerido pelo PSD, sobre as SCUT, tendo usado da palavra, a diverso título, além do Sr. Ministro da Obras Públicas, Transportes e Comunicações (Mário Lino) e do Sr. Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações (Paulo Campos), os Srs. Deputados Jorge Costa (PSD), Nelson Baltazar (PS), Fernando Santos Pereira (PSD), Bruno Dias (PCP), Abel Baptista (CDS-PP), Alda Macedo (BE), Francisco Madeira Lopes (Os Verdes), José Junqueiro (PS) e Vasco Cunha (PSD). A encerrar o debate, intervieram o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares (Augusto Santos Silva) e o Sr. Deputado José Manuel Ribeiro (PSD).

Foi apreciada, na generalidade, a proposta de lei n.º 153/X — Regula o financiamento da rede rodoviária nacional

a cargo da EP-Estradas de Portugal, EPE, tendo-se pronunciado, a diverso título, além do Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Sr. Secretário de Estado do Tesouro e Finanças (Carlos Costa Pina), os Srs. Deputados Miguel Frasquilho (PSD), Diogo Feio (CDS-PP), Honório Novo (PCP), Álvaro Saraiva (Os Verdes), Hugo Velosa (PSD), Alda Macedo (BE) e Hugo Nunes (PS).

Mereceu, ainda, discussão, na generalidade, a proposta de lei n.º 139/X — Autoriza o Governo a legislar sobre a fixação do limite máximo de idade para o exercício de funções dos pilotos comandantes e co-pilotos de aeronaves operadas em serviços de transporte público comercial de passageiros, carga ou correio. Intervieram o Sr. Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações e os Srs. Deputados Arménio Santos (PSD), Bruno Dias (PCP), Pedro Mota Soares (CDS-PP), Álvaro Saraiva (Os Verdes), Mariana Aiveca (BE) e Esmeralda Ramires (PS).

O Sr. Presidente encerrou a sessão eram 13 horas e 25 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, temos quórum, pelo que declaro aberta a sessão.

Eram 10 horas e 10 minutos.

Srs. Deputados presentes à sessão:

Partido Socialista (PS):

Agostinho Moreira Gonçalves
Alberto Arons Braga de Carvalho
Alberto Marques Antunes
Alberto de Sousa Martins
Aldemira Maria Cabanita do Nascimento Bispo Pinho
Ana Maria Cardoso Duarte da Rocha Almeida Pereira
Ana Maria Ribeiro Gomes do Couto
António Alves Marques Júnior
António Bento da Silva Galamba
António José Ceia da Silva
António José Martins Seguro
António Ramos Preto
António Ribeiro Gameiro
Armando França Rodrigues Alves
Artur Miguel Claro da Fonseca Mora Coelho
Carlos Alberto David dos Santos Lopes
Cláudia Isabel Patrício do Couto Vieira
David Martins
Elísio da Costa Amorim
Esmeralda Fátima Quitério Salero Ramires
Fernanda Maria Pereira Asseiceira
Fernando Manuel de Jesus
Fernando dos Santos Cabral
Horácio André Antunes
Hugo Miguel Guerreiro Nunes
Isabel Maria Batalha Vigia Polaco de Almeida
Isabel Maria Pinto Nunes Jorge
Jacinto Serrão de Freitas
Jaime José Matos da Gama
Joana Fernanda Ferreira Lima
Joaquim Ventura Leite
Jorge Filipe Teixeira Seguro Sanches
Jorge Manuel Capela Gonçalves Fão
Jorge Manuel Monteiro de Almeida
José Adelmo Gouveia Bordalo Junqueiro
José Alberto Rebelo dos Reis Lamego
José Augusto Clemente de Carvalho
José Carlos Bravo Nico
José Manuel Lello Ribeiro de Almeida
Jovita de Fátima Romano Ladeira
João Carlos Vieira Gaspar
João Cândido da Rocha Bernardo
João Miguel de Melo Santos Taborda Serrano
Júlio Francisco Miranda Calha
Leonor Coutinho Pereira dos Santos
Luís Afonso Cerqueira Natividade Candal
Luís António Pita Ameixa
Luís Miguel Morgado Laranjeiro
Lúcio Maia Ferreira
Manuel Alegre de Melo Duarte
Manuel António Gonçalves Mota da Silva
Manuel Francisco Pizarro de Sampaio e Castro
Manuel José Mártires Rodrigues
Manuel Luís Gomes Vaz
Manuel Maria Ferreira Carrilho

Marcos Sá Rodrigues
Marcos da Cunha e Lorena Perestrello de Vasconcellos
Maria Celeste Lopes da Silva Correia
Maria Cidália Bastos Faustino
Maria Custódia Barbosa Fernandes Costa
Maria Helena Terra de Oliveira Ferreira Dinis
Maria Helena da Silva Ferreira Rodrigues
Maria Hortense Nunes Martins
Maria Irene Marques Veloso
Maria Isabel Coelho Santos
Maria Jesuína Carrilho Bernardo
Maria José Guerra Gamboa Campos
Maria Júlia Gomes Henriques Caré
Maria Manuel Fernandes Francisco Oliveira
Maria Manuela de Macedo Pinho e Melo
Maria Matilde Pessoa de Magalhães Figueiredo de Sousa Franco
Maria Odete da Conceição João
Maria Teresa Alegre de Melo Duarte Portugal
Maria Teresa Filipe de Moraes Sarmento Diniz
Maria de Belém Roseira Martins Coelho Henriques de Pina
Maria de Fátima Oliveira Pimenta
Maximiano Alberto Rodrigues Martins
Miguel Bernardo Ginestal Machado Monteiro Albuquerque
Nelson Madeira Baltazar
Nuno André Araújo dos Santos Reis e Sá
Nuno Mário da Fonseca Oliveira Antão
Paula Cristina Barros Teixeira Santos
Paula Cristina Ferreira Guimarães Duarte
Paula Cristina Nobre de Deus
Pedro Manuel Farmhouse Simões Alberto
Renato Luís Pereira Leal
Renato Luís de Araújo Forte Sampaio
Ricardo Manuel de Amaral Rodrigues
Rita Manuela Mascarenhas Falcão dos Santos Miguel
Rita Susana da Silva Guimarães Neves
Sónia Ermelinda Matos da Silva Fertuzinhos
Sónia Isabel Fernandes Sanfona Cruz Mendes
Teresa Maria Neto Venda
Umberto Pereira Pacheco
Vasco Seixas Duarte Franco
Victor Hugo Machado da Costa Salgado de Abreu
Vitalino José Ferreira Prova Canas
Vitor Manuel Sampaio Caetano Ramalho
Vitor Manuel Bento Baptista
Vitor Manuel Pinheiro Pereira

Partido Social Democrata (PSD):

Adão José Fonseca Silva
Agostinho Correia Branquinho
Ana Maria Sequeira Mendes Pires Manso
Ana Zita Barbas Marvão Alves Gomes
António Edmundo Barbosa Montalvão Machado
António Joaquim Almeida Henriques
António Ribeiro Cristóvão
Arménio dos Santos
Carlos Alberto Garcia Poço
Carlos Alberto Silva Gonçalves
Domingos Duarte Lima
Duarte Rogério Matos Ventura Pacheco
Feliciano José Barreiras Duarte
Fernando Santos Pereira
Fernando dos Santos Antunes

Guilherme Henrique Valente Rodrigues da Silva
Henrique José Praia da Rocha de Freitas
Hermínio José Sobral Loureiro Gonçalves
Hugo José Teixeira Velosa
Joaquim Carlos Vasconcelos da Ponte
Joaquim Virgílio Leite Almeida Costa
Jorge Fernando Magalhães da Costa
Jorge Manuel Ferraz de Freitas Neto
José António Freire Antunes
José Eduardo Rego Mendes Martins
José Luís Fazenda Arnaut Duarte
José Manuel Ferreira Nunes Ribeiro
José Manuel Pereira da Costa
José Manuel de Matos Correia
José Pedro Correia de Aguiar Branco
José de Almeida Cesário
João Bosco Soares Mota Amaral
Luís Filipe Carloto Marques
Luís Filipe Montenegro Cardoso de Moraes Esteves
Luís Maria de Barros Serra Marques Guedes
Luís Miguel Pereira de Almeida
Manuel Filipe Correia de Jesus
Maria Helena Passos Rosa Lopes da Costa
Maria Ofélia Fernandes dos Santos Moleiro
Maria do Rosário da Silva Cardoso Águas
Miguel Fernando Cassola de Miranda Relvas
Miguel Jorge Pignatelli de Ataíde Queiroz
Miguel Jorge Reis Antunes Frاسquilho
Mário Henrique de Almeida Santos David
Mário Patinha Antão
Mário da Silva Coutinho Albuquerque
Nuno Maria de Figueiredo Cabral da Câmara Pereira
Pedro Quartin Graça Simão José
Regina Maria Pinto da Fonseca Ramos Bastos
Vasco Manuel Henriques Cunha
Zita Maria de Seabra Roseiro

Partido Comunista Português (PCP):

António Filipe Gaião Rodrigues
Artur Jorge da Silva Machado
Bernardino José Torrão Soares
Bruno Ramos Dias
Francisco José de Almeida Lopes
Jerónimo Carvalho de Sousa
João Guilherme Ramos Rosa de Oliveira
Maria Luísa Raimundo Mesquita
Miguel Tiago Crispim Rosado

Partido Popular (CDS-PP):

Abel Lima Baptista
António Carlos Bívar Branco de Penha Monteiro
Diogo Nuno de Gouveia Torres Feio
José Hélder do Amaral
José Paulo Ferreira Areia de Carvalho
João Guilherme Nobre Prata Fragoso Rebelo
João Nuno Lacerda Teixeira de Melo
Luís Pedro Russo da Mota Soares

Bloco de Esquerda (BE):

Alda Maria Gonçalves Pereira Macedo
Fernando José Mendes Rosas

Francisco Anacleto Louçã
João Pedro Furtado da Cunha Semedo
Luís Emídio Lopes Mateus Fazenda
Maria Cecília Vicente Duarte Honório
Mariana Rosa Aiveca Ferreira

Partido Ecologista «Os Verdes» (PEV):

Francisco Miguel Baudoin Madeira Lopes
Álvaro José de Oliveira Saraiva

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, a Sr.^a Secretária vai proceder à leitura do expediente.

A Sr.^a **Secretária** (Celeste Correia): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, a acta da eleição de ontem de um juiz para o Tribunal Constitucional é do seguinte teor:

Aos cinco dias do mês de Julho de dois mil e sete procedeu-se à eleição de um juiz para o Tribunal Constitucional.

Candidato proposto: Doutor em Ciências Jurídicas-Civilísticas, Professor da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, Joaquim José Coelho de Sousa Ribeiro.

O resultado obtido, nos termos da alínea *h*) do artigo 163.º da Constituição e do artigo 16.º da Lei n.º 28/82, de 15 de Novembro, foi o seguinte:

Votantes — 200

Votos «sim» — 155

Votos brancos — 37

Votos nulos — 8

Face ao resultado obtido, declara-se eleito o candidato proposto.

Para constar se lavrou a presente acta, que vai ser devidamente assinada.

Os Deputados Escrutinadores, *Celeste Correia — Isabel Santos — Fernando Santos Pereira — Maria Ofélia Moleiro*.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar ao primeiro ponto da ordem do dia, que consta de um debate de urgência potestativo sobre as SCUT, requerido pelo PSD.

Para iniciar o debate, em nome da bancada do PSD, tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Costa.

O Sr. **Jorge Costa** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O PSD requereu este debate de urgência por considerar que estamos, de novo, perante um enorme embuste organizado pelo Governo sobre a questão das SCUT.

O Governo anunciou, em Outubro de 2006, a decisão de introduzir portagens em algumas auto-estradas SCUT por ter chegado à conclusão de que era impossível insistir na manutenção deste sistema, aplicando o princípio do contribuinte-pagador, que se revelou tão desastrado para o País e ruinoso para as contas públicas.

Tarde o Governo recuou. Em campanha eleitoral, o líder do Partido Socialista percorreu o País garantindo que jamais seriam introduzidas portagens nas SCUT. Recuou. É mais uma promessa não cumprida. Uma autêntica fraude eleitoral. Promete-se tudo, mesmo o que se sabe ser insustentável. O que importava, então, era «caçar» votos. Ganhar a qualquer custo.

Sejamos sérios! Entre o momento da campanha eleitoral e hoje não se operou qualquer milagre que alterasse a situação socioeconómica das regiões beneficiárias das auto-estradas SCUT, nem se vislumbra qualquer movimento tendente à construção de alternativas rodoviárias. A verdade é só uma: o Primeiro-Ministro prometeu em campanha o que sabia não poder cumprir, e agora vê-se obrigado a dar o dito por não dito.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Muito bem!

O **Orador**: — O mínimo que se exigia era que pedisse desculpa a quem conscientemente enganou.

Aplausos do PSD.

Sempre dissemos que, nos moldes em que foi lançado, o modelo SCUT é totalmente inaceitável, dado ser injusto, ineficiente, insustentável e inviável.

Vejamos detalhadamente: injusto, porque alguns concelhos atravessados por auto-estradas SCUT apresentam níveis de desenvolvimento mais elevados do que outros servidos por auto-estradas com portagens. Isto é, concelhos com menor índice de desenvolvimento pagam portagens, enquanto que os mais desenvolvidos não pagam. Por isso, o sistema é injusto.

vidos não pagam. Por isso, o sistema é injusto.

O Sr. Luís Marques Guedes (PSD): — Muito bem!

O Orador: — Mas, para além de injusto, também é ineficiente, porque, até à data, o programa de SCUT já criou encargos a mais para o Estado (para além das rendas anuais) superiores a 1000 milhões de euros devidos a reequilíbrios financeiros, muitos deles por não terem obtido a aprovação ambiental previamente ao lançamento dos concursos.

Além de injusto e ineficiente, também é insustentável, porque, entre 2007 e 2025, o valor médio dos encargos com as SCUT é de 700 milhões de euros por ano, o que equivale a cerca de 180 euros por agregado familiar por ano, quer ele use, ou não, a SCUT, quer ele tenha automóvel ou não.

Além de injusto, ineficiente e insustentável, também é inviável, porque impossibilita o desenvolvimento da actividade da Estradas de Portugal, nomeadamente na manutenção da rede viária, segurança rodoviária, conservação de estradas e pontes, construção de obra nova, pondo, assim, em causa a segurança e a sustentabilidade da totalidade do sistema rodoviário nacional.

O PSD denuncia estes factos há muito. Com o tempo, as instituições deste país têm vindo a concordar connosco. O Tribunal de Contas já por diversas vezes arrasou o modelo das SCUT, em má hora implementado por um governo socialista. Contas feitas, concluiu que os encargos totais são de 17 mil milhões de euros.

O princípio do utilizador-pagador que defendemos, com mecanismos de discriminação positiva para os residentes e empresas estabelecidas na região, é o que mais respeita critérios de equidade, de justiça e de racionalidade. Permite, ao mesmo tempo, libertar verbas para outras áreas como a conservação e a segurança das estradas, a construção ou o melhoramento de vias alternativas e a continuidade da implementação do Plano Rodoviário Nacional.

Pena é que só tão tardiamente, e depois de ter faltado à verdade na campanha eleitoral, o Governo tenha arrepiado caminho. Não há auto-estradas grátis. No modelo que o Governo defendia, todos pagam, mesmo aqueles que nem carro têm.

Pois bem, numa «cambalhota» pouco ética, como vimos, o Governo anunciou que ia corrigir o erro. Mas, passados mais de oito meses sobre o anúncio, paira um ensurdecedor silêncio no «Palácio»: os autarcas desconhecem a verdadeira dimensão da decisão; as populações não sabem quanto vão pagar; os concessionários estão expectantes.

A consequência desta inacção do Governo será, mais uma vez, a paragem do investimento público. Um dia destes, através de mais uma circular ou de qualquer outro tipo de ordem, lá teremos o Governo a decidir a suspensão de pagamentos, de contratações e a congelar processos de adjudicação de obras, tal como no ano passado. Só que, desta vez, bastante mais cedo e com consequências bem mais graves para os portugueses.

No ano passado, só nas acessibilidades, foram mais de 200 — repito, mais de 200 — as obras de construção de novas estradas, de conservação de estradas existentes e de segurança rodoviária que foram bloqueadas. Este ano teremos, infelizmente, uma lista bem maior.

Os prejudicados são sempre os mesmos, os portugueses, que legitimamente alimentam expectativas e que se sentem defraudados. É que, apesar disto, o Primeiro-Ministro e o Ministro das Obras Públicas não se coíbem de continuarem, sem pudor, a prometer mais e mais investimentos para obras que sabem de antemão não ter dinheiro para realizar.

O Sr. Luís Marques Guedes (PSD): — Muito bem!

O Orador: — É a política do «faz-de-conta», dos espalhafatosos anúncios, da propaganda no seu pior!

Aplausos do PSD.

Em 28 de Abril de 2006, o Sr. Primeiro Ministro prometeu, em Bragança, que o IP4 seria lançado em Maio e o IP2 em Julho de 2006. Estamos em Julho de 2007, passou mais de um ano e nada aconteceu. Não lhe serviu de emenda.

Na semana passada foi a Vila Real prometer a adjudicação do túnel do Marão até final deste ano. Já ninguém acredita!

A verba atribuída no Orçamento do Estado à Estradas de Portugal esgotou-se. Vive-se uma situação de pré-falência. Como vão agora ser satisfeitos os compromissos com empreiteiros e fornecedores de serviços? Como vai ser paga a terceira prestação das rendas das SCUT? O que vai fazer o Governo? Fecha os olhos, faz do Estado caloteiro e, pura e simplesmente, provoca a ruína financeira de pequenas e médias empresas por todo o País.

O Sr. Agostinho Branquinho (PSD): — É verdade!

O **Orador**: — O famigerado modelo de financiamento e gestão do sistema rodoviário, de que trataremos no ponto seguinte, foi sucessivamente adiado de Janeiro de 2006 para Junho de 2006, daí para o fim do ano de 2006, até que chegamos a Julho de 2007 e temos a perspectiva de que ele já não terá qualquer efeito neste ano.

O Ministro das Obras Públicas assegurou, aqui, no Parlamento, na discussão do Orçamento do Estado para 2007, que as verbas que estavam em falta para dotar a Estradas de Portugal viriam com esse modelo. Estaria aí, qual panaceia, a solução de todos os problemas. É hoje evidente que nada disso vai acontecer; a suborçamentação, que então denunciámos, revela-se agora com grande estrondo: faltam 1000 milhões de euros na Estradas de Portugal!

As consequências da paragem do investimento estão aí bem à vista de todos.

Veja-se a crueza dos números: em 2006, foram lançadas quatro obras e adjudicou-se uma única obra de construção digna de um mínimo relevo estruturante. Em 2007, foram lançados apenas dois concursos para obras de construção de novas acessibilidades e a *performance* de adjudicações é risível: duas, em 2007, e por acaso uma delas com concurso lançado pelo governo anterior. Para quem tanto gosta de estatísticas da realização de estradas, uma a cada três meses deve ser uma excelente média! Bem menor, muito menor, do que o número de promessas irresponsavelmente avançadas ou de acções de propaganda realizadas com o nosso dinheiro.

Aplausos do PSD.

Este desempenho paupérrimo, acrescido agora do completo esgotamento financeiro da EP, não augura nada de bom para o futuro dos portugueses.

Tudo isto porque o Governo, mês após mês, anúncio após anúncio, tem sido manifestamente incompetente e incapaz de alterar o ruinoso modelo das SCUT. Um modelo que prejudica gravemente a justiça e a coesão nacionais.

O Governo que aumenta os impostos para as famílias, para os reformados e para as empresas é o mesmo que quer gastar muitos milhões de euros em obras faraónicas. É o Governo que obriga os portugueses a pagarem 700 milhões de euros de portagens em auto-estradas onde só passam alguns mas onde todos pagam, mesmo aqueles que nem carro têm.

É um Governo que, depois de ter enganado os eleitores, se mostra hoje sem rumo nem discernimento para prosseguir o interesse nacional.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações** (Mário Lino): — Sr. Presidente da Assembleia da República, Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Em primeiro lugar, quero agradecer a oportunidade que o Partido Social Democrata acabou de dar ao Governo, oferecendo-nos a possibilidade de prestarmos a esta Câmara e ao País um conjunto de esclarecimentos, que reputamos da maior relevância, sobre a problemática das SCUT.

O Programa do Governo propõe um aumento da qualidade de vida dos portugueses através da criação ajustada aos desígnios da coesão nacional de um sistema de mobilidade mais solidário, com mais conforto, mais segurança, menos tempos de deslocação e maior fiabilidade.

O Sr. **Fernando Santos Pereira** (PSD): — Blá blá blá...

O **Orador**: — O sistema de transportes é considerado um factor determinante da coesão nacional e territorial e da competitividade do País. Assim, dá-se especial atenção à melhoria das infra-estruturas de transporte a nível nacional, tendo em atenção as necessidades de uso e o equitativo e solidário tratamento de todos os cidadãos, na garantia da sua mobilidade, melhorando a relação espaço/tempo associada aos principais eixos longitudinais e transversais do País.

O Sr. **José Junqueiro** (PS): — Muito bem!

O **Orador**: — O Programa do Governo apresenta como objectivo prioritário a resolução dos problemas de capacidade financeira e técnica,...

Protestos do Deputado do PSD Agostinho Branquinho.

Tenho a impressão que o Sr. Deputado não veio para aqui para ouvir. Mas eu vim para discutir com os Srs. Deputados. Por isso, agradeço que oiça e intervirá na sua altura.

O Sr. Agostinho Branquinho (PSD): — Ouço, ouço!

O Orador: — Como eu dizia, O Programa do Governo apresenta como objectivo prioritário a resolução dos problemas de capacidade financeira e técnica de execução do Plano Rodoviário Nacional 2000 e determina, igualmente, a prioridade às ligações ao interior.

O Governo reitera a política de coesão social, traduzida pela implementação de auto-estradas sem custos para o utilizador, tendo sido criada, em Junho de 2006, a concessão auto-estradas transmontanas entre o IP3 e Vila Real e entre Vila Real e Bragança sem custos para o utilizador.

Estamos, portanto, em total desacordo com a política do PSD, nesta matéria.

O Governo, insisto, é a favor, nas condições indicadas no nosso Programa, da existência de auto-estradas sem custos para o utilizador.

Aliás, relativamente a outras afirmações feitas pelo Sr. Deputado Jorge Costa, que, como iremos demonstrar, são erradas ou falsas, o Governo está a investir em redes rodoviárias, em 2006 e em 2007, mais do que os anteriores governos do PSD investiram...

O Sr. Agostinho Branquinho (PSD): — Está a investir em propaganda!

O Orador: — ... e está a abrir ao trânsito o dobro dos quilómetros que os governos do PSD e do CDS-PP abriram relativamente a IP e a IC.

Aplausos do PS.

O Sr. Deputado pode ter a certeza de que vamos lançar a concessão do túnel do Marão, como vamos lançar a concessão da auto-estrada de Bragança.

O Governo defende que as auto-estradas sem custos para o utilizador, como é o caso da auto-estrada para Bragança, devem permanecer como vias sem portagem enquanto se mantiverem as condições que justificaram, em nome da coesão nacional e territorial, a sua implementação, quer no que se refere aos indicadores de desenvolvimento socioeconómico das regiões em causa, quer no que diz respeito às alternativas de oferta no sistema rodoviário. É o que está escrito no Programa do Governo.

A própria implementação do Programa do Governo requer a monitorização das concessões de auto-estrada em regime de SCUT, acompanhando a evolução dos indicadores socioeconómicos das regiões em causa bem como as alternativas de oferta do sistema rodoviário.

Este acompanhamento permitiu avaliar se a manutenção do regime SCUT se encontrava justificada ou se, pelo contrário, foram atingidos os parâmetros, que, de acordo com critérios de avaliação, desenvolvimento socioeconómico e vias alternativas, justificam a introdução de portagens nessas vias.

Neste contexto, entende o Governo que a introdução de portagens nas SCUT não só garantirá uma maior equidade e justiça social como permitirá um incremento das verbas a aplicar noutras áreas fundamentais das infra-estruturas rodoviárias, como sejam a da conservação e a da segurança, bem como o melhoramento da rede de estradas e a ampliação da rede rodoviária nacional, conforme está previsto no Plano Rodoviário Nacional 2000 (PRN2000).

O Sr. Luís Marques Guedes (PSD): — Para quando?!

O Orador: — Desta forma, foi identificado um conjunto de indicadores que se considera retratar de forma fidedigna a realidade socioeconómica das várias regiões atravessadas pelas SCUT e as respectivas vias alternativas, permitindo, através da aplicação de determinados critérios, implementar uma discriminação positiva, mais justa e eficaz ao longo do tempo.

O Sr. Agostinho Branquinho (PSD): — Deviam ter dito isso na campanha!

O Orador: — Analisados esses indicadores, concluímos que na rede de auto-estradas SCUT, com cerca de 930 km de extensão, os critérios estabelecidos são verificados para as concessões SCUT Norte Litoral, Costa de Prata e Grande Porto.

Para estas três concessões, foram iniciadas negociações com as concessionárias, as quais se encontram a decorrer, e que envolvem duas componentes. A primeira é a da alteração do contrato de concessão em vigor, tendo em conta os impactos no tráfego, os investimentos a realizar, o serviço de cobrança de portagem e a eventual alteração da natureza do pagamento à concessionária.

A outra componente é a da execução do investimento propriamente dito, com a instalação de sistemas de cobrança de portagem e a sua entrada em funcionamento.

Também aqui, Srs. Deputados, a posição do Governo demarca-se claramente da prática e da política do PSD, que, apesar de falar, falar, falar, nada fez para introduzir qualquer portagem em SCUT nenhuma.

Aplausos do PS.

O Sr. **António Montalvão Machado** (PSD): — Isso é falso!

O **Orador**: — Três anos, Sr. Deputado, três anos! Muita conversa e pouca realização!

A implementação das portagens nas actuais SCUT está associada ao novo modelo de gestão e financiamento do sector rodoviário.

No passado dia 14 de Junho, o Governo aprovou os princípios orientadores do novo modelo de gestão e financiamento, que consubstancia a reforma do relacionamento do Estado com o sector das infra-estruturas rodoviárias,...

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Já lá vamos!

O **Orador**: — ... nomeadamente com a nova definição da E.P. Estradas de Portugal, S. A. como concessionária da rede rodoviária nacional.

A par da alteração deste paradigma, será estabelecido um contrato de concessão entre a Estradas de Portugal e o Estado, com o objectivo de assegurar a transparência dos custos e tarifas aplicados no sector, o controlo público do desempenho e da eficiência do concessionário geral, a fixação de objectivos públicos no que se refere à qualidade dos serviços das vias nacionais, a redução da sinistralidade e a penalização dos efeitos ambientais do sector.

Através deste modelo, a Estradas de Portugal poderá encontrar melhores soluções de financiamento, que permitirão tornar o sector rodoviário auto-sustentável e geracionalmente equitativo, para enfrentar os desafios que tem pela frente.

É, pois, neste contexto de implementação do modelo que acabei de referir, designadamente no que se refere às diferentes fontes de financiamento do sector rodoviário, que o Governo está a desenvolver a introdução de portagens em três auto-estradas que actualmente funcionam no regime sem custos para o utilizador. E assim será feito!

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Nelson Baltazar.

O Sr. **Nelson Baltazar** (PS): — Sr. Presidente, cumprimento-o, bem como aos Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados.

«Se não fosse esta certeza / que bem sei de onde me vem, / não comia, nem bebia, / nem falava com ninguém».

Aplausos de Deputados do PS.

Sr. Deputado Jorge Costa, há certezas que ambos temos, mas só temos uma em comum, que o Sr. Deputado referiu:...

O Sr. **Agostinho Branquinho** (PSD): — A de que a poesia é bonita!

O **Orador**: — ...auto-estradas gratuitas não existem.

Vozes do PSD: — Sempre dissemos isso!

O **Orador**: — Existem auto-estradas pagas pelo utilizador, existem auto-estradas pagas pelo contribuinte em geral, existem auto-estradas pagas por ambos, simultaneamente.

No caso das concessões SCUT, o esforço da sua construção, financiamento, exploração e manutenção é totalmente suportado pelo contribuinte, quer utilize ou não utilize a estrada. Também já o disse aqui.

Mas vamos por esta União Europeia fora — e, se calhar, não precisamos de ir tão longe, basta passarmos por Espanha — e estaremos com as autovias, que não se pagam; estaremos com espanhóis já têm cerca de 10 000 km de SCUT e nós, um pouquinho mais atrás, estamos quase nos 1000 km!

Existe verdadeiramente uma diferença entre quem faz o que acredita e quem não acredita naquilo que faz.

Aplausos do PS.

Este é verdadeiramente o debate de urgência que o PSD hoje quis trazer aqui, e nós vamos fazê-lo!

O Sr. **Agostinho Branquinho** (PSD): — Vá lá, vá lá!

O **Orador**: — Desde que o PSD subiu ao poder, em 2002, que as SCUT ficaram «sob fogo». Valente de Oliveira decidiu reintroduziu as portagens na CREL, mas nada fez; Carmona Rodrigues adiou a decisão, apesar de dizer constantemente que o *dossier* estava praticamente concluído.

O Sr. **Agostinho Branquinho** (PSD): — Isso não é verdade!

O **Orador**: — Finalmente, o ónus cai sobre António Mexia, que levou o projecto a peito, contra tudo e contra todos. Os encargos das SCUT para o Estado são nessa altura considerados pelo PSD «insustentáveis».

Vozes do PSD: — E é verdade!

O **Orador**: — Apesar de tudo o que se dizia e em tudo o que se julgava acreditar, nada mudava. Mantinha-se só a crença. Parecia haver algo que estabelecia outros objectivos políticos, como que uma força que refreava esse «impulso portagista».

É curioso notar que o PSD e o CDS, durante os três anos em que estiveram coligados no Governo, não só aprovaram uma das SCUT existentes (recorda-se, Sr. Deputado? A do Grande Porto!) como não implementaram qualquer medida concreta, efectiva, para introduzir portagens nas SCUT.

Vozes do PS: — Muito bem!

O **Orador**: — Sr. Deputado Jorge Costa, lembra-se com certeza que o Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas, na altura, afirmou, no Carregal do Sal, que há um conjunto importante de discriminações positivas que têm de ser consideradas nesta questão, que o governo ia atender às questões locais, concelho a concelho, região a região, ia ver as zonas que têm mais indústria, as zonas que têm menos, ia ver se havia alternativas, se não havia.

Vozes do PSD: — Verdade, verdade!

O **Orador**: — Sr. Deputado Jorge Costa, claramente, o PSD actuou com tibieza nesta decisão,...

Vozes do PSD: — Não, não!

O **Orador**: — ...com alguma incerteza no pensamento, concedo isso. São demasiados ministros das Obras Públicas os que este Sr. Secretário de Estado de que falamos serviu. Como pode um governante, apesar da vontade de construir, resistir a tantas mudanças estratégicas do PSD para a área das Obras Públicas, em tão pouco tempo? Concedo-lhe isso.

Aplausos do PS.

As orientações políticas erradas e inconsequentes do PSD e do CDS seguidas durante o seu mandato no governo, propostas no seu programa eleitoral para as eleições legislativas de 2005, quando confrontadas com o programa eleitoral rigoroso e exigente que o PS propôs, conduziram aos resultados eleitorais que se conhecem.

O Sr. **Agostinho Branquinho** (PSD): — Uma fraude!

O **Orador**: — Já aqui foi dito pelo Sr. Ministro que esta orientação foi claramente expressa no programa eleitoral do PS. Mas vou repetir, porque importa repetir: «Quanto às SCUT, deverão permanecer como vias sem portagem enquanto se mantiverem as condições que justificaram, em nome da coesão nacional e territorial, a sua implementação, quer no que se refere aos indicadores de desenvolvimento socio-económico das regiões em causa, quer no que diz respeito às alternativas de oferta do sistema rodoviário».

Aplausos do PS.

Vozes do PSD: — O que mudou, então? O que é que mudou?

O **Orador**: — A decisão de introduzir portagens nas três SCUT já aqui referidas constitui, portanto, o cumprimento dos compromissos assumidos pelo PS e pelo Governo perante os portugueses e não qualquer quebra de compromissos, como alguns pretendem fazer crer.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — É preciso ter «lata»!

O **Orador**: — Importa salientar outra questão: a mortalidade e a sinistralidade grave diminuíram em todos os troços onde existem SCUT como alternativa. Não se pode ignorar este facto, não podemos ignorar o interesse público das populações portuguesas do interior.

Vozes do PS: — Bem lembrado!

O **Orador**: — Além disso, ao invocarem o encargo com as SCUT, estes partidos omitem ao País 8000 milhões de euros de prejuízos anuais nos transportes públicos das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, que o interior assume de forma solidária, apesar de não os utilizar. E já foram 8000 milhões de euros. São dois novos aeroportos de Lisboa.

Não podemos omitir nesta discussão qualquer um dos investimentos anteriores: o das SCUT e o dos transportes urbanos nas áreas metropolitanas. Repito, não podemos omitir isto, porque são imprescindíveis para o País, mesmo que tenhamos de continuar a pagá-los. Podemos é, efectivamente, melhorar a eficácia e a eficiência desse investimento.

Não podemos considerar as SCUT como uma hipoteca para as gerações futuras.

Vozes do PSD: — Pois não!...

O **Orador**: — É uma hipoteca que não podemos dar às populações, sob a forma de uma oportunidade que no passado não conseguiram ter.

Com efeito, os benefícios de tais investimentos levam tempo a aparecer e são muito difusos no consciente colectivo dos cidadãos, enquanto que os custos são muito mais imediatos e óbvios.

Ao nível de cada SCUT verifica-se, sem excepção, que em todos os casos o efeito do produto ultrapassa os custos envolvidos e, em alguns casos, as diferenças são efectivamente muito significativas. Estes são os casos das SCUTS da Beira Interior, da Beira Litoral e da Beira Alta.

Aplausos do PS.

As SCUT, Srs. Deputados do PSD, não foram um «disparate» e uma «asneira».

Vozes do PSD: — Foram, foram!

O Sr. **Presidente**: — Pode concluir, Sr. Deputado.

O **Orador**: — Vou terminar, Sr. Presidente.

As SCUT foram e são um esforço necessário para ligar o interior ao litoral, ou, se quiserem, para diminuir a distância crescente, para produzir a ligação entre a civilização do interior do País e a civilização do litoral. O valor das SCUT não se mede em desenvolvimento,...

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Exactamente!

O **Orador**: — ... o que interessa saber é se mudaram o interior. E, efectivamente, elas mudaram o nosso país.

Quem sugere que o princípio puro do utilizador-pagador se aplique às SCUT não percebe com certeza esta evidência primária, que mais uma vez quero realçar: faz todo o sentido que toda a gente pague uma política que, na prática, se destina a transformar o nosso país.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Santos Pereira.

O Sr. **Fernando Santos Pereira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Ministro da Obras Públicas, Transportes e Comunicações, esperava o PSD que V. Ex.^a viesse aqui clarificar a questão das SCUT no que respeita ao que pensa o Governo. Mas, como é seu timbre, o Sr. Ministro «fez ouvidos de mercador» ao repto lançado pelo Deputado Jorge Costa e, como «gato escaldado de água fria tem medo», fez um discurso redondo, vazio e com o que habitualmente o Governo faz, isto é, com mais anúncios e com mais propaganda. A propaganda do sistema de financiamento do sector rodoviário já havia aqui sido apresentada em Janeiro de 2006, pelo que esta propaganda hoje, por acaso, até saiu requeentada ao Sr. Ministro, dado que isso já foi aqui visto.

Por isso, vamos falar do que interessa, Sr. Ministro, vamos falar daquilo que o Governo pensa sobre as SCUT.

Desde o início, Sr. Ministro, desde 1997, que o Partido Social Democrata e o Partido Socialista estão em campos opostos quanto a esta matéria. O Partido Socialista, que inventou as SCUT, defende-as «com unhas e dentes». O Partido Social Democrata, que defende o princípio do utilizador-pagador, ataca essa solução por ser injusta, cara e ter consequências para as gerações vindouras.

Vozes do PSD: — Muito bem!

Protestos do PS.

O **Orador:** — Tivemos, assim, caminhos diferentes ao longo de 10 anos. Foram 10 anos de luta incansável do PSD, que levaram o PS, finalmente, a recuar. E fê-lo quebrando uma promessa eleitoral do próprio Primeiro-Ministro!

Vozes do PSD: — Muito bem!

O **Orador:** — Dizia o Eng.^o Sócrates, em campanha eleitoral: «Caso seja eleito, as SCUT vão permanecer sem custos. Não faz qualquer sentido colocar portagens neste tipo de vias».

Vozes do PSD: — Fraude, fraude!

O **Orador:** — «São obras socialistas. Não seria agora, pela mão do PS, que as portagens se tornariam uma realidade».

O Sr. Primeiro-Ministro fez caça ao voto com as obras socialistas e agora dá o dito por não dito, Sr. Ministro. Repito, dá o dito por não dito!

Aplausos do PSD.

Não entende o Sr. Ministro que deveria pedir desculpas a quem conscientemente enganou? Não entende que deveria pedir desculpas por ter aplicado às auto-estradas uma solução sem enquadramento legal, sem corredores ambientais devidamente aprovados, sem transparência e sem igualdade concorrencial ao nível de processos? Tudo isto são palavras que constam do relatório do Tribunal de Contas, Sr. Ministro. Por isso, não fique espantado!

Não deveria pedir desculpas por as SCUT inviabilizarem quaisquer investimentos noutras infra-estruturas rodoviárias, que é a situação actual? Não deveria pedir desculpas por agora ter de negociar em indemnizações compensatórias às concessionárias 1000 milhões de euros, por ter feito uma má negociação no processo das SCUT? Tudo isto, Sr. Ministro, sem um sinal de arrependimento.

Não restam dúvidas, conforme disse o Deputado Jorge Costa e conforme foi dito já pelo Tribunal de Contas, o negócio das SCUT é um negócio ruinoso para o País.

Depois de tantos anos nesta teimosia, nesta insensatez das SCUT, o Governo anunciou que, finalmente, ia «arrepiar caminho». Mas por que é que anunciou? Por causa de uma coisa, Sr. Ministro: não há dinheiro! Não há dinheiro, Sr. Ministro, bem avisámos e, infelizmente, tínhamos razão.

Com as SCUT, o Ministério das Obras Públicas está com a «corda na garganta». E depois de ter faltado à verdade na campanha eleitoral, o Governo, a contragosto, veio finalmente dar razão ao PSD. Mas já passaram nove meses!

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — É verdade!

O **Orador:** — Deu razão ao PSD, mas já passaram nove meses e nada concretizaram!

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — E nada fizeram!

O Sr. **Agostinho Branquinho** (PSD): — Zero!

O **Orador:** — Desde o anúncio, zero! Só estudos e mais estudos, só com o pensamento no Palácio do Conde de Penafiel. Mas nós não queremos aqui saber o que se pensa relativamente ao Palácio do Conde de Penafiel, onde o Sr. Ministro tem o ministério, como se sabe, queremos prazos!

A grande conclusão que tiramos, Sr. Ministro, é que o investimento está parado. E, para esconder esta realidade, o que fez o Governo? Propaganda! Anúncios e mais anúncios!

E não fique espantado, Sr. Ministro. Quer exemplos? Ainda há pouco mais de uma semana, relativamente à ligação Amarante/Vila Real, saiu uma grande notícia nos jornais que dizia: «O Governo recebe

hoje as propostas. A obra será lançada no início do próximo ano».

Sr. Ministro, em Janeiro de 2006 veio aqui dizer que ia encurtar os prazos ao nível dos concursos relativos às obras que o seu ministério tinha em curso. Disse também que essas obras demoravam, em média, cerca de dois anos e meio a serem concretizadas. A ideia era encurtar os prazos em 30%. Portanto, 30 meses passariam para 21 meses e era esse o prazo que iríamos ter para uma obra.

Ora, acontece que o Sr. Ministro anunciou isto há pouco mais de uma semana e já diz que vai lançar a obra de Amarante/Vila Real no início do próximo ano. Como é possível? Nada fez para encurtar os prazos! Não percebeu? É bom que perceba e é bom que responda a isto.

Só mais outro exemplo, para não se atrapalhar, Sr. Ministro. Grande notícia em 2007: «IP8, ligação Sines/Beja».

O Sr. Ministro e o Sr. Primeiro-Ministro garantiram aos autarcas que as obras arrancariam no primeiro semestre deste ano. Repito, no primeiro semestre deste ano. Mas obras, nem vê-las!

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Nem projectos têm!

O **Orador**: — Nem lançou concurso para o projecto nem para a obra, Sr. Ministro!

O Sr. **Agostinho Branquinho** (PSD): — Zero!

O **Orador**: — A isto chama-se propaganda enganosa!

O Sr. **António Montalvão Machado** (PSD): — Chama-se mentira também!

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Pode concluir, Sr. Deputado.

O **Orador**: — Vou terminar, Sr. Presidente.

Em suma, Sr. Ministro, sem portagens nas SCUT, sem modelo de financiamento do sector rodoviário mas com efeitos este ano (anunciado há ano e meio mas que vamos discutir só agora, no ponto seguinte da ordem de trabalhos de hoje), com a verba atribuída à Estradas de Portugal esgotada (desminta e diga que é o contrário!), o Sr. Ministro tem aqui de responder, primeiro, como vai pagar as dívidas a fornecedores e a pequenos empreiteiros para não terem processos de falência; segundo, como vai pagar a terceira prestação das rendas das SCUT;...

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Exacto!

O **Orador**: — ... terceiro, onde vai buscar as verbas para cumprir o orçamento da Estradas de Portugal. Faltam 1000 milhões de euros! Sr. Ministro, não vai pagar com anúncios, porque de anúncios socialistas está o País cheio!

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo, mais uma vez este Plenário discute a questão das auto-estradas SCUT e as opções do Governo neste domínio, e mais uma vez o PCP tem oportunidade e faz questão de sublinhar que há mais de uma década que o PCP vinha alertando para as consequências desta opção política no financiamento em infra-estruturas rodoviárias, em que a portagem é virtual mas o negócio e o lucro para os grupos económicos é real e substancial.

O que mais recentemente foi sendo motivo de alarme quanto à gestão de recursos públicos desde o início mereceu o alerta do PCP quanto ao esquema pouco transparente mas muito lucrativo para os concessionários.

É que, à medida que o tempo vai passando, confirma-se, infelizmente, o resultado gravoso na gestão dos dinheiros públicos de um modelo de concessão com uma taxa de rentabilidade interna elevadíssima, em que a propaganda da partilha de risco financeiro com o privado não passa disso mesmo, propaganda, em que o Estado ficou efectivamente a perder nesta matéria.

Não se trata aqui de uma discordância quanto ao problema da justeza de as populações, no interior do País e também noutras circunstâncias, terem acesso a vias de comunicação sem portagem.

Temos agora, perante nós, uma decisão do Governo de introduzir a portagem nas três SCUT que o Sr. Ministro referiu, pelo que se impõe aqui sublinhar que as populações afectadas não têm qualquer culpa das políticas erradas e erráticas dos sucessivos governos nesta matéria.

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — Muito bem!

O **Orador**: — Portanto, quando o Sr. Ministro fala no critério das alternativas rodoviárias às SCUT, é preciso perguntar onde estão essas alternativas. São as estradas nacionais, com o tráfego que registam hoje?! São as estradas nacionais, com o tráfego que irão registar depois, porque sabemos que os movimentos e a procura adaptam-se àquilo que é cobrado em termos de portagem?! Que novas condições existem aqui? Que situações novas se colocam nesta matéria?

O que é fundamental, Srs. Membros do Governo e Srs. Deputados, é haver uma intervenção do Governo no sentido de renegociar os modelos de financiamento e de procurar resolver ou, então, minimizar os impactos graves desta engenharia financeira para todo o País e, naturalmente, para as contas públicas.

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — Muito bem!

O **Orador**: — É, aliás, isso que recomenda o Tribunal de Contas no seu relatório, e nos relatórios de *follow-up*, que, em outros momentos, já foram aqui bastante citados mas que parece terem caído no esquecimento.

É ou não verdade que o Sr. Ministro afirmou aqui, nesta Sala, que a introdução de portagens nas SCUT representa cerca de 12,5% dos compromissos financeiros do Estado para o período de 2006-2009? É essa a resposta? É essa a dimensão da solução que o Governo aqui apresenta? Esta medida que o Governo anunciou é uma resposta pobre e que não convence, Sr. Ministro.

Estamos ou não perante matéria que constitui lição e ensinamento para futuros investimentos e para futuras opções estratégicas na área dos transportes e comunicações?

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — Bem lembrado!

O **Orador**: — Que conclusões retira o Governo destas famosas parecerias público-privadas? Quer repetir estas opções? É que, Sr. Ministro, os grupos económicos agradecem, mas o País fica a perder.

Temos aí à porta decisões importantes em matéria de transportes ferroviários e, por isso, é importante que o Governo não esqueça a experiência concreta que o País atravessou neste domínio.

Aplausos do PCP.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Abel Baptista.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, mais uma vez se verifica aqui a irresponsabilidade que foi o lançamento das SCUT, e nós, na altura, alertámos para isso. As tão badaladas SCUT do governo socialista, lançadas de uma forma completamente irresponsável, vêm, 10 anos depois, novamente a ser discutidas.

Quando foi da última campanha e durante três anos, quer o CDS, quer o PSD, então no governo, não o esquecemos, mas também é bom lembrar que já passaram mais de dois anos desde que este Governo tomou posse...

O Sr. **Diogo Feio** (CDS-PP): — Dois anos e meio!

O **Orador**: — ... e sobre esta matéria ainda não temos rigorosamente nada em termos de concretização. Efectivamente, temos muitos anúncios, mas, como dirá V. Ex.^a em linguagem francófona, *rien de rien*.

Sr. Deputado Nelson Baltazar, é bom que se lembre que as SCUT foram feitas para serem auto-estradas sem custos para o utilizador — foi assim que foram definidas —, como um projecto que se financiava a si próprio e que seria motivo de desenvolvimento do País de tal forma que não precisaria de ser pago qualquer custo por aqueles que nelas circulavam. Afinal, este projecto está falido! Afinal, deu errado!

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O **Orador**: — Afinal, deu uma grandíssima baralhada, uma grandíssima confusão!

Verifica-se hoje que aquilo que o CDS há muito vem dizendo, isto é, que somos incapazes, como País, de suportar tamanhos custos nas gerações futuras. Afinal, nem sequer foi preciso chegar à geração seguinte, o problema surgiu logo na própria geração em que elas foram lançadas, isto porque o próprio governo socialista de então, de uma forma atabalhoada e atrapalhada, lançou os concursos sem fazer, por exemplo, os estudos de impacte ambiental prévios que permitiriam a candidatura a fundos comunitários, que, desta forma, não foi possível obter.

O Sr. **Diogo Feio** (CDS-PP): — Exactamente!

O **Orador**: — Mas, Sr. Ministro, relativamente a algumas questões do presente, gostava de lhe perguntar porque é que V. Ex.^a ainda não estabeleceu qualquer contacto com as concessionárias com o objectivo de saber qual a melhor opção que deve tomar em termos de introdução das portagens.

Quero dizer-lhe, desde já, que da nossa parte jamais encontrará acolhimento para a introdução de portagens que não seja uma forma universal, para permitir a coesão social para todos.

Porque será que no Algarve e no interior não estão consideradas portagens nas SCUT aí existentes? Porque será? Gostaríamos de saber exactamente porquê, porque os critérios objectivos referidos não nos convencem.

Já agora, Sr. Ministro, para concluir, gostaria que V. Ex.^a aqui nos explicasse o seguinte: verificada que está a falência do sistema de SCUT para as auto-estradas, como é que V. Ex.^a explica a introdução de um modelo muito parecido, se não igual, na construção do TGV?

O Sr. **Diogo Feio** (CDS-PP): — Exactamente!

O **Orador**: — Como é que será daqui a algum tempo? O Estado irá suportar esta forma de financiamento das suas redes ferroviárias?

Sr. Ministro, um erro é admissível, mas dois erros não será tolerável. Uma vez é fácil errar, mas, depois de se cometer um erro, é o momento de arrepiar caminho e de não avançar cometendo erros idênticos.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra a Sr.^a Deputada Alda Macedo.

A Sr.^a **Alda Macedo** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, nesta discussão existem duas posições diferentes: de um lado temos a direita, que exige ao Governo que não cumpra um compromisso do seu programa eleitoral, o que é um bocado estranho,...

Vozes do CDS-PP: — Está enganada!

A **Oradora**: — ... e do outro, que é o nosso, está a exigência de que o Governo cumpra com o seu compromisso do programa eleitoral, aqui hoje reiterado tanto pelo Sr. Ministro como pelo Sr. Deputado Nelson Baltazar.

Apreciamos a defesa que é feita das SCUT no que se refere ao seu valor e ao significado que elas têm para a coesão territorial e social do País, para que o Sr. Ministro também apelou, recordando, aliás, aquilo que disse na discussão do Programa do Governo: «Quanto às SCUT, deverão permanecer como vias sem portagem enquanto se mantiverem as condições que justificaram, em nome da coesão nacional e territorial, a sua implementação, quer no que se refere aos indicadores de desenvolvimento das regiões em causa, quer no que diz respeito às alternativas de oferta do sistema».

Ora, é sobre os indicadores em causa que há aqui dois desfasamentos, que o Sr. Ministro tem de explicar com maior clareza. Analisámos com a maior atenção os estudos em que o Governo se fundamentou para alterar o regime das SCUT da Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral e vimos quais eram estes indicadores e quais as suas datas. Na verdade, estes estudos são feitos com indicadores que se reportam aos anos de 2000 a 2004.

Ora, o discurso que o Governo fez de que os indicadores sociais não aconselhavam a alteração do regime de SCUT é de 2005. Como é que isto se explica, Sr. Ministro? Há aqui um desfasamento no tempo, em relação ao qual tem de dar explicações muito claras, porque os estudos reportam-se a 2004 e, em 2005, o Governo, aqui, em defesa do seu Programa de Governo, defendeu acaloradamente que o regime SCUT se deve manter. Portanto, «não bate a bota com a perdigota», há aqui qualquer coisa que não está a bater certo.

Depois, há também um desfasamento em relação aos indicadores das realidades sociais, porque os indicadores utilizados nos estudos em que o Governo se baseia para alterar o regime destas condições têm a ver com a evolução do PIB nas regiões e o poder de compra das populações. Não lhe vou sugerir que, em relação ao poder de compra nestes concelhos e nestas regiões, o Sr. Ministro retire o valor das grandes fortunas que temos sedeadas no norte e deixe de contabilizar o poder de compra das famílias Amorim ou Azevedo, mas vou sugerir-lhe que tome em linha de conta outros indicadores, porque acho interessante que se fale nos indicadores associados à criação de riqueza.

Ora, a criação de riqueza vale se se traduzir em emprego para as pessoas, mas o que se pode ver neste gráfico que tenho na mão é que a região norte é a segunda região do País com maior aumento de desemprego ao longo dos últimos anos. Estes valores são recentes, não são valores de há anos atrás.

Sr. Ministro, os seus estudos apontam para o indicador poder de compra, mas eu aponto-lhe outro que consta deste gráfico que tenho na mão, que é o indicador evolução do endividamento das famílias. E, quan-

do se olha para este indicador, verifica-se que ele tem vindo a aumentar.

O Sr. **Presidente**: — Peço-lhe que conclua, Sr.^a Deputada.

A **Oradora**: — Portanto, o que lhe digo — e com isto concluo, Sr. Presidente — é que os seus indicadores estão errados, são indicadores à medida, são indicadores para justificar uma medida que é perfeitamente aleatória e que não tem a menor justificação.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Francisco Madeira Lopes.

O Sr. **Francisco Madeira Lopes** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, o debate que temos hoje sobre o modelo das SCUT é basicamente um debate *déjà vu*: é o Partido Socialista a «ralhar» com o Partido Social Democrata e o Partido Social Democrata a «ralhar» com o Partido Socialista.

Ora, o que aqui está subjacente, no fim de contas, é o modelo para o qual se avançou e pelo qual são responsáveis os governos anteriores, designadamente o anterior governo do Partido Socialista, e também este, que é um modelo de gestão e financiamento da Estradas de Portugal — que vamos ter a oportunidade de abordar com mais detalhe no ponto seguinte da nossa ordem de trabalhos — que, primeiro, passou para um modelo de empresa pública e, agora, vai passar para um modelo SA, tudo numa lógica, naturalmente, de não cumprimento das responsabilidades do Governo e do Estado nesta matéria da mobilidade.

E falando em mobilidade e em sistema de mobilidade mais solidário, Sr. Ministro, a realidade é que não estamos a caminhar no sentido de um sistema de mobilidade mais solidário. Não estamos a caminhar nesse sentido desde logo no âmbito dos transportes colectivos públicos, porque não temos um plano ferroviário e porque também já percebemos que a prioridade do Governo é a alta velocidade e não o apoio à rede ferroviária convencional.

Por isso, o Governo e o Partido Socialista podem vir aqui com bonitos discursos de solidariedade e de coesão social e territorial mas as suas políticas concretas desmentem-nos.

Toda a gente concorda que as SCUT foram um investimento importante para combater as assimetrias no interior do País e em zonas onde, naturalmente, o investimento e o desenvolvimento estavam mais atrasados, mas agora a questão que está em cima da mesa, uma vez que o Governo já disse que não temos dinheiro e é preciso colocar portagens, tem a ver com os critérios com base nos quais o Governo vai colocar portagens.

O Governo anunciou que as regiões das SCUT Norte Litoral, Grande Porto e Costa de Prata já tinham atingido os índices que justificavam a colocação de portagens, mas a realidade é que o estudo, quando foi posto à disposição, mostrava incoerências, designadamente no que diz respeito aos índices de poder de compra concelhios atingidos por essas regiões.

Portanto, penso que se impõe que o Governo assuma e justifique que, de facto, o que está em causa é sacar mais dinheiro aos portugueses, neste caso aos utilizadores das portagens, aliás, num momento em que Portugal já ocupa um 6.º lugar dos países que mais cobram, no âmbito dos países da Associação Europeia dos Concessionários de Auto-Estradas com Portagens.

Mas a questão que gostava de deixar aqui ao Sr. Ministro é que avaliação é que o Governo faz...

O Sr. **Presidente**: — Peço-lhe que termine, Sr. Deputado.

O **Orador**: — ... dos estudos que apontam a existência de SCUT como um índice de aumento do produto interno e que seria mais vantajoso para o Governo e para o País manter as SCUT, que aumentam esse produto interno bruto, cobrando, depois, do ponto de vista fiscal, maiores receitas do que aquelas que vai arrecadar do ponto de vista das portagens.

Vozes do PCP e de Os Verdes: — Muito bem!

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, quero deixar aqui cinco notas, e, depois, o Sr. Secretário de Estado responderá a outras questões mais técnicas.

Primeira nota: o Governo, diz o Sr. Deputado do PSD, aliás repetidamente, só faz discursos vazios e redondos. Não é isso que pensa o povo português, não é isso que penam os eleitores, como os senhores têm visto.

O Sr. **José Junqueiro** (PS): — Mito bem!

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Temos visto onde?!

O **Orador**: — Os senhores estão enganados, estão em desconformidade com o País. É uma pena isto acontecer com o maior partido da oposição, mas é uma realidade.

Segunda nota: o Governo mantém a política das SCUT, Sr. Deputado. Não existe qualquer falência deste sistema! Vamos abrir a auto-estrada SCUT Vila Real-Bragança. Não há falência, como vê! E vamos manter a nossa política de introduzir portagens nas SCUT quando deixarem de se verificar as condições que justificam a discriminação positiva.

Portanto, mantemos a política das SCUT. Vamos fazer novas SCUT e vamos introduzir portagens onde elas se justificarem. De acordo com os critérios já apresentados, vamos introduzir portagens nas três SCUT que referi.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Diga lá quando!

O **Orador**: — Terceira nota: os Srs. Deputados andam muito distraídos, porque o túnel do Marão está a andar, o que recebemos agora foram...

Protestos do Deputado do PSD Luís Marques Guedes.

O **Orador**: — Oiça, Sr. Deputado, para aumentar o seu conhecimento!

Em relação ao túnel do Marão, o que vamos receber são as propostas para a empreitada. Vamos adjudicá-la.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — O Sr. Ministro não diz quando! É em Janeiro?

O **Orador**: — No primeiro trimestre do ano que vem. Vamos receber as propostas e vamos adjudicar a empreitada.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Ah! Já não é Janeiro, é no primeiro trimestre do ano que vem.

O **Orador**: — Quarto ponto: o PSD, de facto, anda há muitos anos a discutir esta coisa das SCUT mas não percebeu bem o que é uma SCUT. Se calhar, por isso é que, distraidamente, aprovou uma,...

Vozes do PS: — Andam muito distraídos!

O **Orador**: — ... e teve três anos para montar portagens e não montou nenhuma! É uma distracção muito grande.

Aplausos do PS.

Sr. Deputado, o TGV não é SCUT nenhuma. No TGV há tarifas cobradas e bilhetes, ou seja, os passageiros que andam nos comboios pagam bilhete e o operador paga uma taxa de utilização da via.

Protestos do PSD.

Portanto, não tem comparação alguma. O Sr. Deputado não percebeu bem isso das SCUT.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — E o risco paga o Estado, não é?

O **Orador**: — Quinto ponto: o PSD parece apresentar aqui uma concepção extremamente interessante. Considera que construir estradas, sejam auto-estradas ou seja qualquer outra estrada, construir caminhos de ferro, construir portos, construir aeroportos, escolas, hospitais, são custos, são despesas que vamos ter de pagar, sendo que tudo isto não é feito porque traz benefícios para o País. Não, Sr. Deputado! Estas obras são feitas porque trazem mais benefício para o País do que aquilo que custam, senão não eram feitas!

Protestos do PSD.

Portanto, Sr. Deputado, isto quer dizer que não as fazer é que acarreta fortes prejuízos para o País.

Como toda a gente sabe, a construção de uma via rodoviária com a importância que tem uma auto-estrada é um factor de desenvolvimento económico e social, é um factor de coesão territorial e social. E

isso é um valor e tem um preço que é preciso pagar.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Mas há formas e formas!

O **Orador**: — Tem um preço que é preciso pagar mas tem um benefício que é muito superior. O que era mau para o País era não fazer esse investimento.

Aplausos do PS.

Sr. Deputado, sabe quanto é que diminuiu a sinistralidade entre 1995 e 2006 por causa de termos maiores...

Vozes do PSD: — O que é que isso tem a ver com as SCUT?

O **Orador**: — Tem a ver com as auto-estradas!

Protestos do PSD.

Ah, pois! As SCUT não são auto-estrada!... Está bem, já percebi! Mais uma razão para dizer que os Srs. Deputados ainda não perceberam o que é uma SCUT. É uma auto-estrada, Srs. Deputados!

Vozes do PSD: — As SCUT são uma ruína financeira!

O **Orador**: — Dizia eu que a sinistralidade, entre 1995 e 2006, diminuiu um terço: tínhamos 280 vítimas mortais por milhão de habitantes, e passámos para 90 vítimas mortais por milhão de habitantes, e isto tem um valor.

Vozes do PS: — Muito bem!

Vozes do PSD: — Isso é demagogia populista! Isso é ridículo!

O **Orador**: — A vida tem um valor e os Srs. Deputados é que ainda não perceberam. Mas, paciência, Srs. Deputados!...

Aplausos do PS.

O Partido Socialista e o Governo vão continuar a política das SCUT, tal como está anunciado no seu Programa de Governo.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Secretário de Estado, pretende usar da palavra? É que não está inscrito.

O Sr. **Ministro dos Assuntos Parlamentares** (Augusto Santos Silva): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares.

O Sr. **Ministro dos Assuntos Parlamentares**: — Sr. Presidente, queria pedir licença a V. Ex.^a para que o resto do tempo do Governo, nesta primeira ronda, fosse ocupado com as respostas do Sr. Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações.

O Sr. **Presidente**: — Agora, o Sr. Secretário de Estado passa a estar inscrito. Não é muito habitual, digamos, a intervenção em dueto.

Risos.

No caso, não se pode falar de substabelecimento, porque não é bem da ordem jurídica, é mais de subcontratação, porque se trata de uma área de empreitada.

Risos.

Vou dar a palavra ao Sr. Secretário de Estado, mas não é muito habitual na filosofia deste debate. Faça favor, Sr. Secretário de Estado.

O Sr. **Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações** (Paulo Campos): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, antes de me deslocar a esta Assembleia, vinha de alguma forma intrigado pela razão e pela oportunidade do agendamento desta sessão sobre este tema. Mas, ao verificar o andamento dos trabalhos, todas as minhas dúvidas ficaram obviamente ultrapassadas.

Qual é a verdadeira razão para hoje aqui estarmos e para o Partido Social Democrata ter agendado este debate? A razão é que o Governo, há poucos dias, apresentou um modelo de gestão e de financiamento para o sector. A razão é que a tão apregoada catástrofe no sector, a tão apregoada falência do sector não vai acontecer porque este Governo trabalhou e encontrou as soluções que eram necessárias para o País, para que este sector pudesse ter viabilidade.

Aplausos do PS.

Protestos do PSD.

A verdadeira razão de este debate ter sido agendado para hoje é porque esta falência não vai acontecer e, portanto, antes que isso seja visível aos olhos de todos, há que marcar a agenda e fazer render alguns pontos, anunciando essa visão de catástrofe, que não vai acontecer e não está a acontecer.

Protestos do PSD.

Aliás, a posição do Partido Social Democrata nesta matéria, hoje, também foi muito clara e muito realçada: o PSD é contra a auto-estrada entre a Guarda, Castelo Branco e a A1; o PSD é contra a auto-estrada entre Aveiro e Viseu; o PSD é contra a auto-estrada de Mira ao Porto; o PSD é contra a auto-estrada entre Porto e Caminha; o PSD é contra o conjunto de auto-estradas que foram construídas nos últimos anos.

Vozes do PSD: — Que disparate!

O **Orador**: — O PSD é contra a Via do Infante! O PSD é contra o desenvolvimento, é contra o aumento da qualidade de vida! Essa é que é a conclusão que podemos tirar deste debate.

Aplausos do PS.

Protestos do PSD.

O PSD entende que estas regiões não merecem o contributo do País no seu desenvolvimento. O PSD entende que estas regiões não merecem este esforço.

Aliás, o PSD também entende que estas auto-estradas, que vão ter uma vida útil de 50 ou 60 anos, devem ser pagas pelos contribuintes de hoje, pelo menos segundo o argumento de que as gerações futuras não devem pagar estas auto-estradas.

As auto-estradas vão ser utilizadas durante dezenas e dezenas de anos pelas gerações actuais e pelas futuras,...

Vozes do PSD: — Devem ser pagas por quem as usa!

O **Orador**: — ... portanto, é justo que sejam pagas por quem as use.

Risos do Deputado do PCP Bruno Dias.

Nesse contexto, foi também apresentado o modelo de gestão e de financiamento, que provavelmente vamos discutir a seguir.

O Sr. **Jorge Costa** (PSD): — Não é «provavelmente», é «de certeza»!

O **Orador**: — Aliás, Srs. Deputados, a intervenção do Deputado Jorge Costa, que caracterizou a política do Governo de um embuste, tratou-se verdadeiramente de um embuste. Sr. Deputado, vir dizer que os processos nas SCUT geraram encargos adicionais de 1000 milhões é um embuste. O Sr. Deputado sabe que não existe esse encargo adicional.

O Sr. **Jorge Costa** (PSD): — É o Tribunal de Contas que o diz!

O **Orador**: — E o Sr. Deputado sabe muito mais: sabe que a maioria desses encargos foram gerados, não por questões ambientais, mas pelas decisões políticas que os senhores tomaram, como por exemplo a de alterar o troço entre Angeja e Estarreja (lote 4), na SCUT da Costa da Prata. Essa decisão que os senhores tomaram, que nada tem a ver com questões ambientais, mas sim com a satisfação de interesses políticos locais, gerou cerca de 400 milhões de contos adicionais, Sr. Deputado!

Aplausos do PS.

Protestos do PSD.

Ora, nós tomámos a decisão de eliminar esse gasto supérfluo, que os senhores criaram, de mais 400 milhões, Sr. Deputado!

O Sr. **Jorge Costa** (PSD): — Espere pela reclamação da Brisa!

O **Orador**: — Mas também há outros exemplos, como o do famoso nó de Celorico de Basto, em relação ao qual os senhores decidiram fazer um trabalho a mais, de cerca de 30 milhões. Também fomos nós, Srs. Deputados, que decidimos não construir esse nó, poupando ao Estado esse encargo. Também está registado no Tribunal de Contas.

É, pois, redondamente falso o que o Sr. Deputado diz quando fala num acréscimo de 1000 milhões por questões ambientais.

Protestos do PSD.

Portanto, a grande maioria das centenas de milhões de euros de trabalhos a mais foi originada por decisões políticas, para satisfazer interesses locais, a que este Governo pôs cobro, diminuindo e poupando ao Estado muito dinheiro.

Aplausos do PS.

O Sr. **José Manuel Ribeiro** (PSD): — Vem atrasado!

O **Orador**: — Sr. Deputado, dizer que está tudo parado também é verdadeiramente um embuste.

Recordo só, Srs. Deputados, que em 2004 abriram-se cerca de 100 km de itinerários principais e complementares.

Vozes do PSD: — Lançados por quem?

O **Orador**: — Em 2004, quem é que estava no governo?

Em 2005, abriram-se 285 km, quase três vezes mais! Em 2006, 227 km! E em 2007 continuaremos!

Sr. Deputado, a diferença não está em anunciar que as coisas estão paradas, mas naquilo que se abre aos portugueses. E este ano foram abertas aos portugueses largas centenas de quilómetros de vias.

Aplausos do PS.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Não há uma obra lançada por este Governo!

O Sr. **Presidente**: — Dando início à segunda ronda do debate, tem a palavra o Sr. Deputado José Junqueiro.

O Sr. **José Junqueiro** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Queria, muito rapidamente, focar seis pontos.

Um primeiro, para dizer que as SCUT são uma oportunidade para as actuais e futuras gerações.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — De pagar!

O **Orador**: — São próprias de quem tem visão de futuro e não de quem tem uma visão conservadora e retrógrada, como é o caso quer do PCP quer do PSD, que se conluiaram nesta crítica, neste debate, para o mesmo efeito.

Aplausos do PS.

Risos do PSD.

Em segundo lugar, trata-se de um sistema que, com todos os defeitos que lhe queiram atribuir, defende melhor o Estado e defende melhor o contribuinte.

Gostaria de ver o PCP a analisar nesta Câmara o relatório do Tribunal de Contas de 140 grandes obras públicas feitas no tempo do PSD, que tiveram um desvio de 77%. Isto é desperdício, isto é ir aos cofres do Estado, isto é prejudicar os contribuintes! Mas o PCP não tem a elevação de também fazer notar neste debate o que foi o desperdício, o desregramento da governação do PSD.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. **Jorge Costa** (PSD): — Não consegue fazer melhor que isso?

O **Orador**: — Em terceiro lugar, refiro a coesão territorial. Trata-se de uma oportunidade para o desenvolvimento do interior e do litoral. Trata-se de uma oportunidade que aproxima as pessoas dos locais onde surgem novas oportunidades de futuro. Para as famílias, para os estudantes, para os comerciantes, para os empresários são sinais de desenvolvimento no interior e no litoral, porque também no litoral, como no interior, há dificuldades de desenvolvimento. Esta é, pois, uma nova oportunidade.

Aplausos do PS.

Protestos do PSD.

Em quarto lugar, a antecipação, em 20 anos, destas estradas é algo que o País não poderá esquecer pelo que significa para as famílias, para os cidadãos em geral. E há um dado que o Sr. Ministro referiu que é extraordinariamente importante e que a oposição, hipocritamente, quer, ao fim e ao cabo, esconder, omitir. E o que é? É que se em 1996 ou 1998 se registava cerca de 2000 mortos nas estradas portuguesas hoje regista-se menos de 1000. E isso fica a dever-se, em grande parte, a uma visão de futuro, a uma consciência social, a uma solidariedade para com os cidadãos em todo o País.

Aplausos do PS.

Em quinto lugar, esta solidariedade nacional é extensiva a todo o lado. Olhe, Sr. Deputado Jorge Costa, sabe ao que é extensível? Quem é que paga o metro de Gondomar?

O Sr. **Jorge Costa** (PSD): — Não tem metro!

O **Orador**: — Mas o senhor quer o metro de Gondomar! Quem é que o vai pagar? E a Transtejo? E a Soflusa? E o metro a sul do Tejo? E os STCP? Quem é que os vai pagar?

É ou não é verdade que existe um esforço nacional solidário para a coesão territorial e para as mesmas oportunidades em relação a todas as pessoas?!

Aplausos do PS.

Protestos do PSD.

Em sexto lugar, e último ponto, convidava os Srs. Deputados, nomeadamente aqueles que exercem funções autárquicas, a que tivessem a frontalidade de assumir nas assembleias municipais o que estão a assumir na Assembleia da República!

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. **Fernando Santos Pereira** (PSD): — Se é para mim, pode estar descansado, está convidado a vir à minha assembleia municipal!

O **Orador**: — Na Assembleia da República, assumem a introdução de portagens, fazendo o PCP coro com o PSD e o CDS nesta matéria.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Isso é mentira!

O **Orador**: — E, nas assembleias municipais, são mais do que muitas as moções a dizer: «portagens, nunca!»

Portanto, o Partido Socialista convida os Srs. Deputados para que exerçam com transparência e com seriedade a coesão das vossas posições e digam aos vossos locais aquilo que estão a dizer na Assembleia da República!

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Vasco Cunha.

O Sr. **Vasco Cunha** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Vai longo este debate de urgência e ainda não ouvimos respostas concretas e esclarecimentos por parte do Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações relativamente a algumas das questões que aqui já foram levantadas pelo Grupo Parlamentar do PSD, particularmente pelos Srs. Deputados Jorge Costa e Fernando Santos Pereira.

Não vou sequer fazer referência às afirmações e aos comentários que o Sr. Secretário de Estado aqui fez,...

A Sr.^a **Joana Lima** (PS): — Não convém, não convém!

O **Orador**: — ... porque creio que o Parlamento tem um nível de exigência e algum tipo de dignidade que deve ser respeitado...

Vozes do PSD: — Muito bem!

O **Orador**: — ... e que o Sr. Secretário de Estado, na sua intervenção de há pouco, não foi manifestamente capaz de cumprir.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Ministro dos Assuntos Parlamentares**: — Isso é falso!

O **Orador**: — Todos nos recordamos, uns com mais memória do que outros, de o Eng.^o Sócrates, na campanha eleitoral para as eleições de 2005, afirmar, com um ar seguro e decidido, que, com ele, não haveria portagens nas SCUT.

Vozes do PS: — Não é verdade!

O **Orador**: — De facto, desde o momento da campanha eleitoral, no início de 2005, até ao mês de Outubro de 2006, o Governo hesitou, balançou, e, finalmente, recuou, entre a ilusão prometida de que jamais seriam introduzidas portagens nas SCUT e o anúncio da decisão de introduzir portagens em algumas auto-estradas SCUT, por, entretanto, ter chegado à conclusão de que era impossível manter esse insustentável sistema.

A Sr.^a **Fátima Pimenta** (PS): — Não foi por causa disso!

O **Orador**: — Sinalizando esta tardia lucidez, quando já se previa que os custos ascendessem a cerca de 700 milhões de euros em 2007, as notícias, em 20 de Novembro de 2006, referiam que o Sr. Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças afirmava que «estes níveis de crescimento não são sustentáveis e terão de ser contidos»,...

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Evidente!

O **Orador**: — ... dizendo ainda que «há que fazer a reanálise das concessões, revendo prazos e o seu refinanciamento».

O Sr. **Fernando Santos Pereira** (PSD): — Ora bem!

O **Orador**: — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, não era apenas o facto de, pela primeira vez, um membro do actual Governo, fora do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, reconhecer formalmente a insustentabilidade financeira do modelo SCUT. Era mais do que isso! Era um sinal da fraqueza do realismo orçamental na luta contra o ilusionismo político, confirmado, aliás, com a discussão do Orçamento do Estado para 2007, onde o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, quando confrontado com a falta de verbas para fazer face às despesas das obras públicas, nomeadamente, com

as SCUT, nada esclareceu.

Por várias vezes já dissemos que, nos moldes em que foi lançado, o modelo SCUT é totalmente inaceitável dado ser um modelo injusto, ineficiente, insustentável e inviável.

Sempre defendemos o princípio do utilizador/pagador como sendo aquele que mais respeita critérios de equidade, justiça e racionalidade. Sempre afirmámos as falhas do modelo e, por isso, defendemos a introdução de portagens, com mecanismos de discriminação positiva para os residentes e empresas estabelecidas nas diferentes regiões.

Desafiamos, por isso, o Governo, e o Sr. Ministro das Obras Públicas, nesta terceira oportunidade, a esclarecer, aqui e hoje, passados mais de oito meses sobre o anúncio da decisão de introduzir portagens em algumas auto-estradas SCUT, sobre quais são as suas opções concretas nesta matéria.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — E quando!

O **Orador**: — Os autarcas desconhecem a verdadeira dimensão da decisão. Os concessionários estão expectantes. Os portugueses não sabem quanto vão pagar nem onde vão pagar.

Infelizmente, para Portugal, a consequência de mais um silêncio do Governo nesta matéria será, outra vez, a paragem do investimento público.

Com renovado empenho, lá teremos o Governo, a curto prazo, a anunciar uma nova suspensão de pagamentos, de contratações e o congelamento dos processos de adjudicação de obras, tal como no ano passado.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Para variar!

O **Orador**: — Por isso se justifica saber se o Sr. Ministro está ou não em condições de garantir, aqui, hoje, no Parlamento, e para conhecimento de todos os portugueses, que, no ano de 2007, não sucederá o mesmo que em 2006, quando o Governo determinou a suspensão de pagamentos, das contratações e o congelamento dos processos de adjudicação de obras, a partir de Setembro, isto é, ao nono mês da execução orçamental.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor de concluir, Sr. Deputado.

O **Orador**: — Sr. Presidente, mesmo a concluir, apesar destes constrangimentos estruturais, os Srs. Primeiro-Ministro e Ministro das Obras Públicas não deixam de prometer mais e novos investimentos para a realização de obras...

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Que sabem que não vão cumprir!

O **Orador**: — ... que sabem, antecipadamente, que não vão concretizar,...

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Exactamente!

O **Orador**: — ... por manifesta falta de sustentabilidade financeira.

Por isso se justifica questionar o Sr. Ministro das Obras Públicas sobre se ainda se lembra, a título de exemplo, de, em 28 de Abril de 2006, conjuntamente com o Sr. Primeiro-Ministro, em directo, nas televisões, ter prometido, em Bragança, que o IP4 seria lançado em Maio e que o IP2 seria lançado em Julho de 2006.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Está gravado!

O **Orador**: — É que, na realidade, e bem vacinados contra o ilusionismo, estamos em Julho de 2007 e nada aconteceu.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, embora nem o Sr. Ministro nem o Sr. Secretário de Estado tenham respondido às perguntas do PCP, esperamos que tenham ouvido, pelo menos com um pouco mais de atenção do que o Sr. Deputado José Junqueiro, que percebeu exactamente o contrário daquilo que afirmámos.

Vozes do PCP: — Exactamente!

Protestos do PS.

O **Orador**: — Aliás, o Sr. Deputado José Junqueiro, que tanto se preocupa em não ouvir mas em querer mandar naquilo que diz o PCP, devia ter pensado um pouco mais e reafirmar aquilo que já disse e que consideramos um aspecto que vale a pena lembrar: sobre a introdução de portagens nas SCUT, nomeadamente nas três SCUT que o Sr. Ministro referiu, um notável Deputado desta Casa referiu-se a essa medida como lançar mais um imposto, um pesadíssimo imposto. Isto foi dito pelo Sr. Deputado José Junqueiro, nesta Sala,...

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — Bem lembrado!

Vozes do PSD: — Ora bem!

O **Orador**: — ... e nós consideramos que é importante que o Sr. Ministro se pronuncie sobre isto, na medida em que, como acabámos de dizer há pouco, embora o Sr. Deputado José Junqueiro tenha memória curta e ouvido duro, o PCP considera que as populações não podem ser penalizadas nem prejudicadas pelos erros, pelas políticas erráticas que os sucessivos Governos vão assumindo ao longo do tempo.

O Sr. **José Junqueiro** (PS): — Então, qual é a solução?!

O **Orador**: — Em relação a esta matéria, Sr. Ministro, verificamos que o contributo para as gerações vindouras é um argumento que é usado para tudo e para o seu contrário. Na Segurança Social é um argumento para penalizar já hoje e retirar direitos adquiridos aos de hoje e aos do futuro, mas, em relação às infra-estruturas, neste caso, serve para justificar uma engenharia financeira que passa pelo envolvimento de grupos económicos em condições muitíssimo vantajosas para eles mas penalizadoras para o Estado, para a solvabilidade futura das próprias contas públicas e para as tais gerações vindouras, que as irão utilizar,...

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Muito bem!

O **Orador**: — ... sendo certo que é um facto incontornável que, hoje, utilizamos aquilo que já está pago.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Bem lembrado!

O **Orador**: — Mas o Sr. Ministro não respondeu às questões concretas que colocámos, nomeadamente sobre a renegociação, a possibilidade de verificar alternativas de financiamento para os modelos que existem hoje nas famosas SCUT, sem penalizar as populações, procurando novas soluções, do ponto de vista financeiro, tal como o Tribunal de Contas recomendou. Isto é um facto e os senhores nunca se pronunciaram quanto a isto!

O modelo estratégico, o modelo de desenvolvimento que o Governo adopta para o País é tudo menos um modelo solidário. O Sr. Ministro falou na SCUT Vila Real/Bragança, que está planeada. Sr. Ministro, esta madrugada nasceu mais uma criança no IP4, porque a maternidade de Mirandela foi encerrada. O Sr. Ministro pode dizer «Bem, no futuro, deixam de nascer no IP4 e passam a nascer na auto-estrada». Esta é a política do Governo e está bem à vista a estratégia do Governo em relação à coesão territorial deste País e à solidariedade com as regiões.

O problema não está em todos pagarmos para auxiliar algumas regiões, porque isto é investimento público e financiamento público, tal como o PCP defende. O problema está em todos pagarmos para que alguns grupos económicos tenham lucros fabulosos,...

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Sr. **Francisco Madeira Lopes** (Os Verdes): — Exactamente!

O **Orador**: — ... que é o que se tem verificado nos modelos de financiamento das SCUT.

Aplausos do PCP.

Por isso, Sr. Ministro, esta política é inaceitável e consideramos que é uma hipocrisia aquilo que o PS está a afirmar nesta Sala e que o Governo defende, nesta matéria, tal como noutras, nomeadamente na rede ferroviária, que ainda havemos de discutir com mais tempo.

Aplausos do PCP e de Os Verdes.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Abel Baptista.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, diz V. Ex.^a que o processo das SCUT não está falido, mas vou ler-lhe um comunicado do Conselho de Ministros de 7 de Agosto de 1997. Aquilo que veio a público — e, portanto, se calhar, não veio tudo —, aquilo que foi comunicado pelo Governo foi o seguinte: «Concurso para a construção de novas vias rápidas sem cobrança aos utilizadores — estas novas estradas não serão pagas pelos utentes mas funcionarão com um sistema de portagem que permitirá o controlo do número exacto de viaturas, de forma a que o Estado possa compensar a entidade construtora e exploradora pelo investimento feito inicialmente». Esta era a forma como iam ser construídas e financiadas estas estradas e o CDS disse, desde o início, que esta era uma forma errada de construir as auto-estradas e de as fazer pagar. Dissemo-lo desde o início e o Partido Socialista disse que não, que esta era a forma correcta! Enganou-se, cometeu um erro e está agora a tentar corrigi-lo!

Tentando corrigi-lo, perguntamos nós, Sr. Ministro, está previsto, em Orçamento do Estado para este ano, o recebimento, por parte do Estado, através de portagens, de 25 milhões de euros.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Nem um tostão!

O **Orador**: — Quando, como e de que forma é que vão ser introduzidas essas portagens? Quando, como e onde vão ser introduzidas essas portagens, de forma a permitir esse encaixe financeiro, por parte do Estado, conforme está previsto no Orçamento do Estado? Não o conseguimos vislumbrar, não há concurso lançado e diz-se agora que poderá ser por ajuste directo. Pergunto: qual a justificação para ser feita por ajuste directo uma coisa que deve, obviamente, ser feita por concurso público? Nenhuma das concessionárias foi, até ao momento, contactada para saber como, quando e de que forma vão ser introduzidas essas portagens. Sr. Ministro, isto é que é um verdadeiro embuste, como diz o Sr. Secretário de Estado! Isto é que é um verdadeiro engano, uma verdadeira mentira! E já nem sequer faço apelo àquilo que foi referenciado pelo Eng.^o José Sócrates, quando em campanha eleitoral e como, então, presidente do Partido Socialista, hoje Primeiro-Ministro, ao dizer que não introduziria portagens, mas a uma decisão de um Governo que foi um erro, e já foi admitido que foi um erro, mas os governantes não tiveram a coragem de vir dizer «Enganámo-nos na altura, queremos agora corrigir, porque é necessário corrigir, porque o País não é capaz de suportar».

O Sr. Ministro não referiu quando e como vão ser introduzidas as portagens, e não apenas nas três que referiu, porque, relativamente a essas, não houve alteração nenhuma no que diz respeito às tais condições que V. Ex.^a aqui salientou, havendo outras relativamente às quais o Sr. Ministro continua a dizer que não introduzirá portagens.

Este é um esclarecimento que os portugueses precisam de obter, nomeadamente aquelas populações que foram enganadas com o discurso e com os comunicados do Governo e do Partido Socialista.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra a Sr.^a Deputada Alda Macedo.

A Sr.^a **Alda Macedo** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, verifico que nesta resposta bipartida entre um Ministro feliz e um Secretário de Estado contente...

Risos.

... não há nenhum argumento em relação àquilo que apresentamos de oposição à decisão do Governo de introduzir portagens nas auto-estradas da Costa da Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É um pesadíssimo imposto!

O **Orador**: — Na verdade, colocámos-lhe aqui questões que têm a ver com a incoerência do discurso do Governo, ao nível dos aspectos temporais, que são os momentos em que as declarações são proferidas, e nem o Sr. Ministro nem o Sr. Secretário de Estado tiveram qualquer capacidade de resposta. Não podiam!

Na verdade, esta incoerência é total. Apresentámos-lhe um argumento em relação à falta de validade dos estudos que suportam esta decisão de introduzir portagens nas auto-estradas que referi e não há nenhum contra-argumento. Aliás, o meu argumento é reforçado, diria eu, pela intervenção do Deputado José Junqueiro, quando reconhece que, nas regiões litorais, além de haver um desfasamento de desenvolvimento entre o litoral e o interior, há problemas em relação aos indicadores de desenvolvimento das populações que não podem ser subestimados.

Portanto, esta decisão do Governo é um erro, é um erro calamitoso. E o Governo deve reconhecer que

cometeu um erro, porque a sua decisão é absolutamente discricionária, não tem qualquer justificação e é contraditória com a sua retórica, quando diz colocar no centro da sua política aquilo que são preocupações de coesão, de apoio à sustentação do desenvolvimento local e regional.

Aplausos do BE.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, tenho muita pena, porque alguns dos Srs. Deputados não gostam de ouvir, mas vou ter de repetir a resposta às vossas perguntas.

O Governo mantém a política das SCUT, não considera essa política errada, não considera que está em falência, entende que é para prosseguir, a favor do desenvolvimento do País, da coesão territorial, da coesão social...

Vozes do PS: — Muito bem!

O **Orador**: — ... e da diminuição da sinistralidade. É isto que vamos fazer, Srs. Deputados!

Aplausos do PS.

Foi isto que disse o Sr. Primeiro-Ministro na campanha eleitoral, quando disse que a política das SCUT era para manter.

O Sr. **Miguel Frasquilho** (PSD): — Ai é?!

O **Orador**: — E é para manter enquanto política de discriminação positiva, enquanto se justificarem as condições necessárias para se aplicar essa discriminação positiva.

A Sr.^a **Alda Macedo** (BE): — Foi em 2005 que disse isso!

O **Orador**: — Quando essas condições deixarem de se aplicar, essas auto-estradas deixam, obviamente, de se manter sem custos directos para o utilizador. E é isto que estamos a fazer nas três SCUT que já indicámos, com base em estudos feitos. Com estudos auditados, Sr.^a Deputada Alda Macedo!

Protestos do BE.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Ministro, nós já conhecemos os estudos!

O **Orador**: — A Sr.^a Deputada não concorda com os estudos, mas tem de convencer os portugueses de que a sua política é melhor, porque a mim não me convence e não convence o Governo! Tem de convencer os portugueses!

Protestos do PCP e do BE.

Estamos a trabalhar, Srs. Deputados, para introduzir as portagens nas SCUT,...

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Quando?!

O **Orador**: — ... estamos a tratar com os concessionários do processo físico de cobrança das portagens. O nosso objectivo, como o Sr. Deputado sabe, é introduzir as portagens este ano.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Vai cumprir?!

O **Orador**: — Não há nada no Orçamento, Sr. Deputado Abel Baptista — leia-o! —, que diga que 25 milhões vêm das portagens das SCUT. Não há nada no Orçamento!

Mais: estamos a trabalhar para as introduzir este ano, mas, primeiro, tivemos de construir o novo modelo de gestão e financiamento, porque é nesse quadro que vamos encontrar solução para este problema. Estamos a fazer aquilo que os Srs. Deputados do PSD não fizeram e muito apregoaram, pois não introduziram portagens em nenhuma SCUT. Estiveram no Governo mais de três anos e podiam tê-lo feito, pois poupávamos agora esta discussão. Nós vamos fazê-lo!

Protestos do PCP e do BE.

Concordo com muitos pontos de vista emitidos, sobre esta matéria, pelo PCP e pelo Bloco de Esquerda, no que diz respeito ao reconhecimento da importância...

O Sr. **Fernando Santos Pereira** (PSD): — São as origens!

O **Orador**: — Exactamente, Sr. Deputado, exactamente!

Como estava a dizer, concordo com muitos pontos de vista emitidos pelo PCP e pelo Bloco de Esquerda, no que diz respeito ao reconhecimento da importância que estas auto-estradas têm para o desenvolvimento do País, para a coesão social, etc. Mas nós temos um modelo...

A Sr.^a **Alda Macedo** (BE): — Desemprego no Norte!

O **Orador**: — Sr.^a Deputada, ouça-me, porque eu também a ouvi.

Nós temos um modelo que aplicámos, os senhores não concordam com ele, e não vem daí nenhum mal ao mundo, mas nós não concordamos com o vosso. A Sr.^a Deputada não apresentou nenhuma solução credível que permita resolver este problema! Não apresentou!

Protestos do PCP e do BE.

A Sr.^a Deputada apresenta sempre uma solução credível, que é «o Estado paga», «o Estado paga», «o Estado paga», mas não diz de onde vem a receita. Quanto a isto não posso fazer nada!

Protestos do PCP e do BE.

Srs. Deputados do PSD, quero dizer-vos — e peço que não me levem a mal — que podem ter a certeza de que a Estradas de Portugal tem uma gestão rigorosa. Os senhores não podem pensar — permitam-me que vos diga — que a Estradas de Portugal é gerida, por exemplo, como a Câmara Municipal de Lisboa durante o vosso mandato. Não, aqui há muito rigor!

Aplausos do PS.

Aqui não há dívidas aos fornecedores descontroladas, não há essa confusão brutal.

O Sr. **Miguel Frasquilho** (PSD): — Há desorçamentação, que é pior!...

O **Orador**: — Não, Sr. Deputado, vai ver que, tal como nos anos anteriores, a Estradas de Portugal vai cumprir o seu orçamento!

Está enganado! Vai custar-lhe ouvir, mas vou dizer-lhe o seguinte: o PSD, em 34 meses, quase três anos, adjudicou 400 km de auto-estradas, de itinerários principais e de itinerários complementares, de obras várias (reparação, manutenção e obras novas). O Governo, em dois anos, Sr. Deputado, adjudicou 398 km, quase tanto como os senhores fizeram em três anos! Portanto, Sr. Deputado adjudicámos obras.

O Sr. **Jorge Costa** (PSD): — Foram todos concursos lançados em anos anteriores. Este Governo não lançou um!

O **Orador**: — Sr. Deputado, esta é a realidade.

Portanto, o Governo vai manter a política das SCUT, vai continuar a criar SCUT, vai introduzir portagens nas SCUT que já indicou, pensa fazê-lo este ano e está a trabalhar para isso. Para resolver esse problema apresentou já o enquadramento geral em que o vai fazer, que é o novo modelo de gestão e financiamento das auto-estradas. Não temos outra solução melhor nem mais credível e o Governo mantém a sua política nesta matéria. Estamos com uma taxa de realização maior do que a dos governos anteriores e vamos continuar a mantê-la, para bem do País e do seu desenvolvimento.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, passamos à fase de encerramento do debate. Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares.

O Sr. **Ministro dos Assuntos Parlamentares**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Este debate de urgência foi marcado potestativamente pelo PSD.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Ainda bem!

O **Orador**: — A primeira questão é a de saber por que é que o PSD marcou este debate de urgência. A minha resposta é muito simples: porque está desesperado!

Em primeiro lugar, o PSD sabe que ainda hoje vamos discutir o novo modelo de regulação, gestão e financiamento do sistema rodoviário nacional. Portanto, o problema que o PSD e o CDS-PP não conseguiram resolver nestes três anos terá hoje um passo importantíssimo na sua resolução. Por isso, o PSD está desesperado.

Em segundo lugar, o PSD apostava nas obras públicas e na Estradas de Portugal para tentar encontrar alguma forma de demonstrar que a execução orçamental de 2007 corria perigo. Mas a execução orçamental dos primeiros meses de 2007 mostra claramente que estamos nos intervalos de segurança, não em relação ao défice projectado, de 3,7%, no Orçamento do Estado para 2007 mas, sim, em relação ao défice revisto em baixa pelo Governo para 3,3%. E por isso o PSD está desesperado.

Em terceiro lugar, o PSD sabe que este Governo, em dois anos, realizou mais obra pública, abriu mais quilómetros de estrada do que a anterior maioria em três anos.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Não lançaram um!

O **Orador**: — No que diz respeito a adjudicações de obras novas, em dois anos fizemos aquilo que os senhores fizeram em três. Portanto, em termos médios, a produtividade deste Governo é maior e os resultados estão à vista, concretos, em asfalto.

O Sr. **Jorge Costa** (PSD): — Política de cortar fita!

O **Orador**: — E por isso o PSD está desesperado!

Em quarto lugar, o PSD sabe que este Governo não pratica a política suicida seguida pelos governos anteriores de dissociar a política de consolidação das contas públicas da política de investimento económico.

Aplausos do PS.

O Governo está, pois, a programar investimentos públicos absolutamente essenciais para o desenvolvimento do País nos portos, na ferrovia, nas redes aeroportuárias e também nas estradas. E por isso o PSD está desesperado.

Isto é o que tenho a dizer sobre as razões que terão levado o PSD a fixar potestativamente este debate de urgência, com as consequências, aliás, que se viram.

Quanto à substância do debate há uma divergência política muito importante entre o PS e a sua política e o PSD e o CDS. Essa divergência reside em que acreditamos no instrumento SCUT para duas coisas: para realizar investimento do qual há benefícios agregados bastante superiores aos custos do mesmo e para beneficiar o interior e garantir coesão territorial.

Aplausos do PS.

O PSD não acredita nem numa coisa nem noutra. Estamos sempre a discutir esta matéria e os portugueses, que é quem tem de decidir, preferiram o nosso modelo. É, portanto, a nossa política que tem de ser desenvolvida por este Governo.

Porém, a política do PSD é uma política de fingimento, porque em teoria diz que é a favor do princípio do utilizador-pagador. Por acaso, assisti nesta Câmara, em Maio de 2005, a um Sr. Deputado do Algarve, em nome do PSD, em PAOD, bradar contra a hipótese de portagem na Via do Infante.

A Sr.^a **Helena Terra** (PS): — Bem lembrado!

O **Orador**: — Tenho essa memória, porque assisto aos debates ocorridos na Assembleia da República. Mas esqueçamos isso....

Em termos gerais, o que é que o PSD fez no seu governo?

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — O senhor tem uma obsessão com o PSD, de facto!

O **Orador**: — Aprovou uma nova SCUT — portanto, a sua política é a fingir —, depois, inventou à pressa, à última da hora, um modelo em que as estradas, em teoria, seriam pagas pelos utilizadores com algumas excepções, tantas que, de facto, não haveria utilizadores para pagar as estradas. É o chamado modelo

«Mexia-Jorge Costa», do ministro António Mexia e do secretário de Estado Jorge Costa.

Quanto a nós, usamos dois critérios, simples, desde sempre: o critério do desenvolvimento e o critério da alternativa. E são esses critérios que permitem a este Governo usar o instrumento SCUT com a flexibilidade e a maleabilidade com que ele deve ser usado, porque é um instrumento de política. Não é um dogma de fé, é um instrumento de política.

O PSD sabe que no Orçamento do Estado para 2005 inicial fez uma gigantesca operação de desorçamentação da EP. E nós estamos hoje a construir um modelo de solução para a EP. E o PSD sabe que com as decisões deste Governo em matéria de desburocratização, de benefícios dos regimes de licenciamento e de regras de contratação pública faremos mais obra, faremos obra mais depressa e com nenhuma derrapagem para as contas públicas. É isso que incomoda visivelmente o PSD. Mas vai continuar incomodado!

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado José Manuel Ribeiro.

O Sr. **José Manuel Ribeiro** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O Partido Social Democrata trouxe hoje este assunto a debate e voltará a fazê-lo tantas vezes quantas as necessárias para denunciar a política errática do Governo e obrigá-lo a adoptar uma política de verdade.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Muito bem!

O **Orador**: — Este debate permitiu, desde logo, e uma vez mais, demonstrar e desmascarar a fraude eleitoral que o PS vendeu ao País. Antes das eleições, os socialistas disseram uma coisa e depois, como vem sendo hábito, fizeram outra. E isto tem um nome: é faltar à verdade, é enganar os portugueses.

Em campanha eleitoral, o Eng.^o José Sócrates garantiu que as SCUT iriam permanecer como vias sem portagem. Mas, em Novembro de 2006, o mesmo Eng.^o José Sócrates, com base num estudo manipulado, num estudo vergonhoso, anunciou a introdução de portagens em algumas SCUT.

Passados oito meses, o que aconteceu? Nada! Absolutamente nada! Nem os quilómetros de auto-estradas e de estradas inauguradas foram, nenhum deles, resultado de obras lançadas por este Governo.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Muito bem!

O **Orador**: — Temos um Governo que diz que faz ou que vai fazer, mas tudo permanece na mesma, na mais pura prática socialista.

De uma penada, sobre a mesma matéria, o PS defende coisas diferentes e não cumpre duas promessas, a juntar a tantas outras que, por premeditada amnésia política, acabaram por ficar pelo caminho.

O que acontece nos dias de hoje é que todos os portugueses pagam auto-estradas que não utilizam. E nós sabemos que, da mesma forma que não existem almoços grátis, também não existem estradas grátis.

A verdade, a grande verdade, é que não há praticamente uma promessa que este Governo seja capaz de cumprir, e isto é a demonstração mais cabal da sua falta de credibilidade e de seriedade.

Neste debate, a incoerência e o desespero socialista foram por demais evidentes. À falta de convicções próprias, todos os argumentos valeram para atacar o PSD, os seus Deputados, os seus dirigentes e as suas ideias. Prova disto mesmo foi a postura do Sr. Ministro das Obras Públicas, que, uma vez mais, apresentou na Casa-mãe da democracia o seu habitual nervosismo, aliado a um tom insultuoso e a fantasias, num emaranhado de uma retórica excelente mas falaciosa. Quando a máquina de propaganda socialista já não resulta lá surge a ofensa e a afronta para tentar contrapor o que não conseguem com a verdade e com o rigor.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Muito bem!

O **Orador**: — Nada nos estranha vindo de quem vem, de um Ministro que nos habituou a tantas cambalhotas e piruetas e que é, ele próprio, um deserto de ideias e de realizações.

Aplausos do PSD.

O que resulta deste debate é que o Governo e o PS mais não conseguiram que confirmar a ideia que a insuficiência, diria mais, a rotura orçamental, da Estradas de Portugal, EPE, é evidente e iminente. Não é por mero acaso que, há poucas semanas, saíram notícias de que em Abril último o orçamento deste organismo para este ano já tinha uma execução na ordem de 75%. Estamos perante mais um caso flagrante de suborçamentação.

O mais certo é que, dentro de dias, o Ministério das Finanças e da Administração Pública, à imagem do que aconteceu no ano passado no mês de Agosto, quando o País estava de férias, dê novamente instruções a todos os departamentos da administração central para suspenderem e pararem os investimentos.

Serão mais obras a parar por todo o País.

O Sr. **Nelson Baltazar** (PS): — Então, se não há obra, como é que elas param?

O **Orador**: — São investimentos de que o País necessita, investimentos de que a nossa economia carece mas que o PS ignora.

Como se não bastasse não cumprir com as suas promessas, o Governo ainda penaliza o País, penaliza e prejudica os portugueses, em especial as populações mais desfavorecidas.

É só escolher, Sr.^{as} e Srs. Deputados: é o encerramento de maternidades, de serviços de urgência, de SAP, de escolas, de esquadras da PSP, de postos da GNR, de tribunais, de zonas agrárias, etc., etc., etc. É só escolher!... É este o verdadeiro conceito do PS e do Governo no que concerne à coesão social e territorial!

Tudo isto prova que é um Governo desorientado, com uma política sem rumo! Um Governo que já não consegue convencer ninguém e cuja única preocupação é controlar tudo e todos, utilizando práticas que já não se viam em Portugal há mais de três décadas. É o impulso «controleiro»! É o apelo e a promoção da «bufice»!

O Governo, de facto, está a passar um mau bocado!

Aplausos do PSD.

Sucedem-se as asneiras e as trapalhadas políticas e a quebra de compromissos eleitorais corrói profundamente a imagem deste Governo.

É que pode-se iludir muita gente durante algum tempo, mas não se consegue enganar todos durante todo o tempo.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Muito bem!

O **Orador**: — A terminar, Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados, cito o escritor Victor Hugo: «Não é força física que falta às pessoas, mas sim força de vontade». Desafortunadamente para Portugal e para todos os portugueses, a este Governo faltam as duas.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos passar à apreciação, na generalidade, da proposta de lei n.º 153/X — Regula o financiamento da rede rodoviária nacional a cargo da EP-Estradas de Portugal, EPE.

Para apresentar o diploma, em nome do Governo, tem a palavra o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente da Assembleia da República, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O modelo de gestão e financiamento da rede rodoviária que até agora tem vigorado no nosso país é um modelo desequilibrado socialmente, porque não contempla a solidariedade intergeracional e acentua as assimetrias regionais, diminuindo a coesão nacional, e contratualmente, por ser ineficiente. Não existe verdadeira contratualização entre o Estado e a entidade que hoje gera o sistema rodoviário nacional, a Estradas de Portugal, sendo que as únicas relações contratuais relevantes e duradouras são as estabelecidas entre o Estado e as concessionárias e entre a Estradas de Portugal e os empreiteiros.

Entre o Estado e a Estradas de Portugal não estão definidos os direitos e as responsabilidades associadas quer à vertente de construção, quer ao serviço a prestar ao cliente, o que impossibilita aferir os níveis de qualidade do serviço público. Ainda dentro da ineficiência deste modelo existe, ao nível financeiro, uma disfunção clara: os fluxos financeiros estão associados ao investimento e não à utilização da infra-estrutura.

Outro aspecto negativo do actual modelo é o facto de o custo das externalidades não ser devidamente avaliado, nomeadamente os custos ambientais, de congestionamento, de sinistralidade, entre outros. Este modelo está, pois, ultrapassado e cabe a este Governo assegurar a reforma que se impõe e que, até agora, nenhum governo tinha concretizado.

É, pois, com justificada satisfação, numa perspectiva de resposta a estes desafios, que encaramos a apresentação neste Parlamento da proposta de lei relativa à contribuição do serviço rodoviário, porque ela assinala um marco de profundo significado na reforma estrutural do sector das infra-estruturas rodoviárias em Portugal: a implementação de um novo modelo de gestão e financiamento deste sector.

Efectivamente, o Governo aprovou os princípios orientadores desde novo modelo, que consubstancia a reforma do relacionamento do Estado com o sector das infra-estruturas rodoviárias.

Este novo modelo assenta num conjunto de princípios relevantes que importa enunciar: coesão territorial, traduzida na assunção complementar de encargos com o Estado relativamente a infra-estruturas rodoviárias seleccionadas sempre que se justifique uma discriminação positiva; solidariedade intergeracional,

traduzida na adequada distribuição dos custos da rede rodoviária nacional pelos respectivos beneficiários, presentes e futuros, atendendo à vida útil das infra-estruturas; eficiência ambiental, traduzida na discriminação positiva dos veículos que para um determinado nível de utilização das infra-estruturas permitam menores custos de combustível ou recorram a fontes de energia menos poluentes; contratualização de longo prazo das responsabilidades decorrentes da concepção, projecto, construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária, traduzida na celebração do contrato de concessão entre o Estado e a Estradas de Portugal; definição do preço global do princípio representado pelo uso e disponibilidade da rede rodoviária nacional a cargo da Estradas de Portugal, assente na criação da contribuição do serviço rodoviário; a associação de investimento privado ao desenvolvimento da rede rodoviária nacional, traduzida no reforço das parcerias público-privadas; reforço da segurança rodoviária, traduzido na contratualização de políticas activas para a segurança dos utilizadores.

O estabelecimento do contrato de concessão entre a Estradas de Portugal e o Estado tem como objectivo assegurar a transparência, o controlo público do desempenho e da eficiência do concessionário, a fixação de objectivos públicos no que se refere à qualidade de serviços nas vias nacionais, a redução da sinistralidade e a penalização dos efeitos ambientais do sector.

No âmbito desta reforma, será mantida a relação contratual existente entre o Estado e os concessionários privados que operam ao abrigo de bases de concessão individualmente aprovadas, contribuindo para um quadro de estabilidade legislativa e contratual que deve, naturalmente, ser apanágio do Estado. O referido modelo de financiamento passará, pois, a integrar uma contribuição de serviço rodoviário.

Na sua aparente simplicidade, a introdução da contribuição do serviço rodoviário constitui um passo decisivo na implementação do novo modelo de gestão e financiamento, porque incorpora dois dos seus traços fundamentais: por um lado, deixa de ser o contribuinte geral, possuidor ou não de viatura, a financiar a rede rodoviária nacional por via do Orçamento do Estado, assegurando-se que, a partir de agora, são os utilizadores das vias a pagar o acesso à utilização da rede. Por outro lado, dota-se finalmente a Estradas de Portugal de receitas próprias, aspecto essencial para conferir-lhe a dinâmica empresarial e a responsabilidade que lhe serão exigidas no âmbito do contrato de concessão.

O Governo quer reafirmar, uma vez mais, o compromisso de não aumentar a carga fiscal, pelo que a introdução da contribuição de serviço rodoviário far-se-á assegurando os ajustamentos necessários ao imposto sobre os produtos petrolíferos para que tal neutralidade se verifique. Sem prejuízo da consideração de outras receitas, pretende-se neste modelo que a Estradas de Portugal venha a encontrar no mercado as melhores soluções de financiamento que complementem as suas fontes de receita, alavancando a sua capacidade de investimento e assegurando que o sector rodoviário seja auto-sustentável e geracionalmente equitativo numa lógica de longo prazo, desta forma abrindo caminho à concretização sustentada do Plano Rodoviário Nacional.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Inscreveram-se vários Srs. Deputados para pedir esclarecimentos.

Em primeiro lugar, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Frasquilho.

O Sr. **Miguel Frasquilho** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Ministros, Sr. Secretário de Estado, começo por constatar que o Sr. Ministro das Finanças está ausente deste debate,...

O Sr. **José Junqueiro** (PS): — Mas está cá o Secretário de Estado!

O **Orador**: — ... o que prova que o Governo quer fugir à questão financeira que está subjacente a esta matéria. Mas não vai fugir porque nós não vamos deixar!

Aplausos do PSD.

Sr. Ministro, estamos perante um diploma em que nada é referido sobre o modelo de financiamento e entrega de concessão à empresa EP — Estradas de Portugal, EPE, nem nada é dito sobre a privatização, até 50%, do capital desta empresa, que o Sr. Ministro das Finanças anunciou neste mesmo Hemiciclo, há quinze dias ou três semanas, salvo erro, sem ter referido rigorosamente mais nada.

Como é que estamos nesta matéria, Sr. Ministro?

Por que é que se coloca a possibilidade de uma privatização de uma empresa que nem sequer consta da lista das empresas privatizáveis em 2007?

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Muito bem!

O **Orador**: — E onde é que, neste diploma, está essa proposta de privatização e esse modelo? Zero!

Sr. Ministro, não faria mais sentido que esta alteração que o Governo aqui traz fosse apresentada após a definição do regime de concessão à Estradas de Portugal a que se refere o artigo 8.º desta proposta de

lei?

E a definição das fontes de receita da Estradas de Portugal não deveria acompanhar, também, o quadro das suas novas atribuições em regime de concessão? Claro que sim, Sr. Ministro.

Só há uma explicação para isto tudo. Sabe qual é?

É que há uma suborçamentação, uma insuficiência orçamental da Estradas de Portugal, no valor de cerca de mil milhões de euros, que os senhores conhecem e que nós próprios denunciámos, aquando do debate do Orçamento do Estado para 2007, nesta mesma Sala. É por isso que tudo isto surge agora, com uma pressa inaudita, tudo «atamancado», sem qualquer estratégia.

Isto, Sr. Ministro, é um truque, é uma manigância orçamental.

Aplausos do PSD.

Sabe para quê? Para retirar a Estradas de Portugal do perímetro do défice e, assim, obviar a um «buração» orçamental, que é do que estamos a falar.

Aliás, os senhores, agora, consubstanciam o que já anunciaram há algum tempo.

Vejamos.

Em Outubro, o Governo quer financiar novas estradas fora do Orçamento do Estado.

O Sr. Secretário de Estado, Paulo Campos, escreveu um artigo, há cerca de um ano, em que diz: «O modelo a apresentar, em Junho,...» — mas, claro, é em Junho do ano seguinte porque, entretanto, derrapou tudo! — «... vai permitir que o endividamento não seja consolidado na dívida pública ou agrave o défice orçamental». *Voilà*, Sr. Ministro! Este é o único objectivo do Governo: desorçamentar, através de um truque, de uma manigância. Para quem dizia que tudo iria ser transparente nas contas públicas, estamos conversados, Sr. Ministro!

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Muito bem!

O **Orador**: — Já agora, Sr. Ministro, diga-me: conhece a posição do Sr. Governador do Banco de Portugal nesta matéria?

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Foi consultado?

O **Orador**: — É que, recordo, em 2005, foi a comissão liderada pelo Governador do Banco de Portugal que se pronunciou sobre este tema. E agora, foi ouvido?

Naquela altura, o Governo acatou o parecer do Governador do Banco de Portugal. E agora, o Governo ouviu-o ou não? É que, se não o ouviu, é grave, Sr. Ministro, porque há dois pesos e duas medidas para este Governo:...

O Sr. **Presidente**: — Tem de concluir, Sr. Deputado.

O **Orador**: — ... há um peso, quando lhe convém, e há um outro, quando não lhe convém. Portanto, isto é da maior gravidade.

E quanto ao INE, Sr. Ministro? Também foi ouvido? É que é o INE que reporta ao Eurostat e, como sabe, esta questão é fundamental.

Para uma operação deste género ser aceite em Bruxelas, deve reunir pelo menos duas condições: primeiro, que as receitas próprias cubram, pelo menos, 50% dos custos da Estradas de Portugal e, depois, que seja apresentado um *business plan*, um plano de actividades que seja exequível e minimamente equilibrado. Ora, Sr. Ministro, nada disto se encontra garantido neste diploma.

O que se encontra garantido neste diploma é que se cria — inventa-se! — uma contribuição de serviço rodoviário. Inventa-se uma receita própria da Estradas de Portugal, mas que, afinal, não é mais do que uma percentagem do imposto sobre os combustíveis.

Ora, Sr. Ministro,...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, tem de concluir.

O **Orador**: — Sr. Presidente, termino imediatamente.

Como dizia, quem paga é quem enche o depósito do seu carro, independentemente de passar ou não pelas estradas que estão sob a alçada da Estradas de Portugal, como é o caso das estradas municipais.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Exactamente! As estradas municipais são mais do dobro das outras!

O **Orador**: — Sim, sim, Sr. Ministro, as estradas municipais!

Portanto, como é que esta contribuição pode ser uma receita própria — gostava de ouvi-lo sobre isto, Sr. Ministro —, uma vez que não é cobrada como contrapartida da utilização da rede rodoviária nacional, como devia acontecer mas não acontece?

Isto, para além de que esta receita não garante 50% dos custos da Estradas de Portugal. Há estimativas conhecidas segundo as quais esta contribuição pode ir, no máximo, até 600 milhões de euros.

Sr. Ministro, isto significa uma desorçamentação «clarinha», isto é um truque, é uma manigância orçamental. Já para não falar...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já excedeu largamente o tempo de que dispunha. Tem de concluir.

O **Orador**: — Sr. Presidente, faço já a pergunta e termino.

Isto é mais uma excepção ao princípio da não consignação da receita, consagrado na Lei de Enquadramento Orçamental, porque, desta forma, o que os senhores estão a fazer é consignar uma receita. Ou seja, o que devia ser excepção para este Governo passa a ser a regra.

O Sr. **Hugo Velosa** (PSD): — Exactamente! Mas os «habilitados» eram os anteriores!

O **Orador**: — Sr. Ministro, nada disto é recomendável. É absolutamente lamentável que o Governo tenha adoptado esta postura.

É sobre todas estas questões que gostaria de o ouvir.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Diogo Feio.

O Sr. **Diogo Feio** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Ministros, Sr. Secretário de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados, de facto, tínhamos a expectativa de que esta matéria pudesse ser discutida com o Sr. Ministro de Estado e das Finanças.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Com quem sabe!

O **Orador**: — Não desmerecendo, evidentemente, o Sr. Ministro das Obras Públicas, que sabemos ser especialista em matérias tão diversas que vão das SCUT aos camelos e, agora, também ficamos a saber que, em matéria de finanças públicas, podemos discutir estes assuntos consigo.

Sr. Ministro, começo por dizer que este é um diploma aparentemente simples. Temos nove artigos, mas que tratam de uma matéria tão relevante como o financiamento em relação à rede rodoviária nacional.

Este é um diploma em que se cria uma contribuição para o serviço rodoviário, o que, tecnicamente, passa a ser aquilo que se chama uma «consignação de receitas» — parte da receita do ISP vai directamente para a Estradas de Portugal —, o que, no plano contabilístico, é uma medida verdadeiramente excepcional e que, portanto, tem de ter razões muito claras para ser justificada.

Para além do mais, passa a acontecer que, enquanto existir a Estradas de Portugal, em relação às respectivas formas de receita, há várias formas de financiamento: portagens e, também, uma consignação de receitas por via de um imposto.

Neste diploma há um princípio, que é muitíssimo interessante, contido no artigo 7.º — Fixação das taxas do ISP, no qual se diz que se vai «garantir a neutralidade fiscal e o não agravamento do preço de venda dos combustíveis em consequência da criação da contribuição de serviço rodoviário.» São capazes de se comprometer ao cumprimento deste artigo para todo o sempre? Como é que isto vai ser? É algo que gostaria de perceber.

Sr. Ministro, exemplifique-me o que quer dizer aqui, em texto de lei, o princípio da «neutralidade fiscal». É que há variadíssima doutrina e que não chega a acordo em relação àquilo de que estamos a falar. Evidentemente, o Sr. Ministro pode referir aquela que é a doutrina de natureza internacional que, com certeza, conhece.

Portanto, como é que garante algo que é impossível garantir para o futuro?

Mas há mais.

Prevê o diploma um regime de concessão à Estradas de Portugal quanto à construção, ao alargamento e a variadíssimas operações em relação à rede rodoviária nacional.

Nós não temos a teoria «tremendista», que, daqui a pouco, quase de certeza, vai ouvir por parte do Bloco de Esquerda, de que aí vêm os poderosos e que é preciso saber bem o que se vai passar. Evidentemente, não temos tais dogmas, mas gostaríamos de saber em que termos é que vão ser concretizadas as operações que vêm claramente referidas na proposta de lei. Qual o modelo que tem para esta operação?

Acresce que passaremos a ter a Estradas de Portugal como uma sociedade anónima. Mas isto não constitui uma desorçamentação?

Mais: não será que estamos aqui perante uma medida extraordinária que o Governo de V. Ex.^a tantas

vezes fustigou, dizendo «não é possível ter medidas extraordinárias no plano orçamental»?

A propósito, até tivemos oportunidade, esta semana, de ouvir o Sr. Ministro de Estado e das Finanças referir-se à situação que vive um banco em que os accionistas são privados — achei que tal nunca iria acontecer mas, de facto, já tudo é possível!

Sr. Ministro, como é que avalia a gestão da Estradas de Portugal? Qual a avaliação que, em concreto, faz em relação a essa matéria? Não será que estamos a chegar a esta situação, hoje, devido ao erro que foram as SCUT? Não será que é devido a isso que, agora, temos um novo modelo de natureza financeira em que é necessário alargar receitas para podermos resolver esta situação?

Mais: a concessão da Grande Lisboa já foi para a Estradas de Portugal? Sim ou não? Isto é, já está a ser aplicado este elemento de natureza legislativa sem que ainda tenha sido aprovado?

Todas as perguntas que coloquei são muito concretas e esperamos também uma resposta concreta por parte do Governo. Foram sete perguntas muito concretas, mas tenho uma última que é genérica.

Não será que, hoje, estamos com uma solução de engenharia financeira que é consequência de um conjunto de erros políticos que criaram uma situação muitíssimo difícil em relação a este financiamento?

Estas são, com toda a certeza, as perguntas que os portugueses querem que sejam colocadas ao Governo e às quais querem que o Governo responda, como é sua obrigação.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Honório Novo.

O Sr. **Honório Novo** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, acho que estamos menos perante a apresentação de uma proposta de lei e mais perante uma espécie de número de ilusionismo com vários truques à mistura.

Primeiro truque de ilusionismo: o Governo quer consignar uma receita do Estado a uma despesa, à criação anunciada da «contribuição de serviço rodoviário», para a entregar à Estradas de Portugal. Mas a consignação de receita está proibida pela Lei de Enquadramento Orçamental.

O Sr. **Ministro dos Assuntos Parlamentares**: — Não há consignação nenhuma!

O Sr. **Hugo Velosa** (PSD): — Pelos vistos, o Ministro dos Assuntos Parlamentares sabe!

O **Orador**: — Em 2005, quando os senhores vieram propor o aumento do IVA, de 19% para 21%, estava prevista, na proposta de lei, uma consignação temporária, tal como manda o n.º 3 do artigo 7.º da lei de enquadramento orçamental. Agora, não há temporalidade nenhuma.

Portanto, a pergunta que se coloca é a seguinte: este Governo não sabe o que diz a Lei de Enquadramento Orçamental? Não sabe que esta proposta de lei fere objectivamente a Lei de Enquadramento Orçamental?

Segundo truque de ilusionismo: o Governo finge que a Estradas de Portugal passará a ter receitas próprias. Mentira! Não são nem receitas próprias nem novas — para utilizar a má expressão do Deputado Frاسquilho, no seu relatório —, são apenas transferências do Orçamento do Estado, tal como já eram possíveis no passado,...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Bem observado!

O **Orador**: — ... e, neste caso, de parte da receita de um imposto, o ISP — 6,4 cêntimos/litro de gasolina e 8,6 cêntimos/litro de gasóleo que passemos a comprar.

A propósito disto, acho que o Governo nem sequer deu a ler a proposta de lei ao Ministro Santos Silva. É que, no debate que acabamos de encerrar, ele acusava o PSD, e bem,...

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Bem?! Mal!

O **Orador**: — ... de, no passado, ter feito desorçamentação no que respeita à Estradas de Portugal, mas ninguém disse ao Dr. Santos Silva, nem o Ministro das Finanças nem o Ministro das Obras Públicas, que esta proposta de lei é uma enorme operação de repetição do que fez o Dr. Santana Lopes...

O Sr. **Ministro dos Assuntos Parlamentares**: — Não! Nisso é que está enganado!

O **Orador**: — ... e que o Dr. Vítor Constâncio considerou absolutamente ilegal.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Exactamente! É isso mesmo!

Protestos do PS.

O **Orador**: — Passo ao terceiro truque de ilusionismo, Sr. Ministro.

Afinal, o que é que os senhores querem financiar? A Estradas de Portugal? Mas o que é a Estradas de Portugal? É uma entidade que os senhores esvaziaram há pouco tempo, tendo-lhe retirado as funções de regulação, de supervisão e de fiscalização; é uma entidade que, neste momento, ninguém sabe, formalmente, o que é ou o que vai ser daqui a dois meses. E os senhores querem, com uma proposta de lei — acho isto pouco ético e pouco formal do ponto de vista político —, vir pedir à Assembleia da República que aprove um financiamento para uma entidade que, neste momento, ninguém sabe, formalmente, o que é. Isto é um verdadeiro truque de ilusionismo!

Quarto e último truque de ilusionismo.

Dizia o Sr. Ministro das Finanças — é pena não estar aqui presente, mas está o Sr. Secretário de Estado do Tesouro que bem o representa —, em 16 de Junho, aquando do debate das GOP para 2008: «os utentes da rede rodoviária nacional pagarão uma taxa pelo uso dessas estradas». E como faz quem só circular nas estradas municipais, Sr. Ministro? O Governo vai fazer desconto, no preço do litro da gasolina e no preço do litro de gasóleo, para aqueles que, em absoluto, não usam a rede rodoviária nacional? O que vai fazer o Governo? Em alternativa, também há uma hipótese. é pegar na receita, mandá-la ao Dr. António Costa para que, numa futura reencarnação governamental, ele possa modificar a Lei das Finanças Locais.

Aplausos do PCP.

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Álvaro Saraiva.

O Sr. **Álvaro Saraiva** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O Governo, através da proposta de lei n.º 153/X, hoje em discussão, propõe a regulação do financiamento da rede rodoviária nacional a cargo da Estradas de Portugal.

O financiamento da Estradas de Portugal tem vindo a ser feito, na quase totalidade, com base em transferências provenientes do Orçamento do Estado. Com esta proposta, o Governo pretende aliviar o défice orçamental e, assim, as contas da Estradas de Portugal não irão pesar nas contas do Estado, uma vez que, para cumprir os investimentos previstos, a Estradas de Portugal terá de se endividar e, se fosse incluída nas contas, é quase certo que viria a prejudicar o resultado orçamental e iria agravar o défice.

Assim, segundo esta proposta, as receitas para financiar a Estradas de Portugal virão de uma contribuição que, de acordo com o artigo 4.º da proposta de lei, incidirá sobre a gasolina e o gasóleo rodoviário sujeitos ao imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (ISP).

Contas feitas, deverá representar uma cobrança anual que ronda os 500 a 600 milhões de euros.

Com esta contribuição, pretende-se transferir para os utilizadores os custos inerentes à gestão da rede rodoviária.

Sr.^{as} e Srs. Deputados: Com este panorama, quanto mais utilizarmos o carro, mais pagamos, mais transferências de verba para a Estradas de Portugal. Ou seja, neste cenário, a Estradas de Portugal, numa política do lucro e, portanto, preocupada em facturar cada vez mais, vai apelar, ou, se quisermos, vai incentivar ao uso do automóvel. E as políticas de promoção do uso do transporte colectivo vão ter aqui um forte opositor. Como vai o Governo viver com esta situação?

Sr. Ministro, durante o debate sobre as Grandes Opções do Plano para 2008, a possibilidade de privatização da Estradas de Portugal foi muito falada — inclusive, falou-se de uma concessão de 100 anos.

O artigo 8.º da proposta de lei diz que «A actividade de concepção, projecto, construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional é atribuída à EP – Estradas de Portugal, E. P. E., em regime de concessão, nos termos a definir por decreto-lei».

As perguntas que gostaríamos de ver respondidas, Sr. Ministro, são as seguintes: a Estradas de Portugal vai ou não ser privatizada? Qual vai ser o período de concessão estipulado pelo decreto-lei? Quais vão ser as garantias que o Governo vai exigir para que o contrato seja cumprido, tendo como base a prestação de um serviço público?

Finalmente, porque ouvi o Sr. Ministro dizer agora, na sua intervenção, que, com este modelo, deixa de ser o Orçamento do Estado a financiar a rede rodoviária nacional e passa a ser o utilizador a fazê-lo, gostaria de fazer-lhe esta última pergunta: como vai ser feito o financiamento de 30% de estradas municipais?

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Hugo Velosa.

O Sr. **Hugo Velosa** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, gostamos muito de o ver aqui, Sr. Ministro, mas devo dizer-lhe que a sua presença só seria indispensável se fôssemos discutir apenas o artigo 8.º, ou seja, o novo modelo de concessão da rede rodoviária nacional, isso sim, da responsabilidade de V. Ex.^a.

É que do que esta proposta de lei versa integralmente é do financiamento da Estradas de Portugal, que é uma questão orçamental ou financeira —...

O Sr. **Miguel Frasquilho** (PSD): — E fiscal!

O **Orador**: — ... e fiscal —, e é a esse aspecto que vou aqui referir-me.

Está cá o Sr. Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, que evidentemente poderá substituir — e muito bem — o Sr. Ministro das Finanças, mas quem eu gostaria que o substituísse (e digo-o com toda a simpatia) era o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares, que já várias vezes deu aqui indicações de ser alguém capaz de discutir estas matérias orçamentais ou financeiras.

Sr. **Ministro dos Assuntos Parlamentares**: — E quaisquer outras!

O **Orador**: — Portanto, Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares, faço-lhe já um apelo, no sentido de responder às questões que aqui vou deixar e que se referem a estas matérias. Quando apreciarmos o decreto-lei sobre a concessão da rede rodoviária nacional, nessa altura, então, discutiremos com o Sr. Ministro das Obras Públicas.

Com esta proposta de lei, cria-se uma taxa, a que o Governo chama contribuição. Mas esta taxa ou esta contribuição só pode ser criada se houver uma contrapartida para um serviço, como diz, aliás, o Governo neste diploma. Porém, a questão que, desde logo, tem de colocar-se é como é que se vai fazer pagar essa taxa pelos utilizadores da rede rodoviária nacional, ou seja, pela utilização efectiva de um serviço (e é isso que consta dos princípios e da lei), quando nem todas as estradas estão na rede rodoviária nacional. O Governo tem de resolver este problema: nem todas as estradas estão na rede rodoviária nacional e há-de haver quem vá pagar esta taxa e não utilize a rede rodoviária nacional. O Governo, repito, tem de resolver esta questão de uma vez por todas. Esta é a primeira habilidade do Governo neste modelo.

O Sr. **Miguel Frasquilho** (PSD): — Mas é que isto não é uma taxa, é um imposto!

O **Orador**: — A segunda habilidade é esta: é criada uma nova taxa, mas há que ter em atenção um princípio, que é o princípio da não consignação da receita. Até agora, havia um imposto, o ISP, cuja receita era canalizada para a generalidade das despesas do Estado, não havendo uma consignação da receita. A partir de agora, passa a haver uma consignação da receita através da criação desta taxa.

Portanto, o Governo tem de nos dizer se isto não é um truque, uma manigância, uma habilidade. Se isto não é aquilo que, antes, o Partido Socialista, usando esta terminologia (que, como Deputado, não gosto de usar), dizia que a anterior maioria fazia. Só que, neste caso, estamos, efectivamente, perante uma verdadeira habilidade, uma verdadeira desorçamentação, o que, para nós, é completamente inaceitável.

Falemos agora do passado, coisa que o Governo gosta tanto de fazer. No passado, antes de tomar posse, concretamente em 2005, o Governo pediu ao Governador do Banco de Portugal que, no âmbito da célebre «Comissão Constâncio», viesse dizer o que se passava. E o Governador do Banco de Portugal veio dizer que, em contas nacionais, o IEP (então, IEP — Instituto das Estradas de Portugal, agora chamado EP — Estradas de Portugal) devia ser classificado como uma administração pública e que, como tal, estava mal, havia desorçamentação e era preciso levar às contas públicas esse défice que existia em relação ao IEP.

O Sr. **Miguel Frasquilho** (PSD): — E agora?!

O **Orador**: — Mas pergunto: e agora? Agora o que é que vai passar-se com a criação desta taxa?

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Um milagre?!

O **Orador**: — Pergunta, e bem, o líder do grupo parlamentar da minha bancada: algum milagre financeiro ou orçamental? Isto vai às contas públicas? Futuramente, a Estradas de Portugal vai ficar integrada nas contas públicas e nas administrações públicas? Esta é a questão de fundo, a questão a que o Governo tem de responder.

Recordo aqui que, na discussão do Orçamento do Estado para 2005, o Deputado José Junqueiro fartou-se de dizer as piores coisas do modelo de financiamento do IEP,...

O Sr. **Ministro dos Assuntos Parlamentares**: — E bem!

O **Orador**: — ... que constava dessa proposta de lei de Orçamento.

É pena ele não estar cá, mas, de qualquer maneira, pergunto: se, na altura, isso era uma habilidade, isto, agora, não é uma habilidade ainda maior?

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Exacto!

O **Orador**: — É a isto que têm de nos responder, do ponto de vista orçamental ou financeiro, sob pena de, daqui a alguns meses, quando discutirmos a questão da concessão da Estradas de Portugal, termos de discutir novamente esta matéria. É que isto é uma habilidade, uma verdadeira habilidade, e o Governo deveria ter discutido esta habilidade — e ainda bem que ainda vamos discutir este diploma em sede de especialidade — com o Ministro das Finanças (e digo-o com todo o respeito por V. Ex.^a, Sr. Ministro das Obras Públicas), porque é exactamente isso que está em questão neste diploma.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, depois de ouvir as vossas intervenções, a primeira coisa que me ocorre é pedir aos Srs. Deputados que leiam com atenção esta proposta de lei, pois provavelmente ainda não tiveram tempo de fazê-lo.

Aplausos do PS.

Vozes do PSD e do CDS-PP: — Ohh!

O Sr. **Honório Novo** (PCP): — O Ministro Santos Silva é que não leu!

O **Orador**: — Em segundo lugar, quero dizer que esta proposta de lei tem a ver com a criação da contribuição de serviço rodoviário, que é uma parte integrante do modelo de gestão e financiamento do sistema rodoviário apresentado pelo Governo, tem a ver com a assunção pelo Estado e pela Estradas de Portugal das suas responsabilidades e deveres mútuos, enfim, tem a ver com a implementação de um sistema mais rigoroso, mais transparente e mais racional da gestão e financiamento da nossa rede rodoviária.

Depois, gostaria de sublinhar que não há qualquer desorçamentação prevista, não há qualquer receita consignada. Como disse o Sr. Deputado Hugo Velosa é uma taxa,...

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Uma taxa?!

O **Orador**: — ... pelo que nunca pode haver uma consignação.

Protestos do PSD.

Aliás, os Srs. Deputados do PSD até deveriam estar familiarizados com esta contribuição porque ela é muito parecida com o modelo de contribuição para o audiovisual criado por VV. Ex.^{as}. Era uma questão de ter lido o diploma com mais atenção.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Mas esse é um imposto!

O **Orador**: — Assim, passamos de um paradigma em que os portugueses, através do Orçamento do Estado e dos seus impostos, todos os portugueses (quer tivessem carro ou não, usassem gasolina, gasóleo ou não, usassem as estradas ou não) pagavam para um sistema em que pagam os que usam as auto-estradas e a rede rodoviária.

O Sr. **Miguel Frasquilho** (PSD): — Não é verdade!

O Sr. **Honório Novo** (PCP): — Não diga mais asneiras, Sr. Ministro!

O **Orador**: — É um sistema muito mais justo do que o anterior.

Assim, proponho que os Srs. Deputados reflectam melhor sobre esta lei, que a leiam com mais atenção, para que, depois, em sede de especialidade, possamos discutir, de uma forma mais convicta da vossa parte, estas matérias.

Aplausos do PS.

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Não responde a nada?!

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Como é evidente, não respondeu a nada!

O Sr. **Honório Novo** (PCP): — O Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares vai responder às nossas perguntas!

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, as perguntas têm a ver com a intervenção do Sr. Ministro, não pode haver respostas por parte de outro membro do Governo.

Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Diogo Feio...

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Então, o Governo não responde?!

O Sr. **Ministro dos Assuntos Parlamentares**: — Sr. Presidente, peço a palavra para interpelar a Mesa sobre a condução dos trabalhos.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra.

O Sr. **Ministro dos Assuntos Parlamentares**: — Sr. Presidente, os pedidos de esclarecimento são dirigidos ao orador e o orador respondeu. Do ponto de vista da condução dos trabalhos, quero apenas informar a Câmara que está inscrito para intervir o Sr. Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, que abordará as questões de natureza financeira.

O Sr. **Presidente**: — Então, passa a estar inscrito, porque só agora isso foi comunicado à Mesa.

Risos do CDS-PP.

Registaremos esse pedido de inscrição.

Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Diogo Feio.

O Sr. **Diogo Feio** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Ainda estava à espera que o Sr. Ministro fosse capaz de fazer aqui um golpe de magia para nos convencer de algo que é muito difícil convencer alguém. Mas o Sr. Ministro, qual espécie de tutor dos Deputados, optou por nos mandar ler. Então, vamos à leitura, Sr. Ministro!

Começemos pela «Exposição de motivos», na qual, a certo passo, se diz o seguinte: «A Contribuição de Serviço Rodoviário é liquidada e cobrada nos termos aplicáveis ao imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (...)», ou seja, precisamente nos termos de um imposto, do ISP. Sr. Ministro, não volte a confundir taxas com impostos, porque são coisas completamente distintas!

Continuemos. O artigo 2.º — Financiamento — refere que «O financiamento da rede rodoviária nacional a cargo da EP — Estradas de Portugal, E. P. E., (...), é assegurado pelos respectivos utilizadores e, subsidiariamente, pelo Estado, nos termos da lei e do contrato de concessão aplicável.»

Continuemos na leitura, agora do n.º 1 do artigo 3.º: «A Contribuição de Serviço Rodoviário constitui a contrapartida pela utilização da rede rodoviária nacional,...» — e quantas pessoas põem combustível em Portugal e não a utilizam, Sr. Ministro!?, mas, sobre isso, zero, nada! —...

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Zero!

O **Orador**: — ... «... tal como esta é verificada pelo consumo dos combustíveis».

Passemos ao n.º 3 do mesmo artigo 3.º: «A exigência da Contribuição de Serviço Rodoviário não prejudica a eventual aplicação de portagens em vias específicas ou o recurso pela EP — Estradas de Portugal, E. P. E., a outras formas de financiamento.» Também lhe falámos disto aqui — aliás, o Sr. Secretário de Estado abana a cabeça dizendo «sim», e ainda bem.

Olhemos, ainda, para o artigo 6.º — Titularidade da receita —, onde se pode ler: «(...) o produto da Contribuição de Serviço Rodoviário constitui receita própria da EP — Estradas de Portugal, E. P. E.» Isto é consignação de receitas, Sr. Ministro, a tal que o senhor dizia que não existia!...

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Há aqui um equívoco monumental!

O **Orador**: — Mas, mais, vamos ao artigo 7.º, que refere o seguinte: «As taxas do ISP são estabelecidas por portaria conjunta nos termos do Código dos Impostos Especiais de Consumo, por forma a garantir a neutralidade fiscal e o não agravamento do preço de venda dos combustíveis em consequência da criação da Contribuição de Serviço Rodoviário.»

O Sr. **Hugo Nunes** (PS): — Muito bem!

O **Orador**: — Como é que faz isto, Sr. Ministro? Diga-me lá qual é o modelo! Gostaríamos de saber. Mais: sabemos que a concessão (artigo 8.º) será determinada por futuro decreto-lei. Sr. Ministro, sobre isto, zero sobre zero! Foi isso que foi a sua intervenção.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Honório Novo.

O Sr. **Honório Novo** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Por mais que se esconda por trás da necessidade e urgência de concretizar o Plano Rodoviário Nacional — que o desleixo, a falta de vontade política, o desinteresse e o desinvestimento de sucessivos governos têm protelado e adiado para além do que era admissível —, por mais que venha aqui hoje anunciar receitas capazes de fazer face a tais investimentos sem aumentar a carga fiscal dos portugueses, o Governo já não consegue iludir ninguém a não ser os seus fiéis e devotos seguidores, aqui presentes na bancada do Partido Socialista.

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — Exactamente!

O **Orador**: — É que os objectivos que o Governo persegue com esta proposta de lei aparecem envergonhados no texto legal mas surgem claros e nítidos à medida que limpamos a areia que nos tentam atirar aos olhos.

No fundo, o Governo pretende fazer o mesmo que Santana Lopes já fizera com a Estradas de Portugal e que o Dr. Vítor Constâncio considerara ilegal em 2005 — o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares ainda não conseguiu perceber que é exactamente a mesma coisa!

O Sr. **Hugo Nunes** (PS): — Não é verdade!

O **Orador**: — O que o Governo quer é retirar de novo a Estradas de Portugal das administrações públicas, atribuir-lhe receitas próprias, mais ou menos fictícias, e recriar um mecanismo de desorçamentação da despesa pública que permita apresentar resultados absolutamente brilhantes de controlo do défice e reclamar em Bruxelas o título de «campeão europeu» do Pacto de Estabilidade e Crescimento. Mesmo que, naturalmente, esse título de «campeão europeu» do Pacto de Estabilidade e Crescimento seja obtido sempre à custa dos mesmos, isto é, à custa de quem trabalha e à custa do desenvolvimento do País!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Essa é que é essa!

O **Orador**: — Mas com esta operação, o Governo pretende obter um outro resultado que serve que nem uma luva os interesses de alguns grupos privados interessados em mais um «nicho de mercado» com que este Governo lhes acena.

O Governo já não se satisfaz apenas em desorçamentar, quer também privatizar a Estradas de Portugal e entregar a interesses financeiros privados a gestão da rede rodoviária nacional.

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — É verdade!

O **Orador**: — Mas não se julgue que se trata de uma privatização qualquer, da simples criação de um novo grupo privado para gerir as estradas nacionais e que depois funcionaria como tal, isto é, à sua própria custa!... Esta será uma privatização muito especial. Uma privatização em que será o erário público, em que serão os nossos impostos, o Orçamento do Estado que continuará, não no passado, não no presente mas no futuro, a financiar sempre e directamente o funcionamento dessa nova empresa privada.

O Sr. **Hugo Nunes** (PS): — Não é verdade!

O **Orador**: — Não basta que a essa nova empresa sejam entregues a gestão e utilização da rede rodoviária nacional; não basta que essa empresa venha a colocar portagens onde mais lhe convenha ou onde entenda fazê-lo para maximizar lucros — não bastará apenas isto, e já era muito! A nova empresa da Estradas de Portugal privatizada continuará, sem limite temporal, a receber os nossos impostos, a receber o equivalente (digo-o em moeda antiga, para nos entendermos) a 13\$ por cada litro de gasolina e a 17\$ por litro de gasóleo comprados neste país.

Os objectivos centrais do Governo, com esta proposta, são portanto: desorçamentar para cumprir o défice e transferir parte dos nossos impostos directamente para os cofres de uma qualquer empresa privada.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Uma vergonha!

O **Orador**: — O resto traduz-se na criação de uma despesa que corresponde à consignação de uma receita, o que a Lei de Enquadramento Orçamental claramente não permite! O resto é percebermos que as estradas municipais, parte significativa da rede de estradas, continuará a poder degradar-se, pois o Governo disso «lava as mãos como Pilatos».

Segundo o Governo, parte do que cada um de nós vai pagar por cada litro de combustível que comprar pode ser entregue à Estradas de Portugal privatizada para gastar na rede rodoviária, mas nem um só cêntimo — repito, nem um só cêntimo! — do que milhares de portugueses pagam por cada litro de combustível que comprem poderá servir para melhorar as estradas municipais deste país, mesmo que muitos de nós, milhares de portugueses, usem preferencialmente a rede municipal de estradas.

O resto, Srs. Membros do Governo e Srs. Deputados, como se vê e percebe, são superficialidades e matérias acessórias para o Governo. O resto não interessa a este Governo, porque o que lhe interessa, de facto, é garantir mais um negócio da China, o que, naturalmente, os grupos e interesses financeiros agradecem mas que os portugueses, inexoravelmente, sentirão na carne e no bolso a curto ou médio prazo!

Aplausos do PCP.

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.^a Deputada Alda Macedo.

A Sr.^a **Alda Macedo** (BE): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O Sr. Ministro tem vindo, ao longo da manhã, a tentar introduzir a ideia e a tentar convencer-nos de que esta proposta do Governo é essencial para o modelo de gestão da rede rodoviária nacional e para a concepção sobre o papel, a estrutura e o estatuto da empresa Estradas de Portugal. Contudo, quando olhamos para a proposta de lei, verificamos que o que o Sr. Ministro pretende anunciar e fazer crer que é o objectivo desta iniciativa não existe de todo.

No fundo, esta proposta de lei trata duas questões centrais.

Uma delas é a introdução da contribuição do serviço rodoviário. E o que é esta contribuição? Esta contribuição não é mais, Sr. Ministro, do que um «jogo de sombras» em relação à forma como se contabiliza, em termos de contabilidade pública, esta área do défice e se reduz de uma forma formal, meramente formal (ou seja, tira aqui para colocar ali), a contabilidade do défice nacional.

O Sr. **Luís Fazenda** (BE): — É a contabilidade criativa!...

A **Oradora**: — Trata-se, pura e simplesmente, de uma operação de engenharia financeira. E percebe-se que a direita fique tão nervosa com esta operação, porque do que se trata, no fundo, é de retomar uma fórmula que já tinham tentado no governo anterior.

Protestos do PSD e do CDS-PP.

... que foi rejeitada na altura e que agora é recuperada pelo actual Governo.

O Sr. **Luís Fazenda** (BE): — Exactamente!

O **Orador**: — Por isso se percebe que a direita fique tão nervosa com todo este procedimento.

O Sr. **Luís Fazenda** (BE): — Tão parecidos que vocês são!...

A **Oradora**: — Devo dizer-lhe, Sr. Ministro, que, do ponto de vista do Bloco de Esquerda, não há aqui transparência das contas públicas, por isso não contará com o nosso apoio nesta matéria.

Também não contará com o apoio do Bloco de Esquerda por outra ordem de razões. Refiro-me agora — esta é a segunda questão central da proposta — à forma como os utilizadores são chamados a participar nas despesas inerentes à rede rodoviária nacional.

Recentemente, esta Assembleia aprovou o imposto único sobre circulação. É um imposto que, do ponto de vista do que introduziu de alteração à concepção sobre circulação, este sim, tem a ver com a participação dos utilizadores das estradas para o uso das estradas, retendo o Estado uma parte das receitas e os municípios outra parte das mesmas.

Podemos criticar a forma como, do ponto de vista da matéria tributável, ele é calculado, e nós fizemo-lo na altura certa, mas a concepção subjacente a este imposto único sobre circulação estava adequada. Só que agora o Governo pretende somar ao imposto único sobre circulação mais esta parte, que é uma parcela do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos. É, afinal de contas, um imposto multiplicado por dois, por três, a partir do dia em que a futura empresa Estradas de Portugal vier a ser privatizada, como o

Governo já anunciou, e quando começarmos a ver surgir, pelo País, o pagamento de portagens que escapa ao que é, afinal de contas, o interesse da utilização destas mesmas estradas.

Portanto, teremos os utilizadores a pagar não um imposto único mas, sim, um duplo imposto e, sabe-se lá quando, um triplo imposto!

Na verdade, sobre o que o Sr. Ministro aqui anunciou que seria a clarificação em relação à identidade, ao modelo, à vocação da Estradas de Portugal, encontramos um mero artigo na proposta de lei — o artigo 8.º —, que remete, no fundo, para uma autorização legislativa ao Governo.

O Sr. **Luís Fazenda** (BE): — É um «cheque em branco»!

A **Oradora**: — Ou seja, o Governo que faça o que quiser, que faça como entender! E nós já conhecemos a capacidade do Governo de negociar concessões a longo prazo com empresas privadas — que é o que os senhores querem fazer com a Estradas de Portugal, já o disseram com toda a clareza —, pois já vimos assistindo ao que tem vindo a acontecer com outras concessionárias.

Quer que lhe dê um exemplo? A Lusoponte está a criar agora um problema acrescido quanto aos direitos desta concessionária em relação às travessias do rio Tejo. Quer que lhe fale dos pareceres que têm sido emitidos, que referem que o que o Estado português está a pagar à concessionária Lusoponte em indemnizações já daria para ter construído mais duas ou três pontes sobre o rio Tejo? É este o modelo e é esta a prática. É assim que o Governo tem funcionado.

Não contem com o Bloco de Esquerda para duplas ou triplas tributações sobre a circulação nas estradas. Não contem com o Bloco de Esquerda para o processo de privatização da empresa com responsabilidades na gestão e no projecto de construção, conservação e exploração da rede rodoviária nacional.

Aplausos do BE.

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Hugo Nunes.

O Sr. **Hugo Nunes** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: A Assembleia da República debate hoje uma proposta de lei do Governo que visa regular o financiamento da rede rodoviária nacional a cargo da EP — Estradas de Portugal, EPE.

A EP — Estradas de Portugal, EPE, principal agente no panorama rodoviário nacional, resultou de uma sucessão de alterações e transformações da forma como os diferentes governos entenderam organizar a sua intervenção na rede rodoviária nacional.

O Sr. **Honório Novo** (PCP): — Isso a gente já sabe!

O **Orador**: — De facto, e se considerarmos os últimos oito anos, várias têm sido as denominações e formas de organização dos serviços associados ao sector rodoviário.

A antiga JAE, Junta Autónoma de Estradas, criada em 1927, e a JAE Construção SA deram, em Junho de 1999, origem a três institutos públicos. Efectivamente, em Junho de 1999, foram criados o IEP — Instituto de Estradas de Portugal, o ICOR — Instituto para a Construção Rodoviária, e o ICERR — Instituto para a Conservação e Exploração da Rede Rodoviária.

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — Se o assunto incomoda, fala-se de história!...

O **Orador**: — A pretensão, como se pode ler na «Exposição de motivos» do Decreto-Lei n.º 237/99, de 25 de Junho, era aparentemente clara: «O IEP planeará as obras a executar pelo ICOR e as operações de conservação e exploração da rede construída a executar pelo ICERR.

No entanto, já em 2002, o governo da altura, e sustentando que as atribuições daqueles institutos se entrecruzavam «de forma muito directa», propôs a «fusão dos três institutos públicos», pois «só uma acção concertada e única» permitiria «potenciar e dinamizar toda a sua actividade e conduzir a uma racionalização de meios e estruturas básicas». Foi assim que o Instituto de Estradas de Portugal «absorveu» o ICOR e o ICERR, bem como as suas competências.

Mais tarde, em Dezembro de 2004, o mesmo governo, defendendo que era «imperativo reconduzir a administração rodoviária a uma dimensão adequada, norteadas por princípios de qualidade do serviço prestado, de eficiência económica, da gestão quantificada e por objectivos e de avaliação permanente dos seus resultados» e pretendendo «dar um primeiro passo que permita conferir uma nova operacionalidade à administração rodoviária em Portugal, com vista ao relançamento das suas actividades num novo quadro operacional que permita garantir melhores resultados e maior estabilidade dos seus recursos», converteu a administração rodoviária — leia-se o IEP — numa entidade de natureza empresarial, dando forma à Estradas de Portugal, entidade pública empresarial, que temos hoje.

Sucederam-se assim várias medidas que, não duvidamos, procuraram encontrar a melhor forma de organizar a administração rodoviária, reconhecendo-se nos vários momentos que o modelo em vigor não

correspondia à melhor forma de dar resposta às dificuldades e aos desafios que se colocavam.

Vozes do PS: — Muito bem!

O **Orador:** — No entanto, a estas alterações, algumas substanciais como pudemos perceber, do modelo organizacional — aliás, de governação, se quisermos recorrer a um termo em voga —, não se seguiram alterações claras na forma de financiamento da administração rodoviária.

O Sr. **José Junqueiro** (PS): — Muito bem!

O **Orador:** — A JAE, o ICOR, o ICERR, o IEP e a própria Estradas de Portugal viram sempre a sua principal fonte de receita associada ao Orçamento do Estado, a título de participações e subsídios ou transferências para satisfação de encargos.

Analisando esta forma de financiamento, facilmente percebemos que a definição dos montantes com origem no Orçamento do Estado estão associados às necessidades de verbas da entidade (JAE, ICOR, ICERR, IEP ou EP não interessa...) e às disponibilidades do Orçamento do Estado, enfermado essa definição de um elevado grau de subjectividade e até de menor clareza nos critérios que sustentavam a decisão dos montantes a transferir.

Vozes do PS: — Muito bem!

O **Orador:** — Efectivamente, apesar de todas estas alterações ao modelo de organização da entidade, ou entidades, com a responsabilidade da administração rodoviária nacional, ao longo de todo este tempo, nunca vimos serem atribuídas receitas próprias directamente associadas ao volume e à dimensão dos serviços que têm vindo a ser prestados, no âmbito das atribuições na concepção, construção, conservação e exploração da rede rodoviária nacional.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Isso não é receita, é financiamento!

O **Orador:** — Sr. Presidente, Srs. Ministros, Srs. Secretários de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados: É essencialmente disto que trata a proposta de lei n.º 153/X.

O Sr. **Nelson Baltazar** (PS) — Exactamente!

O **Orador:** — Esse é um mérito que temos de reconhecer a este Governo.

Aplausos do PS.

Reconhecendo e reafirmando que à Estradas de Portugal, EPE, cabe a actividade de concepção, projecto, construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional, para utilização dos automobilistas, a proposta procede à consagração de receitas próprias,...

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Não são receitas!

O **Orador:** — ... obviamente associadas ao serviço que presta, sem com isso aumentar um cêntimo os encargos dos portugueses.

Vozes do PS: — Muito bem!

O **Orador:** — Ao fixar-se o produto da contribuição de serviço rodoviário como receita própria da Estradas de Portugal,...

O Sr. **Hugo Veloso** (PSD): — É financiamento ilegal!

O **Orador:** — ... pretende-se remunerar o serviço que esta nos presta, definindo-se um método mais claro e mais objectivo, que explicita e torna mais transparente para todos, utilizadores ou não, os custos associados ao financiamento, concepção, construção, conservação e exploração da rede rodoviária nacional, procurando através da sua ligação ao consumo dos combustíveis rodoviários, gasóleo e gasolina, fazer repercutir esses custos no utilizador da rede rodoviária.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: A contribuição de serviço rodoviário constitui, pois, uma forma de remunerar o serviço que a Estradas de Portugal presta, atribuindo-lhe receitas próprias, o que aumenta a clareza, a objectividade e confere maior transparência ao seu financiamento.

Importa, ainda, sublinhar que, apesar de associada ao imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos, a contribuição de serviço rodoviário não significará qualquer aumento de custo para os consumidores, estando garantida a completa neutralidade fiscal por via da equivalente redução do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado do Tesouro e Finanças.

O Sr. **Secretário de Estado do Tesouro e Finanças** (Carlos Costa Pina): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: A discussão a que estamos assistindo é, se permitem, verdadeiramente surrealista.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Isso é verdade!...

O **Orador**: — Porque dizer que estamos perante uma receita consignada é, claramente, um erro crasso. Não há, nesta matéria, qualquer consignação de receita.

O Sr. **Miguel Frasquilho** (PSD): — Não?!

O **Orador**: — Uma coisa é receita consignada, outra é receita própria.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Receita própria?! Isso alguma vez é receita?!

O **Orador**: — Não há confusão de conceitos entre as duas matérias. Receita consignada e receita própria são coisas diferentes.

Mas, Srs. Deputados, esta é uma questão técnica, não é uma questão política e, felizmente, vamos ter — e ainda bem que é já brevemente —, na próxima terça-feira, a possibilidade de, em especialidade, discutir e esclarecer melhor esse aspecto, onde prestaremos todos os esclarecimentos adicionais.

O Sr. **Miguel Frasquilho** (PSD): — Vamos ter, vamos!

O **Orador**: — Mas, desde fica, essa prevenção.

Quais são as questões politicamente relevantes? Parece-nos que há um problema de «esquizofrenia» política do PSD, por uma razão simples: o PSD gosta do princípio do utilizador-pagador, mas não quer as portagens que o Governo já resolveu introduzir nas SCUT;...

Vozes do PSD: — Não quer?!

O **Orador**: — ... o PSD gosta do modelo das portagens em geral, mas não gosta desta contribuição rodoviária, que mais não é do que uma contribuição assente no princípio do utilizador-pagador.

Srs. Deputados, então decidam-se: digam o que pretendam, mas façam-no claramente, porque, até agora, ainda ninguém percebeu!

Aplausos do PS.

Protestos do PSD.

Mas, para além de o PSD sofrer de alguma «esquizofrenia» política, curiosamente, também sofre de amnésia, por uma razão simples: o tema das portagens já foi aqui referido, entre outras ocasiões, aquando da discussão do Programa de Estabilidade e Crescimento. Portanto, não está a ser dita qualquer novidade. O tema do modelo de gestão e financiamento do sector rodoviário também não é uma novidade, já foi discutido e, para além disso, consta das Grandes Opções do Plano, também discutidas nesta Assembleia.

Portanto, não percebo o espanto dos Srs. Deputados quanto a estas matérias.

Mas há também amnésia por outra razão. Em 2004, num decreto-lei aprovado pelo Governo, foi criado o Fundo Florestal Permanente assente no imposto sobre os produtos petrolíferos. O PSD considera isto ilegal? Nós não! Foi uma decisão tomada, e este modelo não tem muito de diferente em relação a esse!

O Sr. **Hugo Velosa** (PSD): — Tem, tem!

O **Orador**: — Em 2004, também foi aprovada neste Parlamento, sob proposta do PSD, uma contribuição para o cinema. Considera isto agora errado?

Protestos do Deputado do PSD Hugo Velosa.

Portanto, o que está conceptualmente aqui em causa é a figura de uma contribuição especial assente, no caso do modelo de gestão e financiamento do sector rodoviário, no princípio do utilizador-pagador. O PSD recorreu a estas figuras no passado e, portanto, não percebo por que é que agora levanta estes problemas!?

Sobre o tema da privatização, foi aprovado, em resolução do Conselho de Ministros relativa à gestão e financiamento do sector rodoviário — e o Sr. Ministro referiu-o na intervenção inicial, mas os Srs. Deputados, provavelmente, não prestaram atenção — que o modelo assenta num princípio de associação de investimento privado ao desenvolvimento da rede rodoviária, traduzido em parcerias público-privadas, sem prejuízo da possibilidade de abertura do capital da Estradas de Portugal a capitais privados, em termos a definir. Pois bem, aqui o Governo fará o que sempre tem feito,...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Essa é que é essa!

O **Orador**: — ... que é a aprovação antecipada de um programa de privatizações para um período bienal. Foi assim para 2006 e para 2007, será assim para 2008 e 2009 e, nessa fase, teremos oportunidade de apresentar o modelo em que estamos a trabalhar.

Quanto à questão da desorçamentação, há outro equívoco profundo. Não há qualquer desorçamentação,...

O Sr. **Luís Fazenda** (BE): — Que ideia!...

O **Orador**: — ... não há qualquer objectivo ou intenção de o fazer. O que se pretende é algo muito simples: é transformar o actual modelo de gestão mais «administrativizante» num modelo de gestão flexível e empresarial. E os Srs. Deputados têm a noção de que este é o caminho certo, porque foram os Srs. Deputados que, estando na altura no governo, em 2004, transformaram a Estradas de Portugal de instituto em entidade pública empresarial.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Frasquilho, dispondo para o efeito de 36 segundos.

O Sr. **Miguel Frasquilho** (PSD): — Sr. Presidente, pedi a palavra para esclarecer uma questão muito importante.

Estamos aqui perante um caso claro de transferência de um imposto.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — É verdade!

O **Orador**: — O imposto é cobrado em ISP e há uma transferência de imposto, a qual não é, nunca pode ser, tecnicamente uma receita própria.

Vozes do PSD: — É evidente!

O **Orador**: — Se o Sr. Secretário de Estado insiste nesta «tecla» está a mentir a todos os portugueses, está a faltar à verdade, o que é gravíssimo, porque a questão subjacente a todo este modelo é muito importante.

Esta é que é a questão. O Sr. Ministro sabe disse e o Secretário de Estado também, pois até escreveu sobre esta matéria.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Se não sabem, deviam saber!

O **Orador**: — Isto é muito importante e, por isso, tem de ficar claro que é absolutamente lamentável aquilo que os senhores querem fazer aprovar nesta Câmara.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Diogo Feio.

O Sr. **Diogo Feio** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Após

ter feito sete perguntas muito concretas a qualquer um dos membros do Governo e de ter obtido sete não-respostas, é claríssimo que esta é a proposta dos objectivos escondidos e, ainda por cima, mal escondidos.

Em primeiro lugar, não fica clarificado o que vai acontecer em relação à carga fiscal dos portugueses e à aplicação do princípio pio de neutralidade fiscal que consta da proposta de lei, uma vez que ele não é explicado.

Em segundo lugar, não é explicada qual a operação de desorçamentação que está em causa e se se trata ou não de uma medida extraordinária, que tantas vezes foi criticada pelo Partido Socialista.

O Sr. **Presidente**: — Queira concluir, Sr. Deputado.

O **Orador**: — Vou concluir, Sr. Presidente.

Não ficou explicado se esta não é uma solução devida a um conjunto de más opções políticas, como, desde logo, a questão das SCUT.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O **Orador**: — Foi o Partido Socialista que transformou a Junta Autónoma das Estradas (JAE) em Estradas de Portugal e foi o Partido Socialista que criou as SCUT. Foi o Partido Socialista que agora fez esta alteração para SA. Com toda a sinceridade, são erros a mais para um partido só!!...

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Honório Novo.

O Sr. **Honório Novo** (PCP): — Sr. Presidente, rapidamente, vou fazer três perguntas.

O Sr. **Presidente**: — Em 17 segundos é um prodígio!

O **Orador**: — A primeira prende-se com o Fundo Florestal Permanente. Muito bem, era uma consigna-ção, mas o facto de o PSD ter feito uma consignação de receitas não legitima que o Governo do PS faça exactamente a mesma coisa.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Essa é que é essa!

O **Orador**: — Quanto à desorçamentação e à saída da empresa Estradas de Portugal das administra-ções públicas, vão ouvir a opinião do Governador do Banco de Portugal sobre esta operação?

Terceira, o Sr. Ministro das Finanças disse, em 16 de Junho, que a empresa Estradas de Portugal vai ser privatizada. Sr. Secretário de Estado, pensa que é legítimo, do ponto de vista político, que uma parte substancial dos nossos impostos vá funcionar, directamente, como receita própria de uma empresa priva-da?

Aplausos do PCP.

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Hugo Nunes.

O Sr. **Hugo Nunes** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} Deputadas e Srs. Deputa-dos: Estas novas intervenções voltam a tentar lançar confusão sobre um processo que tem pouco de con-fuso.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — O Sr. Secretário de Estado é que lançou a confusão!

O **Orador**: — Temos hoje um sistema em que o financiamento da administração rodoviária é feito com base em critérios de necessidade da entidade que administra o sistema rodoviário e de disponibilidade do Orçamento do Estado. Obviamente, isto pode originar decisões assentes em subjectividade.

A proposta de lei n.º 153/X, porque é dessa que estamos a falar, não estamos a falar das SCUT, porque dessas já falámos...

Protestos do PSD.

... e não vale a pena, agora, tentar vir ganhar o debate que perderam anteriormente.

Protestos do PSD.

Não faz sentido, ao discutir esta proposta de lei, tentarem, em desespero, vir ganhar o debate que já perderam anteriormente.

Aplausos do PS.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — O Sr. Secretário de Estado é que falou nas SCUT!

O **Orador**: — O que está em causa é uma proposta de lei que propõe clareza e objectividade no financiamento à actuação da rede rodoviária, com a transparência que a isso está associada.

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — Isso são *slogans*!

O **Orador**: — Quanto à desorçamentação e contabilização, o PSD é especialista nisso, como o passado demonstra. Tentaram fazê-lo, não concretizaram uma única proposta e, se fosse possível, portajariam todas as estradas, para financiar o sistema.

Do meu lado direito, defende-se que não se portaje nada, para que todos paguem. Ninguém paga, para que todos paguem!

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Isso é desonesto!

O **Orador**: — Meus Senhores, esta proposta de lei visa clarificar e conferir objectividade ao financiamento da Estradas de Portugal, e é disso que estamos a falar.

Aplausos do PS.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — É falta de honestidade!

Entretanto, assumiu a presidência o Sr. Vice-Presidente António Filipe.

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado do Tesouro e Finanças.

O Sr. **Secretário de Estado do Tesouro e Finanças**: — Sr. Presidente, a mistificação, pelos vistos, continua.

Não há, efectivamente, qualquer problema de desorçamentação. Não há qualquer problema de dupla tributação. Não há, repito, qualquer problema a este nível. Há uma diferenciação muito simples: actualmente, todos os cidadãos pagam a rede rodoviária, quer a utilizem, quer não a utilizem.

No futuro, com o novo modelo, propõe-se uma alteração substancial. A contribuição de quem utiliza, efectivamente, atendendo ao princípio do utilizador-pagador que os senhores tanto apreciam.

Mais: há uma diferença importante entre a contribuição rodoviária e o imposto sobre os produtos petrolíferos, que tem que ver com a diferenciação entre a tributação dos dois tipos de combustível, o gasóleo e da gasolina. Como os senhores viram, esta questão é tratada diferenciadamente, por razões de eficiência ambiental, que é outro dos princípios fundamentais subjacentes ao modelo de gestão e financiamento do sector rodoviário.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Mas o que é que isso tem a ver com engenharia financeira? Essa agora!

O **Orador**: — Quanto à audição do Banco de Portugal, todos temos sempre muito gosto em conversar sobre as mais variadas matérias com o Sr. Governador do Banco de Portugal, que é uma pessoa muito estimada e cuja opinião todos gostamos de ouvir. Mas a questão é muito simples: o Governo não tem de ouvir o Banco de Portugal sobre esta matéria.

Protestos do PSD.

O Sr. **Hugo Velosa** (PSD): — Não?!! Mas vai ouvir!

O **Orador**: — Mas, Srs. Deputados, porquê ouvir o Banco de Portugal?

Protestos do PSD.

Estamos a falar do modelo de gestão e financiamento do sector rodoviário. Que competências tem o Banco de Portugal quanto ao sector rodoviário? Não tem qualquer competência, nesta matéria!

Quanto à questão da privatização, julgo que já referi esta matéria ainda há pouco. Não há, neste momento, qualquer decisão tomada quanto à privatização da Estradas de Portugal.

A Sr.^a **Alda Macedo** (BE): — Já foi anunciada!

Protestos do PCP e do BE.

O **Orador**: — Se os Srs. Deputados quisessem ouvir como eu os ouvi, de uma forma tranquila e silenciosa, penso que todos teríamos a ganhar.

O Sr. **Presidente** (António Filipe): — Sr. Secretário de Estado, queira concluir, por favor.

O **Orador**: — A matéria da privatização consta da resolução do Conselho de Ministros, que aprova o modelo geral de gestão e financiamento do sector rodoviário e admite a hipótese de privatização em termos ainda a definir.

A Sr.^a **Alda Macedo** (BE): — Ora, aí está!

O **Orador**: — Pois bem, eu disse, há pouco, que o tema das privatizações para o próximo biénio será objecto de discussão ao nível do Conselho de Ministros. Será aprovada uma resolução especificamente sobre essa matéria, onde serão incluídas as empresas a privatizar nos próximos dois anos e em que termos.

Portanto, não vamos antecipar aqui uma discussão sobre questões relativamente às quais o Governo não tomou decisões.

Aplausos do PS.

O Sr. **Honório Novo** (PCP): — Sr. Presidente, peço a palavra para uma interpelação à Mesa.

O Sr. **Presidente** (António Filipe): — Espero que seja uma verdadeira interpelação. Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Honório Novo** (PCP): — Sr. Presidente, a minha interpelação é para, através da Mesa, procurar clarificar e, eventualmente, corrigir a afirmação do Sr. Secretário de Estado de que não haveria intenção do Governo de privatizar a Estradas de Portugal.

O Sr. **Ministro dos Assuntos Parlamentares**: — Não foi isso que o Sr. Secretário de Estado disse!

O **Orador**: — Tenho comigo cópia do relato integral do debate sobre as Grandes Opções do Plano para 2008, onde, pela voz do Sr. Ministro das Finanças, se diz, claramente, que esta empresa, a Estradas de Portugal, vai ser transformada numa sociedade anónima com capitais privados. Portanto, vai ser privatizada!

O Sr. **Hugo Nunes** (PS): — Isto é uma intervenção!

O **Orador**: — Assim, gostaria que fosse tirada uma cópia deste texto para distribuir ao Sr. Secretário de Estado, se o Sr. Presidente não se importar.

O Sr. **Presidente** (António Filipe): — Sr. Deputado, como compreende, a Mesa não está em condições de corrigir afirmações do Governo. O que pode fazer é dar a palavra ao Governo para que o possa fazer, querendo.

Pausa.

Tem a palavra o Sr. Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, mas peço-lhe que seja breve.

O Sr. **Secretário de Estado do Tesouro e Finanças**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado Honório Novo, não veja contradições nas minhas palavras nem ponha, por favor, na minha boca coisas que eu não disse. Eu não disse que não há intenção do Governo de privatizar. Não foi isso que eu disse. E também não estou a contrariar qualquer informação do Sr. Ministro das Finanças sobre esta matéria.

O que eu disse — repito e reafirmo — foi que o Governo, no modelo de gestão e de financiamento do sector rodoviário, admitiu como princípio estruturante o princípio da associação de capital privado para o financiamento da rede rodoviária.

Nesse sentido, para além dos projectos de parcerias público-privadas, admite a hipótese de abrir o capital da Estradas de Portugal a privado, mantendo a maioria do capital público e, como tal, a empresa mantém-se pública.

O Sr. **Presidente** (António Filipe): — Sr. Secretário de Estado, peço-lhe que conclua.

O **Orador**: — Portanto, neste sentido, não existe aqui qualquer contradição.

O Governo disse também, na resolução que aprovou, que isso será feito em termos a definir e esses termos constarão da resolução do Conselho de Ministros, que aprovará o programa geral de privatizações para os próximos dois anos.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente** (António Filipe): — Srs. Deputados, não havendo mais oradores inscritos, dou por encerrado o debate, na generalidade, da proposta de lei n.º 153/X.

Vamos passar à discussão, na generalidade, da proposta de lei n.º 139/X — Autoriza o Governo a legislar sobre a fixação do limite máximo de idade para o exercício de funções dos pilotos comandantes e co-pilotos de aeronaves operadas em serviços de transporte público comercial de passageiros, carga ou correio.

Para apresentar a proposta de lei, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações .

O Sr. **Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Quero começar por recordar que, quanto às questões relativas às regras e procedimentos internacionais respeitantes a aeronaves, pessoal, rotas e serviços de apoio à navegação aérea, Portugal, enquanto Estado-contratante da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, obrigou-se a aplicar as normas e regras que viessem a ser adoptadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO).

Foi, aliás, com base neste compromisso que, em 1978, acolheu na sua legislação interna a norma e a recomendação dessa instituição que, respectivamente, proibia os pilotos comandantes e recomendava que os co-pilotos não exercessem as suas funções em transporte aéreo comercial a partir dos 60 anos de idade.

É também com base nesse compromisso que hoje o Governo pretende verter para a legislação interna a Emenda 167 ao Anexo I à Convenção adoptada desde 23 de Novembro passado, que, entre outras matérias, vem estender este limite até aos 65 anos de idade.

Neste momento, Portugal é, aliás, dos poucos países europeus que ainda proíbe o exercício da profissão aos pilotos com menos de 65 anos em perfeitas condições de saúde, criando uma injustificada discriminação negativa para os seus pilotos, face aos seus pares europeus, inibindo-os do direito ao exercício da profissão, sem qualquer fundamento consistente de maior risco para a segurança de voo, tanto mais que a adopção desta regra, no domínio da harmonização europeia *standard* de licenças de pilotos de linha aérea, teve subjacente uma análise e conclusões detalhadas acerca dos riscos de acidente nesta faixa etária, critérios médicos, físicos e psicológicos, que, naturalmente, permitiram concluir pela não existência de risco acrescido para a segurança de voo.

Assim, porque se está a lidar com o factor humano, onde não são possíveis garantias absolutas, quer as organizações internacionais quer o Governo rodearam a introdução do novo limite de idade operacional com algumas cautelas adicionais, pelo que condicionaram o exercício da profissão até aos 65 anos à inserção do piloto numa tripulação múltipla, em que só um dos elementos pode ter mais de 60 anos.

Mas as cautelas com que o Governo pretende introduzir a alteração do limite de idade dos pilotos vão ainda mais longe e, por isso, introduzimos também um sistema de monitorização dos efeitos da alteração legislativa que aqui vimos hoje solicitar, através da criação de uma comissão de acompanhamento da aplicação do novo limite de idade, quer ao nível médico, quer ao nível da proficiência técnica, durante um prazo alargado de, pelo menos, cinco anos.

Pelo exposto, o Governo vem solicitar a esta Câmara autorização para proceder ao alargamento do limite de idade dos pilotos da aviação civil comercial de passageiros, carga ou correio dos actuais 60 anos para os 65 anos, condicionado à existência de uma tripulação mista, em que apenas um dos elementos tenha atingido os 60 anos e detenha certificação médica devidamente fundamentada, atendendo à idade, permitindo, deste modo, uniformizar o quadro jurídico interno com as normas técnicas emanadas pelas instituições internacionais do sector.

Concluo a minha intervenção, reiterando que esta iniciativa do Governo é indispensável para colocar Portugal em linha com as melhores práticas internacionais já adoptadas pela generalidade dos países da União Europeia e que, por isso, merecerá, certamente, o acolhimento de VV. Ex.^{as}.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente** (António Filipe): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Arménio Santos.

O Sr. **Arménio Santos** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Com este pedido de autorização legislativa, o Governo pretende alterar dos actuais 60 para 65 anos os limites da idade de exercício de funções dos pilotos comandantes e co-pilotos.

O Governo sustenta a sua proposta de lei em estudos feitos por vários países e em recomendações de organizações internacionais responsáveis pela aviação civil, designadamente a ICAO.

No entanto, a ICAO, Organização da Aviação Civil Internacional, ao permitir que os pilotos possam trabalhar até aos 65 anos, impõe duas condições: médicas, que passam por exames médicos adicionais aos pilotos situados na faixa etária entre os 60 e os 65 anos, e operacionais, exigindo que o piloto que atinja os 60 anos só possa voar integrado em tripulações múltiplas e desde que o outro piloto tenha idade inferior a 60 anos.

Percebe-se o alcance destes cuidados, tendo em conta os riscos que podem decorrer para a segurança dos passageiros e aeronaves, se surgir qualquer situação que condicione a plenitude das capacidades físicas, técnicas e psíquicas dos pilotos.

Refira-se que, formalmente, aquelas exigências da ICAO estão reflectidas no projecto de decreto-lei que o Governo anexa ao seu pedido de autorização legislativa.

Também registamos a criação de uma comissão de acompanhamento — composta por representantes das principais entidades do sector — para acompanhar e avaliar o impacto do alargamento do limite de idade dos pilotos abrangidos pelo referido diploma, esperando-se que essa comissão cumpra, de facto, a sua missão e não fique apenas pelo papel.

Mas falta uma peça fundamental que reputamos do maior interesse para podermos avaliar devidamente esta iniciativa do Governo. Referimo-nos às respostas que, no quadro do regime geral da segurança social, vão ser dadas, ou não, a estes profissionais nesta nova situação.

Importa saber, por exemplo, se razões ponderosas os obrigarem a cessar a sua actividade antes dos 65 anos, se vão beneficiar da sua pensão normal ou se, pelo contrário, vão ser penalizados e em que termos. É que, se o regime geral da segurança social for aplicado de forma simplista a estes profissionais, a necessidade de evitar pesadas penalizações na pensão pode levar a prolongar a actividade em condições de risco para a segurança. E o factor segurança, como sabemos, é o bem mais precioso do transporte aéreo.

Por isso, Sr. Presidente, é necessário que o Governo tenha sensibilidade para este problema e que, em diálogo construtivo com os representantes dos pilotos — Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil e Associação Portuguesa de Pilotos de Linha Aérea —, encontre os termos adequados e justos para o diploma que tem de regular as condições de acesso à pensão de invalidez e de velhice dos pilotos comandantes e co-pilotos.

O PSD vai dar o seu apoio a esta proposta do Governo, mas esperamos, como referi, que o diploma complementar respeitante à segurança social não seja afectado pelos tiques de autoritarismo que têm caracterizado o Governo e que, pelo contrário, seja participado pelas organizações dos pilotos e seja conduzido com bom senso e sentido de responsabilidade.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente** (António Filipe): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Nestes 3 minutos que temos para intervir, começamos por considerar lamentável que esta medida que o Governo pretende adoptar, do aumento da idade limite para as funções de piloto de linha aérea, esteja a ser tratada desta maneira, com uma simples autorização legislativa, com um debate «relâmpago», passando o processo a grande velocidade para o sossego dos gabinetes ministeriais.

Estamos perante uma opção injusta e perigosa, que decorre de um processo, no mínimo, pouco transparente e de uma fundamentação técnica, no mínimo, de duvidosa credibilidade.

Esta proposta do Governo diz respeito à «permissão» para um piloto de linha aérea poder exercer a sua profissão depois dos 60 anos. Mas o que não foi dito é que o Governo tem na calha uma outra proposta, que visa instaurar a «obrigação» de exercer funções, aumentando a idade de reforma destes pilotos. Essa proposta está em preparação, embora tenha sido convenientemente deixada para depois, e ainda não deu entrada na Assembleia!

O Sr. **Álvaro Saraiva** (Os Verdes): — Muito bem!

O **Orador**: — Está em causa um problema de segurança do transporte aéreo, está em causa o respeito

pela saúde e a própria dignidade destes profissionais, mas está também em causa a seriedade e a honestidade política na forma como o Governo conduz este processo.

O Governo pretende justificar esta medida com «alterações sociais importantes» — e lá vem essa espécie de imposto sobre o aumento da esperança média de vida. Mas nem uma palavra se diz quanto às profundas mudanças verificadas na aviação civil: mais horas de voo com menos tempo de repouso, a maiores altitudes, com maior exposição a maiores radiações, mais variações climáticas, de pressão atmosférica, com baixos níveis de oxigenação.

O Governo chega ao ponto de afirmar que o desgaste fisiológico da idade é pouco nítido, porque é compensado pelo treino e pela experiência acumulada! E invoca estudos que, supostamente, demonstram não existir qualquer diferença entre o risco de acidente em pilotos entre os 60 e os 65 anos e os outros grupos etários.

Aqui, voltamos à velha história dos estudos que servem objectivos. Note-se que o Governo ignorou o estudo internacional da Flight Safety Foundation, que concluiu ocorrer entre os 55 e os 65 anos a morte de 60% dos pilotos. Não venha o Governo falar em esperança de vida, e muito menos nos exames médicos semestrais, porque isso já hoje acontece para os pilotos a partir dos 40 anos! É a própria IFALPA (Federação Internacional das Associações de Pilotos de Linha Aérea) que afirma que a partir das 10 000 horas de voo está adquirindo o nível máximo de desempenho do piloto.

Sabemos que o Governo se baseou num estudo do Instituto Nacional de Aviação Civil, que apresenta uma base de incidência de 7060 pilotos portugueses. Mas nem que se juntassem todos os pilotos de linha aérea desde os primórdios da aviação civil em Portugal se teria um número destes! Isto é o resultado de juntar todos os processos médicos de forma indiscriminada, misturando o que é incomparável e confundindo causas e realidades. Não é sério trabalhar numa base destas.

O Sr. Bernardino Soares (PCP): — Muito bem!

O Orador: — Como também não é sério apresentar esta medida como uma «inevitabilidade» face ao que vem das organizações internacionais. Até porque o Estado português teve uma palavra a dizer neste debate, no quadro da ICAO. E, embora as estruturas representativas dos pilotos tenham questionado expressamente o Governo, desde Abril de 2005 sobre o seu posicionamento neste processo, a resposta nunca foi dada. Pois bem, o resultado está à vista.

O verdadeiro cerne do problema é a opção deste Governo em servir os interesses dos grupos económicos, custe o que custar. E se, nesse caso, isso significa colocar um piloto de linha aérea com 65 anos a transportar passageiros, então é por aí que vai o Governo e a maioria que o suporta. São opções arbitrárias e irresponsáveis, que merecem a nossa oposição, a nossa condenação e o nosso voto contra.

Aplausos do PCP.

O Sr. Presidente (António Filipe): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Mota Soares.

O Sr. Pedro Mota Soares (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O Governo dirige-se, hoje, à Câmara para, através desta proposta de lei n.º 139/X, lhe ser concedida uma autorização para legislar sobre a fixação do limite máximo da idade para o exercício das funções dos pilotos e dos co-pilotos de aeronaves dos voos ditos comerciais.

Diga-se, em abono da verdade, que esta matéria está regulamentada num tratado internacional subscrito pelo Estado português, a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, que, no caso de Portugal, foi aprovada pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de Fevereiro de 1947, e ratificada em 28 de Abril de 1948, em que os Estados-contratantes se obrigaram a aplicar uniformemente as regras e procedimentos internacionais relativos às aeronaves, ao pessoal, às rotas e aos serviços de apoio à navegação aérea que sejam adoptados pela Organização da Aviação Civil Internacional, na forma de anexos a esta Convenção.

Portugal, desde então, estabeleceu, como limite, a idade dos 60 anos para o exercício das funções de piloto comandante de uma aeronave, operando em serviços aéreos internacionais regulares ou em operações de transporte aéreo não regular remunerados, recomendando o mesmo limite para os co-pilotos.

Como é óbvio, vários factores determinavam este limite que tinha subjacente o conceito de que existiria um risco acrescido de incapacitação súbita em voo para o grupo etário a partir dos 60 anos, o que determinaria uma maior possibilidade de acidente. A lógica, obviamente, era sempre a da segurança dos próprios e a dos passageiros.

Sucede, porém, que desde essa altura ocorreram alterações sociais muito importantes, assistindo-se a um desenvolvimento tecnológico que induziu um aumento de qualidade na prestação de cuidados de saúde às populações e, consequentemente, um aumento da esperança de vida e, objectivamente, também um aumento das condições para o exercício de funções profissionais, a partir dessa data. E isso mesmo levou as Joint Aviation Authorities (JAA) — um organismo associado à Conferência Europeia de Aviação Civil e que integra as autoridades nacionais de aviação civil dos Estados europeus, subscritoras dos convénios

relativos à elaboração, adopção e aplicação das normas técnicas comuns — a sugerirem e a legislarem no sentido de os pilotos, quer na situação de comandante, quer na situação co-piloto, poderem voar em voos comerciais até aos 65 anos de idade, desde que seja em operações de tripulação múltipla e nenhum outro membro da tripulação de voo (o comandante ou o co-piloto) tenha atingido a idade dos 60 anos. Reconheceu-se que esta regra, adoptada no domínio da harmonização europeia dos *standards* das licenças de pilotos de linha aérea, teve subjacente à sua adopção uma análise e conclusões detalhadas acerca dos riscos de acidente nesta faixa etária, critérios médicos, físicos e psicológicos, que, naturalmente, permitiram concluir pela inexistência de qualquer risco acrescido para a segurança de voo.

Recentemente, também o Conselho da OACI produziu uma alteração que segue a mesma linha de orientação, já preconizada por essas JAA, isto é, o alargamento da idade dos pilotos comerciais que operam em aeronaves de dois pilotos, em mais cinco anos, ou seja, até aos 65 anos de idade.

Por isso mesmo, viabilizaremos também esta proposta de lei, chamando, no entanto, a atenção do Governo, quer na comissão de acompanhamento, quer de *motu proprio*, para um problema que se pode colocar, que é exactamente o de os pilotos que, a partir dos 60 anos, não se sintam, por vontade própria, não sintam que têm condições de continuar a exercer as suas funções profissionais.

O Sr. **Presidente** (António Filipe): — Queira concluir, Sr. Deputado.

O **Orador**: — Concluo de imediato, Sr. Presidente.

O que acontecerá a estes pilotos? Ser-lhes-á aplicado o novo regime da segurança social, que é altamente penalizador para quem pretenda a reforma antecipada, ou será criado um regime específico para estes profissionais, solução que o CDS preconiza e preferia ver consagrada?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Governo tem a resposta na gaveta!

O **Orador**: — Esta questão fica sem resposta, o que é pena, porque é uma questão muito importante e determinante neste debate.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente** (António Filipe): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Álvaro Saraiva.

O Sr. **Álvaro Saraiva** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O Governo apresenta-nos a proposta de lei n.º 139/X, que tem como objectivo o pedido de autorização para legislar sobre a fixação do limite máximo de idade para o exercício de funções dos pilotos, comandantes e co-pilotos de aeronaves operadas em serviços de transporte público comercial de passageiros, carga ou correio.

Um dos motivos desta proposta é o de flexibilizar a regra do limite de 60 anos de idade para o exercício da profissão, permitindo que, de acordo com a Emenda 167 da ICAO ao Anexo I à Convenção de Chicago, a profissão possa ser exercida até ao limite de 65 anos.

Diz o Governo que um dos factores que suporta esta proposta é o de que o avanço e desenvolvimento tecnológico induziu um aumento de qualidade na prestação de cuidados de saúde e um aumento da esperança de vida.

Dizemos nós: o aumento da esperança de vida não afasta o processo natural de envelhecimento nem o atenua, é simplesmente uma decorrência de determinado padrão de nível de saúde.

A profissão de piloto é uma profissão de extrema exigência e de desgaste rápido.

O Centro da Performance Humana, no seu parecer sobre medicina aeronáutica e sobre a saúde dos tripulantes de cabine, considera a actividade profissional condicionada por diversas formas de *stress* e, no seu conjunto, deve ser encarada como um trabalho em situação extrema. Já em tempos a Direcção-Geral de Operações de Voo da TAP considerava que esta profissão era desgastante, salientando as condições muito particulares que promovem um desgaste evidente, designadamente a atmosfera artificial, com reduzidas percentagens de oxigénio, microvibrações de voo, mudanças repentinas e frequentes de fusos horários.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Governo está farto de saber disto!

O **Orador**: — Tudo isto fundamenta o Decreto-Lei n.º 392/90, que fixa em 60 anos a idade da reforma dos pilotos.

Em nosso entender, nada se alterou. Acresce que, no estado actual da investigação médica, não se pode afirmar que o aumento do limite de idade, consagrado na proposta, permite manter os níveis de segurança actuais.

Mais uma vez, o Governo, a coberto de normas internacionais — e diga-se, Sr. Secretário de Estado,

que a Emenda 167 da Convenção de Chicago é apenas uma recomendação e, portanto, não obriga à transposição para a legislação portuguesa —, arranja argumento para penalizar aqueles que trabalham toda uma vida, destacando-se, nesta matéria, o aumento da idade de reforma.

Assim sendo, duas questões se colocam, a primeira das quais tem a ver com o seguinte: segundo o Governo, o aumento da idade de reforma de 60 para 65 anos não traz problemas. Então, por que tem o legislador necessidade de garantir que só um membro da tripulação tenha mais de 60 anos?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Exactamente!

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — Boa pergunta!

O **Orador**: — Há ou não perigo para a segurança de voo?!

Segunda pergunta: o Governo pode garantir aqui, nesta Assembleia, que a idade de reforma dos pilotos se mantém nos 60 anos e não irá sofrer alterações nos próximos anos? É que Os Verdes não poderão viabilizar esta proposta.

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Sr. **Presidente** (António Filipe): — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.^a Deputada Mariana Aiveca.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Esta proposta de lei traduz, mais uma vez, uma lógica com a qual o Bloco de Esquerda não está de acordo: se se vive mais tempo, o prémio será sempre o de trabalhar mais tempo.

O Sr. Secretário de Estado disse aqui que esta proposta visava suprir uma discriminação negativa dos pilotos portugueses relativamente aos demais e, por isso mesmo, há que lhes dar um prémio, há que não os discriminar negativamente e, portanto, obrigá-los a trabalhar mais.

Mas, Sr. Secretário de Estado, é a própria exposição de motivos desta proposta de lei que estabelece o seguinte: «De qualquer modo, em Portugal, o principal problema para a avaliação do risco de acidente em pilotos de linha aérea entre os 60 e 65 anos tem sido a falta de dados sobre a saúde destes após os 60 anos, idade a partir da qual a maioria deixa de fazer exames médicos para efeitos de certificação médica». Ora, impunha-se que esta alteração também tivesse isto em conta, ou seja, os outros países fizeram os seus estudos, Portugal tem este défice, continua a não querer fazer os estudos mas impõe já a medida e fará os estudos *a posteriori*. Não se entende esta pressa do Governo em querer impor sempre aquilo que é pior para as pessoas!

Por outro lado, coloca-se uma outra questão que os próprios pilotos têm vindo a constatar e que, segundo eles, foi consensualizada com o Governo: esta alteração poderia ser gradual, isto é, acompanhada dos estudos e gradual. Ora, o que temos aqui é uma proposta onde se cria já a obrigatoriedade, o que suscita, objectivamente, problemas. E há problemas, nomeadamente, em relação à questão da segurança social e aos estudos que se prendem com a questão das horas de voo que os pilotos, em Portugal, também ultrapassam em muito, com tudo o que de negativo daí advém.

Portanto, no que diz respeito ao Bloco de Esquerda, consideramos que tinha de ter havido muito mais cautelas.

Consideramos que esta proposta de lei tinha de ter sido antecedida de estudos, tinha de ter sido melhor negociada com os representantes dos visados e não ter havido, primeiro, uma proposta e, a seguir, o acompanhamento. Ora, os estudos não existem.

Por essa razão, e porque estamos contra a lógica de que sempre serão premiadas as pessoas que vivem mais trabalhando mais...

O Sr. **Ministro dos Assuntos Parlamentares**: — Fazem mal!

A **Oradora**: — ... — é o prémio da modernidade com que este Governo tem brindado todos os trabalhadores, até para suprir as tais discriminações negativas que, de facto, são uma nova filosofia que o Sr. Secretário de Estado aqui trouxe —, estaremos contra esta filosofia e esta proposta de lei.

Aplausos do BE.

O Sr. **Presidente** (António Filipe): — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.^a Deputada Esmeralda Ramires.

A Sr.^a **Esmeralda Ramires** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Através da proposta de lei n.º 139/X, o Governo solicita à Assembleia da República autorização para legis-

lar sobre uma medida instrumental que consubstancia uma resposta a uma necessidade premente, no âmbito da igualdade de oportunidades aos trabalhadores de uma mesma profissão, no quadro da União Europeia.

De facto, face à harmonização europeia dos *standards* das licenças de pilotos de linha aérea, segundo os quais os pilotos podem voar, em voo comercial, até aos 65 anos de idade, desde que em operações de tripulação múltipla e que nenhum outro membro da tripulação tenha atingido os 60 anos, o regime jurídico português, que previa a idade de 60 anos como limite para o exercício da actividade do piloto, passou a ficar desajustado.

Impunha-se, assim, introduzir as alterações necessárias no ordenamento jurídico português, em ordem a uniformizá-lo com as normas internacionais, uma vez que tal desajustamento constituía uma situação de desigualdade que importa corrigir.

O Governo e o Grupo Parlamentar do Partido Socialista não ignoram, antes pelo contrário reconhecem, as condições inerentes ao desempenho das funções de piloto e o desgaste físico e psíquico que lhes está associado.

Mas, perante a garantia de que essas condições não oferecem risco acrescido, não se justifica que se mantenha para os pilotos portugueses um regime de exercício profissional diferente do contexto europeu.

Vozes do PS: — Muito bem!

A **Oradora**: — Por isso se compreende que o Governo queira fixar os 65 anos como limite de idade para o exercício das funções de comandante e de co-piloto das aeronaves operadas em serviços de transporte público comercial, assegurando, contudo, e bem, no nosso entendimento, que o exercício das aludidas funções, a partir dos 60 anos e até aos 65 anos, seja tutelado pela garantia da verificação das condições de saúde e de segurança necessárias.

Tal garantia, conforme à Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), está prevista no projecto de diploma em discussão e consubstancia-se na condição de certificação médica dos pilotos comandantes e co-pilotos, para efeitos de manutenção ou emissão da respectiva licença, e no duplo condicionalismo de só poderem exercer as suas funções como membros de uma tripulação múltipla e como único membro da tripulação técnica de voo que tenha atingido os 60 anos de idade.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Isto dá cá uma garantia!...

A **Oradora**: — Trata-se, assim, de um regime legal de exercício profissional justo, equilibrado e adequado aos vários interesses em presença.

O Grupo Parlamentar do Partido Socialista felicita o Governo pela iniciativa legislativa, na convicção de que, com a introdução das aludidas regras já adoptadas pela maioria dos países, fica assegurado aos pilotos portugueses um direito que lhes estava vedado, que os discriminava face aos pilotos de outros países e que corresponde a uma justa e legítima expectativa de muitos pilotos portugueses.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente** (António Filipe): — Sr.^{as} e Srs. Deputados, está encerrado o debate da proposta de lei n.º 139/X.

A próxima sessão plenária terá lugar na quarta-feira, dia 11, com a seguinte ordem de trabalhos: período de antes da ordem do dia e período da ordem do dia, que será preenchido por um debate de urgência, requerido pelo Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda, sobre política de transportes nas áreas metropolitanas, a que se seguirá a apreciação, na generalidade, da proposta de lei n.º 150/X — Aprova a lei relativa à implementação da Convenção sobre a Proibição do Desenvolvimento, Produção, Armazenagem e Utilização de Armas Químicas e sobre a sua Destruição e, seguidamente, haverá lugar à apreciação de duas petições.

Está encerrada a sessão.

Eram 13 horas e 25 minutos.

Srs. Deputados que entraram durante a sessão:

Partido Socialista (PS):

João Raul Henriques Sousa Moura Portugal
Jorge Manuel Gouveia Strecht Ribeiro
José Carlos Correia Mota de Andrade
Renato José Diniz Gonçalves
Ricardo Manuel Ferreira Gonçalves

Rui do Nascimento Rabaça Vieira
Sandra Marisa dos Santos Martins Catarino da Costa

Partido Social Democrata (PSD):

António Alfredo Delgado da Silva Preto
António Paulo Martins Pereira Coelho
Emídio Guerreiro
Luís Filipe Alexandre Rodrigues
Luís Miguel Pais Antunes
Miguel Bento Martins da Costa de Macedo e Silva
Pedro Augusto Cunha Pinto
Pedro Miguel de Santana Lopes
Rui Manuel Lobo Gomes da Silva
Sérgio André da Costa Vieira

Partido Comunista Português (PCP):

José Honório Faria Gonçalves Novo

Partido Popular (CDS-PP):

Nuno Miguel Miranda de Magalhães
Paulo Sacadura Cabral Portas

Bloco de Esquerda (BE):

Helena Maria Moura Pinto

Srs. Deputados não presentes à sessão por se encontrarem em missões internacionais:

Partido Socialista (PS):

João Barroso Soares
José Eduardo Vera Cruz Jardim
Maria Antónia Moreno Areias de Almeida Santos
Osvaldo Alberto Rosário Sarmento e Castro

Partido Social Democrata (PSD):

Jorge Tadeu Correia Franco Morgado
Luís Álvaro Barbosa de Campos Ferreira

Partido Comunista Português (PCP):

José Batista Mestre Soeiro

Srs. Deputados que faltaram à sessão:

Partido Socialista (PS):

Alcídia Maria Cruz Sousa de Oliveira Lopes
Glória Maria da Silva Araújo
Joaquim Barbosa Ferreira Couto
Luísa Maria Neves Salgueiro
Luiz Manuel Fagundes Duarte
Maria de Lurdes Ruivo
Maria do Rosário Lopes Amaro da Costa da Luz Carneiro
Pedro Nuno de Oliveira Santos
Rosa Maria da Silva Bastos da Horta Albernaz
Rosalina Maria Barbosa Martins

Partido Social Democrata (PSD):

Carlos António Páscoa Gonçalves
Carlos Jorge Martins Pereira
Carlos Manuel de Andrade Miranda

Fernando Mimoso Negrão
Jorge José Varanda Pereira
José Mendes Bota
José Raúl Guerreiro Mendes dos Santos
Luís Manuel Gonçalves Marques Mendes
Melchior Ribeiro Pereira Moreira
Paulo Miguel da Silva Santos
Pedro Miguel de Azeredo Duarte
Ricardo Jorge Olímpio Martins

Partido Comunista Português (PCP):

Agostinho Nuno de Azevedo Ferreira Lopes

Partido Popular (CDS-PP):

Telmo Augusto Gomes de Noronha Correia
Teresa Margarida Figueiredo de Vasconcelos Caeiro

DIVISÃO DE REDACÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL