



DIÁRIO da Assembleia da República

IX LEGISLATURA

2.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2003-2004)

REUNIÃO PLENÁRIA DE 31 DE MARÇO DE 2004

Presidente: Ex.^{mo} Sr. João Bosco Soares Mota Amaral

Secretários: Ex.^{mos} Srs. Fernando Santos Pereira
Rosa Maria da Silva Bastos da Horta Albernaz
Henrique Jorge Campos Cunha
António João Rodeia Machado

SUMÁRIO

O Sr. Presidente declarou aberta a sessão às 15 horas.

Deu-se conta da entrada na Mesa do projecto de resolução n.º 239/IX.

Procedeu-se a um debate de urgência, requerido pelo Grupo Parlamentar do PS, sobre o aeroporto da Ota, tendo usado da palavra, a diverso título, além do Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação (António Carmona Rodrigues) e do Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas (Jorge Costa), os Srs. Deputados José Junqueiro (PS), Fernando Pedro Moutinho (PSD), José Magalhães (PS), Marco António Costa (PSD), António Costa e José Augusto de Carvalho (PS), Isabel Gonçalves (CDS-PP), Bruno Dias (PCP), Luís Fazenda (BE), Heloísa Apolónia (Os Verdes), José António Silva (PSD) e Nelson Baltazar (PS).

No encerramento do debate, usaram da palavra o Sr. Ministro e o Sr. Deputado José Miguel Medeiros (PS).

Foi apreciada a proposta de resolução n.º 44/IX — Aprova, para ratificação, a Decisão do Conselho, reunido ao nível dos Chefes de Estado ou de Governo, de 21 de Março de 2003, relativa a uma alteração do n.º 2 do artigo 10.º dos Estatutos do Sistema Europeu de Bancos Centrais e do Banco Central Europeu. Intervieram, a diverso

título, além do Sr. Secretário de Estado do Orçamento (Norberto Rosas), os Srs. Deputados Elisa Guimarães Ferreira (PS) — que também interveio na qualidade de relatora da Comissão de Assuntos Europeus e Política Externa —, Pinho Cardão (PSD), Honório Novo (PCP), Francisco Louçã (BE) e Miguel Anacoreta Correia (CDS-PP).

Por fim, a Câmara apreciou a proposta de resolução n.º 57/IX — Aprova, para ratificação, o Acordo sobre a Participação da República Checa, da República da Estónia, da República do Chipre, da República da Letónia, da República da Lituânia, da República da Hungria, da República de Malta, da República da Polónia, da República da Eslovénia e da República Eslovaca no Espaço Económico Europeu assinado no Luxemburgo, em 14 de Outubro de 2003. Proferiram intervenções o Sr. Secretário de Estado das Comunidades Portuguesas (José Cesário) e os Srs. Deputados João Moura (PSD), Henrique Campos Cunha (CDS-PP), Honório Novo (PCP) e Guilherme d'Oliveira Martins (PS).

Deu-se conta da entrada na Mesa das interpelações n.ºs 11/IX (BE) e 12/IX (Os Verdes).

O Sr. Presidente encerrou a sessão eram 17 horas e 45 minutos.

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

Eram 15 horas.

Srs. Deputados presentes à sessão:

Partido Social Democrata (PSD):

Abílio Jorge Leite Almeida Costa
Alberto Pedro Caetano
Ana Paula Rodrigues Malojo
António Carlos de Sousa Pinto
António Edmundo Barbosa Montalvão Machado
António Fernando de Pina Marques
António Henriques de Pinho Cardão
António Joaquim Almeida Henriques
António Manuel da Cruz Silva
António Maria Almeida Braga Pinheiro Torres
António Pedro Roque da Visitação Oliveira
António Ribeiro Cristóvão
Arménio dos Santos
Bernardino da Costa Pereira
Bruno Jorge Viegas Vitorino
Carlos Alberto da Silva Gonçalves
Carlos Alberto Rodrigues
Carlos Manuel de Andrade Miranda
Carlos Parente Antunes
Daniel Miguel Rebelo
Diogo de Sousa Almeida da Luz
Eduardo Artur Neves Moreira
Fernando António Esteves Charrua
Fernando Jorge Pinto Lopes
Fernando Pedro Peniche de Sousa Moutinho
Fernando Santos Pereira
Francisco José Fernandes Martins
Gonçalo Dinis Quaresma Sousa Capitão
Gonçalo Miguel Lopes Breda Marques
Hugo José Teixeira Velosa
Isménia Aurora Salgado dos Anjos Vieira Franco
João Bosco Soares Mota Amaral
João Carlos Barreiras Duarte
João Eduardo Guimarães Moura de Sá
João José Gago Horta
João Manuel Moura Rodrigues
Joaquim Carlos Vasconcelos da Ponte
Joaquim Miguel Parelho Pimenta Raimundo
Joaquim Virgílio Leite Almeida da Costa
Jorge Manuel Ferraz de Freitas Neto
Jorge Nuno Fernandes Traila Monteiro de Sá
Jorge Tadeu Correia Franco Morgado
José António Bessa Guerra
José António de Sousa e Silva
José Luís Campos Vieira de Castro
José Manuel de Lemos Pavão
José Manuel de Matos Correia
José Manuel dos Santos Alves
José Manuel Ferreira Nunes Ribeiro
José Miguel Gonçalves Miranda
Judite Maria Jorge da Silva
Luís Álvaro Barbosa de Campos Ferreira

Luís Cirilo Amorim de Campos Carvalho
Luís Filipe Alexandre Rodrigues
Luís Filipe Montenegro Cardoso de Moraes Esteves
Luís Filipe Soromenho Gomes
Luís Maria de Barros Serra Marques Guedes
Manuel Alves de Oliveira
Manuel Filipe Correia de Jesus
Manuel Ricardo Dias dos Santos Fonseca de Almeida
Marco António Ribeiro dos Santos Costa
Maria Assunção Andrade Esteves
Maria Aurora Moura Vieira
Maria da Graça Ferreira Proença de Carvalho
Maria Eduarda de Almeida Azevedo
Maria Eulália Silva Teixeira
Maria Goreti Sá Maia da Costa Machado
Maria Isilda Viscata Lourenço de Oliveira Pegado
Maria João Vaz Osório Rodrigues da Fonseca
Maria Leonor Couceiro Pizarro Beleza de Mendonça Tavares
Maria Manuela Aguiar Dias Moreira
Maria Natália Guterres V. Carrascalão da Conceição Antunes
Maria Ofélia Fernandes dos Santos Moleiro
Maria Paula Barral Carloto de Castro
Maria Teresa da Silva Morais
Melchior Ribeiro Pereira Moreira
Miguel Jorge Reis Antunes Frasquilho
Paulo Jorge Frazão Batista dos Santos
Pedro Filipe dos Santos Alves
Pedro Miguel de Azereedo Duarte
Rodrigo Alexandre Cristóvão Ribeiro
Rui Miguel Lopes Martins de Mendes Ribeiro
Salvador Manuel Correia Massano Cardoso
Sérgio André da Costa Vieira
Vasco Manuel Henriques Cunha
Vítor Manuel Roque Martins dos Reis

Partido Socialista (PS):

Alberto Bernardes Costa
Alberto de Sousa Martins
Alberto Marques Antunes
Ana Catarina Veiga Santos Mendonça Mendes
Ana Maria Benavente da Silva Nuno
Antero Gaspar de Paiva Vieira
António Alves Marques Júnior
António Bento da Silva Galamba
António de Almeida Santos
António Fernandes da Silva Braga
António José Martins Seguro
António Luís Santos da Costa
António Ramos Preto
Artur Miguel Claro da Fonseca Mora Coelho
Artur Rodrigues Pereira dos Penedos
Ascenso Luís Seixas Simões
Augusto Ernesto Santos Silva
Carlos Manuel Luís
Eduardo Luís Barreto Ferro Rodrigues
Elisa Maria da Costa Guimarães Ferreira
Fausto de Sousa Correia
Fernando dos Santos Cabral
Fernando Pereira Cabodeira

Fernando Pereira Serrasqueiro
Fernando Ribeiro Moniz
Francisco José Pereira de Assis Miranda
Guilherme Valdemar Pereira D'Oliveira Martins
Jaime José Matos da Gama
Jamila Bárbara Madeira e Madeira
João Rui Gaspar de Almeida
Joel Eduardo Neves Hasse Ferreira
Jorge Paulo Sacadura Almeida Coelho
José Adelmo Gouveia Bordalo Junqueiro
José António Fonseca Vieira da Silva
José Apolinário Nunes Portada
José Augusto Clemente de Carvalho
José Carlos Correia Mota de Andrade
José da Conceição Saraiva
José Eduardo Vera Cruz Jardim
José Manuel Lello Ribeiro de Almeida
José Manuel Pires Epifânio
José Manuel Santos de Magalhães
José Maximiano de Albuquerque Almeida Leitão
José Miguel Abreu de Figueiredo Medeiros
José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa
Júlio Francisco Miranda Calha
Laurentino José Monteiro Castro Dias
Leonor Coutinho Pereira dos Santos
Luís Afonso Cerqueira Natividade Candal
Luís Alberto da Silva Miranda
Luís Manuel Capoulas Santos
Luís Manuel Carvalho Carito
Luísa Pinheiro Portugal
Luiz Manuel Fagundes Duarte
Manuel Maria Ferreira Carrilho
Manuel Pedro Cunha da Silva Pereira
Maria Amélia do Carmo Mota Santos
Maria Cristina Vicente Pires Granada
Maria Custódia Barbosa Fernandes Costa
Maria do Rosário Lopes Amaro da Costa da Luz Carneiro
Maria Helena do Rêgo da Costa Salema Roseta
Maria Isabel da Silva Pires de Lima
Maria Manuela de Macedo Pinho e Melo
Maximiano Alberto Rodrigues Martins
Miguel Bernardo Ginestal Machado Monteiro Albuquerque
Nelson da Cunha Correia
Nelson Madeira Baltazar
Osvaldo Alberto Rosário Sarmento e Castro
Paula Cristina Ferreira Guimarães Duarte
Renato Luís de Araújo Forte Sampaio
Rosa Maria da Silva Bastos da Horta Albernaz
Rosalina Maria Barbosa Martins
Rui António Ferreira da Cunha
Rui do Nascimento Rabaça Vieira
Sónia Ermelinda Matos da Silva Fertuzinhos
Victor Manuel Bento Baptista
Vitalino José Ferreira Prova Canas
Vítor Manuel Sampaio Caetano Ramalho
Zelinda Margarida Carmo Marouço Oliveira Semedo

Partido Popular (CDS-PP):
Álvaro António Magalhães Ferrão de Castello-Branco

António Herculano Gonçalves
Diogo Nuno de Gouveia Torres Feio
Henrique Jorge Campos Cunha
Isabel Maria de Sousa Gonçalves dos Santos
João Guilherme Nobre Prata Fragoso Rebelo
João Rodrigo Pinho de Almeida
Manuel de Almeida Cambra
Manuel Miguel Pinheiro Paiva
Narana Sinai Coissoró
Paulo Daniel Fugas Veiga
Telmo Augusto Gomes de Noronha Correia

Partido Comunista Português (PCP):

António Filipe Gaião Rodrigues
António João Rodeia Machado
Bruno Ramos Dias
Carlos Alberto do Vale Gomes Carvalhas
Jerónimo Carvalho de Sousa
José Honório Faria Gonçalves Novo
Lino António Marques de Carvalho
Maria Luísa Raimundo Mesquita

Bloco de Esquerda (BE):

Alda Maria Botelho Correia Sousa
Francisco Anacleto Louçã
Luís Emídio Lopes Mateus Fazenda

Partido Ecologista «Os Verdes» (PEV):

Heloísa Augusta Baião de Brito Apolónia

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, o Sr. Secretário vai proceder à leitura do expediente.

O Sr. Secretário (Fernando Santos Pereira): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, deu entrada na Mesa, e foi admitido, o projecto de resolução n.º 239/IX — Cessação da vigência do Decreto-Lei n.º 28/2004, de 4 de Fevereiro, que estabelece o novo regime jurídico de protecção social na eventualidade de doença, no âmbito do subsistema previdencial de segurança social (PCP).

O Sr. Presidente: — Sr.^{as} Deputadas e Srs. Deputados, os nossos trabalhos de hoje são preenchidos integralmente com um debate de urgência, requerido pelo Grupo Parlamentar do PS, sobre o aeroporto da Ota.

Está já inscrito o Sr. Deputado que vai introduzir o debate, por parte do Partido Socialista, mas falta o Governo, pelo que vamos aguardar breves instantes até que esteja presente.

Pausa.

Srs. Deputados, estamos em condições de iniciar o debate, uma vez que já se encontram presentes o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação e o Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas, a quem cumprimento.

Para uma intervenção, de abertura deste debate de urgência, tem, então, a palavra o Sr. Deputado José Junqueiro.

O Sr. José Junqueiro (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Este é um governo em omissão!

O Governo, através do seu instável Ministro das Obras Públicas, acaba de fazer, na última semana, mais um «mortal de costas» ao dizer o contrário do que já disse, que, por acaso, é o contrário do que tencionava fazer e que, agora, é também o contrário do que andava a dizer e o oposto do que as pessoas pensavam que tencionava fazer; ou seja, não haverá Ota, haverá Ota, não há decisão, só haverá decisão em 2006. Não perceberam? Nós também não! Mas isto é exactamente o que acontece com a política do

Governo!

O Sr. José Magalhães (PS): — É um novo estilo!

Aplausos do PS.

O Orador: — Este Governo é um governo em omissão!

Até lá, até 2006, até à tomada de posse do novo governo do Partido Socialista, o que este Governo quer fazer é entreter a opinião pública, fintar o Movimento Pró-Ota, fazendo-o acreditar que, depois de tantos meses de espera, ainda é possível que o Ministro os receba e que, depois de tantos anos de espera, ainda haverá decisão sobre o aeroporto. Até lá, vai dizendo, candidamente, que isto nem vem no Programa do Governo e que nem se percebe, por isso, o falatório sobre assunto tão de somenos.

O que pensará Santana Lopes, que, na sua qualidade de Presidente do conselho da região, o *primus inter pares* do poder local, exigia o novo aeroporto da Ota, com celeridade e com moções votadas na Assembleia Municipal da Figueira da Foz? Penso que, a continuar assim, o Ministro das Obras Públicas arrisca-se a ficar de castigo, como «explicador do reino» sobre o túnel do Marquês.

O Sr. José Magalhães (PS): — Exacto!

Protestos do Deputado do PSD Cruz Silva.

O Orador: — Este é um governo em omissão!

Lembro que o ex-Ministro Valente de Oliveira, em Janeiro de 2003, afirmou que levar a Portela até aos 18 milhões de passageiros, cúmulo dos máximos, teria um preço exorbitante a pagar pelo sector público, o qual, só por si, seria superior à participação pública na construção do aeroporto da Ota. E acrescentou: «Prevê-se que a Ota entre em funcionamento com uma capacidade inicial de 19 milhões de passageiros/ano, passando, numa 2.ª fase, para 35 milhões. Se estabelecermos como meta o ano de 2015 para a abertura do novo aeroporto, teremos 2006 como ano de arranque das obras». Por primeira responsabilidade do Primeiro-Ministro Durão Barroso, não será assim.

Depois dos estudos da NAER, ao tempo do governo socialista, mais nada se passou e mais nada se sabe. O que se sabe é que, contrariamente ao Primeiro-Ministro, bem ou mal, o ex-Ministro Valente de Oliveira tinha uma ideia e tinha uma política; o que se sabe é que, tal como o Primeiro-Ministro, o Ministro das Obras Públicas, sobre esta matéria, não tem nenhuma ideia e não tem uma política.

Protestos do Deputado do PSD Cruz Silva.

Este é um governo em omissão!

Aqui ao lado, na vizinha Espanha, já em 2005, entrará em funcionamento pleno o renovado aeroporto de Madrid, cuja capacidade passará de 35 milhões de passageiros para 70 milhões de passageiros, com 120 movimentos/hora. O movimento de passageiros em Madrid, desde 1990 a 2000, foi sempre 3 a 3,5 vezes maior do que o da Portela, facto que é natural, mas o que releva é que ambos, neste período, duplicaram o seu tráfego: Madrid de 15 para 30 milhões de passageiros e Lisboa de 5 para 10 milhões de passageiros. Tudo isto, em 10 anos.

Portugal, várias vezes mais pequeno, não quer um aeroporto maior, mas quer um aeroporto à medida das suas necessidades e ambições. Não se trata de um problema de grandeza bruta, mas de dimensão própria, que se traduz na eficácia dos nossos objectivos.

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

O Orador: — Sem ele, continuará congelada a rede nacional de plataformas logísticas, sem ele, não haverá solução para a impossibilidade de expansão da carga aérea, na Portela, sem ele, a multimodalidade será um conceito vazio. Mas, se o Governo o quer, o Partido Socialista não o quer e fará questão de lhe lembrar, sempre, que o Primeiro-Ministro Durão Barroso é o primeiro responsável pela ausência de suporte à competitividade portuguesa.

Ainda gostávamos de saber como é que, em 10 anos, e já lá vão 2, Portugal passará, segundo o Primeiro-Ministro, de 12 para 40 milhões de turistas. Com que estímulos e com que suporte estratégico?!

O Sr. José Magalhães (PS): — Só números no ar!

O Orador: — Este é um governo em omissão!

A questão principal não é a de comprovar, mais uma vez, a inépcia do Governo, a questão principal é a de ficar clara a inevitabilidade de deslocar o aeroporto da Portela, do centro urbano, por razões que se prendem com a segurança, com o congestionamento de tráfego, com o ambiente, com a promoção da qualidade e com a competitividade do País. E quanto mais tarde mais caro!

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — Dois anos depois, adivinha-se que a ANA continuará a investir na Portela, sem horizonte de retorno compatível, facto a que não será estranha a vontade de privatizar, através de uma política de desvalorização da empresa que aproveitará a todos menos ao interesse público.

Este é, claramente, um Governo que não tem vergonha da suspeição,...

Protestos do Deputado do PSD Cruz Silva.

... a mesma que deixa recair sobre a TAP, quando o Ministro Carmona Rodrigues diz desconhecer aquilo que é público e inaceitável: a incompatibilidade entre Cardoso e Cunha e Fernando Pinto, sendo certo que o primeiro, até hoje, não fez outra coisa senão instabilizar a empresa. A quem aproveitará, então, a desqualificação de uma empresa como esta, quando só a sua valorização interessa, nas parcerias futuras?!

Este é um governo em omissão!

Ainda não definiu qual o conceito que foi acordado na Cimeira Luso-Espanhola da Figueira da Foz: se é o que define o TGV, ou se é o que define a alta velocidade, como o Sr. Ministro gosta de lhe chamar, sendo certo que um e outro são coisas diferentes.

Dois anos depois ainda não definiu um traçado para o TGV, colocando hipotéticos corredores, ora para cá, ora para lá do Tejo, ora sem, ora com nova ponte, num «samba» que pode partilhar os carris. Agora diz que, de qualquer forma, este TGV irá ligar à Ota, o que, como se sabe, não significa que passe por lá, mas, mais importante, para alguma coisa ligar a algum sítio é preciso que exista e, neste caso, não existe Ota, nem existe TGV.

Este desnorte fere os interesses dos particulares, que vêem os seus terrenos sob reserva, na incerteza da sua utilização, mas na certeza de que não podem tocar naquilo que é seu; fere os interesses das autarquias locais abrangidas por estes projectos, porque a reserva de terrenos não lhes permite o planeamento territorial, nem a programação temporal dos seus equipamentos. Este desnorte preocupa-nos a todos, mas, estranhamente, não sensibiliza o Primeiro-Ministro Durão Barroso, que, mais uma vez, faz de conta que nada se passa.

Aplausos do PS.

Este é um governo em omissão! É indeciso, não tem dimensão prospectiva e tem uma completa ausência de coragem.

É indeciso, porque, ao longo de dois anos, permitiu que, de uma *boutade* eleitoral, se passasse a uma paralisia governativa.

Não tem dimensão prospectiva, porque Durão Barroso, incapaz de acreditar no futuro e ignorando, tão-pouco, como ele se constrói, permite que ele seja realizado pelo país vizinho, à imagem e à semelhança do país vizinho.

Tem uma completa ausência de coragem, porque, até hoje, o Primeiro-Ministro Durão Barroso não foi capaz de dizer aos portugueses o que é que quer para Portugal, permitindo mesmo que os seus sucessivos ministros se descredibilizem na praça pública, à custa de afirmações contraditórias e sem sentido útil.

O que exigimos do Governo é a clarificação, o fim do desnorte, uma ideia e uma política.

É neste sentido, com preocupação, que apresentamos hoje um projecto de resolução, com vista à constituição de uma comissão eventual para acompanhamento da construção do novo aeroporto da Ota.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, em nome do Governo, tem a palavra o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

O Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação (António Carmona Rodrigues): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: É sempre com o maior prazer que venho a esta Assembleia responder a

questões que se prendem com importantes *dossiers* da responsabilidade do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

Antes de mais, importa recordar que, de acordo com o Programa do Governo, os estudos relativos ao aeroporto da Ota têm vindo a ser desenvolvidos, de modo a caracterizar adequadamente o empreendimento, nas suas vertentes técnica, económica e financeira.

No entanto, a concretização do projecto não é prioritária, tendo também ficado estabelecido que não se iniciaria na presente Legislatura.

Com efeito, a capacidade das infra-estruturas aeroportuárias existentes no País, a actual situação socioeconómica e a dinâmica da evolução do mercado do transporte aéreo, registado no pós-11 de Setembro, obrigaram a reprogramar todo o projecto. Não obstante, o Governo, ciente da sua importância, não deixou de assegurar as medidas preventivas de salvaguarda relativas à localização do novo aeroporto, prorrogando-as por um período de três anos (até 22 de Agosto de 2006), através do Decreto-Lei n.º 118/2003, de 14 de Junho.

No entanto, a adopção das medidas preventivas que irão permitir a continuação do desenvolvimento dos estudos foi complementada com uma decisão a pensar no impacto destas no meio socioeconómico em que se inserem.

Assim, posso anunciar que, hoje mesmo, foi publicado, no *Diário da República*, o despacho que constitui um grupo de trabalho com o objectivo de avaliar o impacto das medidas preventivas impostas para salvaguarda da ocupação do solo na área potencial do novo aeroporto.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — O objectivo visa a delimitação, em concreto, das medidas impostas, por forma a identificar condicionantes que não se mostrem justificadas, face ao fim proposto.

A equipa de trabalho é composta por representantes do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação, do Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente, da Câmara Municipal de Alenquer, do Instituto Nacional de Aviação Civil, do Novo Aeroporto, S.A. (NAER) e do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, sem prejuízo de poder vir a incluir mais entidades, tendo ficado incumbida de apresentar relatório e conclusões até ao próximo dia 30 de Junho.

Esta decisão resultou do reconhecimento de que as referidas medidas são susceptíveis de contribuir para alguns constrangimentos socioeconómicos nas áreas abrangidas pelas mesmas, designadamente em matéria de ordenamento do território (urbanização e edificação).

Com efeito, trata-se de uma medida tomada essencialmente a pensar nas pessoas e nas populações envolvidas num projecto de dimensão nacional.

Feito este enquadramento, importa reafirmar, muito claramente, o seguinte: o projecto do novo aeroporto não foi abandonado; a localização na Ota não está em causa; a sua concretização não representa uma prioridade a curto prazo.

Assim, há que consolidar todos os estudos, para ser tomada a decisão mais correcta e no momento mais oportuno.

Quando assumi a pasta das Obras Públicas, haviam sido encorajados, entre 1969 e 2003, 135 estudos sobre as mais variadas vertentes ligadas ao projecto (ambientais, técnicas e financeiras).

De então para cá, foi dada orientação para a realização dos seguintes estudos: análise da movimentação de solos na zona de implantação do novo aeroporto; estudo das condições de PAN-OPS — Procedures for Air Navigation Services and Operations; estudo do fasseamento da construção do novo aeroporto; estudo da operação simultânea Portela/Ota; estudo da construção do novo aeroporto, sem privatização da ANA.

A consolidação dos estudos existentes tem sido orientada por estritos critérios de prudência, bom senso e racionalidade na utilização dos recursos financeiros disponíveis,...

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — ... uma vez que os investimentos em infra-estruturas, que representam um elevado esforço financeiro para o Estado, têm de, prévia e criteriosamente, assegurar a sua viabilidade, assente numa sustentada procura nos mercados onde se inserem.

Ora, actualmente, o Aeroporto da Portela ainda apresenta um potencial capaz de responder à procura do mercado, sendo suscetível de garantir por 10 ou mais anos.

Com efeito, o Aeroporto da Portela recebe, aproximadamente, 10 milhões de passageiros/ano, tendo uma capacidade instalada superior a 12 milhões de passageiros/ano, a qual poderá ser aumentada, a breve prazo, até 2007, para cerca de 16 a 18 milhões de passageiros/ano, com as obras que estão em curso, de

acordo com o plano director.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O referido aumento passa por uma intervenção no desenvolvimento das capacidades nas seguintes áreas: sistema de pistas e de caminhos de circulação, estacionamento de aeronaves, terminal de passageiros e terminal de carga.

Este aumento de capacidade é susceptível de produzir impactes ambientais ao nível do ruído produzido pelas aeronaves.

Neste sentido, a ANA montou um sistema de gestão ambiental, para monitorizar, controlar e reduzir o impacte nas comunidades locais, nas áreas envolventes e no ambiente em geral, desenvolvendo todos os esforços para assegurar uma actuação responsável nesta matéria, assumindo o cumprimento da legislação ambiental.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

Por outro lado, a qualidade do serviço é um dos factores que orientam a definição da futura configuração do Aeroporto da Portela.

Com efeito, tudo está a ser realizado para que o aumento de capacidade da Portela garanta os níveis de qualidade do serviço que compete ao operador aeroportuário assegurar aos utilizadores e agentes aeroportuários.

Posto isto, o início da operação de uma nova infra-estrutura aeroportuária deve ser sempre articulado entre a exploração máxima da existente e o início de operação do novo aeroporto.

Assim, com o início dos procedimentos concursais durante a primeira metade da próxima legislatura e uma duração estimada para a execução da obra de 5 a 6 anos, o novo aeroporto estará em condições de iniciar a operação entre os anos de 2015/2016, momento a partir do qual se prevê que o Aeroporto da Portela possa atingir níveis de saturação que degradem a qualidade do serviço para padrões não aceitáveis.

Contudo, um novo aeroporto só representará um investimento estruturante para a economia nacional se a sua sustentabilidade futura estiver garantida com base em critérios de custo/benefício.

No caso de uma infra-estrutura aeroportuária, este critério depende da evolução da dinâmica dos tráfegos de passageiros e de carga.

Os primeiros meses deste ano dão conta de um ligeiro acréscimo, relativamente aos meses homólogos do ano passado. No entanto, trata-se de um aumento não estabilizado que não permite ainda fazer previsões sustentadas.

Havendo instabilidade deste indicador de base não é possível avaliar, com rigor, a oportunidade exacta do lançamento de um investimento desta natureza e dimensão.

Por outro lado, como se afirmou, não parece fazer sentido avançar, desde já, para a construção de uma nova infra-estrutura, quando a existente apresenta ainda factores competitivos a explorar.

Uma questão que importa esclarecer é a do acesso aos fundos comunitários e da oportunidade das suas candidaturas.

A este propósito, quero recordar que, após longas negociações levadas a cabo por este Governo, Portugal, no relatório Van Miert, conseguiu manter o apoio, no âmbito dos empreendimentos prioritários a concluir entre 2007/2020, para o projecto do aeroporto da Ota, integrado na ligação multimodal Portugal/Espanha com o resto da Europa. Isto, apesar de representar uma opção de carácter excepcional, tanto mais que os objectivos da política europeia do transporte aéreo vão no sentido de: controlar o crescimento do transporte aéreo, combater a saturação do espaço aéreo, repensar as capacidades aeronáuticas e a sua utilização, conciliar o crescimento do transporte aéreo com a protecção do ambiente e preservar o nível de segurança.

O Sr. Presidente: — Sr. Ministro, esgotou-se o tempo de que dispunha.

O Orador: — Terminei já, Sr. Presidente.

Deste modo, a principal prioridade da política europeia de transporte aéreo é limitar a construção de novos aeroportos, através de acções que passam, designadamente, pelo repensar do conceito de *hub*, através da racionalização do tráfego, e pela maximização do número de passageiros transportados por voo, optando-se pela utilização de aviões de grande porte.

Portugal conseguiu, assim, uma importante vitória num ambiente comunitário adverso à construção de novas infra-estruturas aeroportuárias.

Como os nossos recursos financeiros são escassos, o investimento neste sector obriga-nos também a uma gestão planeada por prioridades.

Como sabemos, as prioridades de investimento têm necessariamente subjacente uma hierarquização das disponibilidades financeiras do Estado, em função do grau de carências estruturais do País, tendo em conta a capacidade instalada em cada um dos sectores de satisfação das necessidades colectivas, razão pela qual, o Governo optou por encarar o projecto do novo aeroporto numa perspectiva de equidade e de sustentabilidade.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. José Magalhães (PS): — Não se percebe é a conclusão!

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, aberto o debate, o primeiro orador inscrito, para uma intervenção, é o Sr. Deputado Fernando Pedro Moutinho.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. Fernando Pedro Moutinho (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O Partido Socialista requereu um debate de urgência sobre o aeroporto da Ota e está no seu direito, mas o mais confrangedor, neste debate, é o PS vir agora reclamar a constituição de uma comissão eventual — pelo menos nos jornais, que não aqui — para análise e acompanhamento da construção do futuro aeroporto internacional.

Ora, esta proposta do PS, que tem a designação de projecto de resolução n.º 166/IX, foi apresentada em 2003, no dia 14 de Julho. É esta a urgência do Partido Socialista?! O que fizeram até agora para agendar esta proposta?!

Vozes do PSD: — Muito bem!

Protestos do PS.

O Orador: — Mas o mais escandaloso é este projecto de resolução não se referir, uma única vez, à localização do aeroporto na Ota.

Protestos do PS.

Srs. Deputados do Partido Socialista, estejam com atenção, porque é importante os senhores recordarem o que escrevem!

Como eu estava a dizer, o projecto de resolução não faz uma única referência à localização do aeroporto na Ota. Nem uma única linha ou palavra! Foi isto que o PS prometeu à Comissão Pró-Ota?!

De facto, é inacreditável o pouco rigor e a leviandade com que o Partido Socialista aborda esta questão.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

Mais: da vossa proposta decorre a abertura de um novo período para análise e acompanhamento da localização do futuro aeroporto internacional.

Quem ouviu a intervenção inicial do Partido Socialista nesta Assembleia terá pensado que o PS pretendia o contrário do que defendeu neste projecto de resolução, mas a verdade é esta, tal como acabo de referir — e tenho aqui uma cópia deste projecto de resolução, que exibo perante o Parlamento, assinado pelos Srs. Deputados José Junqueiro, José Augusto de Carvalho, José Miguel Medeiros e Miguel Ginestal.

Querem voltar, de novo, a discutir a localização do aeroporto ou querem que ele seja construído?! De facto, começo a ter dúvidas. Com este PS, nunca se sabe para que lado sopra o vento ou que posição assume.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — VV. Ex.^{as} defendem que o novo aeroporto ocorra em simultâneo com o TGV. Mas foi o PS que não previu, nos estudos iniciais da alta velocidade, uma estação na Ota. Aliás, trata-se de uma

matéria que o jornal *Expresso*, na sua edição de 2 de Março de 2002, referiu em destaque, abordando a inexistência de previsão de uma estação do TGV na Ota.

O PS tem, de facto, memória curta!

O Sr. José Miguel Medeiros (PS): — Já lá vão dois anos de Governo!

O Orador: — Vale a pena folhear as notícias de 2002, para encontrar várias peças jornalísticas de «gargalhada», não fossem, elas, tão graves para Portugal e para os portugueses.

Vozes do PS: — Ah!...

O Orador: — Por exemplo, o *Jornal de Notícias*, de 20 de Fevereiro de 2002, apoiando-se em declarações do Dr. António Costa, cabeça de lista por Leiria, colocava em título «Aeroporto da Ota sai à borla». Magnífico, Srs. Deputados do Partido Socialista!...

Vozes do PSD: — Uma vergonha!

O Orador: — Nessa mesma peça era referido o recurso aos fundos de coesão. Pois é, Deputado António Costa, Portugal continuará a dispor desses fundos, porque conseguiu reduzir o défice público abaixo dos 3%. É esta a verdade dos factos!

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

Risos do PS.

Outro bom exemplo pode ser dado pelas declarações do Sr. Ministro João Cravinho à revista *Visão*, em Dezembro de 1998. Segundo ele, o custo do novo aeroporto e infra-estruturas seria de cerca de 400 milhões de contos e o esforço do Estado seria apenas de 100 milhões de contos, sendo o restante proveniente dos privados. Elucidativo! É um bom exemplo sobre as certezas dos custos destes projectos, por parte dos socialistas. Como VV. Ex.^{as} referiam, era tudo de borla! Viram-se e vêm-se as consequências!

Protestos do Deputado do PS António Costa.

Sr. Presidente, Sr. Ministro dos Obras Públicas, Transportes e Habitação, Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O Programa do Governo, discutido nesta Casa, em 18 de Abril de 2002, diz, textualmente, o seguinte, e é o que o Primeiro-Ministro quer para Portugal: «(...) os estudos relativos ao aeroporto da Ota prosseguirão de modo a poder caracterizar adequadamente o empreendimento;...»

O Sr. José Miguel Medeiros (PS): — Já lá vão dois anos de Governo!

O Orador: — ... a sua concretização não é prioritária e ele não arrancará na presente legislatura; isso não impede que se mantenham as medidas de salvaguarda relativas aos terrenos, nem que se aprofundem outros aspectos relativos à construção do aeroporto, nomeadamente quanto à data de início da sua realização, tendo em atenção a capacidade do Aeroporto da Portela; (...»).

Por isso, o PSD reafirma: o projecto do novo aeroporto não foi abandonado;...

O Sr. José Miguel Medeiros (PS): — Mas está quase!

O Orador: — ... a localização da Ota não está em causa; a concretização do projecto não representa uma prioridade a curto prazo; o actual momento é de reponderação, em função das novas condicionantes internacionais, que determinaram a reavaliação de todos os dados técnicos, económicos e financeiros; há que aprofundar os estudos necessários para ser dada uma resposta no tempo certo; esta posição é imposta por estritos critérios de prudência, bom senso e de racionalidade na utilização dos recursos financeiros disponíveis.

Mas, Srs. Deputados do Partido Socialista, ainda há mais!

Relativamente ao cumprimento de promessas eleitorais, é bom recordar a assinatura de um compromisso com o distrito de Leiria, para as eleições legislativas, com a presença do Engenheiro Ferro

Rodrigues, então, candidato a Primeiro-Ministro, em que o PS assumia a inauguração do aeroporto da Ota em 2010.

Nessa altura, já vários documentos oficiais do vosso Governo apontavam 2012/2013 como os novos prazos para esse aeroporto. Mesmo assim, comprometiam-se com os eleitores para o ano de 2010! Inacreditável!

A vossa sorte foi terem perdido as eleições, senão o País ter-se-ia sentido traído nas suas expectativas!

Mas há mais um exemplo. No que respeita às preocupações para minorar os efeitos das medidas preventivas de ocupação de solo na área potencial do novo aeroporto da Ota, foi o PS que as definiu em Agosto de 1997 — e, neste caso, bem —,...

O Sr. José Miguel Medeiros (PS): — Vá lá, vá lá!

O Orador: — ... tendo promovido, em Agosto de 2000, a sua renovação por um período de três anos, tendo sido já este Governo a renovar o prazo por mais três anos, até 2006.

Como o Sr. Ministro António Carmona Rodrigues atrás referiu, o Governo está disponível para minorar os efeitos inúteis destas medidas preventivas, sendo certo que têm de existir medidas reguladoras do uso de solo até à construção do novo aeroporto.

Como se viu até ao momento, o PS esteve, e está sempre, cheio de palavras e promessas, mas tem sido este Governo a fazer aquilo que já deveria ter sido feito, como a reavaliação dos acréscimos do tráfego aéreo, o estudo da viabilização financeira, sem a privatização da ANA, a avaliação dos impactos hidrológicos e outros estudos, como a programação da travessia da linha do comboio de alta velocidade.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, peço-lhe que termine, pois já esgotou o tempo de que dispunha.

O Orador: — Terminarei de imediato, Sr. Presidente.

Estas abordagens são já o resultado da acção deste Governo.

Uma análise mais fina destas questões diria que é possível construir o aeroporto em menos de sete a nove anos, como estava previsto.

Desta interpelação do PS ficamos todos elucidados: não sabem fazer o seu trabalho bem feito, não sabem o que querem e, sobretudo, o que é grave para o País, ainda andam desorientados.

Desejo a VV. Ex.^{as} que encontrem rapidamente o equilíbrio e o bom senso das vossas posições e que ajudem de uma forma responsável, como oposição, o País a andar para a frente. Chega de faz-de-conta e de truques de ilusionismo. As obras custam dinheiro! É preciso respeitar os portugueses!

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. José Magalhães (PS): — Peço a palavra para interpellar a Mesa, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Para que efeito, Sr. Deputado?

O Sr. José Magalhães (PS): — Sr. Presidente, é sobre a condução dos trabalhos.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. José Magalhães (PS): — Sr. Presidente, a minha interpelação é no sentido de que V. Ex.^a desencadeie as diligências adequadas para que, porventura ainda no decurso desta reunião plenária e investigando as actas da Conferência de Líderes, fique inteiramente claro que o Sr. Deputado Fernando Pedro Moutinho, quando falou, como falou, da ausência de iniciativa do PS para ver agendada a matéria hoje em apreço, faltou, rigorosa e clamorosamente, à verdade sem necessidade absolutamente nenhuma, porque o PSD está representado na Conferência de Líderes.

O Sr. Presidente lembrar-se-á de que tive ocasião de, pessoalmente, insistir para que esta matéria fosse agendada, tendo ouvido a seguinte resposta, aliás, com um sorriso irónico, que não esqueço, do Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares: «Agendem vocês ao abrigo do direito potestativo, se quiserem, que nós nunca consentiremos no agendamento».

Cá está o agendamento potestativo que pediam...

O Sr. António Costa (PS): — Muito bem!

O Orador: — ... e que obrigou o Governo, finalmente, a vir ao Parlamento!

Porém, não nos acusem, porque é totalmente inverdade, de não termos proposto o agendamento desta matéria! Os senhores é que não o quiseram!

Protestos do PSD.

Têm medo da verdade, mas nós não temos!

Aplausos do PS.

Protestos do PSD.

O Sr. Presidente: — O Sr. Deputado José Magalhães fez um apelo à minha memória, que é fraca. De qualquer modo, o que interessa é que o assunto está agendado e, hoje, está a ser debatido.

O Sr. Marco António Costa (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra para interpelar a Mesa.

O Sr. Presidente: — É também sobre a mesma matéria?

O Sr. Marco António Costa (PSD): — Exactamente, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — É, certamente, para dar algum esclarecimento à Câmara.
Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. Marco António Costa (PSD): — Sr. Presidente, o Sr. Deputado José Magalhães fez questão de lembrar a razão de ser deste debate de urgência. Ora, a razão de ser deste debate está no facto de o PS ter afirmado que o Governo não estava a cumprir as suas obrigações face ao País relativamente ao projecto do aeroporto da Ota.

Assim, solicito ao Sr. Presidente, e entrego à Mesa o Programa do Governo aprovado na Assembleia da República, que informe a Câmara do que diz este texto quanto à matéria em causa. Diz exactamente aquilo que o Governo está a fazer, aquilo que está a cumprir.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. Presidente: — Agradeço ao Sr. Deputado Marco António Costa o desejo de elucidar a Mesa e a Câmara, mas todos nos lembramos desse documento, que foi publicado no *Diário da Assembleia da República* na altura própria.

O Sr. José Magalhães (PS): — E está na *Internet*!

O Sr. Presidente: — Também está acessível na *Internet*, como muito bem lembra o Sr. Deputado José Magalhães.

Para exercer o direito regimental da defesa da honra da sua bancada, tem a palavra o Sr. Deputado António Costa.

O Sr. António Costa (PS): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Fernando Pedro Moutinho, é preciso ter eu não diria «lata», pois admito não ser linguagem parlamentar, mas um excesso de à-vontade para falar de ziguezagues, sendo que, desde as eleições até hoje, já ouvimos do seu Governo tudo e o seu contrário sobre o aeroporto da Ota.

Vozes do PS: — Exactamente!

Vozes do PSD: — Não é verdade!

O Orador: — Desde as declarações do Dr. Durão Barroso na convenção do PSD às promessas do Sr. Ministro Valente de Oliveira e às contrapromessas do Sr. Ministro António Carmona Rodrigues, já ouvimos tudo e o seu contrário.

Sr. Deputado Fernando Pedro Moutinho, o problema fundamental não é o que diz o Programa do Governo, nem o que os senhores estão a fazer, mas, sim, o que o País precisa e o que os senhores não estão a fazer!

Aplausos do PS.

O problema é a visão paroquial que os senhores têm do País e do seu desenvolvimento.

O Sr. José Magalhães (PS): — Uma visão saloia!

O Orador: — Um país periférico não pode aguardar por tornar-se uma «jangada de pedra» para se colocar no centro da Europa.

Protestos do PSD.

Um país com a posição geográfica de Portugal tem de dispor das infra-estruturas que o aproximem do centro do mercado europeu e uma das infra-estruturas fundamentais de que precisa é um grande aeroporto internacional.

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

O Orador: — Os senhores, com aquele senhor «vereador intermitente» da Câmara Municipal de Lisboa,...

Aplausos do PS.

Protestos do PSD e do CDS-PP, tendo alguns Deputados batido com os pés no chão.

É público e notório que, nas horas vagas, o Sr. Ministro António Carmona Rodrigues dá uma mãozinha ao Sr. Presidente da Câmara Municipal de Lisboa naquilo que este não sabe responder, sobre túneis e afins! Portanto, é um «vereador intermitente»!

O Sr. José Magalhães (PS): — É um facto!

O Orador: — Ora, os senhores são as únicas pessoas no mundo que defendem como modelo ideal de cidade capital ter um aeroporto no centro. Gostava de saber se os senhores conhecem algum país do mundo cuja capital tenha no centro da cidade o aeroporto.

Para além das razões ambientais, das razões de segurança e das razões fundamentais para o desenvolvimento do País, temos de ter um novo aeroporto. Até admitia que os senhores dissessem: «Não é ali, é noutra sítio». Mas os senhores não o dizem! O que os senhores defendem, e alimentam, é uma visão absolutamente paroquial de que tudo, no mundo, gira à volta de um sacrossanto défice, que os senhores não cumprem, a não ser com a manigâncias.

Protestos do PSD.

Sr. Deputado Fernando Pedro Moutinho, nunca ninguém disse que o aeroporto seria à borla,...

Protestos do PSD e do CDS-PP.

... mas tivemos a responsabilidade de fazer...

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, peço-lhe que conclua, pois já esgotou o tempo de que dispunha.

O Orador: — Concluo já, Sr. Presidente.

Como eu estava a dizer, Sr. Deputado Fernando Pedro Moutinho, tivemos a responsabilidade de elaborar um modelo de financiamento que, entre o financiamento comunitário, o investimento privado e os fundos do Estado, fazia com que o Orçamento do Estado não contribuísse com mais de 25% do custo total do aeroporto. Este era o modelo que existia, era o modelo que permitia a realização do aeroporto e é o modelo que os senhores abandonaram por puro preconceito político relativamente a um projecto do governo anterior.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Para dar explicações, tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Pedro Moutinho.

O Sr. Fernando Pedro Moutinho (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Deputado António Costa, infelizmente, às questões que colocou terei de responder exactamente com aquilo que disse da tribuna.

O Sr. José Magalhães (PS): — Isso é mau!

O Orador: — De facto, Sr. Deputado António Costa, não fui eu que disse que o aeroporto da Ota saía à borla, foi uma notícia do *Jornal de Notícias* baseada em declarações suas.

O Sr. António Costa (PS): — Fui eu que disse?!

O Orador: — No fundo, essa notícia referia que seria catastrófico para o País que o processo se atrasasse, já que, segundo estudos, o Aeroporto da Portela estaria saturado em 2010.

Vozes do PS: — E estará!

O Orador: — Nessas declarações também dizia que o custo do aeroporto era de 319 milhões de euros — 64 milhões de contos — de investimento público e que o Estado apenas entraria com um terço destes 319 milhões de euros,...

O Sr. António Costa (PS): — Está a ver?!

O Orador: — ... sendo o restante financiado pelos fundos de coesão.

O Sr. Deputado, já na altura, sabia do que estava a falar!

Protestos do Deputado do PS António Costa.

Sabia! Porque já sabia do défice público!

Risos do PSD.

Se calhar, saía de borla! Não sabia, Sr. Deputado?!

Sr. Deputado António Costa, se calhar não sabia, dou-lhe o benefício da dúvida! Penso que não sabia!

Como também era notório que, quando o PS apresentou, em 14 de Julho de 2003, o projecto de resolução n.º 166/IX era cópia — se não era cópia, era, pelo menos, a transcrição quase integral — de um texto anterior, quando estava em discussão a localização do aeroporto na Ota ou em Rio Frio.

O Sr. António Costa (PS): — É do PSD!

O Orador: — E, nessa reprodução que fazem *a posteriori*, os senhores esquecem-se de que já estava escolhido, pelo vosso governo, a localização na Ota, porque, no documento que entregam na Mesa da Assembleia da República, dizem que está novamente a ser discutida a constituição de uma comissão eventual para análise e acompanhamento da localização e construção do futuro aeroporto internacional. Isto quer dizer que querem discutir outra vez se a localização do aeroporto vai ser na Ota ou em Rio Frio, Srs. Deputados?! É isto que querem dizer?!

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. José Miguel Medeiros (PS): — Não é o que está lá escrito!

O Orador: — O que é que os senhores querem dizer mais?!

Vozes do PS: — Façam-no!

O Orador: — Nem sequer sabem fazer cópias bem feitas!

Protestos do PS.

Os Srs. Deputados ficaram muito mal na fotografia!

Relativamente aos compromissos do Governo do PSD, vale a pena referir, mais uma vez — e terão de ouvir as vezes que forem necessárias — aquilo que o Governo já disse aquando da apresentação do seu Programa à Assembleia da República.

O Sr. José Magalhães (PS): — Isso foi há quantos anos?

O Orador: — Ó Sr. Deputado, não foi assim há tantos anos, os senhores é que têm memória curta!

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Foi em 2002, há pouco tempo, Sr. Deputado!

No Programa do Governo diz-se que «os estudos relativos ao aeroporto da Ota prosseguirão de modo a poder caracterizar adequadamente o empreendimento; a sua concretização não é prioritária e ele não arrancará na presente legislatura;...»

O Sr. António Costa (PS): — Esse é o problema!

O Orador: — ... isso não impede que se mantenham as medidas de salvaguarda relativas aos terrenos,...» — que o Sr. Ministro António Carmona Rodrigues aqui referiu — «... nem que se aprofundem outros aspectos relativos à construção do aeroporto, nomeadamente quanto à data de início da sua realização, tendo em atenção a capacidade do Aeroporto da Portela;».

O PSD reafirma que o projecto do novo aeroporto não foi abandonado e que a localização da Ota não está em causa.

Srs. Deputados, o que querem mais?!

O Sr. José Magalhães (PS): — Queremos acção!

O Orador: — Os senhores é que não sabem para onde vão, nem o que querem defender!

São Deputados eleitos pelo círculo eleitoral de Leiria que assinam o documento, que é uma má cópia de um texto apresentado aquando da discussão da localização do aeroporto, se este deveria ou não ser em Rio Frio ou na Ota. Nem vocês próprios prestam um bom serviço ao distrito que os elegeu!

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado José Augusto de Carvalho.

O Sr. José Augusto de Carvalho (PS): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, Srs. Secretários de Estado das Obras Públicas, Srs. Deputados: Encontramo-nos numa apagada e vil descrença, não obstante o esforço acabado de fazer pelo Sr. Deputado Fernando Pedro Moutinho, e para isto tem contribuído a gestão que o Governo tem feito do projecto do aeroporto da Ota.

Não foi por lapso que V. Ex.^a, Sr. Ministro, declarou ao semanário *Expresso* de 31 de Maio último que a Portela será sempre o principal aeroporto de Lisboa e que a Ota, quanto muito, pode vir a ser um aeroporto para voos *charter*.

O Sr. José Junqueiro (PS): — Exactamente!

O Orador: — Posteriormente, V. Ex.^a desdobrou-se em declarações ziguezagueantes mas que em nada desmentem o que disse no início. Agora há um ligeiro progresso: fala de estudos, os quais lhe foram solicitados mas que nunca apresentou nesta Assembleia.

Tenho-me interrogado sobre o que terá acontecido no seio dos partidos que sustentam o Governo, e que, eventualmente, nos esteja a ser escondido, para que tenham atirado para tão mau destino o projecto estratégico do novo aeroporto internacional de Lisboa na Ota.

As desculpas que têm vindo a público não convencem. Aliás, consultei há dias um relatório internacional, datado de Janeiro de 2002, da responsabilidade da célula de prospectiva da Conferência das Regiões Periféricas Marítimas da Europa. A págs. 59 desse relatório pode ler-se o seguinte: «Madrid exprimiu fortemente a sua oposição a uma estratégia destinada a que Lisboa assumisse um papel mais

activo no tráfego aéreo transcontinental».

Lembra o mesmo relatório que os principais aeroportos internacionais da União Europeia estão saturados e que há lugar para aeroportos internacionais na costa atlântica da Europa, os quais podem exercer um papel importante na gestão do tráfego intercontinental. Diz ainda que Lisboa devia tirar partido da sua excelente posição — sublinho, Lisboa devia tirar partido da sua excelente posição.

A pág. 146, em síntese, são destacados seis elementos essenciais à consolidação de Lisboa — e, obviamente, de Portugal — no contexto europeu, um dos quais é, nada mais nada menos, a confirmação da região de Lisboa enquanto ponto de ligação intercontinental sobre a costa atlântica. Mas, recordo, «Madrid exprimiu fortemente a sua oposição».

O relatório, Srs. Deputados, é datado de Janeiro de 2002.

Castela, demonstradamente, não conseguiu convencer o governo PS, mas, pelos vistos, conseguiu convencer-vos a vós, actual maioria e Governo, quem sabe se ainda na oposição.

O Sr. Ministro, confrontado com o *Diário de Notícias* de 22 de Setembro último, sobre a nossa possível função de placa giratória no domínio aeroportuário, respondeu que não somos centro de coisa alguma.

Permito-me perguntar-lhe: a nossa posição geográfica não nos permite trabalhar para um papel central nas ligações intercontinentais,...

O Sr. António Costa (PS): — Muito bem!

O Orador: — ... pelo menos com África e com as Américas?

De facto, não é seguramente com o Aeroporto da Portela, mesmo que completado com o aeroporto da Ota para voos *charter*, que Portugal exerce qualquer papel de plataforma logística à escala intercontinental na fachada atlântica da Europa.

Esta questão exige, pois, que seja dirigida ao Governo a seguinte pergunta: que contrapartidas para Portugal obtiveram os senhores do governo do castelhano Sr. Aznar para subverterem como subverteram o projecto da Ota? Foi a «luz verde» para o projecto, prioritário, n.º 16 — ligação multimodal Portugal/Espanha —, a caminho da Europa, para reforço da centralidade de Madrid? Que falta de ambição e de sentido estratégico ao não autonomizar o projecto da Ota do quadro das nossas crescentes dependências de Madrid!

Acresce ser inadmissível que, em democracia, um novo governo, na transitoriedade dos mandatos, tenha vindo com o propósito de refundar o País.

É inadmissível que uma decisão vital para o desenvolvimento de Portugal, legitimamente adoptada pelo anterior governo, seja dada como inexistente por este Governo. É uma atitude politicamente muito grave — saber-se-á de quem —, uma atitude estruturalmente desastrosa para o desenvolvimento do país, como declarou a comissão política distrital de Leiria, do PSD. Sabem em que data? Em 31 de Maio último.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, peço-lhe que termine, pois já esgotou o tempo de que dispunha.

O Orador: — Termino já, Sr. Presidente.

Por estas razões e por outras, como a das manobras de diversão e de chicana do Sr. Deputado Fernando Pedro Moutinho, é que mora entre muitos portugueses uma apagada e vil descrença. A responsabilidade é da vossa maioria e do vosso Governo!

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.^a Deputada Isabel Gonçalves.

A Sr.^a Isabel Gonçalves (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Sr. Secretário de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Há dois pontos essenciais neste debate que convém sublinhar.

Em primeiro lugar, a construção do aeroporto da Ota é para este Governo a evolução lógica ao Aeroporto da Portela. A sua construção não está, nem nunca esteve, em causa.

Sobre o que consta do Programa do Governo já aqui se falou e não vale a pena repetir, mas relembrar um esclarecimento dado nesta Câmara, em 6 de Junho de 2002, pelo então Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, quando referiu: «Não está em causa que ele (...)» — aeroporto da Ota — «(...) venha a ser construído. O que reclama cuidado é o momento do seu lançamento e a preparação criteriosa

de todo o processo.»

E o Governo assim tem feito. Aliás — e volto a citar porque embora isto já seja conhecido de todos nunca é demais lembrar, pois parece haver alguns lapsos de memória — está previsto no Orçamento do Estado para 2004 «dar continuidade aos estudos relativos ao Aeroporto da Ota, para que o País possa, oportunamente, responder à procura que se vier a registar no tráfego aéreo.»

Portanto, não se tratando do abandono da decisão de construir o aeroporto da Ota, o Governo tem vindo a prosseguir — e bem! — a realização dos vários estudos que complementem os já existentes,...

O Sr. Diogo Feio (CDS-PP): — Muito bem!

A Oradora: — ... nomeadamente para conseguir o menor impacte ambiental, para atingir uma melhor inserção regional, para garantir uma forte estrutura logística e para assegurar as melhores acessibilidades.

Em segundo lugar, todas as obras, e por maioria de razão as grandes obras, como é o caso, exigem sustentação técnica muito forte. Vários são os estudos que assinalam que, do ponto de vista da capacidade de utilização, o Aeroporto da Portela continuará a responder com eficácia às necessidades dos próximos anos.

Sublinho aqui os estudos conhecidos da British Air Authority e do aeroporto de Manchester, que com clareza concluem que o Aeroporto da Portela aguenta, desde que nele se façam alguns investimentos, entre 20 e 21 milhões de passageiros/ano.

O Sr. Bruno Dias (PCP): — Eh!...

A Oradora: — Recordo que este aeroporto movimenta actualmente cerca de 9,6 milhões de passageiros/ano. Logo, não existe um esgotamento absoluto da infra-estrutura existente. O Aeroporto da Portela está longe da saturação.

Desta forma, e sem pressões, podemos aguardar o resultado dos estudos, que, estou certa, servirão para sustentar a boa implementação deste projecto, para reduzir os custos e, sobretudo, para aumentar os benefícios.

Não estando em causa que o aeroporto da Ota venha a ser construído, exige-se, então, para além da preparação criteriosa de todo o processo nas suas várias componentes, que sejam levados a efeito todos os estudos, devidamente sustentados e aprofundados, absolutamente necessários para uma resposta certa e em tempo certo.

O Sr. Diogo Feio (CDS-PP): — Muito bem!

A Oradora: — É isso que perguntamos, Sr. Ministro, se, efectivamente, está a ser feito.

Aplausos do CDS-PP e do PDS.

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

O Sr. Bruno Dias (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Deputados: Numa coisa temos, necessariamente, que esclarecer definições. Gerir a agenda política e mediática é muito diferente de estabelecer e construir uma estratégia integrada, sustentada com rigor, clareza e credibilidade.

Ora, o que temos visto até agora, Srs. Deputados e Sr. Ministro, é nada mais do que a gestão mediática de um processo pouco claro e indefinido. Não há uma estratégia, uma ideia para o futuro da rede aeroportuária do País, de forma integrada e clara.

O Sr. Ministro diz que o aeroporto da Ota não está em causa, insinua — mas não afirma — que o Aeroporto da Portela é, inclusivamente, para manter em funcionamento simultâneo com o novo aeroporto, e admite até passar para 18 milhões de passageiros/ano, sendo certo que os próprios estudos, que já foram aqui citados, apontam que essa passagem para 18 milhões de passageiros/ano implicará num investimento entre 100 e 120 milhões de contos, inclusive com expropriações e a ampliação do terreno do aeroporto actual.

Portanto, que estudos novos há, que sustentação existe para essa afirmação, sendo certo que a própria acessibilidade, em Lisboa, para o novo/velho Aeroporto da Portela rebenta completamente a partir dos 12 milhões de passageiros/ano, mesmo que em 2008 seja cumprida a tal promessa do Governo e o metropolitano chegue ao Aeroporto da Portela.

Já foi dito que o comboio de alta velocidade terá o seu corredor na margem esquerda do Tejo, já foi

dito o contrário, já foi dito, pelo Governo, que haverá ligação ferroviária dedicada entre o novo aeroporto e o centro de Lisboa e já foi dito que a linha do chamado TGV vai passar pela Ota. Já foi dito tudo e o seu contrário, Sr. Ministro, só faltou falar na «estação espacial da Ota»...!

Onde estão, afinal, a estratégia e a sua sustentação para a rede aeroportuária portuguesa, gerida como tal, como rede? O Sr. Ministro veio aqui anunciar estudos e planos praticamente dois anos depois de o ministro seu antecessor ter vindo aqui, a esta Sala, anunciar estudos e planos.

Portanto, é preciso perguntar: onde estão, em que ponto de situação, em que fase actual se encontram os estudos e planos prometidos pelo Governo, há cerca de dois anos, sobre esta matéria? Aliás, onde está o plano nacional de transportes, a nível geral, que foi prometido pelo Governo para o sector também há cerca de dois anos? Como é que se admite avançar desta maneira sem haver uma estratégia integrada num plano nacional, numa espécie de gestão *ad hoc*?

Abordando agora a questão do financiamento, o Sr. Ministro diz que encomendou um estudo de financiamento para o novo aeroporto sem a privatização da ANA (Aeroportos e Navegação Aérea), ou seja, finalmente começa a dar razão, embora envergonhadamente, ao que afirmamos desde o início, ou seja, que é uma irresponsabilidade privatizar a ANA, todos os aeroportos internacionais de Portugal, para financiar o novo aeroporto. Mas é preciso que nos diga, com clareza, o que é que o Governo quer fazer às perspectivas que apontou e aos planos e estudos que encomendou relativamente à privatização da ANA, mesmo que num plano e num processo separados sobre a mesma matéria.

O Sr. Presidente: — O seu tempo esgotou-se, Sr. Deputado.

O Orador: — Terminei já, Sr. Presidente.

Haja rigor e credibilidade, e acabe-se com esta indefinição e esta «navegação à vista».

Aplausos do PCP.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Luís Fazenda.

O Sr. Luís Fazenda (BE): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Sr. Secretário de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Parece-me que é necessário afastar alguns «cruídos» desta discussão, desde logo os «cruídos» mais antigos, segundo os quais o aeroporto da Ota não seria construído enquanto houvessem listas de espera nos hospitais, e os que incidem sobre a suposta competitividade do futuro aeroporto da Ota com o aeroporto de Madrid, pois, como um simples estudo efectuado leva a crer, dado que os fluxos de tráfego de passageiros são de ordens de grandeza completamente diferentes eles não serão competitivos e, portanto, também não vale a pena fazer do Sr. Ministro uma espécie de Miguel de Vasconcelos.

Portanto, creio que devemos afastar esse tipo de «cruídos» desta discussão.

A necessidade de um novo aeroporto sustenta-se por questões de segurança, por questões ambientais e pelo esgotamento previsível do Aeroporto da Portela.

O que o Governo aqui assume é que o próximo governo decidirá. Este é que é o facto!

O Sr. José Junqueiro (PS): — Obrigado!...

O Orador: — O resto são questões absolutamente acessórias.

Logo, sendo este um debate, ou um «não-debate», a decisão política está tomada e é por ela que este Governo vai responder sobre a sua justeza ou a sua incorrecção. Mas gostaria, Sr. Ministro, de perguntar-lhe, exactamente como todas as bancadas, quando é que os Deputados podem ter acesso a alguns desses estudos técnicos, económico-financeiros,...

O Sr. José Magalhães (PS): — Exactamente, era uma boa ideia.

O Orador: — ... porque isso é que levaria a um debate, pelo menos a um debate de transição, para que num próximo governo se venha a tomar uma decisão sobre o novo aeroporto. Porque esse é um outro «cruído» que começa a tornar-se ensurdecedor no debate público! Têm vindo à estampa informações, as mais variadas, sobre estudos de solos, drenagens de águas ou a adequação do solo para a construção do aeroporto na Ota.

Não conhecemos com rigor o que está a ser feito do ponto de vista dos estudos ambientais, do estudo de impacte ambiental e de novos estudos, e essas são, verdadeiramente, as nossas preocupações. Isto porque estamos numa fase em que, para além das medidas fundiárias e restritivas provisórias, o Governo salvaguarda pelo menos o desenvolvimento de estudos. E o Parlamento quer acompanhar esses estudos.

Também não me parece credível nem legítimo que a maioria parlamentar, de uma penada, inviabilize a pretensão aqui apresentada pelo Partido Socialista no sentido de o Parlamento poder acompanhar e estar próximo dos estudos, que, ao menos esses, o Governo parece estar a levar a cabo.

Creio que aqui melhor andaríamos com algum equilíbrio e algum bom senso, porque o aeroporto da Ota é realmente um projecto de extraordinária envergadura, com as mais variadas consequências na economia nacional, na segurança dos cidadãos e no ordenamento do nosso território — não é um projecto menor — e, como tal, deveria envolver todos os agentes e, em primeiro lugar, esta Casa da Democracia.

O Sr. Presidente: — O seu tempo esgotou-se, Sr. Deputado.

O Orador: — Concluo já, Sr. Presidente.

Nesse aspecto só há que apelar ao Governo para que, realmente, compartilhe a informação que tem e se abra com o Parlamento a uma discussão que é cada vez mais necessária.

Vozes do BE: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.^a Deputada Heloísa Apolónia.

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Ministro: O estudo de incidência ambiental relativo ao projecto do novo aeroporto determinava claramente que não era possível tomar uma decisão ponderada sem a realização de estudos mais pormenorizados. O certo é que a decisão foi tomada e os estudos continuam por concluir e por conhecer.

Há cerca de dois anos, o então ministro Valente de Oliveira referiu que este Governo estava a proceder a estudos, uns de natureza geológica e outros relacionados com a capacidade de drenagem dos terrenos.

A questão já lhe foi aqui colocada e também eu gostaria de saber o que se passa em relação ao andamento desses estudos, mas, para além disso, gostaria também de saber para quando se prevê a sua conclusão.

Referiu-se igualmente à realização de estudos relativos às ligações do aeroporto tanto a Lisboa como a outras zonas do País, nomeadamente à rede de transportes complementares, acessibilidades, etc., e eu gostaria de saber exactamente o mesmo sobre este tipo de estudos.

Sr. Ministro, gostava de referir peremptoriamente que, na perspectiva de Os Verdes, o Aeroporto da Portela tem grandes problemáticas, tanto ao nível da segurança como das questões ambientais, nomeadamente no que diz respeito ao ruído, como já aqui foi dito, dado que é um aeroporto que está em cima da cidade. E eu gostava que o Sr. Ministro me respondesse ao seguinte: com a construção do novo aeroporto o que é que irá acontecer, exactamente, ao Aeroporto da Portela?

Para além disso, que garantias nos dá o Sr. Ministro de que o novo aeroporto não estará daqui a um tempo, depois de construído, exactamente nas actuais circunstâncias do aeroporto de Lisboa? Provavelmente não cairemos nesse risco logo que o aeroporto esteja construído, mas que garantias nos dá de que, passados uns anos, não voltaremos a ter um aeroporto construído, outra vez, em cima de uma cidade, no sentido de que a cidade poderá, potencialmente, aproximar-se desse aeroporto?

Era sobre essas garantias que eu gostava de ouvir também o Sr. Ministro pronunciar-se, porque conhecemos todos as medidas restritivas relativamente à utilização dos solos agora, mas, Sr. Ministro, não queremos para este novo aeroporto aquilo que ocorreu — e que podemos verificar — com a Expo-98: as medidas restritivas aconteceram até uma determinada altura e hoje é aquilo que toda a gente pode ver no centro da cidade, junto à então Expo-98.

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

O Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação: — Sr. Presidente e Srs. Deputados, o assunto que nos traz aqui, hoje, é uma matéria da maior importância do ponto de vista da estratégia do desenvolvimento do nosso país. Não estamos a falar de um pequeno investimento nem de uma pequena iniciativa. Trata-se, de facto, de uma matéria estruturante e como tal deve ser cuidadosamente elaborada. Por isso temos de ser muito rigorosos na preparação de todos os estudos, de todos os trabalhos preliminares, para termos uma boa fundamentação, uma boa preparação e uma boa execução. Não queremos que nos aconteça o que aconteceu com um aeroporto já existente, que tinha de receber obras de beneficiação, o Aeroporto Francisco Sá Carneiro, no Porto, onde a primeira estimativa de custos foi qualquer coisa como 1/20 (um vinte avos) do que é hoje a estimativa de custos para a realização dessas

mesmas obras.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Portanto, temos de ter noção que toda uma pseudo-engenharia financeira que foi montada há uns tempos estava completamente sustentada em «pé de barro». Havia uma estimativa inicial, como aqui foi dito, de algumas poucas centenas de milhões de euros, mas hoje já passa os 2500 milhões de euros.

Toda a lógica, que nunca existiu, Sr. Deputado Bruno Dias, de vender ou privatizar a ANA....

O Sr. Bruno Dias (PCP): — Não diga isso!

O Orador: — Nunca ouviu isso da nossa parte.

O Sr. Bruno Dias (PCP): — Ouvimos do seu antecessor!

O Orador: — Mas agora é cada vez mais irrelevante face ao peso que teria essa incorporação da ANA no capital da empresa para a construção do novo aeroporto. À medida que aumentam os custos de construção do aeroporto, o interesse desvaloriza completamente.

Portanto, toda a lógica de financiamento do aeroporto tem de ser bem feita, bem sustentada, feita com cuidado. É por isso que estamos a dar continuidade a muitos estudos que, como já foi aqui repetidamente dito, foram prometidos no Programa do Governo. Como exemplo dos estudos técnicos que já foram concluídos num passado recente, temos o estudo da capacidade do Aeroporto da Portela, os estudos hidrológicos do local de implantação do novo aeroporto. Os estudos que estão actualmente em curso, em termos ambientais, são os estudos da fauna e da flora na zona de implantação do novo aeroporto. Os estudos que estão neste momento em fase de contratação são: a análise da movimentação de solos na zona de implantação do novo aeroporto, o estudo das condições PANS-OPS (*Procedures for Air Navigation Services and Operations*) e o estudo do fasseamento da construção do novo aeroporto, que era também uma questão fundamental. Estão ainda a ser contratados estudos, nomeadamente o estudo da operação simultânea Portela/Ota, para garantir a tal transição do *phasing out* da Portela para a Ota, e o estudo da construção do novo aeroporto sem a privatização da ANA.

Estes são alguns estudos, mas outros haverão.

A Sr.^a Deputada Heloísa Apolónia referiu — e bem! — que na realidade o que foi feito não foi um estudo de impacte ambiental. Até percebo por que é que não foi feito um estudo de impacte ambiental: foi porque não havia um projecto e só pode haver um estudo de impacte ambiental em cima de um projecto. Houve um estudo de incidências ambientais, mas mesmo esse, como saberá melhor do que eu, do ponto de vista técnico, foi um mau estudo, porque não teve em atenção a situação de referência, por exemplo. Assim, também esse aspecto não serviu tanto quanto seria desejável que tivesse servido.

Quanto a algumas referências que foram aqui feitas, no sentido de que «muito se tem dito e se tem dito o seu contrário», gostava que dissessem onde é que «tem sido dito o seu contrário», onde é que tem havido contradição. Está claro que estamos empenhados em estar atentos, em primeiro lugar, às expectativas e às necessidades de desenvolvimento de infra-estruturas, nomeadamente as aeroportuárias, para o desenvolvimento económico e social do País, mas também, como bem disse aqui a Sr.^a Deputada Isabel Gonçalves, temos de ter presente qual o momento oportuno e a melhor forma de avançar com um projecto destes: não pode ser de uma forma leviana ou mal preparada; tem de ser de uma forma segura para que não haja desastres ambientais e «escorregamentos» financeiros. É por isso que estamos com muita atenção à evolução do movimento aeroportuário não só no Aeroporto da Portela, em Lisboa, mas em todo o sistema aeroportuário nacional, não esquecendo que o contexto internacional é de expectativa e de mudança e não está ainda consolidado.

No ano passado, em termos nacionais, tivemos um aumento de passageiros de 1,4% na sua totalidade em relação ao ano anterior, portanto de 2003 para 2002.

O Sr. Bruno Dias (PCP): — 2,4% em Lisboa!

O Orador: — Em 2004, já há alguns indicadores de aumento de passageiros nos meses homólogos do ano passado, mas, como sabem, são meses de pequeno movimento de passageiros, pelo que não são esses que fazem a diferença.

Sabem os Srs. Deputados que o estudo para o novo aeroporto de Lisboa, feito em 1972, previa um movimento de passageiros em Lisboa, para o ano 2000, de 19 milhões de passageiros? Poderão

questionar se esse estudo não estava mal feito. Se calhar, não estava mal feito, tratava-se era da melhor estimativa que era possível fazer na altura...!

O que estou a querer dizer é que um investimento estruturante desta natureza, tão importante, não pode correr riscos de grandes incertezas, pelo que temos de estar a «navegar à vista», com a perspectiva de médio e longo prazos, com certeza, mas com a maior segurança possível. Por isso é que é preciso termos documentos técnicos, dos pontos de vista ambiental, de engenharia, financeiro, social que nos permitam avançar com segurança. Não estamos a «descarrilar» no projecto mas, sim, a querer entrar num caminho de segurança.

Relativamente a algumas outras questões que foram colocadas sobre o sistema de transportes, ele inclui necessariamente o sistema de transporte aéreo. No entanto, como sabem, há uma linha de orientação comunitária em política de transportes que privilegia claramente o sistema ferroviário e o sistema marítimo. O sistema rodoviário é cada vez mais penalizado, por assim dizer, pelas políticas de transportes europeias, não que ele não contribua ainda para um grande desenvolvimento económico do espaço europeu mas pelas consequências por vezes nefastas que tem, nomeadamente em matéria ambiental.

Nesse sentido, o sistema de transporte aéreo tem necessariamente de ser visto de uma forma global e não à escala regional. No entanto, para uma região como a Área Metropolitana de Lisboa é fundamental continuar a dispor de um importante centro aeroportuário, pelo que não vamos deixar de estar atentos a essa questão.

Em relação aos estudos que aqui foram referidos, aos que vão ser iniciados, aos que estão a ser feitos neste momento e aos que ainda não estão terminados, sou a primeira pessoa a dizer que terei o maior prazer em disponibilizar toda essa informação a esta Assembleia, aos grupos parlamentares. Suponho que é útil não só para o vosso trabalho mas para o trabalho do Governo. Serei, portanto, o primeiro a pugnar para que essa disponibilização possa ser feita logo que estejam produzidos esses relatórios. Essa informação vai ser útil para desmistificar as afirmações daqueles que pensavam que estava tudo muito bem estudado, muito bem fundamentado, pois não era exactamente assim; há muitas áreas do projecto em que havia muitas indefinições. Diria mesmo que há relativamente pouco tempo, daqui até 2006, para termos todos os estudos adequadamente desenvolvidos como gostaríamos.

Quanto a uma questão que foi colocada sobre a descrença no projecto, não é disso que se trata. Não estamos a actuar de fé mas, antes, de uma forma séria, ponderada, razoável e empenhada. Essa é a nossa atitude. Estão a ser feitos estudos, estamos atentos à necessidade de que um dia tem de ser necessário fazer o novo aeroporto — suponho que sim.

O Sr. José Miguel Medeiros (PS): — Mas não tem a certeza!

O Orador: — Não vai ser por razões de segurança, mas por razões de capacidade. Hoje em dia, há muitas cidades no mundo que têm aeroportos no interior das cidades. Obviamente, poder-se-á dizer que há uma expectativa acrescida de poder haver um risco adicional. No entanto, será a questão da ocupação, do número de passageiros que vai determinar o momento e a forma de expandir a capacidade aeroportuária nacional.

Referi, de facto, que a situação de Lisboa é uma situação periférica, todos conhecemos o contexto europeu. E vai passar a ser ainda mais periférica com o alargamento do espaço europeu para um total de 25 países. No entanto, temos uma situação privilegiada na relação transatlântica para o continente africano e para o continente americano. Essa circunstância é para nós determinante, especialmente quando estamos a procurar a melhor parceria para a nossa companhia aérea nacional, a TAP, que melhor rentabilize e defenda os interesses nacionais, justamente tirando partido da nossa localização. Não foi isso que se passou há alguns anos, mas é seguramente o caminho que estamos a traçar agora para a defesa dos interesses nacionais.

Por último, queria dizer que os estudos que têm sido feitos sobre o Aeroporto da Portela apontam para uma folga relativamente cómoda neste momento. Foi dito aqui que muitos dos aeroportos internacionais na Europa estão saturados. Não é o caso do Aeroporto da Portela, que não está saturado, tem ainda uma folga. O que acontece é que com o pouco investimento que é possível fazer e que está em curso, decorrente do plano anterior de desenvolvimento do Aeroporto da Portela, é possível tirar muito melhor partido da infra-estrutura existente, sem prejuízo das condições de segurança, que, essas sim, estão sempre salvaguardadas, porque as condições de funcionamento do aeroporto estão sempre validadas por organizações nacionais e internacionais. De outra forma não seria possível funcionar.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. Presidente: — O Sr. Deputado José Junqueiro pediu a palavra para interpelar a Mesa. Qual é o motivo da sua dúvida acerca da condução dos trabalhos?

O Sr. José Junqueiro (PS): — Sr. Presidente, é para informar V. Ex.^a de que o Partido Socialista entregará na Mesa a cronologia das afirmações do Sr. ex-Ministro Valente de Oliveira e do Sr. Ministro Carmona Rodrigues, que irão provar e desmentir totalmente aquilo que o Sr. Ministro acaba de dizer, ou seja, que não tinha entrado em contradições.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Se o Sr. Deputado tem esse documento em seu poder, tenha a bondade de fazê-lo chegar à Mesa.

Passamos, agora, à segunda ronda de perguntas.

Tem, em primeiro lugar, a palavra o Sr. Deputado José António Silva.

O Sr. José António Silva (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Sr. Secretário de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Ouvi com atenção as intervenções dos Srs. Deputados José Junqueiro e José Augusto Carvalho. Tentaram, com algum esforço, passar a ideia da mentira ou, se preferirem, a ideia da falta do rigor e da falta da verdade.

O Sr. Eduardo Ferro Rodrigues (PS): — Do Governo!

O Orador: — Efectivamente, o Partido Socialista vai uma vez por ano a Leiria e, como assinou um contrato com algumas individualidades do distrito de Leiria, tem de vir à Assembleia trazer um «filme» destes a debate... Fizeram-no o ano passado e voltaram a fazê-lo este ano!!

Sabem que este Governo, o Sr. Primeiro-Ministro de Portugal, o Sr. Ministro das Obras Públicas e o Sr. Secretário de Estado, nestas e noutras circunstâncias, nunca disseram outra coisa que não fosse a verdade. Fazia e faz parte do Programa deste Governo, aprovado nesta Assembleia da República, que o aeroporto internacional de Lisboa será realizado na Ota, ao contrário daquilo que o PS pensa e quer. De resto, o Sr. Deputado António Costa fez o favor de explicar aqui quais são a intenção e o interesse do projecto de resolução que apresentaram à Assembleia da República, onde é claramente dito que querem um aeroporto internacional de Lisboa, mas sem dizerem onde e o Sr. Deputado António Costa até disse que admitia que fosse noutro local. Mas para nós não. Os Deputados do Partido Social-Democrata em geral e em particular os eleitos pelo círculo eleitoral de Leiria querem e defendem o aeroporto na Ota.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Como estava a dizer, o aeroporto vai ser uma realidade e vai ser construído na Ota. É isso que o Sr. Primeiro-Ministro de Portugal e o Sr. Ministro das Obras Públicas têm afirmado.

Sempre foi dito que o início das obras do aeroporto não era uma prioridade, pelo que não seriam iniciadas durante esta legislatura. É isso que está a acontecer! Não sei quais são a admiração e o problema que subsistem no seio do Grupo Parlamentar do Partido Socialista quando sabem, desde a primeira hora e ainda antes de o PSD estar no Governo, que de facto era essa a nossa intenção. Sempre dissemos que se fossemos Governo, como viemos a ser, não era uma prioridade o início das obras durante esta legislatura. Nesta legislatura, faz-se aquilo que este Governo tem feito...

O Sr. José Junqueiro (PS): — Ou seja, nada!

O Orador: — ... e que o Sr. Ministro das Obras Públicas aqui anunciou.

O Sr. José Miguel Medeiros (PS): — Zero!

O Orador: — Congratulo-me com o que aqui foi anunciado pelo Sr. Ministro das Obras Públicas, ou seja, a publicação hoje em *Diário da República* da constituição do grupo de trabalho para avaliação do impacte ambiental das obras na Ota.

Srs. Deputados, é isso que fazemos e que queremos: o aeroporto na Ota e que o Governo continue a defender os interesses de Portugal, como tem feito até ao momento.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

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

O Sr. Nelson Baltazar (PS): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Sr. Secretário de Estado, o novo aeroporto internacional de Lisboa, apesar do alto interesse estratégico que quase todos lhe reconhecemos, continua a ser para alguns o «mal amado» da vida política portuguesa desde o primeiro dia deste Governo.

Recordo aqui algumas palavras que o actual Primeiro-Ministro disse, ainda em campanha eleitoral, acerca do aeroporto da Ota. Disse que não haveria aeroporto na Ota enquanto existissem listas de espera na saúde, em particular para as crianças. Ora bem, como as listas de espera estão a aumentar, diminuem naturalmente as probabilidades da existência do aeroporto na Ota...

O Sr. José Junqueiro (PS): — Bem lembrado!

O Orador: — Dois anos passaram, Sr. Ministro, para que hoje V. Ex.^a venha aqui anunciar — podia tê-lo feito antes, mas decidiu anunciar hoje, por força do pedido de debate de urgência requerido pelo PS — que vai haver um grupo de trabalho para estudar as expropriações dos terrenos e as medidas de salvaguarda. Dois anos, Sr. Ministro!! Se o aeroporto fosse efectivamente na Ota, teríamos naturalmente já isto feito há muito mais tempo e o trabalho que era necessário fazer já em curso.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — Há um ano e meio, dizia não V. Ex.^a, mas o Governo a que V. Ex.^a pertence que «a opção pela Ota mantém-se, embora se possa pensar noutra localização se surgirem complicações».

O Sr. José Junqueiro (PS): — Está a ver como estava definida alguma coisa, Sr. Ministro?

O Orador: — Sr. Ministro, localizar o novo aeroporto de Lisboa na Ota é o maior desafio que se nos coloca para toda esta década ao nível de ordenamento do território, envolvendo, naturalmente, a definição de uma rede completa de ligação ferroviária e rodoviária à Área Metropolitana de Lisboa, bem como a inserção nas redes nacionais.

Uma das dúvidas que se tem colocado sistematicamente é a de saber qual é a inserção na rede do TGV.

V. Ex.^a, na última reunião da Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, disse-nos que o traçado do sistema ferroviário de alta velocidade Lisboa-Madrid contemplará o novo aeroporto na Ota. Queremos acreditar nisso, Sr. Ministro. Não obstante, no mesmo dia em que fez essa afirmação, 16 de Março, V. Ex.^a disse-nos que a Sorefame/Bombardier certamente não iria encerrar e, no dia 17, foi anunciado pela Bombardier que a fábrica ia encerrar, mas continuamos a acreditar no que o Sr. Ministro diz sobre a Ota.

O Sr. José Junqueiro (PS): — O Sr. Ministro é «incredível»!

O Orador: — Sr. Ministro, pode assegurar que, se o Governo não lançar o concurso público em 2004, podemos continuar a contar com a construção do aeroporto na Ota e a respectiva operacionalidade em 2015? Quando é que teremos hipótese de ver os estudos que nos assegurem isto?

Cada euro investido pelo Estado em infra-estruturas de transportes significa 8,5€ de investimento privado, 230 novos postos de trabalho e uma captação de receitas fiscais três vezes maior. Sr. Ministro, isto não lhe diz nada?

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra a Sr.^a Deputada Isabel Gonçalves para uma intervenção.

A Sr.^a Isabel Gonçalves (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Sr. Secretário de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O PS veio hoje a esta Câmara suscitar este debate porque quer mais respostas e menos contradições.

Ainda mais respostas e mais repetidamente?

Contradições?! Que contradições, Srs. Deputados do PS?

Vejamos — e vamos repetir o que já foi dito hoje em várias ocasiões: a obra não é prioritária nesta

legislatura; o projecto não foi abandonado; a localização não está em causa e as medidas de salvaguarda relativas à localização estão asseguradas; estão a ser elaborados os estudos necessários; há que caracterizar adequadamente todo o empreendimento em todas as suas vertentes.

Srs. Deputados, uma questão importante é a de que este Governo não tem seguido a velha liturgia da obra nova e tem optado pelo que é socialmente mais equilibrado e mais justo para todos, o que, nesta matéria, significa gerir bem, recuperando e reabilitando o existente, por forma a que, prolongando a sua vida útil em boas condições até ao início do seu horizonte, se venham a extrair das infra-estruturas todos os benefícios e toda a rentabilidade para que foram projectadas e das quais todos merecemos usufruir porque todos nós, toda a comunidade, as pagou.

O Sr. Miguel Anacoreta Correia (CDS-PP): — Muito bem!

A Oradora: — O anterior governo promoveu os estudos iniciais, o que lhe permitiu optar, e bem, pela localização desta grande infra-estrutura na Ota. Mas quando estão em causa investimentos como são os inerentes à construção de um aeroporto, para além dos estudos, há que provar sem margem para dúvida a sua carência.

Por outro lado, um grande terminal, como será o da Ota, não pode viver sem que esteja devidamente interligado com uma rede de transportes complementares que assegure o movimento dos passageiros de e para o aeroporto.

Ora, todas estas questões e outras associadas ao projecto estão a ser equacionadas pelo Governo, tal como nós próprios muitas vezes dissemos e o Sr. Ministro também já referiu aqui, hoje.

Relativamente a questões vindas recentemente à discussão e que se prendem com o desenvolvimento do traçado do TGV entre Lisboa e Porto e à sua ligação à Ota, que suscitaram especiais preocupações ao distrito de Leiria e que, no entender dos mais cépticos, poderiam pôr em causa a opção pela Ota, gostaria de lembrar o que sempre tem sido assegurado pelo Governo nesta matéria.

É que as orientações do Governo sempre foram — e bem! — no sentido de que toda a rede de alta velocidade tenha em consideração a rede de aeroportos, nomeadamente o da Ota, pelo que, relativamente a esta matéria, também podemos continuar confiantes.

Assim, creio que o Governo está a trabalhar para o futuro do País, no pressuposto do que será melhor para o País e também para os portugueses.

Aplausos do CDS-PP e do PSD.

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

O Sr. Bruno Dias (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Sr. Ministro, já por várias vezes ouvimo-lo dizer que fala enquanto cidadão — e, no que se refere às obras do túnel do Marquês e a outras, pode falar como quiser —, mas não deixa de representar o Governo e a sua política e, ainda, os seus antecessores no cargo.

Ora, se atentarmos aos seus antecessores, verificamos que, há cerca de um ano, foram proferidas afirmações nesta Sala no sentido de que «solicitámos à Caixa Geral de Depósitos para apresentar um plano de privatização da ANA», «mantemos a nossa preferência pela realização do aeroporto da Ota, em simultâneo com a preparação do concurso para o estabelecimento da parceria». Isto deixa tudo a nu, Sr. Ministro! Isto é, claramente, o desmentido formal, feito não por nós próprios mas pelo seu antecessor, quanto às suas declarações!!

Embora o Sr. Ministro tenha desvalorizado o peso relativo da privatização da ANA na operação financeira, não esclareceu o que, de facto, quer fazer à empresa, tendo em conta que são vários os agentes do sector, incluindo o próprio Eng.^o Fernando Pinto, da TAP, a dizer que é preciso ter muito cuidado e que o Governo precisava de recuar nessa matéria.

O Sr. Ministro falou sobre o Aeroporto da Portela, tendo dito que este ainda tem uma folga de capacidade, mas, como sublinhou, referiu-se a valores médios anuais de tráfego que, em Lisboa, aumentou cerca de 2,4% ao longo do ano 2003, o que difere do aumento médio a nível nacional que foi 1,2%. No entanto, tais valores não correspondem ao que se verifica concretamente, no dia-a-dia, em momentos de maior tráfego que são cada vez mais frequentes e mais longos.

Aliás, Sr. Ministro, os próprios responsáveis da ANA e do aeroporto são quem nos conta que, em períodos de maior afluxo de tráfego, férias e outros períodos de pico, as pessoas correm pela 2.^a Circular, de malas na mão, para aceder ao aeroporto — e não foi nem uma nem duas vezes, acontece já hoje.

O Sr. Ministro falou no actual plano de expansão da capacidade do aeroporto da Portela. Penso que está a referir-se ao projecto ALS2000 que aponta para uma expansão de tráfego da ordem de 12 milhões

a 14 milhões de passageiros por ano, o que é muito diferente dos 18 milhões de que falou na sua intervenção. Portanto, não nos tranquilizou, nem quanto à expansão do território do aeroporto nem quanto à expansão do próprio sistema de acessos ao mesmo.

Já agora, Sr. Ministro, gostava que clarificasse um aspecto.

Vieram a público notícias sobre o novo terminal que substituirá o aeroporto de Figo Maduro. A este propósito, falou-se em terminal provisório, pelo que gostava que esclarecesse essa matéria e nos dissesse quais as implicações do ponto de vista da gestão dos custos.

O Sr. Ministro referiu, ainda, a constituição de um grupo de trabalho — o anúncio foi publicado hoje mesmo em *Diário da República* — que junta os organismos da Administração Central, o que não tem qualquer novidade, e abre a porta à Câmara Municipal de Alenquer para participar, mas, de facto, não há participação dos agentes de desenvolvimento, das organizações e dos movimentos sociais, das organizações ambientalistas, com todo o contributo que poderão dar para este processo.

Sabemos que está em curso um processo que implicará movimentos de terras de enorme dimensão, o desvio de cursos de água como a ribeira da Ota e a ribeira de Alvarinho, impactes na fauna, na flora e nos recursos hídricos daquela zona, pelo que é preciso tomar precauções de fundo, sendo que não é particularmente tranquilizador verificar que, perante a lista de 135 estudos que citou, o Sr. Ministro tenha vindo anunciar que o número dos mesmos aumentou para 140. É curto, é inexacto, é pouco claro. Precisamos de uma estratégia, de facto!

Entretanto, assumiu a presidência o Sr. Vice-Presidente, Manuel Alegre.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra o Sr. Deputado Luís Fazenda, para uma intervenção.

O Sr. Luís Fazenda (BE): — Sr. Presidente, Sr. Ministro: Disse-nos que, de entre os variadíssimos estudos que são necessários, alguns estão a ser concluídos, outros estão a arrancar e outros ainda não arrancaram.

Um dos estudos que nos disse estar concluído é o estudo hidrológico que, precisamente, é um dos que tem causado muita polémica na comunicação social, pois fala-se em possíveis inundações de pistas, em dificuldade de drenagem de águas. Assim, pergunto ao Sr. Ministro quando e como poderemos ter acesso às conclusões desse estudo e em que medida o Governo as sustenta.

Disse-nos, ainda, que não existe um estudo de impacte ambiental digno do nome e que compreendia essa inexistência dado, na altura, não existir conhecimento do projecto, tendo havido um mero estudo de incidência ambiental que até classificou como mau.

Admitamos que, uma vez que o projecto esteja elaborado, virá a existir um estudo de impacte ambiental. Então, pergunto-lhe, Sr. Ministro, se mantém a *cassette* que hoje tem sido repetida pela maioria, a de que o projecto não se decide durante esta legislatura, não é prioritário, não foi abandonado, a localização não está em causa.

Imagine que o conjunto de estudos técnicos e o futuro estudo de impacte ambiental vêm a desaconselhar aquela exacta localização. Como é que o Governo pode manter a actual posição de que não está em causa a localização do novo aeroporto, ainda por cima quando a decisão é para ser tomada em próxima legislatura? Isto não é de fácil compreensão para um mortal comum como eu próprio...! Não entendo como é que, no fim de contas, estão tomadas decisões técnicas quando, inclusivamente, podem vir a ser alterados os parâmetros do que foi o processo de perspectivação de um novo aeroporto internacional de Lisboa na Ota.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.^a Deputada Heloísa Apolónia.

A Sr.^a Heloísa Apolónia (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Ministro: Penso que, se já tem alguns estudos concluídos, não seria mau que os remetesse desde já à Assembleia da República, nomeadamente à Comissão de Obras Públicas, Transportes e Habitação, para que pudéssemos acompanhar concretamente o que está a ser feito.

Para além disso, o Sr. Ministro referiu — e bem! — que os estudos de incidência ambiental foram mal feitos. Pergunto-lhe, pois, que garantias nos dá de que estes estudos complementares e o estudo de impacte ambiental vão ser bem feitos.

Gostaria agora de retomar uma pergunta que fiz anteriormente, sobre a qual o Sr. Ministro não se pronunciou, que se prende com as questões de ordenamento do território.

Gostaria de saber que garantias nos dá o Sr. Ministro, hoje — é importante que essas garantias sejam dadas a tempo e horas —, de que, num futuro a médio prazo, não incorreremos no risco de ter um

aeroporto dentro de uma nova cidade. Penso que esta é uma questão fundamental, pelo que é preciso criar desde já mecanismos, assumir responsabilidades e garantias de que tal não vai acontecer.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas.

O Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas (Jorge Costa): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Começo por agradecer as palavras do Sr. Deputado José António Silva que, de facto, recolocou, e muito bem, a questão.

Não se trata aqui de uma *cassette*, como dizia o Sr. Deputado Luís Fazenda, mas apenas de repetir, dadas as dúvidas aqui suscitadas, o que consta do Programa do Governo, isto é, que os estudos prosseguirão para caracterizar adequadamente o empreendimento. Portanto, é isto que temos de fazer, é o que vamos fazer, é o que está no Programa do Governo.

A oposição, algumas vezes, critica o Governo porque não cumpre o Programa; agora que queremos cumprí-lo, que estamos a cumprí-lo, não venham criticar-nos relativamente a essa matéria. Repito, Sr. Deputado, que o que consta do Programa do Governo é que os estudos prosseguirão.

Há pouco, o Sr. Ministro referiu um conjunto de estudos que estão a ser desenvolvidos. Já foram feitos 135 estudos, que custaram 11 milhões de euros ao erário público, e estão a ser feitos mais cinco.

É que, de facto, verificou-se a necessidade de efectuar mais estudos complementares, dado que, hoje, é reconhecido que há questões que não estão adequadamente estudadas. Portanto, há que estudar até à exaustão, por forma a que possa ser consolidada uma decisão quanto ao projecto que vier a ser construído para que, depois, não tenhamos surpresas, sobretudo em termos de custos, que é o que normalmente acontece quando os estudos não são adequados e quando os projectos não são bem conseguidos, com os consequentes efeitos negativos para o erário público.

Respondendo ao Sr. Deputado Nelson Baltazar, quero dizer-lhe que o anúncio da constituição do grupo de trabalho não foi feito hoje, aqui, pela primeira vez. O que o Sr. Ministro afirmou é que foi publicado hoje, em *Diário da República*, e, como sabe, não se anuncia pela primeira vez o que é publicado no próprio dia. Portanto, a publicação foi feita hoje, mas o despacho tinha sido assinado há já alguns dias.

O grupo de trabalho já está constituído, já foram nomeados representantes para integrá-lo e 30 de Junho é a data que está definida para conclusão dos trabalhos relativos à reavaliação da incidência das medidas preventivas.

A propósito de datas, quero dizer-lhe, Sr. Deputado, que é possível assegurar o início da operação em 2015, de acordo com os estudos de que dispomos e com as previsões de crescimento do tráfego. É que, também de acordo com elementos disponíveis e, sobretudo, comparando com um aeroporto mais recente nesta dimensão, que é o aeroporto de Atenas, não serão necessários mais do que cinco a seis anos para desenvolver a construção. Portanto, e andando para trás, se a 2015 tirar os cinco ou seis anos, tem 2009 ou 2010 para início da construção. Ou seja, é perfeitamente possível que, na primeira metade da próxima legislatura, sejam desenvolvidos todos os procedimentos concursais necessários para que a obra esteja no terreno por volta de 2009 ou 2010 e o aeroporto esteja a funcionar em 2015.

O Sr. Ministro acabou também de referir, há pouco, que é possível o acesso aos estudos que estão a ser desenvolvidos. Portanto, à medida que eles forem sendo concluídos e, sobretudo, à medida que forem sendo avaliados (porque os estudos têm fases que já foram apresentadas e que suscitam a clarificação de algumas questões) e as suas componentes puderem ficar disponíveis, naturalmente que serão fornecidos à Assembleia da República.

Relativamente à privatização da ANA, Sr. Deputado Bruno Dias, quero dizer-lhe que o contexto era outro. Falou-se da privatização da ANA — e o então Sr. Ministro Valente de Oliveira referiu esse aspecto — num contexto de definição do valor do investimento, que não é aquele para o qual apontam os valores hoje disponíveis, exactamente em função dos estudos que temos vindo a desenvolver. Portanto, se, nessa altura, a privatização da ANA tinha uma importância relativa (relativamente ao valor que estava previsto para a construção), hoje, com a subida do valor e dado o facto de a ANA infelizmente não se ter valorizado à medida que foi também subindo o valor do investimento, naturalmente que, em termos relativos, baixou significativamente o peso do valor da privatização da ANA no valor do aeroporto.

O Sr. Bruno Dias (PCP): — E então?!

O Orador: — Daí que não seja hoje considerada fundamental para a viabilização do novo aeroporto qualquer privatização da ANA. Portanto, não é por esse argumento que se trata da privatização da ANA. Essa matéria deixou de ser considerada no âmbito do novo aeroporto. Por isso, o que foi referido aqui,

nessa altura, era naquele contexto.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E fora do âmbito do aeroporto?!

O **Orador**: — Sr. Deputado, hoje, não estamos aqui para falar da ANA. Naturalmente, teremos outras oportunidades para falar sobre essa matéria, que não hoje.

Relativamente à questão do afluxo de passageiros que se tem verificado no aeroporto e às dificuldades que, por vezes, existem no funcionamento do aeroporto, elas não advêm da capacidade do aeroporto. Hoje, o aeroporto ainda tem capacidade para absorver os tais 9 ou 10 milhões de passageiros; hoje, a nível de instalações, ele tem capacidade até aos 12 milhões de passageiros.

Muitas vezes, o problema do afluxo de passageiros em épocas de pico tem a ver com os meios humanos necessários para o aeroporto funcionar e até com serviços que não têm a ver com o aeroporto em si. Mas sobre essa matéria, o Governo está a tomar medidas, que são públicas, de contratação de pessoal adicional, até por causa do grande afluxo de passageiros que há-de vir com o EURO 2004. A este propósito, há um conjunto de medidas já tomadas, em termos de contratação de pessoal para o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras e de contratação de empresas para o raio-X e para a bagagem de porão. Portanto, essas matérias estão tratadas e também vai ser possível resolver esse problema do afluxo de picos de passageiros.

Relativamente à questão de Figo Maduro e do terminal provisório, devo dizer que Figo Maduro vai servir como terminal provisório de passageiros para o EURO 2004, porque é por aí que se vai fazer o embarque e desembarque de passageiros, sobretudo dos voos *charters*.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E depois?!

O **Orador**: — Depois, volta, outra vez, a funcionar como até aqui. Ainda não está definitivamente equacionada a transferência para outro lado — e não sei se é a isso que se está a referir —, mas isso tem a ver com todo o estudo de ampliação do aeroporto da Portela, que está a ser desenvolvido em conjunto com os estudos relativamente à Ota.

Finalmente, quero aqui reafirmar que a estratégia do Governo é a de cumprir aquilo que está definido no programa: estudar tudo, estudar até à exaustão aquilo que for necessário, para termos uma certeza na decisão. Temos uma estratégia de rumo relativamente a essa matéria e não nos vamos afastar dele: decidir com equidade, racionalidade e sustentabilidade, do ponto de vista técnico, económico e financeiro.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. **Presidente** (Manuel Alegre): — Srs. Deputados, vamos passar ao encerramento do debate.

Tem a palavra o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados: No final deste debate, quero, antes de mais, agradecer todos os contributos dados para a discussão, os quais são sempre úteis e oportunos.

Quero também reafirmar o propósito do Governo de dar cumprimento àquilo que está estabelecido no seu Programa, aqui aprovado, e, portanto, àquilo que, em nosso entender, era o mais adequado. Assim, estamos a prosseguir com os estudos, de forma a que eles sejam bem fundamentados e aprofundados e possam permitir avançar, em tempo útil, com um processo desta importância para o País.

A abordagem que estamos a seguir é séria e sustentada e vai ser tão alargada quanto possível em termos de discussão, não só aqui, na Assembleia, mas também junto da opinião pública.

É por isso que, independentemente de um ou outro estudo poder ter um carácter de confidencialidade, faço questão em que esses estudos sejam todos disponibilizados para apreciação.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Venham eles!

O **Orador**: — Quero também dizer que infra-estruturas desta natureza são encaradas como investimentos de longo prazo, que exigem uma rigorosa planificação, nos próximos decénios, mesmo a nível europeu. As grandes infra-estruturas de transportes não podem ser vistas como um fim em si mesmas; têm, antes, de ser projectadas com base numa procura sustentada e em objectivos de optimização do seu uso futuro, em função do retorno do investimento realizado.

Ora, é isso que estamos a fazer.

Sr. Deputado Luís Fazenda, é óbvio que as questões ambientais são da maior importância, mas não

podem ser o único factor, o factor decisivo. Elas têm de ser devidamente tidas em conta, mas os factores económicos e financeiros, os factores sociais e obviamente técnicos, da própria navegação aérea também têm de ser ponderados.

Não lhe sei dizer, hoje, qual é o peso relativo de cada um deles, mas, se o grau de conclusão de um estudo de impacte ambiental for suficientemente negativo, obviamente que isso é razão bastante para acatuar a sua execução.

Quero também fazer a seguinte rectificação: eu não disse que os estudos que foram feitos foram mal feitos; o que eles foram foi mal lançados. Eles deviam ter sido lançados na base, eventualmente, de uma comparação de dois locais, que foi o que foi feito, mas não se podia ter deixado de fazer referência à situação pristina ou situação de referência existente. Foi isso que quis dizer.

Sr.^a Deputada Heloísa Apolónia, quanto ao que está a ser feito para que não se corra o risco de, no futuro, haver um novo aeroporto dentro de uma cidade, como deve compreender, Sr.^a Deputada, essa é matéria da competência não só do Governo mas também das autarquias. Da nossa parte, estamos a contribuir para que haja um conjunto de medidas cautelares e preventivas de modo a que não se corra esse risco.

No entanto, devo chamar a atenção para o facto de ser natural que, à volta de um aeroporto, se desenvolva, como sempre acontece, um conjunto alargado de pequenas indústrias, de logística, de equipamentos, que vão necessariamente exigir uma ocupação muito vasta do território, mas que também vão sempre exigir, como bem sabe, o desenvolvimento de instrumentos de ordenamento do território, de, por exemplo, planos de pormenor ou planos de urbanização, sem os quais não é possível avançar.

Devo também dizer, Srs. Deputados, relativamente a algumas afirmações que aqui foram feitas sobre contradições, que eu não entro em contradições e posso demonstrá-lo. Mas também não entro em provocações.

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

O Orador: — Quanto a uma citação que aqui foi feita sobre intermitências, quero dizer que não sou eu que vou cessar a minha actividade como Deputado para ir para a Europa.

O Sr. José Magalhães (PS): — Os Deputados europeus não são laxistas!

O Orador: — Quero ainda dizer que eu nunca disse — e podem ver os registos das gravações da reunião da comissão parlamentar —, nem podia ter dito, que a Bombardier não ia fechar. Podia ter dito é que, com pena minha, poderia fechar.

O Sr. José Junqueiro (PS): — Já está a mudar de opinião!

O Orador: — Agora, não podia ter dito, nem disse, que não ia fechar. Mas desafio-os a lerem as actas e a verem os registos da reunião da comissão parlamentar. É que isso já foi repetido várias vezes e não quero que essa mentira repetida muitas vezes se torne numa «verdade».

Por último, devo dizer que estamos empenhados, de uma forma séria e transparente, neste processo. Quero ainda reafirmar que, do nosso ponto de vista, é um projecto da maior importância estratégica, que não pode ser visto de uma forma leviana, nem demasiado simplista. É por isso que temos a consciência de que este processo, contrariamente ao que aconteceu no passado, tem de ser conduzido, desde a raiz, de uma forma séria, profissional e aprofundada.

Aplausos do PSD e CDS-PP.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado José Miguel Medeiros.

O Sr. José Miguel Medeiros (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados, no final deste debate, uma coisa ficou clara: o Governo adiou e paralisou, de forma totalmente incompreensível, o projecto de construção do novo aeroporto internacional de Lisboa, na Ota.

Ficou ainda claro — e é mesmo a primeira conclusão a extrair — que o Governo está totalmente desorientado nesta matéria, como, aliás, em muitas outras.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — Não tem decisões preparadas. Não tem um calendário. Não tem uma ideia sobre o assunto.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — Não fez o trabalho de casa e parece depositar todas as suas esperanças num qualquer horóscopo de última hora. Nem as «cábulas» sobre a matéria foi capaz de fazer, pois, se as tivesse feito, sempre nos poderia ter dito, hoje, algo de novo sobre o assunto.

Teria percebido que, para garantir a competitividade das respectivas economias, as nações necessitam dos factores que são determinantes para a sua integração eficiente no mercado global.

Teria entendido que as plataformas logísticas são infra-estruturas decisivas para essa competitividade, sobretudo no contexto da profunda globalização que a economia mundial está a viver.

E esta é a primeira das razões pelas quais a ausência de uma decisão do actual Governo em relação à construção do novo aeroporto internacional de Lisboa é ainda mais grave para o desenvolvimento do nosso país, podendo mesmo vir a revelar-se desastrosa num futuro próximo.

Se outras razões não existissem para justificar a deslocalização do aeroporto da Portela, bastaria invocar razões de segurança, operacionais e de natureza ambiental, tal é a evidência do desajuste da sua posição no contexto da actual malha urbana da cidade de Lisboa.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Desde a sua construção que o aeroporto da Portela tem assumido a condição de estaleiro de obras permanente, o que provoca constrangimentos operacionais inultrapassáveis e constitui uma prova da sua continuada incapacidade de resposta em relação à procura e à sua evolução.

O Sr. José Junqueiro (PS): — Bem lembrado!

O Orador: — «O pior cego é aquele que não quer ver». E neste debate ficou claro que Governo não só não quer ver como ainda lança sucessivas «cortinas de fumo» sobre a questão.

Não responde às questões que lhe são colocadas. Não recebe o movimento pró-OTA, nem as associações empresariais preocupadas com o assunto, sendo mesmo o único ministro que até hoje se recusou a fazê-lo. Não diz a mesma coisa em dois dias seguidos e, tão grave como isso, cada membro do Governo diz o que lhe vem à cabeça em cada momento e de acordo com as circunstâncias.

O Sr. Ministro é, aliás, pródigo nisso. Diz uma coisa às segundas, quartas e sextas e outra às terças, quintas e sábados. Ao domingo, já sabemos que é «vereador» da Câmara Municipal de Lisboa.

Fala em estudos que, afinal, já existem. Diz, em Lisboa, que o aeroporto não é prioritário e até pode nem se fazer, mas vai a Leiria e diz o contrário e que, afinal, é para fazer. Cria um clima de suspeição sobre a decisão em relação à localização definitiva na Ota.

Aplausos do PS.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: A importância e o valor estratégico desta obra para a competitividade do País é demasiado grande para que o Governo ande a brincar com as decisões.

É bom o que o Governo se lembre que esta não-decisão tem sérias implicações em todos os planos de desenvolvimento e ordenamento do território das autarquias e limita de forma drástica todo o planeamento da própria administração central. É que as administrações não são, nem podem ser, indiferentes à construção e à existência de um novo aeroporto no espaço central do território português, entre o Douro e o Tejo.

Assim, não é mais possível, como faz o Governo, utilizar a táctica da avestruz, «metendo a cabeça na areia» e adiar decisões.

De facto, estando demonstrada a não existência de constrangimentos orçamentais, uma vez que, seja qual for o calendário, só teremos o arranque das obras depois de 2006 e já com um novo governo do Partido Socialista;...

Aplausos do PS.

Risos do PSD.

... decorrendo até lá todo o processo concursivo e de especificações técnicas sem custos significativos; sendo clara a necessidade de um novo aeroporto e tendo agora o País a oportunidade de obter fundos comunitários, que não é possível garantir após 2006 e o alargamento da União Europeia;

não havendo dúvidas consistentes no que respeita à localização escolhida, na Ota; tendo em conta os custos de manutenção da Portela e da sua adaptação precária para suportar minimamente os fluxos previstos na próxima década, a serem integralmente suportados pelo Orçamento do Estado; e, ainda, atendendo aos custos indirectos daí decorrentes, não se percebe que argumentos racionais estarão na base desta paralisação, a qual, na realidade, poderá originar o adiamento, por mais de uma década, da entrada em funcionamento do novo aeroporto na Ota.

Fica ainda definitivamente claro neste debate que serão da exclusiva responsabilidade do actual Governo e do Sr. Primeiro-Ministro as implicações financeiras, ambientais e de segurança que esta não-decisão comporta e o caos que, inevitavelmente, se instalará na operação do actual aeroporto.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — O tempo de que dispunha esgotou-se. Queira terminar, Sr. Deputado.

O Orador: — Terminei já, Sr. Presidente.

Resulta ainda claro desta não-decisão um custo de oportunidade que não deixará de se repercutir em todo este processo.

Torna-se também incompreensível que o Governo possa considerar que os projectos do TGV e da OTA sejam indissociáveis e, ao mesmo tempo, equacione cenários para a OTA sem o TGV!

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Se só viermos a ter um novo aeroporto internacional no final da próxima década, como parece que o actual Governo pretende, isso fará com que, por inércia, os nossos vizinhos espanhóis se antecipem, retirando-nos a possibilidade de sermos nós a verdadeira plataforma atlântica da Europa.

Esta é, sem dúvida, uma das situações que torna ainda mais clara a incapacidade do Governo para perspectivar o desenvolvimento do País e revela a sua total ausência de visão estratégica acerca do papel de Portugal no contexto internacional.

Chega de tanta inacção. Decisões são aquilo que o País pede e necessita, e compete ao Governo tomá-las. Não as deixem para o próximo governo, do PS!

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Srs. Deputados, terminado o debate de urgência, requerido pelo Grupo Parlamentar do PS, sobre o aeroporto da OTA, vamos passar à apreciação da proposta de resolução n.º 44/IX — Aprova, para ratificação, a Decisão do Conselho, reunido ao nível dos Chefes de Estado ou de Governo, de 21 de Março de 2003, relativa a uma alteração do n.º 2 do artigo 10.º dos Estatutos do Sistema Europeu de Bancos Centrais e do Banco Central Europeu.

Começo por dar a palavra à Sr.^a Deputada Elisa Ferreira, na qualidade de relatora da Comissão de Assuntos Europeus e Política Externa.

Faça favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a Elisa Guimarães Ferreira (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: A proposta de resolução que hoje apreciamos decorre de uma possibilidade aberta pelo artigo 5.º do Tratado de Nice, segundo o qual o sistema de votação no Banco Central Europeu pode ser alterado.

Utilizando esta prerrogativa, o Banco Central Europeu, em 3 de Fevereiro de 2003, aprovou por unanimidade uma recomendação, depois também aprovada por unanimidade no Conselho, reunido ao nível dos Chefes de Estado ou de Governo, em 21 de Março, que altera completamente o sistema de votação no Banco Central Europeu. Essa é a Decisão que hoje apreciamos para ratificação.

O conteúdo dessa Decisão só é perceptível se for comparada com a situação em vigor neste momento.

Até hoje, o Conselho do Banco Central Europeu funciona com base num princípio fundamental: o de que cada governador dos bancos centrais nacionais dispõe de um voto e exerce esse voto seja qual for o peso da economia do respectivo país. Para além disso, vigora o princípio de que o Conselho delibera por maioria simples — as exceções estão bem definidas, são claras e correspondem a matérias muito especiais de decisão do Banco. Assim, na actualidade, o Conselho do BCE é constituído por 18 membros, sendo 6 da Comissão Executiva e 12 governadores dos bancos centrais dos países que integram a zona euro.

O novo sistema apresenta características bastante distintas.

Para manter a operacionalidade num cenário de alargamento da União Europeia, entendeu-se que o número total de presenças no Conselho do Banco Central Europeu não poderia exceder as 21 e que a Comissão Executiva deveria manter os 6 actuais representantes, o que significa que, seja qual for o alargamento da União Europeia e, portanto, o número de países integrantes da zona euro, eles terão

apenas 15 votos disponíveis.

Para que tal limite máximo de governadores seja compatível com o processo de alargamento estabelece-se, de facto, um novo sistema de funcionamento: os países passam a ser classificados hierarquicamente de acordo com a sua riqueza, o seu peso económico. Isto é, os países passarão a ser posicionados hierarquicamente de acordo com uma combinação do PIB com o peso dos activos (o balanço agregado total das instituições financeiras e monetárias).

Assim, enquanto o número total de governadores dos bancos centrais não atingir os 21 existirão dois grupos no Conselho; quando esse número total for superior a 21, então passarão a funcionar três grupos de países.

Como são organizados esses grupos? Precisamente, respeitando a hierarquia, a ordem de classificação dos Estados-membros de que falei, e atribuindo a cada grupo um número de votos distinto.

Assim, numa primeira fase, em que funcionarão apenas dois grupos (quando o limite máximo de países e de governadores for inferior a 22), o primeiro grupo será composto pelos 5 países mais ricos da União Europeia e ter-lhe-ão atribuídos 4 direitos de voto; o segundo grupo integrará, num cenário limite, 16 países mais pobres mas com direito a 11 votos.

Na segunda fase, isto é, quando o número de países for superior a 21 e se formarem três grupos, no primeiro grupo continuarão a ter assento os governadores dos bancos centrais dos 5 países mais ricos, com direito a 4 votos; o segundo grupo será integrado, numa situação-límite, por 11 países, com direito a 8 votos, e o terceiro grupo pelos restantes 11 países, com direito a 3 votos.

Isto significa que entre os países mais ricos e os países mais pobres da União Europeia haverá uma discrepância brutal em termos de probabilidade do exercício de voto no Conselho do BCE — o primeiro grupo, composto pelos 5 países mais ricos, tem direito a 4 votos e, numa situação limite, o terceiro grupo, o dos 11 países mais pobres, tem direito a 3 votos. Para além disso, dentro de cada grupo haverá uma rotação igualitária dos países no acesso aos votos.

Portugal ficará, em qualquer dos cenários, integrado no segundo grupo.

As conclusões aprovadas na Comissão de Assuntos Europeus e Política Externa relativamente ao funcionamento deste sistema apontam na seguinte direcção: o argumento apresentado para justificar esta alteração é o de que se pretende adaptar o BCE às exigências decorrentes dos sucessivos alargamentos da União. No entanto, verifica-se uma inversão total dos princípios fundamentais pelos quais se regeu até agora o sistema de decisão no Banco Central Europeu.

Além de que esta mudança antecipa-se em muito ao processo de reforma institucional que está em curso na União Europeia, havendo o risco, já invocado, de representar um precedente relativamente à reforma que está em curso. Isto porque não se entende como é que os objectivos de igualdade no acesso dos países às decisões na União Europeia podem ser compatíveis como uma solução deste tipo, no caso do Banco Central Europeu, e já não o serem, por exemplo, no caso da Comissão.

Por último, teria feito todo o sentido que este processo, dada a sua complexidade e gravidade, tivesse sido acompanhado, desde muito cedo, pela própria Assembleia da República. A Sr.^a Ministra de Estado e das Finanças reconheceu esse facto, mas entendeu que ele seria improutivo.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Queira concluir, Sr.^a Deputada. O tempo de que dispunha esgotou-se.

A Oradora: — Terminei já, Sr. Presidente.

Estas são, portanto, as conclusões do relatório ontem aprovado na Comissão de Assuntos Europeus e Política Externa, tendo os grupos parlamentares reservado as suas posições para hoje, em Plenário.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Srs. Deputados, o Governo e cada grupo parlamentar dispõem de 5 minutos para intervir sobre esta matéria, sendo o primeiro orador inscrito o Sr. Deputado Pinho Cardão.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. Pinho Cardão (PSD): — Sr. Presidente, sendo a primeira vez que intervengo sob a presidência do Sr. Vice-Presidente Manuel Alegre, gostaria de homenagear o poeta, de que muito gosto, muito mais que do político, citando quatro versos de um poema seu que talvez escrevesse a pensar na Assembleia da República: «Cantarei o homem que transforma tudo/ e tão dificilmente se transforma./ Ele que se escreve com h pequeno/ em todas as coisas que são grandes.» São versos do seu livro *O Canto e as Armas*.

Espero, Sr. Presidente, que não desconte este tempo...

Risos.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: A Assembleia da República é chamada a ratificar a Decisão do Conselho, reunido ao nível dos Chefes de Estado ou de Governo, de 21 de Março de 2003, relativa a uma alteração do n.º 2 do artigo 10.º dos Estatutos do Sistema Europeu de Bancos Centrais e do Banco Central Europeu.

Segundo esta alteração, a tomada de decisões por parte do Conselho do BCE, que seguia estritamente o princípio de que a cada governador corresponde um voto, evoluirá, com o alargamento, para uma rotação periódica do exercício de voto. A possibilidade de alteração tinha, aliás, ficado prevista no Tratado de Nice, que preparou o alargamento da União Europeia.

Com a alteração prevista em Nice, pretendia-se que o sistema de votações evoluísse para uma fórmula que, mantendo o espírito inicial, pudesse melhor adequar-se a uma entidade muito mais alargada, de maneira a não pôr em causa a sua capacidade de intervenção eficiente e de decisão em tempo oportuno.

É neste contexto que veio a ser formulada uma recomendação pelo Conselho do Banco Central Europeu, a qual veio a ser adoptada e aprovada pelo Conselho, a nível de Chefes de Estado e de Governo, que estabelece o princípio da rotatividade das votações, como forma de repartir os direitos de voto pelos governadores com assento no Conselho do Banco Central Europeu.

Os traços fundamentais dessa resolução dispenso-me de os dizer, na medida em que já foram aqui referidos pela Sr.^a Deputada Elisa Ferreira.

Das regras estabelecidas, resulta que cinco países — a Alemanha, o Reino Unido, a França, a Itália e a Espanha — constituirão o primeiro grupo, ao qual são atribuídos 4 direitos de voto, e que Portugal se integra no segundo grupo, a par dos restantes membros da actual União Europeia e, futuramente, da Polónia, República Checa e Hungria, e ao qual são atribuídos 11 direitos de voto.

Ao terceiro grupo — e quanto a este julgo que não será totalmente correcto o que a Sr.^a Deputada Elisa Ferreira disse — pertenceriam os 7 restantes países do alargamento, e não 11...

A Sr.^a **Elisa Guimarães Ferreira** (PS): — Depende se trabalhar com 25 ou com 27 países. Se trabalhar com 27, não é!

O Orador: — Mas esses ainda estão muito longe! De um total de 25 países, 11 teriam 3 direitos de voto.

Sustentarão alguns que a solução encontrada «reduz o direito de países mais pequenos, com a suposta justificação da garantia de eficácia no processo de decisão». Não é assim, já que num processo negocial, com várias entidades, não se torna possível encontrar soluções que sirvam, simultaneamente, as partes e o todo.

A solução encontrada foi a mais equilibrada, sendo, por isso, aprovada por unanimidade por todos os países, os maiores e os mais pequenos. E a redução de direitos abrange todos os países, os maiores e os mais pequenos, dado que o princípio da rotatividade a todos se aplica.

Julga-se, ainda, pertinente juntar o seguinte: outros critérios estiveram em discussão, prevalecendo o encontrado por ser considerada a forma mais justa, eficaz e aceitável de repartir os direitos de voto pelos governadores com assento no Conselho do Banco Central Europeu.

Por exemplo, o Parlamento Europeu advogava uma solução destinada a distinguir entre decisões operacionais, que devem ser tomadas pela Comissão Executiva alargada a nove membros, sendo que nestas decisões operacionais estariam as alterações às taxas de juro e às políticas cambiais. Portanto, os pareceres do Parlamento Europeu e da Comissão sobre a recomendação do Conselho do BCE iam no sentido de encontrar soluções bem mais restritivas.

A Decisão do Conselho de Chefes de Estado e de Governo já foi ratificada pelos órgãos competentes em sete países e está previsto que, até ao fim de Abril, a Decisão seja ratificada pelos restantes parlamentos.

Assim, dos 10 países do segundo grupo, ao qual pertence Portugal, 5 já ratificaram a decisão, faltando apenas Portugal, a Bélgica, a Suécia, a Finlândia e a Grécia — esta última por razões eleitorais, já que as eleições se realizaram há muito pouco tempo.

Por fim, refere-se o juízo emitido pelo Governador do Banco de Portugal sobre o novo esquema em apreciação, aquando da sua audição sobre o tema na Comissão de Assuntos Europeus e Política Externa, realizada em 20 de Janeiro de 2004.

Segundo o Governador, «as soluções contidas na recomendação do BCE (...) e na Decisão adoptada pelo Conselho (...) encontram-se mais próximas dos princípios básicos em que assentou a criação da União Monetária, respondendo, ao mesmo tempo, às exigências de eficácia e credibilidade

exigidas pelo alargamento da União.»

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Sr. Deputado Pinho Cardão, o político em funções de Presidente agradece as amáveis palavras dirigidas ao poeta.

Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado do Orçamento.

O Sr. Secretário de Estado do Orçamento (Norberto Rosa): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: O Governo vem, perante esta Assembleia, suscitar a aprovação, para ratificação, da decisão do Conselho, reunido ao nível dos Chefes de Estado ou de Governo, de 21 de Março de 2003, relativa à alteração do n.º 2 do artigo 10.º dos Estatutos do Sistema Europeu de Bancos Centrais e do Banco Central Europeu.

Recordo que o artigo 10.º dos referidos Estatutos regula a constituição e o funcionamento do Conselho do BCE, estabelecendo o seu n.º 2 os respectivos mecanismos de votação.

O actual regime atribui direito de voto a todos os membros do Conselho, que é composto por membros da Comissão Executiva e pelos governadores dos bancos centrais nacionais, o qual se mostra de difícil aplicabilidade num cenário de alargamento da área do euro.

Com efeito, neste cenário, o considerável aumento do número de membros com direito de voto tornaria demasiado pesado e ineficiente o funcionamento daquele órgão.

Deste modo, optou-se por um sistema de alternância rotativa de direito de voto, mantendo-se, no entanto, devido ao seu estatuto especial, o direito de voto permanente dos seis membros da Comissão Executiva.

Nos termos da Decisão do Conselho, os mecanismos de votação serão ajustados a partir do momento em que o número de membros do Conselho do BCE ultrapasse os 21, ou seja, o número de governadores ultrapasse os 15.

O sistema de alternância rotativa dos direitos de voto dos governadores membros do Conselho do BCE, que agora se pretende instituir, não é, todavia, um sistema de rotação simples. Um sistema rotativo simples poderia conduzir a situações em que os membros do Conselho com direito de voto fossem provenientes de Estados-membros que, em conjunto, não seriam suficientemente representativos da economia global da área do euro.

Cada Estado-membro será, assim, classificado de acordo com a parcela que lhe corresponder no agregado composto pelo produto interno bruto e pelo balanço agregado total das instituições financeiras monetárias. Os pesos atribuídos ao PIB e ao balanço agregado são, respectivamente, cinco sextos e um sexto.

No que se refere à operação do sistema rotativo, estão previstas duas fases, dependendo da sequência do alargamento da área do euro.

Na primeira fase, que se inicia a partir da data em que o número de governadores se tornar superior a 15, e até atingir os 22, os governadores serão distribuídos por dois grupos: o primeiro será composto pelos cinco governadores dos bancos centrais nacionais dos Estados-membros, a que correspondem as maiores parcelas no total da área do euro, de acordo com o indicador atrás referido; o segundo será composto por todos os outros governadores. Os cinco governadores do primeiro grupo partilham 4 direitos de votos e os restantes governadores 11.

Contudo, a partir do início do sistema rotativo, e até que o número de governadores ultrapasse os 18, torna-se necessário aplicar um regime excepcional para evitar que os membros do primeiro grupo votem menos frequentemente do que os do segundo grupo.

A segunda fase inicia-se quando o número de governadores atingir os 22. A partir desse momento, os governadores serão distribuídos por três grupos: o primeiro continua a ser composto pelos cinco governadores dos bancos centrais dos Estados-membros identificados na primeira fase; o segundo será composto por metade do número total dos governadores provenientes dos bancos centrais que ocupem as posições subsequentes na classificação de países baseados nos critérios acima descritos; o terceiro será composto pelos restantes governadores. Ao primeiro grupo serão atribuídos quatro direitos de voto, ao segundo oito e ao terceiro três.

A rotatividade dos direitos de voto pelos governadores reger-se-á igualmente pelo princípio de que, no seio de cada grupo, estes disporão dos respectivos direitos de voto por períodos de igual duração.

É importante ainda salientar dois aspectos que relativizam as alterações introduzidas.

Em primeiro lugar, todos os governadores podem continuar a participar e a intervir nas reuniões em situação de igualdade com qualquer outro. E parece-me que não foi bem esta a afirmação que a Sr.^a Deputada Elisa Ferreira fez no seu relatório.

Em segundo lugar, as matérias patrimoniais continuam a reger-se de acordo com a chave capital, que para Portugal é 2,4%.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra a Sr.^a Deputada Elisa Ferreira. Informo que, porque o Secretário de Estado não dispõe de tempo para responder, a Mesa concede-lhe 2 minutos.

Tem a palavra, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a Elisa Guimarães Ferreira (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, agradeço a sua intervenção, mas penso que há um equívoco. É que o Sr. Secretário de Estado repetiu tudo o que já consta da apresentação que foi feita. Contudo, aquilo que se espera do Governo é que explique o porquê da posição de Portugal, quais eram os seus objectivos, o que é que perdeu e o que é que conseguiu. Isso, Sr. Secretário de Estado, é que precisa ser explicado, bem como a razão de ser do requerimento apresentado por Deputados do Grupo Parlamentar do PSD, que acaba de ser entregue na Mesa, solicitando que, nos termos regimentais aplicáveis, a proposta de resolução baixe à comissão, sem votação.

Portanto, Sr. Secretário de Estado, agradeço a sua intervenção, mas, segundo creio, a mesma passou ao lado do assunto.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado do Orçamento.

O Sr. Secretário de Estado do Orçamento: — Sr. Presidente, Sr.^a Deputada, julgo que a discussão relativa a esta resolução já foi feita na comissão especializada, com a presença não só do Sr. Governador do Banco de Portugal mas também da Sr.^a Ministra de Estado e das Finanças.

O Sr. Honório Novo (PCP): — Ficou bem claro que havia outras alternativas!

O Orador: — Este processo foi conduzido pelo Banco de Portugal com inteira autonomia. Havia várias alternativas, que passavam: pela criação de um comité monetário, com mais de seis membros permanentes nomeados a título individual, excluindo a participação do governador dos bancos centrais; por um sistema de votação de dupla maioria, com limitação do número de governadores com direito a voto em cada momento e a exigência de que as maiorias que se formassem representassem uma percentagem mínima da população total dos países pertencentes à União Monetária; pela distribuição dos votos a grupos de países representados na votação por um deles; pela limitação do número de governadores com direito de voto em cada momento, com rotação em pé de igualdade; e, ainda, pela limitação do número de governadores com direito de voto em cada momento, com rotação diferenciada por grupos de países.

De entre estas alternativas que foram discutidas durante bastante tempo no âmbito do Banco Central Europeu, a menos penalizante para Portugal era precisamente a da limitação do número de governadores com direito de voto em cada momento, com rotação diferenciada por grupos de países, tendo-se optado por essa. No âmbito do Banco Central Europeu e, depois, do Conselho, houve uma votação por unanimidade.

Julgamos que esta foi a decisão mais adequada e a que salvaguarda os interesses de Portugal...

A Sr.^a Elisa Ferreira (PS): — Porquê?!

O Orador: — ... porque — e gostaria novamente de realçar este aspecto — os governadores continuam a ter a possibilidade de intervir nas reuniões em situação de igualdade. Ao contrário do que a Sr.^a Deputada referiu no seu relatório, os governadores não estão inibidos de participar nas decisões do Conselho. O que há é uma rotatividade em termos de votação.

Mas há um outro aspecto que, penso, também é importante, tendo em atenção o historial do Banco Central Europeu. É que, até hoje, todas as decisões têm sido tomadas por consenso. Com esta alteração, no futuro — e isto é relevante —, as decisões tomadas por maioria não vão ter um peso tão grande.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.^a Deputada Elisa Ferreira.

A Sr.^a Elisa Guimarães Ferreira (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, continuo sem perceber exactamente o que justifica a posição portuguesa, sobretudo o seu regozijo, e gostaria de dizer-lhe o seguinte: o Partido Socialista, em matérias internacionais, em particular no quadro da União Europeia, tem procurado colocar o interesse nacional acima de qualquer outro interesse, nomeadamente do foro partidário.

O Sr. Guilherme d'Oliveira Martins (PS): — Muito bem!

A Oradora: — Mas isso não significa abdicar do cumprimento das suas obrigações enquanto maior partido da oposição, nem desvalorizar o papel do Parlamento na sua função de controlo das opções do Governo.

A presente proposta de resolução tem problemas sérios, desde logo de carácter substantivo, isto é, ao nível dos conteúdos.

Em primeiro lugar, representa a dominação de facto, e agora também *de jure*, da política monetária da zona euro pelos países mais ricos da Europa.

As recentes decisões ao nível da comissão executiva do Banco Central Europeu, que se deveriam pautar por uma rotação no exercício dos lugares, resultaram, em Novembro, na substituição de um francês por um francês e, no passado dia 25, de um espanhol por um espanhol, com a convivência de todos os países grandes, o que acaba por ser outro elemento que vem confirmar aquela percepção.

Por outro lado, a presente decisão do Conselho configura uma inversão total do princípio que até agora presidiu ao processo decisório, o da igualdade entre os Estados.

Pela primeira vez, assume-se que o poder de decisão de cada país deve reflectir a sua riqueza relativa. A frequência no acesso ao voto diverge totalmente entre os países ricos e os do chamado terceiro grupo.

Em terceiro lugar, é neste momento claro que a solução adoptada se prende com uma opção política. De facto, ela não era a única solução possível para atingir os objectivos de eficácia, rapidez de decisão e credibilidade, num cenário de alargamento da União.

Sr. Secretário de Estado, vários métodos alternativos eram compatíveis com a manutenção do princípio fundamental, os quais foram discutidos no Banco Central Europeu, tendo alguns deles sido sugeridos quer no parecer do Parlamento Europeu quer no da Comissão.

De facto, persiste a dúvida sobre por que é que o limite de 21 governadores é o único limite que permite que o Banco Central funcione com eficácia.

Mas, mesmo admitindo que essa redução de direitos de voto era indispensável, obviamente que a solução mais favorável seria um mero sistema de rotação simples. Esta solução foi mesmo, segundo declarações do próprio Governador do Banco de Portugal — que não esteve em autonomia, esteve sempre a receber instruções políticas, que, sem pôr em causa a sua autonomia de Banco Central, correspondiam ao objectivo político desta mudança, funcionando com o apoio directo do Governo —, da preferência do Sr. Governador do Banco Central, mas posteriormente foi deixada cair.

O segundo tipo de problemas que se colocam são de carácter processual, metodológico, e têm fortíssimas consequências políticas. Primeiro, a nível interno, uma vez que não se entende como é que um assunto desta gravidade não foi apresentado de modo a que o Parlamento e o maior partido da oposição o pudesse ir acompanhando.

Como é possível que, confrontada com esta questão, a Sr.^a Ministra das Finanças tenha respondido que teria sido simpático, mas totalmente inútil, um contacto com qualquer uma destas entidades, porque isso constituiria apenas uma «operação de charme» — cito a Sr.^a Ministra de Estado e das Finanças em audição na respectiva comissão parlamentar —, uma vez que nada alteraria a posição portuguesa?

Como se comprehende, então, o sentido de um processo de ratificação?

Uma outra questão que se coloca é que, em termos europeus, ficam muitas dúvidas sobre a competência, a diligência e a capacidade política com que este assunto foi tratado.

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

A Oradora: — No que respeita à posição portuguesa, aceitar uma diferenciação em função da riqueza dos países é em si grave e que levanta, depois, problemas de coerência relativamente às outras negociações que estão em curso. Então o Banco Central Europeu só funciona assim?! E a Comissão Europeia, não?!

Estando em curso o processo de reforma institucional da União Europeia, como é possível que o

Banco Central Europeu, tenha, com unanimidade, para a qual também contribuiu Portugal, avançado com uma mudança tão radical como esta?

Sr. Secretário de Estado, esta decisão não beneficia o País, abre antecedentes perigosos e tudo indica que, mais uma vez, o Governo esteve fechado sobre si próprio, remetendo-se a uma posição de irrelevância e de ausência de iniciativa.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre). — Tem de concluir, Sr.^a Deputada.

A Oradora: — Concluo de imediato, Sr. Presidente.

Sr. Presidente, Srs. Deputados: A proposta talvez seja a solução possível, mas ela não é interessante para Portugal, não é oportuna, deixa dúvidas sobre a diligência, a precaução e o sentido de Estado com que o assunto foi tratado.

Trata-se de uma solução perigosa e precipitada. O assunto deveria ter merecido atenção e trabalho cuidados da parte do Governo português, que não existiram.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Honório Novo.

O Sr. Honório Novo (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Esta proposta de resolução mostra bem o real significado que o Governo atribui ao princípio da igualdade entre os Estados-membros da União Europeia. Quer o Governo que o País apoie e que esta Assembleia da República ratifique uma alteração na forma de votação no Banco Central Europeu que remete Portugal para uma espécie de «2.^a divisão» entre os Estados da União Europeia.

O problema é, aliás, bem fácil de resumir, dispensa muitos comentários adicionais e foi abordado pelo PCP no seu projecto de lei n.^º 147/IX, que, em nossa opinião, Sr. Presidente, poderia e deveria ter sido agendado conjuntamente.

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

O Orador: — Até agora, as decisões do Conselho do Banco Central Europeu — constituído pelos Governadores dos bancos centrais nacionais e por mais seis membros da chamada Comissão Executiva — eram tomadas por maioria simples, estando atribuído a cada governador um voto, voto esse que podia usar sempre.

De agora em diante, e com o voto favorável do Governo, numa decisão que exigia a unanimidade, tudo passará a ser diferente. Isto se esta Assembleia ratificar este acordo, que, em nossa opinião, viola o princípio da igualdade entre Estados, pelo que, espero, esta Assembleia não o venha a ratificar.

De agora em diante, vai estabelecer-se, com o voto do Governo, uma classificação hierárquica dos países participantes no euro segundo a sua riqueza.

O primeiro grupo, que integrará cinco países — os mais ricos, mais desenvolvidos e poderosos —, terá direito a quatro votos, isto é, cada um votará oito em cada 10 decisões tomadas. Portugal passará para a «2.^a divisão», para o segundo grupo, que virá a integrar, depois do alargamento, 11 países com direito a apenas oito votos, isto é, Portugal só terá direito a votar seis em cada 10 decisões tomadas.

O Sr. Bruno Dias (PCP): — É lamentável!

O Orador: — Na «1.^a divisão» — esta é que é a verdade, pura e dura!; adocem a pílula da maneira que quiserem, mas a verdade é esta! — ficará o núcleo duro desta União Europeia, o directório que tudo dirige em nome da defesa das suas economias e que diz (mas ninguém acredita) que actua na defesa dos restantes interesses nacionais em presença.

Nos restantes grupos (nas outras «divisões») acantonar-se-ão os restantes países de riqueza e dimensão inferiores, que assim serão remetidos a um papel próximo do mero figurante. E foi este papel que o Governo aceitou que Portugal passe a desempenhar. Mais: votou a favor deste novo papel para o País!

O Sr. Bernardino Soares (PCP): — Uma vergonha!

O Orador: — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Nenhum argumento é aceitável para justificar o apoio

do Governo a esta decisão. Nem o estafado argumento da eficácia face ao alargamento! E a melhor razão para que este argumento não se coloque foi, aliás, dada pelo Governador do Banco de Portugal, quando reconheceu aqui que os membros do Conselho do Banco Central Europeu adoptam sempre decisões consensuais — o que, aliás, para o PCP, nem sequer é estranho, face às orientações monetaristas e neoliberais que irmanam normalmente os membros deste Conselho e face à ausência de controlo democrático das suas decisões.

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

O Orador: — O argumento da eficácia das decisões não pode, portanto, nunca ser aceite para sustentar a decisão tomada, já que esta estabelece diferenças inaceitáveis entre países que devem permanecer com direitos inquestionavelmente iguais.

Sr. Presidente e Srs. Deputados: Esta decisão é inaceitável e não deve ser ratificada. A ser aprovada, permite concluir que o Governo português reconhece e aceita que os Estados-membros da União não são considerados de forma igual, permite concluir que o Governo português reconhece e aceita que Portugal seja parceiro menor na tomada de decisões.

O que sucedeu mais recentemente quanto à substituição dos seis membros da Comissão Executiva deste mesmo Banco Central Europeu mostra bem quanto o Governo continua e está disposto a hipotecar, ainda mais, o princípio de igualdade entre Estados.

Quando foi nomeada a primeira comissão executiva ficou acordado que, terminados os mandatos, os respectivos postos deveriam ser ocupados por elementos de uma das quatro nacionalidades ainda não contempladas, entre as quais Portugal. Mas, na prática, o Governo de Portugal tem apoiado que quatro dos seis lugares da Comissão passem, de facto, a ser ocupados, em permanência, por membros oriundos dos actuais quatro países mais poderosos da zona euro.

Sr. Presidente e Srs. Deputados: O PCP considera que, a ser ratificada esta Decisão, se torna também bem mais clara a natureza do que se quer aprovar — agora à socapa, e fora das atenções dos holofotes mediáticos — no projecto de convenção para o novo tratado da UE, que na sequência do último Conselho Europeu parece que se quer aprovar rapidamente, antes de Junho.

O que se pretende, na verdade, é subverter o princípio da igualdade e criar um directório de grandes potências, relegando Portugal e os países de pequena dimensão e menos desenvolvidos para uma posição inaceitável de subalternidade.

Quanto ao requerimento apresentado de baixa à Comissão, sem votação, desta proposta de resolução, devo dizer que, em nome do PCP, podemos continuar a discutir esta matéria na Comissão, mas é bom que se clarifique, aqui, em Plenário, quais são as nossas intenções de voto quanto à ratificação de uma Decisão deste tipo!

Aplausos do PCP.

O Sr. **Presidente** (Manuel Alegre): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Francisco Louçã.

O Sr. **Francisco Louçã** (BE): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Este debate tem até agora duas características inéditas.

A primeira é que, em nome dos proponentes, o PSD sugere a baixa deste diploma à respectiva comissão, não definindo o período de tempo por que tal ocorrerá, o que significa que, em algum futuro próximo, distante ou muito distante, teremos de votar aquilo que não votaremos amanhã à hora regimental.

A segunda novidade é que esta proposta é tão surpreendente e tão inovadora que reorganiza o debate que tradicionalmente temos sobre políticas europeias. Penso que este facto político novo merece uma reflexão, que decorre, obviamente, do facto de esta proposta ser apresentada por critérios políticos conduzidos pelos diplomatas mais surpreendentes: os banqueiros!

Admito, com muito gosto, que os banqueiros são em geral boas pessoas. Mas uma negociação feita por banqueiros, como grupo, suscita as maiores possibilidades de subversão da democracia e das regras institucionais tradicionais.

Aliás, não é a primeira vez que tal acontecerá. A banca e os sistemas dos bancos centrais impuseram à União Europeia um conjunto de estatutos para o Banco Central Europeu, que seriam inverosímeis e inaceitáveis em outros países, como os Estados Unidos da América.

Temos regras absolutamente excepcionais, que agora se prolongam numa alteração excepcional a essas regras excepcionais.

O Banco Central Europeu já tem um poder sem discriminação, sem controlo e sem regulação que não existe em nenhum espaço económico deste planeta, no que diz respeito, naturalmente, aos países industriais modernos.

Acresce agora, como foi dito pelos oradores precedentes, que é alterada uma regra que introduz um princípio de alteração e um precedente, apesar de o ECOFIN declarar que, impondo-se o precedente, não quer que ele constitua precedência.

Repare-se que esta disputa ocorre exactamente quando estamos a discutir a alteração das regras do Tratado de Nice, à luz da futura Constituição europeia e a coberto, aliás, de uma das normas daquele Tratado, que é a que permite ao ECOFIN, e neste caso ao Sistema Europeu de Bancos Centrais, habilitar-se para propor uma alteração no normativo legal que agora estamos aqui a considerar.

Deste ponto de vista, a presunção de que esta é uma primeira emergência clara do princípio da regra do directório não é uma mera acusação para o debate político. Ela já ocorre, tanto na composição da Comissão Executiva deste Conselho dos bancos centrais, quanto na instituição de três grupos diferenciados, dos quais o principal é estruturado da forma que foi apresentado pelos proponentes e pelo relatório que aqui ouvimos.

Acresce ainda um detalhe «saboroso»: os cinco países que querem garantir para si próprios o predomínio da sua presença no primeiro grupo, ainda corrigem o PIB, que já lhes dá vantagem suficiente, com o balanço agregado das instituições financeiras monetárias. Extraordinária «pérola»! Extraordinária «cereja em cima do bolo»! Ainda garantem que a sua capacidade de atracção de capitais e de concentração de activos reforçará o peso natural que já têm por via do seu produto, o que é notável!

Ou seja, nós teremos blindada — como já são blindados os Estatutos do Banco Central Europeu quanto às suas obrigações — uma situação de Europa a três velocidades, com três diferentes capacidades de decisão e com três regras diferentes do ponto de vista da decisão sobre políticas monetárias e financeiras.

E, repare-se bem, neste caso é que era preciso uma paridade entre os países! Pois claro! Porque se se tornasse a sério a independência do sistema dos bancos centrais, então aí é que era preciso que eles pudessem decidir, independentemente dos interesses da Alemanha, ou da Itália, ou da Inglaterra..., ponderando a lógica de um espaço, que é unificado do ponto de vista do euro e do ponto de vista de políticas monetárias e políticas cambiais, e aliás, também, e cada vez mais, de políticas orçamentais!

Surpreende, por isso, que não tenha havido aquele momento de coragem de Portugal — e de outros países, mas estamos no Parlamento português... — de vetar esta decisão, porque assim o podia fazer e assim contribuiria para uma melhor decisão da Europa.

A abdicação deste direito de dar opinião, a aceitação da inevitabilidade da força dos mais fortes traduz-se sempre num prejuízo para a Europa, sempre numa pior solução, do ponto de vista do sistema dos bancos centrais.

Por isso mesmo, e terminando, Sr. Presidente, queria dizer que votaremos contra esta resolução, quando ela vier a ser considerada. Temos a vaga esperança de que este momento, em que ela passa para o «purgatório» infinito de um debate em comissão que não se sabe que características terá, possa iluminar alguns dos grupos parlamentares para reconsideração a este respeito e para o sinal de que a Europa precisava, que era a não ratificação desta medida, para que um sistema mais paritário, mais equilibrado, mais estrategicamente pensado para o futuro da Europa pudesse vir a ser imposto.

Entretanto, reassumiu a presidência o Sr. Presidente, Mota Amaral.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Anacoreta Correia.

O Sr. Miguel Anacoreta Correia (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Secretários de Estado, Srs. Deputados: O Governo apresenta à Assembleia da República uma proposta de resolução que aprova, para ratificação, a decisão do Conselho, reunido ao nível dos chefes de Estado ou de governo, de 21 de Março de 2003, relativa a uma alteração do n.º 2 do artigo 10.º dos Estatutos do Sistema Europeu de Bancos Centrais e do Banco Central Europeu.

Em primeiro lugar, queria felicitar a Sr.ª Deputada Elisa Ferreira pelo excelente relatório que apresentou à Comissão, que muito ajudou os Srs. Deputados a aprofundar a questão que hoje está em discussão.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — A passagem do sistema de «um governador, um voto» para um sistema de rotação, em

que a frequência do direito de voto de cada governador passa a ser proporcional ao peso económico e financeiro do respectivo Estado-membro é justificada na base da necessidade de garantir eficácia, credibilidade e rapidez no processo decisório relativamente à política monetária da União Europeia, visto que a partir de Maio mais 10 novos Estados-membros aderem à União Europeia. Assim foi entendida a decisão do Conselho e a decisão dos governadores do Banco Central Europeu.

Protestos do Deputado do PCP Honório Novo.

Assim, e citando o Governador do Banco de Portugal, aquando da sua audição na Comissão de Assuntos Europeus e Política Externa, o «princípio da igualdade na rotação de votos cedeu perante o objectivo de garantir credibilidade e eficácia às decisões do Banco Central Europeu». Isto foi, por certo, uma questão que foi maduramente assinalada nas várias reuniões que houve entre os governadores dos diferentes bancos nacionais.

Trata-se, assim, de uma decisão que se antecipa à reforma das instituições da União Europeia, que as pretende adaptar às exigências decorrentes do alargamento e procurando sempre o equilíbrio possível entre o princípio da igualdade e a garantia da eficácia das decisões.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Orador: — Compreendemos as razões que levaram a esta alteração, mas esperamos (e dizemo-lo muito claramente) que não sirva de precedente para outras questões. O risco de deriva nos sistemas de decisão europeus para o que poderemos chamar de concentração de poder no directório dos países grandes obriga-nos a fazer esta chamada de atenção e a permanecer atentos.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Orador: — Por todas estas razões, o CDS-PP vai votar favoravelmente, quando for ocasião disso, a proposta de resolução agora apresentada pelo Governo e hoje em discussão.

Aplausos do CDS-PP e do PSD.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, esgotada a lista de oradores inscritos, fica encerrado o debate da proposta de resolução n.º 44/IX.

Passamos à apreciação da proposta de resolução n.º 57/IX — Aprova, para ratificação, o Acordo sobre a Participação da República Checa, da República da Estónia, da República do Chipre, da República da Letónia, da República da Lituânia, da República da Hungria, da República de Malta, da República da Polónia, da República da Eslovénia e da República Eslovaca no Espaço Económico Europeu, assinado no Luxemburgo, em 14 de Outubro de 2003.

Para apresentar esta proposta de resolução, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado das Comunidades Portuguesas.

O Sr. Secretário de Estado das Comunidades Portuguesas (José Cesário): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O Governo solicita à Assembleia da República que aprove, através de resolução, o Acordo sobre a Participação da República Checa, da República da Estónia, da República do Chipre, da República da Letónia, da República da Lituânia, da República da Hungria, da República de Malta, da República da Polónia, da República da Eslovénia e da República Eslovaca no Espaço Económico Europeu, bem como os respectivos anexos a esse mesmo Acordo, assinado no Luxemburgo, em 14 de Outubro de 2003.

O presente Acordo tem como objectivo fundamental enquadrar juridicamente o alargamento do Espaço Económico Europeu à comunidade europeia, alargada na sequência da assinatura do tratado de adesão à União Europeia, em 16 de Abril de 2003, relativo aos referidos países.

Este Acordo responde, assim, aos pedidos nesse sentido formulados pelos países aderentes, ao estabelecer as condições e modalidades da sua participação no Espaço Económico Europeu, enquanto partes contratantes do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu.

Fiel aos objectivos originários deste Acordo, que visam o desenvolvimento harmonioso e sustentado do Espaço Económico Europeu, através da redução das disparidades económicas e sociais entre regiões, o presente Acordo enuncia, designadamente, uma série de sectores prioritários a beneficiar através de um critério de repartição de subvenções reajustado, o que acentua a dimensão da coesão social, da protecção ambiental, da qualidade da exploração de recursos naturais e humanos,

num grupo de países beneficiários, que inclui a Espanha, a Grécia e Portugal.

O presente Acordo, bem como os accordos e protocolos conexos deverão entrar em vigor no mesmo dia que o tratado de adesão, ou seja, em 1 de Maio de 2004, desde que os respectivos instrumentos de ratificação ou aprovação tenham sido depositados antes dessa data.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado João Moura.

O Sr. João Moura (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: O Governo apresentou à Assembleia da República a proposta de resolução 57/IX, que aprova, para ratificação, o Acordo sobre a participação dos 10 países do alargamento da União Europeia no Espaço Económico Europeu, assinado no Luxemburgo, em 14 de Outubro de 2003.

Este Acordo prevê a necessidade de estabelecimento dos termos e condições da participação dos países aderentes à União Europeia no Espaço Económico Europeu, determinando que qualquer Estado europeu que se torne membro da comunidade deverá igualmente apresentar um pedido para se tornar parte contratante no Acordo sobre o Espaço Económico Europeu.

Este Acordo foi assinado entre os 12 Estados que na altura constituíam a Comunidade Europeia e os países que estavam na EFTA, tendo entrado em vigor no início de 1994, com a adesão dos 17 países. Saliente-se que a Suíça não ratificou o Acordo devido ao resultado negativo do referendo que realizou em 1992.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Actualmente, três dos Estados fundadores da EFTA — a Áustria, a Finlândia e a Suécia — fazem também parte da União Europeia. Em Maio de 1995, o Líchtenstein aderiu também ao Espaço Económico Europeu. Deste modo, o Acordo abrange actualmente os 15 Estados-membros da União e os três países da EFTA.

A entrada dos Estados candidatos no Espaço Económico Europeu assume, assim, uma importância fundamental para uma melhor integração dos mesmos na União, contribuindo, naturalmente, para a consolidação das suas estruturas políticas e económicas, garantindo uma mais rápida aproximação aos padrões comunitários.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Henrique Campos Cunha.

O Sr. Henrique Campos Cunha (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: É presente a Plenário a proposta de resolução n.º 57/IX, que visa a aprovação, para ratificação, do Acordo sobre a Participação da República Checa, da República da Estónia, da República do Chipre, da República da Letónia, da República da Lituânia, da República da Hungria, da República de Malta, da República da Polónia, da República da Eslovénia e da República Eslovaca no Espaço Económico Europeu, assinado, no Luxemburgo, em 14 de Outubro de 2003.

O Acordo sobre o Espaço Económico Europeu foi assinado no Porto, em 2 de Maio de 1992, pela Comunidade Económica Europeia, pela Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, pelos Estados-membros da União à altura e pelos países da EFTA.

O Acordo assume-se como um contributo para a construção de uma Europa baseada na paz, na democracia e nos direitos do homem, atribuindo absoluta prioridade às relações privilegiadas entre a Comunidade Europeia, os seus Estados-membros e os Estados da EFTA, baseadas na proximidade, em valores comuns duradouros e na identidade europeia.

O Acordo prevê, com base numa economia de mercado, a liberalização do comércio mundial, um desenvolvimento económico harmonioso, que permita a redução das disparidades económicas e sociais entre regiões, e a preservação, protecção e melhoria da qualidade do ambiente, a protecção da saúde e segurança e a utilização prudente e racional dos recursos naturais, baseada no princípio do desenvolvimento sustentado.

Dentro dos direitos sociais, destaco, pela sua importância, a igualdade de tratamento entre homens e mulheres e o progresso social que promova o pleno emprego e a melhoria do nível de vida e das condições de trabalho. Procura ainda promover a defesa dos consumidores e o reforço da base científica e tecnológica da indústria europeia, a fim de a tornar mais competitiva a nível internacional.

Os Estados candidatos à adesão assinaram, em 16 de Abril de 2003, o Tratado de Adesão à União Europeia. Nos termos do artigo 128.º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, qualquer Estado europeu que se torne membro da Comunidade deverá apresentar um pedido para se tornar parte do Acordo.

Sendo este diploma a concretização desse pedido, a entrada dos Estados candidatos no Espaço Económico Europeu assume uma importância fundamental para os Estados que o constituem, para uma melhor integração dos mesmos na União, contribuindo, naturalmente, para a consolidação das suas estruturas políticas e económicas e garantindo uma mais rápida aproximação aos padrões comunitários.

Por todas estas razões citadas, a bancada do CDS-PP aprova, para ratificação, este diploma.

Aplausos do CDS-PP e do PSD.

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

O Sr. Honório Novo (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: O Governo apresenta, para ratificação, o Acordo, assinado em Outubro de 2003, sobre a participação dos 10 novos membros da União Europeia no Espaço Económico Europeu.

Como obrigação decorrente do facto de virem a pertencer e passarem a integrar a União Europeia a partir do próximo dia 1 de Maio deste ano, estes 10 futuros novos membros tinham também de apresentar um pedido de integração, como partes contratantes de pleno direito, no Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, que, como se sabe, neste momento inclui, para além dos 15 actuais membros da União Europeia, os três Estados da EFTA, isto é, a Noruega, a Islândia e o Líchtenstein.

Esta obrigação decorre do Acordo EEE, estabelecido multilateralmente durante a presidência portuguesa de 1992, mais precisamente em Maio de 1992. Os termos desse Acordo foram discutidos e ratificados por unanimidade nesta Assembleia ainda durante o próprio ano de 1992 e foram, depois, observados no alargamento da União Europeia subsequente, isto é, em 1995, com o alargamento à Áustria, à Finlândia e à Suécia, tal como agora têm de ser observados e colocados em prática perante a integração destes 10 novos Estados-membros.

No fundamental, trata-se de estabelecer um novo Acordo que adapte os seus termos para albergar os 10 novos Estados-membros da União como partes contratantes de pleno direito, passando este Acordo, uma vez terminado o processo de ratificação por todos os interessados, a vigorar a partir da mesma data em que ocorrer o alargamento da União Europeia, isto é, a partir do dia 1 de Maio de 2004.

Tratando-se, portanto, e no fundamental, de adaptar à nova realidade criada pelo alargamento da União Europeia os termos do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, não se coloca ao PCP qualquer objecção política à ratificação do mesmo, pelo que, naturalmente, votaremos favoravelmente a proposta de resolução n.º 57/IX.

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Guilherme d'Oliveira Martins.

O Sr. Guilherme d'Oliveira Martins (PS): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Está tudo dito, uma vez que o texto que nos está presente é suficientemente consensual, no entanto, não pode deixar de suscitar duas ou três reflexões.

A primeira refere-se à complementaridade óbvia entre o aprofundamento do processo europeu e o alargamento, o que está muito claro nos objectivos do documento que nos é aqui presente.

A segunda reflexão tem a ver com o papel que Portugal teve neste Espaço Económico Europeu, não só porque foi fundador da Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA), em 1959, mas também porque, como já aqui dito, foi na cidade do Porto que se celebrou, no dia 2 de Maio de 1992, o Tratado instituidor do Espaço Económico Europeu.

A terceira reflexão tem a ver, Sr. Presidente, com a necessidade de compreendermos que este Espaço Económico Europeu se insere nos objectivos fundamentais que não podemos perder de vista: primeiro, a criação de um espaço de paz e segurança na Europa; segundo, a criação de um espaço de desenvolvimento sustentável, já tendo sido aqui referida a importância de domínios como o ambiente e a investigação científica e tecnológica; e, terceiro, a preservação e salvaguarda da diversidade cultural.

A quarta reflexão, Sr. Presidente, diz respeito à coincidência da apreciação deste documento com a aceleração na reflexão europeia da questão da Constituição Europeia, do Tratado Constitucional. E, por

isso, esta reflexão tem a ver com a necessidade de os parlamentos nacionais terem um papel acrescido neste domínio.

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

O Orador: — E esse papel acrescido passa, por exemplo, por um documento como este não poder ser analisado como mero *pro forma*, já que o Parlamento vai ter responsabilidades particulares na aplicação deste texto, uma vez que vamos ter de acompanhar, relativamente aos compromissos que estão aqui assumidos, designadamente com os três membros da Associação Europeia de Comércio Livre, a realização dos objectivos que estão aqui claros e que não podem deixar de ser recordados, designadamente os objectivos da Estratégia de Lisboa. É que, justamente, os objectivos da Estratégia de Lisboa não podem ser esquecidos, mesmo relativamente ao Espaço Económico Europeu.

A última referência que não posso deixar de fazer prende-se com a necessidade do reforço do governo económico da União e da coordenação das suas políticas económicas.

A Sr.^a Elisa Guimarães Ferreira (PS): — Muito bem!

O Orador: — É algo de absolutamente essencial, e, por isso, não podemos limitar-nos a dizer que este texto passa sem obrigações especiais. Não! Passa com obrigações especiais, designadamente no que se refere ao reforço do governo da União, ao reforço do governo económico, porque só através do governo económico é que podemos contrariar o directório e a sua lógica,...

A Sr.^a Elisa Guimarães Ferreira (PS): — Muito bem!

O Orador: — ... como se viu, aliás, relativamente ao debate anterior. É indispensável percebermos que o equilíbrio de competências e de poderes no seio da União e a salvaguarda da igualdade entre os Estados se faz com melhor governo económico, com mais coordenação das políticas económicas e sociais e com a realização da Estratégia de Lisboa, designadamente no que se refere à coesão económica, social e territorial — permito-me salientar «e territorial» —, ao investimento, ao emprego e à qualificação.

Sr. Presidente, por isso, gostaria apenas de chamar a atenção para o facto de, no documento que aqui está em apreciação, e que o Partido Socialista votará favoravelmente, haver obrigações acrescidas para o Parlamento, que não podem deixar de ser devidamente realçadas e assumidas.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, como não há mais pedidos de palavra, dou por encerrado o debate da proposta de resolução n.º 57/IX, que será votada amanhã à hora regimental.

Entretanto, o Sr. Secretário vai dar conta de documentos entrados na Mesa.

O Sr. Secretário (Duarte Pacheco): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, deram entrada na Mesa, e foram admitidas, as interpelações n.^{os} 11/IX — Sobre política externa (BE) e 12/IX — Sobre desenvolvimento sustentável, centrado nas políticas de ambiente, ordenamento do território e transportes (Os Verdes).

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, a próxima reunião plenária realizar-se-á amanhã, dia 1 de Abril, às 15 horas, sendo a ordem de trabalhos preenchida com a interpelação ao Governo n.º 11/IX.

Srs. Deputados, está encerrado o debate.

Eram 17 horas e 45 minutos.

Srs. Deputados que entraram durante a sessão:

Partido Social Democrata (PSD):

António Alfredo Delgado da Silva Preto
Carlos Jorge Martins Pereira
Duarte Rogério Matos Ventura Pacheco
Eugénio Fernando de Sá Cerqueira Marinho
Fernando Manuel Lopes Penha Pereira
Guilherme Henrique Valente Rodrigues da Silva

José Alberto Vasconcelos Tavares Moreira
Mário Patinha Antão
Rui Manuel Lobo Gomes da Silva

Partido Socialista (PS):

Alberto Arons Braga de Carvalho
Edite Fátima Santos Marreiros Estrela
Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita
Fernando Manuel dos Santos Gomes
João Barroso Soares
Joaquim Augusto Nunes Pina Moura
Jorge Lacão Costa
Jorge Manuel Gouveia Strecht Ribeiro
José Manuel de Medeiros Ferreira
Manuel Alegre de Melo Duarte
Ricardo Manuel Ferreira Gonçalves
Teresa Maria Neto Venda
Vicente Jorge Lopes Gomes da Silva

Partido Popular (CDS-PP):

José Miguel Nunes Anacoreta Correia

Partido Comunista Português (PCP):

Bernardino José Torrão Soares

Srs. Deputados não presentes à sessão por se encontrarem em missões internacionais:

Partido Social Democrata (PSD):

Adriana Maria Bento de Aguiar Branco
António da Silva Pinto de Nazaré Pereira

Partido Socialista (PS):

Maria Celeste Lopes da Silva Correia

Partido Popular (CDS-PP):

João Nuno Lacerda Teixeira de Melo

Partido Comunista Português (PCP):

Maria Odete dos Santos

Partido Ecologista «Os Verdes» (PEV):

Isabel Maria de Almeida e Castro

Srs. Deputados que faltaram à sessão:

Partido Social Democrata (PSD):

Álvaro Roque de Pinho Bissaia Barreto
Ana Maria Sequeira Mendes Pires Manso
Henrique José Monteiro Chaves
José Manuel Álvares da Costa e Oliveira
José Manuel Carvalho Cordeiro
José Manuel Pereira da Costa
Maria Clara de Sá Morais Rodrigues Carneiro Veríssimo
Miguel Fernando Alves Ramos Coleta

Partido Socialista (PS):

João Cardona Gomes Cravinho
Maria de Belém Roseira Martins Coelho Henriques de Pina
Maria do Carmo Romão Sacadura dos Santos

A DIVISÃO DE REDACÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.