



DIÁRIO da Assembleia da República

VIII LEGISLATURA

2.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2000-2001)

REUNIÃO PLENÁRIA DE 15 DE MARÇO DE 2001

Presidente: Ex.^{mo} Sr. António de Almeida Santos

Secretários: Ex.^{mos} Srs. José Ernesto Figueira dos Reis
José de Almeida Cesário
António João Rodeia Machado
António José Carlos Pinho

SUMÁRIO

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

Deu-se conta da entrada na Mesa de requerimentos e da resposta a alguns outros.

Mereceram aprovação os n.^{os} 37 a 45 do Diário.

Foram discutidos, conjuntamente, os projectos de resolução n.^{os} 121/VIII — Tendente ao reforço da segurança rodoviária e combate à sinistralidade (PS), 123/VIII — Prevenção e segurança rodoviárias (PSD), 124/VIII — Promove acções com vista ao combate à sinistralidade rodoviária (CDS-PP) e 125/VIII — Programa nacional de urgência sobre segurança rodoviária (BE), os quais, a requerimento do PS, baixaram à 6.^a Comissão, sem votação. Usaram da palavra, a diverso título, além do Sr. Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares (José Magalhães) e da Administração Interna (Rui Pereira), os Srs. Deputados José Barros Moura (PS), Lucília Ferra e Castro de Almeida (PSD), José Manuel Epifâneo (PS), Miguel Anacoreta Correia (CDS-PP), Fernando Rosas (BE), Joaquim Matias (PCP), Isabel Castro (Os Verdes), Basílio Horta (CDS-PP), Maria de Belém Roseira (PS) e Manuel Queiró (CDS-PP).

Mereceram aprovação três pareceres da Comissão de Ética autorizando Deputados do PSD e do PS a deporem em tribunal.

Após ter sido rejeitado um requerimento de avocação, apresentado pelo CDS-PP, da votação, na especialidade, dos artigos 1.^º a 7.^º do texto de substituição, aprovado pela Comissão de Saúde e Toxicodependência, relativo aos projectos de lei n.^{os} 101/VIII — Contracepção de emergência (BE), 308/VIII — Garante o acesso aos medicamentos contraceptivos de emergência (PCP) e 314/VIII — Contracepção de emergência (PS), foi aprovado, em votação final global, aquele texto de substituição, tendo proferido declarações de voto os Srs. De-

putados Nuno Freitas (PSD), Luisa Portugal (PS), Pedro Mota Soares (CDS-PP), Luis Fazenda (BE), Isabel Castro (Os Verdes) e Bernardino Soares (PCP).

Foi igualmente rejeitado um requerimento de avocação, apresentado pelo PSD, da votação, na especialidade, do projeto de lei n.^º 313/VIII — Da gravidez na adolescência (PSD), tendo-se pronunciado o Sr. Deputado Nuno Freitas (PSD).

De seguida, foi aprovado, em votação final global, o texto final, apresentado pela Comissão de Trabalho, Solidariedade e Segurança Social, relativo ao projecto de lei n.^º 136/VIII — Reforça os mecanismos de fiscalização e punição de práticas laborais discriminatórias em função do sexo (PCP).

Foi rejeitado, na generalidade, o projecto de lei n.^º 349/VIII — Compensações a empresas comerciais e outros agentes económicos afectados por obras públicas (PSD).

Mereceu aprovação a proposta de substituição, apresentada pelo PS e pelo PCP, aos textos dos projectos de resolução n.^{os} 97/VIII — Sobre a criação de medidas de apoio às empresas do comércio tradicional da baixa do Porto (PCP) e 119/VIII — Avaliação dos danos causados ao comércio do Porto pelas obras de requalificação urbana (PS).

Na generalidade, foi rejeitado o projecto de lei n.^º 389/VIII — Cria as bases gerais sobre compensação de prejuízos causados por obras públicas (CDS-PP) e foram aprovados os projectos de lei n.^{os} 367 — Altera o Decreto-Lei n.^º 177/99, de 21 de Maio, que regula o regime de acesso e de exercício da actividade de prestador de serviços de audiotexto, o Decreto-Lei n.^º 474/99, de 8 de Novembro, que aprova o regulamento de exploração do serviço fixo de telefone, e o Decreto-Lei n.^º 175/99, de 21 de Maio, que regula a publicidade aos serviços de audiotexto (CDS-PP), 340/VIII — Estabelece o estatuto legal da carreira de mediador cultural

(BE) e 393/VIII — Estabelece o estatuto legal do mediador sociocultural (PS).

Foi aprovado, na generalidade, na especialidade e em votação final global, o texto de substituição, apresentado pela Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, relativo aos projectos de lei n.º 6/VIII — Altera a Lei n.º 135/99, de 28 de Agosto (Adopta medidas de protecção da união de facto) (Deputada de Os Verdes Isabel Castro), 45/VIII — Altera a Lei n.º 135/99, de 28 de Agosto (Adopta medidas de protecção das uniões de facto) (Deputado do BE Francisco Louçã) e 115/VIII — Adopta medidas de protec-

ção das uniões de facto (PCP), tendo-se pronunciado os Srs. Deputados Octávio Teixeira (PCP), Osvaldo Castro e Jorge Lacão (PS) e Luis Marques Guedes (PSD).

Por fim, foi igualmente aprovado, na generalidade, na especialidade e em votação final global, o texto de substituição, apresentado pela Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, relativo ao projecto de lei n.º 105/VIII — Adopita medidas de protecção das pessoas que vivam em economia comum (PS).

O Sr. Presidente encerrou a sessão eram 18 horas e 25 minutos.

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

Eram 15 horas e 15 minutos.

Estavam presentes os seguintes Srs. Deputados:

Partido Socialista (PS):

Agostinho Moreira Gonçalves
 Alberto Bernardes Costa
 Ana Catarina Veiga Santos Mendonça Mendes
 António Alves Marques Júnior
 António Alves Martinho
 António Bento da Silva Galamba
 António de Almeida Santos
 António Fernandes da Silva Braga
 António Fernando Marques Ribeiro Reis
 António Fernando Menezes Rodrigues
 António José Gavino Paixão
 António José Santinho Pacheco
 António Manuel Dias Baptista
 António Manuel do Carmo Saleiro
 Artur Miguel Claro da Fonseca Mora Coelho
 Bruno Renato Sutil Moreira de Almeida
 Carla Maria Nunes Tavares Gaspar
 Carlos Alberto
 Carlos Alberto Dias dos Santos
 Carlos Manuel Luís
 Casimiro Francisco Ramos
 Cláudio Ramos Monteiro
 Eduardo Ribeiro Pereira
 Fernando Alberto Pereira Marques
 Fernando Manuel de Jesus
 Fernando Manuel dos Santos Gomes
 Fernando Pereira Serrasqueiro
 Filipe Mesquita Vital
 Francisco José Pereira de Assis Miranda
 Francisco José Pinto Camilo
 Francisco Xavier Pablo da Silva Torres
 Gil Tristão Cardoso de Freitas França
 Gonçalo Matos Correia de Almeida Velho
 Helena Maria Mesquita Ribeiro
 Isabel Maria Batalha Vigia Polaco d'Almeida
 Isabel Maria Pinto Nunes Jorge Tinoco de Faria
 Isabel Maria Soares Pinto Zacarias
 Jamila Barbara Madeira e Madeira
 João Alberto Martins Sobral
 João Cardona Gomes Cravinho
 João Francisco Gomes Benavente
 João Pedro da Silva Correia
 João Pedro de Aleluia Gomes Sequeira
 Joel Eduardo Neves Hasse Ferreira
 Jorge Lacão Costa
 Jorge Manuel Gouveia Strecht Ribeiro
 Jorge Paulo Sacadura Almeida Coelho
 José Afonso Teixeira de Magalhães Lobão
 José Alberto Leal Fateixa Palmeiro
 José Alberto Rebelo dos Reis Lamego
 José Aurélio da Silva Barros Moura
 José Carlos Correia Mota de Andrade
 José Carlos da Cruz Lavrador
 José Carlos Lourenço Tavares Pereira
 José Carlos Pinto Basto Mota Torres

José da Conceição Saraiva
 José Ernesto Figueira dos Reis
 José Manuel de Medeiros Ferreira
 José Manuel Pires Epifânio
 José Manuel Rosa do Egípto
 José Miguel Abreu de Figueiredo Medeiros
 Jovita de Fátima Romano Ladeira
 Laurentino José Monteiro Castro Dias
 Luis Afonso Cerqueira Natividade Candal
 Luis Miguel Gomes Miranda Teixeira
 Luisa Pinheiro Portugal
 Luiz Manuel Fagundes Duarte
 Mafalda Cristina Mata de Oliveira Troncho
 Manuel Alegre de Melo Duarte
 Manuel Francisco dos Santos Valente
 Manuel Maria Diogo
 Manuel Maria Ferreira Carrilho
 Margarida Maria Santos Soares da Rocha Gariso
 Maria Celeste Lopes da Silva Correia
 Maria Custódia Barbosa Fernandes Costa
 Maria de Belém Roseira Martins Coelho Henriques de Pina
 Maria do Carmo de Jesus Amaro Sequeira
 Maria do Céu da Cruz Vidal Lourenço
 Maria do Rosário Lopes Amaro da Costa da Luz Carneiro
 Maria Fernanda dos Santos Martins Catarino Costa
 Maria Helena do Rêgo da Costa Salema Roseta
 Maria Isabel da Silva Pires de Lima
 Maria José Vidal do Rosário Campos
 Maria Teresa de Oliveira Ferreira Coimbra
 Miguel Bernardo Ginestal Machado Monteiro Albuquerque
 Natalina Nunes Esteves Pires Tavares de Moura
 Osvaldo Alberto Rosário Sarmento e Castro
 Paula Cristina Ferreira Guimarães Duarte
 Paulo Alexandre de Carvalho Pisco
 Paulo Alexandre Homem de Oliveira Fonseca
 Pedro Ricardo Cavaco Castanheira Jorge
 Renato Luís de Araújo Forte Sampaio
 Ricardo Manuel Ferreira Gonçalves
 Rosa Maria da Silva Bastos da Horta Albernaz
 Rosalina Maria Barbosa Martins
 Rui do Nascimento Rabaça Vieira
 Rui Manuel Leal Marqueiro
 Teresa Maria Neto Venda
 Vitor Manuel Alves Peixoto
 Vitor Manuel Sampaio Caetano Ramalho
 Zelinda Margarida Carmo Marouço Oliveira Semedo

Partido Social Democrata (PSD):

Adão José Fonseca Silva
 Álvaro dos Santos Amaro
 Ana Maria Martins Narciso
 Ana Maria Sequeira Mendes Pires Manso
 António d'Orey Capucho
 António Edmundo Barbosa Montalvão Machado
 António Manuel da Cruz Silva
 António Manuel Santana Abelha
 António Paulo Martins Pereira Coelho
 Armando Manuel Dinis Vieira
 Arménio dos Santos
 Armindo Telmo Antunes Ferreira
 Artur Ryder Torres Pereira
 Bruno Jorge Viegas Vitorino
 Carlos Manuel de Sousa Encarnação
 Carlos Parente Antunes

Eduardo Eugénio Castro de Azevedo Soares
 Feliciano José Barreiras Duarte
 Fernando Jorge Loureiro de Reboredo Seara
 Fernando Manuel Lopes Penha Pereira
 Guilherme Henrique Valente Rodrigues da Silva
 Henrique José Praia da Rocha de Freitas
 Hermínio José Sobral Loureiro Gonçalves
 Hugo José Teixeira Velosa
 João Eduardo Guimarães Moura dê Sá
 João José da Silva Maçãs
 Joaquim Martins Ferreira do Amaral
 Joaquim Virgílio Leite Almeida da Costa
 José António de Sousa e Silva
 José David Gomes Justino
 José de Almeida Cesário
 José Eduardo Rêgo Mendes Martins
 José Luis Campos Vieira de Castro
 José Manuel de Matos Correia
 José Manuel Durão Barroso
 Lucília Maria Samorenho Ferra
 Luís Cirilo Amorim de Campos Carvalho
 Luís Manuel Gonçalves Marques Mendes
 Luís Maria de Barros Serra Marques Guedes
 Luís Pedro Machado Sampaio de Sousa Pimentel
 Manuel Alves de Oliveira
 Manuel Castro de Almeida
 Manuel Filipe Correia de Jesus
 Manuel Maria Moreira
 Manuel Ricardo Dias dos Santos Fonseca de Almeida
 Maria do Céu Baptista Ramos
 Maria Eduarda de Almeida Azevedo
 Maria Manuela Dias Ferreira Leite
 Maria Natália Gutierrez V. Carrascalão da Conceição Antunes
 Maria Ofélia Fernandes dos Santos Moleiro
 Maria Teresa Pinto Basto Gouveia
 Mário da Silva Coutinho Albuquerque
 Mário Patinha Antão
 Melchior Ribeiro Pereira Moreira
 Miguel Bento Martins da Costa de Macedo e Silva
 Miguel Fernando Cassola de Miranda Relvas
 Nuno Miguel Marta de Oliveira da Silva Freitas
 Nuno Miguel Sancho Cruz Ramos
 Pedro Augusto Cunha Pinto
 Pedro José da Vinha Rodrigues Costa
 Pedro Manuel Cruz Roseta
 Pedro Miguel de Azeredo Duarte
 Pedro Miguel de Santana Lopes
 Rui Fernando da Silva Rio
 Sérgio André da Costa Vieira

Partido Comunista Português (PCP):

Ana Margarida Lopes Botelho
 António Filipe Gaião Rodrigues
 António João Rodeia Machado
 Bernardino José Torrão Soares
 Carlos Alberto do Vale Gomes Carvalhas
 João António Gonçalves do Amaral
 Joaquim Manuel da Fonseca Matias
 José Honório Faria Gonçalves Novo
 Lino António Marques de Carvalho
 Octávio Augusto Teixeira
 Vicente José Rosado Merendas

Partido Popular (CDS-PP):

António Herculano Gonçalves
 António José Carlos Pinho
 António Manuel Alves Pereira
 Basílio Adolfo de Mendonça Horta da Franca
 João Guilherme Nobre Prata Fragoso Rebelo
 João Nuno Lacerda Teixeira dê Melo
 José Miguel Nunes Anacoreta Correia
 Luís Pedro Mota Soares
 Manuel Tomás Cortez Rodrigues Queiró
 Maria Celeste Ferreira Lopes Cardona
 Narana Sinai Coissoró
 Raúl Miguel de Oliveira Rosado Fernandes

Partido Ecologista «Os Verdes» (PEV):

Isabel Maria de Almeida e Castro

Bloco de Esquerda (BE):

Fernando José Mendes Rosas
 Luis Emídio Lopes Mateus Fazenda

O Sr. Presidente: — Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados, o Sr. Secretário da Mesa vai dar conta do expediente.

O Sr. Secretário (José Reis): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, foram apresentados na Mesa diversos requerimentos. Na reunião plenária de 21 de Fevereiro de 2001: ao Ministério da Administração Interna, formulados pelas Sr.^as Deputadas Margarida Gariso e Ana Manso; ao Ministério do Planeamento, formulado pela Sr.^a Deputada Maria Santos; ao Ministério da Saúde, formulado pelo Sr. Deputado Arménio Santos; ao Parque das Nações, formulado pelo Sr. Deputado José Eduardo Martins; ao Instituto Português da Droga e Toxicodependência, formulado pelo Sr. Deputado Machado Rodrigues; a diversos ministérios, formulados pelo Sr. Deputado Manuel Moreira; ao Ministério da Educação, formulados pelos Srs. Deputados Manuel Oliveira, Lino de Carvalho e Margarida Botelho; a diversos ministérios, formulados pelo Sr. Deputado Agostinho Lopes; ao Ministério da Economia, formulado pelo Sr. Deputado Honório Novo; a diversos ministérios, à Secretaria de Estado da Defesa do Consumidor e à Câmara Municipal de Sintra, formulados pela Sr.^a Deputada Isabel Castro; à Câmara Municipal de Valongo, formulados pelo Sr. Deputado Manuel Diogo.

Na reunião plenária de 22 de Fevereiro de 2001: à Empresa Metro do Porto, formulado pelo Sr. Deputado Renato Sampaio; ao Ministério da Cultura, formulado pelo Sr. Deputado Fernando Pereira Marques; ao Ministério do Equipamento Social, formulados pelas Sr.^as Deputadas Ana Manso e Lucília Ferra; aos Ministérios do Ambiente e Ordenamento do Território e do Equipamento Social, formulados pelo Sr. Deputado Joaquim Mota e Silva; ao Ministério dos Negócios Estrangeiros, formulado pela Sr.^a Deputada Maria Manuela Aguiar; a diversos Ministérios, formulados pelo Sr. Deputado Telmo Antunes; ao Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, formulado pelo Sr. Deputado Agostinho Lopes; ao Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, formulados pelos Srs. Deputados Honório Novo, Herculano Gonçalves e Heloísa Apolónia; ao Governo, formulado pelo Sr. Deputado João Amaral; a diversos Ministérios e à Pre-

sidência do Conselho de Ministros, formulados pelo Sr. Deputado Pedro Mota Soares; ao Ministério da Administração Interna, formulado pela Sr.^a Deputada Isabel Castro.

Na reunião plenária de 23 de Fevereiro de 2001: ao Ministério da Economia, formulado pelo Sr. Deputado António Martinho; ao Ministério do Planeamento, formulado pelo Sr. Deputado António Nazaré Pereira; a diversos Ministérios, formulados pelo Sr. Deputado José Cesário; ao Governo, formulado pelo Sr. Deputado Mota Amaral; ao Ministério da Justiça, formulado pela Sr.^a Deputada Heloísa Apolónia.

Na reunião plenária de 1 de Março de 2001: à Comissão Coordenadora da Região Norte e às Câmaras Municipais de Monção e Valença, formulados pelo Sr. Deputado Alves Pereira; ao Ministério da Saúde, formulados pelos Srs. Deputados Jovita Ladeira, Carlos Martins e Herculano Gonçalves; aos Ministérios da Educação e da Administração Interna, formulados pelo Sr. Deputado Luís Cirilo; ao Ministério do Equipamento Social, formulado pelo Sr. Deputado Manuel Moreira; ao Ministério da Defesa Nacional, formulado pelo Sr. Deputado Gomes da Silva; aos Ministérios do Trabalho e da Solidariedade e da Economia, formulado pelo Sr. Deputado Vicente Merendas; ao Ministério da Juventude e do Desporto, formulado pelo Sr. Deputado Sílvio Rui Cervan; ao Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e à Câmara Municipal de Vila Pouca de Aguiar, formulados pela Sr.^a Deputada Heloísa Apolónia; ao mesmo Ministério e à Secretaria de Estado da Habitação, formulados pela Sr.^a Deputada Isabel Castro; a diversos Ministérios, formulados pela Sr.^a Deputada Helena Neves.

Na reunião plenária de 2 de Março de 2001: ao Governo, formulado pelo Sr. Deputado Mota Amaral; ao Ministério da Justiça, formulado pelo Sr. Deputado Alexandrino Saldanha; ao Governo e aos Ministérios da Saúde e das Finanças, formulados pelo Sr. Deputado Bernardino Soares; à Secretaria de Estado da Administração Portuária e ao Instituto Portuário do Norte, formulado pelo Sr. Deputado Honório Novo; aos Ministérios da Economia e do Ambiente e Ordenamento do Território, formulado pelo Sr. Deputado Joaquim Matias; ao Ministério da Educação, formulado pelo Sr. Deputado Lino de Carvalho; a diversos ministérios, formulados pelo Sr. Deputado Vicente Merendas.

No dia 6 de Março de 2001: ao Ministério da Saúde, formulados pelos Srs. Deputados José Barros Moura e Carlos Martins; a diversos Ministérios, formulados pela Sr.^a Deputada Lucília Ferra; ao Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, formulado pelo Sr. Deputado Alves Pereira; a diversos ministérios, formulados pela Sr.^a Deputada Isabel Castro; ao Ministério da Economia e à Câmara Municipal de Lisboa, formulados pela Sr.^a Deputada Helena Neves.

No dia 7 de Março de 2001: ao Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, formulados pelos Srs. Deputados Octávio Teixeira e Isabel Castro.

Por sua vez, o Governo respondeu aos requerimentos apresentados por vários seguintes Srs. Deputados. No dia 22 de Fevereiro de 2001: José Cesário, nas sessões de 8 e 21 de Junho, 7 e 29 de Novembro e 5 de Janeiro; Carlos Luís, na sessão de 27 de Junho; Ana Narciso, no dia 26 de Julho; Heloísa Apolónia, no dia 30 de Agosto; Helena Neves, na sessão de 2 de Novembro; Bernardino Soares, na sessão de 4 de Janeiro;

Ricardo Castanheira, no dia 16 de Janeiro; Isabel Castro, na sessão de 7 de Fevereiro.

No dia 23 de Fevereiro de 2001: Francisco Louçã, no dia 21 de Fevereiro; João Amaral, no dia 28 de Fevereiro; Luís Fazenda, nas sessões de 31 de Maio e 14 de Dezembro; Paulo Portas, na sessão de 4 de Outubro; Lino de Carvalho, na sessão de 10 de Outubro; Francisco Amaral, nas sessões de 6 de Novembro e 6 de Dezembro; Maria Manuela Aguiar, no dia 10 de Novembro; Jovita Ladeira, na sessão de 4 de Janeiro; Carlos Santos e Heloísa Apolónia, na sessão de 17 de Janeiro; Victor Moura, na sessão de 19 de Janeiro.

No dia 28 de Fevereiro de 2001: Isabel Castro, no dia 20 de Março e na sessão de 24 de Janeiro; José Cesário, na sessão de 21 de Junho; Honório Novo, na sessão de 29 de Junho e no dia 31 de Julho; Francisco Torres e Francisco Louçã, na sessão de 26 de Julho; Castro de Almeida e Joaquim Matias, no dia 31 de Julho; José Eduardo Martins, no dia 30 de Agosto; Altino Bessa, no dia 19 de Setembro; Manuel Moreira, na sessão de 27 de Setembro; Luís Fazenda, na sessão de 3 de Outubro; Álvaro Castello Branco, na sessão de 12 de Outubro; Margarida Botelho, nas sessões de 25 de Outubro e 6 de Dezembro; Paulo Fonseca, na sessão de 26 de Outubro; Helena Neves, na sessão de 2 de Novembro; Maria Manuela Aguiar, no dia 10 de Novembro; Isabel Zacarias, no dia 30 de Novembro; Cândido Capela, na sessão de 13 de Dezembro.

No dia 5 de Março de 2001: Basílio Horta, na sessão de 12 de Abril; José Eduardo Martins, nas sessões de 26 de Abril e 27 de Novembro; Vicente Merendas, no dia 23 de Maio; António Capucho, José Cesário, Agostinho Lopes, Herculano Gonçalves, Sílvio Rui Cervan, Bernardino Soares, Lino de Carvalho, João Moura e Sá e Telmo Correia, nas sessões de 25 de Maio, 26 de Julho, nos dias 30 de Agosto, 13 e 19 de Setembro, 21 de Novembro e nas sessões de 4 e 17 de Janeiro; Fátima Amaral, na sessão de 21 de Junho; Heloísa Apolónia, na sessão de 29 de Junho e no dia 17 de Outubro; Mota Amaral, na sessão de 5 de Julho; Carlos Martins, na sessão de 6 de Julho; Francisco Louçã, no dia 12 de Julho e na sessão de 24 de Janeiro; António Filipe e Pedro Mota Soares, no dia 31 de Julho e nas sessões de 7 de Novembro e 25 de Janeiro; Caio Roque, na sessão de 13 de Outubro; Machado Rodrigues, nas sessões de 19 de Outubro e 21 de Dezembro; Manuel Oliveira, nas sessões de 27 de Outubro e 7 de Dezembro; Zelinda Semedo, no dia 31 de Outubro; Margarida Gariso, na sessão de 2 de Novembro; Luisa Mesquita e Honório Novo, no dia 16 de Novembro e na sessão de 3 de Janeiro; Paulo Portas e Luís Fazenda, na sessão de 28 de Novembro; Paulo Pereira Coelho, na sessão de 30 de Novembro; Victor Moura e Francisco Amaral, na sessão de 6 de Dezembro; Manuel Moreira e António Pinho, na sessão de 13 de Dezembro; Pedro Duarte, na sessão de 14 de Dezembro; Luís Pedro Pimentel, na sessão de 5 de Janeiro; Isabel Castro, no dia 16 de Janeiro; Maria Manuela Aguiar, nas sessões de 19 de Janeiro e 7 de Fevereiro; Ricardo Fonseca de Almeida, na sessão de 9 de Fevereiro.

No dia 8 de Março de 2001: Eduardo Castro, na sessão de 8 de Junho; Honório Novo, no dia 13 de Setembro; José António Silva, na sessão de 17 de Janeiro; Vicente Merendas, na sessão de 14 de Fevereiro.

Foram respondidos os requerimentos apresentados pelos seguintes Srs. Deputados:

Nos dias 23 e 28 de Fevereiro de 2001: José Cesário, na sessão de 4 de Outubro; António Pinho, na sessão de 15

de Dezembro; José Saraiva, na sessão de 25 de Janeiro; Bruno Vitorino, na sessão de 7 de Fevereiro; João Rebelo, na sessão de 9 de Fevereiro; Basílio Horta, na sessão de 14 de Fevereiro.

No dia 8 de Março de 2001: Ricardo Castanheira, na sessão de 1 de Fevereiro.

Em matéria de expediente é tudo, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados, estão em aprovação os n.ºs 37 a 45 do *Diário*, respeitantes às reuniões plenárias dos dias 17, 18, 19, 24, 25, 26 e 31 de Janeiro e 1 e 2 de Fevereiro de 2001.

Não havendo objecções, consideram-se aprovados.

Por agendamento potestivo requerido pelo Grupo Parlamentar do PS, vamos dar inicio à discussão conjunta dos projectos de resolução n.ºs 121/VIII — Tendente ao reforço da segurança rodoviária e combate à sinistralidade (PS), 123/VIII — Prevenção e Segurança rodoviária (PSD), 124/VIII — Promove acções com vista ao combate à sinistralidade rodoviária (CDS-PP) e 125/VIII — Programa nacional de urgência sobre segurança rodoviária (BE).

Para apresentar o projecto de resolução n.º 121/VIII, tem a palavra o Sr. Deputado José Barros Moura.

O Sr. José Barros Moura (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.ºs e Srs. Deputados: O Partido Socialista decidiu o agendamento deste debate sobre este tema porque considera uma prioridade nacional o reforço da segurança rodoviária e o combate à sinistralidade nas ruas e estradas do nosso país.

Os números são impressionantes e devem preocupar a todos. No ano 2000, 44 mil acidentes, 1630 mortos, 59 728 feridos, sendo de 3,70 o número de mortos por 100 acidentes com vítimas. Não vou comparar com anos anteriores — embora se registem progressos sensíveis e contínuos — porque qualquer morto ou ferido é um morto ou um ferido a mais.

A Sr.ª Maria Celeste Correia (PS): — Muito bem!

O Orador: — Os órgãos de comunicação transmitem imagens dramáticas dos acidentes. Elas são por vezes chocantes e têm um tratamento sensacionalista. Mas isso ajuda a uma tomada de consciência. É necessário continuar os esforços para pôr termo ao morticínio!

O que se passa nas nossas estradas é um sinal claro de atraso cultural e social coexistindo com a melhoria do nível de vida e com a multiplicação dos automóveis no nosso país. Disse a um jornal português um especialista estrangeiro em questões de trânsito e segurança rodoviária: «Os portugueses conduzem como ladrões de carros!» É verdade e envergonha-nos a todos.

Nós, no Partido Socialista, aceitámos que os outros partidos apresentassem neste debate as suas próprios projectos de resolução, e consideramo-los bem vindos, porque pretendemos a mobilização de todos e o contributo alargado para a definição de uma política mais eficaz.

O Governo está presente e poderá assim pronunciar-se sobre a situação, as medidas propostas e as possibilidades e prazos da sua concretização por lei ou acto administrativo.

Propomos a metodologia seguinte: os projectos de resolução baixarão, sem votação, à comissão especializada para, no prazo de 30 dias, darem lugar a um texto mais

completo, preciso e consensual, porque o combate à sinistralidade rodoviária é uma causa nacional, não partidária.

Entretanto, iniciar-se-ão as audições que tanto o PS como o CDS-PP propõem para debater com especialistas, agentes do Estado, autarcas e associações e movimentos cívicos interessados, e trabalhar-se-á com vista à elaboração de um livro branco proposto pelo CDS-PP.

Objectivo fundamental é a definição consensual de uma política de prevenção e segurança e a mobilização dos cidadãos para o seu cumprimento e aplicação. Com efeito, a gravidade do problema reside, sobretudo, na falta de respeito de cada um pela vida e segurança de todos os outros. Há um problema de falta de responsabilidade cívica e, por isso, um défice de cidadania que temos de enfrentar e resolver.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo Sr.ºs e Srs. Deputados: Múltiplas causas podem ser apontadas para a situação: o aumento exponencial do parque automóvel, sem melhoria correspondente do nível cultural e educativo e da formação específica para a condução; a inadequação das infra-estruturas rodoviárias por envelhecimento, exiguidade, má conservação ou deficiente concepção — os exemplos são vários e muitas vezes referidos nos *media*; a deficiente ou inexistente sinalização em muitas das nossas estradas e vias urbanas; a inexistente, insuficiente ou deficiente fiscalização que — como se comprova pela redução dos sinistros nas chamadas operações de «tolerância zero» — é determinante para um efectivo reforço da segurança; as deficientes condições de organização temporal do trabalho nos transportes rodoviários; as próprias deficiências na inspecção dos veículos e no ensino da condução; a insuficiência da moldura penal e da eficácia sancionatória para neutralizar, evitar ou reduzir as quatro principais causas dos acidentes, feridos e mortos nas estradas portuguesas (o excesso de velocidade, as manobras perigosas, a condução sob efeito de álcool ou drogas e a falta do cinto de segurança).

Neste contexto, quais os resultados da acção do Governo? Embora não estejamos satisfeitos, teremos de reconhecer que todo o investimento feito não foi em vão. As políticas produzem resultados: reduzir os sinistros e as suas consequências. Enquanto o número de automóveis subiu de 0,5 milhões, em 1975, para 5 milhões, em 2000, o número de mortos na estrada desceu, no mesmo período, de 2 676, em 1975, para 1 630, no ano 2000.

Mas não podemos nem queremos conformar-nos! Como se diz na Resolução do Conselho de Ministros da União Europeia, de 26 de Junho de 2000, da iniciativa da presidência portuguesa, temos de contabilizar as despesas com a segurança rodoviária e os seus efeitos, e compará-las com os benefícios decorrentes dos acidentes evitados; temos de aumentar os investimentos em projectos de segurança rodoviária ainda que, se necessário, através, mesmo, de estímulos económicos.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo Sr.ºs e Srs. Deputados: O nosso projecto de resolução prevê, não exaustivamente, cinco modalidades de medidas, várias das quais já em preparação pelo Governo e prontas a ser adoptadas: o reforço da prevenção e repressão da condução sob influência do álcool ou drogas, através de alterações aos códigos Penal e da Estrada e da melhoria dos meios

de fiscalização, bem como do agravamento da pena acessória de inibição de conduzir; a melhoria da fiscalização e do combate às manobras perigosas e ao excesso de velocidade, através de dispositivos tais como radares fixos, videovigilância, meios aéreos, campanhas selectivas de vigilância. Esperamos que o Governo assuma, neste domínio, compromissos concretos: mais e melhor investimento na melhoria das infra-estruturas viárias e de sinalização rodoviária; maior eficácia na execução das sanções e na responsabilização dos condutores (incluindo mais céleres notificações, a não renovação de carta de condução e a não certificação da inspecção de veículos sem prévia regularização das multas, a imobilização do veículo).

Por outro lado, é necessário haver uma política de educação e cultura de segurança rodoviária na escola, nos meios de comunicação, no ensino da condução. Com mobilização da cidadania através dos movimentos cívicos e associações interessadas.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo Sr.^{as} e Srs. Deputados: Mesmo correndo o risco de ser impopular, temos de dizer a verdade aos portugueses. É dos cidadãos, é de cada um de nós, que não cumpre as regras do trânsito, a principal responsabilidade do morticínio que enluta as famílias e inutiliza ingloriosamente tantos e tantas compatriotas nossos.

O Estado e as autarquias deverão assumir as suas próprias responsabilidades na regulamentação, na fiscalização, na penalização e na repressão das infracções, no ensino da condução e na educação em geral, nas infra-estruturas e na sinalização. É este conjunto de medidas que propomos no nosso texto e que incitamos o Governo a aceitar, assumindo as suas responsabilidades. É a concretização destas medidas que acompanharemos e fiscalizaremos.

Mas seria uma mensagem errada a responsabilização exclusiva do Estado, com o risco de maior irresponsabilidade individual e cívica. O Partido Socialista deseja que este debate, em que a Assembleia da República assume a plenitude do seu papel e do seu poder na estrutura democrática do Estado português, seja o primeiro passo de uma mobilização do sistema político e da sociedade contra a insegurança rodoviária, isto é, pela liberdade e pela vida!

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra a Sr.^a Deputada Lucília Ferra.

A Sr.^a Lucília Ferra (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Barros Moura, em Portugal morrem nas estradas cerca de 2400 pessoas por ano. Portugal lidera, segundo todos os estudos e estatísticas, o número de vítimas mortais em acidentes de viação na Europa. Só este ano já se registaram cerca de 25 000 acidentes nas estradas. Estes dados, objectivamente, devem servir para a nossa reflexão e para a nossa preocupação, mas devem impor, com carácter de urgência, a adopção de medidas de prevenção e de segurança rodoviária por parte do Governo.

Ouvi com atenção a sua intervenção e li atentamente o projecto de resolução do Partido Socialista e não posso deixar de lhe dizer, Sr. Deputado, que me parece claro e inequívoco que o Partido Socialista tenta, através do seu projecto de resolução, isentar o Estado das suas responsabilidades e fazer recair o ónus da sinistralidade sobre os condutores portugueses. Parece-me que essa postura não é aceitável, tanto mais que todos nós temos consciência

de que é fundamental e urgente a manutenção e a recuperação das estradas portuguesas, das pontes, dos túneis, dos viadutos, a par de outras medidas de segurança e de prevenção rodoviária.

Basta pensarmos no acidente que recentemente enlutou o País e entristece os portugueses para percebermos de uma forma clara e objectiva que existe, hoje, no espírito de todos os portugueses um sentimento de insegurança relativamente ao Estado de conservação das nossas estradas, das nossas pontes e dos nossos viadutos.

Sr. Deputado, perante este estado de coisas, aquilo que lhe quero perguntar concretamente é o seguinte: como é que V. Ex.^a e o Partido Socialista pensam convencer um Governo, que hoje se apresenta já sem «garra», sem convicção, sem «chama», da necessidade de actuar com urgência, com energia e com eficácia? Como pensa V. Ex.^a persuadir um Governo que apenas parece disposto a subsistir?

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado José Barros Moura.

O Sr. José Barros Moura (PS): — Sr. Presidente, Sr.^a Deputada Lucília Ferra, começo por agradecer a pergunta que me quis dirigir.

Sr.^a Deputada, devo esclarecer-lá que não partiram de nós comparações em termos de estatísticas. Mas o último ano em que morreram nas estradas portuguesas cerca de 2400 pessoas, como V. Ex.^a disse, foi em 1992.

A Sr.^a Manuela Ferreira Leite (PSD): — Eu já sabia...!

O Orador: — Podemos ficar por aí! Expressamente, fiz questão de não entrar por esse caminho, dizendo que, infelizmente, nas estradas portuguesas, cada morto é um morto a mais. É isso que temos de reduzir e é isso que temos de evitar!

V. Ex.^a, do meu ponto de vista — mas a opinião pública julgará —, fez mal em invocar aqui Castelo de Paiva, uma vez que este debate foi agendando antes da tragédia em Castelo de Paiva. O problema já era grave antes dessa data e não é esse o tipo de sinistralidade de que temos de nos ocupar.

Mas, já que se preocupa com essa questão e a relaciona com a conservação das estradas, limito-me a recordar que, no período entre 1992 e 1995, se despenderam 25 milhões de contos na conservação. Entre 1996 e 1999, esse número foi de 40 milhões de contos.

Peço-lhe, portanto, que passemos adiante. Chega de explorar demagogicamente a tragédia que afectou todos nós através de cada uma das vítimas de Castelo de Paiva!

Estamos aqui, Sr.^a Deputada, a discutir um tema completamente diferente e acerca disso reafirmo o que disse na intervenção: é uma atitude política e pedagógicamente errada isentar de responsabilidade cada um dos condutores. O Estado deve assumir as suas, mas cada um dos condutores deve ser chamado a assumir a sua responsabilidade cívica. É disso que trata a nosso projecto de resolução, é disso que também trata o vosso projecto de resolução. Nós aceitamos todos os projectos de resolução em debate para discutir e melhorar uma política nacional de prevenção rodoviária e de combate à sinistralidade.

Apesar de dizermos que as propostas do PSD ou já estão executadas ou já estão ultrapassadas, aceitamo-las todas, porque queremos que este assunto não seja um tema de disputa partidária mas de grande consenso nacional na redução dos riscos no combate à sinistralidade, na educação de todos e de cada um para a cidadania.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados, temos a assistir aos trabalhos um grupo de 50 alunos do Agrupamento Vertical de Escolas Padre Donaciano de Abreu Freitas, de Estarreja, um grupo de 80 alunos da Escola Secundária Dr.ª Laura Ayres, de Quarteira, um grupo de 150 alunos do Colégio de Nossa Senhora da Apresentação, de Calvão, um grupo de 65 alunos da EB 2,3 Eugénio de Castro, de Coimbra, um grupo de 30 alunos da EB S/3 Professor António da Natividade, de Messão Frio, e um grupo de 50 cidadãos da freguesia de Almancil, no concelho de Loulé.

Peço uma saudação carinhosa para todos eles.

Aplausos gerais, de pé.

Para apresentar o projecto de resolução 123/VIII, tem a palavra o Sr. Deputado Castro de Almeida.

O Sr. Castro de Almeida (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Nos últimos 10 anos, morreram nas nossas estradas 25 000 pessoas — muito mais que os mortos na guerra colonial. No mesmo período, ficaram estropiados ou incapacitados 400 000 cidadãos, tanta quanto o somatório dos habitantes dos distritos de Beja, Bragança e Portalegre. O montante estimado do custo dos acidentes rodoviários ascende a 700 milhões de contos por ano.

Estes três indicadores, e só eles, são suficientes para ilustrar a dimensão gigantesca do problema da segurança rodoviária em Portugal.

Se a esta circunstância juntarmos o drama recente da ponte sobre o rio Douro ou a notícia de hoje de que um acidente numa auto-estrada, a 25 km de Lisboa, provocou dois mortos que só foram encontrados 4 dias depois do acidente, ficamos bem cientes da ligeireza, da incompetência e da irresponsabilidade com que este assunto é encarado pelas autoridades em Portugal.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Saudamos, por isso, a iniciativa de todos os partidos que trouxeram os seus projectos a este debate.

Por certo, os Srs. Deputados e todo o País se interrogam por que razão o Partido Socialista mostra agora um súbito interesse pela segurança rodoviária, quando ao longo de todos estes anos de Governo tem relegado este assunto para segundo ou terceiro plano. Serão remorsos, má consciência ou vontade de arrepregar caminho?

Tenho para mim que a justificação é mais simples e mais prosaica. O PS apressou-se a agendar este assunto quando ouviu o Presidente do PSD anunciar, em 8 de Fevereiro, há mais de um mês, a intenção de apresentar propostas concretas para acabar com este flagelo das mortes na estrada.

À medida que o PS foi vendo as reuniões do Presidente do PSD com as mais diversas associações do sector

(Associação de Cidadãos Automobilizados, Associação para a Promoção da Segurança Infantil, Motoclube Virtual, Associação Portuguesa de Apoio à Vítima, Associação Portuguesa de Escolas de Condução, Automóvel Clube de Portugal e várias outras), então, aí, apressou-se a apresentar uma iniciativa sobre este assunto. Mas, por ter sido preparado à pressa e, sobretudo, sem convicção, o projecto socialista pouco mais diz do que generalidades e proclamações generosas.

Os quatro projectos apresentados revelam diferenças profundas na abordagem ao problema gravíssimo da sinistralidade nas nossas estradas.

O projecto do PS acentua uma tónica essencial: a culpa dos acidentes, toda a culpa dos acidentes, reside nos condutores. O Estado praticamente não tem responsabilidade a não ser reforçar as punições aos infractores, criar novas sanções e promover campanhas de sensibilização. Em todo o seu projecto, o PS identifica timidamente uma única medida no âmbito da correção dos pontos negros, a cargo do Estado.

O projecto do PSD, pelo contrário, recusa a ideia de que toda a responsabilidade é do condutor, da mesma forma que rejeita o princípio de que toda a culpa é do Estado. O nosso projecto não desresponsabiliza os condutores, mas também não desresponsabiliza o Estado.

Como em tudo na vida, há que procurar soluções equilibradas e seguir as recomendações do bom senso. De nada valem estradas excelentes com condutores irresponsáveis, da mesma forma que não se resolve o problema da sinistralidade rodoviária com condutores de comportamento irrepresentável, se o estado das estradas e da sinalização não respeitarem regras mínimas de segurança.

Por isso, as propostas do PSD dirigem-se equilibradamente, quer ao reforço dos meios de fiscalização sobre os condutores, quer a um programa nacional de melhoria da segurança das infra-estruturas e sinalização, passando ainda por acções de formação e sensibilização desde os bancos da escola até à idade adulta.

Gostaria de citar aqui as palavras do mesmo Roger Johansson que foi há pouco citado pelo Sr. Deputado Barros Moura, que é vice-presidente da entidade governamental responsável pela segurança rodoviária na Suécia, um dos países da Europa com maior êxito na redução da sinistralidade rodoviária. Foi este o conselho que deixou ao Governo português: «Se querem reduzir a sinistralidade, deixem de responsabilizar os condutores». E invoca o caso da Fórmula 1, onde se verifica que, apesar de haver muitos acidentes, há poucas vítimas. E como se consegue isso? Cito novamente Roger Johansson, na entrevista que concedeu ao *Expresso*: «Construindo as estradas de modo a que os erros, normais, de um condutor, não o matem ou firam gravemente. Por exemplo, colocar *rails* de segurança ao centro e ao longo da via, para evitar choques frontais ou despistes (...). É insignificante em termos de custo final da estrada e pode salvar centenas de vidas».

E agora digo eu: claro que isto custa dinheiro. Ter estradas seguras tem um preço. O que não tem preço são as vidas que ficam nas estradas, tantas vezes por falta de segurança.

Mas há um segundo traço, muito nítido, que distingue a nossa proposta da do PS. Enquanto o projecto socialista se fica por vagos enunciados de intenções e pela identificação de problemas, o projecto do PSD aponta soluções concretas. Onde o PS exprime apenas desejos e boa vontade, nós afirmamos vontade de realizar e de resolver.

Não resisto a citar um exemplo: no ponto 4.1 do projecto socialista recomenda-se ao Governo que altere e torne célebre o processo de notificação, no sentido de evitar a impunidade e as prescrições. Repito, o PS propõe que o Governo altere e torne célebre aquele processo — é uma boa proposta, só que não se diz como! A ser aprovada esta formulação, nenhum resultado prático se obteria, tudo ficaria na mesma.

Em alternativa, o projecto do PSD aponta uma solução concreta, que consiste na instalação de terminais de multibanco em todas as viaturas das forças de segurança afectas à fiscalização rodoviária. O pagamento imediato das coimas é a melhor forma de dissuadir os infractores. Aqui está o exemplo de uma resposta concreta, prática e eficaz, em lugar das recomendações vagas apresentadas pelo PS.

A terceira diferença essencial é a de que, ao contrário do projecto socialista, o nosso projecto tem prazos definidos para a implementação de cada uma das 34 medidas que propomos.

Ou seja, e em resumo: o nosso projecto tem uma estratégia clara, objectivos ambiciosos, soluções inovadoras e precisas e um *timing* concreto para a sua efectivação. É verdadeiramente um programa de prevenção e segurança rodoviária, que traduz o nosso inconformismo perante a verdadeira guerra civil que se passa nas nossas estradas.

O combate às mortes na estrada tem de ser uma causa absolutamente prioritária e que como tal deve ser encarada por todos os partidos, mas, acima de tudo, pelo Governo.

Estamos na cauda da Europa em matéria da sinistralidade nas estradas. As nossas taxas de mortalidade estão 50% acima da média Europeia. Não pode ser!

Esta é verdadeiramente uma questão de vida ou de morte, que tem de ser encarada com a determinação das grandes causas, a merecer o empenhamento pessoal do Primeiro-Ministro.

Instituições e organismos públicos não faltam. Temos o Observatório de Segurança Rodoviária, um Plano Anual de Segurança Rodoviária, a Prevenção Rodoviária Portuguesa, o Conselho Nacional de Segurança Rodoviária, serviços regionais e distritais de segurança rodoviária, etc., etc.

O resultado de tudo isto é que Portugal apresenta os piores resultados da Europa, apesar de tantos serviços, ou talvez por causa de serem tantos os serviços e, sobretudo, por não serem eficazes. Foi, aliás, a reconhecida incapacidade dos serviços públicos que justificou a criação de uma Fundação para a Prevenção e Segurança, moldada com regras privadas mas vivendo à custa de dinheiros públicos.

Essa é uma história triste, que deve ser contada à parte e donde deve ser retirada uma lição essencial: os problemas não se resolvem com a criação de mais serviços; resolvem-se se houver vontade política e determinação forte para colocar a funcionar o que não funciona bem.

Em Portugal, morrem nas estradas 19 pessoas por cada 100 000 habitantes; a média da União Europeia é de 12 pessoas por 100 000 habitantes. Quer isto dizer que, se Portugal registasse o mesmo valor da média europeia, morreriam, em cada ano, menos 700 portugueses.

Mesmo admitindo que algumas mortes na estrada sejam inevitáveis (o que não é um dado adquirido), temos, em Portugal, 700 mortes que poderiam ser evitadas, porque os outros países também as evitam. É este o patamar mínimo da ambição com que temos de partir para a luta

contra a morte nas estradas: atingir a média europeia. Até lá, todos os esforços devem ser desenvolvidos, todas as boas vontades têm de ser mobilizadas, toda a prioridade deve ser dirigida para este combate, sem qualquer tolerância, sem sombra de conformismo e sem ceder à ideia de fatalidade.

As mortes na estrada não são uma fatalidade. São, antes, uma adversidade que deve ser combatida e ultrapassada. É muito conhecida a expressão habitual do Sr. Primeiro-Ministro perante as adversidades. «É a vida», conforme ele diz. Mas, neste caso, não é a vida; é da morte que estamos a falar. Falamos de morte, de dor, de sofrimento e de angústias. Nenhum conformismo é tolerável perante este cenário.

São incalculáveis os dramas de milhares de famílias que encontram a morte na estrada ou o imenso sofrimento de quem se vê a braços com lesões, deficiências e incapacidades decorrentes da sinistralidade automóvel. É compreensível, muitas vezes, a revolta dos familiares que sentem que algumas mortes poderiam ter sido evitadas, se o Estado tivesse dado alguma atenção ao seu dever de conservar estradas e pontes em condições de segurança.

Mas, para lá do sofrimento humano, há os 700 milhões de custos deitados à rua em cada ano. Mesmo do ponto de vista estritamente financeiro não se comprehende, por exemplo, a opção do Governo constante do caderno de encargos dos concursos para concessão das novas estradas no regime SCUT.

Verifica-se, nestes cadernos de encargos, uma inaceitável sobrevalorização dos aspectos financeiros, que são ponderados em 80% em detrimento do critério do nível de qualidade do serviço e segurança que tem uma ponderação de apenas 6%. É claramente a opção por estradas baratas e não a opção por estradas seguras. Vem-nos, a todos, à mente a promessa do Eng.º António Guterres de colocar as pessoas em primeiro lugar. Como os tempos estão mudados, Srs. Deputados! Mas a poupança que o Governo quer garantir à partida é depois consumida em cuidados de saúde, em perdas de produtividade, em pensões de invalidez ou subsídios por morte. Poupar na segurança é inadmissível, até mesmo pelas razões de natureza económica.

Toda esta política precisa de reponderação e análise descomplexadas. Mas o PS tem dificuldade de arrancar para novas soluções e novas políticas, porque isso significaria reconhecer o fracasso da política que tem vindo a seguir. Só que os números são implacáveis e revelam bem que é necessário mudar muito nas práticas do Governo, em matéria de segurança rodoviária.

Quando os governos têm dificuldade de reconhecer os seus erros e mudar de política, quer dizer que está na hora de serem eles mesmos substituídos.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Os quatro projectos de resolução que estão em debate constituem mais uma oportunidade para o Governo arrepriar caminho e pôr em prática uma verdadeira política de combate à morte na estrada.

O PSD está disponível e interessado na discussão aprofundada de todas as propostas — das nossas e das dos demais partidos.

As 34 medidas que apresentamos dizem respeito às diversas áreas de intervenção que constituem uma política integrada e coerente de segurança rodoviária. Cito algu-

mas, apenas como exemplo: o reforço de meios humanos e materiais, designadamente aumentando o número de viaturas não identificadas e diversificando as respectivas marcas, modelos e cores; a emissão de orientações claras às forças de segurança; um programa de melhoria das infra-estruturas das vias públicas; o reforço da sinalização através de painéis electrónicos que permitam adaptar limites de velocidade às condições climatéricas ou de circulação; a fiscalização regular do estado de conservação de estradas e pontes; a regulamentação específica para o transporte colectivo de crianças, no âmbito do transporte escolar; o estabelecimento da idade máxima dos veículos importados para transporte colectivo de passageiros; a interdição da venda de bebidas alcoólicas nas áreas de serviço e postos de abastecimento de combustível; a criação de uma linha verde destinada aos alertas sobre acidentes, mau estado do pavimento ou deficiências de sinalização.

E necessário que o Governo encare estas propostas com a óptica de quem está decidido a alterar a situação actual. Por exemplo, a nossa proposta de proibição de venda de bebidas alcoólicas nas áreas de serviço e postos de abastecimento de combustível, tem ou não acordo do PS? Nós não desconhecemos que pode ser até impopular e que limita os direitos de algumas pessoas, mas propomo-la com a determinação de quem aposta tudo na superioridade do direito à vida e à integridade física.

Se o Governo persistir nos mesmos métodos, não poderá esperar resultados diferentes dos que tem obtido. Com respostas e soluções de facilidade não se resolvem problemas difíceis.

Por isso, aqui fica o nosso apelo ao Governo para que mude de política. A conservação de estradas e pontes pode não dar muitos votos; a instalação de *rails* de protecção nas estradas pode não dar inaugurações nem aberturas de noticiários; mas assim se vê a diferença entre a política séria e a política espectáculo, entre quem pensa nas pessoas ou apenas nos votos.

Todos nós, cada um de nós, como condutores já cometemos infracções ao Código da Estrada e às boas regras de condução. Quem nunca excedeu os limites de velocidade de que atire a primeira pedra. Todos nos consideramos, apesar disso, com direito a uma segunda oportunidade. Da mesma forma, Governo e o PS terão uma segunda oportunidade, que se abre agora com a discussão aprofundada, na comissão parlamentar, de todos estes projectos.

O que propomos é uma plataforma nacional de combate à sinistralidade nas estradas portuguesas que a todos deve mobilizar: peões, condutores, serviços públicos e órgãos de soberania. Competirá ao Governo levar à prática as recomendações que esta Assembleia vier a aprovar. Fazemos votos que a memória de tragédias recentes leve o Governo a atribuir à segurança rodoviária a prioridade que até agora não lhe tem dado!

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado José Manuel Epifânio.

O Sr. José Manuel Epifânio (PS): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Castro de Almeida, eu pensava já que estava ultrapassada a época, que durante uns tempos se viveu no PSD, do «nunca nos enganamos e raramente temos dúvidas», mas a postura do Sr. Deputado Castro

de Almeida veio aqui demonstrar que tal fez escola no PSD!

Há, de facto, aqui duas posturas diferentes: uma, a de quem procura consenso para a resolução de problemas, outra, a de quem afirma certezas e que, quando teve responsabilidades na execução das políticas, não as cumpriu nem as pôs em prática.

Sr. Deputado Castro de Almeida, há um princípio básico da física segundo o qual medir é comparar. V. Ex.^a veio aqui dizer que o PS apresentou um conjunto de propostas no momento em que se apercebeu que o Presidente do seu partido andava a fazer umas reuniões. Mas, Sr. Deputado, não é quando o Governo do PS se propõe tomar medidas que VV. Ex.^a se apressam a apresentar aqui, na Assembleia, propostas no sentido de se tentarem colar às mesmas?! Não é por isso que o PS muda a sua postura. O PS apresentou este projecto de resolução porque entende que este é um problema grave e quer, juntamente com todos os outros partidos, resolvê-lo ou ajudar à sua resolução.

Sr. Deputado, devo dizer-lhe há um princípio, também ele básico, nos novos conceitos de gestão, que diz algo simples, que é o seguinte: apanhe as pessoas a fazer coisas bem feitas. É importante que apanhemos as pessoas a fazer coisas bem feitas para que elas sejam estimuladas a continuar a produzir o esforço no sentido da resolução do problema. Não podemos dizer constantemente que não tem havido soluções, que não tem havido reduções, que tudo isto é uma desgraça, porque isso não mobiliza as pessoas para a resolução do problema!

Sr. Deputado, em 1975, tínhamos seis mortos por cada 1000 veículos que circulavam em Portugal, por ano; graças à acção de todos os governos, hoje em dia, temos três mortos por cada 10 000 veículos que circulam em Portugal. Para nós, a existência destes números é muito grave e, por isso mesmo, apresentámos este projecto de resolução.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, já esgotou o seu tempo, pelo que agradeço que conclua.

O Orador: — Termino já, Sr. Presidente.

Sr. Deputado, queremos convidá-lo para este esforço comum no sentido de resolver este problema nacional.

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado Castro de Almeida.

O Sr. Castro de Almeida (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Deputado José Manuel Epifânio, devo dizer-lhe que não entendo o seu ponto de vista. Somos o pior país da Europa em matéria de sinistralidade, e V. Ex.^a está todo contente, está satisfeito e pensa que estamos muito bem e que o Governo tem feito coisas excelentes!

O Sr. José Manuel Epifânio (PS): — Eu não disse isso!

O Orador: — Sr. Deputado, é essa vossa satisfação, essa vossa confiança e essa vossa falta de ambição que estão a destruir o País!

Em matéria de economia, estamos a crescer menos do que o resto da Europa, mas V. Ex.^a considera que estamos a crescer e nem se lembra que estamos a crescer menos do que os outros!

Sr. Deputado, também nesta matéria, o nosso país é dos piores. Mas nós somos inconformados com essa situação e não vamos conformar-nos! Estamos a tratar de coisas

muito sérias! A vida, a saúde e a integridade física das pessoas são coisas muitíssimo sérias, do mais importante que há!

Por isso, não nos vamos conformar, nem pelo facto de ter havido uma diminuição do número de mortos ao longo dos últimos anos, que, de resto, também ocorreu no resto da Europa. As comparações têm de ser feitas com aquilo que é possível fazer e, se os outros conseguem, por que razão não havemos nós também de conseguir, Sr. Deputado? É só uma questão de vontade política, e a nossa determinação é enorme!

Mas digo-lhe mais: nós não vamos parar de discutir este assunto! Hoje, temos este projecto, dentro de dias, haverá um outro projecto do PSD de alterações ao Código da Estrada, também de protecção aos motociclistas, porque entendemos, ao contrário de vós, que o Estado tem um papel importante.

Não é apenas importante o aumento da responsabilização dos condutores, há um papel importante do Estado, e a vossa visão da segurança rodoviária está bem patente na figura do membro do Governo que é destacado para este debate: o membro do Governo que trata do Código da Estrada. Onde é que está o membro do Governo que trata de fazer estradas, de fazer *rails* de protecção, que trata da segurança das estradas e da conservação das estradas, pontes, etc.? Onde é que ele está? Devia estar aqui a tratar de um assunto muito sério. Onde é que está o responsável da educação, para garantir que, no próximo ano, haverá educação em matéria de segurança rodoviária nas nossas escolas, a qual está a ser preparada e prometida há tanto tempo e que os senhores não põem em prática, têm vindo a adiar ano após ano?

Vozes do PSD: — Muito bem!

Sr. Deputado, queremos levar este assunto muito a sério, dando-lhe a importância que ele efectivamente tem.

O apelo que faço vai no sentido de que, na comissão competente, cheguemos a um acordo sobre o que é essencial nesta matéria e, depois, Sr. Deputado, conto com a força do Partido Socialista para convencer o Governo a levar à prática, a levar ao terreno, aquilo que viermos a concluir na comissão.

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Alguns Srs. Deputados das últimas bancadas queixaram-se de que ouviram mal, ou não ouviram mesmo, o Sr. Deputado Castro de Almeida. Tenho a vaga a impressão de que o Sr. Deputado tinha o microfone mal direccionado, mas, como esta razão não é suficiente, já mandei o técnico de som averiguar. De qualquer modo, peço aos Srs. Deputados que direcionem o microfone para si próprios, porque me pareceu que estava mal direccionado, mas admito que não seja esta a causa.

O Sr. Secretário dos Assuntos Parlamentares (José Magalhães): — Sr. Presidente, peço a palavra para intercalar a Mesa.

O Sr. Presidente: — Qual é matéria da ordem de trabalhos sobre a qual quer interpelar a Mesa, Sr. Deputado?

O Sr. Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares: — Sr. Presidente, gostaria de interpelar a Mesa sobre

uma observação feita pelo Deputado Castro de Almeida, que me leva a considerar que talvez valha a pena dar à Câmara uma informação sobre a representação do Governo neste debate.

O Sr. Presidente: — Isso não é uma interpelação, Sr. Secretário de Estado, porque não tem que ver com a ordem de trabalhos. Mas, se o Sr. Secretário de Estado pensa que precisa de prestar um esclarecimento, a Mesa tem competência para lhe dar a palavra nesse sentido.

O Sr. Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares: — Agradeço imenso, Sr. Presidente.

O esclarecimento brevíssimo, que será feito nos termos cordialmente institucionais que os Srs. Deputados conhecem, é o seguinte: o Governo está representado na composição que está à vista de todos os Srs. Deputados, mas é inteiramente evidente que, sendo este um debate que decorrerá em várias fases, o Governo estará representado por todos os membros que os Srs. Deputados achem adequados, designadamente pelos representantes da área da educação, pelo Sr. Ministro da Administração Interna, que está neste momento em funções oficiais noutra sítio, estando aqui directamente representado pelo Sr. Secretário de Estado, pelos representantes do Ministério das Obras Públicas e outras entidades que se considerem adequadas.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Está prestado o esclarecimento e, como creio que não há matéria para contra-esclarecimento, dou a palavra, para uma intervenção, o Sr. Deputado Miguel Anacoreta Correia.

O Sr. Miguel Anacoreta Correia (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Gostaria, em primeiro lugar, de salientar a oportunidade deste debate.

Com efeito, os níveis de sinistralidade actualmente existentes no nosso país reclamam a intervenção urgente dos poderes públicos no sentido de, pelas vias preventiva, fiscalizadora e repressiva, se reduzir drasticamente o número de mortos e de feridos graves resultantes de acidentes de viação.

É oportuno, também, porque demonstra que esta Casa está atenta aos sinais que a sociedade civil vem dando a este respeito.

A utilidade, a urgência e a oportunidade deste debate são inequívocas, razão pela qual a bancada do CDS-PP saúda o Grupo Parlamentar do Partido Socialista pela sua iniciativa.

Mais de 56 000 mortes em 25 anos nas estradas de Portugal é um número intolerável!

Esta situação envergonha o País. Combater esta hercatombe, calamidade ou esta verdadeira guerra civil, como queiram chamar-lhe, é um imperativo nacional e cívico.

A bancada do CDS-PP quer salientar que é sobretudo urgente a recomendação de um «pacote» de medidas que reverta a situação, mas que não invalide, por parte da Assembleia da República, a realização de um diagnóstico global da situação, e que balize as soluções com carácter mais definitivo.

O Sr. Basílio Horta (CDS-PP): — Muito bem!

O Orador: — Foi dentro desta ordem de razões que, por carta datada de 1 de Março de 2001, o Sr. Deputado Basílio Horta, líder deste grupo parlamentar, exortou o Sr. Presidente da Assembleia da República a promover um amplo debate nacional sobre esta matéria, debate de natureza e carácter suprapartidários.

Sejamos claros: a situação é muito grave e, por isso, deve procurar alcançar-se um consenso tão amplo quanto possível.

Neste contexto, a urgência que o debate destas questões deve assumir impõe, na óptica da minha bancada, a criação de um grupo de trabalho, que deve promover a audição exaustiva de todas as entidades públicas com competências e responsabilidades na matéria em causa e, igualmente, todas as pessoas privadas, singulares e colectivas, que se tenham debruçado sobre a matéria e que, por isso, podem e devem dar o seu melhor contributo para este debate.

Entendemos que as audições devem dar lugar à criação de um livro branco, o qual, para além das medidas específicas propostas por todos os intervenientes, deve transmitir ao Governo uma visão global de todos os agentes sociais sobre esta temática.

O Sr. Basilio Horta (CDS-PP): — Muito bem!

O Orador: — Entendemos também que este grupo de trabalho deve funcionar a um ritmo de acordo com a pre-mência que a situação requer, de modo a que num prazo de cerca de três a quatro meses o Governo esteja na posse de recomendações, apoiadas explicitamente pelas forças partidárias, para implementar as medidas necessárias. Assim, o Governo encontrará, nesta Câmara, não incertezas, dúvidas ou resistências, mas, pelo contrário, apoio, entusiasmo e «impaciência» por ver materializar as recomendações.

Os projectos de resolução hoje em discussão são um bom ponto de partida para ultrapassar a gravíssima situação que se vive actualmente em Portugal. Todos os projectos, sem exceção, contêm medidas — muitas delas consensuais — sobre a forma de fazer face aos níveis de sinistralidade.

Sr. Presidente, Srs. Deputados: A sinistralidade tem causas diversas, algumas de solução quase imediata e outras que demorarão muitos anos — referimo-nos, por exemplo, à educação cívica —, mas que são as que têm efeitos mais duradouros, mais seguros e mais económicos no futuro.

Num estudo relativamente recente do Ministério da Administração Interna, publicado no *Público*, em Dezembro de 1999, ficou demonstrado que 71% dos portugueses não respeita a sinalização das estradas, que, diga-se de passagem, é má, incoerente e descontínua.

Estes dados demonstram, de forma cabal, que uma das causas da sinistralidade radica num défice de educação cívica e cultural dos portugueses e, ao dizê-lo, não devemos ter medo das palavras.

A nosso ver, a «visão global» dos problemas envolvidos na prevenção e segurança, que propomos à consideração da Câmara, tem de abordar, entre outros, o problema das infra-estruturas.

Para além de todas as medidas cuja recomendação é já preconizada nos projectos de resolução, não se deve esquecer que a maioria dos acidentes se verifica em meios urbanos (cerca de 2/3) e que se devem implementar normativos rigorosos de projecto em matéria de cruzamentos

e acessos a itinerários principais, que não podem deixar de incluir a iluminação e a reflectorização.

O Sr. Basilio Horta (CDS-PP): — Muito bem!

O Orador: — Essa recolha de informações não poderá também deixar de abordar a questão da preparação dos condutores, onde há graves lacunas que interessa escalpelizar; o problema do controlo da fiabilidade técnica dos veículos, ligado, entre outros, a problemas de idade e de manutenção, como já foi referido; o problema da vigilância, do controlo e da repressão das infracções.

Neste capítulo — e este parece-nos um ponto essencial que é introduzido neste debate —, é justo distinguir as alterações ao Código Penal e ao Código da Estrada. A criação da figura do «crime rodoviário» exige uma séria ponderação, mas tem o nosso acordo de princípio.

Finalmente — e este é um ponto muito importante para nós —, impõe-se uma profunda reflexão sobre como organizar este sistema, que se trata de um verdadeiro sistema, englobando entidades várias e de diversa natureza, como provocar, de forma participada, propostas de medidas e a elaboração de programas de prevenção e segurança e prever como avaliar a eficácia das medidas que forem implementadas.

Sr. Presidente, Srs. Deputados: Entendemos que esta Câmara deve ouvir as vozes que se nos dirigem. Temos a convicção, temos a certeza de que não será tempo perdido!

Não se muda a actual situação sem se mudar de hábitos. Muitos portugueses vão ter de passar a conduzir mais devagar. Terão de interiorizar a ideia de que o álcool e alguns medicamentos e substâncias potenciam perigosamente o acidente. Têm de habituar-se à ideia de que o Código e as leis são mesmo para cumprir e de que as amnistias neste domínio têm de entrar rapidamente em regime de «tolerância zero».

Terão também de tomar consciência de que o conduzir irresponsavelmente põe em risco a vida de outras pessoas, que pôr em risco a vida de outras pessoas é crime e que como crime que vai ser tratado no futuro.

Num país europeu, muito recentemente, um inquérito revelou que os maiores prevaricadores, designadamente em «queimar» sinais vermelhos e conduzir em excesso de velocidade, eram os políticos e, particularmente, os governantes.

Esperamos que não seja este o caso português. Acreditamos que não é, até porque se queremos conferir credibilidade a este exercício de cidadania é indispensável que o exemplo venha de cima.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado José Barros Moura.

O Sr. José Barros Moura (PS): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Anacoreta Correia, quero salientar o significado da sua intervenção pelo facto de ter assumido que este não é, nem pode ser, um tema de arremesso partidário de efeito fácil e imediato mas sem ter qualquer influência sobre a resolução de fundo dos problemas.

Portanto, é essa, de resto, a principal razão pela qual uso da palavra.

Gostaria de dizer, por outro lado, que acolhemos com muito agrado a vossa proposta de que as audições que se realizem, para além de deverem dar lugar a uma mobilização da cidadania, sob o impulso dos partidos políticos na Assembleia da República, e associando, se possível, todos os órgãos de soberania, deveriam consubstanciar-se em conclusões figurando num livro branco, que processsem a um levantamento da situação, fizessem o diagnóstico e apontassem soluções.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — Relativamente ao que o Sr. Deputado acaba de dizer a propósito da responsabilidade dos titulares de cargos políticos, gostaria de dizer que não hesitámos em colocar no ponto 5.6 da nossa proposta de resolução que os titulares de cargos de poder devem dar o exemplo.

A Sr.^a Maria Celeste Cardona (CDS-PP): — Nem precisava de dizer!

O Orador: — Isto vai ao encontro da preocupação que o Sr. Deputado exprimiu.

Gostaria de colocar a seguinte pergunta: sendo certo que estão perfeitamente definidos na Constituição e nas leis os mecanismos da responsabilidade civil e criminal dos agentes públicos por danos deste tipo, considera necessária a figura genérica que foi introduzida no debate político sobre o tema do chamado «crime rodoviário»? Não considera que uma responsabilização apenas nessa direcção contém a mensagem pedagógica errada de que, mais uma vez, não somos nós os responsáveis, de que, mais uma vez, o indivíduo não tem capacidade de auto-determinação, porque o Estado aí está para tratar de tudo? É esta a nossa objecção de fundo em relação ao «crime rodoviário».

Tendo em conta a Constituição, a lei civil e o direito penal em vigor no nosso país, que permite que se faça adequadamente a persecução criminal e a responsabilização civil por esse tipo de ilícitos e de danos, não considera que essa inovação, que estamos abertos a ponderar, pode ter o inconveniente de, sem resolver qualquer problema concreto, dar uma mensagem errada à sociedade?

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

O Sr. Miguel Anacoreta Correia (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Barros Moura, aguardo a sua pergunta. Creio que V. Ex.^a compreendeu exactamente o estado de espírito com que vimos para este debate.

O Sr. Basílio Horta (CDS-PP): — Exactamente!

O Orador: — Penso que a carnificina (é este o termo) que nos é dada ver nas estradas de Portugal, a nosso ver, não permite que sobre este tema haja qualquer tipo de... — não gostaria de utilizar um termo...

O Sr. António Capucho (PSD): — De União Nacional!

O Orador: — Como?

O Sr. Basílio Horta (CDS-PP): — Está a dizer de União Nacional!

O Orador: — Eu ouvi, mas não concordo.

Risos.

Como eu dizia, não permite que sobre este tema haja qualquer tipo de polémica desnecessária.

Já tive a oportunidade de ter tido responsabilidades sobre esta matéria. Sei exactamente aquilo com que se pode contar da máquina do Estado, sei aquilo que se deve pedir à sociedade civil, ao voluntariado, às companhias de seguros, que também têm uma palavra a dizer nestes casos, mas julgo que, independentemente de um «pacote» de características imediatas, que vai, com certeza, resultar destas recomendações, seria pernicioso, seria pouco assiado estarmos a discutir, sobre esta matéria, catálogos de medidas, quando há três ou quatro questões de fundo, que são as seguintes: como organizar este sistema? quem deve ter a responsabilidade de o coordenar? de que forma este sistema deve assegurar que, de maneira participada, surjam propostas? como surgem os programas? quem os cumpre? quem os financia? Estas são as questões fundamentais.

Sr. Deputado Barros Moura, julgo que a dimensão do problema justifica que a natureza dos ilícitos seja colocada de uma nova forma e, por isso, com toda a prudência que implica o facto de se introduzir uma nova figura de crime, nós estamos de acordo com a figura do crime rodoviário e julgo, pelo contrário, que se dá uma mensagem à opinião pública de que este é um assunto sobre o qual não podem continuar a existir devaneios, pois, como deixa ver um excelente *dossier* que um jornal matutino de Lisboa tem publicado ao longo das últimas semanas, há casos muito graves de advogados habilidosos que escapam ou contornam as malhas da lei.

Entendo que é preciso dar uma mensagem perfeitamente clara: quem mata, estando reiteradamente embriagado, quem provoca acidentes nessas condições, é uma questão que merece ser estudada e existe aqui matéria para dar um novo sinal à população.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. Presidente: — Para introduzir o debate, relativo ao projecto de resolução n.º 125/VIII — Programa nacional de urgência sobre segurança rodoviária (BE), tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Rosas.

O Sr. Fernando Rosas (BE): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Dos dados, toda a gente já falou. A sinistralidade rodoviária, em Portugal, é a mais alta da União Europeia e qualquer coisa como 19 pessoas, em cada 100 000 habitantes, morrem por ano, em média, nas estradas portuguesas, ou seja, mais de 58% do que no conjunto dos países da União Europeia. Na década de 90, houve 50 000 acidentes por ano, um acidente com vítimas em cada 2 horas. Não vale a pena insistir nos números, eles falam por si acerca deste grande desastre.

O facto de ser um grande desastre não quer dizer que seja uma questão apolítica, como aqui se está a tentar introduzir no debate. Parece que as razões da sinistralidade, em Portugal, se prendem à inépcia dos condutores ou à sua eventual alcoolização e não têm rigorosamente nada a ver com a política, designadamente em matéria de obras públicas, que o Estado desenvolve. Portanto, quero refutar completamente essa teoria.

Esta é uma grande questão, é uma grande desastre, é um grande problema. Ora, quanto maior, mais político é, na medida em que se prende a opções políticas que não se ligam exclusivamente à inépcia dos condutores. As razões para esta situação, obviamente, dizem respeito à irresponsabilidade e à inépcia dos condutores, designadamente dos que conduzem irresponsavelmente alcoolizados, mas também é evidente que a sinistralidade rodoviária tem a ver com a conceção das vias rodoviárias, tem a ver com a fiscalização da sua construção, tem a ver com a sua deficiente manutenção, tem a ver com outras questões que irei abordar e essas questões respeitam ao Estado, respeitam à política das entidades públicas às quais está atribuída a missão de construir estradas.

Portanto, isto tem a ver com o Estado e tem a ver com a política do Estado em matéria de rodovias.

Neste sentido, não concordo que se «limpe» deste debate a questão de Entre-os-Rios. Demagogia é querer tirar a questão de Entre-os-Rios deste debate, porque se trata de é uma ponte rodoviária, tem a ver com a segurança rodoviária e caiu, aparentemente, por falta de manutenção, ainda que esse assunto esteja sujeito à averiguação, por responsabilidades técnicas que têm a ver com as funções normais que o Estado executa nesta matéria. Portanto, esta é uma questão que deve ser avocada neste debate e não pode ser evaucuada dele.

Mas esta questão também tem a ver com outra coisa de que pouco se falou neste debate, com aquilo que entendemos ser a viragem «privatista» do modelo institucional público do Estado no sector, com a transferência de serviços públicos para uma lógica «privatista», que leva à redução de meios e a critérios de avaliação do desempenho próprios de empresas privadas.

Noutros países, seguiram-se orientações idênticas e os resultados começam a estar à vista, como sucedeu na Inglaterra com o sistema ferroviário. Tem a ver, ainda, com a pulverização precipitada de serviços públicos (alguns deles com problemas mas com prestígio antigo) para uma série de entidades que, manifestamente, não se mostram capazes de os substituir, como é o caso dos três institutos a que deu lugar a Junta Autónoma das Estradas.

A Sr.^a Manuela Ferreira Leite (PSD): — Muito bem!

O Orador: — Tem a ver, ainda, com o clientelismo político que está, evidentemente, associado a este tipo de gestão dos organismos tradicionais das obras públicas e à sua pulverização, para colocar «novíssimos» gestores a fazer carreira, quantas vezes à custa da segurança dos utentes.

Tem a ver, por último, com a promoção de uma desregulamentação, em que se definem regras de aprovisionamento e gestão dos bens públicos segundo modelos de gestão privada.

Entendemos que estes problemas não podem deixar de ser trazidos à colação quando se discute a segurança rodoviária. A segurança rodoviária não tem a ver só com a inabilidade de quem conduz, é também um problema das infra-estruturas e do Estado, que as cria para quem conduz.

A nossa recomendação, o nosso projecto, o nosso programa nacional de urgência sobre a segurança rodoviária aponta, nesse sentido, para quatro tipos de recomendações. Em primeiro lugar, no âmbito da administração da rede rodoviária nacional, propomos que os três institutos em

que se dissolveu a JAE se refundam para dar lugar a um único instituto...

O Sr. José Manuel Epifânio (PS): — À Junta!

O Orador: — ... relativo ao sistema rodoviário português, e propomos que se estabeleça um regime cujos bens patrimoniais, sendo do domínio público, não possam ser desafectados senão mediante condicionalismos de rigor.

Em segundo lugar, fazemos recomendações no domínio da segurança rodoviária, através de um programa que, em boa medida, também condiz com várias das soluções que estão propostas nos outros projectos.

Em terceiro lugar, no domínio da prevenção, digamos assim, avançamos a ideia da necessidade de introduzir a aprendizagem da circulação no ensino primário e no secundário.

Em quarto lugar, no domínio da responsabilidade dos acidentes rodoviários e no que nos toca, aderimos à sugestão da Associação dos Cidadãos Automobilizados no sentido da consagração do crime rodoviário. Trata-se de uma figura jurídica que não só contemplaria o agravamento da penalização por efeito do álcool ou psicotrópicos para os condutores privados mas que, a nosso ver, deveria contemplar a responsabilização dos titulares de órgãos da administração central e local, ou de gestores de entidades públicas ou privadas concessionárias, pelos actos de ação ou pela omissão nos domínios de sua responsabilidade de quando deles decorram, relativamente à conservação, à sinalização e à segurança, acidentes graves para os cidadãos.

É este conjunto de propostas que entendemos trazer à vossa consideração, num debate que é político, num debate que não pode ser desligado das tragédias mais recentes mas que ganha em considerá-las à luz de uma nova política de segurança rodoviária, ligada à política de obras públicas e de criação das infra-estruturas. Nesse sentido, estamos absolutamente dispostos e concordamos com a baixa destes projectos à comissão, para discussão na especialidade, e com a procura de uma solução comum entre todos.

O Sr. Presidente: — Não havendo pedidos de esclarecimento ao Sr. Deputado Fernando Rosas, para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Joaquim Matias.

O Sr. Joaquim Matias (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: A sinistralidade rodoviária não pode deixar ninguém indiferente. A quantidade e gravidade dos acidentes são de tal forma elevados que se torna verdadeiramente arrepiante pensar na frequência com que se morre na estrada, sem culpa e sem perceber porquê.

Esta situação exige, naturalmente, reforço da segurança rodoviária, medidas de prevenção e combate à sinistralidade em campanhas nacionais e urgentes, medidas necessárias, todas elas, e complementares que se impõe tomar. Para o PCP, o debate que estamos hoje a travar é indispensável e sempre oportuno.

Saudarmos, pois, as iniciativas apresentadas, independentemente de podermos considerar uma ou outra mais adequada ou menos oportuna, sobretudo na abordagem da questão dos métodos e medidas preconizadas, na nossa opinião, incompletas nuns casos, noutras pecando por excesso e desproporção das acções preconizadas.

A gravidade da situação actual é, no entanto, de tal ordem que importa considerar e ponderar todas as opiniões como contributos desejáveis para encontrar os melhores caminhos e soluções passíveis de implementação imediata a curto e a médio prazo.

Sr. Presidente, Srs. Deputados: A prevenção da sinistralidade e a segurança rodoviárias exigem a disponibilização de mais recursos, mas obrigam à sua gestão criteriosa. Não é admissível desperdiçar meios que, antes de mais, podem salvar vidas mas causam ainda, a jusante, gastos relevantes na saúde e danos sociais significativos e irreversíveis.

O projecto de resolução do Partido Socialista é, a nosso ver, redutor no diagnóstico das causas de sinistralidade rodoviária: a condução sob o efeito de álcool, o excesso de velocidade e as manobras perigosas. Pensamos que não é correcto, mesmo ao partido do Governo, que, para o defender em todas as circunstâncias, evita falar dos seus pontos fracos, deixar de referir o estado de degradação de muitas vias, a perigosidade de certos traçados e a deficiente ou mesmo incorrecta sinalização.

Outros projectos apontam para a multiplicidade das causas, posição com que concordamos, e referimos que também o estado de manutenção de alguns veículos, a formação dos condutores e o seu civismo, a falta de fiscalização, não necessariamente repressiva, sobretudo a dissuasiva, a formativa e a informativa, e, mais do que tudo, a conjugação e concorrência de várias — por vezes, muitas — destas causas, em simultâneo, potencializam os efeitos de cada uma de per si.

Ao apontar, na exposição de motivos, como medidas do Governo neste campo, apenas resoluções genéricas de combate ao alcoolismo, referindo que é preciso mais, faz uma justa crítica implícita, que nós neste debate não queremos deixar de explicitar, à actuação, ou melhor, à não contribuição para o reforço da segurança da actividade de uma tal fundação para a prevenção rodoviária.

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Orador: — Quanto à resolução em si, deveria ser mais cuidadosa ao pronunciar-se a favor da adopção urgente (sem especificar por quem) de medidas. Algumas das medidas são meros enunciados a que não é possível dar um «cheque em branco» sem a especificação do conteúdo, designadamente quando se trata de medidas de alteração do Código Penal, competência desta Assembleia, e que naturalmente cabe aos próprios Deputados proponentes especificar e propor para debate.

Finalmente, quanto à última parte, que é de facto uma deliberação para que a Assembleia promova um conjunto de audições, em sede das comissões especializadas, com vista ao estudo e debate sobre as causas da sinistralidade e mobilização da sociedade para segurança rodoviária, damos o nosso acordo.

Também garantimos, desde já, a nossa contribuição empenhada para ouvir todas as entidades necessárias, sem qualquer tipo de restrições, incluindo, naturalmente, os membros do Governo que definem as opções políticas e os executantes da conservação e exploração da rede rodoviária...

O Sr. Octávio Teixeira (PCP): — Muito bem!

O Orador: — ... avaliando a eficiência da prestação desse serviço público.

Nas estradas, como noutras áreas, o terminar de qualquer forma com serviços que têm a seu cargo a manutenção e conservação de sistemas, na óptica de garantir a qualidade de utilização de serviços, e a atribuição dessas funções a entidades de direito privado, conduz necessariamente à sobreposição da importância dos resultados económicos sobre a qualidade e a garantia da defesa dos interesses populares.

O Sr. Honório Novo (PCP): — Exactamente!

O Orador: — Não é aceitável, por exemplo, que ainda não se tenha avançado decididamente na protecção dos prumos dos resguardos das auto-estradas, em benefício dos motociclistas, enquanto a empresa concessionária da exploração das auto-estradas regista elevados lucros.

Também os responsáveis pelas causas que levam a que se importem, incluindo para o transporte de quantidades elevadas de passageiros, veículos que já ultrapassaram, nos seus países de origem, o tempo de vida útil devem ser ouvidos e, igualmente, os técnicos de inspecção de veículos, serviços que, segundo as últimas normas de classificação de centros, poderão ser transformados em meros centros de negócio, com prejuízo da sua função certificadora, e criar ilegítimas pressões sobre os técnicos empregados, com ameaça de precariedade do seu posto de trabalho.

De igual forma, quer o ensino de condução quer as licenças para transporte de passageiros e especiais, actividades onde a formação permanente e as exigências físicas e emocionais são indispensáveis para os profissionais do sector, é com este sentido que devem ser resolvidas e não, como às vezes se pretende, por cedência aos interesses das associações patronais do sector, utilizando a formação como forma de precarizar o trabalho, o que, na prática, se traduziria na degradação da qualidade da actividade, ao contrário do pretendido.

O projecto de resolução apresentado pelo CDS-PP é, de facto, um projecto de deliberação que nos parece demasiado ambicioso no que se refere ao aprofundamento dos estudos que propõe que esta Assembleia elabore, tendo em conta, inclusivamente, os meios de que dispomos para levantamento de situações técnicas de conservação e segurança, qualidades de ensino e de inspecção. Entendemos, contudo, que se quer referir apenas a trabalho parlamentar a executar sobre dados fornecidos pelo Governo e organismos do Estado, complementados com audições a especialistas, e, neste caso, concordamos.

Por outro lado, a complexidade de uma tarefa destas, necessariamente de médio prazo, não deverá ser impeditiva de iniciativas legislativas e de recomendações imediatas, na nossa opinião indispensáveis, embora compatíveis com os objectivos a atingir, no sentido de que o caminho se faz caminhando e a orientação de destino final não prejudica, antes ajuda, à segurança de direcção dos primeiros passos.

O Sr. Octávio Teixeira (PCP): — Muito bem!

O Orador: — Também entendemos que muitos procedimentos e normas devem ser avaliados, incluindo (para falar sem tabus) os limites de velocidade estabelecidos, não apenas porque há especialistas que argumentam com valores diferentes e diferenciados com o tipo de veículo e condições climatéricas, mas até porque é, no mínimo, difi-

cilmente comprehensível o sentimento generalizado de que a sanção, quando existe, não resultou de uma infracção fortuita ou accidental mas, pelo contrário, fortuita ou accidental foi a inspecção, porque a infracção é permanente. Isto é inaceitável!

O projecto do PSD é, de facto, uma recomendação ao Governo sob um conjunto numeroso de medidas de segurança activa e passiva, que são no essencial, a nosso ver, correctas. A sua quantidade, sem qualquer definição de prioridades, dificultará necessariamente a posterior avaliação, mas merecem o nosso acordo, muito embora, pelo que já dissemos e tendo em conta os projectos de deliberação existentes, preferissemos um projecto de resolução mais preciso nas prioridades, mas também de mais fácil avaliação, resultante das audições a efectuar pela Assembleia, que, certamente, o enriqueceriam.

Quanto ao projecto de resolução do Bloco de Esquerda, referindo embora a multiplicidade de causas da sinistralidade, privilegia apenas medidas de combate a duas: o que chama incúria, irresponsabilidade e inépcia dos condutores e o estado da rede viária, nas vertentes de concepção e manutenção. Propõe um programa nacional de urgência sobre segurança rodoviária, citando uma petição entrada na Assembleia e adoptando algumas das suas propostas, a nosso ver, com algum exagero.

Reconhecendo nós a importância e a oportunidade dessa petição, pensamos que comparar um acidente rodoviário com prática de homicídio *tout court*, para além do já previsto no Código Penal, é um pouco forçado e parece excessivo introduzir a figura de crime rodoviário e aplicá-la «a órgãos da administração central ou local que não garantam a adequada instalação de sinalização rodoviária nos centros urbanos, (...) por forma a defender o direito à vida e integridade dos cidadãos quando circulem a pé(...)»

Isto é, se um conjunto de moradores num prédio entender que à sua porta deveria existir uma passadeira de peões, de forma a defender a sua integridade física, porque é o local onde atravessam a rua, e não 20 metros acima, onde tecnicamente foi localizada e colocada, poderão acusar o presidente da câmara de prática de crime rodoviário.

O Sr. Manuel Queiró (CDS-PP): — E por que não?!

O Orador: — A não ser assim, depois explicarão, mas é isto que lá está escrito.

Por outro lado, não compreendemos que, reconhecendo a necessidade de a Assembleia da República legislar sobre alterações ao Código Penal, não avance com a proposta dessas alterações e recomende ao Governo que o faça, quando este não tem competência para tal sem a correspondente autorização legislativa conferida pela Assembleia.

Sr. Presidente, Srs. Deputados: Todos nós, portugueses, temos dado, nas mais diferentes e, por vezes, mais difíceis situações, provas de grande maturidade e civismo exemplar. Não deixa, pois, de ser dificilmente comprehensível a forma como nos comportamos na circulação rodoviária.

Para o PCP, é indispensável que as medidas que venham a ser adoptadas resultem de um amplo debate aberto à participação popular e que a sua implementação seja associada a uma grande campanha dirigida ao brio cívico dos portugueses enquanto automobilistas e também a uma grande campanha cívica de fiscalização do cumprimento das leis, no sentido da defesa dos direitos de cidadania.

Estamos seguros de que haverá resposta positiva a tal apelo.

Aplausos do PCP.

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

A Sr.ª Isabel Castro (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Em primeiro lugar, quero dizer que Os Verdes entendem que este é um debate da máxima importância.

Apesar de não termos nenhum projecto, penso que aquilo que está hoje em reflexão — e é esse o sentido ou, pelo menos, é assim que interpretamos as várias intervenções neste debate — é o sentimento, comummente partilhado, de que há um gravíssimo problema nacional que exige tomada de decisões, a qual deve envolver o maior número possível de contributos. E gostaria de reforçar que nos parece que, de mais do que de recomendações e decisões políticas, o êxito ou o inêxito da mudança que puder ocorrer no nosso País vai depender não só de medidas políticas, administrativas ou, hipoteticamente, penais mas também, do nosso ponto de vista, da capacidade de, discutindo amplamente esta questão, conseguirmos envolver toda a comunidade e todos os agentes na compreensão de que ninguém é indiferente àquele que é um problema gravíssimo, do ponto de vista social, do ponto de vista económico e do ponto de vista dos números de que todos falaram.

Acreditamos, verdadeiramente, que se não houver um envolvimento de toda a gente, se não houver uma pedagogia aliada à tomada de medidas, elas não terão, em nossa opinião, sucesso.

Dito isto, gostaríamos de chamar a atenção para uma questão que, porventura, não tem estado suficientemente presente neste debate. Estamos a falar de um problema gravíssimo que tem a ver com responsabilidades partilhadas, e até com responsabilidades por omissão, em termos de fiscalização, designadamente ao nível do Estado — é evidente que as tem! —, no que se refere à má sinalização, à errada concepção técnica de alguns trajectos, ao estado em que algumas estradas se encontram.

Mas estamos também, seguramente, a falar de um problema que, independentemente dos números da tragédia, que são visíveis, não decorre apenas de acidentes de automóvel. Nesses números há também o outro lado, há também quem atravessa a rua, há também o peão e há também uma responsabilidade de parte a parte que importa considerar. Por isso mesmo, entendemos que, se temos de falar dos condutores, temos de falar dos que não são condutores e que também, eles próprios, se demitem, no plano cívico, de cumprir as regras do jogo, porventura porque a impunidade está instalada, porventura porque há uma cultura demasiado enraizada da transgressão, por razões que, se calhar, até se podem explicar sociologicamente mas que importa considerar, hoje, diferentemente.

Parece-nos, portanto, que, ao nível das opções que têm de ser feitas para pensar globalmente como agir e como travar aquilo que é, seguramente, um aspecto gravíssimo e uma marca gravíssima da situação a nível nacional, há um domínio em torno do qual muito trabalho pode ser feito, para além da disciplina, para além da penalização, para além dos caminhos que ponham fim a situações de abuso.

Não vejo como é que esta questão possa ser discutida sem discutir a prevenção como um dos eixos fundamentais da mudança de atitudes, e a prevenção começa bem cedo, na escola.

A prevenção tem de ter aliados ao nível da comunicação social. O esclarecimento deve ser entendido e partilhado por toda a gente, designadamente por quem tem influência em camadas que têm de ser particularmente envolvidas nesta guerra contra aquela que é, hoje, uma «guerra civil» nas estradas.

A questão do ensino tem de ser considerada; o modo como as escolas de condução funcionam tem, seguramente, de ser equacionado.

Entendo que temos de discutir também, ao nível das questões de segurança, a forma e o modo como, hoje, os próprios automóveis são concebidos, pois são concebidos para grandes velocidades, são concebidos para atrair e para fascinar por uma coisa que pode ser fascinante, que é a velocidade, sem que haja condições de segurança para esse efeito.

Por conseguinte, estamos perante um problema que tem uma incidência extremamente grave no nosso País e que envolve a discussão, em conjunto, de muitas medidas mas que, em nossa opinião — insistimos —, não pode ser resolvido se a Administração não assumir a sua quota-parte de responsabilidade, se toda a sociedade não se envolver, aos mais diferentes níveis, nesta mudança,...

O Sr. Presidente: — Sr.º Deputada, esgotou o tempo de que dispunha.

A Oradora: — Vou terminar, Sr. Presidente.

Como estava a dizer, parece-nos que só uma intervenção global, só uma discussão aberta sobre a gravidade do problema permitirá que todos aceitem participar de uma mudança que, seguramente, não é fácil mas que terá de ser radical.

Aplausos do PCP.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Basílio Horta.

O Sr. Basílio Horta (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Secretários de Estado, Srs. Deputados: Muito rapidamente, depois da intervenção do meu colega de bancada Miguel Anacoreta Correia, quero apenas referir alguns pontos que se nos afigura importante reter.

Em primeiro lugar, este é, verdadeiramente, um problema nacional. É uma catástrofe que se abate sobre o nosso País! Poucos são já os portugueses que não têm um familiar ou um amigo que morreu, estupidamente, nas estradas portuguesas. A imagem que se tem é a de que o automóvel, além de um meio de transporte — e quando se fala no automóvel fala-se em outros veículos motorizados —, se transformou numa arma, numa arma, por vezes, tão perigosa como uma arma de ataque.

Não se compreenderia, pois, que não houvesse um grande movimento nacional, não apenas no sentido de encarar a realidade portuguesa mas também no sentido de a transformar. E, aí, é necessária uma palavra de louvor aos meios de comunicação social — da nossa parte, que tantas vezes lhes fazemos críticas —, nomeadamente ao *Diário de Notícias*, pela magnífica campanha que desencadeou em relação a este tema.

O CDS-PP entendeu, na altura, escrever uma carta ao Sr. Presidente da Assembleia da República, não no sentido de se substituir a ninguém ou até de entender que tem mais autoridade do que quem quer que seja para tratar deste tema mas para se promover um debate relativamente ao qual a Assembleia da República não podia estar alheia. Ninguém compreendia que esta Assembleia, que tão lesta é a apresentar votos de protesto, e bem, sobre casos que se passam, por vezes, tão longe de nós, quando portugueses morrem da forma como morrem, passasse ao lado desta tragédia que se abate, um pouco, sobre todos nós.

Sabemos que a Assembleia da República não tem meios, e o Sr. Deputado Joaquim Matias, há pouco, referiu isso mesmo, e estamos de acordo, obviamente, com o facto de a Assembleia não poder substituir-se à Administração Pública nem ao Governo. Mas a Assembleia pode ser um centro privilegiado de encontro de vontades, pode ser um centro privilegiado de debate sobre esta matéria, pode ser um centro privilegiado para se saber, concretamente e de uma vez por todas, qual a situação do País e qual o motivo que leva a que estejamos na cauda da Europa em matéria de sinistralidade rodoviária, de forma a que, depois, os partidos, em conjunto com o Governo, em conjunto com a Administração — e não fazendo deste tema, como já foi aqui dito, uma arma de arremesso partidário, embora, obviamente, não com um espírito de união nacional mas, antes, de unidade de esforços, perante um problema que a todos afecta, independentemente do lugar onde se sentam neste Hemiciclo —, consigam arranjar, propor e aplicar medidas de natureza legislativa ou sugerir medidas de natureza administrativa que dêem um sinal claro de mudança e que ajudem, efectivamente, a resolver esta questão.

A questão é multidisciplinar, todos sabemos disso, não vale a pena estar a repetir o que já sabemos. Importa, no entanto, que não fiquemos pela apreciação das causas, importa ir aos efeitos. E aí, nos efeitos, como há pouco se dizia, o crime rodoviário aparece com alguma pertinência.

Temos muito cuidado quando alteramos o Código Penal e quando entendemos definir novos crimes. Sabemos como é delicada essa matéria e temos aqui o Sr. Secretário de Estado da Administração Interna, que é um especialista no tema e saberá bem compreender a delicadeza da matéria. Mas, ainda há pouco tempo, vimos no jornal que, por exemplo, creio que na libérrima Inglaterra, um indivíduo, que, sem qualquer explicação, por deficiência gravíssima própria, matou duas ou três pessoas (duas morreram logo e uma faleceu a seguir) foi condenado a 20 anos de prisão. Esta é que é a questão! O problema é saber se não há, nesta matéria de acidentes de viação, culpas ou negligências de tal forma graves que vivam ao lado do dolo eventual, senão mesmo do dolo efectivo.

Todos sabemos de pessoas que olham o carro e vêm nele as frustrações da sua vida, querendo passar por cima de todos ou encostando-se de tal forma que prejudicam toda a gente, só porque têm um carro e têm de estar ali. Há uma falta de civismo enorme! O que não se entende é que, quando essa falta de civismo surge noutras domínios, somos vigorosos e quando surge na circulação rodoviária parece haver uma tolerância global, um espírito de amnistia geral, de absolvição geral, que nos impede de encarar a questão como ela deve ser encarada.

Portanto, com todos os cuidados, com a consciência plena do que é alterar o Código Penal, devemos encarar essa hipótese, porque, infelizmente, temos a sociedade que

temos — não temos outra! — e é necessário que quem anda com um carro nas mãos saiba a responsabilidade que assume perante a sociedade e perante os outros e que não há impunidade nesse domínio.

Por isso, propomos o que propomos nessa matéria e aderimos à posição de quem também o propõe.

Em síntese, o nosso projecto traduz-se numa proposta dirigida a todos e vemos, com muito agrado, que todos os partidos têm, enfim, propostas idênticas, razão pela qual vamos votá-las, a todas, favoravelmente. Esperamos, sinceramente, que esta iniciativa, que é de todos, que é da Câmara, possa ter o maior êxito, não apenas político mas para que se salve alguma vida. Aliás, bastava que se salvasse uma vida, bastava que uma desgraça não entrasse na casa de um português para que tudo isto já tivesse valido a pena.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, se concordarem, o período de votações terá lugar no final deste debate, para não estarmos à espera da hora regimental, e incluiremos no mesmo a votação dos projectos de resolução que estamos a discutir, se os acabarmos de discutir, como espero que suceda.

Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado da Administração Interna.

O Sr. Secretário de Estado da Administração Interna (Rui Pereira): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Começo por citar uma afirmação que aqui foi proferida pelo Sr. Deputado Barros Moura, segundo a qual, «cada morto é um morto a mais», frase que, noutra terminologia, foi aqui reiterada pelo Sr. Deputado Castro de Almeida, quando disse que «não há mortos inevitáveis».

Diria que é essa, justamente, a atitude do Governo. O Governo actua, nesta matéria da prevenção rodoviária, por forma a evitar que haja mortos, que haja feridos, que haja mesmo danos patrimoniais na estrada. É este o objectivo do Governo! Mas não é o objectivo do Governo desde ontem ou desde há um mês, é o objectivo do Governo desde 1996!

Como a linguagem dos números não engana, vou, de uma forma muito simples, provar o que acabo de afirmar. Em 1995, o Executivo investiu em prevenção rodoviária 5 571 000 contos e, no ano 2000, investiu 7 599 000 contos. Dirão os mais cépticos que este reforço de investimento, que se cifrou em 7,2% ao ano, em 36% em quatro anos e em mais 400 000 contos por ano, foi inútil, porque não produziu resultados. Ora bem, há que dizer claramente que isso é falso, já que este investimento produziu resultados. Vamos novamente à linguagem indesmentível e fria dos números.

Em 1995, Sr. Presidente e Srs. Deputados, houve 2085 mortes nas estradas, enquanto que em 2000 houve 1630. Números são números, Sr. Deputados. Quanto a feridos, em 1995, tivemos 65 827, ao passo que, em 2000, foram 59 728.

Para evitar confusões, devo reiterar agora e com inteira clareza que o Governo não está satisfeito com esta situação.

O Sr. Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares: — Muito bem!

O Orador: — Repito: qualquer morto, nesta matéria, é, na perspectiva do Governo, um morto a mais. No entanto, não se pode fazer demagogia, já que, como muito bem foi dito, esta é uma questão nacional, de Estado, e o Governo tem tomado medidas cujos resultados são, como viram, fáceis de aferir e de controlar.

Acresce, de resto, e este é um número que devem ter presente, que tudo isto se passa num contexto em que a circulação rodoviária tem aumentado sensivelmente e se tem tornado cada vez mais complexa. Dou-vos mais um número — o último com que maço esta Câmara. Em 1995, havia 3 559 778 veículos motorizados a circular em Portugal, número que, em 2000, tinha aumentado para 4 646 398. Isto significa que estamos perto de atingir os 5 milhões de veículos motorizados, ou seja, um veículo por cada dois habitantes. Repito que é neste contexto que tem diminuído o número de mortos e que tem diminuído o número de feridos, graças à acção do Governo.

Mas o Governo não está satisfeito e, por isso mesmo, tem um programa para esta matéria, que, como será fácil de compreender, não é um programa feito à pressa, para responder a iniciativas parlamentares de momento. É, sim, um programa consolidado, articulado e integrado. Em linhas gerais, passo a expô-lo.

Em primeiro lugar, no que respeita ao Código Penal e correspondendo a sugestões aqui feitas, entende o Governo que deve apresentar a esta Câmara um pedido de autorização legislativa, exactamente para tornar claro que a sanção acessória de inibição de conduzir se aplica aos casos de consumo de álcool e de consumo de droga previstos no Código Penal. Tomamos esta medida porque, de acordo com a jurisprudência, não é claro que hoje essa sanção acessória se aplique a esses crimes.

Em segundo lugar, entende o Governo dever propor uma alteração ao Código Penal, no sentido de se agravar esta sanção acessória. Isto porque se verifica uma situação anómala, nos termos da qual a sanção acessória de inibição de conduzir prevista para a contra-ordenação muito grave — que, por exemplo, comprehende o consumo de álcool entre 0,8 e 1,2 mg de alcoolemia — é mais severa no Código da Estrada do que no Código Penal. Ou seja, o Código da Estrada prevê uma sanção acessória mais grave do que o Código Penal.

Por outro lado, entende o Governo dever propor a tipificação do crime de condução sob efeito do álcool por pessoas que não estejam preparadas para conduzir e conduzam sob o efeito do álcool. Finalmente, o Governo entende que deve propor uma alteração do crime de condução perigosa, que está insuficientemente explicitado no Código Penal.

Todas estas medidas são tecnicamente fundadas e podem contribuir decisivamente para o combate à condução sob o efeito do álcool e sob o efeito de drogas e para o combate às manobras perigosas. Não poderia deixar de dizer também, nesta circunstância, que o Governo inverteu, em 1998, uma tendência que me atrevo a qualificar de laxista e que foi abraçada em 1995. Nessa altura, ou seja, em 1995, o governo de então fez desaparecer o crime de condução sem habilitação legal, transformando-o em mera contra-ordenação. Foi o Governo que, em 1998, reintroduziu, e bem, esse crime, tal como em 1998 introduziu no Código da Estrada a possibilidade de fiscalizar a condução sob efeito de droga.

Ao nível do Código da Estrada, também há medidas em estudo. A primeira respeita igualmente à condução sob

efeito do álcool e aqui há várias possibilidades em aberto que têm de ser analisadas tecnicamente. Sempre direi, no entanto, que procuraremos seguir o exemplo de um dos países mais rigorosos do mundo nesta matéria, a Suécia. Neste país, baixando de 0,5 para 0,2 o nível de alcoolemia admitido, conseguiu-se diminuir em 7% o número de acidentes mortais e em 8% o número de acidentes rodoviários em absoluto. O Governo está atento a essa realidade e irá seguramente propor uma diminuição do nível de alcoolemia admitido.

Iremos também abraçar a ideia que aqui foi avançada de simplificar as notificações, seguindo, de resto, uma orientação que já foi consagrada pelo Governo em matéria de notificações judiciais. Tornar as notificações mais céleres e mais simples é uma forma de garantir a aplicação das sanções. A outro nível fará o Governo coisa idêntica, ao fazer depender a obtenção da renovação do título de condução ou da inspecção de veículo automóvel da regularização de sanções anteriores, isto é, do pagamento de coimas relacionadas com o condutor ou com o veículo.

No que respeita aos sinais, matéria que já foi aqui abordada, gostaria de resumir a política do Governo em quatro palavras: uniformização, visibilidade, inteligibilidade e efeito dissuasor. O Governo apostou em todas estas ideias e está a ser elaborado um regulamento de sinais para o Código da Estrada, que, decisivamente, as irá consagrar, para, de seguida, se elevar significativamente o nível de sinalização nas estradas portuguesas.

Outro aspecto em análise é o relativo aos pontos de acumulação de acidentes. A este nível estão a ser realizadas auditorias e vão ser celebrados protocolos entre a Direcção-Geral de Viação e as autarquias para eliminar aquilo a que vulgarmente se chama de «pontos negros», ou seja, locais que causam acidentes que podem ser evitados. Diria, cansando-os mais um pouco com a linguagem dos números, que em 1999 foram despendidos 400 000 contos com autarquias para a celebração de protocolos e que essa verba aumentará para 600 000 contos no ano 2001.

Quanto a meios, gostaria ainda de referir que serão distribuídos até final do mês novos alcoolímetros muito mais fidedignos e meios de detecção de droga nos condutores, para habilitar as autoridades de regulação de trânsito a detectarem essa condução, e, no Verão, como já foi anunciado pelo Governo, helicópteros que fiscalizarão o excesso de velocidade e manobras especialmente perigosas nas auto-estradas portuguesas.

Por fim, quanto ao ensino, o Governo não está desatento. Em primeiro lugar, estão prontos *kits* de prevenção rodoviária para distribuir ao nível do ensino pré-escolar e básico. Conjuntamente com o Ministério da Educação, está a ser estudada a introdução de módulos de prevenção rodoviária no ensino secundário. Finalmente, os parques de manobras estão a ser concluídos no ano 2001, pelo que serão inaugurados 21 destes parques.

Este não é um programa modesto, é, sim, um programa sério e ambicioso e para o cumprimento do qual o Governo convoca todos os partidos políticos, todas as forças representadas nesta Câmara. O Governo, por seu lado, não se esquivará a responder pelo cumprimento deste programa perante esta Câmara.

O Sr. Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos ao Sr. Secretário de Estado da Administração Interna, inscreveram-se os Srs. Deputados Castro de Almeida, Basílio Horta, Isabel Castro e Lucília Ferra.

Tem a palavra o Sr. Deputado Castro de Almeida.

O Sr. Castro de Almeida (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, V. Ex.^a disse que o Governo tem conseguido resultados positivos em matéria de segurança rodoviária, apresentou um conjunto de justificações para aquilo que o Governo não conseguiu fazer e, apesar disso, a verdade é que somos os últimos da Europa. Ora, o que nos interessa saber, Sr. Secretário de Estado, é o que é que vai fazer o Governo de diferente para nos tirar deste último lugar em que nos encontramos.

O nosso pressuposto é o seguinte: se o Governo continuar a fazer o que tem feito, os resultados vão continuar a ser os mesmos que têm sido, ou seja, vamos continuar a ser os últimos da Europa!

O Sr. José Manuel Epifânio (PS): — O Sr. Deputado não ouviu a intervenção! É surdo!

O Orador: — Temos, portanto, de sair desta posição! Aquilo que ouvi das inovadoras propostas que o Sr. Secretário de Estado aqui veio trazer foi o anúncio de que o Governo irá tomar medidas em matéria de agravamento das sanções penais, criando novos ilícitos criminais. Sr. Secretário de Estado, até estamos de acordo com a generalidade do que disse, mas isso é pouquíssimo! Isso significa que haverá mais ónus sobre os condutores e nenhum ónus sobre o Estado, que, porque tem graves culpas, não pode estar de consciência tranquila nesta matéria. Reparem, por favor, que tenho o cuidado de falar em Estado e não em Governo, porque considero que o Estado tem graves culpas nesta matéria.

Todavia, não vejo o Sr. Secretário de Estado com força, energia, determinação e vontade para levar o Governo a tomar novas medidas e a assumir novas responsabilidades nesta área. Não vejo, por exemplo, o Governo a anunciar seja o que for em matéria de investimentos na rede viária, nos *rails* de protecção e na conservação das estradas e das pontes. Como tal, pergunto-lhe, Sr. Secretário de Estado, se vai ou não o Governo concordar com a nossa proposta de instalar terminais de multibanco em todos os carros afectos ao serviço de fiscalização rodoviária.

O Sr. José Manuel Epifânio (PS): — Já agora, pode pôr terminais de Visa ou Mastercard!...

O Orador: — O Governo vai ou não fazer isto? Vai o Governo concordar ou não com a nossa proposta de proibir a venda de álcool nas estações de serviço e nos locais de venda de combustíveis? Esses, para nós, são sinais importantes sobre a determinação que o Governo tem ou não para este efeito.

Deixe-me dizer-lhe, Sr. Secretário de Estado, que há um caso concreto que o Governo não pode ignorar. O País, neste momento, está muito receoso sobre o estado de conservação das pontes. O País, neste momento, tem as maiores dúvidas e angústias sobre as condições de segurança com que se circula nas nossas estradas e nas pontes, em particular. O Governo já disse que ia elaborar um programa de avaliação de todas as pontes do País, pelo que lhe pergunto, Sr. Secretário de Estado, com que meios

vai fazê-lo, quando começa e quando acaba esse programa de análise e de vistoria do grau de segurança das pontes do País.

Pergunto-lhe isto porque este Governo já nos habituou aos anúncios de tudo o que vai fazer e que, depois, não concretiza. Quando o assunto sair dos telediários, o Governo esquece-o! Foi a isto que nos habituaram! Por isso, precisamos de saber quais são os meios que vão dedicar a este programa, quando é que ele começa e quando é que ele acaba.

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado da Administração Interna.

O Sr. Secretário de Estado da Administração Interna: — Sr. Presidente, Sr. Deputado, vai desculpar-me mas presumo que não ouviu o que eu disse.

O Sr. Castro de Almeida (PSD): — Ouvi, ouvi!

O Orador: — Na realidade, referi o que o Governo tem feito. Apresentei resultados e disse o que o Governo tentava fazer no futuro próximo. Portanto, presumivelmente, o Sr. Deputado estaria distraído enquanto falei. Talvez por falta de energia ou de vivacidade na intervenção, mas prometo tentar agora fazer melhor.

Quanto às medidas que o Sr. Deputado recomendou, nomeadamente em relação ao nível de venda de álcool, recomendo-lhe vivamente a leitura da Resolução do Conselho de Ministros n.º 166/2000, publicada no *Diário da República*, em 29 de Novembro de 2000, porque essas medidas são preconizadas pelo Governo no diploma referido e vão ser cumpridas através de medidas legislativas.

O Sr. Castro de Almeida (PSD): — Ou faz, ou não faz!

O Orador: — Não venho, aqui, reivindicar direitos de autor, mas, de qualquer maneira, não ficaria mal citá-las, uma vez que são medidas do Governo e não do seu grupo parlamentar.

Em relação à pergunta que faz sobre as estradas, evidentemente que o Governo está preocupado com o estado de conservação das estradas e tomará todas as medidas tendentes a garantir a segurança dos cidadãos.

Quanto a este aspecto, contudo, remetê-lo-ia para um debate aprofundado sobre esta matéria, porque não podemos discutir tudo em cada momento. Temos de separar os planos.

O Sr. Castro de Almeida (PSD): — Mas estamos a discutir segurança rodoviária!

O Orador: — Finalmente, o que eu disse em relação ao Código Penal não foi apenas que devem ser agravadas as sanções ou criados novos crimes. Não confundamos as questões! O que eu disse foi que as sanções existentes devem ser cumpridas e preconizei medidas para garantir o seu efectivo cumprimento.

Creio que o Sr. Deputado não as pôs em causa, e regozijo-me pela sua concordância, pelo menos implícita.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Basílio Horta.

O Sr. Basílio Horta (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Secretário de Estado, quando o CDS-PP apresentou o seu projecto de resolução neste debate podia ter escolhido a via de fazer deste momento um ataque ao Governo, apresentando um conjunto de 50 medidas (o que não seria difícil), ...

O Sr. José Barros Moura (PS): — Até podia criar as medidas do Governo!

O Orador: — ... e dizer que o seu Governo não as fez. Depois, faríamos aqui um debate, eventualmente mediático. Contudo, entendemos não tomar esse caminho.

Apresentámos um projecto de resolução, disponibilizámo-nos para estudar em conjunto a opção de a Assembleia assumir as suas responsabilidades neste domínio — que não devem ser apenas tribunícias — e, consequentemente, optámos por fazer um debate com elevação nos princípios, sem assacar responsabilidades a ninguém, considerando que este problema, antes de ser do Estado, é da sociedade.

O Sr. Manuel Queiró (CDS-PP): — Muito bem!

O Orador: — Isto, muito embora este problema, sendo também do Estado, seja da sociedade.

Deixe-me dizer-lhe, Sr. Secretário de Estado — com a estima que conhece —, que fiquei um pouco surpreendido com a sua intervenção. Isto porque, pelo menos em relação à nossa bancada, o Sr. Secretário de Estado defendeu-se de quem não o atacou. Veio aqui dizer que o Governo fez e aconteceu e melhorou... Mas quero dizer-lhe, Sr. Secretário de Estado, que nós conhecemos os números, e felizmente que assim é.

Contudo, a questão, realmente, não é essa. A questão é que continuamos numa situação que é dramática e não é atirando dinheiro para cima dos problemas que eles se resolvem, é conjugando esforços.

Ora, esta intervenção final do Sr. Secretário de Estado — permita-me que lhe diga com toda a estima — pode tirar algum efeito de unidade quanto ao tratamento deste tema, unidade essa que nós não gostaríamos que fosse afectada.

O Sr. Manuel Queiró (CDS-PP): — Muito bem!

O Orador: — O Sr. Secretário de Estado, eventualmente por deficiência de entendimento ou de exposição, deu a entender que existem dois poderes quase conflituantes — ou, pelo menos, concorrentes —, o Governo e a Assembleia. Ou seja, a Assembleia quer fazer, mas o Governo também faz e convoca os partidos para isso. Bom, eu creio que aqui ninguém convoca ninguém para...

O Sr. Manuel Queiró (CDS-PP): — Muito bem!

O Orador: — E a nossa intenção é que não haja ninguém a convocar, porque, se houvesse, seria a Assembleia a convocar o Governo,...

O Sr. Manuel Queiró (CDS-PP): — Claro!

O Orador: — ... uma vez que é o Governo que depende da Assembleia e não o contrário.

No entanto, não é nossa intenção entrar por esse caminho. Penso que, neste caso, vamos todos trabalhar.

Aquilo que lhe pergunto é se o Sr. Secretário de Estado concorda ou não com esta perspectiva. Ou seja, o Sr. Secretário de Estado concorda e apoia os projectos de resolução que foram apresentados para que a Assembleia assuma a responsabilidade política neste domínio? O Governo está disponível para trabalhar connosco ou continuamos em caminhos paralelos?

Estas são as questões que gostaríamos de ver esclarecidas.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado da Administração Interna.

O Sr. Secretário de Estado da Administração Interna: — Sr. Presidente, Sr. Deputado: Gostaria de lhe dizer com inteira clareza que o Governo tem essa perspectiva. O problema da prevenção rodoviária é de âmbito nacional. Claro que isso não obsta a que seja configurado como um problema político nem implica que estejamos todos de acordo em tudo. Mas a perspectiva do Governo é a de colaborar com a Assembleia nestas medidas, particularmente em medidas sancionatórias em relação às quais, como é amplamente sabido, a Assembleia da República até é titular de uma reserva relativa de competência legislativa.

O Sr. Manuel Queiró (CDS-PP): — É evidente!

O Orador: — Sei isso, sem sombra de dúvida!

Contudo, em relação a uma medida preconizada pelo Sr. Deputado — que também foi defendida pelo Sr. Deputado Fernando Rosas —, dir-lhe-ia muito frankly que tenho dúvidas sobre a configuração do crime rodoviário que sugere. Isto porque o Código Penal já fornece os instrumentos para a punição de crimes dolosos ou negligentes, activos ou omissivos, praticados por quaisquer pessoas ou por titulares de cargos públicos ou políticos. Designadamente, se o titular de um cargo público, por negligência ou por omissão, causar um acidente rodoviário, é responsabilizado em termos gerais.

Portanto, em relação a esta questão, a minha sensibilidade é a de que devem ser melhorados alguns aspectos — que, de resto, referi — do Código Penal e do Código da Estrada.

No entanto, tenho dúvidas quanto à criação de uma figura genérica de crime rodoviário. Mas penso que se trata de um assunto que deve ser aprofundado pelo Parlamento, mediante a análise de todas as propostas que estão em discussão e que me parecem, de resto, meritórias. Não quero inventar desinteligências ou divisões de forma artificial.

O Sr. Manuel Queiró (CDS-PP): — Mas pareceu!

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra a Sr.^a Deputada Isabel Castro. Dispõe de 2 minutos que lhe foram concedidos pelo Grupo Parlamentar do CDS-PP.

A Sr.^a Isabel Castro (Os Verdes): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Secretário de Estado, gostaria em primeiro lugar de focar um aspecto concreto.

O Sr. Secretário de Estado perdoar-me-á por lhe dizer isto, mas a sua intervenção pareceu-me mais um relatório de actividades em que se quantifica muito mas se precisa pouco o sentido da transformação, porque, eventualmente, até podemos concluir que gastar muito dinheiro não é sinónimo de fazer melhor.

E o que quero eu dizer com isto? Quero dizer que ou há uma identificação das causas maiores, há uma intervenção direcionada — identificadas que estejam as razões —, há uma avaliação de risco ou, porventura, poderemos dizer que gastámos o triplo com resultados mínimos.

Quanto às questões que gostaria de colocar e que, penso, não foram abordadas neste debate, quero salientar o seguinte: parece-me que estamos a tentar encontrar formas de modificar uma situação e gostaria de saber em que medida o Governo considera ou não que pode ter utilidade — penalizando os condutores infractores —, por exemplo, gradualmente, ter sistemas que permitam a interdição de condução. Parece-me que se trata de uma questão que vale a pena equacionar, pelo que gostaria de saber o que o Governo pensa sobre este assunto.

Em segundo lugar, estando nós a falar de prevenção e sobre o agir relativamente às causas, gostaria de saber em que medida o Governo entende que é ou não importante legislar sobre segurança específica de alguns tipos de transportes. Refiro-me ao transporte de pesados, que penso serem um aspecto importante, bem como ao transporte escolar.

Designadamente, a forma como o transporte escolar se faz neste momento parece-nos ser um factor de risco, que ainda não teve uma expressão trágica e por isso, se calhar, nenhum alerta particular. Parece-me, pois, um aspecto que deveria se considerado.

Em terceiro lugar — e porque me parece que, porventura, terá de ser encontrado um mecanismo para o limite de velocidade em determinadas zonas —, julgo que algumas experiências pontualmente feitas, nomeadamente na Marginal, com a introdução de um sistema de semáforos, tiveram um resultado positivo no sentido de que obrigaram os condutores a reduzir a velocidade. Deste modo, pergunto se se admite alargar este sistema a outras zonas urbanas ou a outras vias com estas características.

Devo ainda dizer que coloco estas questões mais no sentido de uma aproximação a aspectos concretos do que, como foi referido, no sentido de um relatório abstracto sobre o valor dos gastos.

Julgo, pois, que seria interessante o Governo precisar o seu pensamento quanto a estas questões.

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado da Administração Interna.

O Sr. Secretário de Estado da Administração Interna: — Sr. Presidente, Sr.^a Deputada Isabel Castro, gostaria de dizer-lhe o seguinte: se fiz aquilo que pode parecer um pouco um relatório de actividades, foi por entender que o Governo deve ter uma atitude humilde em relação ao Parlamento.

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

O Orador: — Porque deve prestar contas daquilo que fez e dar conta daquilo que tenciona fazer ao Parlamento. Ora, foi justamente isso que estive a fazer.

Entretanto, gostaria de referir também que todas estas contas foram feitas com referência a resultados. Falar no número de mortos ou de feridos nas estradas é um assunto demasiado sério e eu não estive a fazer demagogia à volta desta questão. Estive simplesmente a dizer que, na minha opinião, a esse nível, as coisas não acontecem por acaso, pelo que têm de ser assacadas às políticas.

Em relação às questões concretas que me coloca, dir-lhe-ia que também estamos preocupados com a questão dos limites de velocidade. A esse nível, porque não fui exaustivo ou minucioso na minha intervenção, quero acrescentar que se está a trabalhar no sentido de serem colocados mais radares nas estradas, mais postos móveis e ainda, conforme sugerido numa proposta apresentada pela Associação de Cidadãos Automobilizados, que tem de ser estudada com seriedade, o controle da velocidade não momentânea mas permanente, através de um sistema à entrada e à saída das portagens. Trata-se de uma proposta séria, que merece ser estudada com todo o rigor, proposta essa que permitirá uma fiscalização muito mais efectiva do excesso de velocidade.

Em relação à questão da inibição de conduzir, remeto-a para o que disse na minha intervenção inicial, aproveitando para repetir que essas sanções vão ser agravadas no âmbito do Código Penal.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra a Sr.^a Deputada Lucília Ferra.

A Sr.^a Lucília Ferra (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, ouvi com atenção a sua intervenção e permita-me que lhe diga que, à semelhança do projecto de resolução apresentado pelo Partido Socialista, pareceu-me uma intervenção minimalista, que faz recair a responsabilidade da sinistralidade sobre os condutores, isentando a responsabilidade por parte do Governo.

Penso até dizer-lhe que tomei algumas notas quando da sua intervenção, tendo V. Ex.^a falado em sanções acessórias no Código Penal, alterações ao Código da Estrada, simplificação das notificações — tornando-as mais simples e céleres —, alterações de sinalética e introdução da disciplina de prevenção e segurança rodoviária no ensino. Mas quanto ao estado de conservação e manutenção das estradas, pontes, viadutos e túneis, V. Ex.^a disse a este Parlamento e, por via dele, ao País que o Governo está preocupado com a conservação e tomará as medidas sobre o assunto.

Bem sei que V. Ex.^a não é Secretário de Estado das Obras Públicas, mas também penso que o Governo é só um e se V. Ex.^a não pode, ou não quis, fazer-se acompanhar do seu colega das obras públicas, podia ter feito acompanhar-se de relatórios, de estudos e de pareceres que permitissem chegar hoje a esta Câmara e dizer ao País que o Governo já tem uma inventariação das estradas, das pontes e dos túneis que precisam de intervenção, e que essas intervenções vão ser iniciadas amanhã, depois de amanhã, ou segunda-feira.

Era isso que todos nós esperávamos de si, a par das medidas que aqui enunciou. Esperávamos que trouxesse essa inventariação e que anunciasse ao País o início da intervenção em relação às mesmas.

Nesta medida, não posso deixar de dizer que a sua intervenção defraudou as nossas expectativas e as expectativas dos portugueses.

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado da Administração Interna.

O Sr. Secretário de Estado da Administração Interna: — Sr. Presidente, como não quero continuar a defraudar as expectativas da Sr.^a Deputada Lucília Ferra, vou avançar mais dois números. Entre 1992 e 1995, foram gastos 25 milhões de contos na conservação de estradas. Entre 1996 e 1999, foram gastos 42 milhões de contos. Claro que esta é a linguagem fria dos números que revela a preocupação do Governo com a conservação das estradas, e o que lhe posso garantir é que esta verba vai ser, seguramente, reforçada no futuro. Portanto, o Governo não se fica pelas boas intenções, pelas intenções piedosas ou pelas palavras simpáticas.

Em relação às medidas que preconizei no âmbito do Código da Estrada e do Código Penal, devo dizer que a Sr.^a Deputada tomou bem nota do que tomou, mas não tomou nota de tudo, e, portanto, esqueceu-se de sublinhar que, no âmbito do Código Penal, por exemplo, foi proposta a criação de um crime de condução sob a influência de droga, foi proposta a revisão do crime de condução perigosa e por aí fora.

De qualquer forma, para a Sr.^a Deputada não ficar sujeita à falibilidade dos seus apontamentos, as iniciativas legislativas ser-lhe-ão presentes, seguramente, dentro em breve.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.^a Deputada Maria de Belém Roseira

A Sr.^a Maria de Belém Roseira (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Gostaria de abordar hoje aqui a questão da sinistralidade rodoviária numa óptica que não foi especificada e que me parece que é suficientemente importante para a termos em muita atenção quando falamos sobre este problema. E soro-me, para esse efeito, de elementos fornecidos e várias vezes divulgados pela Associação de Promoção da Segurança Infantil, com quem tive o gosto de colaborar em variadíssimas sessões, e de elementos constantes de uma tese de doutoramento do Professor Dr. Mário Cordeiro, que, há imensos anos, estuda esta matéria e luta para que a realidade no País seja bastante diferente do que é no que se refere aos efeitos da sinistralidade rodoviária sobre as crianças e os adolescentes.

Podemos dizer que, nesse domínio e nessa faixa etária, este é um problema de saúde pública gravíssimo — e sublinho «gravíssimo». É a maior causa de mortalidade, de incapacidade definitiva e de sofrimento neste grupo etário.

E, se é assim, devemos interrogar-nos sobre se vale a pena investir tanto em prevenção noutros domínios relativamente a este mesmo grupo etário, se vale a pena preocuparmo-nos tanto com aquilo que é a garantia da segurança e da saúde desta juventude, destas crianças, que são a nossa aposta no futuro, para, depois, darmos cabo de

tudo isto em momentos completamente irreflectidos ou por falta de previsão das soluções que o Estado, no seu conjunto, efectivamente, deve promover.

A este propósito, gostava de referir que dois terços dos acidentes e dos feridos e cerca de metade dos óbitos ocorreram não apenas em cidades mas dentro de localidades, atravessadas por estradas, em que, provavelmente, os limites de velocidade são sistematicamente ignorados. Os atropelamentos são um problema crescente não apenas nas grandes cidades mas também em vilas e aldeias atravessadas por estradas de grande volume de tráfego.

No total dos grupos etários pediátricos, verificou-se uma média de cerca de 70 mortos no grupo dos 0 aos 9 anos de idade e de 301 no grupo dos 10 aos 19 anos de idade; e uma média de 3099 feridos no grupo dos 0 aos 9 anos de idade e de 13 964 no grupo dos 10 aos 19 anos de idade. Por cada óbito verificam-se, em média, cerca de 40 feridos.

As crianças e jovens representaram 1 em cada 7 mortos, como peões; 1 em cada 4 mortos, como passageiros; e 1 em cada 8 mortos, como condutores. E ser peão representa, em Portugal, um risco de morte que é o quádruplo do de outros países europeus, para não dizer, em relação a alguns deles, um múltiplo superior.

Em 1998, cerca de 2000 crianças com menos de 14 anos foram vítimas de atropelamento e em mais de 90% os acidentes ocorreram dentro das localidades. Embora eu não seja muito defensora de que o limite de velocidade poderá evitar tudo, não deixo de recordar uma coisa que é importante: a 30 km/h o risco de morrer num embate é 20 vezes menor do que a 50 km/h.

Por detrás de todos estes números estão dramas humanos, e dramas humanos terríveis. E só é importante referir números precisamente porque eles nos dão a dimensão da enormidade desta tragédia. Em relação a este grupo etário a que me estou a referir, os acidentes de viação causaram, segundo os dados do INE, na média encontrada de 1991 a 1998, 450 óbitos/ano, calculando-se que, por cada óbito, haja cerca de cinco incapacidades permanentes exigindo cuidados continuados.

Por outro lado, o maior número de acidentes de automóvel com vítimas mortais verifica-se ou é atribuído a condutores no segundo ano de carta de condução, uma vez que um bocadinho mais de experiência introduz nos comportamentos mais segurança, e, às vezes, sentimento de mais segurança significa também menor precaução.

Gostava de terminar a minha intervenção referindo o seguinte: uma redução de apenas 20% no número de lesões e traumatismos por acidente de viação permitiria poupar anualmente em Portugal, na população infantil e juvenil, 90 vidas; 5100 anos de vida perdidos — é importante frisar e sublinhar que, sendo esta uma das mais importantes causas de mortalidade, é também responsável pelo maior número de anos de vida perdidos; custos sociais — e sabemos que há estimativas que são feitas tentando encontrar custos directos e indirectos, cujo rigor não será muito fiável, mas que apontam, realmente, para uma dimensão dos 4,5 milhões contos relativamente a este grupo etário; e cerca de 450 casos de incapacida-de permanente.

Refiro ainda que, de acordo com os estudos efectuados, cerca de dois terços dos acidentes de viação são evitáveis, como também são evitáveis dois terços do número de mortos, dois terços do número de feridos graves e dois terços do número de feridos ligeiros.

Face à dimensão deste problema, gostaria de terminar a minha intervenção, aproveitando aqui a presença do Governo, para também colocar uma questão. Justifica-se ou não que haja medidas específicas destinadas à prevenção da ocorrência destes números, que são em si uma violência? Justifica-se ou não identificar este problema como específico e encontrar medidas que, realmente, chamem à responsabilidade todos e cada um de nós, enquanto pessoas, enquanto cidadãos, enquanto pais e enquanto condutores? E é interessante referir que apenas 25% dos pais transportam bem as crianças no automóvel.

Portanto, gostaria de, muito veementemente, congregar a atenção desta Câmara e do Governo para, todos em conjunto, prevenirmos esta matéria e esta tragédia, lutarmos eficazmente contra tudo isto e usarmos, para esse efeito, as medidas que se mostrem como mais adequadas para combater e, progressivamente, eliminar aquilo que para nós nos enluta todos os dias, aquilo que para nós significa não construir o futuro como ele deve ser construído, com base na saúde e na segurança das nossas crianças e jovens.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Queiró.

O Sr. Manuel Queiró (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.^a Deputada Maria de Belém Roseira, V. Ex.^a veio trazer a este debate uma faceta nova e acentuar que este problema, para além de ser de responsabilidade privada ou pública, é também um problema comportamental.

E uma vez que estamos em face de um problema antigo, mas que assume facetas crescentemente novas, na medida em que incide especialmente sobre as gerações mais jovens, aquelas que carregam mudanças comportamentais que têm a ver com a sociedade nova que estamos a projectar para o futuro, deixou no ar a pergunta se o nosso debate também não se deveria centrar sobre soluções inteiramente novas.

Modificações comportamentais é algo que não cabe apenas na esfera da responsabilidade individual, pois há uma responsabilidade pública, uma responsabilidade colectiva que tem de ser assumida.

A questão que quero colocar à Sr.^a Deputada é justamente sobre este enfoque: quais são as responsabilidades colectivas nas mudanças comportamentais das novas gerações e na nova sociedade? E uma vez que estamos numa sociedade da imagem, em que os comportamentos narcísicos são, como toda a gente sabe, uma componente cada vez mais pesada no comportamento das pessoas, em que medida é que apenas as políticas educativas poderão ser tidas em conta?

Há hoje, na nossa sociedade, instrumentos de veicular comportamentos que são apetecíveis, que não passam, necessariamente, apenas pela educação e sobretudo, se calhar, não passam pela educação, passam pela utilização dos *media* que projectam a imagem, passam pelos *media* televisivos nomeadamente, pelo que pergunto se a sociedade no seu conjunto e o Estado, que é o seu principal instrumento, não deveriam ter uma atitude preventiva mas também pró-activa na indução de comportamentos completamente diferenciados, em que o respeito pelo outro, a facilitação da condução do outro, fosse uma atitude dese-

jável ou que as novas gerações a projectassem como uma atitude desejável para si próprias.

Lembro-me, por exemplo, que, em tempos já muito recuados, porventura em tempos até pré-democráticos, a televisão era utilizada para dizer que era bom que um camionista utilizasse os seus pisca-pisca para dizer «agora não ultrapasse, porque é perigoso para si» ou «agora pode ultrapassar, porque é seguro». Estas coisas deixaram de aparecer na televisão. E hoje vivemos numa sociedade em que a televisão é muito mais importante.

Conheço um país, que é a Escócia, em que aparecem avisos deste tipo: «Atenção, deixe ultrapassar, porque a impaciência mata». Não dizem «não ultrapasse», dizem «deixe ultrapassar, facilite a vida ao outro». Este tipo de mudanças comportamentais, em que não se fica apenas por uma atitude pela negativa, meramente punitiva e repressiva, mas em que se procuram induzir comportamentos positivos, através de uma mudança da imagem que eles projectam na sociedade de hoje, porventura não estará a fazer falta na nossa sociedade e nas nossas políticas? Não seria possível discuti-las também aqui?

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra a Sr.^a Deputada Maria de Belém Roseira.

A Sr.^a Maria de Belém Roseira (PS): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Manuel Queiró, agradeço muito a questão que me colocou. Evidentemente que estou de acordo com essa importância de utilizar todos os meios ao nosso alcance. Sabemos que o *marketing* é, hoje em dia, um meio poderosíssimo, e que tem muito mais instrumentos e está muito mais desenvolvido do que estava há uns anos atrás, para, efectivamente, induzir a alteração e a mudança dos nossos comportamentos.

Aquilo que pretendi fazer com a minha intervenção foi a chamar a atenção para um grupo etário específico, que beneficiará muito da tentativa de mudança de comportamentos não só deles próprios como também de quem é responsável por eles, designadamente os pais, como aqui referi. Porque é evidente que há grupos etários em que eles próprios, dentro da adolescência, já são os principais interessados na defesa das suas atitudes e da adopção de comportamentos que defendam e preservem a sua vida e a sua integridade, mas há faixas etárias em que isso depende dos adultos.

Mete-me imensa confusão — e gostava que o Sr. Secretário de Estado registasse, porque não sei até que ponto é um pouco exótica esta minha preocupação —, uma vez que hoje existe o hábito de, aos fins-de-semana, os jovens irem para as discotecas, e, designadamente nas épocas de Verão, sabemos o quanto elas são frequentadas, nunca ter visto ninguém a controlar a taxa de alcoolémia dos jovens que, a seguir, saem dali e pegam no seu carro, transportando-se a si próprios e aos outros.

Devo ter uma especial sensibilidade nesta matéria, porque, como já tive responsabilidades de gestão do Alcoitão, tive oportunidade de lidar com dramas humanos terríveis: paraplegias e tetraplegias perfeitamente evitáveis, para já não falar no sofrimento horroroso dos pais que perdem os seus filhos da maneira (desculpem-me a expressão) mais estúpida. Penso que esta é uma matéria de interesse nacional, que tem de nos preocupar a todos, que envolve a responsabilidade do Estado e que envolve a responsabilidade de cada um de nós, e considero de toda a oportunidade que o debate tenha também esta faceta e que todos

os grupos parlamentares se juntem para podermos acabar, ou pelo menos diminuir naquilo que for evitável, com esta situação dramática.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Ainda para uma mini-intervenção, assim classificada pelo próprio, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado da Administração Interna.

O Sr. Secretário de Estado da Administração Interna: — Sr. Presidente, em relação às preocupações colocadas pela Sr.^a Deputada Maria de Belém Roseira, queria deixar assinalado que o Governo as compartilha por inteiro. Um dos problemas maiores da sinistralidade rodoviária é o problema dos peões e, em especial, das crianças. Em relação a isso, há uma questão de formação, de mentalidade, desde a mais tenra infância, que nós encaramos nomeadamente através da distribuição dos *kits*, como referi, ao nível do ensino pré-escolar e do ensino básico, bem como através das escolas de condução. A este propósito, gostaria de relatar, muito brevemente, uma experiência que tive há pouco tempo: em Braga, foi inaugurada uma escola de condução que resulta de uma parceria entre a Câmara Municipal e a Direcção-Geral de Viação, e vi lá crianças de 6, 7 e 8 anos a ambientarem-se com as regras de trânsito e com o trânsito, numa idade que, sem dúvida, deixa marcas e que pode preparar uma geração muito mais habituada a valores de civismo do que a nossa própria geração.

Por outro lado, gostaria de relembrar que vão ser celebrados protocolos com várias autarquias, para eliminar pontos negros, que envolvem questões de sinalização e de passadeiras que dizem respeito directamente a peões e a crianças. Ainda quanto a crianças, o Programa Escola Segura tem uma componente que se relaciona com a segurança rodoviária.

Relativamente à preocupação manifestada, e muito bem, pela Sr.^a Deputada com estabelecimentos de diversão, devo dizer que se trata de uma preocupação compartilhada pelo Governo e que vai levar ao reforço da fiscalização da condução sob influência do álcool e da droga junto a esses estabelecimentos.

Quanto à preocupação manifestada pelo Sr. Deputado Manuel Queiró, gostaria de referir que também concordo com o diagnóstico feito: há uma questão de cultura e de mentalidade que é preciso contrariar através de sinais muito claros. Hoje, temos uma televisão que entra em todos os lares com uma extraordinária eficácia, temos um qualquer filme policial que mostra perseguições a altas velocidades, com infracções sistemáticas de regras de trânsito, e é preciso fazer qualquer coisa de sentido contrário. A esse nível, a Prevenção Rodoviária Portuguesa, em articulação com a Direcção-Geral de Viação, tem preparada uma campanha publicitária, incluindo também a televisão, para transmitir valores positivos aos automobilistas, aos cidadãos em geral e, muito especialmente, também às crianças.

Vozes do PS e do Sr. Deputado do CDS-PP Basílio Horta: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, vamos entrar no período de votações, tal como foi anunciado oportunamente.

Vamos começar por três relatórios e pareceres da Comissão de Ética, que o Sr. Secretário vai passar a referir.

O Sr. Secretário (José Reis): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, de acordo com o solicitado pela Polícia Judiciária, Directoria de Lisboa (Processo n.º NAI 2094959-355/99.8TAGRD), a Comissão de Ética decidiu emitir parecer no sentido de autorizar a Sr.ª Deputada Ana Manso (PSD) a prestar depoimento, por escrito, como testemunha, no âmbito dos autos em referência.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, vamos proceder à votação do parecer.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

O Sr. Secretário (José Reis): — De acordo com o solicitado pela 10.ª Vara Cível da Comarca de Lisboa (Processo n.º 169/99-2.ª Secção), a Comissão de Ética decidiu emitir parecer no sentido de autorizar o Sr. Deputado José Salter Cid (PSD) a prestar depoimento, por escrito, como testemunha, no âmbito dos autos em referência.

O Sr. Presidente: — Vamos votar o parecer.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

O Sr. Secretário (José Reis): — De acordo com o solicitado pela Polícia de Segurança Pública, Comando Metropolitano de Lisboa (Processo n.º 85/00.0 TAAGH), a Comissão de Ética decidiu emitir parecer no sentido de autorizar o Sr. Deputado Luís Fagundes Duarte (PS) a prestar depoimento, por escrito, como testemunha, no âmbito dos autos em referência.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, vamos proceder à votação do respectivo parecer.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Srs. Deputados, segue-se a deliberação relativa ao requerimento de avocação, apresentado pelo CDS-PP, da votação, na especialidade, dos artigos 1.º a 7.º do texto de substituição, aprovado pela Comissão de Saúde e Toxicodependência, relativo aos projectos de lei n.ºs 101/VIII — Contracepção de emergência (BE), 308/VIII — Garante o acesso aos medicamentos contraceptivos de emergência (PCP) e 314/VIII — Contracepção de emergência (PS).

Srs. Deputados, vamos então votar o requerimento de avocação.

Submetido à votação, foi rejeitado com votos contra do PS, do PCP, de Os Verdes e do BE e votos a favor do PSD e do CDS-PP.

De acordo com o resultado desta votação, passamos à votação final global do texto de substituição, aprovado pela Comissão de Saúde e Toxicodependência, relativo aos projectos de lei n.ºs 101/VIII — Contracepção de emergência (BE), 308/VIII — Garante o acesso aos medicamentos contraceptivos de emergência (PCP) e 314/VIII — Contracepção de emergência (PS).

Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PS, do PCP, de Os Verdes, do BE e de 3 Deputados do PSD e votos contra do PSD e do CDS-PP.

Sr. Deputado Luís Marques Guedes, pede a palavra para que efectue?

O Sr. Luís Marques Guedes (PSD): — Sr. Presidente, é para solicitar que, em nome da minha bancada, o Sr. Deputado Nuno Freitas possa fazer uma declaração de voto.

O Sr. Presidente: — Tem esse direito.

Para uma declaração de voto, tem, pois, a palavra o Sr. Deputado Nuno Freitas.

O Sr. Nuno Freitas (PSD): — Sr. Presidente, Sr.º e Srs. Deputados, o recente Dia Internacional da Mulher merecia ter tido melhor sorte. Os partidos de esquerda e de extrema-esquerda aproveitaram para legislar sobre pílulas do dia seguinte. A importantíssima «lei da pílula», que contém a característica única de ser inútil à realidade existente, parece ter sido mais uma aproximação comemorativa entre eleitores e eleitos, designadamente entre bloquistas, comunistas e socialistas, agora nas agruras da carne. O resultado foi o abortamento da lei.

Basta olhar o acervo legislativo do PSD para compreender a nossa posição quanto ao enquadramento da sexualidade humana, quanto ao acesso a meios contraceptivos e quanto a prevenção, aconselhamento e acompanhamento médico em estruturas de saúde sexual e reprodutiva.

As dúvidas substantivas quanto à utilização da contracepção de emergência, nomeadamente quanto à possibilidade de disruptão da vida humana e bem assim quanto a outras regras, como a estrita prescrição e acompanhamento médicos, como a regulamentação específica da prescrição e distribuição a menores, como as responsabilidades de informação fidedigna da indústria farmacêutica e mesmo como a objecção de consciência, tudo isto constante de legislação de diversos países da União Europeia e do mundo desenvolvido, intensificaram-se nas audiências de entidades idóneas e de académicos, universitários, juristas, médicos e técnicos, em pareceres esmagadoramente de reserva e de recusa, ouvidos na Comissão parlamentar.

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

O Orador: — Por último, o carácter ligeiro, avulso e hipócrita da iniciativa foi aproveitado descarada e exclusivamente pela extrema-esquerda como antecâmara de debate sobre a interrupção da gravidez. Ainda que no interior do PSD possam existir diversas opiniões sobre a pílula em concreto, fica a denúncia pública, óbvia, frontal dessa antiagenda fracturante, pacóvia e mediocre.

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

Protestos do PS.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, agradeço que façam silêncio.

O Orador: — Sobre a pílula do dia seguinte, está tudo dito. O debate começou ligeiro e acabou grosseiro. Cá estaremos para assistir à dúvida jurídica e constitucional, para analisar os indicadores de saúde sexual e para discutir uma política coerente e integrada de contracepção responsável. E olhando à recente posição do Ministério da Saúde, que, publicamente, na sua agenda para 2001, diz claramente que a pilula do dia seguinte não é contraceptiva.

vo, deixem-me que deixe a pergunta: se a pílula do dia seguinte, como diz o Ministério da Saúde, não é contraceptivo, então o que é a pílula do dia seguinte?

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Também para uma declaração de voto, tem a palavra a Sr.^a Deputada Luísa Portugal.

A Sr.^a Luísa Portugal (PS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, gostava de dizer aqui, nesta Câmara, e principalmente ao Sr. Deputado Nuno Freitas, que aquilo que acabou de dizer não corresponde...

O Sr. Nuno Freitas (PSD): — Isso é uma declaração de voto?

A Oradora: — Sr. Deputado, não fique nervoso!

Há Srs. Deputados que não tiveram a coragem de, em comissão, onde esta matéria foi tratada de forma séria, colocar as suas questões, as suas dúvidas, proporem as suas alterações e de, democraticamente, submetê-las a votação.

Vozes do PS: — Muito bem!

A Oradora: — É importante que isso seja dito.

Aplausos do PS.

Por outro lado, parece que as audições que foram feitas não foram entendidas por todos os partidos da mesma forma, tal como ficou demonstrado agora por aquilo que o Sr. Deputado Nuno Freitas acabou de dizer. De facto, se todos lá tivéssemos estado, se todos tivéssemos discutido com a seriedade que este assunto merece, provavelmente, o Sr. Deputado não teria a coragem de dizer o que acabou de dizer. Ouviu, certamente, só algumas das coisas...

Protestos do PSD.

O Sr. Presidente: — Sr.^a Deputada, deixe-me chamar-lhe a atenção para um pormenor. Não me leve a mal, mas as declarações de voto, em regra, servem para justificar o sentido de voto do respectivo grupo parlamentar.

A Oradora: — Sr. Presidente, peço desculpa pela emoção que estou a pôr nas minhas palavras.

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr.^a Deputada.

O Oradora: — Nós, Partido Socialista, votámos a favor deste texto de substituição apresentado pela Comissão de Saúde e Toxicodependência porque acreditamos que a contracepção de emergência é um instrumento fundamental para reduzir as gravidezes não desejadas em todas as faixas da população, principalmente nos jovens, mas também nas mulheres de todas as outras idades.

Faço notar que outros partidos que querem fazer esta prevenção, nomeadamente a prevenção do aborto, não tiveram coragem de assumir um instrumento tão fundamental para a resolução deste problema.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Também para uma declaração de voto, tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Mota Soares.

O Sr. Pedro Mota Soares (CDS-PP): — Sr. Presidente, antes de mais, deixe que lhe garanta que esta é uma verdadeira declaração de voto.

O Sr. Basílio Horta (CDS-PP): — Muito bem!

Vozes do PS: — Ah!

Pausa.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, faça o favor de prosseguir. Já estão reunidas as condições para tal.

O Orador: — Muito obrigado, Sr. Presidente. V. Ex.^a continua a ser um grande senhor!

Risos do PS.

Como partido de princípios, como partido de valores, como partido da democracia-cristã, que comunga da doutrina social da Igreja, o CDS-PP não podia hoje deixar de fazer aqui uma declaração de voto.

Queria apenas lembrar a Câmara que o CDS-PP apresentou um requerimento no sentido de que este tema fosse aqui debatido, em Plenário, onde devia ser feito, na especialidade.

O Sr. Basílio Horta (CDS-PP): — Exactamente!

O Orador: — A nível de seriedade, estamos perfeitamente descansados. Penso que uma anterior declaração de voto foi, acima de tudo, uma autocritica ao partido que a fez — falo, obviamente, do Partido Socialista.

Aplausos do CDS-PP.

Sr. Presidente, Srs. Deputados, mais uma vez o PS mostrou que quando o País atravessa problemas seriíssimos, quando o País tem problemas concretos muito complicados, prefere uma agenda política virtual, que vai sistematicamente a reboque da extrema-esquerda e da esquerda comunista, representadas neste Parlamento.

Aplausos do CDS-PP.

Protestos do PS.

O Sr. Fernando Rosas (BE): — Isto não é importante?!

O Orador: — Não comprehendo, Sr. Presidente, como é que um dado tão importante, como o estudo dos farmacêuticos, apresentado depois do debate na generalidade aqui havido, que diz que, neste momento, em Portugal, a pílula do dia seguinte está a vender o dobro da, chamemos-lhe assim, «pílula do dia anterior», não é tido como dado objectivo nesta discussão.

Protestos do PS e do PCP.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, não sejam apaixonados! Vamos ouvir.

O Orador: — Não é admissível que qualquer partido político ou força política que queira ter seriedade omita este dado. A verdade é que isto está a criar seriíssimas complicações, em Portugal, e vamos ter, a breve trecho, um grande e sério problema de saúde pública.

Protestos do PS.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, mais uma vez vos peço que guardem silêncio. Também hão-de gostar de poder falar em silêncio, quando usarem da palavra.

O Orador: — Muito obrigado, Sr. Presidente.

A verdade é que nós vemos bem qual é, neste momento, a agenda política do Partido Socialista e das forças da extrema-esquerda e da esquerda comunista.

O Sr. Joel Hasse Ferreira (PS): — Que hipocrisia!

O Orador: — Vemos bem e sabemos bem quais são os problemas que estes senhores consideram. Estes senhores estão presos a uma agenda política virtual e esquecem-se dos graves e sérios problemas que Portugal atravessa hoje.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. Presidente: — Acabou por cair no mesmo «pecado» que a Sr.^a Deputada Luísa Portugal, Sr. Deputado.

Também para uma declaração de voto, tem a palavra o Sr. Deputado Luís Fazenda.

O Sr. Luís Fazenda (BE): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O Bloco de Esquerda felicita-se pela aprovação deste texto sobre a contracepção de emergência, considerando que é um dos importantes assuntos do nosso país o alto nível de gravidezes indesejadas e as dificuldades que existem em pôr-lhes cobro.

Este não é um método de planeamento familiar, não é sequer um método contraceptivo e, muito menos, um método abortivo; é uma contracepção de recurso. Tudo o mais que se diz acerca de números absolutamente distorcidos sobre a venda da pílula do dia seguinte e o recurso à pílula dita normal — chamada aqui, provavelmente apenas por alguma imperfeição de hábito com o quotidiano, «pílula do dia anterior»...

O Sr. Pedro Mota Soares (CDS-PP): — Se uma é normal, a outra é anormal!

O Orador: — Enfim, o Sr. Deputado melhor saberá.

Em relação à pílula dita normal, a variação em termos de venda é de 700 000 embalagens para 50 000 embalagens, com vantagem para a pílula normal — nem outra coisa seria, aliás, de esperar.

Quero dizer que isto é um passo em frente, do ponto de vista do avanço de direitos de civilização, de direitos de urbanidade e de direitos de saúde pública, no nosso país. Não faz uma política, mas ajuda a políticas de saúde pública.

Em relação aos Srs. Deputados das bancadas da direita, quero confirmar que, sim senhor, foi uma iniciativa fracturante — fracturou até o Partido Social Democrata!

Vozes do BE: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Também para uma declaração de voto, tem a palavra a Sr.^a Deputada Isabel Castro.

A Sr.^a Isabel Castro (Os Verdes): — Sr. Presidente, quer, em primeiro lugar, dizer que consideramos a adopção deste texto positiva. É uma medida que não se confunde, de modo algum, com o planeamento familiar, mas é uma medida importante quando esse planeamento falta, quando ele não existiu ou quando estamos perante uma situação de uma relação sexual não protegida ou não consentida.

E este é um problema que se coloca não num país qualquer — e muitos outros países adoptaram já esta medida —, mas particularmente num país onde meninas são mães, onde não houve suficiente informação e onde a adopção desta medida, que não é isolada, mas tem, atrás de si, o suporte da informação e, ao seu lado, os centros médicos e o apoio e encaminhamento de quem dela careça para cuidados de saúde e para o acesso ao planeamento familiar, e que não é redutora, só a dificuldade em aceitar e ter maior abertura do ponto de vista do entendimento do que é a nossa sociedade ainda suscita tanto mal-estar.

Gostaria de dizer ao Partido Popular, que ousou querer suscitar aqui uma discussão, que foi pena não ter estado, em sede de comissão, a fazer esse debate e a trabalhar na elaboração de um diploma, batendo-se aí pelas suas ideias.

O Sr. Presidente: — Ainda para uma declaração de voto, tem a palavra o Sr. Deputado Bernardino Soares.

O Sr. Bernardino Soares (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: A primeira coisa que é preciso dizer é que o argumento de que a Câmara rejeitou o debate na especialidade que devia ser feito no sítio certo, que seria no Plenário, é completamente inaceitável, porque, normalmente, o sítio certo para o debate na especialidade é nas comissões especializadas.

Protestos do CDS-PP.

De resto, fica por saber, Sr. Presidente, se a ausência do CDS-PP na votação na especialidade, em sede de comissão, era a procura de um argumento para poder hoje invocar aqui a propósito deste requerimento de avocação.

Aliás, Sr. Presidente, este assunto deveria, em nossa opinião, com vantagem, ter sido votado na passada semana, para aproveitar o facto de se comemorar o Dia Internacional da Mulher, coisa que não teria deixado de ter sentido em função da matéria de que se trata.

Finalmente, gostaria de dizer, Sr. Presidente, que do que se trata é de evitar e combater o problema das gravidezes indesejadas, que nos coloca no topo da tabela, na Europa, em matéria de gravidezes indesejadas, designadamente na adolescência, abaixo dos 18 anos. O problema é o de combater o aborto clandestino, ao qual muitas destas situações continuam a levar, nomeadamente entre as jovens e as adolescentes do nosso país. O problema é, sim, de saúde pública, mas ele está no recurso ao aborto clandestino, nas gravidezes indesejadas e em todas as consequências de saúde e sociais que elas provocam.

Ora, é em relação a isto que a direita mantém uma posição bafienta, retrógrada e indiferente às necessidades das jovens e das adolescentes deste país.

Aplausos do PCP.

O Sr. Basílio Horta (CDS-PP): — Peço a palavra para interpelar a Mesa, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Sobre que assunto, Sr. Deputado?

O Sr. Basílio Horta (CDS-PP): — Para dar uma informação, Sr. Presidente, uma vez que foi dito, repetidamente, que o CDS-PP não esteve presente na votação em sede de comissão, tendo sido tiradas ilações que não podemos admitir.

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. Basílio Horta (CDS-PP): — Sr. Presidente, quero explicar e dizer o seguinte: o CDS-PP participou em todas as reuniões de trabalho sobre esta matéria — em todas, até ao fim! O que o CDS não conseguiu fazer foi participar naquilo que entendeu ser um logro. Ou seja, quarta-feira, à tarde, foi marcada uma reunião para quinta-feira, a mata-cavalos,...

Protestos do PS, do PCP e de Os Verdes.

... querendo fazer-se a votação fechada, sem que os portugueses tivessem conhecimento.

Para isso, não nos convoquem, porque nós não estamos aí.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, não vamos deixar «epidemizar» mais uma sequência de intervenções. Estamos todos muito apaixonados, mas há limites.

O Sr. Bernardino Soares (PCP): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

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

O Sr. Bernardino Soares (PCP): — Sr. Presidente, para, muito sinteticamente, interpelar a Mesa, nos mesmos termos em que o Sr. Deputado Basílio Horta o fez.

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. Bernardino Soares (PCP): — Sr. Presidente, gostaria de dizer o seguinte: a reunião que foi marcada para quinta-feira, de manhã, decorreu de um pedido do Partido Social Democrata,...

O Sr. Basílio Horta (CDS-PP): — Não temos nada com isso!

O Orador: — ... para que a matéria, agendada com mais de uma semana de antecedência, não fosse discutida na quarta-feira, à tarde, com o que todos os partidos concordaram. A questão é essa e não o agendamento com 24 horas de antecedência.

Aplausos do PCP e do PS.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, vamos agora apreciar e votar o requerimento de avoção, apresentado pelo PSD, da votação, na especialidade, do projecto de lei n.º 313/VIII — Da gravidez na adolescência (PSD).

Para justificar o requerimento de avoção, tem a palavra o Sr. Deputado Nuno Freitas.

O Sr. Nuno Freitas (PSD): — Sr. Presidente, faria, muito brevemente, a justificação do requerimento de avoção da votação do projecto de lei n.º 313/VIII, sobre a gravidez na adolescência, da nossa autoria.

Este projecto de lei mereceu aprovação, na generalidade, na Câmara, há cerca de três meses, obtendo, assim, a viabilização para discussão na especialidade. Este projecto de lei não está dentro do texto de substituição, que engloba todas as iniciativas legislativas sobre a contracepção de emergência. De facto, o único artigo que constava do projecto de lei, do PSD, sobre a gravidez na adolescência, que tinha a ver com a contracepção de emergência, foi retirado pelos proponentes. Aquilo que, depois, aconteceu foi que se passou a uma votação, na especialidade, sobre este projecto de lei sobre a gravidez na adolescência.

Ora, aquilo que gostávamos de vir aqui trazer, precisamente para confrontar o Sr. Deputado Bernardino Soares com a posição do centro e da direita sobre as questões da gravidez na adolescência, porque fomos nós que as suscitámos, fomos nós que apresentámos um conjunto de medidas para apoio às grávidas adolescentes, fomos nós que encontrámos um conjunto de medidas para a prevenção prática, para aconselhamento aos adolescentes, para centros de atendimento a adolescentes, para novas...

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, agradeço que sintetize, porque, como sabe, não é habitual haver lugar ao uso da palavra quando se apresentam requerimentos.

O Orador: — Muito bem. Vou terminar, Sr. Presidente. Solicito a benevolência da Câmara para votar o projecto de lei do PSD sobre a gravidez na adolescência, um projecto que mereceu de observadores externos e de várias entidades ouvidas aplauso e concordância,...

O Sr. Presidente: — Tem de terminar, Sr. Deputado.

O Orador: — ... sendo que o PSD sempre esteve aberto a todas as alterações.

Penso que as adolescentes, e também aquelas que querem levar a gravidez até ao fim, agradeciam que votássemos este projecto de lei.

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — A velha paixão renasceu hoje. Srs. Deputados, vamos, então, votar o requerimento de avoção, apresentado pelo PSD, da votação, na especialidade, do projecto de lei n.º 313/VIII — Da gravidez na adolescência (PSD).

Submetido à votação, foi rejeitado, com votos contra do PS, do PCP, de Os Verdes e do BE e votos a favor do PSD e do CDS-PP.

Não haverá, portanto, lugar à votação na especialidade.

Srs. Deputados, vamos agora proceder à votação final global do texto final, apresentado pela Comissão de Trabalho, Solidariedade e Segurança Social, relativo ao projecto de lei n.º 136/VIII — Reforça os mecanismos de fis-

calização e punição de práticas laborais discriminatórias em função do sexo (PCP).

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Srs. Deputados, vamos votar, na generalidade, o projecto de lei n.º 349/VIII — Compensações a empresas comerciais e outros agentes económicos afectados por obras públicas (PSD).

Submetido à votação, foi rejeitado, com votos contra do PS, votos a favor do PSD, do CDS-PP e do BE e abstenções do PCP e de Os Verdes.

Srs. Deputados, vamos, agora, votar a proposta de substituição, apresentada pelo PS e pelo PCP, aos textos dos projectos de resolução n.º 97/VIII — Sobre a criação de medidas de apoio às empresas do comércio tradicional da baixa do Porto (PCP) e 119/VIII — Avaliação dos danos causados ao comércio do Porto pelas obras de requalificação urbana (PS).

Submetida à votação, foi aprovada por unanimidade.

Srs. Deputados, vamos proceder à votação, na generalidade, do projecto de lei n.º 389/VIII — Cria as bases gerais sobre compensação de prejuízos causados por obras públicas (CDS-PP).

Submetido à votação, foi rejeitado, com votos contra do PS, votos a favor do PSD, do CDS-PP e do BE e abstenções do PCP e de Os Verdes.

Srs. Deputados, vamos votar, na generalidade, o projecto de lei n.º 367/VIII — Altera o Decreto-Lei n.º 177/99, de 21 de Maio, que regula o regime de acesso e de exercício da actividade de prestador de serviços de audiotexto, o Decreto-Lei n.º 474/99, de 8 de Novembro, que aprova o regulamento de exploração do serviço fixo de telefone, e o Decreto-Lei n.º 175/99, de 21 de Maio, que regula a publicidade aos serviços de audiotexto (CDS-PP).

Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PSD, do PCP, do CDS-PP, de Os Verdes e do BE e a abstenção do PS.

O projecto de lei baixa à 6.ª Comissão.

Srs. Deputados, vamos proceder à votação, na generalidade, do projecto de lei n.º 340/VIII — Estabelece o estatuto legal da carreira de mediador cultural (BE).

Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PCP, de Os Verdes e do BE e abstenções do PS, do PSD e do CDS-PP.

Este projecto de lei baixa à 9.ª Comissão.

Vamos passar agora à votação, também na generalidade, do projecto de lei n.º 393/VIII — Estabelece o estatuto legal do mediador sociocultural (PS).

Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PS, do PCP, de Os Verdes e do BE e abstenções do PSD e do CDS-PP.

Este projecto de lei baixa à 9.ª Comissão.

De seguida, vamos proceder à votação final global do texto de substituição, apresentado pela Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, relativo aos projectos de lei n.º 6/VIII — Altera a Lei n.º 135/99, de 28 de Agosto (Adopta medidas de protecção da união de facto) (Deputada de Os Verdes Isabel Castro), 45/VIII — Altera a Lei n.º 135/99, de 28 de Agosto (Adopta medidas de protecção das uniões de facto) (Deputado do BE Francisco Louçã) e 115/VIII — Adopta medidas de protecção das uniões de facto (PCP).

Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PS, do PCP, de Os Verdes, do BE e de 4 Deputados do PSD, votos contra do PSD, do CDS-PP e de 3 Deputados do PS e a abstenção de 1 Deputada do PSD.

Vamos passar à votação final global do texto de substituição, apresentado pela Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, relativo ao projecto de lei n.º 105/VIII — Adopta medidas de protecção das pessoas que vivam em economia comum (PS).

Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PS, do PCP, de Os Verdes e do BE e votos contra do PSD, do CDS-PP e de 3 Deputados do PS.

O Sr. João Rebelo (CDS-PP): — Sr. Presidente, peço a palavra.

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

O Sr. João Rebelo (CDS-PP): — Sr. Presidente, para informar que eu próprio e o Deputado Narana Coissôrò apresentaremos na Mesa uma declaração de voto em relação a este projecto de lei do Partido Socialista.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, teremos de começar a fazer as declarações de voto no final de todas a votações, como é próprio.

A Sr.ª Maria do Rosário Carneiro (PS): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. Presidente: — Para que efeito, Sr.ª Deputada?

A Sr.ª Maria do Rosário Carneiro (PS): — Sr. Presidente, para, em nome dos três Deputados do PS que tiveram um sentido de voto diferente, informar a Câmara de que apresentaremos uma declaração de voto na Mesa.

O Sr. Octávio Teixeira (PCP): — Sr. Presidente, peço a palavra.

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

O Sr. Octávio Teixeira (PCP): — Sr. Presidente, para interpelar a Mesa.

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

O Sr. Octávio Teixeira (PCP): — Sr. Presidente, quero interpelar a Mesa no seguinte sentido — e solicito às várias bancadas que atentem nesta matéria: gostaria que classificasse se a última votação que fizemos do texto de substituição do projecto de lei n.º 105/VIII exige apenas aqui a

votação final global; é evidente que pergunto o mesmo relativamente à votação final global do texto de substituição dos projectos de lei n.º 6/VIII, 45/VIII e 115/VIII, que fizemos anteriormente.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, tratando-se de um texto de substituição, parece-me que sim.

O Sr. Osvaldo Castro (PS): — Sr. Presidente, peço a palavra:

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

O Sr. Osvaldo Castro (PS): — Sr. Presidente, do nosso ponto de vista, e tal como consta do relatório enviado pelo Presidente da 1.ª Comissão — que o pode confirmar —, já houve votação, na especialidade, artigo por artigo, o que, aliás, vai no sentido de uma votação final global. Portanto, consideramos que é correcto fazer-se a votação final global.

O Sr. Jorge Lacão (PS): — Sr. Presidente, peço a palavra.

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

O Sr. Jorge Lacão (PS): — Sr. Presidente, peço desculpa, mas tenho de não concordar com esta interpretação do Sr. Deputado Osvaldo Castro, porque os textos que acabámos de votar, tecnicamente e nos termos do Regimento, são textos de substituição de projectos de lei, portanto têm o valor de votação na generalidade.

O que a Comissão pôde fazer foi um apuramento interno à comissão na especialidade, para que este texto pudesse vir aqui como texto global de substituição. Mas, obviamente, o Plenário não pode dispensar o cumprimento integral das regras de votação.

Só agora votámos na generalidade. Se for entendimento do Plenário que se vote em sequência e imediatamente na especialidade e em votação final global, como aliás já se fez noutras oportunidades, o que digo é que os textos já estão preparados, para que tal possa ocorrer de imediato, se essa for a vontade dos grupos parlamentares.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, quero fazer uma pequena correção: não fizemos a votação final global dos textos de substituição; nesse caso, ainda não votámos na generalidade.

Estão todos de acordo em que voltemos a votar os textos de substituição, procedendo à sua votação na generalidade, na especialidade e final global?

O Sr. Luís Marques Guedes (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra.

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

O Sr. Luís Marques Guedes (PSD): — Sr. Presidente, penso que o Sr. Presidente da 1.ª Comissão tem toda a razão, e a minha bancada, talvez por lapso meu, entendeu que as votações que acabámos de fazer foram na generalidade. Foi esse o nosso entendimento, mas o Sr. Presidente corrigir-me-á, se eu não estiver correcto.

Quanto ao fundo da questão, penso que o Sr. Deputado Jorge Lacão tem toda a razão.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, admito que os Srs. Deputados tivessem pensado isso, mas eu anunciei que iríamos proceder à votação final global, que é o que consta do guião. Portanto, eu próprio fui induzido em erro, involuntariamente.

Uma vez que os Srs. Deputados estão de acordo em que as votações finais globais do texto de substituição do projecto de lei n.º 105/VIII e do texto de substituição dos projectos de lei n.º 6/VIII, 45/VIII e 115/VIII, passem a ser consideradas como votações na generalidade, assim faremos.

Srs. Deputados, dado que há consenso, vamos já proceder à votação, na especialidade, em conjunto, e final global dos textos de substituição.

Assim sendo, vamos votar, na especialidade, o texto de substituição apresentado pela Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, relativo aos projectos de lei n.º 6/VIII — Altera a Lei n.º 135/99, de 28 de Agosto (Adopta medidas de protecção da união de facto) (Deputada de Os Verdes Isabel Castro), 45/VIII — Altera a Lei n.º 135/99, de 28 de Agosto (Adopta medidas de protecção das uniões de facto) (Deputado do BE Francisco Louçã) e 115/VIII — Adopta medidas de protecção das uniões de facto (PCP).

Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PS, do PCP, de Os Verdes, do BE e de 4 Deputados do PSD, com votos contra do PSD, do CDS-PP e de 3 Deputados do PS.

Agora, vamos proceder à votação final global do mesmo texto de substituição.

Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PS, do PCP, de Os Verdes, do BE e de 4 Deputados do PSD e votos contra do PSD, do CDS-PP e de 3 Deputados do PS.

Vamos votar, na especialidade, o texto de substituição, apresentado pela Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, relativo ao projecto de lei n.º 105/VIII — Adopta medidas de protecção das pessoas que vivam em economia comum (PS).

Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PS, do PCP, de Os Verdes e do BE e votos contra do PSD, do CDS-PP e de 3 Deputados do PS.

Vamos proceder à votação final global deste texto de substituição.

Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PS, do PCP, de Os Verdes e do BE e votos contra do PSD, do CDS-PP e de 3 Deputados do PS.

O Sr. Narana Coissoró (CDS-PP): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

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

O Sr. Narana Coissoró (CDS-PP): — Sr. Presidente, para informar que o nosso grupo parlamentar vai apresentar uma declaração de voto na Mesa.

O Sr. Pedro Roseta (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra.

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

O Sr. Pedro Roseta (PSD): — Também para anunciar que apresentarei uma declaração de voto.

O Sr. Presidente: — Fica registada a sua declaração de vontade, Sr. Deputado.

Srs. Deputados, vamos votar um requerimento, apresentado pelo PS, de baixa à respectiva Comissão, sem votação, dos projectos de resolução n.ºs 121/VIII — Tendente ao reforço da segurança rodoviária e combate à sinistralidade (PS), 123/VIII — Prevenção e segurança rodoviárias (PSD), 124/VIII — Promove acções com vista ao combate à sinistralidade rodoviária (CDS-PP) e 125/VIII — Programa nacional de urgência sobre segurança rodoviária (BE).

O Sr. Basílio Horta (CDS-PP): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, como sabe, não está previsto o uso de palavra no que toca à defesa de requerimentos, ainda por cima o requerimento não é vosso, é de outro grupo parlamentar.

O Sr. Basílio Horta (CDS-PP): — Sr. Presidente, se me permite, pretendo interpelar a Mesa (compreendo que a pressão é muito grande).

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, se é para interpelar a Mesa, diga-me qual é o assunto.

O Sr. Basílio Horta (CDS-PP): — Sr. Presidente, só quero perguntar qual é o teor do requerimento, porque não o conhecemos, não o temos aqui! É só isto! O que é que vamos votar?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, o requerimento que vamos votar, apresentado pelo PS, requer a baixa à respectiva Comissão, sem votação, de todos os projectos de resolução sobre segurança rodoviária.

O Sr. Luís Marques Guedes (PS): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. Luís Marques Guedes (PS): — Sr. Presidente, a minha bancada quer propor aos autores do requerimento que seja estipulado um prazo, para que o possamos votar favoravelmente. Isto porque se é verdade que estão presentes quatro projectos de resolução que têm de ser fundidos, também me parece evidente a urgência desta matéria, dada até pelo potestativo que, hoje, aqui, se realizou, pelo que não pode ficar *ad aeternum* nas comissões.

O Sr. José Barros Moura (PS): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. José Barros Moura (PS): — Sr. Presidente, efectivamente omitimos a estipulação de um prazo no requerimento.

Na minha intervenção, propus que o prazo para que as comissões se debruçassem sobre estes projectos de resolu-

lução fosse de 30 dias, com vista a apurar um texto consensual.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, aceitam que eu acrescente à mão, no requerimento, com uma letra completamente diferente da do Sr. Deputado José Barros Moura, a frase «pelo prazo de 30 dias»?

O Sr. José Barros Moura (PS): — Sr. Presidente, os Srs. Deputados do PSD disseram-me que estão mais apressados e preferem que o prazo seja de 15 dias. Não tenho qualquer objecção quanto a isso.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, uma vez que há consenso quanto ao prazo, escreverei no requerimento que a baixa à comissão é por 15 dias e rubricarei para se saber que fui eu que fiz o acrescento.

Srs. Deputados, vamos então votar o requerimento, apresentado pelo PS, que solicita a baixa à 6.ª Comissão, sem votação, por quinze dias, dos projectos de resolução n.ºs 121/VIII — Tendente ao reforço da segurança rodoviária e combate à sinistralidade (PS), 123/VIII — Prevenção e segurança rodoviárias (PSD), 124/VIII — Promove acções com vista ao combate à sinistralidade rodoviária (CDS-PP) e 125/VIII — Programa nacional de urgência sobre segurança rodoviária (BE).

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Srs. Deputados, a próxima reunião plenária realiza-se amanhã, às 10 horas, constando de perguntas ao Governo.

Está encerrada a sessão.

Eram 18 horas e 25 minutos.

Declarações de voto enviadas à Mesa, para publicação, relativas à votação dos projectos de lei n.ºs 6, 45, 115 e 105/VIII

Nós, os Deputados independentes - centristas democratas cristãos — integrados no Grupo Parlamentar do PS, ao votarmos negativamente os projectos de lei que, respectivamente, adoptam as medidas de protecção das uniões de facto e as medidas de protecção das pessoas que vivem em economia comum não podemos deixar de expressar os fundamentos da sua posição.

Os diplomas aprovados evidenciam uma notória incapacidade de clarificação de conceitos em matérias que são estruturantes da sociedade. Incapacidade, aliás, tornada evidente na opção formalizada de estender regimes de protecção a realidades diversas como se fossem iguais quer na sua composição quer na sua funcionalidade.

Representam ainda a clara intenção de construir uma sociedade onde os valores essenciais da nossa matriz humanista são progressivamente ignorados.

A salvaguarda dos direitos dos homossexuais a uma vida comum passa pela criação de um regime próprio que os acautele (solução adoptada por diversos países da Comunidade Europeia e por nós proposto) e nunca pela extensão por analogia às uniões de facto, colocando no mesmo quadro jurídico realidades distintas e não coincidentes, quer na composição quer na funcionalidade.

Finalmente, relativamente ao projecto de lei que adopta as medidas de protecção das pessoas que vivem em eco-

nomia comum, entendemos que a protecção do Estado só deve abranger as situações de economia comum que representem casos de efectiva vulnerabilidade socio-económica, sendo certo também que esta protecção deve ter carácter restrito.

A incompreensível amplitude introduzida no conceito bem como a inaceitável extensão de direitos correspondentes são determinantes da nossa rejeição.

Os Deputados do PS, Maria do Rosário Carneiro — Teresa Venda — Cláudio Monteiro.

O texto votado merece atenção na medida em que se afasta da prática que vem sendo seguida por alguns partidos que insistem em introduzir nesta Assembleia toda e qualquer questão dita «fracturante». Em geral, mesmo quando não se afastam da consagração constitucional do primado da pessoa humana e dos seus direitos, o que tem acontecido algumas vezes, espelham, em maior ou menor grau, os complexos ou as fantasias de algumas fracções da burguesia urbana ou são formas de afastar a atenção dos graves e difíceis problemas com que a comunidade nacional se defronta e que aquelas forças se têm revelado incapazes de resolver.

Lembro, entre outros, o acelerado envelhecimento da população portuguesa; a brutal queda da natalidade; a insuficiente preparação da maior parte dos portugueses para encontrar respostas para as mutações rápidas da sociedade contemporânea; a escassez de empenhamento na inovação e as fracas criatividade e competitividade que daí resultam; a incapacidade de o Estado garantir o acesso a direitos tão fundamentais como os direitos à saúde e à justiça; as ameaças que certas novas tecnologias e certos modos de produção representam para a sobrevivência da Humanidade e para a saúde e bem-estar das pessoas; os novos fenómenos de exclusão social; a excessiva concentração da população, da riqueza e do poder em duas grandes áreas metropolitanas, com prejuízo do resto do País; os excessivos domínios do Estado e do aparelho mediático sobre a sociedade, dos quais resultam um espectáculo permanente que sobrevaloriza o efémero e nada resolve, abusando até ao delírio da sucessão dos efeitos de anúncio mediático; o esmagamento da sociedade pelo crescimento absurdo da despesa pública; a falta de empenhamento de grande parte da comunidade nacional na solução dos problemas prementes da Humanidade, que a todos afectam, desde a fome, o subdesenvolvimento, o alargamento do fosso entre os ricos do Norte e os pobres do Sul, até às destruições crescentes do ambiente; a perda de apego a valores fundamentais como a solidariedade, a promoção do bem comum, a protecção das crianças e dos mais fracos, a responsabilidade que é parte integrante e condição da própria liberdade, tudo ultrapassado pela obsessão do triunfo económico, social, político, mediático, desportivo, alcançado a qualquer preço e por quaisquer meios.

Penso que o texto agora votado, embora não possa ser considerado uma prioridade absoluta, tenta dar resposta a um dos fenómenos muito preocupantes das sociedades industrializadas e pós-industrializadas dos países do Norte: o alastramento da solidão, que algumas cidades tem expressão no facto de mais de metade das pessoas viverem absolutamente sós.

Aceito, por isso, que se legisle no sentido da protecção das pessoas que, a qualquer título, vivem em economia comum, nos casos em que se apoiam mutuamente ao longo dos anos, designadamente na doença, na velhice, nas dificuldades da vida, seja qual for o laço afectivo que as une, incluindo as relações familiares diversas do casamento e da filiação e a simples amizade, com excepção das situações bem determinadas constantes do artigo 3.º

Congratulo-me ainda com a abertura dos subscritores, a qual permitiu evitar a gritante injustiça, constante do projecto inicial, que resultaria da exclusão dos irmãos e outros familiares próximos da protecção prevista no texto.

Votei contra o texto final, apesar do que acima fica explicitado, pelas razões seguintes:

Em primeiro lugar, por entender que o artigo 4.º (direitos aplicáveis) consagra uma solução manifestamente exagerada e desproporcionada, que não posso aceitar. Repete-se o erro já praticado a propósito das uniões de facto, solução que sempre rejeitei, equiparando a economia comum à situação peculiar e aos direitos que a lei atribui aos cônjuges.

Entendo que, pelo contrário, os eventuais benefícios a conceder às pessoas vivendo em economia comum no que respeita a férias, faltas, licenças, preferência de colocação, regime do IRS, transmissão do arrendamento, deveriam ser distintos e bem menores do que os que a lei concede aos cônjuges.

Desde logo por que o casamento atribui aos cônjuges direitos e deveres especiais que têm a ver com uma relação única, diferente de todas as outras (e a justiça consiste em tratar por igual o que é igual e diferentemente o que é diferente). Ao aceitarem essa relação e a formalizarem através de casamento os cônjuges adquirem direitos e assumem responsabilidades mais intensas entre si e para com a sociedade, que também dizem respeito à procriação e sobretudo à vital tarefa que consiste na educação dos filhos que livremente desejem ter.

Ora, do regime consagrado para as pessoas em economia comum não resulta claro quais são os deveres ou responsabilidades que assumem entre si e perante a comunidade. Parece-me evidente que a maiores responsabilidades devem corresponder maiores direitos.

Por outro lado, embora reconheça e respeite a existência de outras formas de família, a família nuclear composta por pais e filhos, se possível com a influência enriquecedora dos avós, é de longe a que melhor responde aos anseios e aos direitos das crianças a um crescimento pleno e a afectos e protecções equilibrados e complementares da mãe e do pai.

É esta família que a Declaração Universal dos Direitos do Homem considera «o elemento natural e fundamental da sociedade» que tem «direito à protecção da sociedade e do Estado» (artigo 16.º). Deve referir-se que o Pacto Internacional Relativo aos Direitos Económicos, Sociais e Culturais de 1966 alargou os direitos da família (artigo 10.º). Lembro que estes textos fundamentais foram acolhidos na nossa Constituição.

Para lá do carácter natural da família e do seu papel específico, que merece prioridade, há que sublinhar que também a simples relação entre os cônjuges é prioritária por não se limitar a ser uma relação em que a troca e o enriquecimento mútuo existem como nas outras relações. Enquanto nestas a dádiva pessoal é secundária, na relação conjugal é primordial. Assim, para lá do dom da vida a terceiros, os que escolhem o casamento escolhem livre-

mente o modelo que consagra uma capacidade e uma auto-exigência de maior doação. Ora, toda a pessoa capaz de dar mais tem de ter prioridade e vir sempre antes da pessoa capaz de dar menos, de assumir menores responsabilidades, de privilegiar a troca sobre a doação. Por tudo isto, entendo que a relação conjugal merece uma protecção acrescida e um conjunto de direitos mais alargado.

A História tem mostrado que as comunidades que não favorecem os que são capazes de contribuir mais e melhor para a sua continuação e para a transmissão da vida e dos seus valores às novas gerações acabam por estiolar, por vezes mesmo por perecer.

Não vale a pena produzir entretanto discursos ou escritos catastrofistas sobre a realidade e a ausência de valores, prevendo futuros cada vez mais negros, fazendo de algum modo o mal e a caramunha. Essas jeremíadas nada adiantam e nada resolvem. Quem não privilegia os que assumem maiores responsabilidades e mostram maior capacidade de doação está, de facto, a estimular o triunfo, tornado inevitável, dos que pensam sobretudo em si próprios.

Ao afastar-se da perspectiva cristã que acompanhou e iluminou a comunidade portuguesa desde os seus primórdios, o texto votado põe em causa «o lugar de encontro de várias gerações que se ajudam mutuamente a alcançar uma sabedoria mais alargada e harmonizar os direitos da pessoa com as outras exigências da vida social» (Concílio Vaticano II, Constituição Pastoral *«Gaudium et Spes»*).

A família é, na verdade, o instrumento primeiro e fundamental da «humanização» de cada indivíduo, da sua transformação em pessoa aberta aos outros e empenhada no bem de todos, capaz de amar o próximo e de superar as pulsões egoístas e hedonistas primárias ou mesmo primitivas. Ela é, assim, a expressão primeira, natural e original da dimensão social da pessoa, sendo o primeiro espaço que potencia o seu empenhamento na vida da comunidade.

Outras razões justificam também o meu voto contrário ao texto aprovado. Por um lado, não se garante que na sua aplicação se evitem abusos que levem à atribuição de vantagens tão extensas a pessoas cuja comunidade real de vida e apoio mútuo seja inexistente. Por outro lado, não protege claramente o inalienável direito à intimidade, que pode levar pessoas, mesmo vivendo anos em economia comum, a querer preservar o chamado «jardim secreto», não querendo beneficiar de qualquer vantagem pública, antes recusando que o Estado se arogue o direito de lhes atribuir um regime que não pretendem. Também foi esquecida alguma modulação possível nos apoios, os quais deveriam ser mais ou menos alargados consoante as maiores ou menores dificuldades económicas e sociais e as necessidades reais verificadas em cada caso.

Finalmente, o texto votado contém, a meu ver, um segundo erro capital: a implícita consagração do automatismo na atribuição de um regime de direitos equiparado ao dos cônjuges. Parece resultar do texto que se a estes forem atribuídos novos direitos ou vantagens, designadamente fiscais, outros têm de beneficiar sempre deles por arrastamento.

Penso tratar-se de um afloramento de filosofias voluntaristas, transpersonalistas e construtivistas, mais próprias de regimes totalitários ou totalizantes do que sistemas democráticos. Na verdade, ao reivindicar para os legisladores ou governantes o poder de construir uma ordem social inalterável, irreversível e sujeita a opções determi-

nistas, o construtivismo não respeita o primado da pessoa, nem a liberdade e as necessidades das gerações futuras e ignora o carácter essencialmente variável e efémero das opções políticas ou das soluções legislativas, sejam elas quais forem.

Encontro ainda no texto votado reflexos do positivismo jurídico, que tantos danos causou já no passado. Ao validar uma norma não pela sua essência, pela sua conformidade aos valores permanentes, às aspirações das pessoas, à protecção dos mais fracos, em especial das crianças, mas apenas pela sua consonância com uma opinião ou moda ocasionalmente dominantes ou pela regularidade formal da sua aprovação por um órgão de soberania competente, consagra-se a pretensa supremacia do direito positivo sobre o direito natural e a pretensa neutralidade do direito em relação à ética. Ora, o processo jurídico pode ser moralmente neutro, mas o seu conteúdo não o é.

O legislador tem de determinar-se sempre a partir de um exame realista das situações sociais, dando prioridade às convicções profundas, às aspirações da maioria, bem como às soluções que assegurem a continuidade natural da comunidade, não comprometendo o futuro.

Penso que o automatismo implícito da equiparação *ad aeternum* do regime da economia comum aos direitos dos cônjuges nega um princípio que é indissociável da essência da política: a possibilidade do estabelecimento de novas prioridades em cada tempo, distribuindo os meios disponíveis, sempre escassos, de acordo com a importância e premência das opções a tomar, beneficiando algumas situações se a *salus populi* assim o exigir. Não é aceitável que se possa vir a impedir ou a dificultar muito na prática um favorecimento futuro do regime dos direitos dos cônjuges devido à imposição legal que obriga a estendê-la por força a outras situações, sejam uniões de facto ou de economia comum. Não é possível tentar coartar assim a liberdade essencial de o legislador no futuro se poder determinar e encontrar soluções de acordo com as necessidades e prioridades da comunidade nacional na altura em que tiver de deliberar e de optar, à luz da hierarquia de valores e de acordo com os programas que o eleitorado vier a sufragar.

Penso, aliás, que todas as tentativas de criar situações e consagrar soluções irreversíveis estão votadas ao fracasso. Bem o mostraram o fiasco e a derrocada dos regimes deterministas ditos de socialismo real, bem como das suas «conquistas eternas», não esquecendo o que aconteceu a outros regimes como a ditadura do Estado Novo português e às suas proclamações de «eternidade» de algumas situações. Lembro ainda, noutro plano, as nacionalizações constitucionalmente «irreversíveis» em 1976, cuja irreversibilidade durou cerca de doze anos...

Em conclusão, o texto votado, pesem embora as intenções certamente boas dos seus autores, terá de vir a ser, o mais rapidamente possível, em parte revogado e em parte clarificado, para o adequar à liberdade e dignidade das pessoas, à luz do humanismo personalista que tem sido vivido, com alguns percalços, pelos portugueses. Através dele se vê a pessoa em relação, integrada nas suas comunidades naturais, capaz de se dar e de se projectar com os outros, criando novas vidas e transmitindo valores, sem nunca se sujeitar a espartilhos, pretensamente definitivos, de modelos legislativos ocasionais ou de vontades políticas inexoravelmente efémeras e passageiras.

O Deputado do PSD, Pedro Roseta.

O Grupo Parlamentar do CDS-PP votou contra o projecto de lei n.º 105/VIII na generalidade, especialidade e na votação final global, e fê-lo, não porque estivesse contra a existência de uma lei da República que disciplinasse as situações de entreajuda e de solidariedade entre pessoas economicamente débeis que vivem em regime de economia comum, isto é, em comunhão de mesa e habitação, para terem uma vida, tanto quanto possível melhor do que aquela que teriam se vivessem individualmente. Estas pessoas, que pretendem a ajuda mútua merecem um tratamento especial, porque não contemplado na actual legislação. Também este regime especial não se aplica àqueles que só por razões temporárias e conjunturais vivem sob o mesmo tecto, sem partilharem os seus rendimentos e despesas, a não ser o pagamento da renda da casa e a utilização em comum de algumas partes da casa, como cozinha e sala de estar nem têm por fim a vivência solidária.

Admite-se que esta vivência em comum, que no projecto se denomina «pessoas vivendo em economia comum», tenham benefícios jurídicos, sejam de legislação laboral, de arrendamento ou de carácter fiscal, compatíveis na justa medida com o estatuto de solidariedade e de entreajuda. Devia ser esta a filosofia do diploma que devia animar a lei relativa às pessoas que vivem em economia comum, e foi nesse sentido que o porta-voz do Grupo Parlamentar do CDS-PP, Deputado Narana Coissoró, fez todas as tentativas, primeiro no Grupo de Trabalho e depois na 1.ª Comissão, para aperfeiçoar os textos que vinham a ser sucessivamente apresentados por iniciativa da coordenadora do PS, a Sr.ª Deputada Maria do Rosário Carneiro. Algumas destas críticas, foram inicialmente acolhidas nas novas versões do articulado que iam surgindo, mas aquando da reunião final da 1.ª Comissão para debater e votar o texto apresentado pelo Grupo de Trabalho, o texto sofreu muitas e importantes alterações. Umas tecnicamente erradas sob o ponto de vista de técnica legislativa, outras ditadas pela preocupação, não expressa mas evidente no texto final da lei, sobre as pessoas que vivem em economia comum abrangerem principalmente não os que verdadeiramente necessitam deste instituto jurídico, mas dar cobertura às uniões de homossexuais que não querem recorrer à lei da união de facto, para assim manterem a sua reserva de orientação sexual apresentando-se em público como beneficiando do regime de pessoas vivendo em economia comum.

O CDS-PP sempre condenou, tanto no debate na generalidade como no debate na especialidade, esta subversão do regime de economia comum, que deve ser consagrado para pessoas que vivem de facto em economia comum. Disse-o na 1.ª Comissão, e como não teve qualquer acolhimento por parte do PS e os Partidos situados à esquerda, não restava ao Grupo Parlamentar do CDS-PP outra solução se não votar contra o diploma apresentado em Plenário.

Fica a vontade política do CDS-PP de apresentar, em tempo oportuno, como aliás foi dito na 1.ª Comissão, um novo projecto de lei que revogue o regime agora instituído, substituindo-o por outro que seja verdadeiramente disciplinador de um regime aplicável a situações de solidariedade e entreajuda de pessoas economicamente débeis que vivem em regime de economia comum e não às pessoas do mesmo sexo que, vivendo em comum por motivos de orientação sexual, querem uma lei paralela à das uniões de facto mas com título diferente.

Os Deputados do CDS-PP, Basílio Horta — Narana Coissoró.

O Grupo Parlamentar do Partido Ecologista Os Verdes congratula-se com a aprovação, pelo Parlamento português, de um regime de protecção para todas as pessoas que vivem em união de facto, independentemente de serem homo ou heterossexuais.

Os Verdes, enquanto partido que desde há anos se bate pela igualdade de direitos e a não discriminação de cidadãos, concretamente em razão da sua orientação sexual, enquanto partido que introduziu na agenda política os direitos dos homossexuais (vd iniciativas em sede de revisão constitucional, nos projectos n.ºs 8, 9 e 10, de 1987, 1994 e 1996, artigos 13.º, 26.º e 36.º, bem como nos projectos de lei n.ºs 5 e 11, sobre discriminação no acesso de carreiras) entende que a lei agora aprovada traduz um passo importante na luta pelos direitos humanos, passo que irá, adaptando o direito à vida, corporizar, de facto, o direito à igualdade, os direitos das minorias, que se encontravam, no nosso país, limitados e em clara violação com o texto constitucional, e demais tratados e recomendações internacionais (Tratado de Amesterdão e recomendações do Conselho da Europa e Parlamento Europeu).

Por último, Os Verdes entendem que com a aprovação desta lei todas as pessoas que vivem em união de facto, qualquer que sejam as suas convicções políticas, filosóficas ou religiosas, vão poder beneficiar, se assim o desejarem, de um conjunto de direitos e de um regime de protecção já consagrado para outras famílias, direitos, por exemplo, na assistência na doença, na transmissão do arrendamento, nas pensões por morte, que poem fim a uma situação de manifesta injustiça e insustentável desigualdade e nos colocam a par de outras sociedades mais livres, mais democráticas, mais humanizadas.

A Deputada de Os Verdes, *Isabel Castro*.

Entraram durante a sessão os seguintes Srs. Deputados:

Partido Socialista (PS):

Aires Manuel Jacinto de Carvalho
Armando António Martins Vara
Emanuel Silva Martins
José Eduardo Vera Cruz Jardim
Luís Manuel dos Santos Silva Patrão
Sónia Ermelinda Matos da Silva Fertuzinhos

Partido Social Democrata (PSD):

Álvaro Roque de Pinho Bissaia Barreto
Henrique José Monteiro Chaves
Joaquim Carlos Vasconcelos da Ponte
Jorge Manuel Ferraz de Freitas Neto
José Luís Fazenda Arnaud Duarte
José Miguel Gonçalves Miranda
Rui Manuel Lobo Gomes da Silva

Partido Comunista Português (PCP):

Agostinho Nuno de Azevedo Ferreira Lopes
Alexandrino Augusto Saldanha
Maria Luisa Raimundo Mesquita
Maria Odete dos Santos

Partido Popular (CDS-PP):

Telmo Augusto Gomes de Noronha Correia

Partido Ecologista «Os Verdes» (PEV):

Heloísa Augusta Baião de Brito Apolónia

Faltaram à sessão os seguintes Srs. Deputados:**Partido Socialista (PS):**

Artur Rodrigues Pereira dos Penedos

Isabel Maria dos Santos Barata

Joaquim Sebastião Sarmento da Fonseca Almeida

Luís Manuel Ferreira Parreira Gonçalves

Manuel Alberto Barbosa de Oliveira

Manuel António dos Santos

Maria Amélia do Carmo Mota Santos

Victor Manuel Caio Roque

Partido Social Democrata (PSD):

António da Silva Pinto de Nazaré Pereira

Carlos José das Neves Martins

Domingos Duarte Lima

Eugenio Fernando Sá Cerqueira Marinho

João Bosco Soares Mota Amaral

Joaquim Monteiro da Mota e Silva

José Frederico de Lemos Salter Cid

Manuel Joaquim Barata Frexes

Maria Manuela Aguiar Dias Moreira

Partido Popular (CDS-PP):

Paulo Sacadura Cabral Portas

Sílvio Rui Neves Correia Gonçalves Cervan

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.



Depósito legal n.º 8818/85

IMPRENSA NACIONAL-CASA DA MOEDA, S. A.

1 — Preço de página para venda avulso, 10\$00 (IVA incluído).

2 — Para os novos assinantes do *Diário da Assembleia da República*, o período da assinatura será compreendido de Janeiro a Dezembro de cada ano. Os números publicados em Outubro, Novembro e Dezembro do ano anterior que completam a legislatura serão adquiridos ao preço de capa.

3 — O texto final impresso deste *Diário* é da responsabilidade da Assembleia da República.

PREÇO DESTE NÚMERO 360\$00 (IVA INCLUIDO 5%)

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e assinaturas do «*Diário da República*» e do «*Diário da Assembleia da República*», deve ser dirigida à administração da Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A., Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 - 1099-002 Lisboa.