



# DIÁRIO

## da Assembleia da República

VII LEGISLATURA

3.ª SESSÃO LEGISLATIVA (1997-1998)

### REUNIÃO PLENÁRIA DE 20 DE MARÇO DE 1998

Presidente: Ex.<sup>mo</sup> Sr. João António Gonçalves do Amaral

Secretários: Ex.<sup>mos</sup> Srs. Artur Rodrigues Pereira dos Penedos  
Duarte Rogério Matos Ventura Pacheco  
João Cerveira Corregedor da Fonseca

### SUMÁRIO

*O Sr. Presidente declarou aberta a sessão às 10 horas e 35 minutos.*

*Em sessão de perguntas ao Governo, a Sr.<sup>a</sup> Ministra do Ambiente (Elisa Ferreira) respondeu à pergunta formulada pelo Sr. Deputado António José Dias (PS), sobre o caudal ecológico — barragem do Lindoso/rio Lima, bem como aos pedidos de esclarecimento adicionais dos Srs. Deputados Roldão Marinho (PSD), Isabel Castro (Os Verdes), Américo Sequeira (PSD), Augusto Boucinha (CDS-PP), Manuel Vargues (PS) e Joaquim Matias (PCP).*

*Aquele membro do Governo respondeu também às perguntas feitas pelos Srs. Deputados Gonçalo Ribeiro da Costa (CDS-PP) e Isabel Castro (Os Verdes), sobre a despoluição das bacias do Lis e do Lena e da ribeira de Setça, e aos pedidos de esclarecimento adicionais dos Srs. Deputados Jorge Roque Cunha (PSD), Henrique Neto (PS) e Silva Marques (PSD).*

*À pergunta sobre o metro a sul do Tejo, feita pelo Sr. Deputado Joaquim Matias (PCP), com pedidos de esclarecimento adicionais dos Srs. Deputados Aires de Carvalho (PS), Lucília Ferra (PSD), Manuel Vargues, Matos Leitão, Ana Catarina Mendonça e Joel Hassé Ferreira (PS), respondeu o Sr. Secretário de Estado dos Transportes (Guilhermino Rodrigues).*

*Sobre ligações aéreas a Lisboa e ao Porto a partir de Viseu, o Sr. Deputado Miguel Ginestal (PS) questionou o Sr. Secretário de Estado dos Transportes (Guilhermino Rodrigues) que lhe respondeu, assim como aos pedidos de esclarecimento adicionais do Sr. Deputado Francisco Peixoto (CDS-PP).*

*Por fim, o Sr. Secretário de Estado do Turismo (Vitor Neto), respondeu à pergunta do Sr. Deputado Mário Albuquerque (PSD), sobre a Região de Turismo de Leiria, bem como aos pedidos de esclarecimento adicionais dos Srs. Deputados Henrique Neto (PS) e Maria Luísa Ferreira (PSD).*

*O Sr. Presidente encerrou a sessão eram 12 horas e 45 minutos.*

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Srs. Deputados, temos quórum, pelo que está aberta a sessão.

*Eram 10 horas e 35 minutos.*

*Estavam presentes os seguintes Srs. Deputados:*

**Partido Socialista (PS):**

**Acácio** Manuel de Frias **Barreiros**.  
**Aires** Manuel Jacinto de **Carvalho**.  
**Alberto** Bernardes **Costa**.  
**Alberto** de Sousa **Martins**.  
**Albino** Gonçalves da **Costa**.  
**Ana** Catarina Veiga Santos **Mendonça Mendes**.  
**Aníbal** Marcelino **Gouveia**.  
**António** Alves **Marques Júnior**.  
**António** Alves **Martinho**.  
**António** de **Almeida Santos**.  
**António** Fernando **Marques Ribeiro Reis**.  
**António** José **Guimarães Fernandes Dias**.  
**António** Manuel Carmo **Saleiro**.  
**Arlindo** Cipriano **Oliveira**.  
**Artur** Clemente **Gomes de Sousa Lopes**.  
**Artur** **Miguel** Claro da **Fonseca Mora Coelho**.  
**Artur** **Rodrigues Pereira dos Penedos**.  
**Carlos** Alberto **Cardoso Rodrigues Beja**.  
**Carlos** Alberto **Dias dos Santos**.  
**Carlos** Justino **Luis Cordeiro**.  
**Carlos** Manuel **Amândio**.  
**Carlos** Manuel **Luís**.  
**Domingos** **Fernandes Cordeiro**.  
**Elisa** Maria **Ramos Damião**.  
**Eurico** José **Palheiros de Carvalho Figueiredo**.  
**Fernando** **Antão de Oliveira Ramos**.  
**Fernando** **Garcia dos Santos**.  
**Fernando** Manuel de **Jesus**.  
**Fernando** **Pereira Serrasqueiro**.  
**Francisco** Fernando **Osório Gomes**.  
**Francisco** José **Pereira de Assis Miranda**.  
**Francisco** José **Pinto Camilo**.  
**Francisco** Manuel **Pepino Fonenga**.  
**Gonçalo** **Matos Correia de Almeida Velho**.  
**Henrique** José de **Sousa Neto**.  
**João** **Pedro da Silva Correia**.  
**João** **Rui Gaspar de Almeida**.  
**Joaquim** **Sebastião Sarmento da Fonseca Almeida**.  
**Joel** **Eduardo Neves Hasse Ferreira**.  
**Jorge** **Lacão Costa**.  
**Jorge** Manuel **Damas Martins Rato**.  
**Jorge** Manuel **Fernandes Valente**.  
**Jorge** Manuel **Gouveia Strecht Ribeiro**.  
**José** **Adelmo Gouveia Bordalo Junqueiro**.  
**José** **Alberto Cardoso Marques**.  
**José** **António Ribeiro Mendes**.  
**José** **Carlos da Cruz Lavrador**.  
**José** **Carlos Lourenço Tavares Pereira**.  
**José** da **Conceição Saraiva**.  
**José** de **Matos Leitão**.  
**José** **Ernesto Figueira dos Reis**.  
**José** **Fernando Rabaça Barradas e Silva**.

**José** Manuel de **Medeiros Ferreira**.  
**José** Manuel **Niza Antunes Mendes**.  
**José** Manuel **Rosa do Egipto**.  
**José** Manuel **Santos de Magalhães**.  
**José** Maria **Teixeira Dias**.  
**Júlio** Manuel de **Castro Lopes Faria**.  
**Júlio** **Meirinhos Santanas**.  
**Laurentino** José **Monteiro Castro Dias**.  
**Luís** **Afonso Cerqueira Natividade Candal**.  
**Luís** **Pedro de Carvalho Martins**.  
**Mafalda** **Cristina Mata de Oliveira Troncho**.  
**Manuel** **Alberto Barbosa de Oliveira**.  
**Manuel** **Alegre de Melo Duarte**.  
**Manuel** **António dos Santos**.  
**Manuel** **Francisco dos Santos Valente**.  
**Manuel** **Martinho Pinheiro dos Santos Gonçalves**.  
**Manuel** **Poífirio Vargues**.  
**Maria** **Amélia Rodrigues Costa de Brito**.  
**Maria** **Celeste Lopes da Silva Correia**.  
**Maria** do Carmo de **Jesus Amaro Sequeira**.  
**Maria** **Eduarda Bento Alves Ferronha**.  
**Maria** **Fernanda dos Santos Martins Catarino Costa**.  
**Maria** **Helena do Rêgo da Costa Salema Roseta**.  
**Maria** **Isabel Ferreira Coelho de Sena Lino**.  
**Mário** Manuel **Videira Lopes**.  
**Martim** **Afonso Pacheco Gracias**.  
**Miguel** **Bernardo Ginestal Machado Monteiro Albuquerque**.  
**Nelson** **Madeira Baltazar**.  
**Nuno** Manuel **Pereira Baltazar Mendes**.  
**Paulo** **Jorge Lúcio Arsénio**.  
**Pedro** **Luís da Rocha Baptista**.  
**Pedro** **Ricardo Cavaco Castanheira Jorge**.  
**Raimundo** **Pedro Narciso**.  
**Rosa** Maria da **Silva Bastos da Horta Albernaz**.  
**Rui** do **Nascimento Rabaça Vieira**.  
**Rui** Manuel dos **Santos Namorado**.  
**Sérgio** **Paulo Mendes de Sousa Pinto**.  
**Sónia** **Ermelinda Matos da Silva Fertuzinhos**.  
**Victor** **Brito de Moura**.

**Partido Social Democrata (PSD):**

**Adalberto** **Paulo da Fonseca Mendo**.  
**Adriano** de **Lima Gouveia Azevedo**.  
**Álvaro** dos **Santos Amaro**.  
**Amândio** **Santa Cruz Domingues Basto Oliveira**.  
**Américo** de **Sequeira**.  
**António** **Costa Rodrigues**.  
**António** de **Carvalho Martins**.  
**António** **Fernando da Cruz Oliveira**.  
**António** **Germano Fernandes de Sá e Abreu**.  
**António** **Joaquim Correia Vairinhos**.  
**António** José **Barradas Leitão**.  
**António** **Roleira Marinho**.  
**António** **Soares Gomes**.  
**Arménio** dos **Santos**.  
**Bernardino** Manuel de **Vasconcelos**.  
**Carlos** **Eugénio Pereira de Brito**.  
**Carlos** Manuel **Duarte de Oliveira**.  
**Carlos** Manuel **Marta Gonçalves**.  
**Carlos** **Miguel Maximiano de Almeida Coelho**.

**Duarte** Rogério Matos Ventura **Pacheco**.  
**Eduardo** Eugénio Castro de **Azevedo Soares**.  
**Fernando** José Antunes Gomes **Pereira**.  
**Fernando** Manuel Alves **Cardoso Ferreira**.  
**Fernando** Pedro Peniche de Sousa **Moutinho**.  
**Fernando** Santos **Pereira**.  
**Francisco** Antunes da **Silva**.  
**Francisco** José Fernandes **Martins**.  
**Francisco** Xavier Pablo da **Silva Torres**.  
**Guilherme** Henrique Valente Rodrigues da **Silva**.  
**Hermínio** José Sobral **Loureiro Gonçalves**.  
**Hugo** José **Teixeira Velosa**.  
**João** Bosco Soares **Mota Amaral**.  
**João** Carlos Barreiras **Duarte**.  
**João** do Lago de Vasconcelos **Mota**.  
**João** Eduardo Guimarães **Moura de Sá**.  
**Joaquim** Manuel **Cabrita Neto**.  
**Jorge** Paulo de Seabra **Roque da Cunha**.  
**José** Álvaro Machado **Pacheco Pereira**.  
**José** Augusto **Gama**.  
**José** Augusto Santos da **Silva Marques**.  
**José** Bernardo Veloso **Falcão e Cunha**.  
**José** Júlio Carvalho **Ribeiro**.  
**José** Luís Campos **Vieira de Castro**.  
**José** Manuel **Costa Pereira**.  
**Lucília** Maria Samoreno **Ferra**.  
**Luís** Carlos David **Nobre**.  
**Luís** Manuel Gonçalves **Marques Mendes**.  
**Luís** Maria de Barros Serra **Marques Guedes**.  
**Manuel** Acácio Martins **Roque**.  
**Manuel** Alves de **Oliveira**.  
**Manuel** Castro de **Almeida**.  
**Manuel** Filipe Correia de **Jesus**.  
**Manuel** Joaquim Barata **Frexes**.  
**Manuel** Maria **Moreira**.  
**Maria** de Lourdes Lara **Teixeira**.  
**Maria** Eduarda de Almeida **Azevedo**.  
**Maria** Luísa Lourenço **Ferreira**.  
**Maria** Manuela Aguiar Dias **Moreira**.  
**Maria** Manuela Dias **Ferreira Leite**.  
**Mário** da Silva Coutinho **Albuquerque**.  
**Miguel** Bento Martins da Costa de **Macedo e Silva**.  
**Miguel** Fernando Cassola de **Miranda Relvas**.  
**Pedro** José da **Vinha Rodrigues Costa**.  
**Pedro** Manuel Mamede **Passos Coelho**.  
**Rolando** Lima **Lalanda Gonçalves**.  
**Rui** Fernando da **Silva Rio**.  
**Rui** Manuel Lobo **Gomes da Silva**.  
**Sérgio** André da **Costa Vieira**.

Partido do Centro Democrático Social — Partido Popular (CDS-PP):

**Augusto** Torres **Boucinha**.  
**Fernando** José de **Moura e Silva**.  
**Francisco** Amadeu Gonçalves **Peixoto**.  
**Gonçalo** Filipe Ribas **Ribeiro da Costa**.  
**Ismael** António dos Santos **Gomes Pimentel**.  
**Jorge** Alexandre **Silva Ferreira**.  
**Manuel** José Flores **Ferreira dos Ramos**.  
**Nuno** Jorge Lopes **Correia da Silva**.  
**Nuno** Kruz **Abecasis**.

Partido Comunista Português (PCP):

**António** Filipe Gaião **Rodrigues**.  
**António** João **Rodeia Machado**.  
**Bernardino** Jose **Torrão Soares**.  
**João** Antonio Gonçalves do **Amaral**.  
**João** Cerveira **Corregedor da Fonseca**.  
**Joaquim** Manuel da **Fonseca Matias**.  
**José** Fernando Araújo **Calçada**.  
**Luís** Manuel da **Silva Viana de Sá**.  
**Maria** Luísa Raimundo **Mesquita**.  
**Maria** Odete dos **Santos**.  
**Octávio** Augusto **Teixeira**.

Partido Ecologista Os Verdes (PEV):

**Heloísa** Augusta Baião de Brito **Apolónia**.  
**Isabel** Maria de Almeida e **Castro**.

Deputado independente:

**José** Mário de **Lemos Damião**.

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Srs. Deputados, não há expediente, pelo que passamos de imediato à ordem de trabalhos para hoje que consta de perguntas ao Governo.

A primeira pergunta é formulada pela Sr.<sup>a</sup> Deputada **Natalina Moura** que, por razões de saúde, não pode estar presente, sendo substituída pelo Sr. Deputado **António José Dias**. Esta pergunta, sobre o caudal ecológico — barragem do Lindoso/rio Lima, será respondida pela Sr.<sup>a</sup> Ministra do Ambiente.

Tem, então, a palavra o Sr. Deputado **António José Dias**, que dispõe de 3 minutos.

O Sr. **António José Dias** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> Ministra do Ambiente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: A questão que pretendo colocar tem a ver com o caudal ecológico do rio Lima ou, mais propriamente, com a falta de caudal ecológico neste rio, mas, antes de mais, visa assegurar a réstia de possibilidade de vida do rio Lima e da sua fauna piscícola.

É sabido que as espécies como o sável, o salmão, a truta e a lampreia estão seriamente ameaçadas neste momento, com a gravidade acrescida de os rios Minho e Lima constituírem os derradeiros suportes destas espécies em Portugal, principalmente da última, a lampreia.

A jusante da barragem do Alto Lindoso, numa extensão de cerca de 7 km, o rio, em determinadas alturas, não existe. O desrespeito pela manutenção do caudal ecológico é igualmente grave a jusante da barragem de Tovedo.

É necessário sublinhar que esta situação não é recente, não é de hoje. Na verdade, esta falta de respeito por parte da EDP, este incumprimento da lei, verifica-se praticamente desde o início das obras de construção das duas barragens.

Ainda bem que esta situação é denunciada e que, hoje, já se caminha para a sua resolução. É que se, tal como está, o «estado de saúde» do rio Lima não é bom e com a construção de mais um açude no leito do rio, por parte da Câmara Municipal de Ponte de Lima, as coisas pioram, principalmente no que concerne às espécies migratórias que vão passar a encontrar mais um obstáculo que grande parte não consegue transpor.

Posto isto, passo a colocar várias perguntas à Sr.<sup>a</sup> Ministra.

Em primeiro lugar, quando é que a EDP vai ser fiscalizada, obrigada a cumprir a lei e a respeitar o rio Lima e a sua vida?

Em segundo lugar, quando é que esta barreira artificial, construída no leito do rio, em Ponte de Lima, é alterada de forma a permitir as migrações dos peixes? É que, Sr.<sup>a</sup> Ministra, isto tem acontecido e, infelizmente, ainda acontece, no Parque Nacional Peneda-Gerês, o único parque nacional.

Finalmente, até quando vamos tolerar esta situação intolerável?

O Sr. Presidente (João Amaral): — Para responder, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Ministra do Ambiente, para o que dispõe de 3 minutos.

A Sr.<sup>a</sup> Ministra do Ambiente (Elisa Ferreira): — Sr. Presidente, Sr. Deputado António José Dias, agradeço a sua questão, na medida em que faz sobressair a importância da gestão ambiental de grandes empreendimentos, de importância indiscutível em termos económicos mas que, frequentemente, têm uma enorme repercussão em matéria ambiental.

Ao falarmos da barragem do Alto Lindoso, tenho de começar por dirigir-me ao Sr. Deputado para lhe dizer que me permita uma correcção pois o problema com o caudal ecológico remonta ainda mais atrás. É que a barragem do Alto Lindoso veio substituir a antiga barragem do Lindoso, a qual já tinha enormes deficiências. A seguir, houve um período de vários anos em que funcionou uma ensecadeira para se fazer a obra desta barragem e, terminada esta, a barragem entrou em funcionamento sem ter aberto qualquer caudal ecológico.

Isto significa que o problema existe há talvez 30 anos, somando o tempo de construção da antiga barragem com o da actual. Portanto, não é, de facto, um problema novo. No entanto, talvez seja mais recente a percepção que todos temos, em particular o Ministério do Ambiente, quanto à necessidade de ajustar estas obras do ponto de vista ambiental. Daí que tenha sido este Governo o que, pela primeira vez, exigiu à EDP que fizesse funcionar as aberturas da barragem que estavam previstas no estudo de impacte ambiental, a nosso ver, um pouco insuficientes, mas que datavam de 1991, precisamente com vista ao restabelecimento de algum caudal.

Todos temos a noção de que quando se larga água há uma perda energética e, portanto, não é uma acção que não tenha por trás uma discussão económica. É posição do Ministério do Ambiente que esses valores económicos devem ser relativizados quando estão em cima da mesa valores mais profundos, como é o caso dos valores ambientais.

Assim, pela primeira vez ao fim de todo este tempo, assinou-se um convénio com a EDP, a 24 de Janeiro de 1997, o que constituiu um passo de ruptura com uma apatia tolerada pela Administração no passado. De acordo com aquele convénio, está em curso um estudo, durante três anos, envolvendo a Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro e o Instituto Superior de Agronomia, para se calcular qual deve ser o caudal que garanta um mínimo de vida, digamos assim, naquela zona e mesmo, se possível, para restabelecer uma situação próxima da que existia inicialmente, antes de haver barragem. No entanto, deixe-me dizer-lhe que, mesmo na-

quela altura, por vezes, no Verão, o caudal quase não existia.

De qualquer modo, este estudo, que terá a duração de três anos, vai tratar não só da avaliação do caudal mais ajustado ao restabelecimento de vida em condições próximas das condições de partida como inclui a recuperação paisagística do troço que, neste momento, está seco. Estudar-se-á ainda a monitorização das condições de funcionamento da eclusa dos peixes da barragem de Tovedo e, durante o período do estudo, impor-se-á à EDP a manutenção de um caudal que foi calculado em função do estudo de impacte ambiental inicial, o qual poderá ser corrigido após a conclusão do estudo. Esse caudal implica um volume de 0,5 m<sup>3</sup>/s de água, no Verão, e de 3 m<sup>3</sup>/s, no Inverno.

A EDP está a ser acompanhada não só pelas entidades que estão a realizar o estudo como, permanentemente, pelos serviços do Parque Nacional Peneda-Gerês, pois trata-se de um projecto que se insere na área daquele. Portanto, estamos a monitorizar algumas conclusões preliminares.

O estudo de recuperação paisagística está em apreciação no Ministério e foi apresentado há uns meses atrás pela própria EDP, enquanto o estudo global, nas suas várias componentes, ascende a 40 000 contos, financiados em 75% pela EDP e em 25% pelo Ministério do Ambiente.

Este é, pois, Sr. Deputado, o quadro de um problema que, infelizmente, já vem de bem longe e que, pela primeira vez, foi tratado e resolvido por este Governo, a partir de Janeiro de 1997.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente (João Amaral): — Para fazer uma pergunta adicional, tem a palavra o Sr. Deputado António José Dias, dispondo de 2 minutos.

O Sr. António José Dias (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> Ministra, agradeço o seu esclarecimento. Aliás, eu próprio já sabia que este assunto estava a ser resolvido, embora não ao pormenor que esclareceu, mas ainda bem que as coisas estão já nesse ponto.

No entanto, a Sr.<sup>a</sup> Ministra não respondeu à segunda parte da minha pergunta. Ou seja, peço-lhe desculpa, mas não me respondeu à questão que lhe coloquei em relação ao açude construído em Ponte de Lima pela respectiva câmara municipal, pelo que gostava que me desse algum esclarecimento.

O Sr. Presidente (João Amaral): — Para pedir esclarecimentos adicionais, inscreveram-se os Srs. Deputados Roleira Marinho, Isabel Castro, Américo Sequeira, Augusto Boucinha, Manuel Varges e Joaquim Matias.

Tem a palavra o Sr. Deputado Roleira Marinho.

O Sr. Roleira Marinho (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> Ministra, a Directiva n.º 92/43/CEE explicita, nos seus diversos anexos, os critérios de pesquisa, identificação e selecção de sítios candidatos a integrarem a Rede Natura 2000. Foi com base nesses critérios que o Governo português propôs o rio Lima para integrar a Lista Nacional de Sítios. E isto é novo, Sr.<sup>a</sup> Ministra.

Diz a EDP que mantém o caudal ecológico a jusante de Tovedo em 4 m<sup>3</sup>/s, o que é manifestamente insuficiente. Mas

diz mais: mantém igual caudal de 4 m<sup>3</sup>/s entre a barragem do Lindoso e a cabeça da barragem de Tovedo, «embora a tal não seja obrigada» — pasme-se, Sr.<sup>a</sup> Ministra!

Assim, nós reclamamos da EDP, através da tutela e do Ministério do Ambiente, que se estabeleça e se garanta um caudal ecológico capaz nas barragens de Tovedo e do Lindoso, cumprindo a directiva comunitária e a resolução do Governo, que determina a integração do rio Lima na Lista Nacional de Sítios e impõe que tal caudal ecológico assegure a biodiversidade através da conservação do *habitat* da fauna e da flora daquele rio.

De momento, como demonstram sucessivas denúncias chegadas à Assembleia da República e os Deputados puderam constatar há dias, a EDP não assegura em Lindoso-Tovedo o necessário caudal ecológico. Ninguém fiscaliza aquelas condições ecológicas, ninguém parece responsável por coisa nenhuma.

Quando será que o Ministério do Ambiente assume a responsabilidade que lhe cabe e impõe o cabal cumprimento dos compromissos que assinou quando decidiu integrar aquela zona na área da Rede Natura 2000? Quando e como se propõe o Ministério do Ambiente...

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Sr. Deputado, tem de terminar pois já excedeu o seu tempo.

O **Orador**: — ... criar as condições que restitua ao rio Lima a vida e a riqueza faunícolas em vias de extinção?

O Sr. **Carlos Coelho** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Sr. Deputado Roleira Marinho, a questão é a seguinte: o Regimento estabelece que os Deputados dispõem de 1 minuto para fazer pedidos de esclarecimento adicionais e o Sr. Deputado gastou 2.1 minutos. Acresce que o Sr. Deputado nem sequer falou de improviso, escreveu, o que significa que assumiu à partida que ia ultrapassar o tempo de que dispunha.

Assim, pergunto aos Srs. Deputados se estão de acordo em que cada orador possa utilizar o dobro do tempo de que dispõem. Acha que podemos sair daqui lá para as 16 horas?

Pergunto, ainda, se o Sr. Deputado considera que é o único que pode utilizar o dobro do tempo, enquanto os outros têm de conter-se dentro do que está estipulado.

Peço desculpa por ter isolado o seu caso, mas temos de definir as regras no começo dos trabalhos e é altura de fazê-lo. Portanto, ao fazer esta observação, não estou a discutir com o Sr. Deputado Roleira Marinho, estou a colocar todos os Srs. Deputados perante a necessidade de se conterem.

Sr.<sup>a</sup> Deputada Isabel Castro, tem a palavra.

A Sr.<sup>a</sup> **Isabel Castro** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> Ministra, a questão que lhe coloco é a seguinte: diz a Sr.<sup>a</sup> Ministra que, perante a constatação, óbvia para todos, de que o caudal ecológico não era respeitado no passado, firmou um compromisso com a EDP. Ora, se, para o Governo, resolver um problema é pô-lo no papel, poderá dizer que o resolveu. No entanto, não é disso que se trata e a questão que se coloca é a da constatação óbvia de que o caudal ecológico não está

a ser cumprido. Portanto, o Ministério está, pura e simplesmente, a desresponsabilizar-se e a escudar-se num papel assinado para dizer que nada tem a ver com o assunto.

Um outro esclarecimento que gostaria que a Sr.<sup>a</sup> Ministra me desse tem a ver com o açude que foi construído. É que o nosso colega do Partido Socialista disse que o açude foi construído pela Câmara Municipal de Ponte de Lima, o que é certo, mas foi construído com dinheiros do POA (Programa Operacional do Ambiente) e, portanto, teve todo o conhecimento do Ministério do Ambiente. Aliás, a Sr.<sup>a</sup> Ministra deslocou-se ao local para inaugurar a obra, que não foi feita num sítio qualquer mas, sim, num troço do rio Lima que faz parte da Rede Natura 2000 e, presumo, não por acaso.

Assim, a questão que coloco é a de saber como é que, com tanta ligeireza, o Ministério deu «a benção» a uma obra destas.

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Tem a palavra o Sr. Deputado Américo Sequeira.

O Sr. **Américo Sequeira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> Ministra, subscrevo todos os reparos que foram feitos acerca do caudal ecológico. Quem, como eu, conhece, há mais de 50 anos, aquele rio e toda aquela região sabe que, hoje, nada existe de rio numa extensão de 6 km ou 7 km a jusante da barragem.

Para além de subscrever todas as queixas que referi, queria fazer-lhe uma pergunta. Como é que haveremos de estabelecer uma situação de justiça para a fruição turística e desportiva das águas da albufeira do Lindoso quando estamos obrigados a não usar barcos de motor, portanto susceptíveis de provocarem poluição, enquanto as mesmas águas, ali ao lado, são liberrimamente usadas e abusadas pelos nossos vizinhos espanhóis?

O Sr. **Roleira Marinho** (PSD): — Muito bem!

O **Orador**: — Sr.<sup>a</sup> Ministra, como haveremos de encontrar uma solução em que seja estabelecida a justiça e possamos, no respeito, obviamente, pela qualidade das águas, no respeito pelas questões ecológicas, ter direitos iguais?

**Vozes do PSD**: — Muito bem!

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Tem a palavra o Sr. Deputado Augusto Boucinha.

O Sr. **Augusto Boucinha** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> Ministra do Ambiente, a resposta que V. Ex.<sup>a</sup> deu ao Sr. Deputado António José Dias satisfez-me; no entanto, integrado numa delegação da Comissão de Administração do Território, Poder Local, Equipamento Social e Ambiente, visitei o Alto Minho e perturbou-me ouvir, de viva voz, dos diversos autarcas que desconhecem esse protocolo, pelo que gostava de ouvir a opinião da Sr.<sup>a</sup> Ministra.

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Vargues.

O Sr. **Manuel Vargues** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> Ministra do Ambiente, todos nós sentimos localmente a gravidade

desta situação, todos nós pudemos ouvir que, para além da gravidade desta situação, infelizmente, há quem, ao longo do rio e na calada da noite, instale redes para colher espécies e impedir a sua desova, o que significa que, de acordo com o que a Sr.<sup>a</sup> Ministra referiu, é necessária uma acção inspectiva eficaz.

Da sua exposição, entendi que essa fiscalização cabe ao Instituto de Conservação da Natureza, via direcção do Parque. Pergunto: tendo em conta a gravidade da situação, essa fiscalização não deveria também caber à Inspecção-Geral do Ambiente e assim termos garantia de uma maior eficácia?

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Tem a palavra o Sr. Deputado Joaquim Matias.

**O Sr. Joaquim Matias (PCP):** — Sr. Presidente. Sr.<sup>a</sup> Ministra do Ambiente, uma delegação, de que fiz parte, da Comissão de Administração do Território, Poder Local, Equipamento Social e Ambiente deslocou-se ao Alto Minho e V. Ex.<sup>a</sup> não nos deu o prazer de visitar connosco a tragédia que é a situação em que se encontra o rio Lima.

Porque ficaram muitas perguntas no ar, gostava que me esclarecesse algumas dúvidas que tenho. A Sr.<sup>a</sup> Ministra diz que ainda se vai determinar o caudal ecológico, através da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro. Então, com que bases e que acordou com a EDP um protocolo em que esse caudal vai ser de 0,5 m<sup>3</sup>/s, no Verão, e de 4 m<sup>3</sup>/s, nos períodos de cheia?

Mais: com que critérios foram alargados os pressupostos com que a barragem tinha sido feita, de 8,1 m<sup>3</sup>, ou seja, 16 vezes mais, estabelecidos pela Faculdade de Ciências e Tecnologia do Porto e por que é que esta Universidade foi preterida em favor da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro? São perguntas concretas em relação às quais interessa dar resposta.

A Sr.<sup>a</sup> Ministra diz também que vai procurar determinar e controlar o caudal ecológico. Pergunto: com que meios — não é certamente com uma medida de litro! — é que o Parque Natural, através do Instituto de Conservação da Natureza, vai medir o caudal que passa no rio e o débito da EDP que não é controlado por ninguém?

**Vozes do PCP:** — Muito bem!

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Ministra do Ambiente, para responder.

**A Sr.<sup>a</sup> Ministra do Ambiente:** — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Vou tentar responder às várias questões colocadas, mas quero desde já dizer que há duas que devem ser separadas. É que a questão colocada pelo Sr. Deputado António José Dias e pela Sr.<sup>a</sup> Deputada Isabel Castro diz respeito ao açude de Ponte de Lima e não tem a ver com a do caudal do Alto Lindoso.

A questão relativa ao açude de Ponte de Lima tem a ver com uma requalificação urbanística levada a cabo pela Câmara Municipal de Ponte de Lima, que permitiu que toda a área em volta do centro urbanístico, nas margens do rio, fosse requalificada e transformada num espaço de lazer que pudesse ser aproveitado por todos os cidadãos. Esta

requalificação de uma área de uma beleza espantosa ao longo do rio Lima é de uma valia muito grande em prol da educação ambiental e da sensibilidade do cidadão em geral face à natureza.

No entanto, há um problema técnico que os senhores referiram. É que se fez, sob responsabilidade da Câmara, mas com o patrocínio financeiro e acompanhamento técnico do Ministério do Ambiente, um espelho de água que incluiu um pequeno açude. No acto da inauguração, tive oportunidade de falar com uma ou duas associações de pescadores que colocaram a questão de saber se aquele açude impediria ou não a subida das lampreias no rio. Os técnicos afirmavam que não impedia a subida; no entanto, actualmente, parece que o problema se coloca mesmo. Pela nossa parte, estamos atentos à questão e a situação é uma, de duas: ou a Câmara Municipal faz a rectificação no curto prazo — a inauguração foi há uns meses e num período de Inverno em que não se podia testar —, ou nos próprios notificaremos de imediato a Câmara Municipal para que faça essa rectificação e construa uma escada de subida de peixes adaptada à situação específica das lampreias que não é, digamos, uma espécie enquadrável nos projectos normais de engenharia, é uma espécie onde temos, todos nós, mesmo os engenheiros, algumas dificuldades técnicas. Essa situação existe, esta identificada e ou a Câmara Municipal se propõe rapidamente resolver a questão ou a resolveremos nós de uma forma urgente.

A outra questão, diferente, é a relativa à barragem do Lindoso. Disse o Sr. Deputado Roleira Marinho «pasmese». Mas eu também estou pasmada! Como é possível que, desde 1971 até o ano passado, nada tivesse sido feito e não houvesse caudal nenhum?! É que, neste momento, nós estamos a discutir se o caudal é de 4 m<sup>3</sup>/s se é de 3 m<sup>3</sup>/s, se é suficiente ou insuficiente. Mas o que é certo é que encontramos uma polémica completamente desregulada entre a pessoa que, na altura, era o director do Parque e a pessoa que, na altura, estava à frente da EDP ao nível local, polémica completamente sem regra e o rio completamente seco! De facto, durante todo este tempo, em que parece que o assunto não tinha a ver com ninguém e, sobretudo, não tinha a ver com o Ministério do Ambiente, porque a polémica estava estabelecida ao nível local e de forma completamente desregulada, durante todo esse tempo, repito, nada se fez.

Ora bem, neste momento, existe a solução do problema. E aqui aproveitava para responder ao Sr. Deputado Joaquim Matias sobre a razão por que decidimos um caudal de 0,5 m<sup>3</sup>/s de água, no Verão, e de 3 m<sup>3</sup>/s de água, no Inverno. Porque essas eram as condições que, na altura da construção da barragem, o estudo anterior, de 1971, feito pela Direcção-Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas, recomendava.

**O Sr. Joaquim Matias (PCP):** — Não é essa a informação que tenho!

**A Oradora:** — Sr. Deputado, se quiser, mostro-lhe o documento base. Aliás, o próprio projecto da barragem está feito para permitir a passagem de um caudal entre 1 a 4 m<sup>3</sup>/s. O valor que referiu de 8 m<sup>3</sup> é para mim desconhecido, dado que a estrutura física da barragem só permite a passagem de 1 a 4 m<sup>3</sup>/s. A não ser que façamos uma alteração de toda a obra!

Assim, nesse quadro, foi estabelecido um valor que pareceu equilibrado, enquanto no estudo em curso se acerta concretamente o valor do caudal que deve passar. Ou seja, calculou-se um caudal dentro do quadro dos estudos preliminares que tinham determinado qual era a abertura da barragem que deveria ser incluída na obra de engenharia. É evidente que podemos chegar à conclusão de que temos de fazer uma barragem nova, mas isso tem que ser bem ponderado.

Sr. Deputado Augusto Boucinha, em relação à sua pergunta, penso que as más notícias andam rápido e as boas não andam e talvez seja essa a única explicação para não ser mais sofisticada a minha resposta. É que aquando da assinatura deste protocolo com a EDP, tive a preocupação de lhe dar o máximo de visibilidade, porque achei que era um assunto importante. Os próprios presidentes de câmara e de junta foram convidados para uma sessão, eu estive na barragem e até houve uma reportagem na televisão sobre o assunto. Não sei que outros meios possa utilizar, mas conto com os Srs. Deputados para informarem daquilo que está em curso, até porque o contributo das pessoas que vão acompanhando o desenvolvimento da questão é extremamente importante para se manter activa a pressão sobre a EDP e o próprio Parque. Enfim, é mais um elemento que agradeço que partilhe desta nossa preocupação.

O Sr. Deputado Manuel Vargues levantou uma questão relativa à Inspecção-Geral do Ambiente. Nós temos, no espaço, guardas florestais e guardas da natureza, temos o director do Parque permanentemente a acompanhar esta questão e daí que não me pareça um caso que requeira a intervenção da Inspecção-Geral do Ambiente. Esta, normalmente, é canalizada para acções onde há uma grande complexidade técnica, uma grande necessidade de quase fazer investigação sobre as causas de uma determinada fonte poluente. No caso concreto, há dois agentes, ou seja, há o Parque e a EDP e há um medidor de caudal. Por todos estes motivos, não me parece muito difícil fazer o acompanhamento e a verificação, mas, embora pense que o assunto possa ser levado à Inspecção-Geral do Ambiente, cabe ao Ministério do Ambiente, através do Parque, obrigar a EDP a fazer diferente, se for o caso.

Portanto, não há qualquer tipo de apatia, há uma presença e uma atenção permanentes — aliás, as universidades vão apresentando fases do respectivo estudo. O estudo de requalificação paisagística está a ser apreciado pelo Ministério e penso que, finalmente, se encontrou solução para o problema da inserção da barragem do Lindoso no Parque, que é um problema premente.

Uma última nota para dizer ao Sr. Deputado Américo Sequeira que penso que é grave que os espanhóis estejam a poluir algumas das nossas águas e é grave também porque, como certamente sabera, estão a extrair areias em sítios onde nós não autorizamos. Esse assunto foi levado à Comissão dos Rios Internacionais, ao nível diplomático mais elevado, e também já foi colocada à Xunta da Galiza, directamente ao seu presidente, Fraga Iribarne. Temos feito pressão permanente, mas, sendo evidente que não temos tutela sobre as águas espanholas, penso que a pressão tem de se manter, pois essa actuação causa problemas em locais onde nos estamos a conter e a gerir ambientalmente bem as áreas de grande valorização — pelos menos, aí estamos à frente dos espanhóis, valha-nos isso! Enfim, é uma má solução, mas é uma solução

que só valoriza a nossa situação e so nos dá crédito para existirmos, cada vez mais e pelos meios mais prementes, um cumprimento equilibrado de um lado e de outro da fronteira.

**Vozes do PS: — Muito bem!**

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Srs. Deputados, assistem à nossa sessão um grupo de 50 alunos da Escola Secundária Barbosa du Bocage, de Setúbal, um grupo de 18 alunos da Escola Secundária Fonseca Benevides, de Lisboa, um grupo de 60 alunos da Escola Secundária Marques de Castilho, de Águeda, e um grupo de juristas alemães, que nos visitam a pedido da Embaixada Alemã, para os quais peço a vossa habitual saudação.

*Aplausos gerais, de pé.*

Srs. Deputados, a segunda pergunta, formulada pelo Sr. Deputado do CDS-PP Gonçalo Ribeiro da Costa, tem como tema a despoluição da bacia do Lis e Lena e da ribeira de Seiça. Acontece que a terceira pergunta, formulada pela Sr.<sup>a</sup> Deputada de Os Verdes Isabel Castro, também versa a despoluição do rio Lis e ribeira de Seiça.

Nesse sentido, já tenho o acordo dos Srs. Deputados Gonçalo Ribeiro da Costa e Isabel Castro para que as duas perguntas sejam formuladas conjuntamente, dispondo cada um dos Srs. Deputados de 3 minutos para o efeito. No final, a Sr.<sup>a</sup> Ministra do Ambiente responderá.

Tem a palavra o Sr. Deputado Gonçalo Ribeiro da Costa.

O Sr. **Gonçalo Ribeiro da Costa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> Ministra do Ambiente, a poluição da bacia dos rios Lis e Lena e da ribeira de Seiça é conhecida, pelo menos, desde há 15 anos. O diagnóstico, os estudos sobre a situação já se encontram concluídos e as soluções para resolver o problema também estão encontradas.

Simultaneamente, ao longo destes últimos 15 anos, à medida que se iam desenrolando estudos, mais estudos e mais estudos, também se iam formulando promessas, mais promessas e mais promessas. Promessas, essas, que têm autores vários, datas várias e proveniências várias, o que nos deixa particularmente à vontade e, sobretudo, deveria servir como garantia acrescida para aquelas cerca de 200 000 pessoas que vivem em torno da bacia hidrográfica no sentido de que, mais cedo ou mais tarde, concluídos os estudos, se iniciaria a obra.

Como disse, essas foram promessas feitas por vários ministros de diferentes governos e eu próprio tive oportunidade de me reunir com o Sr. Secretário de Estado dos Recursos Naturais, em conjunto com uma associação de suinicultores, que lhe foi expor a sua pretensão: um financiamento à construção de uma ETAR para tratar os efluentes suinícolas no concelho da Batalha. Nessa reunião, o Sr. Secretário de Estado reafirmou o empenho do Governo em dar seguimento ao projecto de despoluição do rio Lis e disse aos suinicultores que o objectivo deles seria integrado num outro mais vasto, que todos pretendemos atingir.

Por outro lado, também a associação de suinicultores do concelho de Leiria desenvolveu várias acções no sentido de se resolver o problema das ETAR que estão sob a gestão daquela associação.

Já este Ministério do Ambiente, a Ministra e o Secretário de Estado deste Governo prometeram que resolveriam esta situação, nomeadamente apoiando a associação para que se instalasse a produção de biogás naquelas ETAR, tornando-as rentáveis e, mesmo, auto-suficientes em termos económicos. No entanto, hoje a situação continua por resolver, como é sabido.

Depois de todo este relambório de promessas, de estudos e mais estudos, finalmente, fomos surpreendidos com a possibilidade de a obra, afinal, não ser executada por falta de financiamento comunitário, nem no presente, nem no futuro Quadro Comunitário de Apoio!

O Sr. Presidente (João Amaral): — Queira terminar, Sr. Deputado.

O Orador: — Termina já, Sr. Presidente.

Todavia, como a Sr.<sup>a</sup> Ministra já nos habituou ao facto de o Ministério do Ambiente trabalhar a várias vozes, não ficámos surpreendidos quando V. Ex.<sup>a</sup> disse à Sr.<sup>a</sup> Presidente da Câmara Municipal de Leiria (segundo as palavras da Sr.<sup>a</sup> Presidente da Câmara, que, julgo, não serão inverdadeiras) que não ligasse ao papel — o papel era uma carta de um serviço do Ministério do Ambiente —, porque ia haver dinheiro e a obra iria mesmo para a frente.

Como os leirienses, aquelas 200 000 pessoas já estão cansadas de promessas e contrapromessas, gostaria de ouvir, da boca da Sr.<sup>a</sup> Ministra, de uma vez por todas, se vai ou não haver financiamento para a obra — se esse financiamento é comunitário ou nacional, é indiferente, porque o dinheiro é todo igual! Mas, já agora, e por mera curiosidade, esclareçamos de onde é que vem esse financiamento, embora esse dado, repito, seja indiferente.

Em segundo lugar, diga-nos para quando se prevê o início da execução das obras, a conclusão das mesmas e, finalmente, qual é o custo previsível para que, de uma vez por todas, o rio Lis e toda aquela bacia hidrográfica seja despoluída.

Permita-me, Sr.<sup>a</sup> Ministra, que insista numa resposta conclusiva e concreta...

O Sr. Presidente (João Amaral): — Sr. Deputado, já ultrapassou em muito o tempo de que dispunha para formular a sua pergunta.

O Orador: — Termina em 3 segundos, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente (João Amaral): — Um, dois, três...

O Orador: — Permita-me, dizia, que insista numa resposta conclusiva e concreta, porque todos estamos cansados e a Sr.<sup>a</sup> Ministra compreenderá que as respostas evasivas não resolvem o problema e os anseios daquela gente.

Sr. Presidente, muito obrigado pela sua benevolência.

O Sr. Presidente (João Amaral): — Sr. Deputado, quando formular a sua segunda pergunta, terá apenas 1 minuto e não 2. Creio que será um negócio aceitável; caso contrário, vou ser obrigado a dizer que o PP está com problemas de gestão do tempo, o que seria muito inadequado neste tempo histórico...

Para formular a sua pergunta, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Isabel Castro, que dispõe de 3 minutos para o efeito.

A Sr.<sup>a</sup> Isabel Castro (Os Verdes): — Sr. Presidente. Sr.<sup>a</sup> Ministra do Ambiente, a questão que estamos a tratar tem, como é óbvio, grandes reflexos na região de Leiria — não só em Leiria mas em todos os cinco municípios dessa região — que, desde há muito, vem reclamando a despoluição da bacia do rio Lis e da ribeira de Seiça.

Esta era uma promessa antiga, como muitos se lembram; o próprio Engenheiro Macário Correia, há muitos anos atrás, prometeu que voltaria ao rio Lis depois de ele estar despoluído, mas teve o bom senso de nunca regressar...

Todavia, a questão que hoje se coloca prende-se já com um outro tempo, designadamente com a apresentação, pela Associação de Municípios da Alta Estremadura, no início do ano passado, de um projecto de candidatura para uma intervenção global de despoluição, intervenção essa que, por ser multidisciplinar, era composta por vários programas que iriam ter como resultado a despoluição da bacia.

Concretamente, estava previsto um financiamento de 1 722 977 contos que, segundo a Sr.<sup>a</sup> Ministra, em resposta a um nosso requerimento, seria canalizado pelo PROCENTRO, bem como um outro financiamento e, sobretudo — e aqui é que residia a grande esperança e a grande pompa atribuída ao protocolo estabelecido com a Associação de Municípios da Alta Estremadura, em Fevereiro do ano passado, — uma candidatura no montante de 6 911 504 contos, apresentada ao Fundo de Coesão. Esta foi, aliás, uma candidatura largamente anunciada: o próprio Sr. Governador Civil de Leiria dizia que ela mostrava bem como o Governo dava importância a este projecto, que era fundamental para a região.

Todavia, estamos agora perante uma situação bizarra, que se prende, precisamente, com uma carta da Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional, a propósito do tal projecto que era suposto ser integrado — como são sempre todos, porque esta é uma preocupação (diz-se!) que não está apenas no papel, é uma realidade... —, na qual pode ler-se que a candidatura em causa, ao Fundo de Coesão, foi apresentada fora de prazo e quando já se sabia previamente que não havia disponibilidade financeira. E mais: que a candidatura não foi considerada prioridade política! Quem o diz é um órgão de um outro ministério do mesmo Governo.

Como é possível que um Governo assuma compromissos, que é suposto merecerem alguma credibilidade — já que o Estado deve ser visto como uma pessoa de bem —, com cinco municípios e, depois, venha dizer que não existem meios, nem garantias de, tão pouco, vir a transferir essa candidatura para o período pós-1999, uma vez que ela não constituiu uma prioridade política, entrou fora de prazo e, à partida, já se sabia que não havia disponibilidade financeira! O que é que isto significa, Sr.<sup>a</sup> Ministra?

O Sr. Presidente (João Amaral): — Para responder, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Ministra do Ambiente.

A Sr.<sup>a</sup> Ministra do Ambiente: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, agradeço as questões que me colocaram, na medida em que me permite simplificar e clarificar a leitura de um problema que aflije cerca de 200 000 pessoas, bem como



a todos nós, porque se trata, de facto, de um pólo intenso de poluição.

Começo por fazer a seguinte nota prévia: como sempre, o Governo está interessado, nessa como noutras zonas do País, em apoiar, estimular e coordenar as intervenções que sejam levadas a cabo, mas penso que não podemos transferir a responsabilidade das entidades a quem compete o tratamento da poluição para uma entidade central.

Com isto, quero dizer que todos temos de ter a noção de que os esgotos urbanos têm ser tratados pelas câmaras municipais e os esgotos industriais ou agro-industriais têm de ser tratados por quem produz essas fontes poluidoras. Assim, antes de mais nada, quem é responsável pelo tratamento dos esgotos de uma suinicultura é o dono da suinicultura, isto é, quem beneficia com a exploração.

Penso que ninguém admitiria, muito menos os Srs. Deputados do PP, que fossem os contribuintes, em geral, deste país, através do Orçamento do Estado ou através dos fundos comunitários, a pagar custos privados, em que os lucros são privados e os custos são públicos!

Portanto, em primeira mão, a responsabilidade é de quem polui, no caso de se tratar de uma actividade económica; já no que diz respeito aos esgotos urbanos, a responsabilidade é das câmaras municipais.

Faço esta nota prévia apenas para que não se confunda quem reclama o quê!

Relativamente ao projecto de candidatura, acredito e aceito que as pessoas e os Srs. Deputados que acompanham o processo estejam absolutamente fartos das promessas. Mas das promessas deste Governo não devem estar fartos, porque logo no ano de 1996 começámos a trabalhar com as câmaras municipais e com a Associação Nacional de Municípios Portugueses no sentido de encontrar a melhor solução para o problema que já aqui foi devidamente equacionado, cruzando e integrando os esgotos das suiniculturas com os esgotos urbanos em sistemas colectivos que permitissem, de uma vez, tratar a totalidade do problema.

Peço desculpa, Sr.<sup>a</sup> Deputada Isabel Castro, mas a candidatura de que falou foi apresentada, de forma trabalhada e passível de ser enviada para Bruxelas, em Abril de 1997, pela Associação Nacional de Municípios Portugueses; colocaram-se ainda questões de vários tipos, da parte da administração, e ela foi enviada para Bruxelas em Novembro de 1997.

Ora, neste momento, o problema é o seguinte: herdámos um Fundo de Coesão e fundos comunitários sobreocupados com uma quantidade brutal de projectos e, portanto, quando, em finais do ano passado, surgiu este projecto finalmente capaz de ser enviado para Bruxelas, estávamos já a trabalhar basicamente com um cenário de *overbooking*, é assim que é conhecido.

Ou seja, estamos perante uma candidatura enviada e aprovada sem qualquer problema técnico e, pela nossa parte, Ministério do Ambiente, há o máximo da prioridade política, mas há um problema que, com toda a sinceridade e abertura, não podemos obviar: é que, em Portugal, as necessidades, em termos de investimento, são muito superiores aos meios que estão disponíveis.

Já agora, chamo a atenção dos Srs. Deputados para um problema que me parece fundamental. Neste momento, sem dar cumprimento às novas directivas que estão em aprova-

ção em Bruxelas, encontram-se em Bruxelas 88 milhões de contos de *overbooking* — e não apenas este projecto! — só em termos de Fundo de Coesão, em matéria de ambiente.

Portanto, a pressão e a dinâmica, em termos de investimentos ambientais, é muito maior do que as disponibilidades financeiras. E tem sido feita uma gestão cuidadosa dessas disponibilidades.

O que é que isto significa e por que é que o projecto é enviado para Bruxelas — e aqui respondo, em particular, à Sr.<sup>a</sup> Deputada Isabel Castro? Isso ocorre, pura e simplesmente, porque os financiamentos para o próximo Quadro Comunitário de Apoio permitem pagar facturas que são registadas a partir das datas das candidaturas em Bruxelas, isto é, esta candidatura está, desde que deu entrada em Bruxelas, no *pipeline* para financiamento e as facturas que posteriormente vierem a ser pagas podem ser reportadas à data de entrada do projecto em Bruxelas. É este o interesse.

O que é que acontece entretanto? Acontece que, tanto no Ministério do Ambiente como nos fundos comunitários, há meios financeiros menores, menos vultuosos, que permitirão — foi isso o que comunicámos à Sr.<sup>a</sup> Presidente da Câmara Municipal de Leiria assim que nos consultou no sentido de saber qual era a situação — solucionar a questão. Agora não tenho culpa que as pessoas falem com os jornais antes de falarem com a tutela.

Portanto, tão logo a Sr.<sup>a</sup> Presidente da Câmara Municipal de Leiria me colocou a questão, a resposta que recebeu foi a de que o projecto estava em Bruxelas, entre muitos outros — e são oitenta e tal milhões de contos — que se encontram em *overbooking*, mas que, no entanto, há garantia de financiamento, uma vez que deveremos receber — pelo menos é o que esperamos e penso que nesse aspecto não há dúvidas —, ao abrigo do próximo Quadro Comunitário de Apoio, mas de 80 milhões de contos. Assim, os projectos que já se encontram em Bruxelas são prioridades assumidas formalmente, de forma burocratizada, com todos os carimbos

O Sr. Presidente (João Amaral): — Sr.<sup>a</sup> Ministra, peço-lhe que tenha em atenção o tempo de que dispõe.

O Orador: — Acabo já, Sr. Presidente.

Entretanto, não há que parar quaisquer projectos ou obras, porque há meios para financiar esta parte de lançamento de obras durante o próximo ano e meio.

Assim, o processo é simples: o projecto entrou em Bruxelas, é uma prioridade do Governo português, já não tem cobertura financeira nas verbas deste Quadro Comunitário de Apoio, é uma primeira prioridade para o próximo e, portanto, faz a transição entre os II e III Quadros Comunitários de Apoio. Entretanto, a informação que dei à Sr.<sup>a</sup> Presidente da Câmara Municipal de Leiria foi a de que podia continuar com o lançamento dos projectos e das obras exactamente como se encontra previsto na candidatura, porque o Ministério do Ambiente dispõe de meios para financiar esta fase intermédia e que, de qualquer modo, as facturas das obras que vierem a ser financiadas ao abrigo do III QCA reportam-se à data da entrada do projecto em Bruxelas, que foi em Novembro de 1997. É esse o interesse da candidatura ter ido.

Ao mesmo tempo, o projecto não tem cobertura neste QCA, está em *overbooking*, é uma primeira prioridade para

o próximo e as obras não precisam de parar nem de abrandar porque o dispêndio do primeiro ano e meio é relativamente menor e para ele encontram-se fundos de apoio. Portanto, é essa a situação.

Os montantes são de praticamente 7 milhões de contos, há seis sistemas — a ETAR mais as tubagens — e nada impede que a Associação Nacional dos Municípios Portugueses lance os projectos e inicie as obras, porque nesta fase há financiamento interno para fazer-lhes face e a seguir entre no novo QCA.

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Sr.<sup>a</sup> Ministra, dispunha de 6 minutos para responder às duas perguntas que lhe foram colocadas e excedeu-se em 2 minutos. Portanto, peço que esse tempo excedentário seja descontado no tempo de que disporá para as respostas finais.

Inscreveram-se, para pedir esclarecimentos, os Srs. Deputados Gonçalo Ribeiro da Costa, Isabel de Castro, Jorge Roque Cunha, Henrique Neto e Silva Marques.

Entretanto assinalo aos Srs. Deputados que temos neste momento, na tribuna de honra, acompanhados das respectivas delegações, o Sr. Lázaro Dias, Primeiro Vice-Presidente da Assembleia Nacional de Angola, o Sr. António Carlos Magalhães, Presidente do Senado Federal do Brasil, o Sr. António do Espírito Santo Fonseca, Presidente da Assembleia Nacional de Cabo Verde, o Sr. Malama Bacai Sanhá, Presidente da Assembleia Nacional Popular da Guiné-Bissau, o Sr. Abdul Carimo Mahomed Issá, Primeiro Vice-Presidente da Mesa da Assembleia da República de Moçambique e o Sr. Francisco Fortunato Pires, Presidente da Assembleia Nacional de S. Tomé e Príncipe, acompanhados pelo nosso Presidente da Assembleia da República, António de Almeida Santos, para os quais peço a habitual saudação de forma muito calorosa e muito amiga.

*Aplausos gerais, de pé.*

Para pedir esclarecimentos à Sr.<sup>a</sup> Ministra do Ambiente, tem a palavra o Sr. Deputado Gonçalo Ribeiro da Costa, a quem peço respeito pelo tempo de que dispõe.

O Sr. **Gonçalo Ribeiro da Costa** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> Ministra: A senhora falou em apoiar, estimular e coordenar como sendo essas as principais funções do Ministério do Ambiente. Só que o Ministério diz que apoia mas não apoia. Disse que ia apoiar a Associação de Suinicultores da região de Leiria, para tornar rentáveis as respectivas ETAR, e não apoiou; disse que ia estimular e, de facto, estimula. se entendermos por estimular as expectativas que criou em muita gente; disse que coordenava, mas também não o faz, já que, como é sabido — não só neste caso, mas também neste caso —, o Ministério do Ambiente funciona a várias vozes, sendo que, por vezes, o INAG diz uma coisa e, outras vezes, a Direcção Regional do Centro diz outra. Portanto, são várias as vozes que se ouvem, sempre muito descoordenadas.

Por último, ainda em matéria de coordenação — ou, melhor, de descoordenação — recordei, mais uma vez, a reunião que tive com o Sr. Secretário de Estado dos Recursos Naturais, onde ele, após me dizer que havia reuniões de coordenação com as diversas associações de suinicultores do País,

me prometeu que incluiria nessa coordenação a Associação de Suinicultores da Batalha.

Sucedeu que esta associação nunca foi convidada para qualquer reunião, como, aliás, depois e particularmente, o próprio Sr. Secretário de Estado reconheceu.

Portanto, em matéria de coordenação, o Ministério do Ambiente deixa muito a desejar.

Há ainda um aspecto que a Sr.<sup>a</sup> Ministra referiu — e bem — mas que não se aplica a uma das situações que assolam aquela zona: o problema das suiniculturas. Se os suinicultores não forem apoiados, o seu produto deixa de ser competitivo quando comparado com o espanhol. Portanto, o problema que se coloca é o da competitividade da economia portuguesa, para o qual o Ministério do Ambiente tem de ser sensível.

Gostava ainda de saber, Sr.<sup>a</sup> Ministra, quanto há de financiamento nacional disponível, para o ano próximo ou ainda para este ano, para que a AMAE possa lançar as obras e iniciá-las. Quanto é que há?

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Srs. Deputado, o quanto, em termos de tempo, é de 1.3 minutos de excesso. Quanto à outra parte, responderá a Sr.<sup>a</sup> Ministra.

*Risos do PSD.*

Para pedir esclarecimentos, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Isabel Castro.

A Sr.<sup>a</sup> **Isabel Castro** (Os Verdes): — Sr.<sup>a</sup> Ministra, penso que é tempo de falar claro sobre esta matéria. A Sr.<sup>a</sup> Ministra não pode dizer com todo esse «simplismo» que há *overbooking* porque, das duas uma, ou a Sr.<sup>a</sup> Ministra modera a linguagem, modera as promessas e não faz protocolos prometendo coisas que não pode, ou, então, tem de dar respostas claras.

Ora, as respostas claras são aquelas que a Assembleia Municipal da Marinha Grande, no passado dia 27, decidiu, por unanimidade, que quer ter, pois a candidatura não consta das prioridades políticas — e esta é uma realidade que a Sr.<sup>a</sup> Ministra não conseguiu desmentir —, não tem disponibilidade financeira e não há qualquer indicação minimamente fiável (quem o diz é o Governo) de que ela possa ser transcrita no III Quadro Comunitário de Apoio.

Portanto, o que lhe pergunto, muito concretamente, é o seguinte: sendo isto é verdade, vindo isto por intermédio do Governo e não por ficção de ninguém, e sendo que, obviamente, está comprometida, se não totalmente recusada, a possibilidade de financiamento para a despoluição do rio Lis e da ribeira de Seça no âmbito do Fundo de Coesão, vai o Governo assumir totalmente a parte que era suposto vir através do Fundo de Coesão?

A pergunta é feita porque ao longo dos anos, através do Orçamento do Estado, temos proposto a dotação de verbas para este programa e, sistematicamente, na respectiva votação, o Partido Social Democrata e o CDS-PP têm-se absterido e o Partido Socialista tem votado contra. E posso prová-lo, porque tenho aqui a cópia das votações.

Portanto, quero saber se a Administração Central vai ou não assumir, perante os municípios, a responsabilidade por este financiamento, ou seja, se o Governo vai ou não assumir

a concretização deste projecto. É esta, tão-só, a minha pergunta.

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Roque Cunha, dispondo de um minuto.

O Sr. **Jorge Roque Cunha** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> Ministra: Vou, muito rapidamente, falar de despoluição e lembrar-lhe, um pouco mais a norte, a despoluição do rio Cértima e da Pateira de Fermentelos, uma situação que bem conhece.

Relativamente a esta obra, em Setembro foi assinado um protocolo — em 1997 ele foi reassinado —, alguns trabalhos estão já, de facto, a decorrer, mas quero chamar a sua atenção para a questão do chamado *overbooking* relativamente a estes fundos, que aqui explicitou, com a qual estou particularmente preocupado. E o que gostaria de saber é se, relativamente a este projecto específico, nomeadamente à sua segunda fase, poderemos estar descansados porque para essa obra, essencial àquela região, estarão disponíveis meios financeiros do Fundo de Coesão, do Governo português e das autarquias.

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Henrique Neto. Dispõe também de um minuto.

O Sr. **Henrique Neto** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> Ministra: Começo por dar nota de satisfação por ver a Sr.<sup>a</sup> Ministra aqui, nesta Câmara, em tão boa forma, enfrentando o relambório do Sr. Deputado Gonçalo Ribeiro da Costa.

Do que disse sobre este tema, da despoluição do rio Lis, retive que, na realidade, apesar das muitas promessas antigas feitas — eu próprio o reconheço —, foi este Governo quem, finalmente, fez o estudo e o apresentou em Bruxelas, não existindo agora qualquer dificuldade para que a obra avance.

Todavia, quero recordar que, durante 20 anos, este problema se agravou, tendo-se criado um problema novo, o da suinicultura, que a Câmara Municipal de Leiria nunca estudou verdadeiramente nem nunca contribuiu minimamente para a sua solução e que, mais grave do que isso, foram feitas ETAR tecnicamente incorrectas, sem que fossem realizados cálculos quanto ao seu custo. Ou seja, temos um problema que se foi agravando ao longo de 20 anos e que este Governo está a tentar resolver, apesar de reconhecer que houve um problema de *overbooking* em Bruxelas, ou seja, existe o facto real de este Governo estar a trabalhar, resolvendo muitos problemas, mas, naturalmente, os resultados são ainda escassos para todos eles.

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Srs. Deputados, antes que haja *overbooking* de tempo, tem a palavra, para pedir esclarecimentos, o Sr. Deputado Silva Marques.

O Sr. **Silva Marques** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> Ministra do Ambiente: Este assunto é particularmente grave pela questão em si e também pela forma, estranha e surpreendente, como ele é tratado. Na verdade, o estudo estava pronto em 1994 e surpreende-me que só tenha chegado a Bruxelas em fins de 1997.

No entanto, não quero entrar nessa polémica, já que pretendo apenas que a Sr.<sup>a</sup> Ministra me diga se está em condições de comunicar por escrito à Associação Nacional dos Municípios Portugueses o que acabou de nos dizer, sobretudo relativamente à parte posterior ao tal ano e meio, visto que o Ministério do Ambiente se compromete a financiar as obras durante ano e meio. Assim, pergunto-lhe se a Sr.<sup>a</sup> Ministra pode reduzir a escrito pelo menos esse compromisso que acaba de fazer. Penso que isso deveria ser feito, uma vez que, apesar de tudo, existe uma comunicação por escrito que levanta o problema.

É que, Sr.<sup>a</sup> Ministra, não foram os jornais a levantá-lo mas, sim, uma direcção-geral, uma entidade credível, que diz exactamente o contrário do que a Sr.<sup>a</sup> Ministra acabou de dizer. Como é evidente, a palavra que se sobrepõe é a sua, daí que seja razoável que o Ministério comunique por escrito à Associação Nacional de Municípios Portugueses o que acaba de dizer.

De qualquer modo, fica em aberto o financiamento total da obra e gostaria de a ouvir a este respeito.

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Para responder, se assim o desejar, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Ministra do Ambiente.

A Sr.<sup>a</sup> **Ministra do Ambiente**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado Jorge Roque Cunha, o projecto relativo à despoluição do rio Cértima e da Pateira de Fermentelos, nos termos em que foi apresentado e negociado, não está abrangido pelos problemas do *overbooking* porque já estava em execução mais cedo, estava pronto mais cedo.

A Sr.<sup>a</sup> Deputada Isabel Castro referiu a questão do envolvimento do PIDDAC neste projecto. Creio que seria absurdo estar a envolver-se o PIDDAC, substituindo-se a Administração Central às câmaras e às suiniculturas para resolver um problema de poluição que lhes diz respeito. Uma coisa é haver uma parceria, uma canalização dos fundos comunitários para resolver uma situação; outra coisa é a Administração Central substituir-se, através do Orçamento do Estado, a responsabilidades para as quais existem verbas próprias das câmaras e têm de existir verbas dos próprios investidores.

Este seria um precedente que nos iria levar a uma situação de transferência para os bolsos dos contribuintes em geral de custos e responsabilidades que têm dono próprio e responsável próprio. Portanto, não me parece minimamente sensato iniciar ou reforçar esse preceito de substituição de competências locais e autárquicas ou de responsabilidades empresariais por dinheiro dos contribuintes. Penso que isso não deve fazer-se e seria errado fazê-lo.

Sr. Deputado Gonçalo Ribeiro da Costa, creio que está a misturar duas coisas, sendo uma coisa o sistema integrado, e houve aqui um papel de coordenação importante, porque, no projecto inicial, estavam previstas, salvo erro, 20 ETAR de câmaras, todas dispersas e descoordenadas, uma para cada lado, mais as ETAR que os suinicultores gostariam também de ver apoiadas, com um orçamento inicial de 27 milhões de contos para isto tudo.

Em meu entender, coube à administração um papel importantíssimo de racionalização do sistema. Estivemos a trabalhar em articulação com a Associação Nacional de Muni-

cípios Portugueses e penso que houve aqui um papel importante de coordenação, que corresponde a uma poupança, a uma racionalização e a uma maior viabilidade do sistema, porque, como sabe, temos os casos em que a administração pegou em dinheiro dos contribuintes, substituiu-se aos suinicultores, construiu-lhes uma ou duas estações de tratamento, que custaram uns milhões largos de contos...

**O Sr. Gonçalo Ribeiro da Costa (CDS-PP):** — 1,8 milhões de contos!

**A Oradora:** — Não, Sr. Deputado, 1,8 milhões cada uma. Some as duas e anda à volta dos 3,6 milhões de contos. Além disso, agora, os suinicultores, que não as utilizam racionalmente nem bem — como sabe, elas não estão a funcionar bem —, vêm pedir outra vez à Administração Central que invista mais 1,2 milhões de contos para fazer um tratamento de biogás, de modo a reduzir-lhes os custos. Pergunto ao Sr. Deputado: se eu gastar 5 ou 6 milhões de contos a tratar apenas o problema dos suinicultores da zona de Leiria, o senhor não acha que estou a fazer má aplicação dos dinheiros públicos?

Esta é a questão que contraponho à aparente questão que colocou sobre viabilidade e competitividade económica. A competitividade das empresas nacionais não deve basear-se na fuga às suas responsabilidades, sejam elas laborais, fiscais ou relativas à matéria ambiental.

**O Sr. Gonçalo Ribeiro da Costa (CDS-PP):** — Quanto dinheiro é que há?!

**A Oradora:** — Há 7 milhões de contos, que é o valor da candidatura.

**O Sr. Gonçalo Ribeiro da Costa (CDS-PP):** — E para este ano?!

**A Oradora:** — À medida que forem gastando, têm de me dar uma estimativa de quanto vão gastar, neste ano, em estudos e projectos.

Sr. Deputado, naturalmente, respondo às perguntas que me fazem, e estou aqui a responder-lhe. Mas, se o Sr. Deputado quiser, posso fazê-lo por escrito, como tenho feito. Do mesmo modo, responderei às autarquias, nos termos exactos em que o estou aqui a fazer, se colocarem alguma pergunta.

Assim, Sr. Deputado, e respondendo em concreto à sua pergunta, dir-lhe-ei que há *overbooking* mas o projecto foi enviado para Bruxelas, não há qualquer obstrução, há um interesse enorme do Estado português em apoiá-lo e é uma primeira prioridade para o novo Quadro Comunitário de Apoio. Há um risco partilhado entre a Administração Central e Local, que penso ser mínimo, no avanço do projecto, tendo-se encontrado, entretanto, fontes de financiamento comunitárias através de verbas menores para as primeiras fases, que cobrem o tempo que decorrerá até ao início do próximo Fundo de Coesão, ao abrigo do III QCA. Trata-se de um risco partilhado, mas esta é a situação em que todos estamos.

De facto, temos vários projectos importantes para o País nesta situação, o que só sublinha a necessidade de continuarmos os apoios ao ambiente no próximo QCA, porque, por muito que se faça, ainda fica bastante por fazer.

**Vozes do PS: — Muito bem!**

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Srs. Deputados, terminada esta pergunta, passamos à próxima, sobre o metro a sul do Tejo, que será formulada pelo Sr. Deputado Joaquim Matias e respondida pelo Sr. Secretário de Estado dos Transportes.

**O Sr. Joaquim Matias (PCP):** — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado dos Transportes, depois de, nos termos regimentais, termos formulado a nossa pergunta, o Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, em Bruxelas, veio dizer que ia fazer o metropolitano. No entanto, deixou-nos preocupados, por duas razões: em primeiro lugar, porque isso já ele disse várias vezes e, em segundo, porque falou em irresponsabilidades à portuguesa, e gostaríamos de saber em que ponto do Ministério existem essas irresponsabilidades.

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

**O Orador:** — De facto, o metro a sul do Tejo é um projecto que tem 10 anos, as câmaras estudaram a sua viabilidade económica e financeira e, em Abril de 1995, com base nesse estudo, estabeleceram um protocolo com o Governo onde definiam a responsabilidade das diferentes entidades para elaborar o anteprojecto, para definir institucional e empresarialmente o sistema a adoptar para o metropolitano e o lançamento do concurso público internacional para a sua construção e exploração.

Em Março do ano passado, o Sr. Secretário de Estado, ao receber as câmaras, apenas lhes deu um documento, porque desconhecia outras fases do processo, que visava revogar esse protocolo e estabelecer um novo protocolo.

Em Abril, as câmaras responderam a esse protocolo e, entretanto, foi concluído o anteprojecto, que foi aprovado por um grupo de trabalho do qual o Ministério fazia parte. A partir daqui, o Ministério fechou as portas às câmaras, recusou-se, pura e simplesmente, a dialogar e não deu sequer um parecer sobre os documentos que as câmaras lhe entregaram. A única reunião que foi marcada, para 3 de Dezembro do ano passado, foi desmarcada pelo Ministério, alegando que não tinha ainda o parecer do Conselho Superior das Obras Públicas.

Ora, Sr. Secretário de Estado, como sabe, este projecto não foi traçado «a olho», o estudo de viabilidade económico-financeira não foi feito por palpite, não resultou de uma birra ou tabu, como agora se diz, de qualquer autarca. Trata-se de um projecto estruturante, para melhorar a atractividade dos transportes públicos na margem sul, fazendo a ligação às estações ferroviárias do comboio, do eixo ferroviário norte/sul a construir, e às estações fluviais, e ainda faz um reforço da coesão urbana das câmaras do arco ribeirinho, que representam meio milhão de pessoas na Área Metropolitana de Lisboa, a qual, aliás, considera esta uma obra prioritária.

Face a isto, que garantias o Ministério ou o Governo dão de que será executada toda a rede do metro a sul do Tejo, embora faseada, como é previsto no projecto? Que garantias dão do cumprimento das disposições técnicas e funcionais do anteprojecto? Que garantias dão de que o concessionário

operador assegurará, nos termos do concurso, a sua integral exploração e não vai ficar apenas por algumas pequenas fases muito rentáveis, como por aí já consta? Que garantias dá o Governo de que assume as suas competências próprias na parte que respeita ao serviço público de transporte intermunicipal e regional?

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Sr. Deputado, queira terminar.

**O Orador:** — Termino já, Sr. Presidente.

Quando vai o Governo cumprir com os mais elementares princípios de ética e dar conhecimento às câmaras municipais, e também a esta Câmara, do parecer do Conselho Superior das Obras Públicas? Quando vai o Governo estabelecer o diálogo com as câmaras municipais e criar a entidade empresarial que há-de construir o metro a sul do Tejo? Quando vai o Governo dar início às obras de construção que o Sr. Ministro prometeu para o primeiro trimestre deste ano, que, entretanto, já lá vai?

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Para responder, se assim o desejar, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado dos Transportes.

**O Sr. Secretário de Estado dos Transportes (Guilhermino Rodrigues):** — Sr. Presidente, Sr. Deputado Joaquim Matias, na verdade, este projecto iniciou-se em 1994, pelo que não tem 10 anos, e foi efectivamente celebrado um protocolo em 1995, com o anterior governo, que previa um determinado funcionamento do projecto. Em Abril de 1997, a câmara entregou o anteprojecto, só que, face aos seus resultados, pus em dúvida o que estava no âmbito do protocolo assinado anteriormente, ou seja, que haveria um compromisso de que o Governo lançaria um concurso para a globalidade do projecto.

Este é um projecto que, para os que não o conhecem, tem 30 km de rede, tem quatro linhas e representa um investimento, a custos de 1996, de 80 milhões de contos. Entendo que um investimento desta ordem de grandeza, necessariamente, deverá ter uma sustentação para que seja tomada uma decisão. Assim, foram levantadas, logo aquando da apresentação do projecto, algumas dúvidas quanto à viabilidade económico-financeira e mesmo quanto à rendibilidade social do projecto executado na sua integralidade.

Por isso, foi proposto às câmaras municipais um outro esquema empresarial e uma partilha de responsabilidades entre o poder central e o poder local que permitisse garantir o desenvolvimento do projecto. O que foi proposto era algo tão simples como isto, e já disse ao Sr. Deputado várias vezes que discuti isto com as câmaras municipais: se o projecto se apresenta como rentável, o Governo assume o investimento nas infra-estruturas de longa duração e os municípios assumem a responsabilidade de ficarem com a exploração.

Tratava-se de uma partilha de responsabilidades em que havia a noção, pelos estudos que nos foram entregues, de que o projecto era rentável. Assim sendo, partilhamos responsabilidades, o Estado executa e financia as infra-estruturas de longa duração e os municípios, face aos resultados dos estudos realizados, asseguram a exploração.

Face aos resultados do estudo, esta partilha de responsabilidades parecia-nos uma proposta honesta. No entanto, as câmaras municipais não a aceitaram, por entenderem que o Estado deveria financiar as infra-estruturas de longa duração e deveria também suportar possíveis défices de exploração. Ora, se suportasse possíveis défices de exploração, punha em causa os estudos de viabilidade económica que foram apresentados. Aliás, as câmaras alegaram exactamente que teriam alguma dificuldade em aceitar esta proposta na medida em que teriam dúvidas sobre quais seriam os impactos, no âmbito deste projecto, nos novos empreendimentos que estão em curso, nomeadamente a abertura do eixo ferroviário norte/sul, a abertura da 6.ª faixa rodoviária na Ponte 25 de Abril, bem como a abertura da nova ponte. Ou seja, estes foram os argumentos que as câmaras usaram para não quererem assumir os riscos com o projecto, pelo que houve necessidade de repensar, em termos empresariais, o projecto.

Tudo isto foi desenvolvido ainda não tendo o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e, no fundo, em certa medida, vem corroborar algumas das dúvidas que eram postas.

Porém, estaremos disponíveis, agora, face ao parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e às dúvidas em relação a algumas questões, para encetar novamente contactos com as câmaras e para lhes propor um novo modelo empresarial, o que faremos durante o mês de Abril, para que o projecto possa arrancar.

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — O tempo que o Sr. Secretário de Estado excedeu será depois descontado nas respostas.

Inscreveram-se, para formular perguntas adicionais, os Srs. Deputados Joaquim Matias, Aires de Carvalho, Lucília Ferra, Manuel Varges, Matos Leitão, Ana Catarina e Joel Hasse Ferreira.

Tem a palavra o Sr. Deputado Joaquim Matias.

**O Sr. Joaquim Matias (PCP):** — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, não é lícito dizer que a viabilidade não tinha em conta o comboio que está em construção nem a nova ponte, porque o próprio estudo contempla as interfaces com o comboio.

Como é que o Sr. Secretário de Estado pode dizer se as câmaras aceitam ou não o modelo se, pura e simplesmente, o Ministério não tem aceiteado uma única reunião?

**O Sr. António Filipe (PCP):** — Exactamente!

**O Orador:** — Desde que entregou o estudo, desde que entregou a sua proposta no sentido de revogar o protocolo unilateralmente — e as câmaras têm cumprido o protocolo, o Governo é que não —, que o Governo não aceita uma única reunião. Por que é que o Governo tem o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas desde Dezembro e não o fornece às câmaras?

Mas, Sr. Secretário de Estado, há outra coisa mais importante: o que as câmaras puseram em causa não foi o facto de assumir a responsabilidade, pois elas têm-nas assumido des-

de o início. A questão em causa diz respeito à «competência das câmaras». De facto, os transportes intermunicipais em agregados urbanos da Área Metropolitana de Lisboa, com meio milhão de habitantes, não são normalmente feitos pelas câmaras. Mas, apesar disso, as câmaras concordam em assumir responsabilidades na exploração e a questão que se põe é esta: o Sr. Ministro referiu que iniciava as obras este ano, mas elas estão já atrasadas. Por que é que as obras não se iniciam? Por que é que o Governo, assumindo o protocolo que tem assinado com as câmaras, não cria a entidade institucional com forma empresarial para lançar os concursos para o anteprojecto que está feito? As câmaras assumirão a sua parte!

Naturalmente, há uma parte de serviço público que compete ao Governo e de que o Governo não pode desresponsabilizar-se. Isto para não falar nos critérios utilizados noutras zonas do País, em aglomerados semelhantes, em estudos de viabilidade económica.

**Vozes do PCP:** — Muito bem!

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Tem a palavra o Sr. Deputado Aires de Carvalho.

**O Sr. Aires de Carvalho (PS):** — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, a primeira nota que gostaria de introduzir era manifestação do meu regozijo pela grande adesão do PCP a esta proposta governamental.

*Risos do PCP.*

**O Sr. António Filipe (PCP):** — Isto não é brincar!

**O Orador:** — O metro a sul do Tejo é um projecto regional e, como tal, susceptível de fomentar adesões, que variam, directa e proporcionalmente, em cada concelho, segundo o grau de satisfação dos interesses dessas populações.

Como barreirense, não me entusiasma a ideia de, com base no faseamento previsto, apenas poder beneficiar do metro a sul do Tejo lá para 2006, ou seja, cinco ou seis anos depois de Almada.

Considero importante a preocupação do Deputado da CDU que me antecedeu, mas sempre pensei que a sua preocupação fundamental, enquanto barreirense, fosse que o metro a sul do Tejo tocasse muito mais cedo o concelho do Barreiro, tanto mais que a ideia do metro a sul do Tejo, enquanto projecto regional que é, não pode aparecer condicionado aos interesses de um único concelho, Almada, e da sua presidente.

**A Sr.ª Fernanda Costa (PS):** — Muito bem!

**O Orador:** — A concluir, três questões muito concretas.

Primeira: já foi ou não feito o estudo sobre o percurso Pragal/Corroios, de forma a compatibilizar o sistema de tráfego?

Segunda: já está ou não definida a forma de funcionamento da futura empresa exploradora?

Terceira: está igualmente feito o estudo de incidência dos fluxos de transporte?

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Tem a palavra a Sr.ª Deputada Lucília Ferra.

**A Sr.ª Lucília Ferra (PS):** — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, em 18 de Abril de 1995, foi assinado, pela primeira vez, um protocolo entre o Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território e as Câmaras Municipais de Almada, Seixal, Barreiro e Moita, com vista ao desenvolvimento de um projecto do metro ligeiro na margem sul do Tejo. À data, o concelho do Montijo ficou excluído deste protocolo, não sendo previsível a extensão do metro de superfície até esse concelho.

Dado que a nova construção sobre o Tejo, a Ponte Vasco da Gama, perspectiva um crescimento demográfico daqueles concelhos e dos concelhos limítrofes, pareceu ao PSD haver algum interesse, do ponto de vista das acessibilidades, numa extensão do metro de superfície até ao concelho do Montijo. Nessa perspectiva, apresentámos uma proposta de alteração ao Orçamento do Estado para 1998, que foi aprovada, em que se previa uma dotação a inscrever de 80 000 contos, afecta ao desenvolvimento de estudos e projectos com vista à extensão do metro de superfície até ao concelho do Montijo.

A minha pergunta vai ao encontro desta inscrição, que foi aprovada, e da verba que está disponível para os estudos e o projecto de extensão, nomeadamente para saber exactamente em que ponto se encontram os estudos sobre a extensão do metro ao concelho do Montijo.

**O Sr. Carlos Coelho (PSD):** — Muito bem!

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Entretanto, inscreveram-se ainda, para esclarecimentos adicionais, os Srs. Deputados Manuel Varges, Matos Leitão, Ana Catarina Mendonça e Joel Hasse Ferreira, a quem peço que se contenham exactamente no minuto regimental de que dispõe cada um.

Tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Varges.

**O Sr. Manuel Varges (PS):** — Sr. Presidente, fá-lo-ei, com certeza.

Sr. Secretário de Estado, foi aqui afirmado que as câmaras estudaram a viabilidade técnica e económico-financeira do projecto e concluíram pela sua viabilidade. Entende-se que, para o Governo assumir também as suas responsabilidades, seja a nível das infra-estruturas ou a qualquer outro, ele próprio também tem de ter o seu estudo de viabilidade.

Pareceu-me ouvir das palavras do Sr. Secretário de Estado que o Conselho Superior das Obras Públicas levanta algumas dúvidas. Dúvidas sobre quê? Sobre a viabilidade técnica ou também sobre a viabilidade económico-financeira? Se é sobre a viabilidade técnica e sobre a viabilidade económico-financeira, qual é o modelo de gestão que está subjacente, quer quanto ao estudo das câmaras quer quanto ao parecer do Conselho Superior, que torne credível e fundamentada a viabilidade técnica do âmbito deste projecto?

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Tem a palavra o Sr. Deputado Matos Leitão.

O Sr. **Matos Leitão** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, no PIDDAC 98 está prevista uma dotação de 50 000 contos destinada a um estudo sobre a eventual extensão ao Montijo da rede prevista para o metropolitano a sul do Tejo. É certo que estamos ainda no primeiro trimestre de 1998, diria, quase no início da execução orçamental, mas não posso deixar de manifestar também esta preocupação, aproveitando para solicitar ao Governo que me informe da situação em que se encontra o referido estudo.

Por outro lado, quer as câmaras municipais quer o Governo, tanto quanto julgo saber, desconhecem ainda o impacto — e isto já foi referido, de alguma forma, pelo Sr. Secretário de Estado — quer da Ponte Vasco da Gama quer do eixo rodoviário norte/sul. Prudentemente, uns e outros devem aguardar, segundo me parece, a evidência desse impacto, porque os recursos financeiros para um Governo que seja responsável não são ilimitados e não podem ser gastos de qualquer forma.

Gostaria de saber se este é ou não, também, um dos factores que contribui para a ponderação que o Governo deve fazer antes de tomar qualquer decisão.

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Ana Catarina Mendonça.

A Sr.<sup>a</sup> **Ana Catarina Mendonça** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, tendo em conta o impacto na melhoria das ligações entre as margens sul e norte do Tejo, tendo em conta que esta mesma nova rede ferroviária trará uma melhoria na qualidade das condições de vida dos cidadãos, gostaria que o Sr. Secretário de Estado me respondesse a duas questões: por um lado, até que ponto vai a viabilidade e a utilidade do alargamento do metro da margem sul e, por outro, de que forma vê a articulação entre a ligação do metro e do comboio na margem sul?

Por fim, não gostaria de deixar passar uma questão que foi levantada, que é a do Montijo. Até que ponto o Sr. Secretário de Estado vê, em alternativa, o reforço do transporte fluvial no Montijo?

**Voices do PS:** — Muito bem!

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — A última inscrição é do Sr. Deputado Joel Hasse Ferreira. Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Joel Hasse Ferreira** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, muito rapidamente, completando este conjunto de questões que demonstram a preocupação que o meu grupo parlamentar tem, gostaria de colocar as seguintes questões: será o metro o meio mais adequado para reforçar as ligações entre o Barreiro e Coina, no seu entender, ou já haverá estudos sobre a zona de Coina/Fogueteiro?

Relativamente à extensão do metro à Moita, será que já está estudado se, de facto, a melhor extensão, em termos da rede de metro, seria para a Moita e não em direcção a Azeitão/Quinta do Conde?

Quero ainda chamar a atenção que houve uma proposta do PCP, que parece estar esquecida, de um reforço de 38 milhões de contos, que foi rejeitada, enquanto a do PSD foi aprovada, porque tinha algum sentido.

Por outro lado, quanto à ligação Barreiro/Pinhal Novo, pensa o Governo reforçar a ligação ferroviária e qualificá-la, tendo em conta o desenvolvimento das ligações entre as duas margens do Tejo?

Por fim, relativamente à questão das ligações rodoviárias do eixo do anel de Coina, quando é que o Governo pensa que estará efectivamente concluído e fechado o anel de Coina, que é fundamental para que se possa fechar o círculo que as duas pontes, agora, vão permitir?

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado dos Transportes.

O Sr. **Secretário de Estado dos Transportes**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, começando por responder ao Sr. Deputado Joaquim Matias, quero dizer que a viabilidade não tinha em conta o comboio. Eu diria que esta foi uma questão colocada pelas câmaras que encomendaram o estudo. Ou seja, quando foram questionadas sobre a viabilidade do projecto e sobre o facto de elas poderem assumir integralmente os custos da exploração, que era aquilo que era dado pelos estudos de viabilidade económica, foram elas que recusaram, na medida em que, a determinada altura, sentiram que não tinham a certeza de que aquilo não pudesse ser um projecto deficitário, uma vez que foram elas que o assumiram e disseram que não sabiam aferir os impactos da entrada em funcionamento do eixo ferroviário norte/sul e da nova ponte.

Portanto, essa não foi uma questão posta por mim. Aceitei como bom o estudo que me entregaram, as câmaras é que me disseram «nós temos aqui um problema» — e o problema aparece exactamente aí.

Dizer que o Governo não aceita fazer reuniões com as câmaras também não é verdade. O Governo fez reuniões, aliás, a última foi em Abril do ano passado, onde o Governo apresentou uma proposta para levar o projecto por diante, que foi rejeitada pelas câmaras. É evidente que, nessa altura, tudo aquilo que estava previsto, em termos do próprio início das obras, não foi concretizado. Se, pelo contrário, as câmaras, em Abril do ano passado, tivessem aceite a partilha de responsabilidades que o Governo propôs, em Abril a empresa estaria formada e, neste momento, se calhar, poderíamos ter obras.

O Sr. **Joaquim Matias** (PCP). — O Governo não propôs o protocolo com as câmaras!

O **Orador**: — Sr. Deputado, vai desculpar-me, mas eu não cumpro um protocolo quando, ao ver o estudo que as câmaras me entregaram, não tenho a certeza de que não vou gastar «baldes» de dinheiros públicos. É esta a questão! Efectivamente, há troços da rede que têm sentido, sob o ponto de vista da sua rentabilidade social e económica, e outros que não terão ou poderão não ter sentido. E o que o Governo propôs, face às dúvidas existentes, foi que fizesse o projecto por fases. Ou seja, façamos uma primeira fase, a avaliação dessa primeira fase e só depois avancemos para a segunda fase. Esta é a proposta do Governo, face às dúvidas que tem e que são partilhadas pelas câmaras municipais. Sr. Deputado, porque, se assim não fosse, elas teriam aceite a proposta do Governo.



**O Sr. Joaquim Matias (PCP):** — O Governo não propôs um protocolo com as câmaras?!

**O Orador:** — Já reuni com as câmaras municipais, e fiz-lhes a proposta. No entanto, há neste momento algo importante para este processo de decisão, que é o parecer do CSOP, que só foi concluído em Janeiro, pelo que em Abril, no próximo mês, será feita uma nova proposta às câmaras municipais.

Porém, uma coisa tem de ser clara, Sr. Deputado: tem de haver uma partilha de responsabilidades nestes projectos.

**O Sr. Joaquim Matias (PCP):** — Reuna com as câmaras e fica logo a saber o que elas pensam!

**O Orador:** — Não posso tomar decisões quando todos sabemos que, em Portugal — e desculpe que lhe diga —, muitas vezes, estes projectos são feitos, as decisões são tomadas e depois não é dado seguimento àquilo que seriam os pressupostos do projecto, pelo que, se os projectos forem uma aplicação má dos dinheiros públicos, ninguém é responsabilizado. Sr. Deputado, não vou nisto! Entendo que tem de haver aqui uma responsabilidade partilhada, porque, se ela não existir, se se não quiser assumir qualquer responsabilidade, também não se pode pedir tudo.

**O Sr. Joaquim Matias (PCP):** — Mas isso é o que as câmaras propõem. Elas propõem constituir uma empresa com o Ministério!

**O Orador:** — Não, mas...

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Srs. Deputados, peço que não entrem em diálogo...

**O Orador:** — Sr. Deputado, genericamente penso que respondi à questão...

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Sr. Secretário de Estado, peço-lhe que conduza a sua resposta sem diálogo, porque torna-se impossível e ininteligível no quadro do registo do *Diário da Assembleia da República*.

**O Sr. Carlos Coelho (PSD):** — Tem toda a razão, Sr. Presidente. O PCP não deixa o Governo responder!

**O Orador:** — Sr. Deputado Aires de Carvalho, no que respeita ao estudo sobre o troço Pragal/Corroios, devo dizer que, neste momento, está na fase de estudo prévio. Ou melhor, o estudo prévio está feito e entendemos que deverá ser incluído na primeira fase, porque, a nosso ver, apesar de algumas interrogações, poderá ter toda a viabilidade e deverá ser executado.

No que diz respeito à viabilidade do projecto da extensão até ao Montijo, de facto, ainda não foram iniciados quaisquer estudos. Eles podem ser feitos, mas gostaria de chamar a atenção para o facto de neste momento uma das questões do projecto Fogueteiro/Seixal/Barreiro ser a dúvida sobre a sua viabilidade técnica, e a partir daqui haverá, a meu ver, alguma dificuldade em fazerem-se estudos para outras áreas,

mesmo para as mais próximas e de melhor interligação com o projecto, visto haver, numa primeira fase, algumas dificuldade em se demonstrar a sua viabilidade.

Na verdade, há ainda uma outra questão — e aproveito para responder já ao Sr. Deputado Joel Hasse Ferreira —, que é o facto de muitos desses estudos terem sido conduzidos sem terem em atenção as concessões já existentes no terreno. Por exemplo, a CP tem uma concessão entre o Barreiro, Pínhai Novo e Setúbal e o metro, abusivamente, sem conversar com os consultores, sem consultarem a CP, na altura, previu a utilização de uma infra-estrutura que está concessionada a um outro operador e que neste momento até tem planos para uma melhoria daquele serviço, prevendo até a própria electrificação da linha.

Há aqui questões que não podem ser desligadas. Não se pode prever a utilização de uma concessão, dada, por exemplo, à CP, sem se falar com a CP, quando ela própria prevê melhorar e reactivar essa concessão.

Esta é uma das questões que se coloca até com o alargamento do metro ao Montijo.

**O Sr. Joaquim Matias (PCP):** — Mas o Sr. Ministro diz que vai fazer!

**O Orador:** — Sr. Deputado Manuel Vargues, de facto, o CSOP vem levantar dúvidas, que toda a região tem, relativamente à viabilidade técnica e financeira. O CSOP propõe a viabilidade técnica, a análise e o aprofundamento de algumas soluções técnicas, fundamentalmente a inserção do metro ligeiro no tecido urbano de Almada, e o aprofundamento das previsões de tráfego face à entrada em vigor do eixo ferroviário norte/sul. Estas são algumas das recomendações do CSOP, o que faz com que o Governo, no meu entender, tenha procedido bem, porque vieram a ser confirmadas pelo CSOP as reservas que tinha relativamente ao projecto.

No entanto, penso — e, aliás, o Sr. Ministro afirmou-o recentemente — que há uma fase deste projecto, que é a primeira fase (resolvidos alguns problemas de ordem técnica), que podera, indiscutivelmente, arrancar brevemente, desde que se chegue a um acordo com as câmaras envolvidas quanto ao modelo institucional e onde se preveja uma partilha de responsabilidades, tanto do poder central como do poder local, naquilo que são as suas áreas de competências. Desde que esta partilha seja aceite, o projecto irá com certeza para frente.

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Srs. Deputados, pasamos à pergunta sobre ligações aéreas a Lisboa e Porto a partir de Viseu, que irá ser respondida pelo Sr. Secretário de Estado dos Transportes.

Para formular a pergunta, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Ginestal.

**O Sr. Miguel Ginestal (PS):** — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado dos Transportes, conheço bem a pretensão de um conjunto de associações empresariais do interior centro, o Nercab, o Nerga, a Associação Industrial da Região de Viseu, de instituições do ensino superior e de diversas



autarquias, particularmente as que registam maior incremento e vitalidade económico-social, no sentido de reactivarem as ligações aéreas entre Viseu/Covilhã/Porto/Lisboa.

Todos conhecemos as experiências passadas, as vicissitudes ocorridas já na década de 90, que, de uma forma extemporânea, inauguraram com pompa e circunstância estas ligações aéreas a partir de Viseu para logo a seguir se encerrarem na mais profunda penumbra e sem qualquer tipo de justificação.

A diferença agora é que esta nova tentativa em reatar estas ligações aéreas parte precisamente do mundo empresarial, numa lógica que tem tudo a ver com as cinergias que entretanto foram criadas nestas regiões, justificativas de uma nova dinâmica do interior, agora, que, em 1998, vai chegar também a Viseu, Guarda, Covilhã e Castelo Branco a rede de gás natural. O objectivo é criar várias oportunidades de acesso das regiões do interior às duas maiores cidades do País, quer por via rodoviária, quer, neste caso, em alternativa, por via aérea, complementando-se entre si, fazendo do interior uma zona de potencial activo, onde as distâncias aos grandes centros tendem a ser cada vez menos justificativas para investidores que buscam novas oportunidades, que já encontram no interior, com novos e diferentes estímulos e cada vez com menores obstáculos.

O estudo de viabilidade económica e financeira da transportadora aérea candidata, a Nortávia, prevê o crescimento do transporte aéreo, o aumento do poder de compra e a necessidade de maior movimentação, a complementaridade entre a circulação aérea e a circulação automóvel, os seus custos de exploração, as quotas de risco e a aposta na entrada do terceiro milénio em rotas pouco ou nada cobertas, no que diz respeito a passageiros e a mercadorias, proporcionando novos negócios e destruindo isolamentos que já não fazem sentido.

Conheço também a disponibilidade das autarquias, particularmente as de Viseu e Covilhã, para contribuir neste projecto, isentando a transportadora aérea que se candidata, a Nortávia, de qualquer taxa de utilização dos respectivos aeródromos, além do apoio logístico e da disponibilização dos recursos humanos já afectos àquelas infra-estruturas. Trata-se, por isso, de uma iniciativa local, tal como de resto aconteceu com a reactivação das linhas aéreas a partir de Bragança, sobre a qual importa, nesta primeira fase, questionar o Governo na pessoa do Sr. Secretário de Estado. Assim, pondera a possibilidade de cooperar na reactivação das linhas aéreas a partir de Viseu para o Porto e para Lisboa?

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Antes de dar a palavra ao Sr. Secretário de Estado dos Transportes, quero dizer que a regra de não ser permitido o uso de telemóveis na Sala aplica-se aos Srs. Deputados, aos jornalistas, aos visitantes e aos assessores dos membros do Governo. Ninguém se encontra excluídos desta regra, pelo que, se desejarem telefonar, terão de sair da Sala, podendo dirigir-se ao respectivo gabinete. Agora, da Sala não telefonam.

Tem a palavra, Sr. Secretário de Estado dos Transportes, para responder.

**O Sr. Secretário de Estado dos Transportes:** — Sr. Presidente, Sr. Deputado Miguel Ginestal, a ligação aérea entre

Lisboa/Viseu e Covilhã aparece na sequência da reactivação normal das ligações entre Lisboa e Bragança. Ou seja, em 1990, durante um período, creio que de 1986 a 1990, existiram ligações entre Lisboa/Viseu, Lisboa/Bragança e Lisboa/Covilhã. O Governo, quando decidiu iniciar um processo de reactivação destas ligações regionais — e parece-me que todos nesta Câmara estamos de acordo em que se tem de se iniciar um processo destes —, pensou naturalmente em Bragança pelas suas dificuldades em termos de acessibilidades terrestres. Será, pois, esta a região ou a cidade onde melhor se justifica o início de um processo, por um lado, como disse, pelas suas acessibilidades terrestres e, por outro, face àquilo que foi a experiência do passado, por existirem alguns dados históricos sobre o tráfego nas diversas ligações, por ser aquela ligação onde nos parecia haver mais tráfego. Ou seja, havia aqui esta associação de factores: por um lado, a existência de tráfego e, por outro, a sua interioridade, que é por todos reconhecida.

Neste caso apareceram como possibilidades de reactivação das ligações a Viseu e a Covilhã, numa primeira fase, como sabe, como uma possibilidade de serem uma escala intermédia ao serviço para Bragança. Esta hipótese não tem sentido, na medida em que estas carreiras são feitas através de um concurso público, onde se definem as obrigações de serviço público, sendo depois adjudicadas. Assim, depois de o concurso ser adjudicado, qualquer alteração nestas rotas levará, naturalmente, a que o concurso seja anulado.

Portanto, a partir do momento em que o contrato foi adjudicado não há qualquer possibilidade de o alterar.

Por outro lado, a Nortávia apresentou, conjuntamente com algumas associações empresariais, um estudo e uma proposta para viabilizar estas ligações. O estudo ainda não foi analisado, no entanto iremos analisá-lo e, na altura oportuna, decidiremos sobre a matéria.

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Ginestal, dispondo para o efeito de 2 minutos.

**O Sr. Miguel Ginestal (PS):** — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, como sabe, a pretensão feita ao Governo por esta empresa, a Nortávia, circunscreve-se, tão simplesmente, às facilidades a conceder nos aeroportos de Lisboa e do Porto, nomeadamente no que diz respeito à desejada isenção de todas as taxas aeroportuárias e serviços, pela utilização destes dois aeroportos. Desejo, pois, saber se o Governo aceita esta única pretensão.

Por outro lado, estando satisfeita esta única condição que é colocada pela empresa aérea ao Governo para poder operar, queria questioná-lo no sentido de saber se nos pode dizer quando é que serão reatadas essas ligações aéreas. Parece-me, no entanto, incontornável o facto de o factor custo ser determinante para o sucesso deste projecto, agora como no passado. Por hipótese, e segundo este estudo de viabilidade económica apresentado ao Governo, um passageiro que desejasse fazer a viagem de Viseu para Lisboa poderia fazê-lo pelo melhor preço de 16 000\$ e por um tempo de voo estimado de 78 minutos; mas se estivéssemos a falar de uma viagem de Viseu para o Porto, esse percurso demoraria 27 minutos a um custo de 7950\$ de melhor preço, ou seja, se o

Governo isentasse a Nortávia dos encargos nos aeroportos de Lisboa e do Porto.

Sr. Secretário de Estado, pensa o Governo viabilizar, tal como fez com as ligações para Bragança, as ligações aéreas propostas pela Nortávia, que assim pretende criar a ligação aérea Porto-Viseu-Covilhã-Lisboa e vice-versa? Pela nossa parte, acreditamos que este desenvolvimento que o interior produz, pela sua capacidade própria de saber construir, deve ter, da parte do Governo, a correspondente solidariedade materializada em coisas concretas. Entendemos, por isso, que estas isenções aeroportuárias teriam repercussões directas nos custos finais das tarifas, permitindo assim um acesso mais fácil e diversificado por parte da população, empresários e mercadorias destas regiões que, pela sua especificidade, são susceptíveis de reduzir a desvantagem dos custos da interioridade a que foram sujeitas durante largas décadas.

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Para formular um pedido de esclarecimento adicional, tem a palavra o Sr. Deputado Francisco Peixoto.

O Sr. **Francisco Peixoto** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, Srs. Deputados, nós temos defendido sempre, preocupados como estamos com os custos da interioridade de Viseu e da região de Viseu, que esta mesma interioridade se vence não com medidas adjectivas, como será o exemplo da regionalização, mas com medidas de fomento substantivas.

O Sr. **Pedro Baptista** (PS): — Essa é boa!

O **Orador**: — Podemos falar sobre isso quando quiserem! Defendemos a criação das estruturas para a utilização do gás natural, defendemos também — logo em 1995, e tivemos uma apreciável votação — o pacote de ajudas financeiras e fiscais às empresas que exercem a sua actividade económica no interior. Portanto, em todos os casos e em qualquer circunstância, defendemos sempre e pugnamos por medidas substantivas.

Aquilo que pergunto ao Sr. Secretário de Estado é se pode aqui, hoje, em nome do Governo, assumir o compromisso de implementar, ou não, a criação das carreiras aéreas de Viseu-Porto-Lisboa porque, embora não seja uma medida de excepção relevância, é com certeza um passo muito significativo naquilo que entendemos ser a conduta devida para que, em termos substanciais, a interioridade de Viseu e de todo o interior seja ultrapassada de uma forma garantida.

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado dos Transportes.

O Sr. **Secretário de Estado dos Transportes**: — Sr. Presidente, a questão que me é colocada pelo Sr. Deputado Miguel Ginestal baseia-se no estudo da Nortávia — isenção de todas as taxas aeroportuárias —, alegando que isto viabilizaria a operação. Ou seja, se o Governo, segundo este estudo, isentasse a Nortávia das taxas aeroportuárias em Lisboa e no Porto, a ligação seria rentável. Se for esse o preço, eu digo já que sim. Só tenho uma questão a colocar: primeiro, tenho de arranjar maneira de ver como é que uma empre-

sa poderá ser compensada por causa da isenção das taxas, ou seja, não posso isentar a Nortávia das taxas aeroportuárias porque quem tem a concessão dos aeroportos é uma empresa, que é a ANA, cujas taxas são estipuladas pelo Governo através de um decreto-lei, segundo dois princípios genéricos que são, por um lado, a aderência aos custos, e, por outro lado, o princípio da não discriminação.

Portanto, não poderei isentar estes voos, ou esta empresa, de taxas aeroportuárias, senão tenho o problema da discriminação — essa não é uma via que possa ser seguida. Por outro lado, não sendo essa a via, a outra via será a concessão de um subsídio directo ao transportador. Ora, tal subsídio, como sabe, segundo todas as regras comunitárias, obedece a regras, no transporte aéreo como noutros modos de transporte, bem precisas pelo que será necessário abrir um concurso público para a atribuição dessa ajuda. É evidente que é possível calcular qual o valor das taxas aeroportuárias que seriam pagas em Lisboa e no Porto e, a partir daí, determinar-se o montante da indemnização que vinha viabilizar esta operação. Sabendo-se qual e o montante, pode perfeitamente abrir-se o concurso público, e se a Nortávia achar que ele é suficiente, como diz no seu estudo, para viabilizar a operação, ela suporta a responsabilidade inerente ao estudo que fez e o Estado não deixará de dar essa oportunidade à Nortávia. Esta é uma maneira que julgo ser possível para resolver este problema.

No entanto, permita-me que lhe diga que, por nós, tudo bem, nesta condições. Mas tenho algumas dúvidas — o problema é da Nortávia — de que a proposta apresentada seja realista do ponto de vista do estudo de viabilidade económica e financeira. Ou seja, quando a empresa prevê taxas de ocupação superiores a 70% (isto é, operar com uma avioneta de 19 lugares com taxas de ocupação de 14 lugares), eu, face aos dados do passado e à experiência de Bragança, tenho sérias dúvidas sobre esta realidade. Sabendo de antemão que, se tivermos em atenção que Lisboa e Bragança estão, em termos de transporte rodoviário, a uma distância de 7 horas e Viseu a uma distância de 3 horas, que, com os melhoramentos que se prevê na rede viária, poderá até ser diminuído este tempo, sendo que o transporte, nas condições colocadas pela Nortávia, demorará 1 hora e meia de ponto a ponto, sem contar com as operações de embarque e desembarque, tenho muitas dúvidas! No entanto, se o operador diz que, nestas circunstâncias, é capaz de fazer uma operação rentável, tenho dúvidas mas não posso deixar de lhe dar a oportunidade, desde que os custos estejam dentro daquilo que é a isenção das taxas aeroportuárias. Penso que, desta forma, também dei resposta a questão que foi colocada pelo Sr. Deputado Francisco Peixoto.

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Srs. Deputados, concluímos a quinta pergunta.

Passamos agora à sexta e última pergunta, que é formulada pelo Sr. Deputado Mário Albuquerque, do Partido Socialista, e que será respondida pelo Sr. Secretário de Estado do Turismo.

Tem a palavra o Sr. Deputado Mário Albuquerque.

O Sr. **Mário Albuquerque** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, é grande e justificada a preocupação

que reina no seio dos órgãos próprios da Comissão Regional de Turismo de Leiria — Rota do Sol — relativamente à proposta do ICEP de espartilhamento da citada região em duas áreas promocionais, a saber: Centro-Beiras e Lisboa. Idêntica apreensão já manifestaram, por unanimidade, os oito Presidentes das Câmaras que a integram, considerando que, desta forma, se irá delapidar, sem honra nem glória, um esforço promocional de décadas, que hoje representa inegavelmente uma imagem de qualidade, sustentada em produtos turísticos de dimensão mundial, como é o caso de Fátima, para além de inviabilizar uma das rotas turísticas mais consolidadas do País: Fátima, Batalha, Alcobaça e Nazaré.

Parece-nos que o ICEP, talvez em obediência a uma discutível estratégia regionalista, que no momento não faz qualquer sentido e que decididamente rejeitamos, está a ignorar, de forma perfeitamente precipitada, os próprios e legítimos representantes das autarquias, de onde emanam democraticamente as regiões de turismo.

Sendo assim, não deixamos de estranhar o duplo e ambíguo posicionamento do Gabinete Roland Berger & Partner, responsável pelo estudo nacional que sustenta as opções do ICEP, que antes classificou em estudo específico para a região de Leiria como área possuidora de reconhecida dinâmica económica e social, com um invejável passado histórico e cultural e usufruindo de um valioso património arquitectónico, para além de outras diversificadas componentes, como sejam a heterogeneidade, a complementaridade e a firmada importância das suas referências e produtos.

Perante a surpresa de tal constatação, Sr. Secretário de Estado, e das justificações e interrogações que por toda a região se levantam, cumpre-me questionar V. Ex.<sup>a</sup>, como passo a especificar: será que a situação descrita assenta, de facto, em bases fundamentadas e já assumidas, como parece estar subjacente ao programa de promoção a realizar em Espanha a propósito da Expo 98? Não acha V. Ex.<sup>a</sup> que, perante as potencialidades ímpares desta região, a mesma não justifica, só por si, a constituição de uma única e distinta área promocional?

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado do Turismo.

O Sr. **Secretário de Estado do Turismo** (Vitor Neto): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Deputado Mário Albuquerque, creio que a questão que V. Ex.<sup>a</sup> coloca, nasce, certamente, de um equívoco. O Sr. Deputado não me apresentou aqui nenhum documento do ICEP nem da Secretaria de Estado do Turismo que fundamente a afirmação ou a dúvida que apresentou. Gostaria de dizer, com muita clareza, aos Srs. Deputados, que não está, nem nunca esteve, nos planos da Secretaria de Estado fazer divisões ou desmembrar uma região de turismo, como é o caso da Região de Turismo da Rota do Sol — agora parece que vai chamar-se Região de Turismo Leiria-Fátima. Aliás, a Secretaria de Estado do Turismo não tem, na base do Decreto-Lei n.º 287/91, poderes para desmembrar regiões de turismo — tem poderes de dissolução de órgãos dirigentes das regiões de turismo em caso de incumprimentos; tem poderes, por outro lado, para fusões de regiões de turismo, mas não para determinar divisões.

As regiões de turismo são criadas por vontade expressa de municípios. Tanto é verdade que a Região de Turismo

Leiria-Fátima é formada por sete concelhos do distrito de Leiria e um do distrito de Santarém, e há nove concelhos do distrito de Leiria que não fazem parte dessa região de turismo. Isto demonstra o acto voluntário da formação de regiões de turismo, criado e querido pelos próprios municípios. Portanto, as áreas podem ser alargadas ou diminuídas — à tutela cabe, pura e simplesmente, aceitar ou não.

Portanto, creio que se trata de um equívoco. A Região de Turismo Leiria-Fátima é uma região com todas as características de complementaridade de oferta turística que o Sr. Deputado aqui referiu e com as quais estou totalmente de acordo; tem uma direcção, recentemente eleita, a quem tive a honra de dar posse; tem recursos turísticos extraordinários (Fátima, Batalha, Alcobaça, Nazaré, Leiria e Pombal); e tem potencialidades para gerar oferta turística de qualidade, por isso, posso garantir ao Sr. Deputado que a Secretaria de Estado do Turismo irá dar todo o apoio a essa coerência turística, que esta região apresenta e que penso ser fundamental para o turismo português.

Em relação à segunda questão que me apresenta sobre o ICEP, devo dizer que este Instituto encomendou o estudo a uma empresa para uma proposta de plano de *marketing* para a promoção externa do turismo português. Essa proposta foi concretizada e serviu apenas como base de trabalho ao ICEP, à Direcção-Geral do Turismo e à Secretaria de Estado do Turismo para elaborar uma proposta de promoção, que, digamos, reflecte em parte algumas das propostas desse projecto da Roland Berger, mas não só. Esse projecto foi discutido com as regiões de turismo de todo o País, com muitas entidades e associações empresariais ligadas ao turismo e daí resultou uma proposta que irá ser apresentada em público no próximo dia 24, pelo Sr. Ministro da Economia e que será a proposta oficial do Ministério e, portanto, também do ICEP para a promoção.

Posso garantir, desde já, ao Sr. Deputado que, apesar de nessa proposta constar teoricamente e em forma aproximada a divisão nas regiões-plano, não é uma divisão estática ou que vá ter consagração jurídica, é uma divisão indicativa e que irá respeitar totalmente as particularidades de cada região de turismo e não irá, de forma alguma, dividir nem a Região de Turismo Rota do Sol, de Leiria-Fátima, nem qualquer outra região de turismo.

Já agora, quero aproveitar esta oportunidade para dizer que o que a Secretaria de Estado do Turismo gostaria era que, em vez de 19 regiões de turismo, mais uma meia duzia de juntas de turismo e mais uma dezena e meia de comissões municipais de turismo, houvesse uma redução desta pulverização de estruturas turísticas, porque era muito melhor para o nosso país e para a nossa intervenção turística. Gostaríamos que houvesse a junção de regiões de turismo em várias regiões e uma intervenção mais forte, mais capaz, mais coerente e com uma massa crítica superior.

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Inscreveram-se, para pedir esclarecimentos adicionais, os Srs. Deputados Mário Albuquerque, Henrique Neto e Maria Luísa Ferreira.

Para o efeito, tem a palavra o Sr. Deputado Mário Albuquerque, para o que dispõe de 2 minutos.

O Sr. **Mário Albuquerque** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado do Turismo, agradeço a informação que

nos prestou, que, de algum modo, tranquilizou os concelhos e a área de grande qualidade que é a Rota do Sol, face às preocupações que têm vindo a manifestar nos últimos tempos. Veja-se a comunicação social do passado fim-de-semana, que se reporta, toda ela, e com algum pormenor, às preocupações que essa informação, naturalmente, veiculou até nós.

Portanto, o problema da leitura do estudo da Roland Berger não é apenas meu, é também de outras pessoas, e pessoas bem situadas, inclusivamente no âmbito da comunicação social.

De qualquer forma, folgo em saber que é apenas uma questão teórica, parafraseando o Sr. Secretário de Estado, na medida em que, de facto, não tenho dúvidas de que o Governo, naturalmente, com a responsabilidade que tem e com o discernimento que a Secretaria de Estado do Turismo também tem, não iria destruir uma imagem de grande marca que é a Rota do Sol. Fico tranquilo e, naturalmente, a comunicação social, através desta intervenção — não tenho dúvidas disso —, irá também tranquilizar toda as pessoas que acreditam realmente nesta imagem de marca.

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Tem a palavra o Sr. Deputado Henrique Neto.

O Sr. **Henrique Neto** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado do Turismo, fico satisfeito pelas garantias e pelas explicações que V. Ex.<sup>a</sup> aqui nos deixou, até porque, devo dizer, Leiria tem estado, de facto, à beira de um ataque de nervos, na medida em que, há 10 anos, tem vindo a perder serviços de vária ordem. Aparentemente está a perder o centro de formalidades para Coimbra e a gestão postal para Santarém, portanto, é natural que as gentes de Leiria estejam muito preocupadas.

Por outro lado, esta não é uma questão paroquial, Sr. Secretário de Estado, porque a marca Fátima-Leiria é um produto turístico conhecido no mundo inteiro. Diluir este produto e, de alguma maneira, esta marca na promoção internacional não seria uma dificuldade apenas para a região, seria um erro económico. Portanto, espero sinceramente que, por razões meramente burocráticas, este produto que, como digo, é conhecido internacionalmente, não seja diluído na sua promoção internacional.

**Vozes do PS:** — Muito bem!

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Maria Luísa Ferreira.

A Sr.<sup>a</sup> Maria Luísa Ferreira (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado do Turismo, regozijo-me também com a afirmação de V. Ex.<sup>a</sup> de que não está nas intenções do Governo desmembrar a Região de Turismo Rota do Sol. Realmente, seria inconcebível e as populações não aceitariam de bom grado nem passivamente uma tal decisão.

Nunca é demais reforçar aqui a duvidosa dualidade de critérios do gabinete que fez este estudo, porque, anteriormente a ele, tinha feito um outro, encomendado pela própria Região de Turismo, em que tinha considerado esta região com excelentes potencialidades e condições para ser uma

região inteira, com capacidade para ombrear com as outras regiões do País.

Sr. Secretário de Estado do Turismo, naturalmente que estas inquietações chegaram ao gabinete de V. Ex.<sup>a</sup>, vindas de várias forças vivas, como seja, da presidência da Região de Turismo, de autarcas e do Sr. Governador Civil, inclusive. Lembro que em recente reunião da assembleia distrital foi patente a inquietação de todos por esta situação e foi tomada uma posição conjunta de todos os autarcas sobre o assunto, com a anuência do Sr. Governador Civil.

Por isso pergunto: V. Ex.<sup>a</sup>, na sequência destas inquietações locais das forças vivas da região, tomou já alguma posição de sossegamento destas forças? Comunicou já à Região de Turismo a posição definitiva do Governo sobre a impossibilidade e a inaceitabilidade da divisão da Região de Turismo Rota do Sol?

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado do Turismo.

O Sr. **Secretário de Estado do Turismo**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, o Governo nunca teve essa posição e a Secretaria de Estado do Turismo também não.

A Roland Berger é uma empresa de estudos de consultoria à qual o ICEP encomendou um estudo e é livre de dizer o que entender; cabe, depois, ao Governo decidir em consequência. É isso que é feito! Agora, é evidente que esse estudo circulou autonomamente, portanto, existe um texto, um livro, um documento sobre esse estudo e isso foi interpretado como sendo o documento do Governo. Ora, isso é falso. Não se trata de um documento do Governo, digamos, que é uma proposta que foi feita ao Governo, valiosa, com dados preciosos, que este em grande parte aceitou e, depois, tendo em conta outros factores, de ordem regional, de ordem política, de ordem social, de coerência, tomou uma posição autónoma. Essa é que é a grande verdade.

Portanto, creio que as inquietações, quando surgem, têm, certamente, legitimidade e cabe ao Governo, como estou agora aqui a fazer, dar os esclarecimentos que lhe são pedidos.

A Roland Berger é uma empresa que está no mercado, a quem a Região de Turismo Rota do Sol já tinha, em tempos, encomendado um estudo que tirava conclusões de uma determinada natureza, por isso, se a Região de Turismo se sente defraudada com isso, terá de ter uma relação com ela em termos de relação entidade pública e empresa. Isso não é um problema que nos diga respeito.

Agora, creio que a utilização da divisão das regiões-plano é uma utilização que tem alguma lógica, mas que, evidentemente, depois, nos pormenores erra, como errou neste caso. Cá estamos nós para corrigir e para não deixar que esse erro seja cometido.

Não teria qualquer lógica dividir a Região de Turismo Leiria-Fátima em duas partes. É uma coisa completamente inconcebível! Os municípios dessa zona é que terão de decidir como é que querem a sua região de turismo, se é com estes concelhos, se é com outros concelhos, se é com menos concelhos ou se se querem juntar a outra região de turismo e, depois, caberá à tutela aceitar ou não aceitar essa proposta.

Creio que não cabe ao Governo fazer propostas. O Governo pode fazer sugestões, e, aliás, faço a sugestão para que

se juntem, que façam com que as vossa regiões de turismo tenham uma massa crítica mais coerente, que produza uma oferta turística mais rica, com uma complementaridade mais atractiva, que tenha em conta as acessibilidades, que tenha em conta a capacidade de oferta hoteleira para poder dar resposta à procura das pessoas. Esse apelo, eu faço, mas não vou obrigar, a não ser que se decida alterar o quadro legal nesta matéria.

Creio que Fátima-Leiria é uma marca muito forte, tem força, em muitas partes do mundo. É talvez mais conhecida Fátima do que Lisboa, do que o Algarve ou até mesmo do que Portugal, pelo que compete aos nossos amigos da região de Leiria-Fátima saber trabalhar e saber dar força a este produto turístico, requalificá-lo e saber apresentá-lo de uma forma muito forte. E caberá aos organismos da Secretaria de Estado do Turismo e àqueles que ela tutela dar toda a ajuda para que essa afirmação se faça, o que é do interesse do turismo nacional.

Agora, hoje também temos de ter em conta a situação real do nosso turismo. Hoje 80% da nossa oferta e da nossa procura faz-se à volta de três marcas — Madeira, Lisboa e Algarve. É evidente que nós, na nossa promoção externa, não poderemos deixar de dar força a estas três marcas, mas, ao mesmo tempo, iremos também dar força às novas marcas emergentes, para que elas venham também a ter força e afirmação no mercado nacional.

É esta a nossa política e é neste sentido que iremos trabalhar. Penso que todos compreendem que tem de ser assim. Não seria justo, nem correcto, nem racional pulverizar a nossa intervenção de promoção externa em dezenas e dezenas de marcas que, provavelmente, cada um de nós acha que são muito boas, mas que não têm ainda a capacidade de atracção internacional que desejaríamos, mas é um facto que não têm. Estes são factos a ter em conta.

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Srs. Deputados, terminámos a nossa ordem de trabalhos de hoje.

A próxima reunião plenária terá lugar na quarta-feira, dia 25, pelas 15 horas, com um debate de urgência sobre a situação da saúde em Portugal e perspectiva de futuro, requerido pelo PP, a reapreciação do Decreto n.º 190/VII — Lei de Criação das Regiões Administrativas e a apreciação da proposta de lei n.º 104/VII — Estabelece os princípios em que baseia a verificação da morte.

Srs. Deputados, está encerrada a sessão.

*Eram 12 horas e 45 minutos.*

Faltaram à sessão os seguintes Srs. Deputados:

**Partido Socialista (PS):**

**António Bento da Silva Galamba.**  
**António Fernandes da Silva Braga.**  
**Arnaldo Augusto Homem Rebelo.**

**Cláudio Ramos Monteiro.**

**Eduardo Ribeiro Pereira.**

**Fernando Alberto Pereira de Sousa.**

**Fernando Alberto Pereira Marques.**

**José Afonso Teixeira de Magalhães Lobão.**

**José Carlos Correia Mota de Andrade.**

**José Pinto Simões.**

**Jovita de Fátima Romano Ladeira.**

**Luís Filipe Nascimento Madeira.**

**Manuel Jorge Pedrosa Forte de Goes.**

**Maria do Rosário Lopes Amaro da Costa da Luz Carneiro.**

**Maria Jesuína Carrilho Bernardo.**

**Natalina Nunes Esteves Pires Tavares de Moura.**

**Paula Cristina Ferreira Guimarães Duarte.**

**Paulo Jorge dos Santos Neves.**

**Raúl d' Assunção Pimenta Rêgo.**

**Rui Manuel Palácio Carreteiro.**

**Sérgio Carlos Branco Barros e Silva.**

**Partido Social Democrata (PSD):**

**António Manuel Taveira da Silva.**

**António Moreira Barbosa de Melo.**

**António Paulo Martins Pereira Coelho.**

**Artur Ryder Torres Pereira.**

**Carlos Manuel de Sousa Encarnação.**

**Domingos Dias Gomes.**

**Filomena Maria Beirão Mortágua Salgado Freitas Bordalo.**

**João Álvaro Poças Santos.**

**João Calvão da Silva.**

**Joaquim Martins Ferreira do Amaral.**

**José de Almeida Cesário.**

**José Guilherme Reis Leite.**

**José Luís de Rezende Moreira da Silva.**

**José Mendes Bota.**

**Maria Fernanda Cardoso Correia da Mota Pinto.**

**Maria Teresa Pinto Basto Gouveia.**

**Pedro Augusto Cunha Pinto.**

**Pedro Domingos de Souza e Holstein Campilho.**

**Pedro Manuel Cruz Roseta.**

**Partido do Centro Democrático Social — Partido Popular (CDS-PP):**

**Luís Afonso Cortez Rodrigues Queiró.**

**Manuel Fernando da Silva Monteiro.**

**Maria Helena Pereira Nogueira Santo.**

**Maria José Pinto da Cunha Avilez Nogueira Pinto.**

**Rui Miguel Gama Vasconcelos Pedrosa de Moura.**

**Silvio Rui Neves Correia Gonçalves Cervan.**

**Partido Comunista Português (PCP):**

**Carlos Alberto do Vale Gomes Carvalhas.**

**Lino António Marques de Carvalho.**

A DIVISÃO DE REDACÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL



# DIÁRIO

da Assembleia da República

Depósito legal n.º 8818/85

IMPRENSA NACIONAL-CASA DA MOEDA, E. P.

1 — Preço de página para venda avulso, 9\$50 (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 209\$00 (IVA INCLUÍDO 5%)**

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