



VIII LEGISLATURA

1.ª SESSÃO LEGISLATIVA (1999-2000)

## REUNIÃO PLENÁRIA DE 3 DE DEZEMBRO DE 1999

Presidente: Ex.<sup>mo</sup> Sr. Narana Sinai Coissoró

Secretários: Ex.<sup>mos</sup> Srs José Ernesto Figueira dos Reis  
José de Almeida Cesário  
António João Rodeia Machado  
António José Carlos Pinho

## SUMÁRIO

O Sr. Presidente declarou aberta a sessão às 10 horas e 30 minutos

Deu-se conta da entrada na Mesa das propostas de lei n<sup>º</sup> 4 a 6/VIII, das proposta de resolução n<sup>º</sup> 5 e 6/VIII e do projecto de lei n<sup>º</sup> 29/VIII

Em sessão de perguntas ao Governo, o Sr. Secretário de Estado Adjunto e das Obras Públicas (Luis Parreira) deu resposta a pergunta formulada a Sr.<sup>a</sup> Deputada Isabel Castro (Os Verdes), sobre o traçado da auto-estrada do sul, no troço São Bartolomeu de Messines/Via Longitudinal do Algarve, e a pedidos de esclarecimento adicionais dos Srs. Deputados Jovita Matias (PS), David dos Santos (PSD) e Joaquim Matias (PCP)

O Sr. Secretário de Estado do Trabalho e Formação (Paulo Pedroso) respondeu a pergunta do Sr. Deputado Francisco Louçã (BE) relativa ao regime de férias, faltas e feriados, bem como aos pedidos de esclarecimento adicionais dos Srs. Deputados Lícente Merendas (PCP), Isabel Castro (Os Verdes) e Barbosa de Oliveira (PS)

A pergunta do Sr. Deputado Telmo Correia (CDS-PP), sobre o um novo aeroporto internacional na Ota, bem como aos pedidos de esclarecimento adicionais dos Srs. Deputados Joaquim Matias (PCP) — em relação ao qual o Sr. Deputado João Cravinho (PS) exerceu o direito de defesa da honra —, José Miguel Medeiros (PS), Castro de Almeida (PSD) e Manuel Queiro (CDS-PP), respondeu o Sr. Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território (José Sócrates)

O Sr. Secretário de Estado Adjunto e das Obras Públicas deu resposta a pergunta do Sr. Deputado Fernando Santos Pereira (PSD), sobre o traçado do IC14, tendo também prestado esclarecimentos adicionais aos Srs. Deputados Agostinho Lopes (PCP) e João Lourenço (PS)

A pergunta do Sr. Deputado Hermínio Loureiro (PSD), sobre os investimentos no porto de Aveiro, e aos pedidos de esclarecimento adicionais dos Srs. Deputados Joaquim Matias (PCP), Afonso Candal (PS) e Castro de Almeida (PSD), respondeu o Sr. Secretário de Estado da Administração Marítima e Portuária (Narciso Miranda)

O Sr. Secretário de Estado Adjunto do Ministério da Justiça (Eduardo Cabrita) respondeu à pergunta do Sr. Deputado Casimiro Ramos (PS), sobre a situação em que se encontram as obras do tribunal do Cadaval, e aos pedidos de esclarecimento adicionais do Sr. Deputado António Filipe (PCP)

A pergunta apresentada pelo Sr. Deputado Jose Penedos (PS), sobre a constituição da empresa Galp com a holding das empresas Petrogal e GDF, foi respondida pelo Sr. Secretário de Estado Adjunto do Ministério da Economia (Vitor Ramalho), assim como os esclarecimentos adicionais formulados pelos Srs. Deputados Basílio Horta (CDS-PP) e Lino de Carvalho (PCP)

O Sr. Deputado Joaquim Matias (PCP) formulou uma pergunta acerca da retenção ilegal das verbas das derramas e sua não entrega aos municípios, a que respondeu o Sr. Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais (Manuel Baganha)

O Sr. Presidente encerrou a sessão eram 13 horas e 5 minutos

O Sr Presidente (Narana Coissoró) — Srs Deputados.  
temos *quorum* pelo que declaro aberta a sessão

*Eram 10 horas e 30 minutos*

*Estavam presentes os seguintes Srs Deputados*

**Partido Socialista (PS).**

Agostinho Moreira Gonçalves  
Aires Manuel Jacinto de Carvalho  
Alberto Bernardes Costa  
Alexandre António Alves Chaves  
Ana Catarina Veiga Santos Mendonça Mendes  
António Alves Marques Júnior  
António Alves Martinho  
António Bento da Silva Galamba  
António Fernandes da Silva Braga  
António Fernando Marques Ribeiro Reis  
António Fernando Menezes Rodrigues  
António Jorge Freire de Brito Calvete  
António José Gavino Paixão  
António Manuel Dias Baptista  
António Manuel do Carmo Saleiro  
Artur Miguel Claro da Fonseca Mora Coelho  
Artur Rodrigues Pereira dos Penedos  
Bruno Renato Sutil Moreira de Almeida  
Carlos Alberto  
Carlos Alberto Dias dos Santos  
Carlos Manuel Luís  
Casimiro Francisco Ramos  
Cláudio Ramos Montero  
Dinis Manuel Prata Costa  
Eduarda Maria Castro de Sousa  
Eduardo Ribeiro Pereira  
Fernando Manuel de Jesus  
Fernando Pereira Serrasqueiro  
Filipe Mesquita Vital  
Francisco José Pereira de Assis Miranda  
Francisco José Pinto Camilo  
Francisco Xavier Pablo da Silva Torres  
Gonçalo Matos Correia de Almeida Velho  
Helena Maria Mesquita Ribeiro  
Isabel Maria Batalha Vigia Polaco d'Almeida  
Isabel Maria dos Santos Barata  
Jamila Bárbara Madeira e Madeira  
João Alberto Martins Sobral  
João Cardona Gomes Cravinho  
João Carlos da Costa Ferreira da Silva  
João Francisco Gomes Benavente  
João Macedo Lourenço  
João Pedro da Silva Correia  
João Pedro de Aleluia Gomes Sequeira  
João Rui Gaspar de Almeida  
Joaquim Sebastião Sarmento da Fonseca Almeida  
Joel Eduardo Neves Hasse Ferreira  
Jorge Lacão Costa  
Jorge Manuel Gouveia Strecht Ribeiro  
José Adelmo Gouveia Bordalo Junqueiro  
José Afonso Teixeira de Magalhães Lobão  
José Alberto Rebelo dos Reis Lamego

José Aurélio da Silva Barros Moura  
José Carlos Correia Mota de Andrade  
José Carlos da Cruz Lavrador  
José Carlos Lourenço Tavares Pereira  
José Carlos Pinto Basto Mota Torres  
José da Conceição Saraiva  
José de Matos Leitão  
José Ernesto Figueira dos Reis  
José Manuel de Medeiros Ferreira  
José Manuel Santos de Magalhães  
José Miguel Abreu de Figueiredo Medeiros  
José Rodrigues Pereira dos Penedos  
Jovita de Fátima Romano Ladeira  
Laurentino José Monteiro Castro Dias  
Luís Afonso Cerqueira Natividade Candal  
Luís Manuel Carvalho Carito  
Luís Miguel Gomes Miranda Teixeira  
Luisa Pinheiro Portugal  
Luiz Manuel Fagundes Duarte  
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  
Margarida Maria Santos Soares da Rocha Ganso  
Maria Amélia do Carmo Mota Santos  
Maria Celeste Lopes da Silva Correia  
Maria Custódia Barbosa Fernandes Costa  
Maria do Carmo de Jesus Amaro Sequeira  
Maria do Céu da Cruz Vidal Lourenço  
Maria do Rosário Lopes Amaro da Costa da Luz Carneiro  
Maria Fernanda dos Santos Martins Catarino Costa  
Maria Helena do Rêgo da Costa Salema Roseta  
Maria Isabel da Silva Pires de Lima  
Maria Isabel Ferreira Coelho de Sena Lino  
Maria José Vidal do Rosário Campos  
Maria Luisa Silva Vasconcelos  
Miguel Bernardo Ginestal Machado Monteiro Albuquerque  
Natalina Nunes Esteves Pires Tavares de Moura  
Nelson Madeira Baltazar  
Paula Cristina Ferreira Guimarães Duarte  
Paulo Alexandre de Carvalho Pisco  
Pedro Ricardo Cavaco Castanheira Jorge  
Renato Luís de Araújo Forte Sampaio  
Rosa Maria da Silva Bastos da Horta Albernaz  
Rosalina Maria Barbosa Martins  
Rui do Nascimento Rabaça Vieira  
Sónia Ermelinda Matos da Silva Fertuzinhos  
Victor Brito de Moura  
Vítor Manuel Alves Peixoto  
Zelinda Margarida Carmo Marouço Oliveira Semedo

**Partido Social Democrata (PSD).**

Adão José Fonseca Silva  
Álvaro dos Santos Amaro  
Álvaro Roque de Pinho Bissaia Barreto  
Ana Maria Sequeira Mendes Pires Manso  
António d'Orey Capucho  
António da Silva Pinto de Nazaré Pereira  
António de Carvalho Martins

António Edmundo Barbosa Montalvão Machado  
 António Manuel da Cruz Silva  
 António Manuel Santana Abela  
 Armando Manuel Dinis Vieira  
 Arménio dos Santos  
 Artur Ryder Torres Pereira  
 Bruno Jorge Viegas Vitorino  
 Carlos José das Neves Martins  
 Carlos Manuel de Sousa Encarnação  
 Carlos Manuel Marta Gonçalves  
 David Jorge Mascarenhas dos Santos  
 Eduardo Eugénio Castro de Azevedo Soares  
 Eugénio Fernando Sá Cerqueira Marinho  
 Feliciano José Barreiras Duarte  
 Fernando Jorge Loureiro de Roboredo Seara  
 Fernando José da Costa  
 Fernando Manuel Lopes Penha Pereira  
 Fernando Santos Pereira  
 Francisco Baptista Tavares  
 Guilherme Henrique Valente Rodrigues da Silva  
 Henrique José Monteiro Chaves  
 Henrique José Praia da Rocha de Freitas  
 Hermínio José Sobral Loureiro Gonçalves  
 Hugo José Teixeira Velosa  
 João Bosco Soares Mota Amaral  
 João Eduardo Guimarães Moura de Sá  
 João José da Silva Maçãs  
 Joaquim Carlos Vasconcelos da Ponte  
 Joaquim Virgílio Leite Almeida da Costa  
 Jorge Manuel Ferraz de Freitas Neto  
 José António de Sousa e Silva  
 José David Gomes Justino  
 José de Almeida Cesário  
 José Eduardo Rêgo Mendes Martins  
 José Luis Campos Vieira de Castro  
 José Manuel de Matos Correia  
 Lucília Maria Samoreno Ferra  
 Luís Manuel Machado Rodrigues  
 Luís Maria de Barros Serra Marques Guedes  
 Manuel Alves de Oliveira  
 Manuel Castro de Almeida  
 Manuel Filipe Correia de Jesus  
 Manuel Maria Moreira  
 Manuel Ricardo Dias dos Santos Fonseca de Almeida  
 Maria do Céu Baptista Ramos  
 Maria Eduarda de Almeida Azevedo  
 Maria Manuela Dias Ferreira Leite  
 Maria Natália Guterres Viegas C da Conceição Antunes  
 Maria Ofélia Fernandes dos Santos Moleiro  
 Mário da Silva Coutinho Albuquerque  
 Mário Patinha Antão  
 Melchior Ribeiro Perera Moreira  
 Miguel Bento Martins da Costa de Macedo e Silva  
 Miguel Fernando Cassola de Miranda Relvas  
 Nuno Miguel Marta de Oliveira da Silva Freitas  
 Pedro José da Vinha Rodrigues Costa  
 Pedro Manuel Cruz Roseta  
 Pedro Miguel de Azeredo Duarte  
 Rui Fernando da Silva Rio

Rui Manuel Lobo Gomes da Silva  
 Sérgio André da Costa Vieira  
 Partido Comunista Português (PCP)  
 Agostinho Nuno de Azevedo Ferreira Lopes  
 António Filipe Gaião Rodrigues  
 António João Rodeia Machado  
 Bernardino José Torrão Soares  
 João António Gonçalves do Amaral  
 Joaquim Manuel da Fonseca Matias  
 José Honório Faria Gonçalves Novo  
 Lino António Marques de Carvalho  
 Maria de Fátima Caeiro Queimado Amaral  
 Maria Luísa Raimundo Mesquita  
 Maria Natália Gomes Filipe  
 Maria Odete dos Santos  
 Octávio Augusto Teixeira  
 Vicente José Rosado Merendas

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

António José Carlos Pinho  
 Basílio Adolfo de Mendonça Horta da Franca  
 João Guilherme Nobre Prata Fragoso Rebelo  
 João Nuno Lacerda Teixeira de Melo  
 José Augusto Meleiro Rodrigues  
 José Miguel Nunes Anacoreta Correia  
 Luís Pedro Mota Soares  
 Manuel Tomás Cortez Rodrigues Queiró  
 Maria Celeste Ferreira Lopes Cardona  
 Narana Sinai Coissoró  
 Paulo Sacadura Cabral Portas  
 Raúl Miguel de Oliveira Rosado Fernandes  
 Telmo Augusto Gomes de Noronha Correia

**Partido Ecologista «Os Verdes» (PEV)**

Heloisa Augusta Baião de Brito Apolónia  
 Isabel Maria de Almeida e Castro

**Bloco de Esquerda (BE)**

Francisco Anacleto Louçã

**O Sr Presidente (Narana Coissoró).** — Srs Deputados, o Sr Secretário vai anunciar os diplomas e os requerimentos que deram entrada na Mesa

**O Sr Secretário (José Reis)** — Sr Presidente, Srs Deputados, deram entrada na Mesa e foram aceites as seguintes iniciativas legislativas, propostas de lei n.º 4/VIII — Regula o exercício da liberdade sindical e os direitos de negociação colectiva e de participação do pessoal da Polícia de Segurança Pública, que baixa às 1.ª e 9.ª Comissões, n.º 5/VIII — Autoriza o Governo a legislar em matéria de direitos de autor e direitos conexos, e n.º 6/VIII — Concede ao Governo autorização legislativa para aprovar o regime especial de ilícitos de mera ordenação social em matéria de poluição do meio marinho sob jurisdição marítima nacional, incluindo os espaços da Zona Económica Exclusiva e os factos praticados no seu interior.

cados em áreas de alto mar não abrangidas pela jurisdição de qualquer Estado, por agentes poluidores que arvorem bandeira nacional, propostas de resolução n.º 5/VIII — Aprova para ratificação o Tratado entre a República Portuguesa e a República Francesa, relativo à cooperação no domínio da Defesa, que baixa às 2.ª e 3.ª Comissões, e n.º 6/VIII — Aprova o Acordo entre a República Portuguesa e a República da Eslovénia, relativo a transportes internacionais rodoviários, de passageiros e mercadorias, e respectivo protocolo, que baixa à 2.ª Comissão, projecto de lei n.º 29/VIII — Aprova o novo regime sancionatório das touradas com touros de morte e revoga o Decreto n.º 15 355, de 14 de Abril de 1928, que baixa às 5.ª e 11.ª Comissões (PS)

Em matéria de expediente é tudo, Sr Presidente

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Srs Deputados, vamos dar inicio às perguntas ao Governo. De acordo com a agenda, a primeira pergunta deveria ser feita pelo Sr Deputado Francisco Louçã e respondida pelo representante do Ministério do Trabalho e da Solidariedade, mas, como o Sr Deputado não se encontra na Sala, vamos passar à pergunta seguinte, que será formulada por uma Sr.ª Deputada do Grupo Parlamentar de Os Verdes sobre o traçado da auto-estrada do sul no troço entre São Bartolomeu de Messines/Via Longitudinal de Algarve (VLA), que será respondida através do Ministério do Equipamento Social.

Tem, pois, a palavra a Sr.ª Deputada Isabel Castro

**A Sr.ª Isabel Castro (Os Verdes)** — Sr Presidente, Sr Secretário de Estado, a questão que trazemos hoje é uma questão suscitada por um domínio em que nos parece — e julgo que a experiência tem provado — e também deverá parecer ao Governo, com certeza, que é importante conciliar as escolhas de política do desenvolvimento, particularmente quando estamos a falar de traçados de vias rodoviárias, com o ordenamento do território e o ambiente. Assim se tem procurado fazer aquilo que é o traçado do Algarve, razão pela qual, aliás, o traçado tem sido concretizado de uma forma mais lenta.

Aquilo que nos traz hoje a colocar esta questão é o que se projecta para o troço de São Bartolomeu de Messines/VLA, troço este que teve o seu lançamento de concurso público em Agosto — aliás, já encerrou o prazo para aceitação das propostas.

A nossa preocupação é aquilo que se projecta para esse traçado, ou seja, fazer atravessar ao meio a Freguesia de Paderne. A solução que se desenha, do nosso ponto de vista, é totalmente inaceitável e inaceitável do ponto de vista ambiental porque vai mexer com, e afectar, uma zona de extrema sensibilidade ambiental — estamos a falar da Rede Natura 2000, estamos a falar de uma zona onde existe um aquífero extremamente importante, como se comprehende dessa importância no Algarve, estamos a falar, no caso do atravessamento, de ruído e poluição para as pessoas que ali vivem. São importantes e são negativos os impactes deste traçado do ponto de vista económico — estamos a falar de uma zona rica de solos e com pomares novos nesta região. E é ainda negativo do ponto de vista social. Paderne é no barrocal algarvio uma das raras freguesias que se tem mantido viva ao longo dos anos, com um património extremamen-

te importante do ponto de vista cultural, que tem conseguido fixar populações — o que não é fácil naquela região. É ainda bizarro e constitui um atentado do ponto de vista do ordenamento do território.

Parece-nos que, quando o Governo junta ambiente e ordenamento do território, não deve ser só «para que conste» mas porque percebe que o ordenamento do território e o ambiente são importantes.

Concretamente, com esta pergunta, queremos saber se o Governo assume ou não o compromisso de fazer um estudo de impacte ambiental sobre este traçado, não avançar com soluções do tipo «facto consumado», como já aconteceu com outras regiões do País no passado, e garantir a transparência deste processo, ou seja, que as posições da associação de cidadãos que está constituída, das populações e das juntas de freguesia serão ouvidas neste processo.

Portanto, o que queremos saber é qual a metodologia que o Governo vai adoptar para resolver esta situação e para encontrar uma solução alternativa.

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Para responder, tem a palavra o Sr Secretário de Estado Adjunto e das Obras Públicas

**O Sr Secretário de Estado Adjunto e das Obras Públicas (Luís Parreira)** — Sr Presidente, Srs Deputados, obviamente que o Governo, nesta matéria como em nenhuma outra, colocará quer o Parlamento quer o País ou alguma das suas regiões, perante situações de «facto consumado» ou não assumirá o respeito pela legislação em vigor sobre esta matéria.

Como a Sr.ª Deputada disse, esta é uma obra de grande complexidade do ponto de vista ambiental, razão pela qual se tem desenvolvido de forma faseada e, por isso mesmo, estão ainda por construir troços muito significativos desta auto-estrada, num investimento de cerca de 100 milhões de contos que ainda falta fazer para concluir esta obra. O troço a que se refere, é um troço de 14 quilómetros que foi já objecto, na fase de estudo prévio, de avaliação de impacte ambiental. Nessa fase de estudo prévio e da avaliação de impacte ambiental, decorreram alguns condicionalismos; condicionalismos que o projecto de execução, já entregue, respeita e que será ele próprio também, nos termos da lei, objecto de discussão pública e, portanto, também objecto de avaliação.

Em síntese, o Governo não fará, nesta matéria, qualquer política de «facto consumado», por muito agradável que fosse fazer a obra mais rapidamente, fará, sim, a política que tem feito e que é, nos termos da legislação em vigor, ouvir os cidadãos, fazer as avaliações de impacte ambiental e fazer, após isto, a obra. É isso que estamos a fazer, no respeito por aquelas que são já as conclusões da avaliação de impacte ambiental do estudo prévio.

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra a Sr.ª Deputada Isabel Castro

**A Sr<sup>a</sup> Isabel Castro (Os Verdes)** — Sr Presidente, Sr Secretário de Estado, a nossa preocupação, de algum modo, mantém-se porque é evidente que uma obra desta natureza tem de ser feita por troços, essa forma de segmentar, provavelmente, facilita quando estamos a falar em zonas de grande sensibilidade ambiental

Diz o Sr Secretário de Estado que o Governo não vai avançar com factos consumados. Então, a nossa pergunta é por que é que a comissão de cidadãos, que luta e protesta em Paderne contra esta solução, não é ouvida? Por que é que a Assembleia Municipal de Albufeira não tem informação? Por que é que a Junta de Freguesia de Paderne não tem informação? E por que é que, num cenário tão aberto, tão discutido e tão debatido, tudo isto passa à margem dos cidadãos? Para nós, isto não é entendível nem é, seguramente, a forma de resolver o problema

Por outro lado, a pergunta concreta que coloco ao Sr Secretário de Estado, com toda a simplicidade e com toda a frontalidade, é esta: já que fala no estudo prévio, feito na fase anterior, o Governo não vai ou não buscar solução alternativa de traçado que não aquela que vai fazer da Freguesia de Paderne, pura e simplesmente, um corredor? É esta a pergunta concreta que lhe faço e era a ela que eu gostaria que o Sr Secretário de Estado respondesse.

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Para outros pedidos de esclarecimento adicionais, inscreveram-se os Srs Deputados Jovita Matias, Delfim Santos e Joaquim Matias. Tem a palavra a Sr<sup>a</sup> Deputada Jovita Matias

**A Sr<sup>a</sup> Jovita Matias (PS)** — Sr Presidente, Sr<sup>o</sup> e Srs Deputados, Sr Secretário de Estado Adjunto e das Obras Públicas, aproveito esta oportunidade para sublinhar, mais uma vez, que o Partido Socialista, na definição das suas políticas, tem tido um posicionamento por forma a romper com o conceito tradicional de desenvolvimento, recuperando e reconstituindo os laços entre crescimento económico e preservação do meio ambiente

Aproveito também esta oportunidade, Sr Secretário de Estado, para sublinhar que o propósito de encontrar equilíbrios entre desenvolvimento e preservação do ambiente não foi prática em tempos anteriores. A auto-estrada para o Algarve e a Via do Infante são exemplos paradigmáticos desta situação. Senão vejamos: no que se refere à auto-estrada para o Algarve, rejeitámos e alterámos traçados, fizeram-se novos estudos, criaram-se alternativas, sempre de uma forma equilibrada e consensual, no respeito que o ambiente nos merece, apesar de sabermos os atrasos de construção que implicavam e, consequentemente, os custos políticos que tal postura merecia.

E a Via do Infante, Srs Deputados? Primeiro, construiu-se, só depois se fez o estudo de impacte ambiental. Por isso, os Srs Deputados, em particular os do Partido Ecologista Os Verdes, terão de reconhecer o esforço desenvolvido por este Governo para encontrar soluções que respeitam o ambiente.

Sr Secretário de Estado e Srs Deputados, as acessibilidades são cruciais, pois potenciam os recursos da região. Os estudos de mercado e a imagem do Algarve como destino

turístico revelam que um dos aspectos menos apreciados está relacionado com a deficiente rede viária. Sendo o turismo o grande motor do desenvolvimento económico da região algarvia, é necessário encontrar, com rapidez, sem hesitações, com determinação e com a dose de bom senso e de equilíbrio a que o Governo nos habitou ao tratar estas questões, a opção para o troço da auto-estrada São Bartolomeu de Messines/Via Longitudinal do Algarve.

**A Sr<sup>a</sup> Natalina Moura (PS)** — Muito bem!

**A Oradora:** — Por isso, Sr. Secretário de Estado Adjunto e das Obras Públicas, muito claramente, quero colocar-lhe algumas questões. O estudo de impacte ambiental está na fase de consulta pública. Assume o mesmo, na sua opinião, aspectos tão negativos, como é voz corrente, na zona de Paderne, ou não? Se sim, quais são as alternativas previstas pelo Governo?

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Sr<sup>a</sup> Deputada, tem de terminar, pois já esgotou o tempo de que dispunha

**A Oradora:** — Terminei já, Sr Presidente.

Sendo conhecidas as posições da Câmara Municipal de Albufeira e da Assembleia de Freguesia de Paderne, como vê a hipótese de um estudo de impacte ambiental de uma segunda alternativa, ou seja, a sobreposição da auto-estrada relativamente ao IC1 no troço São Bartolomeu de Messines/Via Longitudinal do Algarve, por forma a possibilitar um estudo comparado com a opção inicial?

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Sr Presidente (Narana Coissoró):** — Sr<sup>a</sup> Deputada Jovita Matias, peço desculpa por tê-la interrompido, mas só agora fui informado de que o artigo 241º do Regimento foi alterado, passando os Srs Deputados a dispor de 2 minutos, e já não apenas de 1 minuto, para pedir esclarecimentos adicionais.

Para pedir esclarecimentos adicionais, tem, agora, a palavra o Sr Deputado David dos Santos

**O Sr David dos Santos (PSD):** — Sr Presidente, gosta de cumprimentá-lo e de, através de si, cumprimentar toda a Câmara, bem como os membros do Governo

Queria dizer que, felizmente, antes da minha intervenção falou uma Deputada também eleita pelo círculo eleitoral do Algarve, que, em plena campanha eleitoral, reivindicou igualmente a construção da auto-estrada do Algarve, bem como da Via do Infante.

Antes de colocar as perguntas ao Sr Secretário de Estado Adjunto e das Obras Públicas, gostaria de referir duas ou três citações, que são factos concretos, do anterior Secretário de Estado das Obras Públicas, Crisóstomo Teixeira, que referiu, em Março de 1997, o seguinte: «Estarão concluídos e abertos os lanços Marateca/Alcácer, em Novembro de 1997, Alcácer/Grândola, em Abril ou Maio de 1998, Castro Verde/Via do Infante, em finais de 1999, Grândola/Castro Verde, no ano 2000».

Gostaria também de referir que, no Algarve, já estamos habituados a ser preteridos na construção de vias. A primeira questão que quero colocar-lhe é a seguinte: vai a auto-estrada do Algarve sofrer o mesmo que tem sofrido a Via do Infante, que nos quatro anos da legislatura anterior nem 1 cm viu ser inaugurado?

Segunda questão será que vão ser novamente utilizados argumentos ambientais para a não construção da auto-estrada do Algarve, situação que, como referiu a Deputada do Partido Socialista também eleita pelo círculo eleitoral do Algarve, grandes problemas está a trazer, nomeadamente ao turismo?

Gostaria ainda de fazer notar que a vida tem coisas desastres o ex-comissário Torres Campos, quando estava na Brisa, decidiu preterir a auto-estrada do Algarve em favor de outras vias do norte

**A Sr<sup>a</sup> Rosa Maria Albernaz (PS) — E bem!**

**O Orador:** — Curiosamente, na avaliação da Expo 98 refere que, pelo menos, 2 milhões de turistas não vieram do Algarve àquele evento porque essa via não se fez, mas não se fez porque o mesmo ex-comissário decidiu não a fazer!

**O Sr António Capucho (PSD) — Muito bem!**

**O Sr Presidente (Narana Coissoró) —** Também para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr Deputado Joaquim Matias

**O Sr Joaquim Matias (PCP)** — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr Secretário de Estado Adjunto e das Obras Públicas, naturalmente que a urgência da construção da auto-estrada para o Algarve, que já leva bastante atraso relativamente ao que era necessário para o desenvolvimento daquela região, não pode ser incompatível com os problemas ambientais

Ignorar ou esconder dos representantes das populações, das juntas de freguesia e das câmaras municipais os problemas ambientais suscitados e não ter em conta, na execução do projecto, que o problema ambiental é tão importante como o melhor traçado não leva, seguramente, ao caminho mais rápido e o Governo dá a entender que ainda não percebeu completamente a nova filosofia de estudos de impacte ambiental, não adaptando, a par e passo, os traçados aos problemas que vão surgindo

Relativamente ao Algarve, porque a auto-estrada teve de sofrer um desvio relativamente ao traçado inicialmente previsto, a estrada nacional que atravessa a serra do Caldeirão, que era para ser desclassificada, acabou por ter de continuar a permanecer uma estrada nacional devido à apreciação parlamentar efectuada nesta Assembleia

Assim sendo, a questão que queria colocar ao Sr Secretário de Estado é a de saber se já há algum projecto para a melhoria do estado de conservação desta estrada

**O Sr Presidente (Narana Coissoró) —** Para responder ao conjunto das questões, tem a palavra o Sr Secretário de Estado Adjunto e das Obras Públicas, dispondo para o efeito de 10 minutos

**O Sr Secretário de Estado Adjunto e das Obras Públicas:** — Sr Presidente e Srs. Deputados, vou tentar responder de forma sistematizada a todas as questões colocadas

Não corresponde à verdade que a Câmara Municipal de Albufeira, a Junta de Freguesia ou as comissões de Paderne não tenham sido ouvidas, foram-no e sempre Aliás, foram-no várias vezes pelo anterior Ministro e hoje Deputado João Cravinho — aqui presente e a quem saúdo —, que ouviu estas entidades, várias vezes, sobre estes traçados da auto-estrada, tendo promovido com elas várias reuniões Portanto, há uma questão fundamental que gostaria de esclarecer: não coloçarão a este Governo o rótulo de não ouvir as pessoas, de não falar com elas, de não fazer as obras no respeito pelos estudos e avaliações de impacte ambiental.

Gostaria ainda de dizer que todo este processo, agora em fase de projecto de execução, vai para consulta pública, momento adequado para que todas estas questões possam ser discutidas e momento adequado também para que quem tem de decidir sobre o traçado da auto-estrada — e decidirá, seguramente — possa fazê-lo

A meu ver, não pode qualquer decisão, em circunstância alguma, conduzir a que se afunile num único ponto ou numa única estrada a chegada ao Algarve. Não faremos isso, não estamos de acordo que se faça isso! E também não estamos de acordo que, fazendo nós alterações ao traçado previsto nos projectos de execução, tal resulte em atrair volumes de tráfego inaceitáveis para outras estradas, as quais igualmente atravessam outras áreas densamente povoadas do Algarve.

Portanto, não nos parece adequado que possa chegar-se ao Algarve apenas por uma única via e, muito menos, que, por essa razão, se atire com algum trânsito — ou com muito trânsito — para estradas que já existem e que atravessam, também elas, aglomerados populacionais.

Por outro lado, foi aqui referida pelo Sr Deputado do PSD a questão dos prazos. Sr. Deputado, há para nós a seguinte questão essencial: não faremos nem auto-estradas, nem estradas, nem tipo algum de obras cujos impactes não estejam avaliados

**O Sr António Capucho (PSD) — Então não prometam!** ..

**O Orador:** — Para nós, é ponto de honra respeitar todos os estudos e avaliações de impacte ambiental que forem produzidos, ou seja, o Governo ponderará, como sempre pondera e como continuará a ponderar, a relação que existe entre a defesa da qualidade de vida das pessoas e as obras que têm de ser feitas. É no equilíbrio entre estas duas vertentes que actuaremos e que tomaremos as decisões necessárias para que assim aconteça

Por outro lado, também o Sr Deputado do Partido Comunista Português procurou saber se estava em fase de projecto a recuperação de uma outra estrada alternativa. Sr. Deputado, só posso dizer-lhe que é nossa firme intenção promover um programa global de recuperação de toda a rede nacional de estradas, faseado ao longo dos anos. É isso o que iremos fazer e é nesse programa também que iremos incluir essa estrada

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró)** — Como o Sr Deputado Francisco Louçã não estava presente, dei inicio ao debate com a segunda pergunta ao Governo. No entanto, como já o vejo na bancada, vou dar-lhe a palavra para colocar a sua questão sobre o regime de férias, faltas e feriados, que será respondida pelo representante do Ministério do Trabalho e Solidariedade.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

**O Sr. Francisco Louçã (BE)** — Sr Presidente, Sr Secretário de Estado e Srs Deputados, porventura esta será a pergunta mais genérica que poderia fazer-lhe, mas é talvez a única que possível fazer neste contexto.

Tem o Governo sofrido, até agora, face a esta Assembleia da República, de uma surpreendente inércia. Temos notícia de conselhos de ministros pouco «apimentados» por motivos legislativos e não temos encontrado, até agora, nenhuma capacidade de actuação no âmbito legislativo, excepto, naturalmente, o diploma do Orçamento Suplementar e a proposta de lei de bases da segurança social, esta, sim, é uma discussão de grande importância.

No entanto, da legislatura passada ficou um conjunto de matérias em debate público, sendo uma delas a que motiva esta pergunta de grande importância, que provocou, como bem sabe, uma polémica muito importante entre a Assembleia e o Governo e, naturalmente, também na sociedade.

O que eu pretendia era que aproveitasse a oportunidade desta resposta para esclarecer a Assembleia sobre o sentido exacto das propostas legislativas que o Governo entende por bem trazer ao novo debate desta Legislatura acerca do regime de faltas, férias e feriados, compreendendo que se trata de uma peça muito importante no contexto da legislação laboral, que ela será um sinal fundamental para o movimento sindical em particular, enfim, para o movimento associativo dos trabalhadores e, em geral, para a vida cívica nacional, que condiciona em grande medida e que dará indicações precisas sobre se este Governo é — deste ponto de vista, pelo menos, que é o que está em apreço — uma continuação do Governo anterior, se repõe o mesmo tipo de orientações e, portanto, se sugere o mesmo tipo de conflitos e de tomadas de posição que o anterior protagonizou ou se, pelo contrário, pretende, deste ponto de vista, introduzir alguma alteração.

E, se assim for, gostava que nos indicasse a filosofia e o sentido prático concreto das alterações, quer das que pretende introduzir quer das que não pensa fazer.

Como compreenderá, é a partir daqui que as diferentes bancadas poderão posicionar-se, em particular a do Bloco de Esquerda, em relação à legislação laboral do Governo no que diz respeito a esta sessão legislativa e, porventura, a outras depois dela.

**O Sr Presidente (Narana Coissoró):** — Para responder, se assim o entender, tem a palavra o Sr Secretário de Estado do Trabalho e Formação.

**O Sr. Secretário de Estado do Trabalho e Formação (Paulo Pedroso).** — Sr Presidente, Srs Deputados e, muito em particular, Sr Deputado Francisco Louçã, em relação à questão que o Bloco de Esquerda colocou gostava de tecer algumas considerações.

Em primeiro lugar, há que ter presente de novo, aqui, que a proposta de lei n.º 239/VII, apresentada pelo governo na anterior sessão legislativa, de revisão do regime de férias, tinha duas grandes condicionantes políticas: uma primeira era a existência de um compromisso, assumido em acordo de concertação estratégica, no sentido de uma melhor ligação entre o direito a férias e a assiduidade dos trabalhadores. E o Governo, muito naturalmente, tendo assumido compromissos com os parceiros sociais na concertação estratégica cumpriu esses compromissos apresentando essa proposta de lei, uma segunda, que podemos dizer que é mais do lavrado directo do Governo nessa matéria, foi a previsão da possibilidade do aumento do número de dias de férias. Como o Sr Deputado sabe, para um novo regime de férias essa proposta previa que o número máximo de dias de férias passasse de 22 para 24. Infelizmente, por razões que à Assembleia caberá julgar, não foi possível a Assembleia da República discutir — e adoptar ou não — esta lei. Assim, estamos hoje perante uma situação nova: o Acordo de Concertação Estratégica caducou, tendo o Governo cumprido o seu compromisso.

Assim, nesta Legislatura há que olhar para esta matéria tendo presentes, diria eu, três grande dimensões:

Em primeiro lugar, não tendo sido possível adoptar esta lei, houve um debate público, perceberam-se as posições — e sobre as posições quanto a esta matéria eu diria, numa perspectiva clássica, que a direita desta Assembleia, na anterior legislatura, se apresentava, provavelmente, à esquerda do Bloco de Esquerda —, surpreendendo-nos, aliás,

**O Sr. Paulo Portas (CDS-PP):** — Não é esquerda, é justiça!

**O Orador:** — O Sr. Deputado Paulo Portas manifesta uma «solidariedade familiar» compreensível.

#### Risos do PS

Em relação a esta matéria há que dizer que avaliamos — sempre estivemos disponíveis — e que sempre avaliaremos o conteúdo do debate público e que estamos abertos ao aperfeiçoamento do que houver para aperfeiçoar.

Em segundo lugar, recuperaremos a ideia de que estas matérias devem ser consensualizadas em sede de diálogo social e, portanto, estamos disponíveis para incluí-las em diálogo social.

Em terceiro lugar, há o compromisso, no Programa do Governo — apesar de ter sofrido uma moção de rejeição do seu partido, aparentemente, se bem me lembro, na exposição de fundamentos, também por estas matérias (mas julgo que não se aplicou a esta matéria em concreto) —, de incentivar o aumento do número de dias de férias.

Quer isto dizer, Sr Deputado, que apresentaremos a esta Assembleia, quando a questão nos parecer estar madura para isso, matéria que reflectirá estas três orientações. Assim, é extemporâneo debater aqui o conteúdo da eventual proposta de lei já que, para isso, teremos o debate da proposta de lei.

Por outro lado, não deixo de dizer-lhe, Sr. Deputado, uma vez que iniciou a sua pergunta com a referência a uma «surpreendente inércia», que qualquer grupo parlamentar pode,

se assim o entender, apresentar propostas nesta matéria. Portanto, se nesta matéria não está em cima da Mesa uma nova proposta do Governo também lá não está, até ao momento, uma proposta de qualquer partido

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Sr Deputado Francisco Louçã, tem 2 minutos para fazer um pedido de esclarecimento adicional

**O Sr Francisco Louçã (BE).** — Muito obrigado, Sr. Presidente, mas creio que não há lugar a qualquer pergunta, porque não foi dada qualquer resposta

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Para pedir esclarecimentos adicionais sobre a mesma matéria, tem a palavra o Sr Deputado Vicente Merendas, a quem peço o favor de não só não ultrapassar os 2 minutos como o de ser o mais breve possível

**O Sr. Vicente Merendas (PCP).** — Terei o seu pedido em conta, Sr Presidente

Srs Deputados e Sr. Secretário de Estado, o Governo tomou posse e apresentou o seu programa. Pode dizer-se que, «assente a poeira, ressurge a realidade». Os problemas e as grandes questões sociais voltam a estar na ordem do dia. Num grande número de empresas verifica-se uma cruzada contra os direitos dos trabalhadores que é desenvolvida sob a evocação da necessidade de modernização e de competitividade das empresas no quadro da globalização.

Sr Secretário de Estado, não há modernidade com a violação ou a ausência dos mais elementares direitos sociais e sindicais e os ataques aos direitos dos trabalhadores constituem ataques à própria democracia. O progresso económico e tecnológico é inseparável do progresso social e as empresas, além de serem espaços de produção, também têm de ser espaços de democracia e não de arbitrio patronal. O patronato não pode sentir que existe uma política de iniciativa legislativa virada para a destruição e para a desregulamentação dos pilares onde assenta o «edifício» jurídico laboral e contratual resultante da luta e da conquista de gerações inteiras de trabalhadores e de trabalhadoras.

Sr. Secretário de Estado, porque deu uma resposta que não constitui resposta, voltava a perguntar-lhe o seguinte: como vai o Governo consubstanciar o que está consignado no seu Programa em relação ao regime de férias? Pretende o Governo aumentar o tempo de férias como direito que não pode ser condicionado a critérios ligados à assiduidade, ao rendimento ou ao comportamento do trabalhador? Ou pretende o Governo consagrar tais condicionalismos que representam um grave recuo social e que afectariam não só os direitos dos trabalhadores como, também, penalizariam a própria solidariedade da vida em sociedade?

**O Sr António Filipe (PCP)** — Muito bem!

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Tem a palavra, para formular a sua pergunta, a Sr<sup>a</sup> Deputada Isabel Castro.

**A Sr<sup>a</sup> Isabel Castro (Os Verdes)** — Sr. Secretário de Estado, aproveito a sua presença para fazer uma pergunta. Não partindo exactamente do pressuposto da inércia, que o senhor recusa, mas admitindo que a inércia não existe, gostaria de perguntar-lhe a razão pela qual um importante diploma como é o que garante a protecção da maternidade e da paternidade e que veio introduzir um direito, há muito reivindicado — nomeadamente por Os Verdes — da possibilidade de os pais utilizarem dias de licença, continua por regulamentar o subsídio correspondente, precisamente, a essa licença.

É essa a pergunta que queria fazer-lhe porque se, efectivamente, para o Governo a protecção à família tem importância, é importante, também, que ela se traduza em medidas concretas

**O Sr Presidente (Narana Coissoró):** — Tem a palavra o Sr Deputado Barbosa de Oliveira do Partido Socialista

**O Sr Barbosa de Oliveira (PS)** — Sr Secretário de Estado, aproveito a ocasião para formular-lhe uma pergunta, começando por referir que o balanço que fazemos da última legislatura quanto às propostas de lei que aqui foram apresentadas pelo Governo, na óptica dos interesses dos trabalhadores, é um balanço francamente positivo. Desse balanço faço ressaltar as quatro leis aprovadas, para além daquela que foi agora referida pela Sr<sup>a</sup> Deputada Isabel Castro, referentes às sanções laborais

Porém, é do meu conhecimento que existe, em algumas empresas públicas e em algumas sociedades anónimas de capitais públicos, um regime misto de relações laborais, ou seja, existem uns trabalhadores ao abrigo do contrato individual de trabalho e outros ao abrigo do regime da função pública

É entendimento do Supremo Tribunal — o Supremo Tribunal refere, e bem, o IDICT (Instituto Desenvolvimento e Inspecção das Condições de Trabalho), mas para precisar, refiro a Inspecção —, num recente acórdão, que a Inspecção-Geral do Trabalho não pode verificar o cumprimento do horário de trabalho em relação aos trabalhadores com vínculo jurídico à função pública. Isto transformará o País numa «república das bananas», Sr Secretário de Estado, se não for rapidamente resolvido

Apesar de estar a pensar numa instituição que conheço muito bem e que foi, aliás, ela própria que suscitou esta questão, não quero citar aqui qualquer instituição. Em boa verdade, isto tem de ser resolvido na justa medida em que coloca as empresas públicas e as sociedades anónimas de capitais públicos ao abrigo de coisa nenhuma, ou seja, podem esses trabalhadores praticar o horário que quiserem sem as empresas serem incomodadas

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Sr Deputado já ultrapassou o seu tempo

**O Orador:** — É só um segundo, Sr Presidente.

Quanto à Lei das Férias, Feriados e Faltas, devo dizer-lhe que se perdeu uma boa oportunidade de se fazer uma boa lei para os trabalhadores portugueses, designadamente para aqueles que trabalham!

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Tem a palavra o Sr. Secretário de Estado Dispõe, em teoria, de 10 minutos, mas pelo «princípio de igualdade das armas» dispõe de seis minutos, porque falaram três Deputados com 2 minutos cada e, assim, ganhamos tempo

**O Sr. Secretário de Estado do Trabalho e Formação:** — Muito obrigado, Sr. Presidente, pelo convite a que poupe tempo.

Sr. Presidente, Srs Deputados Compreendo a falta de curiosidade do Sr. Deputado Francisco Louçã porque, efectivamente, a sua pergunta também não era uma pergunta por relação a matéria alguma em concreto, era uma pergunta por relação a intenções que teremos ocasião de discutir quando os projectos concretamente existirem Convido-o, desde já, a que se junte a esta reflexão com os projectos do Bloco de Esquerda.

Em segundo lugar, o Sr. Deputado Vicente Merendas coloca — se bem percebi — uma reflexão com a qual estou inteiramente de acordo. Quando o Sr. Deputado diz que «não há modernização com ausência de direitos sindicais, com ataques aos trabalhadores e não há democracia», estou completamente de acordo. Mas há não só do ponto de vista do Programa do Governo (onde, aliás, a matéria é explicitamente referida) como do ponto de vista das orientações aos serviços — orientações no sentido de que os direitos sindicais têm de ser plenamente respeitados tal qual existem na lei.

Sr. Deputado, se tem conhecimento de alguma situação em que tal não aconteça, por favor, sinalize-a porque sempre que temos consciência de que tal acontece agimos de modo determinado!

A Sr.ª Deputada Isabel Castro coloca uma questão em relação à qual terei todo o prazer em vir aqui debater mais longamente. É, obviamente, nossa intenção fazer esta regulamentação rapidamente.

Por último, o Sr. Deputado Barbosa de Oliveira coloca uma questão extremamente importante. Como, aliás, refere, trata-se de um acórdão recente, muito recente, que está a ser estudado. É um acórdão que levanta problemas muito significativos do ponto de vista das relações de trabalho e em relação ao qual terá de haver uma resposta, na medida em que não é aceitável que se entre numa «situação de vazio» em que as condições de trabalho, de trabalhadores que trabalham lado a lado em regimes diferentes, não possam ser devidamente inspecionadas pela Inspecção Geral de Trabalho ou por outra inspecção com competências na matéria.

Sr. Deputado Barbosa de Oliveira, apenas posso dizer-lhe que teremos, muito rapidamente, uma solução para o assunto, na medida em que estávamos convencidos de que esta decisão não aconteceria com este sentido e, portanto, importa, agora, rever as condições em que ela aconteceu.

Sr. Presidente, fiz o esforço de síntese que me pediu deixando, aliás, ainda mais minutos para as próximas respostas do que aqueles que me solicitou que deixasse.

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Vamos, agora, passar à terceira pergunta que será formulada pelo Sr. Depu-

tado Telmo Correia do CDS — Partido Popular sobre um novo aeroporto internacional na Ota e que será respondida pelo representante do Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território

**O Sr Telmo Correia (CDS-PP):** — Sr. Presidente, Srs Membros do Governo, Srs. Deputados Efectivamente, também esperava que fosse o Sr. Ministro do Equipamento Social a responder a esta pergunta, mas não nos surpreenderá que assim não seja — várias vezes tem acontecido o mesmo.

Espero que o Sr. Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território tenha a resposta para esta pergunta e não venha a ser contraditado, no futuro, pelo seu próprio Governo, na resposta que vier a dar.

**O Sr Paulo Portas (CDS-PP):** — Exactamente!

**O Orador** — Digo isto, porque a sua antecessora se pronunciou em relação à situação ambiental, dizendo que no que respeita às duas hipóteses que se punham, Ota e Rio Frio, a escolha, em termos ambientais, estava feita pela Ota.

Por outro lado, conhecemos a decisão de prorrogar a reserva sobre os terrenos da Ota e as inúmeras declarações — há uma colecção longuissima de recortes de imprensa — do Ministro João Cravinho, dizendo que a decisão está tomada e que aquilo que o próximo governo tem de fazer é iniciar o processo de construção.

Sabemos, no entanto, que a decisão, em termos ambientais, tem sido cada vez mais contestada. Aliás, um relatório muito recente de uma empresa internacional, solicitado pela ANA, vem defender que, mesmo do ponto de vista ambiental, a melhor decisão seria manter o aeroporto da Portela. Só que também há contestação em relação à manutenção da Portela, isto é, à possibilidade de manter a Portela com outra solução complementar. E essa contestação vem, designadamente, do Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, de resto, ilustre figura destacada do Partido Socialista, dos responsáveis pela Câmara Municipal do Porto, dos agentes económicos, de todo o sector do turismo, por exemplo, e até de membros do Governo — que é o aspecto mais surpreendente!

Certamente, destacados membros do Governo estariam dispostos a estar na primeira linha desta contestação.

**O Sr Paulo Portas (CDS-PP):** — Muito bem!

**O Orador:** — Bastará lembrar os casos de Fernando Gomes ou de Narciso Miranda — com certeza, qualquer um deles estará contra esta decisão que prejudica, para além do mais, decisivamente, o aeroporto do Porto, que passará, assim, a ser um aeroporto secundário.

Para terminar, as perguntas são muito simples, Sr. Ministro: esta decisão avança ou não? E, se avança, quando? Quais são os prazos? Qual é o custo global, uma vez que ouvimos falar de verbas que vão desde 500 milhões de contos a 1000 milhões de contos? E, normalmente, quando se faz um aeroporto, nasce uma cidade à volta?

Qual é, em suma, o compromisso exacto, quais são as consequências e qual é o prazo? Esta é uma decisão estratégica.

gica demasiado importante para o País e para vários sectores económicos para que esta resposta não seja dada de forma clara e, se possível, urgente

*Applausos do CDS-PP.*

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró):** — Para responder, tem a palavra o Sr. Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território.

**O Sr. Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território (José Sócrates):** — Sr Presidente, Sr Deputado Telmo Correia, há certamente um equívoco pensei que o Grupo Parlamentar do CDS-PP quisesse que fosse eu a responder especificamente a esta pergunta e é por isso que aqui estou. Mas qualquer um, qualquer membro do Governo pode responder à sua pergunta, porque a decisão de construir um novo aeroporto internacional está inscrita no programa eleitoral do Partido Socialista e no Programa do Governo, discutido e aprovado nesta Assembleia.

Portanto, a resposta à pergunta formulada pelo Sr Deputado do Grupo Parlamentar do Partido Popular é muito simples. sim, o Governo tem a intenção de construir um aeroporto na Ota

**O Sr Paulo Portas (CDS-PP):** — E quanto custa?

**O Orador:** — A decisão que o anterior governo tomou foi a seguinte: após a realização de alguns estudos, o governo concluiu que o novo aeroporto, quando se construir, construir-se-á na Ota, por razões fundamentalmente ambientais. O momento de construir não está decidido, está tomada a decisão de construir, está tomada a decisão sobre onde construir, mas o momento de avançar com o processo não está definido. E a definição desse momento está a ser estudada pelo Sr Ministro das Obras Públicas que, certamente, muito em breve, terá ocasião de divulgar publicamente qual o estado dos estudos que foram feitos e qual o momento em que o Governo pretende dar início ao processo de construção.

Em todo o caso, Sr. Deputado Telmo Correia, a sua pergunta, como digo, tem uma resposta simples sim, o Governo tem a intenção de construir o novo aeroporto na Ota, baseado em todos os estudos que tem sobre o crescimento do tráfego aéreo. E essa decisão está tomada quanto à localização: o novo aeroporto internacional será na Ota, motivado, fundamentalmente, por razões ambientais

Perdoem-me o meu desconhecimento, mas não sabia que havia contestação à decisão ambiental, porque ela é clara em função da justificação ambiental e baseia-se em três factores essenciais.

Em primeiro lugar, e desde logo, a matéria que diz respeito à conservação da natureza. Rio Tinto foi considerado .

**O Sr Paulo Portas (CDS-PP):** — Tinto?

*Risos.*

**O Orador:** — Perdão, Rio Frio foi considerado incompatible com os valores da conservação da natureza na Pení-

sula de Setúbal. Como sabe, há aí duas áreas protegidas de enorme importância e alguns desses locais são importantes para a conservação da natureza, não apenas a nível nacional como a nível comunitário.

Em segundo lugar, as matérias que dizem respeito ao montado de sobre e, finalmente, as matérias relativas ao conflito entre esta actividade aeroportuária e a conservação das águas subterrâneas de toda a bacia hidrográfica do Tejo e do Sado

São fundamentalmente estas as três razões que levaram o Governo, por justificação eminentemente ambiental, a decidir pela construção do novo aeroporto na Ota

Em síntese o Governo tem a intenção de construir o novo aeroporto, que será localizado na Ota por razões ambientais. A decisão sobre o momento de avançar com o processo ainda não está tomada, estando a ser acompanhada pelo Sr Ministro das Obras Públicas, com base em todos os estudos que já existem

Certamente, o Sr Ministro das Obras Públicas terá oportunidade de esclarecer devidamente os Srs Deputados, a Câmara e a opinião pública sobre qual o momento em que o Governo entende iniciar o processo de construção

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Sr Presidente (Narana Coissoró):** — Encontram-se inscritos bastantes Srs. Deputados para formular pedidos de esclarecimento adicionais, situação que terei de gerir, mais ou menos, «a olho» — como se costuma dizer —, porque há uma contradição entre o tempo disponível para a formulação desses pedidos de esclarecimento e o tempo global atribuído à pergunta

Nesse sentido, e para formular um pedido de esclarecimento adicional, tem a palavra o Sr. Deputado Telmo Correia, que dispõe de 1 minuto e 30 segundos para o efeito

**O Sr. Telmo Correia (CDS-PP):** — Sr Presidente, Sr Ministro, sinceramente, ficámos mais ou menos na mesma! No essencial, a sua resposta, a de que a decisão de construir um novo aeroporto internacional na Ota está inscrita no Programa do Governo, nada me tranquiliza. Quantas coisas estavam inscritas no Programa do Governo do Partido Socialista de há quatro anos e estão ainda por fazer? Quase todas!

**O Sr Carlos Encarnação (PSD):** — Essa é uma grande verdade!

*Protestos do PS.*

**O Orador:** — Esta pode ser só mais uma!

**A Sr<sup>a</sup> Maria Rosa Albernaz (PS):** — O povo não acha isso e vota PS!

**O Orador:** — Quase todas as obras inscritas no Programa do Governo do PS, normalmente, ficam por fazer! Portanto, o facto de a decisão de construir um novo aeroporto internacional constar do Programa do Governo não nos tranquiliza

*Aplausos do CDS-PP*

Em segundo lugar, não creio que o Sr. Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território desconheça a contestação a que me referi, porque eu não sou Ministro do Ambiente e não desconheço as razões ambientais que foram apresentadas em estudos recentes, que contradizem a própria decisão e deveriam conduzir, no mínimo, a uma reflexão mais apurada ou mais atenta, para além de não existir, como saberá, Sr. Ministro, outro tipo de estudos essenciais, designadamente de âmbito sociológico, que nos permita retirar uma conclusão concreta.

**Vozes do CDS-PP:** — Muito bem!

**O Orador:** — Por outro lado, o facto de não se saber o momento em que a sua construção terá lugar diz-nos que, pelos vistos, foi tomada uma decisão, mas é uma decisão tomada «tipo combóio espanhol *llega quando llega*». Não sabemos quando vai ser, nem se alguma vez vai ser!

*Aplausos do CDS-PP.*

Para terminar — e dependerá de quem responda —, pergunto se saberá o Sr. Ministro, por acaso, qual a opinião do seu colega Fernando Gomes. Será que ele tem a mesma ideia e viria cá dizer o mesmo? Não sabe!

Agradeço o esforço de resposta do Sr. Ministro, mas fico com a ideia inicial: a decisão poderá estar tomada, mas pode nunca ser cumprida! Os prazos não existem, os custos não existem e, enfim, tudo pode acontecer.

*Aplausos do CDS-PP.*

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró)** — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Joaquim Matias, que dispõe de 1 minuto e 30 segundos para o efeito, e não mais do isso.

**O Sr. Joaquim Matias (PCP)** — Sr. Presidente, tentarei ser tão breve quanto possível.

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró)** — Terá de reduzir a pergunta que escreveu, pelo que me é dado ver daqui!

*Risos.*

**O Orador:** — Sr. Presidente, Sr. Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território, quando o Governo publicou o Decreto nº 31-A/99, em 28 de Agosto, não tomou, na altura, a decisão de construir o aeroporto. Tomou apenas a decisão de prorrogar as medidas de segurança na Ota e sujeitar, aliás, outros terrenos a novas medidas de segurança. E não o fez porque, um mês antes deste processo, a Comissão de Análise do Estudo do Impacte Ambiental referia que o estudo efectuado não permitia tomar uma decisão definitiva. Era necessário aprofundar os estudos bem como fazer estudos de corredores aéreos; eram, também, necessários os pareceres dos consultores. Por isso se justifica que o Governo, na altura, não se tivesse decidido pela

execução do aeroporto, simplesmente, por prorrogar as medidas cautelares.

Ora, fomos surpreendidos recentemente por declarações do Sr. Ministro das Obras Públicas de que o aeroporto ia avançar, contrariamente aos relatórios dos consultores que referiam que se devia manter na Portela. O Sr. Ministro acaba, também, por referir que os estudos de impacte ambiental são concludentes.

Assim sendo, a minha pergunta vai precisamente neste sentido que estudos foram concluídos entretanto, de 20 de Agosto para cá, que permitem ao Sr. Ministro afirmar o que afirmou relativamente ao impacte ambiental, quando o Sr. Ministro do Equipamento referiu que ..

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró):** — Sr. Deputado, está a ultrapassar o tempo inicial em mais de dois minutos. Não pode ser, Sr. Deputado.

**O Sr. Joaquim Matias (PCP)** — Sr. Presidente, peço a sua compreensão porque estou mesmo a acabar.

Portanto, que estudos permitiram tomar esta decisão e quando é que o Governo decidiu, de facto, construir o aeroporto na Ota?

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró)** — Srs. Deputados do PS, tenho aqui um problema: o tempo global é de 20 minutos e, fazendo as contas, só posso dar a palavra a um Deputado do PS porque o Regimento dá-me o poder de «riscar» o interveniente para salvar o período global de 20 minutos destinado a cada pergunta. Estão inscritos o Sr. Deputado José Miguel Medeiros e o Sr. Deputado João Cravinho.

**O Sr. João Cravinho (PS)** — Sr. Presidente, mas eu pedi a palavra para defesa da honra e da consideração pessoal e não para uma intervenção.

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró)** — Então, fica para o fim, Sr. Deputado.

Para fazer um pedido de esclarecimento adicional, tem a palavra o Sr. Deputado José Miguel Medeiros.

**O Sr. José Miguel Medeiros (PS)** — Sr. Presidente, Srs. Deputados, gostaria de, em primeiro lugar, felicitar o Governo por esta decisão estratégica para o País, dado que não estamos a falar de uma simples pista de aviões mas, sim, de uma verdadeira plataforma logística que vai servir o País e permitir o desenvolvimento de toda uma região central no País e na própria Península Ibérica e na Europa.

Portanto, não estamos aqui a falar de trocos mas de coisas muito sérias, que não se compadecem com decisões precipitadas que carecem de estudos e de ouvir muitas opiniões. Daí que certos comentários, designadamente do Sr. Deputado Telmo Correia e de outras bancadas que aqui ouvimos me pareçam perfeitamente fora de contexto e sem qualquer razão de ser.

Portanto, gostaria de solicitar — e dirijo-me ao Sr. Ministro mas também ao Ministro das Obras Públicas e do Equipamento Social — que nos dessem aqui algum esclarecimento sobre estes últimos estudos que surgiram, mas que

não passam de estudos, e nos dissessem se existe algum *timing* para o arranque e início da criação de todo o processo de implementação da obra no novo aeroporto internacional de Lisboa que será localizado, e muito bem, na Ota, conforme aquilo que tem sido a luta e o envolvimento de toda a sociedade civil entre Lisboa e Porto e que, de facto, o Governo soube reconhecer e muito bem

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Para fazer pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr Deputado Castro de Almeida, para o que dispõe de 1 minuto e 30 segundos

**O Sr Castro de Almeida (PSD)** — Sr Presidente, Srs Membros do Governo, o Governo já nos tem habituado a ser pouco claro nas respostas que dá, mas hoje tem um subterfúgio novo como, provavelmente, não queria responder à pergunta sobre o aeroporto, em vez de vir aqui o Sr Ministro das Obras Públicas, veio o Sr Ministro do Ambiente dizer que não pode responder porque quem responderá à pergunta será o Ministro das Obras Públicas. Esta é uma nova forma de não responder e de fugir às questões.

O que o Sr Ministro do Ambiente nos disse foi que haverá um novo aeroporto, não sabe é quando. Ora, se o Governo não se fixa a si próprio prazos, estamos seguros de que não teremos aeroporto tão cedo!

Seja como for, se o Governo decidiu que haverá um novo aeroporto, há-de ter havido, com certeza, um estudo, vários estudos, um relatório-síntese sobre o qual o Governo tomou a decisão de construir o aeroporto.

A minha pergunta ao Sr Ministro é a seguinte: no estudo que foi feito, no relatório-síntese, com base no qual o Governo tomou a decisão de construir o aeroporto, não está dito qual será a data a partir da qual se torna imperativa a construção do aeroporto? E não está dito quanto tempo demora a construí-lo? Não estará dito, portanto, em que data é necessário começar a construí-lo? É que custa-me acreditar que o Governo tome a decisão de construir o aeroporto sem saber a partir de que data ele é necessário ou fundamental, imperioso, para o País.

O que gostaríamos de saber é se o Governo já tem posição tomada sobre isto ou se vai encomendar novos estudos e novos relatórios, porque, perante uma matéria tão pouco consensual, mesmo do ponto de vista técnico, perante um investimento tão avultado, como este é, Sr Ministro, não pode o Governo deixar que recaia sobre si a suspeita de que está, apenas, a querer fazer uma obra faraónica, para gáudio de um ou de mais membros do Governo, desperdiçando e malbaratando dinheiros públicos.

*Aplausos do PSD*

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Está inscrito o Sr Deputado Manuel Queiró, mas, como há constrangimentos de tempo, pergunto ao Sr. Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território, que dispõe de 10 minutos, se cede 1 minuto e meio ao Sr Deputado Manuel Queiró para depois descontar no seu tempo.

Para um pedido de esclarecimento, tem, pois, a palavra o Sr Deputado Manuel Queiró

**O Sr Manuel Queiró (CDS-PP)** — Sr Presidente, tentei esclarecer junto da Mesa se poderia haver esta dupla inscrição por parte da mesma bancada, tendo sido informado que sim. Foi nesse sentido que me inscrevi.

Sr Ministro do Ambiente, anunciar que haverá aeroporto mas não saber quando é uma afirmação um pouco estranha. É como se um político dissesse: «Um dia hei-de ganhar as eleições e ser Primeiro Ministro, não sei é quando!»

*Risos*

**O Orador:** — Realmente não faz sentido!

Compete ao Sr Ministro do Ambiente vir aqui defender os *dossiers* polémicos e verifico que trouxe aqui uma novidade. Disse que, no âmbito das competências específicas do Ministério do Ambiente, houve uma escolha ambientalmente motivada pela Ota — portanto, a construir-se, será na Ota — e anunciou, também, aquilo que já se calculava, ou seja, que não se avança para a construção do aeroporto neste momento — de facto, não há condições políticas internas no Governo para tomar essa decisão —, mas anunciou uma novidade: é que, haja o que houver, haverá um novo aeroporto de Lisboa situado na Ota.

É sobre esta determinação que gostaria de questionar o Governo, na pessoa do Sr Ministro que aqui se encontra presente.

O Sr Ministro do Ambiente sabe que há ministros no Governo que são originários do Porto, como é o caso do Sr Ministro Narciso Gomes, que não é ministro dos aeroportos, mas é ministro dos portos, que é qualquer coisa de aproximado.

**Vozes do PSD:** — Não é Narciso Gomes!

**O Orador:** — Narciso Miranda, peço desculpa

*Risos*

**O Sr António Filipe (PCP)** — Ainda é só Secretário de Estado!

**O Orador:** — Peço desculpa por este lapso. Espero que não seja um acto falhado.

*Risos*

Ele e o Sr Ministro Fernando Gomes são duas pessoas que afirmaram, no Porto, em sessões do Partido Socialista, ainda este ano, claramente a sua posição a este respeito. E, conhecemo-nos no Porto, trata-se de pessoas que não vendem as suas convicções por lugar nenhum. Portanto, o Governo tem um problema interno manifesto.

A minha pergunta incide sobre este ponto: haverá condições políticas no Governo, neste momento, para anunciar que o aeroporto novo, na Ota, se fará? Nessas condições, gostaria de saber se o Sr Ministro está autorizado a ir

falar com a autoridade nesta matéria, que só pode ser o Sr Primeiro Ministro Portanto, trata-se de uma pergunta dirigida ao Sr Primeiro Ministro, através do Ministro do Ambiente

**Vozes do CDS-PP** — Muito bem!

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró)** — Para responder, tem a palavra o Sr Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território

**O Sr Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território:** — Sr Presidente, Srs Deputados, começo por esclarecer alguns equívocos Tenho aqui uma folhunha do Partido Popular que diz «pergunta ao Governo» e que refere «Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território» Não estou, pois, aqui por minha vontade, pensei que essa fosse a vontade do Grupo Parlamentar do CDS-PP!

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Orador:** — Depois, a pergunta refere «Mantém o Governo ou não a intenção de construir um novo aeroporto internacional na Ota?» Eu respondi da forma mais simples mantém! Mantém e não há novidade alguma nisso, diz o Sr Deputado Telmo Correia Pois não! Está no nosso Programa de Governo que temos a intenção de construir um novo aeroporto e que tal terá lugar na Ota Temos essa intenção!

Mas há aqui, porventura, um outro equívoco, que se baseia também numa vulgar demagogia é a ideia que muita gente terá de que a decisão de construir uma infra-estrutura deste tipo pode ser tomada de forma leviana, célere e sem fazer os respectivos estudos Não pode!

O anterior governo fez os estudos necessários em três anos, para concluir duas coisas em primeiro lugar, a necessidade de construir um novo aeroporto para o País, em segundo lugar, escolher, das duas localizações possíveis, construí-lo na Ota Três anos! Quem está numicamente familiarizado com a decisão de construir novas infra-estruturas deste género sabe que, quando comparado com outras decisões tomadas na Europa sobre a ampliação de aeroportos ou de construção de novos aeroportos, este prazo de três anos é extremamente curto O governo anterior fez, pois, bem o seu trabalho, e fê-lo rapidamente!

E o que digo à Câmara é exactamente o que está no Programa do Governo sim, vamos construir o novo aeroporto. esse aeroporto vai ser construído na Ota e a decisão de avançar vai ser tomada muito rapidamente!

Como sabem, estamos a falar de um horizonte extenso de projecto e de conclusão da obra Com qualquer novo aeroporto é assim! E quem quiser, porventura de forma leviana, confundir esta matéria como mais uma obra pública, que pode estar pronta daqui a um, dois, três anos, engana-se! Estamos a falar de coisas que têm uma escala e uma dimensão muito diferente

O Sr Deputado Joaquim Matias inquiriu-me sobre a avaliação do impacte ambiental Devi dizer que a avaliação do impacte ambiental sobre as possibilidades da localização do novo aeroporto foi feita obedecendo a todas as normas, a

todas as regras e a todas as leis em vigor e foi decidida em função dos valores ambientais em presença O Governo optou pela Ota, fundamentalmente baseado em razões ambientais

E quero também esclarecer, muito simplesmente, que o Ministério do Ambiente não se ocupa apenas da avaliação do impacte e da protecção do ambiente Não! O Ministério do Ambiente é um Ministério ao serviço do desenvolvimento!

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Orador:** — Não é um Ministério reactivo, é um Ministério activo, que quer, naturalmente, que esse desenvolvimento seja sustentável, isto é, que incorpore, nas suas decisões de desenvolvimento, as preocupações ambientais de conservação que são fundamentais para o futuro do País e dos portugueses Não é, portanto, um Ministério que esteja aqui à espera que alguém lhe pergunte onde é que deve fazer o que quer que seja Não! É um Ministério que quer desenvolver o País, com vista a que os valores ambientais tenham uma predominância nesse processo de desenvolvimento que sirva para que, no futuro, tenhamos orgulho das decisões que tomámos

O Sr Deputado Manuel Queiró diz que não se avança Está enganado! Digo-lhe exactamente o contrário avançase! Vai-se construir! Far-se-á! E não é não sabemos quando! Far-se-á! E se o Sr Deputado Manuel Queiró está minimamente familiarizado com a questão das infra-estruturas desta escala e desta dimensão, percebe que não há possibilidades de decidir levianamente sem se terem os estudos que devem basear estas opções, em termos, quer do início do processo, quer do seu fecho, quer do seu custo

Portanto, peço a todos que quando se pronunciarem sobre uma matéria desta importância o façam baseados no conhecimento que têm da dificuldade que esta decisão de construir o novo aeroporto inevitavelmente acarreta e de que a mesma condicionará muito do nosso desenvolvimento Esta não é matéria em que possamos, em breves dias ou meses, tomar as opções, fazer as adjudicações e tratar de tudo o que tem a ver com esta substituição de um aeroporto que existe por um outro

Penso que todos os Srs Deputados entendem que isto deve ser ponderado, o Sr Ministro responsável pelas obras públicas está a fazê-lo, e muito brevemente anunciará o momento em que o processo começará a desenrolar-se, com vista à construção

O processo anterior de decisão de se fazer o aeroporto e do local onde o mesmo será construído é muito complexo e o anterior governo conduziu-o com notável diligência Em três anos, decidiu que se fará e que se fará na Ota!

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Dado que o Sr Ministro não esgotou todo o tempo de que dispunha, vou dá-lo ao Sr Deputado João Cravinho, para defesa da honra

**O Sr António Capucho (PSD)** — Contra quem?

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró)** — Tem a palavra o Sr. Deputado João Cravinho

**O Sr. João Cravinho (PS)** — Sr Presidente, pedi a palavra à Mesa para o efeito que irei agora desenvolver em virtude das últimas afirmações que o Sr Deputado Joaquim Matias produziu, mas, como é evidente, aproveito a ocasião para esclarecer temática semelhante abordada por outros Srs Deputados

A minha intervenção, nesta matéria, deve-se, pura e simplesmente, a uma necessidade de não deixar passar na Câmara aquilo que considero uma menor consideração pela minha pessoa, como titular que fui da pasta que tratou deste assunto

Nas suas declarações, o Sr Deputado Joaquim Matias veio dizer-nos que a comissão de avaliação tinha concluído que nada podia concluir porque não havia estudos suficientes Sr Deputado, com grande respeito que tenho por si, devo dizer que essa sua declaração não é verdadeira — não quero dizer que seja falsa, porque não uso essa linguagem em relação a si — e sabem-no todos os Deputados que fizeram parte da comissão

Desloquei-me a essa comissão com a Sr<sup>a</sup> Ministra do Ambiente da época, a Prof<sup>a</sup> Elisa Ferreira, a quem remeti todo o processo, na íntegra, sem exceção de qualquer documento, o qual era perfeitamente claro quanto a este assunto, dizendo que, quando a comissão de avaliação recebeu do NAER cerca de vinte e tal relatórios, em numerosíssimas páginas, que serão da ordem dos milhares, chegou à conclusão de que, apesar disso, o estudo tinha lacunas, pelo que, nessa base, não podia dar o seu parecer. Portanto pediu, e obteve, esclarecimentos adicionais e desenvolvimentos novos.

Nessa base, a comissão afirmou expressamente, no seu relatório, que podia e devia dar opinião! E deu! Portanto, o governo não decidiu perante uma «nebulosa» que a comissão de avaliação do impacte ambiental teria detectado; o governo decidiu com base numa opinião taxativa, afirmativa, conclusiva, da comissão de avaliação do impacte ambiental, ao contrário do que o Sr Deputado diz! E esta Câmara tem uma maneira muito simples de se certificar disso, que é consultar as actas da comissão de acompanhamento e ver os documentos onde este problema foi posto assim e verá que o Sr. Deputado Joaquim Matias não tem a menor razão!

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró)** — Sr Deputado, lamento, mas dei aos Srs Deputados 1 minuto e 30 segundos para fazerem perguntas e não posso dar-lhe 3 minutos para defesa da honra, pois isso prejudica a substância destas perguntas e respostas

**O Orador:** — Nesse caso, terminei já, Sr Presidente  
Também em relação a uma outra matéria, que atinge, precisamente, a honorabilidade do titular do cargo no governo anterior, quero dizer que, contra aquilo que o Sr Deputado Telmo Correia aqui nos disse, o relatório apresentado por uma empresa de consultadoria não tem, de maneira alguma, a amplitude, a dimensão, o mandato, para se referir às outras localizações, para fazer considerações

sobre a escolha ambiental, porque esse relatório foi determinado pela simples e importantíssima finalidade de haver um planeamento de contingência para a Portela, exclusivamente com essa finalidade, sem mais referência a outros aeroportos, para a hipótese de ser necessário expandir a capacidade da Portela para além dos 12 milhões de passageiros

O Sr Deputado não conhece o relatório, mas eu conheço Despachei sobre todo esse processo e remeti-o, com a minha opinião, sem qualquer ambiguidade, no sentido de ser urgente a construção na Ota, em nome do interesse nacional, como é também urgente fazer até 2005 a expansão da capacidade da Portela para 14 milhões de passageiros

Este é um assunto com que este Governo lidará com toda a competência. Não me imiscuo nisso, mas não posso permitir que se diga que há relatórios que chegaram a certas conclusões ou que, fundamentadamente, contrariaram o governo e que o governo os ignorou ou tomou decisões levianamente, quando não é o caso

*Aplausos do PS*

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — O Sr Deputado acabou por fazer uma intervenção

Não sei que explicações se podem dar. É que, de acordo com o Regimento, cada pergunta, na sua globalidade, não pode ultrapassar 20 minutos, e nós, nesta, já ultrapassámos o tempo em 3 minutos. Esta sua intervenção não foi uma defesa da honra, mas sim uma intervenção, e para ela já utilizou o tempo que descontei ao Governo, visto que o Sr. Ministro do Ambiente não esgotou o tempo de que dispunha.

Portanto, neste momento, não posso dar a palavra aos Srs Deputados Telmo Correia e Joaquim Matias, porque o Regimento não permite que sejam ultrapassados os 20 minutos para o conjunto das questões suscitadas pela pergunta inicial

**O Sr Joaquim Matias (PCP)** — Sr Presidente, peço a palavra para defesa da consideração pessoal, uma vez que o Sr Deputado João Cravinho citou o meu nome como faltando à verdade

**O Sr Telmo Correia (CDS-PP)** — Eu também peço a palavra para defesa da honra, Sr Presidente.

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Srs Deputados, desculpem mas não posso dar-lhes a palavra, porque o Regimento que diz que as questões suscitadas por cada pergunta não podem ultrapassar 20 minutos.

E mais: o Regimento estabelece que «o tempo global máximo para questões suscitadas pela pergunta inicial não pode ultrapassar 20 minutos, ainda que com prejuízo das inscrições feitas ou do uso da palavra em curso». Portanto, até posso cortar a palavra em curso

Passamos, então, à quarta pergunta, formulada pelo Sr Deputado Fernando Santos Pereira, do Grupo Parlamentar do PSD, sobre o traçado do IC14, que será respondida pelo Sr Secretário de Estado Adjunto e das Obras Públicas

Tem a palavra, Sr. Deputado Fernando Santos Pereira.

**O Sr. Fernando Santos Pereira (PSD)** — Sr Presidente, Srs Deputados, Srs Membros do Governo A construção do IC14, que ligará Apúlia, Barcelos e Braga, é um exemplo da ineficácia e da falta de atenção do Governo socialista para com o distrito de Braga

Antes de tudo, convém frisar que o IC14 esteve já inscrito no PIDDAC da Junta Autónoma de Estradas em 1994, sendo, assim, uma obra que iria avançar em termos concretos e ser executada pela própria Administração Central

Mas com o Governo socialista aconteceram duas coisas, as quais vou referir primeiro, a obra foi retirada do Orçamento do Estado e foi incluída num lote de vias a ter portagens, concretamente na concessão norte

Ora, é legítimo concluir que, na campanha eleitoral de 1995, o candidato António Guterres enganou as populações da região, pois nunca tornou pública a sua intenção de criar portagens no IC14

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

**O Orador:** — E, mais grave ainda, além de frustrar as expectativas e os direitos das populações, o Primeiro-Ministro teve, para situações semelhantes, pesos e medidas diferentes. Refiro-me concretamente à abolição de portagens nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto

O segundo aspecto a salientar é que, além das portagens, o Governo socialista trouxe também o adiamento da obra, isto é, passaram quatro anos, uma legislatura, e não se construiu o IC14

Neste caso, nem no papel a obra ficou, pois o Governo não avançou com a definição do traçado, fugindo, como já é hábito, aos problemas de um processo decisório

Aliás, começa a tornar-se popular a caracterização que um conhecido articulista do jornal *Expresso* fez recentemente do comportamento do Primeiro-Ministro perante situações difíceis. É que, em casos difíceis, em casos em que é preciso ter coragem, em que é preciso assumir, o Primeiro-Ministro foge como o «sabonete na banheira»

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

*Protestos do PS*

**O Orador:** — Sei que andam à procura do «sabonete», mas o problema é dos Srs. Deputados do Partido Socialista.

*Protestos do PS.*

Sr Presidente, Srs Deputados Adiar significa prejudicar Adiar significa desrespeito para com os eleitores. E desrespeito foi aquilo que, na campanha eleitoral de Outubro deste ano, voltou a ter o candidato António Guterres, que relativamente ao assunto ficou ardilosamente calado

E porque, como eu disse, a obra não está sequer no papel, é que temos, só agora — depois das eleições, é claro! —, a divulgação do traçado que sofre as contestações que os portugueses já viram na comunicação social, a propósito da audição pública na freguesia de Carvalhal e, hoje mesmo, na maior assembleia municipal do País, com 179 membros, que reúne extraordinariamente para apreciar a matéria

Sr Secretário de Estado, os traçados previstos são muito prejudiciais para as populações e para os seus representantes. Obrigam a demolições, criam barreiras e dividem centros cívicos e religiosos

Exige-se ao Governo que não fuja às responsabilidades, que não as remeta para terceiros e que encontre uma solução justa e equitativa para as populações

Deixo quatro perguntas concretas

Perante a rejeição, o Governo admite, ou não, procurar uma solução que seja pacificamente aceite pela população e autarcas?

Se o parecer do Ministério do Ambiente sobre os actuais traçados for negativo, ele será respeitado?

Quais as razões por que o Governo abandonou o anteprojecto ou os estudos anteriores realizados pela Junta Autónoma de Estradas?

**O Sr Presidente (Narana Coissoró).** — Sr Deputado, já ultrapassou o seu tempo, pelo que tem de terminar

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

Teremos um processo justo e equilibrado, aquando da execução da obra, com indemnizações que atenderão à especificidade e à riqueza da zona afectada?

*Aplausos do PSD*

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Tem a palavra, para responder, o Sr Secretário de Estado Adjunto e das Obras Públicas

**O Sr Secretário de Estado Adjunto e das Obras Públicas (Luís Parreira)** — Sr Presidente, Srs Deputados, quase diria — se o Sr. Deputado me permite — que todas as questões que colocou se responderiam pela consulta da legislação em vigor sobre a matéria.

Obviamente, o Governo procurará sempre as soluções mais pacíficas. A isso o obrigam os princípios constitucionais por que se rege. Respeitará sempre as decisões, porque vivemos num Estado de direito e, como tal, tem de as respeitar

Para além disso, os valores com que serão pagas as expropriações são os que os tribunais fixarem nos termos do Código das Expropriações

Portanto, pela mera consulta da legislação em vigor, praticamente o problema ficava resolvido. Só não fica porque o Sr Deputado, na sua intervenção, esqueceu-se de referir que o IC14 faz parte de dois planos rodoviários nacionais, ambos aprovados por governos um de maioria socialista e outro socialista, ou seja em 1985 e 1998

**O Sr Fernando Santos Pereira (PSD)** — Era o Bloco Central!

**O Orador:** — O PS não renega a sua história, e o Governo também não. O Primeiro-Ministro desse governo chama-se Mário Soares.

Portanto, a falta de atenção do Governo para com o distrito de Braga espelha-se no simples facto de governos com primeiros-ministros do mesmo partido terem previsto o

IC14, tendo o segundo dado inicio ao projecto e ele estar agora na fase de discussão pública. É só isso que importa reter

Por outro lado, também importa dizer que, entre 1985 e 1998, o IC14, que na altura não foi classificado como auto-estrada, passou a sê-lo, pelo que também o menor respeito pelas populações do distrito de Braga está aqui claramente espelhado.

Nessa medida, o concessionário desenvolveu dois traçados alternativos para o IC14, que estão em discussão pública

O Governo, nesta matéria, como, de resto, em todas as outras, nesta auto-estrada como em todas as outras, nesta obra pública como em todas as outras, respeitará os estudo de impacte ambiental e as decisões que nessa matéria forem tomadas

Gostaria também de esclarecer o seguinte: connosco não contam para entrar na discussão de saber o que é mais correcto ou menos correcto do ponto de vista ambiental. Connosco contam para ter o ambiente e a relação entre o homem e o ambiente como um pressuposto anterior à realização das obras públicas. É com isso que contam. É essa a nossa atitude.

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Sr Presidente (Narana Coissoró).** — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr Deputado Fernando Santos Pereira

**O Sr Fernando Santos Pereira (PSD).** — Sr Presidente, com o devido respeito, o Sr. Secretário de Estado não respondeu a nada em concreto

Sobre se o Governo vai encontrar uma solução que agrada às populações o Sr. Secretário de Estado nada disse! Sobre a razão do abandono dos antigos traçados, o Sr. Secretário de Estado nada disse! E, se me permite, disse uma coisa que deixa as pessoas, nomeadamente no concelho de Barcelos, com muitas dúvidas. Disse que o Governo respeitará os estudos de impacte ambiental. Cito-lhe um exemplo. O do traçado do IC1, no Km 7,4, junto à Póvoa de Varzim. O estudo de impacte ambiental determinava que uma população não ficasse isolada, determinava a construção de uma passagem inferior. Ora, esse estudo de impacte ambiental não foi respeitado. No entanto, o ministro João Cravinho disse àquele as populações que iria fazer a passagem inferior e, não fora uma queixa da Câmara Municipal de Barcelos na DG XI em Bruxelas, o Governo não respeitaria o estudo de impacte ambiental.

Há aqui uma questão de falta de respeito pelo estudo de impacte ambiental e não se pode agora argumentar que o Governo irá cumprir este estudo. Não temos esta confiança em Barcelos. As populações não têm essa confiança e, portanto, temos dúvidas em relação às suas palavras

*Aplausos do PSD*

**O Sr Presidente (Narana Coissoró).** — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr Deputado Agostinho Lopes

**O Sr Agostinho Lopes (PCP).** — Sr Presidente, Sr. Secretário de Estado, as posições das populações, juntas e assembleias das freguesias de Carvalhal, Vila Seca e Alvéolos demonstram a total inviabilidade das duas alternativas de traçado para o sublanço EN 205/Barcelos do IC 14/A11, apresentadas a debate público. Julga o PCP inteiramente razoáveis e justificadas as posições assumidas

A situação a que se chegou, susceptível de causar prejuízos vários — atrasos na construção de uma via fundamental para o distrito e para a região, aumento da despesa pública, etc. — é da inteira responsabilidade do Governo que permitiu que se avançasse na definição do traçado sem a atempada e necessária consulta das autarquias, das freguesias implicadas e sem o estudo de outras alternativas possíveis de reduzir impactes sociais, ambientais e outros.

Assim, a consulta pública agora em curso realiza-se no quadro limitado de duas hipóteses, qualquer uma delas má.

Em 18 de Novembro, apresentei na Mesa desta Assembleia um requerimento sobre o assunto, que gostaria de ver respondido, mas aproveitava a presença do Sr. Secretário de Estado Adjunto e das Obras Públicas para saber: qual a entidade responsável pela definição, em última instância, dos traçados alternativos postos a consulta pública? Qual a entidade que vai realizar as expropriações e suportar os respectivos custos para abertura da plataforma/canal de suporte da referida via?

Por último, vai ou não o Governo intervir na procura de outras soluções de traçado do sublanço que, sem atrasar a construção da via, permitam reduzir drasticamente os impactes negativos das alternativas avançadas pela AENOR nas freguesias de Vila Seca, Carvalhal e Alvéolos?

E não vale a pena, Sr. Secretário de Estado, referir-se a estes dois traçados porque os impactes deles já são conhecidos e o repúdio das populações dessas freguesias também.

**Vozes do PCP:** — Muito bem!

**O Sr Presidente (Narana Coissoró).** — Para formular uma pergunta, tem a palavra o Sr Deputado João Lourenço

**O Sr João Lourenço (PS).** — Sr Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados. Nesta minha primeira intervenção na Assembleia da República, cumpre-me saudar o Sr. Presidente, bem como todos os membros desta Assembleia

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró).** — Muito obrigado!

**O Orador:** — Ao ouvir-se falar o Sr Deputado Fernando Santos Pereira parece que o Governo não está a levar por diante essa obra tão fundamental para o desenvolvimento do concelho de Barcelos e para a região

Sr. Secretário de Estado, tenho acompanhado, com a maior atenção, e sempre atento às aspirações das populações eventualmente afectadas, o processo de construção do IC 14/A11, nomeadamente no sublanço Vila Seca/Barcelos e estive, aliás, presente na primeira audição pública promovida pelo INAMB na freguesia de Carvalhal.

Todos sabemos que o *habitat* disperso das povoações minhotas bem como a alta densidade populacional do concelho de Barcelos tornam difícil encontrar soluções a contento de todos, mas também é fundamental ter em atenção as tradições, os sentimentos e as justas aspirações das populações, que, no que respeita ao sublanço em causa, não estão dispostas a aceitar os traçados, quer a denominada solução A quer a solução B.

Importa, por outro lado, relevar a importância que a auto-estrada em análise tem para as populações locais, para o concelho de Barcelos e para toda a região e, por isso, saúdo e louvo aqui a decisão do Governo de levá-la por diante.

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Orador:** — O que quero perguntar ao Sr. Secretário de Estado é o seguinte: primeiro, está o Governo, em diálogo com as populações, na disposição de proceder a ajustamentos nos traçados propostos que sejam aceitáveis pelas populações?

Segundo, o Governo vai respeitar as conclusões do inquérito que está a decorrer e atender às aspirações legítimas das populações?

**O Sr. Fernando Santos Pereira (PS):** — Vai dar-lhe a mesma resposta que me deu!

**O Sr Presidente (Narana Coissoró):** — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado Adjunto e das Obras Públicas, a quem, embora disponha de 10 minutos, eu peço o favor de abreviar o mais possível a sua intervenção.

**O Sr. Secretário de Estado Adjunto e das Obras Públicas:** — Serei o mais breve possível, Sr. Presidente

Sr. Presidente, Srs. Deputados, tentando responder a todas as questões que foram colocadas — e como já tive oportunidade de dizer na minha intervenção inicial —, há um pressuposto que é fixo em todas as minhas intervenções e que sé-lo-á enquanto eu estiver neste cargo os estudos de impacte ambiente são para respeitar. Este é um País com leis e é um país onde as leis têm de ser respeitadas. Por isso, acho que é um desperdício de tempo — perdoem-me a expressão — discutir o que está discutido. Os estudos de impacte ambiental são feitos, são discutidos e ao Governo mais não sobra, como, de resto, a outras entidades que a ele estão obrigadas, do que cumprir-lhos.

Por outro lado, no que respeita à modificação dos traçados ao longo do tempo, o Sr. Deputado Fernando Santos Pereira não percebeu — por culpa minha, certamente — o que eu disse, e que foi o seguinte: de 1985 para 1999 o IC 14 passou a ser uma estrada com perfil de auto-estrada e, sendo uma estrada nestas circunstâncias, tem, necessariamente, de procurar novos corredores de passagem que poderão não caber no traçado inicial.

Sr Presidente, Srs Deputados O Governo está totalmente atento ao que está a passar-se na discussão pública dos estudos de impacte ambiental e não pode, levianamente, avançar para um investimento de cerca de 24 milhões de contos. O Governo quer fazer esse investimento, quer fazê-lo para

servir as populações e, portanto, todas as decisões que forem tomadas sé-lo-ão naturalmente pelo Estado, enquanto concedente desta obra, que estará atento e aprovará a versão final dos traçados desta auto-estrada.

Obviamente que o Governo não se demite de defender os interesses do Estado nesta posição de concedente nas obras públicas.

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

**O Orador:** — Por outro lado, o Sr. Deputado pôs em causa uma intervenção pública do ex-ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, hoje Deputado nesta Assembleia, João Cravinho, que eu gostaria de esclarecer. Tanto o governo anterior como este não evoluíram nunca para uma política de trabalhos a mais em obras anteriores, ou seja, neste caso, como noutras, isto era um trabalho novo e foi aberto um novo concurso para a realização desta obra.

Gostaria também de afirmar como princípio que todos os compromissos assumidos são, naturalmente, para honrar. É esta a nossa forma de estar na vida pública e julgo que deve ser essa a forma de todos nós estarmos.

*Aplausos do PS.*

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró):** — Srs. Deputados, vamos agora passar para a quinta pergunta, que será formulada...

**O Sr. Nuno Teixeira de Melo (CDS-PP):** — Sr. Presidente, gostaria de colocar uma pergunta ao Sr. Secretário de Estado

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró):** — Sr. Deputado, agora não pode fazer essa pergunta, porque não se inscreveu na altura devida, quando foram abertas as inscrições.

**O Sr. Nuno Teixeira de Melo (CDS-PP):** — Com certeza, Sr. Presidente

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró):** — Srs. Deputados, vamos, então, passar à quinta pergunta, que será formulada pelo Sr. Deputado Hermínio Loureiro, sobre os investimentos no porto de Aveiro, a qual será respondida pelo Sr. Secretário de Estado da Administração Marítima e Portuária

Tem a palavra, Sr. Deputado

**O Sr. Hermínio Loureiro (PSD):** — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, Srs. e Sras. Deputados A formulação da minha pergunta deve-se, em primeiro lugar, à grande indefinição que, infelizmente, existe em relação aos investimentos anteriormente previstos pelo governo da VII Legislatura para o distrito de Aveiro.

O porto de Aveiro tem um interesse estratégico de elevada importância para o País, em geral, e para o distrito de Aveiro, em particular, e é um porto considerado de grande interesse comunitário, uma vez que é aquele que, a nível nacional, se situa mais próximo da Europa.

Após a apresentação do recauchutado elenco governativo, as dúvidas sobre os investimentos anteriormente previstos para o porto de Aveiro devem colocar-se por várias razões: em primeiro lugar, pelas permanentes e constantes hesitações típicas da governação socialista; e, em segundo lugar, pelas indefinições e pelas diferentes opiniões que vêm sendo conhecidas pelos diferentes dirigentes locais do partido que sustenta o Governo.

Temos assistido, Sr. Secretário de Estado, nos últimos dias, às mais díspares opiniões sobre várias questões

**Vozes do PS:** — Isso não é verdade!

**O Orador:** — Não se entendem quanto ao trajecto ferroviário! Não se entendem quanto à construção da marina da Barra! Acho mesmo que não se entendem sobre nada!

Em terceiro lugar, e não menos importante, a minha questão prende-se com a escolha para tutelar os portos marítimos Que eu saiba, V. Ex.<sup>a</sup> ainda continua com uma situação ambígua, e passo a explicar: V. Ex.<sup>a</sup> está tão certo do seu lugar no Governo que ainda não renunciou ao seu lugar de Presidente da Câmara de Matosinhos.

V. Ex.<sup>a</sup> é Secretário de Estado, mas é, ao mesmo tempo, Presidente da Câmara Municipal de Matosinhos! Não abandonou o lugar, só o suspendeu!

Estamos perante alguém que acha normal fundir as funções de Secretário de Estado e de Presidente da Câmara, ou seja, de decisor e de beneficiário, levantando, obviamente, legítimas dúvidas, nunca podendo os aveirenses esquecer que a estrutura portuária de Leixões pertence ao concelho de Matosinhos.

Finalmente, gostava muito de saber se todos os investimentos, anteriormente previstos para o porto de Aveiro, se mantêm. Ou seja, a ligação ferroviária mantém-se ou não, Sr. Secretário de Estado? O terminal de granéis vai ser instalado ou não, Sr. Secretário de Estado? O aumento do cais de acostagem vai ser uma realidade ou não? A sinalização nocturna está pronta ou não? O acesso rodoviário vai ser melhorado? A construção da auto-estrada vai ser feita? Sim ou não, Sr. Secretário de Estado?

Em nenhuma circunstância podem ser postos em causa os investimentos anteriormente previstos!

Somos, ainda, em Aveiro, credores de muitos «milhões» do Governo socialista, mesmo o investimento no porto de Aveiro não pode parar, nem pode, sequer, ser posto em causa. Já ontem era tarde!

*Aplausos do PSD*

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró):** — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado da Administração Marítima e Portuária

**O Sr. Secretário de Estado da Administração Marítima e Portuária (Narciso Miranda):** — Sr. Presidente, Srs Deputados: Permita-me V. Ex.<sup>a</sup>, Sr. Presidente, que, pelo facto de me encontrar pela primeira vez nesta Câmara, comece por saudar V. Ex.<sup>a</sup> e, na pessoa de V. Ex.<sup>a</sup>, todos os Deputados que foram democraticamente eleitos e que pertencem a este órgão de soberania!

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró):** — Muito obrigado!

**O Orador:** — Sr. Deputado Hermínio Loureiro, confesso-lhe que tenho uma enorme satisfação por me ter dado a oportunidade de, em primeiro lugar, vir aqui falar pela primeira vez; em segundo lugar, por ter a oportunidade de responder a questões que também eu considero extremamente importantes, diria até estratégicas em termos de futuro para o País e, sobretudo, para a nossa vocação na faixa na frente atlântica da Europa; e, em terceiro lugar, para saudar o facto de me ter dado oportunidade para lhe responder a uma questão que tem mais a ver com as minhas ex-funções de presidente de câmara

Quanto à pergunta em concreto, dir-lhe-ei que o governo anterior fez grandes reformas estruturais nesta área marítimo-portuária

**A Sr.<sup>a</sup> Rosa Maria Albernaz (PS):** — Ele sabe!

**O Orador:** — E permitam-me, pelo facto de aqui estar presente o ex-ministro e meu caro amigo João Cravinho, que lhe diga o quanto aprecio e o quanto aprecio, em função da avaliação que fiz, durante os 32 dias em que exercei funções, face às medidas que ele implementou e, sobretudo, às reformas que introduziu em consequência de estudos integrados extremamente profundos, como não se faziam no nosso País há muitos anos, diria até há mais de uma década, numa área extremamente decisiva para o futuro do País.

*Aplausos do PS.*

Em consequência, face ao trabalho do governo anterior, e particularmente da equipa do ex-ministro João Cravinho, o País foi dotado de objectivos estruturais, de empreendimentos, de programas intermodais, com o objectivo de recuperar atrasos de uma geração e afirmar Portugal como grande frente atlântica da Europa.

É que a Europa necessita de encontrar uma nova frente atlântica alternativa e essa nova frente ou seria representada pela Espanha ou por Portugal e pela Espanha. A equipa anterior fez os entendimentos necessários, estudou o que havia a estudar, Aveiro sobressaiu nesta estratégia e foram definidos grandes objectivos para que essa frente atlântica alternativa fosse assumida por Portugal e Espanha e não pela Espanha

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró):** — Sr. Secretário de Estado, esgotou o seu tempo!

**O Orador:** — Sr. Presidente, só mais uns segundos!

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró):** — Com certeza!

**O Orador:** — Por isso, todos os compromissos que anteriormente foram assumidas e enquadrados nesta estratégia, quer pelo Partido Socialista, quer vertidos depois no programa do PS, quer, em consequência, no Programa do Governo legitimado nesta Câmara, serão rigorosamente cumpridos. E eu espero corresponder às expectativas e ter a força necessária para implementar alguns dos objectivos

estruturantes definidos pelo Governo anterior, particularmente pelo ex-ministro João Cravinho

*Aplausos do PS*

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró).** — Para replicar, tem a palavra o Sr Deputado Hermínio Loureiro

**O Sr Hermínio Loureiro (PSD)** — Sr. Presidente, não é para replicar, é mesmo para perguntar, muito concretamente, ao Sr Secretário de Estado, que não me respondeu a questões muito concretas e muito objectivas

**Vozes do PSD:** — A nenhuma delas!

**O Orador:** — Sr Secretário de Estado, falei-lhe do cais de acostagem, falei-lhe do terminal de granéis, falei-lhe do acesso ferroviário. Eu bem sei que são só 32 dias! Também não posso estar aqui a exigir que o Sr. secretário de Estado, hoje, ao fim de 32 dias atribulados, me consiga dizer aqui tudo aquilo que vai fazer para o porto de Aveiro

Mas também queria que o Sr Secretário de Estado garantisse e desse aqui, hoje, uma palavra aos aveirenses, dada a concorrência clara existente entre o porto de Leixões e o porto de Aveiro e dada a sua dupla situação, Sr Secretário de Estado, no sentido de que os aveirenses possam estar descansados de que, em nenhuma circunstância o Sr Secretário de Estado porá em causa os investimentos previstos. E queria que me respondesse com clareza e com muita objectividade

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Para um pedido de esclarecimento adicional, tem a palavra o Sr Deputado Joaquim Matias

**O Sr Joaquim Matias (PCP)** — Sr Secretário de Estado, obviamente que não vamos entrar pelo caminho da discussão sobre o tamanho das marinas, nem sobre a polémica interior no Partido Socialista, dado que isto é, a nosso ver, o resultado de começar obras sem ter uma estratégia definida dos seus objectivos

A questão que queríamos colocar era outra: gostaríamos de saber se, pelo facto de se tratar de uma zona sensível da reserva ecológica nacional, os projectos foram acompanhados de estudos preliminares de impacte ambiental com o fim de salvaguardar a reserva ecológica

Gostaria também de saber o seguinte tratando-se de um porto dedicado essencialmente a granéis — que não quer dizer um porto de graneleiros —, naturalmente necessitará de uma linha de caminho de ferro, linha essa que também tem dois traçados alternativos, a REFER está a fazer os seus projectos e a considerar estudos preliminares de impacte ambiental, dado que, qualquer das duas alternativas atravessará zonas de REN e de RAN?

E não estamos, de forma alguma, a colocar as questões de impacte ambiental como obstáculo ao desenvolvimento do porto de Aveiro. A nosso ver, o desenvolvimento do porto de Aveiro deve fazer-se com a salvaguarda dos problemas ambientais, e essa tem de ser considerada desde o início do projecto

**Vozes do PCP:** — Muito bem!

**O Sr Presidente (Narana Coissoró).** — Também para um pedido de esclarecimento adicional, tem a palavra o Sr Deputado Afonso Candal

**O Sr Afonso Candal (PS)** — Sr Presidente, Sr Secretário de Estado, antes de mais, gostaria de dizer que está longe de qualquer suspeita o Sr Deputado Hermínio Loureiro pretender levar o porto de Aveiro para Oliveira de Azeméis

*Risos do PS*

E também comprehendo que a exigência que o PSD coloca no exercício das funções de Secretário de Estado ao Sr Narciso Miranda é de facto grande, na medida em que o PSD nunca lhe conseguiu vencer as eleições em Matosinhos e, portanto, conhece a sua capacidade de trabalho e tenta, desde já, antecipar-se, para que, de alguma forma, possa criar espaço para vir dizer mais tarde que as obras só foram feitas porque o PSD, a 32 dias da tomada de posse, aqui levantou o problema. É óbvio que assim não é

**O Sr Joel Hasse Ferreira (PS).** — Agora foi apanhado!

**O Orador:** — Portanto, aproveito para perguntar ao Sr Secretário de Estado, desde já, quais são — se estiver em condições para ser concreto — os investimentos previstos para o porto de Aveiro no âmbito do III Quadro Comunitário de Apoio e se, eventualmente, nos pode dar algumas pistas sobre o PIDDAC para o ano 2000, ou seja, dos investimentos a curto prazo, o que, de alguma forma, pode responder às preocupações desta Câmara, demonstrando, no entanto, que o Governo está a trabalhar nisso

Pena é que, durante muitos e muitos anos, o porto de Aveiro tenha sido esquecido. Percebo agora, finalmente, o entusiasmo do PSD em relação a essa grande e tão importante estrutura para todo o País e para a região de Aveiro

*Aplausos do PS*

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró):** — Para formular o seu pedido de esclarecimento adicional, tem a palavra o Sr Deputado Castro de Almeida

**O Sr Castro de Almeida (PSD)** — Sr Presidente, Sr Secretário de Estado, em Setembro deste ano, o Sr Deputado João Cravinho, então Ministro, dava uma entrevista ao *Diário de Aveiro*, em que, a propósito do porto de Aveiro, dizia o seguinte: «Aveiro é hoje um dos grandes portos nacionais e pensamos que, dadas as limitações físicas que pendem sobre Leixões, o porto de Aveiro vai a princípio complementar o de Leixões e depois ganhará uma dinâmica própria, porque tem condições muito boas para ser um porto de grande relevo»

E perguntava-lhe o jornalista: «Significa que o porto de Aveiro será, no futuro, o porto de referência de toda a costa norte?»

O então Ministro respondia: «Posso dizer que é o porto que, na costa norte, tem perspectivas de expansão mais sólidas. Pensamos que, dentro de quatro anos, o porto de Aveiro poderá duplicar a tonelagem e no horizonte de 2008/2010 pode estar nos 10 milhões de toneladas. Mas para isso é também necessário equipar o porto de Aveiro em conformidade, o que está a ser feito, nomeadamente a ligação dos acessos rodoviários e ferroviários, a ligação ferroviária, que é essencial, a constituição de uma zona de apoio logístico, os cais e os serviços que aí podem ser instalados»

#### *Aplausos do PS*

Sr Secretário de Estado, o que se passa é que o então Ministro João Cravinho tinha excelentes propósitos, aqui declarados, acerca do porto de Aveiro

O Sr Joel Hasse Ferreira (PS) — Acabou o seu tempo!

O Sr. José Magalhães (PS) — Não estrague! Não estrague!

O Orador: — É bem certo que obra não fez!

A Sr<sup>a</sup> Rosa Maria Albernaz (PS) — O quê?

O Orador: — Tudo isto eram obras anunciadas, eram obras prometidas! Não fez obra, mas, ao menos, há que sermos justos, tinha boas intenções acerca do futuro do porto de Aveiro.

A minha pergunta é muito simples, Sr. Secretário de Estado: está V. Ex.<sup>a</sup> em condições de subscrever aquilo que foi dito? Considera também que o porto de Aveiro é o porto que tem as perspectivas mais sólidas de expansão em toda a costa norte?

Sr Secretário de Estado, não há que ter ilusões. A questão que colocou o meu colega Hermínio Loureiro é muito séria em Aveiro há um grande temor de que o porto de Aveiro seja prejudicado pelo facto de o titular da pasta ter uma ligação muito estreita ao porto de Matosinhos

Vozes do PS: — Ah!

O Orador: — Este temor existe, Sr Secretário de Estado!

O Sr Paulo Portas (CDS-PP) — É a realidade!

O Orador: — Se for a Aveiro, verá as pessoas preocupadas com isto, mesmo por parte dos responsáveis que trabalham no sector portuário. Vá lá falar com eles ..

O Sr Presidente (Narana Coissoró): — Sr Deputado, peço-lhe que termine, pois já ultrapassou o seu tempo.

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

Como estava a dizer, vá lá falar com eles e verá que este temor existe

Portanto, Sr. Secretário de Estado, esta é a oportunidade que eu gostava de lhe dar de reafirmar, em primeiro lugar, a importância do porto de Aveiro, tal como dizia o Sr Deputado João Cravinho, e, em segundo lugar, que Aveiro vai ter o tratamento condigno e que não vai ser prejudicado por nenhum outro porto do País e que as obras vão começar imediatamente

#### *Aplausos do PSD*

O Sr Presidente (Narana Coissoró) — Para responder em conjunto aos pedidos de esclarecimento adicionais, tem a palavra o Sr Secretário de Estado, que, para o efeito, dispõe de 8 minutos, porque lhe foi descontado o tempo que excedeu na primeira intervenção.

O Sr Secretário de Estado da Administração Marítima e Portuária: — Sr. Presidente, começando por agradecer aos Srs. Deputados que me formularam perguntas, gostaria de dizer que não há qualquer porto com padrões de alta competitividade que possa ser competitivo se não tiver bons acessos rodoviários e ferroviários e, ainda, equipamentos logísticos que permitam a intermodalidade

Dizia também que o porto de Aveiro é o único em Portugal que não está ligado à rede nacional da ferrovia

Dizia, por outro lado, que o porto de Aveiro, com base num estudo estratégico que foi feito pela primeira vez nos últimos 30 anos em Portugal, durante a última legislatura, por um Governo do PS — gostaria de o salientar aqui — e pela equipa do actual Deputado João Cravinho, .

#### *Aplausos do PS*

tem condições — e estou a falar de dados concretos — de passar dos actuais 2,5 milhões de toneladas de carga movimentada para 5 milhões de toneladas, no ano 2004, e 10 milhões de toneladas, no ano 2010.

O Sr Paulo Portas (CDS-PP) — E Leixões?

O Orador: — E foi para isto que o estudo e a estratégia foram definidos.

Mas quanto à questão que se coloca sobre o papel do porto de Aveiro, comparativamente ao papel do porto de Leixões ou de qualquer outro porto, Srs Deputados, dir-lhes-ei que, em Portugal, pelo menos desde há quatro anos, deixou de haver várias políticas marítimo-portuárias para haver uma única política marítimo-portuária, que é estabelecida de uma forma integrada, articulada, rentabilizando os meios que temos no nosso país e cada área portuária desempenha a sua função, naturalmente no respeito pelas funções dos outros

#### *Aplausos do PS.*

Permitam-me que vos diga que a questão que dois Srs Deputados do PSD aqui colocaram sobre as dúvidas relativamente a uma eventual competição em matéria de investimentos ou em matéria de crescimento e desenvolvimento de um porto relativamente a outro, só porque o actual titular

é oriundo da zona onde está implantada uma infra-estrutura marítimo portuário, importantíssima para o País, resulta de um estado de espírito, que comprehendo, que testei durante 10 anos, na altura em funções de presidente de câmara, mas não é esse estado de espírito que está subjacente à prática do PS e, sobretudo, dos governos do PS. E isso foi provado no mandato anterior.

#### *Aplausos do PS*

Passou o tempo, Srs Deputados, em que as administrações portuárias funcionavam viradas para dentro, de uma forma isolada, de costas voltadas umas para as outras, não na defesa dos interesses integrados do País para um desenvolvimento harmonioso, para a afirmação de Portugal na Europa também nesta área e também de costas voltadas para a envolvente, em confronto com as posições legitimamente defendidas pelas autarquias.

Foi possível provar, durante os últimos quatro anos — e essa tese vai ser reforçada durante este Governo —, que as infra-estruturas portuárias vão ser integradas nos seus investimento, vão ser articuladas, e nós vamos saber rentabilizar essas infra-estruturas, da mesma maneira que vão funcionar de uma forma harmoniosa com as autarquias locais.

Antes de responder à pergunta muito concreta do Sr. Deputado do PCP sobre os investimentos que vão ser feitos, direi o seguinte: provavelmente, vão ouvir-me dizer muitas vezes, repetir muitas vezes, que tudo o que vier a ser feito nas áreas portuárias, da mesma maneira que aconteceu nos últimos anos, vai ser feito no respeito rigoroso pelas regras estabelecidas ambientalmente, respeitando aquilo que ditarem os estudos de impacte ambiental, mas também de uma forma articulada, com diálogo permanente com as autarquias.

O Sr José Junqueiro (PS) — Muito bem!

O Orador: — Só assim é possível conjugar esforços, respeitar regras, valores e compromissos ambientais, sem prejuízo de se fazerem os investimentos necessários para o desenvolvimento de uma área vital para a economia do País. Poderá estar descansado sobre essa matéria.

E isso aplicar-se-á aos traçados do caminho-de-ferro, aos traçados das vias rodoviárias, da mesma maneira que se aplicará a todos os investimentos feitos no interior das áreas portuárias.

Por outro lado, diria, com toda a franqueza, que estamos a preparar os elementos necessários para o cumprimento do PDR, que já está aprovado e que V. Ex.<sup>a</sup> devia conhecer, já que devia conhecer as regras que estão estabelecidas pelo País no âmbito do III Quadro Comunitário de Apoio. Digo-lhe ainda que estão previstos investimentos da ordem dos 30 milhões de contos só para o porto de Aveiro, designadamente para as vias rodoviárias, para os acessos inter-regionais ferroviários, para a ampliação do terminal do Norte, para a construção da ponte do cais e para as infra-estruturas de acesso, para a dragagem e para a melhoria de canais de acesso ao porto de Aveiro, para a reparação do molhe da barra, e com isto estou a responder ao Sr. Deputado, dizendo ainda que subscrevo integralmente o que o ex-Ministro João Cravinho disse.

O Sr Paulo Portas (CDS-PP). — Até que enfim que há alguém que subscreve! Devia ser assim com a Ministra Arcanjo!

O Orador: — O que ele disse está vertido no Programa do Governo, foi aprovado nesta Câmara e será religiosamente cumprido por este Governo.

Deixaria para último lugar a questão que o Sr. Deputado Hermínio Loureiro me colocou sobre a minha suspensão de mandato. Antes de mais, agradeço-lhe o facto de me ter colocado essa questão, mas sempre lhe digo que não sabia que quando um autarca suspende as suas funções isso lhe dá o direito de continuar a poder executar essas funções. Não sabia que, quando um Deputado da Assembleia da República suspende as suas funções, continua a ser Deputado e a exercer as funções de Deputado aqui, na Assembleia da República. Foi um método novo que aprendi através das vossas últimas afirmações.

Deixe-me dizer-lhe, no entanto, que eu não precisava de fazer qualquer esforço. Bastaria dizer-lhe que há membros do PSD que, durante os 10 anos em que o PSD foi governo, durante os três governos do PSD, eram autarcas e que suspendiam as suas funções como autarcas em órgãos executivos para desempenharem funções nos governos do Professor Cavaco Silva.

O Sr. Hermínio Loureiro (PSD) — Acho mal!

O Orador: — Mas, na altura, não vi ninguém do PSD levantar essa questão. Aponto-lhe até alguns exemplos em que esses ex-autarcas, depois de deixarem de desempenhar funções nos governos, regressaram às suas funções de origem, como eleitos locais. Não preciso, sequer, de recuar muito no tempo. Neste Parlamento, neste mandato, há Deputados eleitos pelo PSD que são autarcas, até presidentes de câmara, tendo suspendido os seus mandatos e estando aqui no exercício das suas funções de Deputados. É essa a incoerência que, naturalmente, aproveito para denunciar aqui!

#### *Aplausos do PS*

O Sr Presidente (Narana Coissoró) — Srs Deputados, passamos à sexta pergunta, formulada pelo Sr. Deputado Casimiro Ramos, sobre a situação em que se encontram as obras do tribunal do Cadaval. Esta pergunta será respondida pelo Sr. Secretário de Estado Adjunto do Ministério da Justiça.

Tem, então, a palavra o Sr. Deputado Casimiro Ramos.

O Sr Casimiro Ramos (PS) — Sr Presidente, Sr<sup>o</sup> e Srs Deputados, Sr Secretário de Estado, permita-me, em primeiro lugar, que o cumprimente e saúde pela sua disponibilidade em estar nesta Câmara para responder às nossas perguntas.

Sr Secretário de Estado, a região oeste do distrito de Lisboa, ao longo dos vários anos de governos do PSD, foi uma região sucessivamente marginalizada, no que respeita a investimentos da administração central. Foi já com o governo do PS, na última Legislatura, que foi possível colmatar muitas das carências, através de investimentos em diversas áre-

as nos diversos concelhos Em concreto, na área da justiça, foi possível, com o governo do PS, terminar o tribunal de Alenquer Todavia, existe uma primeira pedra lançada há 11 anos para o tribunal do Cadaval por um governo do PSD que se esqueceu que um tribunal ou que qualquer outra infraestrutura se constrói «pedra sobre pedra» e não só através da primeira

Para o corrente ano, havia uma verba inscrita em PIIDAC de 50 000 contos para um investimento total de 210 000 contos, por forma a, finalmente, se concretizar este investimento neste concelho

É neste sentido que aproveito esta oportunidade para perguntar a V. Ex.ª qual o ponto de situação em que se encontra este projecto, aproveitando ainda esta oportunidade para fazer sentir a V. Ex.ª a prioridade que este investimento tem para o concelho e para a comarca que o circunscreve

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Para responder, tem a palavra o Sr Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Justiça

**O Sr Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Justiça (Eduardo Cabrita)** — Sr Presidente, Sr.º Deputadas e Srs Deputados, antes de mais, queria, nesta minha primeira intervenção nesta Câmara, saudar o Parlamento e manifestar a minha disponibilidade para sempre estabelecer convosco mecanismos e formas de cooperação e de trabalho no interesse recíproco, quer do Parlamento, quer do Governo.

Agradeço ao Sr Deputado Casimiro Ramos a oportunidade que me dá de esclarecer aquele que é mais um investimento significativo no quadro de uma política integrada de atenção à região oeste e de atenção aos concelhos da área norte do distrito de Lisboa, historicamente, por vezes, tão abandonados. Também no quadro desta ação integrada que teve oportunidade de referir, a área da justiça tem tido um papel significativo É neste quadro que, para além do tribunal de Alenquer, teve o anterior governo oportunidade de, respondendo a aspirações de há muitos anos das populações do distrito de Leiria, criar, bem perto, a comarca do Bombarral

Relativamente ao tribunal do Cadaval, objecto directo da questão que formula, é, de facto, verdade que, desde 1989, tem vindo esta comarca e este tribunal a estar instalado em condições precárias Neste quadro, o anterior governo, o governo do Partido Socialista, entendeu, finalmente, reconhecer a prioridade local e a prioridade da região oeste de que se reveste este empreendimento Assim, posso dizer-lhe que este empreendimento encontra-se, neste momento, em fase final de elaboração do projecto de execução Foi elaborado atempadamente um anteprojecto e esse anteprojecto foi objecto de intervenção do Governo, no sentido de alteração do modelo inicial, num sentido, aliás, que determina que o tribunal que será construído terá uma dimensão superior àquela que estava prevista no projecto inicial.

Contamos poder lançar o concurso no início do próximo ano e, dadas as características do projecto que está a ser elaborado, tenho a certeza de que, durante o ano de 2000, a

obra será lançada Esta obra tem um prazo de execução previsível de 12 meses, o que significa que em 2001 estará este tribunal concluído, certamente a tempo de aí se iniciarem os trabalhos judiciais, ou seja, a 15 de Setembro de 2001

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — O Sr Deputado Casimiro Ramos quer pedir esclarecimentos?

**O Sr Casimiro Ramos (PS)** — Sr Presidente, Sr Secretário de Estado, estão satisfeitas as questões que coloquei e não tenho mais nada a perguntar

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr Deputado António Filipe

**O Sr António Filipe (PCP)**. — Sr Presidente, muito sinteticamente, quero deixar um brevíssimo registo.

**O Sr Deputado Casimiro Ramos** informou-nos que o PSD, há 11 anos, lançou a primeira pedra para a construção do tribunal do Cadaval e nós registamos que o Partido Socialista é Governo há mais de quatro anos, mas ainda não teve tempo de lançar a segunda!

*Aplausos de alguns Deputados do PSD*

**O Sr José Magalhães (PS)**. — Mas que registo!

**O Sr Manuel Queiró (CDS-PP)**: — São pesadas as pedras no Cadaval!

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Para responder, tem a palavra o Sr Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Justiça Dispõe de 3 minutos

**O Sr Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Justiça**: — Sr Presidente, não farei, certamente, uso dos 3 minutos que me concedeu, mas tomarei nota da profunda diferença existente e para a qual o Sr. Deputado António Filipe estará desatento O que se passa é que em 1989 foi instalado, em condições extremamente precárias, o tribunal do Cadaval e foi lançada uma primeira pedra virtual Aquilo que o governo socialista fez foi lançar o projecto, aprovar um ante-projecto e determinar alterações que fazem com que estejamos, neste momento, a poucas semanas do prazo de apresentação do projecto de execução, usando a dotação prevista no PIIDAC para 1999. O ano de 2000 marcará a adjudicação da obra e o início da construção de um digno tribunal para a comarca do Cadaval

*Aplausos do PS*

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Srs. Deputados, estão presentes, na tribuna do Corpo Diplomático, os membros da Delegação Islandesa da EFTA. Uma saudação para eles

*Aplausos gerais, de pé.*

Vamos passar à sétima pergunta, sobre a constituição da empresa Galp com a *holding* das empresas Petrogal e GDP, que vai ser formulada pelo Sr. Deputado José Penedos e respondida pelo Sr. Secretário Adjunto do Ministro da Economia.

Tem a palavra o Sr. Deputado José Penedos

O Sr. José Penedos (PS) — Sr Presidente, Srs Deputados, Sr Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Economia, as actividades relacionadas com os sectores do petróleo e do gás estão a ser percorridas por um ambiente de fusão e de integração pelo mundo fora e, em Portugal, está anunciada a constituição da super *holding* Galp para fusionar a GDP e a Petrogal.

A primeira questão, que é essencial — porque os jornais têm sido férteis em notícias contraditórias —, é a de saber se está assegurado que o centro de decisão relativo a estas actividades continuará no País, uma vez que o grupo privado Petrocontrol é anunciado como um grupo vendedor das suas próprias posições. Portanto, a primeira questão é a de saber se o Governo pode sossegar-nos em relação a esta matéria.

A segunda questão tem a ver com o estado actual da GDP e da Petrogal.

A GDP está a fazer um enorme esforço de expansão das redes de gás no País e a Petrogal está envolvida num esforço de requalificação ambiental e de prospecção e produção. Pergunto se estes esforços, autónomos das respectivas empresas, podem ou não ser prejudicados num ambiente de fusão e a favor do projecto da fusão.

Finalmente, a terceira questão nas fusões que têm tido lugar, a equipa de gestão é normalmente constituída levando em conta as empresas fundidas e, em particular, a presidência do grupo acaba por ser a presidência de quem compra. Em Portugal, está a escolher-se uma solução do tipo triunvirato. A questão que pretendo colocar é a de saber se o Governo elabora sobre esta solução um juízo de estabilidade que permita garantir para o futuro uma boa solução estratégica.

*Aplausos do PS*

O Sr Presidente (Narana Coissoró) — Para responder, tem a palavra o Sr Secretário Adjunto do Ministro da Economia

O Sr Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Economia (Vítor Ramalho) — Sr Presidente, Srs Deputados, em função da pergunta que o Sr Deputado José Penedos, que saúdo, acabou de formular, há que ter presente que o desenvolvimento que está curso, e que resulta de um diploma que foi publicado em 22 de Abril do corrente ano, tem por objectivo, relativamente aos sectores dos petróleos, do gás e da energia em geral, concentrar. Essa concentração é vista como um instrumento indispensável no domínio energético para benefício dos consumidores, que, por esta via, passam a ter uma gama de produtos alternativos neste domínio energético. Portanto, trata-se de um objectivo que está, por essa razão, a ser prosseguido em todo o mundo.

Esta é a primeira referência, do ponto de vista estratégico,

co, quanto à criação da Galp — é essa a designação da *holding*.

Nos termos do diploma publicado em Abril deste ano, a calendarização da ação desenvolve-se em três fases.

Numa primeira fase, a participação do Estado nas três empresas, Petrogal, Transgás e GDP, é concentrada na Galp. Como o Sr Deputado sabe, essas participações são, respetivamente, na Petrogal de 55%, na Transgás de 5% e na GDP 100%. Esta fase envolve também a troca das ações dos demais accionistas que o desejarem, o que, como é evidente e resulta da lei, está em curso. Dentro desta fase, desenvolver-se-ão, ainda, ações com vista à consolidação de parceiros estratégicos em função da seleção dos 15 parceiros estratégicos que foram contactados. Da seleção efectuada entre estes, resultaram quatro parceiros estratégicos, estando a ser desenvolvidas ações com dois deles.

Do nosso ponto de vista, Ministério da Economia, parece claro que a fusão que neste momento, diz bem, se opera em todo o mundo legitimará o reforço de uma massa crítica e uma intervenção mais alargada no mercado europeu e, especificamente, no mercado ibérico. Este é um objectivo, também, de natureza financeira.

Concretizados estes dois objectivos, quer a troca das ações com os privados quer a seleção dos parceiros, o resultado final será que o Estado continua a deter a percentagem mais significativa dentro da Galp. Ou seja, concretamente, 60,56% e, por efeito da transmissão das ações dos privados, essa percentagem não será afectada.

Quanto à alienação em Bolsa, no final (em 2001 apenas), o Estado, embora alienie parte das ações — é o que está previsto na legislação que foi publicada —, salvaguardará privilegiadamente a parcela que restar através da *golden share*.

Portanto, é este o esquema que está montado, cuja novidade não se aparta dos mecanismos que levam a uma solução mais eficaz para os consumidores, nomeadamente através de uma gama de produtos que passa a ser oferecida através desta concentração, quer do ponto de vista da electricidade, quer do gás, quer do petróleo, com uma vantagem.

O Sr. Presidente (Narana Coissoró) — Sr Secretário de Estado, já ultrapassou o seu tempo, mas irei descontá-lo no tempo total de que dispõe

O Orador: — Com certeza, Sr Presidente

Como estava a dizer, na nossa lógica, pela circunstância de haver, quer do ponto de vista da Petrogal quer da GDP, mecanismos de reestruturação ambiental, a ação tendente à fusão destas empresas não lhes traz qualquer prejuízo, antes pelo contrário, elas beneficiam inequivocamente com este objectivo.

Relativamente à gestão propriamente dita — última pergunta que foi formulada pelo Sr Deputado —, naturalmente que os mecanismos que foram adoptados nesta fase, que envolve já a constituição de uma administração da própria empresa *holding*, a articulação com as participadas diretas do Estado é total, seja na Petrogal, seja na GDP, seja na EDP.

Vozes do PS: — Muito bem!

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró)** — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado José Penedos

**O Sr. José Penedos (PS)** — Sr Presidente, Sr Secretário Adjunto do Ministro da Economia, gostaria de complementar a questão que formulei há pouco, dizendo-lhe o seguinte. nós não estamos sossegados com o que se passa em Espanha, porque a Repsol está a tentar fazer uma operação de fusão com uma empresa eléctrica, o que significa uma agregação de valências energéticas que está para além daquilo que é o negócio do gás e do petróleo, ou seja, estão a entrar na área eléctrica. Isto significa que estão envolvidas nessa operação empresas de gás com as quais as empresas portuguesas têm relações. Portanto, era necessário saber — e essa é a questão inicial — se está garantido que os centros de decisão vão manter-se em mãos nacionais.

Este negócio é de uma importância estratégica para o País e não podemos deixar cair o futuro da expansão das redes de gás do País, bem como o futuro da produção de crudo da Petrogal em mãos estrangeiras.

Este é o sentido da minha intervenção e gostava que o Sr. Secretário de Estado suggesse à Câmara em relação a isto e em relação ao futuro deste negócio, que é um negócio que interessa ao País, apesar de haver quem pense que os pequenos países não têm direito aos grandes negócios.

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró)** — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Basílio Horta

**O Sr. Basílio Horta (CDS-PP).** — Sr Presidente, Sr Secretário de Estado, partilho das preocupações do Sr. Deputado José Penedos na pergunta que formula e nos considerando que faz. Também nós, nesta bancada, entendemos que, neste sector tão sensível para a nossa economia e para a nossa independência, deve haver um cuidado particular, no sentido de manter os centros de decisão em mãos portuguesas. E o problema é que não é fácil, a não ser que se esteja muito atento, responder afirmativamente, e de uma maneira consistente, a esta questão, porque os interesses estão tão imbricados, quer no sector económico quer mesmo em sectores financeiros, que, se nós nos descuidarmos, podemos pensar que temos esses centros de decisão na mão e eles já cá não estão.

**Vozes do CDS-PP:** — Muito bem!

**O Orador:** — É essa a preocupação

E, se V. Ex.º me permite, não fiquei tranquilo com a explicação que deu. Garantiu que 56,6% se mantêm, garantiu a *golden share*. Mas, vamos lá ver, como é que o Governo tenciona concretizar essa sua intenção? Vai manter, na *holding*, a maioria absoluta? Qual é, então, a posição do parceiro estratégico? Que percentagem de capital irá ter o parceiro estratégico? Como é que o Governo vai «blindar» a sua posição accionista e em relação a terceiros?

Já agora, faço um última pergunta, mais de pormenor,

que tem a ver com o seguinte: nós sabíamos que o Sr. António Champalimaud tinha 28,5% ou 28,8% da Petrocontrol (SGPS), S.A., aliás, penso que tinha uma participação directa. Gostaria de saber o que vai ser feito dessa participação. É a Caixa Geral de Depósitos que vai ficar com ela? É o Banco Santander? O que vai acontecer a essa participação, que, é certo, diluída na *holding*, não será tão grande, mas, de qualquer maneira, é muito significativa e pode ser, Sr. Secretário de Estado, uma perigosíssima porta de entrada?

**Vozes do CDS-PP:** — Muito bem!

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró)** — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Lino de Carvalho

**O Sr. Lino de Carvalho (PCP)** — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, na resposta que deu às pertinentes questões colocadas pelo Sr. Deputado José Penedos, o Sr. Secretário de Estado referiu simplesmente que o Estado detinha uma *golden share* — e, com essa *golden share*, parecia que estava tudo salvaguardado.

O Sr. Secretário de Estado sabe, porventura melhor do que eu, que isso, só por si, não é suficiente e que o facto de o Estado poder vir a deter ou, mesmo aceitando como boa a informação do Governo, ter a pretensão de manter a *golden share* não significa que os centros de decisão estratégica não possam ir para fora do País, designadamente em resultado da troca de acções das várias entidades privadas que estão imbricadas neste processo.

Assim, Sr. Secretário de Estado, a minha primeira pergunta é esta: para além da *golden share*, que garantias efectivas é que o Governo pode dar a este Parlamento de que o centro de decisão estratégica, no final destas operações de engenharia financeira, não passa para outro país, designadamente para Espanha?

A segunda questão é a seguinte: quando, em 2001, for vendida em Bolsa a parte do Estado, com quanto é que o Estado fica na mão e quanto é que o Estado pretende vender?

**Vozes do PCP:** — Muito bem!

**O Sr. Presidente (Narana Coissoró)** — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Economia

**O Sr. Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Economia:** — Sr Presidente, Srs Deputados, foram aqui suscitadas três questões e seria talvez prudente clarificar o mecanismo que seguramente é compreendido por todos, quanto à imprescindibilidade da convergência numa *holding* do sector energético nacional — e vou só fazer um enquadramento muito breve.

Em primeiro lugar, isso facilitará enormemente a relação com os consumidores, pondo-lhes à disposição um conjunto vasto de produtos geridos numa mesma empresa.

Em segundo lugar, aumenta a massa crítica, relativamente a uma empresa que terá, como se espera ter rapidamente, uma facturação de 1000 milhões de contos.

Em terceiro lugar, esta circunstância, do nosso ponto de vista, torna mais transparente a acção futura — e, como estou a falar para uma assembleia, é obrigação do Governo ser o mais claro possível O Estado, como disse, concentrou na holding as participações da Galp, da Transgás e da Petrogal A seguir, fez a troca de acções — aliás, está em curso, ainda não concluiu —, relativamente aos demais accionistas, nos quais se integram, quer empresas participadas públicas, quer, de facto, privadas, como é o caso da empresa Petrogal. Feita esta operação, das 15 empresas que foram convidadas a participar como parceiros estratégicos, envolvendo todas aquelas que, no passado, tinham manifestado essa vontade e que são empresas de âmbito internacional, desde a TOTAL à ELF e por aí fora, foram seleccionadas quatro: a Williams, a TOTAL, a Eni e a Iberdrola. De entre estas, há duas, a Eni e a Iberdrola, com as quais ainda estão em curso negociações, negociações essas cujos contornos ainda não estão concluídos

Respondendo à pergunta do Sr. Deputado Lino de Carvalho, dir-lhe-ei que a participação desejada pela empresa seleccionada espanhola, no caso, a Iberdrola, é pequena, percentualmente muito pequena Portanto, na nossa perspectiva, não inquinará que aquilo que é o nosso objectivo, ou seja, manter uma empresa de raiz portuguesa, sediada em Portugal, com massa crítica, se mantenha — esse é o nosso objectivo.

Naturalmente, a responsabilidade que tenho perante os Srs. Deputados leva-me a dizer que esse desejo de participação da Iberdrola não chega sequer a 5%, relativamente ao futuro, o da Eni é mais, de facto, mas uma ou outra ou as duas não afectarão, neste quadro, o controlo maioritário do Estado

Nesta fase, a distribuição percentual, depois da concentração e da troca das acções, ficará assim o Estado com 60,56%, a Petrocontrol com 33,34%, a EDP com 3,27%, a Caixa Geral de Depósitos com 2,75%, a Portgás com 0,04% e a Setgás também com 0,04%

No quadro actual, portanto, antes ainda da terceira fase, que é a alienação em Bolsa, é este o panorama, não sendo possível admitir que haja qualquer risco de a empresa que se pretende de raiz portuguesa ser afectada — e este aspecto liga-se também à questão colocada pelo Sr. Deputado Basílio Horta, quanto à posição societária do Grupo Champalmaud na Petrocontrol

Relativamente ao futuro, não obstante a legislação já estar publicada, haverá seguramente o tempo bastante para ser feita uma análise suficiente, mesmo por parte desta Assembleia, para que esse risco, que não queremos correr, não ocorra quanto à maioria do domínio português na empresa Galp a constituir.

A alienação em Bolsa só vai dar-se no ano 2001 — é o que está previsto —, não se dará antes Há, desde já, à partida, esta protecção clara da *golden share*, que se dirá é insuficiente, mas há contornos que seguramente, quer ao nível do Governo, quer ao nível desta Assembleia, não deixarão de ser ponderados, porque nós partilhamos do ponto de vista desta Assembleia, agora expresso, quanto à salvaguarda de uma empresa energética muito importante, que defende naturalmente não apenas a sede, em Portugal, mas também o controlo maioritário por capital português

O Sr Presidente (Narana Coissoró) — Srs. Deputados, vamos passar à última pergunta, sobre a retenção ilegal das verbas das derramas e a sua não entrega aos municípios, que será formulada pelo Sr. Deputado Joaquim Matias, do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, e respondida pelo Sr. Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais

Tem a palavra, Sr. Deputado

O Sr. Joaquim Matias (PCP) — Sr Presidente, Srs Deputados: Em 30 de Junho de 1998, ao ser aprovada nesta Câmara a Lei das Finanças Locais, a Lei n.º 44/98, com os votos favoráveis exclusivamente do PS e a nossa abstenção, o PCP, em declaração de voto, demarcou-se claramente da responsabilização política deste diploma, que não correspondia ao que defendímos então, ainda defendemos hoje e continuaremos a defender no futuro

O nosso voto teve em conta o sentido de responsabilidade em não prejudicar as autarquias e as populações, pois a alternativa, naquela data de encerramento da sessão legislativa, seria a prorrogação, por mais um ano, do regime então em vigor, bastante pior em termos comparativos Isto é, viabilizámos o mal menor!

No entanto, o Governo ficou confrontado com as promessas eleitorais do Partido Socialista, cujos compromissos não honrou!

Não ficou encerrada a questão do estatuto financeiro das autarquias locais — continuamos a não ser suficientemente descentralizadores

A recuperação financeira das autarquias, resultante de anos de incumprimento da Lei das Finanças Locais, continuou por fazer! De positivo ficaram as finanças locais menos vulneráveis à conjuntura e reduzido o arbitrio na retenção indevida de verbas que lhe pertencem

Ora, neste momento, para além de não disporem os municípios de uma lei de finanças locais justa, ainda estão confrontados com o dificilmente compreensível não cumprimento da Lei por parte do Governo!

Trata-se da retenção ilegal de verbas dos municípios, correspondentes ao apuramento da derrama, as quais, nos termos da lei, deveriam ser transferidas para os municípios nos 15 dias seguintes ao respectivo apuramento

Sr Secretário de Estado, o Governo apregoou, como indicador económico favorável, o resultado das empresas e o aumento do IRC. A realidade das transferências da derrama, um pouco por todo o País, é bem diversa, para não falar em muitos concelhos, diria só que municípios pequenos como, por exemplo, o de Sines, receberam, até à data, menos de 10% do que lhes é devido, outros municípios, como Alcácer do Sal, Almada, Barreiro, Loures, Santiago do Cacém e Sesimbra, receberam entre 12 e 20%

Com os «magros orçamentos» municipais que exigem rigor orçamental para cumprir os planos de actividades, esta atitude traduz-se em milhões de contos de divida de obras realizadas e outras obras irremediavelmente comprometidas

Esta atitude, que só pode resultar de uma orientação do Governo no sentido da violação da lei, pois a «desculpa» que aqui e ali vai sendo dada com problemas informáticos não cola, a menos que o Governo nos convença que está tão

adiantado que o *bug* informático da passagem do milénio já se deu!

Sr Secretário de Estado qual a justificação para este procedimento inqualificável de retenção das verbas da derrama? Quando vai ser reposta a legalidade e sanada a situação? Qual o montante dos juros de mora que legalmente são devidos às autarquias e quando vão ser pagos?

**Vozes do PCP:** — Muito bem!

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais.

**O Sr Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais (Manuel Baganha)** — Sr Presidente, Sr Deputado Joaquim Matias, não há qualquer violação da lei e não há qualquer ilegalidade. Como referiu, de acordo com a Lei das Finanças Locais, a derrama deverá ser entregue às autarquias nos 15 dias seguintes ao apuramento, ou seja, após a cobrança e após a verificação — nomeadamente nos casos de autoliquidação — de que está correcto esse montante.

Acontece que este ano houve, durante o mês de Agosto, um atraso na cobrança e no processamento dos Modelos 22 do IRC. Em consequência disso, no início de Setembro, o Director-Geral dos Impostos deu instruções de que o processo fosse acelerado de forma a serem recuperados os atrasos. Posso informar que, neste momento, o atraso está totalmente recuperado e já estão totalmente apuradas todas as colectas relativamente ao IRC (e também ao IRS, mas o IRC é o que é relevante para o caso das derramas).

Esse atraso que se verificou no mês de Agosto significa que o montante que entrou de receita fiscal nos cofres do Estado não seguiu o mesmo *timing* do ano passado e que também aconteceu o mesmo ao montante que foi para as autarquias. A razão é pura e simplesmente esta: durante o mês de Agosto deste ano, comparado com 1998, houve um atraso nos processamentos, o que tem a ver com o elevado número de declarações e (provavelmente não irá gostar de ouvir isto), também, com o facto de ainda não estar totalmente informatizada — ficará durante o próximo ano — toda a Direcção-Geral dos Impostos. Por conseguinte, a razão é simplesmente essa!

Também posso acrescentar o seguinte de acordo com os dados recolhidos junto dos serviços, durante o início de Dezembro, será feita a última transferência que é necessária fazer para as autarquias, pelo que, durante a próxima semana, estará totalmente sanado o problema no que respeita às derramas relativamente a este ano.

Gostaria, ainda, de acrescentar que falei da informatização mas mais importante que a informatização é a alteração que está em curso — e que está em cima da minha secretaria para ser assinada — do processo de entregas de declarações relativamente ao IRC. De acordo com o novo processo, vai haver uma separação em termos dos elementos sobre os quais se vai proceder à liquidação com os elementos que vão ser utilizados posteriormente para fiscalização. Isto significa que, com certeza, no próximo ano, o processo será muito mais rápido, dado que, numa fase inicial, será introduzida uma menor quantidade de elementos.

Gostaria, por fim, de referir que já será possível, no próximo ano, entregar as declarações relativas ao IRC quer pela Internet quer através de disquetes. Tem, inclusivamente, havido contactos com associações de técnicos de contas no sentido de facilitar, por essas vias, a entrega das declarações e, por conseguinte, reduzir em muito o trabalho associado com o seu processamento.

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr Deputado Joaquim Matias.

**O Sr Joaquim Matias (PCP)** — Sr Presidente, Sr Secretário de Estado, o senhor referiu que as derramas são, de facto, uma receita das autarquias, mas não é a primeira vez que são cobradas. E referiu atrasos nas cobranças no mês de Agosto.

Mas a verba das derramas costuma ser entregue às autarquias em Junho e em Novembro — naturalmente que é entregue ao longo de todo o ano, mas refiro-me às grandes parcelas — e nada justifica que já em Dezembro haja câmaras que ainda nem 10% das derramas receberam. Além de que, se as verbas não estão apuradas, como é que o Governo disse e apregoou que tinha aumentado o valor do IRC?! É porque as verbas estavam apuradas e as conhecia ..

Além disso, a Lei das Finanças Locais, no seu artigo 17º, n.º 5, diz: «Serão devidos juros de mora por parte da administração central, nos casos de atraso nas transferências de receitas das autarquias, quer se trate dos impostos que são receitas municipais, quer transferências de fundos».

Perguntei ainda se os juros de mora estão calculados, porque houve atrasos que não são imputados às câmaras municipais mas, sim, ao poder central.

Já agora, queria afirmar também que a questão da informatização, ou não, foi uma «desculpa» que alguns directores de finanças deram a certos municípios que, quando procuraram ter a tempo e horas as verbas para os compromissos que tinham assumido, não viam chegar o valor da derrama. Essa foi a desculpa dada aos presidentes das câmaras municipais!

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

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Para responder, tem a palavra o Sr Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais.

**O Sr Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais**: — Sr Presidente, Sr Deputado Joaquim Matias, a primeira questão que levantou referia-se ao facto de os meses de entrega das verbas principais das derramas serem os de Julho e de Novembro. Ora, se analisar as entregas que se verificaram em 1998, constatará que a entrega das verbas principais ocorreram nos meses de Setembro, Outubro e, menores, em Novembro e Dezembro. Portanto, no ano passado, em 1998, os valores das entregas feitas até finais de Julho foram praticamente irrisórios ou muito pequenos.

Relativamente a este ano, se for ver o que se verifica em termos de entregas mensais, constatará que, no mês de Setembro, as entregas foram muito inferiores às do ano de 1998. A razão deste facto é a que há pouco disse, ou seja, houve

um atraso dos processamentos no mês de Agosto, o que teve reflexos nas entregas de Setembro. Nos meses seguintes, as entregas foram sensivelmente equivalentes, em termos de distribuição, ao que se passou em 1998.

O que vai acontecer é que a entrega final a fazer durante a próxima semana será necessariamente superior à que se verificou em 1998. Por conseguinte, o problema reside apenas no facto de, este ano, ter havido, em Agosto, o problema que salientei e para o qual o Director-Geral dos Impostos tomou medidas, no início de Setembro — e tenho cópias das informações que foram distribuídas aos serviços —, para que fosse rapidamente resolvido. E é um facto que, neste momento, temos o problema resolvido!

No que respeita à questão de haver, eventualmente, alguns municípios que terão recebido menos de 10% do valor que estavam à espera,

**O Sr Joaquim Matias (PCP)** — Citei alguns!

**O Orador:** — Sim, o Sr Deputado citou alguns municípios

Como estava a dizer, no que respeita à questão de haver, eventualmente, alguns municípios que terão recebido menos de 10% do valor que estavam à espera, tendo o Sr Deputado começado por salientar que estariamos ilegalmente a reter verbas, como já lhe disse, não estamos a reter qualquer verba e nada há de ilegal, só depois do apuramento feito é que podemos fazer a entrega das derramas.

Relativamente a casos específicos, não sei dizer-lhe exactamente, neste momento, o que se passa em cada um dos municípios, mas é natural que haja casos pontuais em que isso aconteça. As declarações vão sendo processadas de acordo com a ordem em que chegam, por conseguinte, não tem de acontecer, necessariamente, que todos os anos todas as câmaras municipais recebam o mesmo montante, dado o elevado número de declarações que existe.

O que gostaria de reafirmar em relação a este problema é que, primeiro, estará resolvido para a semana e, segundo, estará sanado no próximo ano com o novo processo de gestão de todas as declarações.

No que diz respeito à questão dos juros de mora, neste momento, não tenho qualquer informação sobre esse assunto. O que posso fazer é verificar junto dos serviços e enviar-lhe a informação.

**O Sr Presidente (Narana Coissoró)** — Srs Deputados, Srs Membros do Governo, terminámos esta sessão de perguntas ao Governo.

A próxima reunião realiza-se dia 9 de Dezembro, a partir das 15 horas, e terá como ordem do dia a discussão, na generalidade, da proposta de lei n.º 1/VIII — Alteração à Lei

n.º 87-B/98, de 31 de Dezembro (Lei do Orçamento do Estado para 1999).

Está encerrada a sessão

*Eram 13 horas e 5 minutos*

*Faltaram à sessão os seguintes Srs Deputados*

Partido Socialista (PS)

António de Almeida Santos  
José Carlos das Dores Zorrinho  
José Eduardo Vera Cruz Jardim  
José Manuel Pires Epifânio  
José Manuel Rosa do Egípto  
Luís Pedro de Carvalho Martins  
Manuel Joaquim Barbosa Ribeiro  
Maria Teresa de Oliveira Ferreira Coimbra  
Nuno Manuel Pereira Baltazar Mendes  
Ricardo Manuel Ferreira Gonçalves  
Rui Manuel Leal Marqueiro  
Vítor Manuel Caio Roque

Partido Social Democrata (PSD)

António Paulo Martins Pereira Coelho  
Domingos Duarte Lima  
Jaime Carlos Marta Soares  
Joaquim Martins Ferreira do Amaral  
José Frederico de Lemos Salter Cid  
José Luís Fazenda Arnaut Duarte  
José Manuel Durão Barroso  
Luís Cirilo Amorim de Campos Carvalho  
Luis Manuel Gonçalves Marques Mendes  
Manuel Joaquim Barata Frexes  
Maria Manuela Aguiar Dias Moreira  
Maria Teresa Pinto Basto Gouveia  
Pedro Augusto Cunha Pinto

Partido Comunista Português (PCP).

Carlos Alberto do Vale Gomes Carvalhas

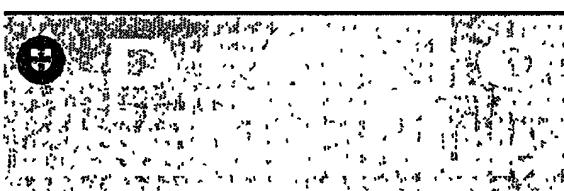
Partido do Centro Democrático Social — Partido Popular (CDS-PP)

António de Magalhães Pires de Lima  
Silvio Rui Neves Correia Gonçalves Cervan

Bloco de Esquerda (BE)

Luis Emídio Lopes Mateus Fazenda

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL



Depósito legal n.º 8818/85

IMPRENSA NACIONAL-CASA DA MOEDA, S. A.

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

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

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

**PREÇO DESTE NÚMERO 280\$00 (IVA INCLUIDO 5%)**

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