



# DIÁRIO da Assembleia da República

X LEGISLATURA

1.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2005-2006)

## REUNIÃO PLENÁRIA DE 13 DE JANEIRO DE 2006

Presidente: Ex.<sup>mo</sup> Sr. Jaime José Matos da Gama

Secretários: Ex.<sup>mos</sup> Srs. Maria Celeste Lopes da Silva Correia  
Maria Ofélia Fernandes dos Santos Moleiro

## SUMÁRIO

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

Foram declarados eleitos uma Secretária e uma Vice-Secretária da Mesa da Assembleia da República, bem como dois membros das delegações internacionais da Assembleia da República na Assembleia Parlamentar Euro-Mediterrânea, na União Interparlamentar e na Representação Portuguesa na Assembleia Parlamentar do Conselho da Europa (e, por inerência, da União da Europa Ocidental).

Deu-se conta da entrada na Mesa do projecto de resolução n.º 92/X.

Ao abrigo do artigo 240.º do Regimento, procedeu-se a um debate sobre as opções do Governo para o sector marítimo-portuário e para a logística, tendo o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (Mário Lino), que abriu o debate, dado resposta a perguntas colocadas pelos Srs. Deputados Luís Rodrigues (PSD), Miguel Coelho (PS), José Soeiro (PCP), Nuno Magalhães (CDS-PP), Alda Macedo (BE), Heloisa Apolónia (Os Verdes), Ricardo Fonseca de Almeida (PSD), Irene Veloso (PS), António Pires de Lima (CDS-PP), Jorge Costa (PSD) e Isabel Jorge (PS).

Foi apreciada a proposta de resolução n.º 26/X — Aprova o Acordo entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Constituição de um Mercado Ibérico da Energia Eléctrica, assinado em Santiago de Compostela, a 1 de Outubro de 2004. Intervieram no debate, a diverso título, além do Sr. Secretário de Estado Adjunto, da Indústria e da Inovação (António Castro Guerra), os Srs. Deputados António Pires de Lima (CDS-PP), Agostinho Lopes (PCP), Carlos Páscoa Gonçalves (PSD) — que usou da palavra na qualidade de relator da Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional —, Luís Braga da Cruz (PS), Carlos Poço (PSD), Alda Macedo (BE) e Francisco Madeira Lopes (Os Verdes).

Foram aprovados os n.ºs 59 a 71 do Diário.

A Mesa deu conta à Câmara de um ofício do Presidente da Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional, informando da caducidade do processo relativo à apreciação parlamentar n.º 10/X, na sequência da respectiva votação ocorrida na especialidade.

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

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

*Eram 10 horas e 10 minutos.*

*Srs. Deputados presentes à sessão:*

Partido Socialista (PS):

Agostinho Moreira Gonçalves  
Alberto Arons Braga de Carvalho  
Alberto Marques Antunes  
Alberto de Sousa Martins  
Aldemira Maria Cabanita do Nascimento Bispo Pinho  
Ana Maria Ribeiro Gomes do Couto  
António Alves Marques Júnior  
António Bento da Silva Galamba  
António José Martins Seguro  
António Manuel de Carvalho Ferreira Vitorino  
António Ramos Preto  
António Ribeiro Gameiro  
Armando França Rodrigues Alves  
Artur Miguel Claro da Fonseca Mora Coelho  
Carlos Alberto David dos Santos Lopes  
Cláudia Isabel Patrício do Couto Vieira  
David Martins  
Deolinda Isabel da Costa Coutinho  
Elísio da Costa Amorim  
Fernanda Maria Pereira Asseiceira  
Fernando Manuel de Jesus  
Fernando dos Santos Cabral  
Horácio André Antunes  
Hugo Miguel Guerreiro Nunes  
Isabel Maria Batalha Vigia Polaco de Almeida  
Isabel Maria Pinto Nunes Jorge  
Jaime José Matos da Gama  
Joana Fernanda Ferreira Lima  
Joaquim Augusto Nunes Pina Moura  
Joaquim Barbosa Ferreira Couto  
Joaquim Ventura Leite  
Jorge Manuel Capela Gonçalves Fão  
Jorge Manuel Gouveia Strecht Ribeiro  
Jorge Manuel Monteiro de Almeida  
Jorge Paulo Sacadura Almeida Coelho  
José Adelmo Gouveia Bordalo Junqueiro  
José Alberto Rebelo dos Reis Lamego  
José Augusto Clemente de Carvalho  
José Carlos Bravo Nico  
José Carlos Correia Mota de Andrade  
José Manuel Lello Ribeiro de Almeida  
Jovita de Fátima Romano Ladeira  
João Barroso Soares  
João Cardona Gomes Cravinho  
João Cândido da Rocha Bernardo  
João Miguel de Melo Santos Taborda Serrano  
Júlio Francisco Miranda Calha  
Leonor Coutinho Pereira dos Santos  
Luiz Manuel Fagundes Duarte  
Luís Afonso Cerqueira Natividade Candal  
Luís António Pita Ameixa  
Luís Garcia Braga da Cruz  
Luís Miguel Morgado Laranjeiro  
Luísa Maria Neves Salgueiro  
Lúcio Maia Ferreira

Manuel António Gonçalves Mota da Silva  
Marcos Sá Rodrigues  
Marcos da Cunha e Lorena Perestrello de Vasconcellos  
Maria Celeste Lopes da Silva Correia  
Maria Cidália Bastos Faustino  
Maria Custódia Barbosa Fernandes Costa  
Maria Helena Terra de Oliveira Ferreira Dinis  
Maria Helena da Silva Ferreira Rodrigues  
Maria Hortense Nunes Martins  
Maria Irene Marques Veloso  
Maria Isabel Coelho Santos  
Maria José Guerra Gamboa Campos  
Maria Júlia Gomes Henriques Caré  
Maria Manuela de Macedo Pinho e Melo  
Maria Matilde Pessoa de Magalhães Figueiredo de Sousa Franco  
Maria Odete da Conceição João  
Maria Teresa Alegre de Melo Duarte Portugal  
Maria Teresa Filipe de Moraes Sarmento Diniz  
Maria de Belém Roseira Martins Coelho Henriques de Pina  
Maria de Fátima Oliveira Pimenta  
Miguel João Pisoeiro de Freitas  
Nelson Madeira Baltazar  
Nuno André Araújo dos Santos Reis e Sá  
Nuno Mário da Fonseca Oliveira Antão  
Osvaldo Alberto Rosário Sarmento e Castro  
Paula Cristina Nobre de Deus  
Pedro Manuel Farmhouse Simões Alberto  
Pedro Nuno de Oliveira Santos  
Renato Luís Pereira Leal  
Ricardo Jorge Teixeira de Freitas  
Ricardo Manuel de Amaral Rodrigues  
Rita Susana da Silva Guimarães Neves  
Rui do Nascimento Rabaça Vieira  
Sandra Marisa dos Santos Martins Catarino da Costa  
Sónia Ermelinda Matos da Silva Fertuzinhos  
Sónia Isabel Fernandes Sanfona Cruz Mendes  
Teresa Maria Neto Venda  
Umberto Pereira Pacheco  
Vasco Seixas Duarte Franco  
Victor Manuel Bento Baptista  
Vitalino José Ferreira Prova Canas  
Vitor Manuel Sampaio Caetano Ramalho  
Vítor Manuel Pinheiro Pereira

Partido Social Democrata (PSD):

Adão José Fonseca Silva  
Agostinho Correia Branquinho  
Ana Maria Sequeira Mendes Pires Manso  
António Joaquim Almeida Henriques  
António Ribeiro Cristóvão  
Carlos Alberto Garcia Poço  
Carlos Alberto Silva Gonçalves  
Carlos António Páscoa Gonçalves  
Carlos Jorge Martins Pereira  
Domingos Duarte Lima  
Emídio Guerreiro  
Feliciano José Barreiras Duarte  
Fernando Mimoso Negrão  
Fernando Santos Pereira  
Fernando dos Santos Antunes  
Henrique José Praia da Rocha de Freitas  
Hermínio José Sobral Loureiro Gonçalves

Hugo José Teixeira Velosa  
Joaquim Carlos Vasconcelos da Ponte  
Joaquim Virgílio Leite Almeida Costa  
Jorge Fernando Magalhães da Costa  
Jorge Manuel Lopes Moreira da Silva  
Jorge Tadeu Correia Franco Morgado  
José António Freire Antunes  
José Eduardo Rego Mendes Martins  
José Luís Fazenda Arnaut Duarte  
José Manuel Ferreira Nunes Ribeiro  
José Manuel Pereira da Costa  
José Manuel de Matos Correia  
José Mendes Bota  
José Pedro Correia de Aguiar Branco  
José Raúl Guerreiro Mendes dos Santos  
João Bosco Soares Mota Amaral  
Luís Filipe Alexandre Rodrigues  
Luís Filipe Carloto Marques  
Luís Filipe Montenegro Cardoso de Morais Esteves  
Luís Maria de Barros Serra Marques Guedes  
Luís Álvaro Barbosa de Campos Ferreira  
Manuel Filipe Correia de Jesus  
Manuel Ricardo Dias dos Santos Fonseca de Almeida  
Maria Helena Passos Rosa Lopes da Costa  
Maria Ofélia Fernandes dos Santos Moleiro  
Maria do Rosário da Silva Cardoso Águas  
Melchior Ribeiro Pereira Moreira  
Miguel Fernando Cassola de Miranda Relvas  
Miguel Jorge Pignatelli de Ataíde Queiroz  
Miguel Jorge Reis Antunes Frasquilho  
Mário Henrique de Almeida Santos David  
Mário Patinha Antão  
Mário da Silva Coutinho Albuquerque  
Pedro Quartin Graça Simão José  
Regina Maria Pinto da Fonseca Ramos Bastos  
Vasco Manuel Henriques Cunha  
Zita Maria de Seabra Roseiro

Partido Comunista Português (PCP):

Abílio Miguel Joaquim Dias Fernandes  
Agostinho Nuno de Azevedo Ferreira Lopes  
António Filipe Gaião Rodrigues  
Bernardino José Torrão Soares  
Francisco José de Almeida Lopes  
José Batista Mestre Soeiro  
Miguel Tiago Crispim Rosado

Partido Popular (CDS-PP):

Abel Lima Baptista  
António Carlos Bivar Branco de Penha Monteiro  
António de Magalhães Pires de Lima  
Diogo Nuno de Gouveia Torres Feio  
José Miguel Nunes Anacoreta Correia  
João Nuno Lacerda Teixeira de Melo  
Luís Pedro Russo da Mota Soares  
Nuno Miguel Miranda de Magalhães  
Telmo Augusto Gomes de Noronha Correia

Bloco de Esquerda (BE):

Alda Maria Gonçalves Pereira Macedo  
Fernando José Mendes Rosas

Helena Maria Moura Pinto  
Luís Emídio Lopes Mateus Fazenda

Partido Ecologista «Os Verdes» (PEV):

Francisco Miguel Baudoin Madeira Lopes  
Heloísa Augusta Baião de Brito Apolónia

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, antes de darmos início ao primeiro ponto da ordem do dia, queria comunicar-vos o resultado das eleições que decorreram ontem durante a sessão.

Assim, relativamente à eleição de uma Secretária da Mesa da Assembleia da República, proposta pelo Grupo Parlamentar do Partido Socialista, verificou-se o seguinte resultado: votaram 186 Srs. Deputados, tendo-se registado 164 votos «sim», 20 votos brancos e 2 votos nulos, pelo que declaro eleita para Secretária da Mesa a Sr.<sup>a</sup> Deputada Maria Celeste Lopes da Silva Correia.

Em relação à eleição de uma Vice-Secretária da Mesa da Assembleia da República, ainda proposta pelo Grupo Parlamentar do Partido Socialista, verificou-se o seguinte resultado: votaram 186 Srs. Deputados, tendo-se registado 127 votos «sim», 55 votos brancos e 4 votos nulos, pelo que declaro eleita para Vice-Secretária da Mesa a Sr.<sup>a</sup> Deputada Maria Isabel Coelho dos Santos.

Por outro lado, relativamente à Representação Portuguesa na Assembleia Parlamentar do Conselho da Europa (e, por inerência, da União da Europa Ocidental/UEO), verificou-se o seguinte resultado: votaram 186 Srs. Deputados, tendo-se registado 131 votos «sim», 50 votos brancos e 5 votos nulos, pelo que declaro eleitos os Srs. Deputados Maximiano Alberto Rodrigues Martins (PS) e Ricardo Manuel de Amaral Rodrigues (PS).

No que respeita à eleição de dois membros para a Delegação da Assembleia da República na Assembleia Parlamentar Euro-Mediterrânea, verificou-se o seguinte resultado: votaram 186 Srs. Deputados, tendo-se registado 131 votos «sim», 51 votos brancos e 4 votos nulos, pelo que declaro eleito o Sr. Deputado Alberto Marques Antunes (PS) como membro efectivo e o Sr. Deputado António Bento da Silva Galamba (PS) como suplente.

Finalmente, na eleição de dois membros para a Delegação da Assembleia da República na União Interparlamentar, verificou-se o seguinte resultado: votaram 186 Srs. Deputados, tendo-se registado 130 votos «sim», 50 votos brancos e 6 votos nulos, pelo que declaro eleitos como suplentes os Srs. Deputados Leonor Coutinho Pereira dos Santos (PS) e Joaquim Barbosa Ferreira Couto (PS).

Srs. Deputados, a Sr.<sup>a</sup> Secretária vai ainda proceder à leitura do expediente.

A Sr.<sup>a</sup> **Secretária** (Celeste Correia): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, deu entrada na Mesa, e foi admitido, o projecto de resolução n.º 92/X — Comemoração dos 20 anos da aprovação da Lei de Bases do Sistema Educativo (PS, PSD, PCP, CDS-PP, BE e Os Verdes).

Em termos de expediente é tudo, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos, então, dar início ao primeiro ponto da nossa sessão de hoje, com uma sessão de perguntas ao Governo de âmbito sectorial, nos termos do artigo 240.º do Regimento da Assembleia da República, ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

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

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações** (Mário Lino): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: As opções do Governo para o sector dos transportes assentam na convicção de que este sector é determinante para o crescimento da nossa capacidade competitiva, para o reforço da coesão social e territorial e para o desenvolvimento do País. Por isso, temos vindo a definir as nossas opções de investimento com base numa visão articulada do sistema de transportes, tendo em consideração, por um lado, aquilo que já existe e pode ainda ser potenciado, e, por outro, o desígnio estratégico do Governo em aumentar a nossa competitividade.

É neste contexto e com base na convicção de que Portugal, para além de aumentar a sua capacidade produtiva própria, pode e deve constituir-se como uma importante porta de entrada de mercadorias da Península e da Europa, potenciando o seu posicionamento geoestratégico e vocacionando-se para uma grande plataforma logística euro-atlântica, que trago hoje à consideração de VV. Ex.<sup>as</sup> a política do Governo para o sector marítimo-portuário e para a logística.

O alargamento da União Europeia, a emergência dos novos mercados asiáticos e a globalização da economia determinam a importância estratégica dos portos nacionais, posicionando-os como elementos essenciais no desenvolvimento da cadeia de transportes. Esta realidade exige que os portos portugueses se posicionem como nó competitivo das cadeias logísticas, onde as rupturas nos fluxos físicos e informacionais sejam minimizados através da existência de infra-estruturas adequadas e da sua articulação, bem como através da agilização e simplificação de procedimentos. Daí a aposta do Governo no esforço de modernização do sector marítimo-portuário nacional, apostando no desenvolvimento de sis-

temas de informação integrados como a melhor forma de agilizar fluxos informacionais, de automatizar processos e de melhorar a gestão e o serviço a clientes e parceiros de negócios.

De uma forma coordenada e em total parceria com os três maiores portos nacionais (o porto de Leixões, o porto de Lisboa e o porto de Sines), está em curso um projecto visando o desenvolvimento de uma plataforma tecnológica comum disponível em cada porto, permitindo interligar os actores que participam nos movimento de navios e mercadorias. Este processo está igualmente a ser articulado com o desenvolvimento de um projecto de normalização da informação, de simplificação e de harmonização de procedimentos em todos os portos nacionais.

Gostaria de sublinhar também que o Governo está a trabalhar com vista à integração dos portos portugueses nas redes de Auto-estradas do Mar, no âmbito das redes transeuropeias de transportes. Este projecto inclui a identificação de um conjunto de critérios e de requisitos considerados indispensáveis para permitir a articulação entre os portos nacionais europeus, garantindo o transporte porta-a-porta sem constrangimentos de articulação física na cadeia de transportes.

No domínio da segurança, cumpre assinalar a implementação do VTS costeiro, orçamentado em mais 100 milhões de euros, que garantirá a melhoria das condições de segurança de reconhecimento de navios e de melhoria das condições de aproximação e acostagem aos portos portugueses.

Ao nível do investimento público associado aos portos nacionais, é clara a estratégia do Governo em garantir o aumento da eficiência das cadeias de transporte multimodais, condição para um mais rápido escoamento das mercadorias e o aumento do *hinterland* de cada um dos portos nacionais. Neste âmbito enquadra-se o projecto de ligação ferroviária ao porto de Aveiro e a execução do terminal multimodal de Cacia, com impactos significativos na economia da região e na criação de uma efectiva multimodalidade no sistema portuário. Também a ligação ferroviária directa do porto de Sines a Elvas em bitola europeia, bem como a execução da primeira fase da ligação Casa Branca-Évora em travessa polivalente e de um porto seco no Caia, é crucial para o alargamento do *hinterland* deste porto de águas profundas e para a consolidação da sua área de influência na Estremadura espanhola. Numa segunda fase, este eixo integrará o Projecto Prioritário n.º 16 das redes ferroviárias transeuropeias Sines-Algeciras-Madrid-Resto da Europa através dos Pirinéus.

A criação de zonas de actividade logística junto dos principais portos nacionais é um processo essencial para garantir o seu dinamismo como factores de alimentação e consolidação da sua actividade, ao mesmo tempo que elas próprias são elementos essenciais para o desenvolvimento das regiões em que se integram. A construção já em curso do pólo A da zona das actividades logísticas de Sines constitui o primeiro passo para concretizar um projecto que tem vindo a ser concebido há quase uma década. Seguir-se-á a implementação de uma plataforma multimodal e logística polinucleada na área do Grande Porto, envolvendo o porto do Douro e Leixões como centro de convergência e distribuição de mercadorias em toda a região norte e para além fronteiras.

O desenvolvimento do sistema logístico nacional, visando a transformação de Portugal continental numa efectiva e eficaz plataforma euro-atlântica, é um objectivo declarado deste Governo. Quero anunciar que, brevemente, o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações apresentará publicamente os planos estratégicos para o desenvolvimento do sistema marítimo-portuário e para o sistema logístico nacional, que consideramos determinantes para o novo modelo de crescimento e desenvolvimento económico do País e onde as matérias que acabei de referir deverão ser devidamente desenvolvidas. O Ministério vai, portanto, muito brevemente iniciar a discussão pública destes dois grandes projectos estratégicos para o sector marítimo-portuário integrados com o sector da logística e espero nessa altura ter oportunidade de, nesta Câmara e outros fóruns, poder discutir com maior profundidade estes projectos.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente**: — Para fazer a primeira pergunta, tem a palavra o Sr. Deputado Luís Rodrigues.

O Sr. **Luís Rodrigues** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Ministros, Sr. Secretário de Estado, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Provavelmente, os planos que o Sr. Ministro agora anunciou vão ser alvo das mesmas acções de propaganda usadas para os projectos da Ota e do TGV. Espero que os senhores não caiam nesse erro, porque, com certeza, tais acções custarão muito dinheiro ao erário público português, dinheiro que neste momento falta a quem passa grandes dificuldades.

O Sr. Ministro das Finanças veio esta semana afirmar que num prazo de 10 anos o sistema de segurança social público iria ter graves problemas de financiamento. Este facto, infelizmente, não é, no estado em que estão as finanças públicas portuguesas, um caso isolado. Esta situação, aliada ao aumento do desemprego e dos impostos decidido pelo Governo, não augura nada de bom para os próximos tempos. Numa altura de «apertar o cinto», com os salários a crescerem menos do que a inflação esperada e com as taxas de juro a subirem, como é possível que este Governo não dê ouvidos a quem o alerta para o erro que é estar a avançar para obras faraónicas cujo retorno é duvidoso? No caso da Ota, considero mesmo que estamos perante um erro gravíssimo para o futuro, que não se apagará com qualquer

esponja num quadro tão negro como é aquele em que o Partido Socialista quer meter os portugueses.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O **Orador:** — Quem vier a seguir que pague a factura!

Estes e outros negócios, que implicam aumento exponencial do endividamento do Estado, fazem-me sentir, Sr. Ministro, que Portugal está a ser vendido e retalhado aos poucos.

A arrogância da maioria absoluta leva o Sr. Ministro a afirmar — a propósito de um direito cívico que diversos cidadãos do norte exerceram, ao entregar uma carta aberta solicitando a realização de um referendo nacional sobre a Ota e o TGV — que quem ganha manda ou, por outras palavras, que quem ganha decide as obras que quer fazer, independentemente de estas corresponderem a erros estratégicos no modelo e no tempo.

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

O **Orador:** — Esta postura arrogante da maioria absoluta do Partido Socialista, julgando que tudo sabe, é a imagem de marca do Sr. Primeiro-Ministro, que tem em V. Ex.<sup>a</sup> um bom aluno.

As acções de propaganda política e de *marketing*, que foram as apresentações das duas intenções de projectos, tentando acabar com a contestação a estes (apesar de, felizmente, não o terem conseguido), não passaram disso mesmo. No caso do TGV, o projecto não está sequer todo definido, como não poderia estar, Sr. Ministro!, nomeadamente no que respeita às entradas nas duas principais cidades portuguesas, Lisboa e Porto. E V. Ex.<sup>a</sup> sabe porquê! Devido à obstinação impensada, V. Ex.<sup>a</sup> cometeu um erro de palmatória. É verdade! Como é possível estudar estes dois projectos em separado?

Condicionando a rede de alta velocidade à localização do aeroporto na Ota...

Sr. Presidente, agradecia que a bancada do Partido Socialista não se manifestasse enquanto estou a intervir!

O Sr. **Miguel Coelho** (PS): — Era o que mais faltava!

O Sr. **Fernando Rosas** (BE): — Olhe que o Cavaco ainda não é Presidente da República!

O **Orador:** — Condicionando a rede de alta velocidade à localização do aeroporto na Ota, este Governo criou um atoleiro de onde não consegue sair. Maior do que este atoleiro só o que V. Ex.<sup>a</sup> pode encontrar nos terrenos que escolheu para a construção do novo aeroporto na Ota...!

Um novo aeroporto em Lisboa e a rede de alta velocidade ferroviária, que a seu tempo será construída, com certeza, servem, em parte, os mesmos utilizadores. Não é possível, sem um estudo estratégico integrado destes dois modos de transporte, englobando a rede aeroportuária nacional e a rede ferroviária convencional e de alta velocidade, decidir em consciência soluções para infra-estruturas que sirvam o País por largas dezenas de anos.

Na apresentação do novo aeroporto, o Sr. Ministro disse que essa infra-estrutura nada custaria aos portugueses. Posteriormente, contudo, também afirmou que ainda não tinha executado o estudo de viabilidade económico-financeira do projecto.

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

O **Orador:** — Se não havia estudo, como é que o Sr. Ministro pôde afirmar taxativamente que o novo aeroporto nada iria custar aos bolsos dos portugueses? Com tantos milhares de milhões de investimento, o Governo tenta criar ilusões na cabeça dos cidadãos e quando, depois, descemos à realidade, o que é que se vê? Que entidades como a Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP), que tem desenvolvido actividades do maior interesse para todos os cidadãos, principalmente os mais jovens, não tem dinheiro para continuar a prestar os bons serviços à comunidade nacional, por via de decisões recentes do seu Governo. Tantos milhões a voar e muitos a faltar no terreno!

O Sr. **Hermínio Loureiro** (PSD): — É verdade!

*Protestos do PS.*

O **Orador:** — Sr. Ministro, como é que vai contribuir para resolver este problema que é da PRP mas é também de todos nós?

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

**O Orador:** — Tantos milhões anunciados, tantas ilusões criadas para o futuro e os problemas com que o Governo está confrontado hoje por resolver!...

Dou-lhe alguns exemplos e faço algumas perguntas, lembrando-lhe que o Metro do Porto até para comprar agrafes tem de vir ao Terreiro do Paço. Para quando a definição do seu modelo de gestão? Para quando a definição dos projectos futuros do Metro do Porto? O Porto não pode esperar! Para quando o avanço concreto do Metro do Mondego?

Por outro lado, faço-lhe uma pergunta relacionada com um aspecto com que sou confrontado todos os dias. É uma vergonha este Governo estar em funções há tantos meses e não haver uma solução para o Metro da Margem Sul do Tejo, que há tanto tempo está parado. Quem vai pagar pelo atraso de mais de um ano neste projecto? A esta pergunta, Sr. Ministro, respondo eu: vão pagar todos os portugueses, seja a responsabilidade do Governo ou também da autarquia!

Por último, não esqueço que este Governo veio, quase há um ano, anunciar o Programa de Investimentos em Infra-estruturas Prioritárias, não estando ainda divulgados os 200 projectos, no valor de 25 000 milhões de euros. O País aguarda e nós gostaríamos, com certeza, de acompanhar, fiscalizar e de ver o que os senhores, de facto, prometeram nesses 200 projectos.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Miguel Coelho** (PS): — Esqueceu-se de fazer a pergunta!

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

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Deputado Luís Rodrigues, já respondi no passado às perguntas que me colocou, que são recorrentes.

O Sr. **Luís Rodrigues** (PSD): — Enquanto não houver resposta...

O **Orador**: — O Sr. Deputado quer ouvir-me como eu o ouvi?

O Sr. **Luís Rodrigues** (PSD): — Claro...

O **Orador**: — Obrigado!

São recorrentes as perguntas, é recorrente a argumentação e até o são algumas obsessões como as «obras faraónicas», que é uma coisa de que os senhores gostam!

Sr. Deputado, temos algumas diferenças fundamentais na orientação política deste Governo em relação ao vosso. A nossa opinião é a de que o problema do défice da economia e da estabilização das contas públicas passa pelo desenvolvimento e não pelo afundamento do País.

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Orador:** — Não passa pela criação do clima depressivo, não passa pelo apelo à desgraça, não passa pela transmissão para os portugueses da sua incapacidade para resolver o problema. Essa é a vossa política, mas não é a nossa política!

*Aplausos do PS.*

O que os senhores dizem que são «erros estratégicos» consideramos que não são e só há uma entidade que vai decidir se são ou não, que é o povo português nas eleições daqui a quatro anos, como já decidiu no passado perante os programas.

O que os senhores chamam erros estratégicos faz parte central do programa eleitoral do Partido Socialista com o qual ganhou as eleições e que o povo não considerou que eram «erros estratégicos». Os senhores é que consideram, os senhores é que estão enganados! E os senhores estão tão enganados que me vêm questionar, como já o fizeram mais do que uma vez, acerca dos motivos pelos quais estamos a desenvolver o projecto da alta velocidade, por exemplo, sem termos feito estudos integrados com o novo aeroporto, sem termos planos estratégicos de desenvolvimento, quando os senhores, durante dois anos, aprovaram com Espanha linhas, datas e prioridades!!

O Sr. Deputado Luís Rodrigues encolhe os ombros, mas foi assim, e, cada vez que me fizer essa pergunta, vou responder-lhe desta maneira. O senhor já sabe: não vale a pena!! Os senhores comprometeram-se, com certeza que tinham boas razões para isso, devem ter feito os estudos todos, devem tê-los lá em casa numa gaveta qualquer, consultem-nos! Porque os senhores decidiram isso, anunciaram ao País

no «Portugal em Acção» e, portanto, não me faça essa pergunta outra vez.

Avançamos com este projecto, explicámos porquê, explicámos que eram obras que consideramos essenciais para dar resposta às prioridades do desenvolvimento do País, precisamente para tirar Portugal da situação de estagnação económica em que o senhores a deixaram ao longo de três anos.

*Aplausos do PS.*

O Sr. Deputado questiona-me sobre os motivos pelos quais o Governo, que está em funções há 10 meses, ainda não resolveu o problema do Metro do Porto. O senhor devia ter vergonha de fazer essa pergunta! Devia interrogar-se por que é que estiveram três anos sem resolver o problema do Metro do Porto!

*Aplausos do PS.*

O senhor pergunta por que é que o Governo está há 10 meses sem resolver a questão do Metro do Mondego. O senhor devia envergonhar-se pela forma como deixou o *dossier* do Metro do Mondego. É que nem o vosso Presidente da Câmara de Coimbra aprovou! Portanto, esta matéria não andou porque não foi aprovada pelos autarcas, Sr. Deputado! E nós estamos a preparar o desenvolvimento do Metro do Mondego com os autarcas de todos os partidos intervenientes nesta matéria.

Portanto, Sr. Deputado, não vale a pena!... Vir com este tipo de argumentação não ajuda! Os senhores insistem numa argumentação e num posicionamento de afundamento do País. Os senhores persistem em manter o clima depressivo no País.

O Sr. **Luís Rodrigues** (PSD): — Queremos é respostas para resolver os problemas!

O Sr. **Orador**: — Sr. Deputado, já lhe disse, oiço-o com toda atenção, como sabe, portanto, agradece que não me interrompesse!

Sr. Deputado, há aqui claramente — e é bom que isso seja assumido — uma perspectiva completamente diferente de encarar os problemas do País: nós encaramos-os com confiança, queremos transmitir confiança ao País, queremos transmitir ao País que os portugueses são capazes de resolver os seus problemas, e isso faz-se com trabalho, com grande esforço, faz-se com investimento, faz-se pondo a economia a funcionar melhor e não com apelos permanentes à desgraça, à estagnação e ao clima depressivo.

Portanto, o Sr. Deputado pode ter a certeza de que o Governo vai continuar a desenvolver os seus projectos, como anunciou, como se comprometeu perante os portugueses no programa eleitoral, com a fundamentação que apresenta, e não é por outras formas que estes problemas se resolvem. Só me faltava virem os Srs. Deputados do PSD defender que agora as obras do País se decidem por referendo!...

**Vozes do PS:** — Exactamente!

O Sr. **Luís Rodrigues** (PSD): — Eu não disse isso, Sr. Ministro!

O **Orador**: — Espero que não façam esse papel!

*Aplausos do PS.*

Considero que as obras são resolvidas por quem as prometeu, por quem se apresentou com elas ao povo, ganhou as eleições e tem que as cumprir, e vai cumpri-las! Admito que os senhores não concordem, mas há uma sede para discutir isso, que é neste Parlamento, como o estamos a fazer agora. O Governo tem a posição que tem!

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Miguel Coelho.

O Sr. **Miguel Coelho** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Ministros, Srs. Secretários de Estado, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, quero, em primeiro lugar, felicitar V. Ex.<sup>a</sup>, Sr. Ministro, pelo facto de ter trazido a este debate a questão das plataformas logísticas, nomeadamente no quadro de Portugal como porta de entrada de mercadorias da Península Ibérica e da Europa dado o seu posicionamento geoestratégico no âmbito europeu e atlântico.

Aliás, é curioso que, tendo V. Ex.<sup>a</sup> introduzido este tema, a primeira intervenção do PSD não tenha sido sobre esta matéria que é fundamental para o desenvolvimento económico de Portugal.

O Sr. **Luís Montenegro** (PSD): — Nós é que escolhemos a pergunta!

**O Orador:** — É curiosa a atenção que o PSD dá às questões fundamentais para o desenvolvimento do País.

Na realidade, tal como afirmou, a modernização da nossa economia passa por um encontro de caminhos e medidas que possibilitem que o nosso país possa tornar-se mais competitivo e solidário.

Potenciar a nossa inserção geoestratégica no quadro peninsular e europeu como uma grande porta de entrada de mercadorias e vocacionar e preparar as nossas infra-estruturas de transportes, portuárias e aeroportuárias para a criação de uma grande plataforma logística euro-atlântica é não só uma questão essencial para o nosso desenvolvimento como deverá mesmo ser considerado como um desígnio nacional para o País.

O sector marítimo-portuário tem, neste domínio, um papel central. É certo que a implementação de políticas que vinham sendo concretizadas pelos anteriores governos do Partido Socialista, como foi o caso do desenvolvimento do Porto de Sines ou da valorização do Porto de Aveiro, foram interrompidas nos dois últimos anos pelos governos do PSD, mas é também igualmente certo que este Governo, através do Ministério que V. Ex.<sup>a</sup> dirige, manifestou já a intenção de renovar essas mesmas políticas, implementando novas soluções adequadas à actual situação no sentido de uma rápida inversão do rumo dos últimos dois anos e com o objectivo de dotar o nosso país das plataformas logísticas necessárias à consolidação da ideia de Portugal como uma grande plataforma logística euro-atlântica. Aliás, o primeiro sinal desta opção necessária foi-nos dado de um modo muito impressivo na apresentação do Orçamento do Estado para 2006.

O favorecimento de investimentos e políticas que promovam uma mais rápida integração dos corredores de transportes estruturantes do território nacional na rede transeuropeia de transportes, com os imprescindíveis implementação e desenvolvimento de plataformas logísticas, com a interligação aos portos de mar e aeroportos, como são os casos da plataforma logística do norte ou da de Sines e a criação da plataforma de Elvas, todas perspectivadas numa lógica multimodal, revela uma correcta percepção política e orçamental no sentido do desenvolvimento económico do País.

Constatamos, assim, em todos os capítulos orçamentais deste Ministério que, em todos os modos de transportes e infra-estruturas associadas, existe uma política de investimentos, os quais, considerados no seu conjunto, pressupõem o desenvolvimento da grande plataforma logística.

De entre todos os investimentos anunciados — e não me referindo hoje aqui, por merecer sempre um debate mais dedicado, à construção do aeroporto da Ota, da qual, aliás, o PSD tem uma grande falha de memória como acabámos de verificar..., peça fundamental para uma efectiva rentabilização da grande plataforma logística —, saliento o esforço notável que o Governo iniciou, e pretende continuar, no sector marítimo-portuário com a consequente ligação dos portos aos modos ferroviários e rodoviários.

Pelos seus simbolismo e importância estratégica queria referir, em primeiro lugar, a decisão de finalmente se promover a ligação ferroviária ao Porto de Aveiro, conjugada com a prioridade estabelecida de também se promover a ligação ferroviária a Aveiro-Salamanca, que o Governo do PSD tinha deixado cair quando apresentou, «faraonicamente»..., todos os projectos de alta velocidade há uns meses. É mesmo falha de memória!!...

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

**O Orador:** — Sr. Presidente, Srs. Ministros, Srs. Secretários de Estado, Srs. Deputados e Sr.<sup>as</sup> Deputadas, se, quanto à política de investimento para este sector estamos tranquilos, temos, porém, a noção de que um dos maiores obstáculos à prossecução dos objectivos pretendidos não está só na implementação e construção dos equipamentos e das infra-estruturas necessárias, mas também, e sobretudo, no seu modo de funcionamento e agilização do sistema logístico.

Num mundo global e cada vez mais plano, a mobilidade e a velocidade de circulação de pessoas e mercadorias são cada vez mais um valor acrescentado em termos de competitividade económica.

As plataformas logísticas, o conceito de Portugal como grande plataforma logística euro-atlântica só terá viabilidade e êxito se funcionar e servir melhor, mais rapidamente e com menos custos do que as plataformas logísticas situadas na Península Ibérica que connosco competem.

Nesse sentido, os investimentos nas novas tecnologias e nos sistemas que permitam uma maior operacionalização dos nossos portos são essenciais. Temos já a informação de que eles constituirão uma prioridade, mas seria muito importante para nós — e esta é a questão que lhe queremos colocar — que nos desse um detalhe mais preciso sobre os projectos anunciados, sobre as novas tecnologias já em aplicação e funcionamento e sobre a perspectiva de prazo de início do funcionamento global e simultâneo de todos estes projectos, de todo este sistema logístico, condição essencial para uma excelente optimização das nossas plataformas logísticas no sector marítimo-portuário.

*Aplausos do PS.*

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

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado Miguel Coelho, efectivamente, a minha intenção, ao trazer a debate, no início desta sessão, o problema do sector marítimo-portuário e da logística, foi para lhe dar a visibilidade que o Governo considera que ele deve ter. É que temos discutido as questões ligadas à ferrovia, aos aeroportos, mas há outros sectores que concorrem para a mobilidade e para a coesão nacional, territorial e social do País e que são importantes.

O sistema marítimo-portuário e da logística é de fundamental importância e temos que colocar esta questão no centro do debate público e apresentar o nosso programa, que, aliás, tem vindo a ser desenvolvido e cuja concretização é fundamental para o desenvolvimento do País.

Referi vários projectos sem grande detalhe, mas poderei adiantar alguma coisa, sem prejuízo da apresentação mais integrada que vamos fazer dentro de pouco tempo.

O projecto Plataforma Comum Portuária está a ser desenvolvido, como eu disse, com os portos do Douro e Leixões, de Lisboa e de Sines, envolve um investimento da ordem dos 1,2 milhões de euros. Também está a ser desenvolvida uma parceria com a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo no sentido de integrar os sistemas portuários com o sistema das alfândegas, visando tornar o despacho electrónico aduaneiro uma realidade associada ao que se chama o balcão único em cada porto.

O «balcão único em cada porto» trabalha numa base de janela única, ou seja, através destes instrumentos temos acesso a toda a informação, de uma forma electrónica, coordenada, permitindo que se faça o despacho aduaneiro das mercadorias e o seu acompanhamento, o *tracing* desta informação.

Este projecto está articulado com o desenvolvimento de outro projecto que tem a ver com a simplificação e a harmonização de procedimentos nos portos nacionais, que é o Projecto PIPE (Procedimentos de Informação Portuária Electrónica), com o objectivo de incentivar a utilização suportada numa imagem de transparência, controlo e eficiência diferenciadora face aos modos mais desactualizados ou mais arcaicos de funcionamento.

O Projecto PIPE (Procedimentos e Informação Portuária Electrónica), que está orçamento em cerca de 3 milhões de contos, vai permitir definir para cada processo de negócio comum a todos os portos nacionais o circuito, o procedimento e o formato mais simples para todos os documentos necessários à actividade portuária.

Por exemplo, em matéria de segurança, vamos aplicar os códigos internacionais: o Hazmat, o *International Ship and Port Facility Security Code* — o ISPS, o SafeSeaNet e outros que vão estar alinhados no «balcão único virtual» no porto, que assegurará a representatividade única deste em matéria de segurança.

Portanto, toda a transmissão processual dos pedidos de autorização que vai ser assegurada no Projecto PCom (Plataforma Comum Portuária) com o Projecto PIPE (PCom/PIPE) permite que essas autorizações sejam efectuadas através da implementação do chamado «cartão único» no porto, cuja emissão, atribuição, privilégios e autorizações são assegurados com os Projectos PCom/PIPE.

Ou seja, é um conjunto de procedimentos que tem em vista agilizar, simplificar, centralizar e permitir o acesso de todos os operadores à informação. No fundo, permite que os vários portos funcionem de uma forma mais interligada que acompanhe a evolução e o encaminhamento das mercadorias e que permita que Portugal, utilizando todas estas instrumentos, possa inserir-se, de forma competitiva, no chamado Projecto Portmos das auto-estradas marítimas europeias, por sua vez integradas nas Redes Transeuropeias de Transportes.

Portanto, como lhe disse, na apresentação que vamos fazer iremos detalhar mais estes projectos, mas a ideia que gostaria que ficasse aqui diz respeito ao grande esforço que está a ser feito de forma integrada, para levar a cabo uma revolução em todo o funcionamento portuário, associando-o à logística, o que é fundamental, porque permite utilizar a intermodalidade, ou seja, podemos, de forma racional, rápida e eficiente, de forma acompanhada e controlada, através de mecanismos mais modernos, designadamente os electrónicos, fazer o encaminhamento das mercadorias, de forma integrada.

Trata-se de uma revolução muito grande, que, estou convicto, vai mudar significativamente o comportamento e a performance dos nossos portos no mercado europeu e no mercado internacional.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente**: — Para fazer uma pergunta, tem a palavra o Sr. Deputado José Soeiro.

O Sr. **José Soeiro** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Presidente, Srs. Ministros, Sr. Secretário de Estado, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: O Governo acaba de nos informar que, oportunamente, iremos discutir nesta Câmara, com profundidade, as questões da estratégia logístico-portuária. Só faltou uma coisa no discurso, Sr. Ministro: faltou o anúncio de mais 50 000 ou 100 000 postos de trabalho!...

*Protestos do PS.*

Foi uma falha!...

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

O **Orador**: — E só por isso, Sr. Ministro, é que não dou 20 valores ao Governo! Fico-me pelos 18 valores...

O Sr. **Fernando Rosas** (BE): — Não será demais?...

O **Orador**: — Não, não é demais. Não se preocupem! É em propaganda. Tiveram 18 valores em propaganda. Eu dava 20 valores, se tivesse sido com mais 50 000 postos de trabalho, mas assim temos de ficar pelos 18 valores.

Às vezes pergunto-me, Sr. Ministro, se temos um Governo ou se temos uma comissão de eventos...

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

O **Orador**: — Porque temos de «tirar o chapéu» aos eventos que o Governo tem marcado, e só por isso também é que não acompanho a ideia das «obras faraónicas». Acho que tem havido apenas «discursos faraónicos»... Faltam as obras!

De facto, o Governo tem tido uma táctica interessante, que é a de procurar distrair o País, anuncian-do, sempre para a frente, qualquer coisa. Sempre para a frente! Já vimos em 15 anos de investimentos.

O Sr. **Nelson Baltazar** (PS): — Para trás, era pior!

O **Orador**: — Isto, com mais um «anito», chegamos aos 50 anos de investimentos e nem sei quantos milhões de euros...!

O Sr. **Alberto Antunes** (PS): — Pelo menos animamos a malta!...

O **Orador**: — É... «animamos a malta!... O problema é a realidade do País, Sr. Ministro. Este é que é o problema! E aí creio que o Governo tem motivos para reflectir, porque as coisas têm vindo a agravar-se. O País não está melhor, está pior. As receitas parecem estar mais a agravar a doença do doente do que a dar-lhe o tratamento de que ele precisa.

O Sr. **Miguel Coelho** (PS): — Olhe que não, olhe que não!...

O **Orador**: — Isto é que é preocupante!

Por isso, gostaria de frisar alguns aspectos. O Sr. Ministro diz que é um discurso pessimista, um dis-curso negativista.

O Sr. **Miguel Coelho** (PS): — Isso faz o PCP!

O **Orador**: — Sr. Ministro, é uma coisa recorrente. Conheço esse discurso há quase 30 anos, feito por sucessivos governos do PS, do PSD e do CDS, que falam sempre para o futuro, sempre para o futuro!... E o presente, Sr. Ministro? E os desempregados do presente? E o desenvolvimento do presente?

O Sr. **Miguel Coelho** (PS): — Queria que falássemos para o passado?

O **Orador**: — Não, não! Falamos para o futuro.

Por isso quero dizer-lhe, Sr. Ministro, que quando nos anunciou aqui, há tempos, que o Governo iria trazer a esta Câmara planos estratégicos e que iria discutir e debater com a sociedade, por forma a encontrar consensos, devo dizer-lhe que na altura dei o benefício da dúvida ao Governo. Achei que sim, que era uma linha coerente discutir, procurar trazer propostas bem fundamentadas e abrir efectivamente o debate, sobretudo quando se trata de definir estratégias para muitos anos. Mas, Sr. Ministro, até aqui, o que temos visto é a procura de apresentar os planos como factos consumados. E quando não se vai ao encontro daquilo que o Governo quer, somos imediatamente acusados de não termos espírito patriótico nem visão futurista, nem um discurso inovador.

Mas — e passo a referir aspectos concretos e, em primeiro lugar, a Ota — a verdade é a seguinte: com quem é que o Governo discutiu, para além da sessão que nos fez (até quase que nos enviou um

cartão de embarque para entrarmos no voo específico do novo aeroporto), e onde é que está no Programa do Governo e no Programa do Partido Socialista a Ota como local adequado à implantação do novo aeroporto?

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — Esta agora é que é!...

O **Orador**: — Porque a questão de fundo não é haver ou não a necessidade de um novo aeroporto para Lisboa. A questão fundamental é a de saber se os estudos existentes apontam ou não outros caminhos e se o facto de aparecerem inclusivamente algumas vozes especializadas a dizerem que a Ota pode ser uma solução e de essas mesmas vozes, em estudos concretos, não apontaram outros caminhos como soluções primeiras. Porque então — e temos de o dizer — venham lá os estudos que demonstram o contrário; faça-se um estudo e ouçam-se as pessoas quanto às localizações. Mas não se diga é que esta é a localização, e agora «provem lá que isto é viável!». Este é outro tipo de discurso, é outro tipo de opção.

Pensamos que deveria, pelo peso que tem e pelos custos que tem... É porque outra das ideias que procuram fazer circular é a de que não tem custos para o País, mas tem custos para o País, sim! E se as opções forem as erradas, então, os custos serão acrescidos.

Ora, não temos essa visão da estratégia que o Governo nos anunciou. Isto porque o Governo trouxe agora a promessa de um novo plano estratégico. Já tivemos a proposta do plano estratégico ferroviário e a proposta do plano estratégico rodoviário revista, portanto, temos promessas de planos estratégicos e até temos uma promessa de um projecto estratégico integrado. Só que isto não se compagina com factos consumados, Sr. Ministro. É necessário discutir-se primeiro qual é a estratégia global e depois, então, veremos se é do aeroporto, se é desta plataforma ou de outra que precisamos para responder a estes desafios.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, o tempo de que dispunha terminou.

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

Em relação a esta matéria, gostaria de ter algumas respostas concretas, tal como em relação ao TGV gostaria também de uma resposta simples.

Tem-se procurado criar a ideia de que o TGV Lisboa-Porto é a «panaceia para todos os males» das ligações Lisboa-Porto, mas, Sr. Ministro, é ou não verdade que o Alfa Pendular também responde aos problemas do CO<sub>2</sub>, à economia de vidas que se perdem nas estradas, ao investimento e aos ganhos em tempo, ao contrário do que se tem procurado fazer? Porque o que se tem dito é: «Isto foi um desastre!». E, de facto, foi um desastre a forma como foi conduzido o processo da ligação Lisboa-Porto, mas não se pode dizer que não têm custos 5 000 milhões de investimento numa nova linha de TGV, que ainda não se sabe como se articula sequer com a rede convencional, que ainda não se sabe como vai entrar nos grandes pólos urbanos de Lisboa e do Porto, que não se sabe como vai articular-se com todas as outras coisas que os senhores vão dizendo que é «estratégia». E como não se sabe, se o Sr. Ministro nos puder dizer, agradeço que nos diga então quais são as soluções concretas que já estão aprovadas e em que estudos se fundamentam. Diga-nos, portanto, que gastar 1300 milhões para acabar a linha do Norte e assegurar ganhos em tempo,...

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

O **Orador**: — ... e, sobretudo, economia de recursos que faziam falta para modernizar as nossas linhas convencionais do Algarve, do Alentejo, do Norte, do Douro...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, pode concluir, senão a lista é ilimitada...!

O **Orador**: — Como vê, Sr. Presidente, só temos de felicitar esta Assembleia e o Sr. Presidente por tomar esta iniciativa, embora com tempo insuficiente para discutir os grandes problemas que estão na mesa.

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

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

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado José Soeiro, em primeiro lugar, gostaria de dizer-lhe que concordo consigo. De facto, não referi no meu discurso que tínhamos um projecto para criar 50 000 ou 100 000 postos de trabalho. Devo confessar que

não tive essa intenção e nem me parecia que era apropriado referir-me a essa questão, tendo em conta a matéria que hoje aqui vim tratar.

Agora, o que me parece óbvio é que temos de introduzir maior competitividade nos portos. Aliás, quando falei do plano, nunca me referi a obras. Como viu, falei em processos de agilização de funcionamento, falei em aumento da compatibilidade e em formas mais eficazes de funcionamento dos nossos portos, que são muito importantes para o desenvolvimento do País, e nunca quantifiquei, mas é óbvio que isto contribui para o emprego e para o desenvolvimento da economia e do País. Não sei se vai criar 10 000, ou 20 000, ou 30 000 postos de trabalho. Não era nesse registo que eu estava a funcionar.

Agora, Sr. Deputado, como deve calcular, também não posso vir aqui anunciar coisas para trás. Só posso anunciar coisas para a frente.

**A Sr.<sup>a</sup> Heloísa Apolónia (Os Verdes):** — Mas, entretanto, os projectos ficam para trás!

**O Orador:** — O Sr. Deputado não me pode acusar de vir aqui fazer anúncios de coisas para a frente. Podia era criticar-me por fazer anúncios de coisas para trás. Portanto, estou aqui para referir o que vamos fazer.

A «doença» de que o País sofre neste momento é grave, e o Sr. Deputado sabe disso. Portanto, também não pode esperar deste Governo, como não esperaria, com certeza, se os senhores fossem governo ou da parte de qualquer outro governo, que, perante a gravidade da situação do País, nós tivéssemos aqui soluções do género: «dá-se uma aspirina, e no dia seguinte a febre passou e o doente está bom». Não! Isto requer medidas de fundo, que são aquelas que o Governo está a tomar.

**A Sr.<sup>a</sup> Heloísa Apolónia (Os Verdes):** — Requer moral, Sr. Ministro!

**O Orador:** — Requer medidas corajosas, medidas difíceis, entre as quais se incluem também medidas de investimento — que foi aquela componente de que estive aqui a falar. Podia ter falado de outras medidas, mas compete-me a mim, no Ministério em que estou, que está relacionado com as Obras Públicas, Transportes e Comunicações, vir abordar estas questões.

A política deste Governo, insisto, passa por esta concepção: é que a resolução dos problemas do País tem de assentar também no desenvolvimento económico e no investimento, bom investimento público e privado. O Governo tem de contar com isso certamente, e não com a estagnação do País, procurando que «não se sabe através de quê» venham a ser criados os meios para que no futuro possamos investir. O investimento é que provoca o desenvolvimento do país. Não é o desenvolvimento feito à custa de «não se sabe o quê» que permite que haja dinheiro para promovermos o investimento.

Vejamos agora os aspectos concretos que o Sr. Deputado referiu. Quanto à Ota, o Sr. Deputado sabe que não é verdade dizer-se que o projecto da Ota e as localizações não têm sido discutidas. Não acredito mesmo que o Sr. Deputado seja capaz de me dar um exemplo de algum outro projecto que tenha sido mais discutido no nosso país do que este da Ota. Há 30 anos que se anda a discutir a questão da localização dos aeroportos. Foram estudos, e estudos, e estudos, e estudos...

**A Sr.<sup>a</sup> Heloísa Apolónia (Os Verdes):** — E o que é que dizem esses estudos?

**O Orador:** — O que dizem os estudos, Sr.<sup>a</sup> Deputada, foi o que nós concluímos: é que a melhor localização é a Ota!

**A Sr.<sup>a</sup> Heloísa Apolónia (Os Verdes):** — Por acaso não é isso que dizem!

**O Orador:** — Isso é a sua opinião, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

Bom, mas preferia que me deixasse terminar, Sr.<sup>a</sup> Deputada. A nossa opinião não é essa. Os estudos que estão feitos são muito claros, do nosso ponto de vista.

Portanto, foram apresentados e desenvolvidos estudos ao longo de muitos anos, sendo que o último deles foi um estudo preliminar de impacte ambiental que comparou a melhor solução que havia a Norte do Tejo, que era a Ota, com a melhor solução que havia a Sul, que era Rio Frio. Nesse estudo participaram praticamente todas as Universidades portuguesas, todos os especialistas portugueses nestas matérias. Todos esses estudos foram apresentados há dias na sessão que fizemos de apresentação deste projecto, e a conclusão a que se chegou foi a de que a Ota é o local mais indicado, Sr.<sup>a</sup> Deputada!

A Sr.<sup>a</sup> Deputada, se fosse governo, faria noutro local, mas teria de assumir essa responsabilidade. Eu não! Eu vou assumir esta, que é aquilo a que conduzem os estudos. E, note, é por razões ambientais.

Em suma, quanto à Ota, a questão está esclarecida. Há quem não goste, mas em relação a isso nada posso fazer. Agora, não podemos é decidir que mandamos fazer estudos, chega-se à conclusão de que a melhor localização é a Ota e depois faz-se o aeroporto noutro sítio, só para dar alegria a algum interesse ou a alguma razão particular. O Governo não pode funcionar dessa maneira!

Por conseguinte, os custos que se colocam para o País neste momento não têm a ver com o fazer

mas com o não fazer. Esse é que é o grande custo para o País. E mesmo quanto a esta decisão que o Governo tomou agora — que, do meu ponto de vista, já deveria ter sido tomada antes —, vamos ver quanto é que teremos de pagar por só agora a termos tomado. Esse é que é o custo que nos está a preocupar! Mas vamos ter tempo para ver isso.

Quanto ao TGV e à alta velocidade, também o Sr. Deputado José Soeiro sabe, porque também foi apresentado, que estes são projectos (quer a Ota, quer o TGV, quer outros) que levam muitos anos a desenvolverem-se. No momento em que tomamos a decisão de avançar com um projecto, não temos de ter tudo definido. Para ser decidido que vai haver uma rede de alta velocidade em que as linhas principais são Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid, não é preciso saber nem a cor dos wagons, nem a dimensão da estação, nem saber se entra em Lisboa pela direita ou pela esquerda ou se entra no Porto por baixo ou por cima. Isso tem de saber-se para fazer a linha, mas não preciso de saber isso neste momento.

Mas a decisão política e estratégica está tomada, tendo sido elaborado um programa de desenvolvimento dos estudos onde essas questões irão, evidentemente, ser esclarecidas.

Seria pior se aqui viéssemos dizer que estava tudo resolvido e que já sabíamos tudo. Isso é que não era sério, Sr. Deputado. Nós assumimos aquilo de que temos a certeza ou de que estamos convictos e assumimos também que há coisas que precisam de ser aprofundadas.

*Aplausos do PS.*

O Sr. Presidente: — Tem a palavra o Sr. Deputado Nuno Magalhães.

O Sr. Nuno Magalhães (CDS-PP): — Sr. Presidente, o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações traz hoje à discussão uma matéria relativa a um sector fundamental, que é o sector marítimo-portuário. Sr. Ministro, cá estaremos para discutir os estudos e os projectos do Governo, mas, apesar da maçada que lhe possa causar, gostaria de lhe falar apenas e só sobre um tema que ao CDS-PP parece estruturante, que é o novo aeroporto da Ota.

Gostaria de dizer qual é a nossa posição clara sobre essa matéria: a construção de um novo aeroporto em Portugal é um erro técnico e uma opção política errada que irá custar milhões de euros e que, sobretudo, irá trazer sacrifícios às gerações vindouras.

Diz V. Ex.<sup>a</sup> que governar é decidir e que decidir é escolher e que o Governo decidiu e escolheu. Em tese até concordo, Sr. Ministro. Mas se governar é decidir e se decidir é escolher, deixe-me relembrar-lhe que escolher é optar pela melhor solução no contexto em que ela é tomada, porque, se assim não for, não se trata de uma escolha mas, sim, de um capricho. E quer-me parecer que este é bem o caso.

Numa altura em que sempre que o Governador do Banco de Portugal — que, aliás, é socialista — fala é para nos dar más notícias, em que sempre que o Instituto Nacional de Estatística revela os números do desemprego é para sublinhar que aumentou e em que sempre que o Sr. Ministro de Estado e das Finanças, também ele do Governo socialista, vai à televisão é para nos dizer que não sabe se o País terá capacidade para assegurar as reformas daqui a 10 anos, o que faz o Governo? Escolhe uma obra de regime, a construção do novo aeroporto da Ota, que vai custar milhões de euros ao erário público e que, para nós, é uma solução errada do ponto de vista financeiro, político e técnico.

Trata-se de uma solução errada do ponto de vista financeiro, porque claramente excessiva, face à situação económica do País, colocando enormes dificuldades de engenharia, exigindo até a remoção e movimentação de cerca de 50 milhões de m<sup>3</sup> de terra e o tratamento do leito de cheia, com todo o impacto ambiental que, ao contrário do que disse, daí resultará, nomeadamente na mancha de eucaliptos ali existente. Para mais tendo sido, recentemente, realizados avultados e importantes investimentos na Portela, que, ao que parece, não serão rentabilizados!

Consideramos também ser uma solução errada do ponto de vista político. É que — o que até é reconhecido pelo Governo e por vários sectores — se é uma forma de criar emprego e cumprir a famosa promessa do Eng.<sup>º</sup> Sócrates de criar 150 000 postos de trabalho, é uma solução irrealista, demagógica e sobretudo politicamente pouco séria, porque se trata de emprego temporário, com termo certo, que, ao invés de resolver problemas, só irá criar novos problemas.

Trata-se, ainda, de uma solução errada do ponto de vista técnico, porque o aeroporto da Portela, comparado com outros aeroportos, não está saturado e o futuro passa não por mais aviões mas, sim, por maiores aviões. Acresce que, complementar à Portela, existe a base do Montijo e o aeroporto militar de Alverca, para onde podem ser desviados os voos de *low cost*, que, não querendo já pagar as elevadas taxas da Portela, muito menos irão querer pagar as taxas do novo aeroporto da Ota. E também não se deve esquecer que o aeroporto da Ota tem limitações operacionais consideráveis.

Disse o Sr. Ministro que foram estudadas 14 possíveis localizações para este projecto. Até é verdade, só que é meia verdade, porque essas 14 possíveis localizações remontam a um estudo de 1979 e a um estudo do Estado Novo, tendo em conta a realidade da altura, que até decidiu que deveria ser a sul do Tejo, por força da existência, apenas, da ponte 25 de Abril — na altura ponte Salazar — e da autoestrada até Setúbal e Vila Franca de Xira.

O que o Sr. Ministro nunca referiu foi que nos estudos feitos após o 25 de Abril só três hipóteses

tinham sido consideradas — Rio Frio, Montijo e Ota. Nem constam do famoso CD entregue pelo Sr. Primeiro-Ministro os estudos realizados pela Direcção de Estudos Aeroportuários da ANA entre 1994 e 1998, sobretudo pelo então ministro Ferreira do Amaral e pelo Presidente da ANA, Dr. Miguel Sarmento, em que se compararam as opções Ota, Rio Frio, Montijo A e Montijo B, numa lógica de Portela +1 e em que, até por força da construção da então recente ponte Vasco da Gama, se apontava para a proposta do Montijo. E mesmo comparando Ota e Rio Frio, dos vários critérios existentes nesse estudo, desde critérios logísticos e sobre a rede de transportes aeronáuticos até critérios ambientais, a solução Rio Frio ficava sempre mais bem classificada do que a da Ota. Basta ir ao site da ADFER para consultar esses estudos, que a Assembleia da República, infelizmente, desconhece de forma oficial.

Ficamos, assim, reduzidos apenas a um sumário do estudo realizado pelo Estado Novo e aos estudos realizados pós-1998, ou seja, pós-era Cravinho.

Por isso, Sr. Ministro, e porque disponho de pouco tempo, termino formulando sete questões muito concretas:

Porquê avançar com o aeroporto da Ota rapidamente e em força, olvidando à Assembleia da República estes estudos, apesar da situação financeira difícil do País?

Porquê apresentar apenas um resumo de um estudo de 1969 e estudos feitos pós-1998, ou seja, pós-era Cravinho?

Porquê optar por um local onde jamais se podem expandir as duas pistas já previstas?

Porquê este determinismo na decisão de construir um aeroporto a 40 km de Lisboa, que só irá beneficiar o TGV, porque, quando a rede estiver completa, as ligações Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid passarão apenas, certamente, por motivos óbvios, a serem realizados por via ferroviária?

Como compaginar a ligação ferroviária Ota-Lisboa com o tal *shuttle* anunciado? E a Linha do Norte, já de si saturada, permite esse mesmo *shuttle*?

Sendo a ligação do TGV Lisboa-Madrid realizada a sul do Tejo, não haverá uma duplicação de investimento, com a necessidade de fazer uma ligação específica à Ota?

Como avançar com este projecto, quando os proprietários dos aviões — TAP, Air Luxor e Portugália —, as associações de turismo, as associações empresariais e até algumas empresas ligadas ao sector da construção civil estão contra?

Parece que só o Sr. Ministro e o PS estão de acordo. Porque será, Sr. Ministro? Será por capricho?

*Aplausos do CDS-PP.*

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

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado Nuno Magalhães, não sei que lhe diga.

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Isso é grave!

O **Orador**: — Não é nada grave! O que é grave é os senhores não saírem desse registo. É que às perguntas que me fez já respondi várias vezes. Estão mais do que respondidas.

O Sr. **António Pires de Lima** (CDS-PP): — Não respondeu, não! Mas responda outra vez!

O **Orador**: — Os senhores não gostam da resposta, mas o que é que querem que eu lhes faça?! Eu não posso dizer mais nada a VV. Ex.<sup>as</sup>!

O que me admira é que o governo anterior, de que o Sr. Deputado fez parte, defendeu o aeroporto da Ota.

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Não é verdade!

O **Orador**: — Sim, sim! Quer que lhe leia o que disseram ministros do PSD e do CDS-PP do governo de que o senhor foi secretário de Estado? Desde Carmona Rodrigues...

O Sr. **Pedro Mota Soares** (CDS-PP): — Leia, leia!

O **Orador**: — Quer que lhe lembre outra vez?

**Vozes do CDS-PP**: — Leia!

O **Orador**: — Já li! Ainda há pouco tempo li, na televisão, à frente do ex-Ministro Carmona Rodrigues,

e ele concordou com que o tinha dito!

Portanto, Sr. Deputado, quanto à Ota, os estudos feitos permitem chegar à conclusão de que o aeroporto da Portela está esgotado. Eu apresentei os estudos e se o senhor tem algum outro estudo em sentido contrário, assinado por alguém que se responsabilize, traga-o para eu ver. Eu nunca vi, nem conheço, e tenho visto muitos estudos.

Que a solução Portela +1 não dá, é verdade!

O Sr. **Miguel Anacoreta Correia** (CDS-PP): — Porquê?

O **Orador**: — Sr. Deputado, já está explicado! Acho que é uma perda de tempo para os senhores e para mim eu vir aqui responder sempre às mesmas perguntas! Isso está respondido!

O Sr. **Miguel Anacoreta Correia** (CDS-PP): — Não está!

O **Orador**: — Sr. Deputado, isso está respondido!

Não é possível, do ponto de vista da gestão económica e financeira desse projecto...

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — E os estudos de 1994 a 1998!?

O **Orador**: — Hoje não arranja ninguém interessado em gerir esse projecto, porque tem sobrecustos muito grandes, tem uma duplicação de estruturas e de serviços que não são compatíveis.

Além disso, Sr. Deputado, volto a dizer — e peço-lhe que me poupe, para não ter de repetir sempre as mesmas coisas — que não acrescenta nem mais um voo quer o aeroporto esteja na Portela quer esteja em Alverca, porque o avião ou pára na Portela ou pára em Alverca, não pode parar nos dois lugares ao mesmo tempo. Portanto, não acrescenta capacidade.

O Sr. **Miguel Anacoreta Correia** (CDS-PP): — É falso!

O **Orador**: — Além disso, há uma coisa muito importante a que o Sr. Deputado tem de atender, não vale a pena querermos fugir a essa realidade: em meados das anos 90, mais concretamente em 1995, foi publicada legislação europeia sobre ambiente, que tem um carácter obrigatório para todos os Estados-membros. Não se trata de uma legislação que cada um aplica como quer, é de carácter obrigatório. E o seu não cumprimento não só tem implicações no projecto em concreto como também tem implicações de ordem legal para o País. E essas normas ambientais tornam totalmente impossível, a partir de 1995, criar aeroportos em locais que foram estudados anteriormente, independentemente de todas as considerações. Tornam totalmente impossível.

O que quer dizer que, se Portugal insistisse em fazer o aeroporto nessa localização, não só o dinheiro para esse aeroporto não vinha da União Europeia, mas também eram suspensos quaisquer fundos comunitários para Portugal, porque o nosso país era posto em tribunal, por violação das regras europeias.

O Sr. Deputado deve saber (e se não sabe fica a saber) que hoje, por força dessas regras, até a ponte Vasco da Gama já não podia ser construída no mesmo local. Quando saiu essa legislação, a sua construção já tinha começado, e só isso é que permitiu, ao fim de uma luta muito grande que o então Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, Eng.º João Cravinho, teve de desenvolver com a comissária europeia e com os serviços da União Europeia, que a construção dessa ponte, que ainda estava longe de estar concluída, não tivesse de voltar atrás.

Portanto, Sr. Deputado, não vale a pena os senhores insistirem em ideias mirabolantes de colocar o aeroporto num sítio onde é tal impossível.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Está a falar da Ota, não está?!

O **Orador**: — Não, não!

Sr. Deputado, a melhor localização que foi encontrada em todos os estudos feitos até agora é a Ota. Não há localizações perfeitas.

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Veja os estudos de 1994!

O **Orador**: — O Sr. Deputado Nuno Magalhães pode considerar que é um erro técnico — está no seu direito; pode considerar que é uma opção política errada — está no seu direito. Eu não acho, o Governo não acha...

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Os estudos acham!

**O Orador:** — Ó Sr. Deputado, haverá muitas pessoas que acham e outras que não acham, mas o Governo não acha. Foram esses projectos que o Governo apresentou ao País, tem-nos devidamente fundamentados e são esses que vai fazer.

No entanto, é natural que, nestas coisas, nem toda a gente tenha a mesma opinião. Mas não há qualquer drama! Vamos avançar com os projectos, Sr. Deputado.

*Aplausos do PS.*

**O Sr. Presidente:** — Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Alda Macedo.

**A Sr.<sup>a</sup> Alda Macedo (BE):** — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, no debate de hoje, tem dado uma tónica muito grande em relação à necessidade de devolver a confiança aos portugueses. Mas deixe-me que lhe diga que do que o País precisa é de desenvolvimento económico, de ter progresso e de garantir qualidade de vida às pessoas. Recuperar a confiança dos portugueses significa garantir estas condições, significa garantir condições de vida e significa garantir emprego.

Para conseguir isto, devo dizer-lhe, o seu ministério é absolutamente estratégico do ponto de vista da promoção do desenvolvimento económico e do emprego.

Nesse sentido, há matérias que têm a ver com os diferentes projectos que têm vindo a ser anunciados pelo Governo nas diferentes áreas que carecem de uma clarificação, se é que o seu ministério quer, de facto, recuperar a dita confiança, porque ela ganha-se se os projectos forem viáveis, se tiverem sustentabilidade e se não significarem, a prazo, custos acrescidos.

O Sr. Ministro, na resposta anterior, deu o exemplo da ponte Vasco da Gama. Deixe-me dizer-lhe que esse é o melhor exemplo para a questão que lhe quero colocar, que tem a ver com o financiamento dos grandes projectos que estão agendados.

A ponte Vasco da Gama também foi construída à custa do modelo das parcerias público-privadas e aquilo que o Estado já pagou até hoje em compensações indemnizatórias à Lusoponte teria dado para construir uma segunda ponte. Este, Sr. Ministro, é que é o problema.

**Vozes do BE:** — Muito bem!

**A Oradora:** — O problema está em saber se vamos continuar a ter um modelo de financiamento das grandes obras que se fundamenta, como tem acontecido no passado, no princípio de que nacionalizamos os prejuízos e privatizamos os lucros para atrair os investidores privados.

Portanto, em relação aos grandes investimentos, o Sr. Ministro ainda não clarificou, com clareza, quais são as intenções do Governo nesta matéria, e é preciso que essa clarificação seja feita.

Na verdade, *grosso modo*, 30% será suportado por fundos comunitários, mas há uma parcela significativa de investimento que se espera que venha do sector privado e que vai custar — digo eu, o Sr. Ministro dirá se é verdade ou mentira — a perda de algumas empresas no sector dos transportes, que são empresas importantíssimas, como o caso da ANA.

A ANA deu resultados líquidos superiores a 11 milhões de euros, sendo, portanto, uma empresa interessante do ponto de vista daquilo que é o investimento do Estado. Será que o modelo de financiamento para a Ota vai ou não implicar a privatização da ANA? É a isto que o Sr. Ministro tem de responder com a maior clareza.

O mesmo pode dizer-se em relação à alta velocidade. Do ponto de vista financeiro, a REFER é o segmento mais interessante da área do sector ferroviário, porque é aquele que produz resultados líquidos, pelo que lhe pergunto se vai ou não ser privatizado.

E esta, Sr. Ministro, é que é a questão importante. Não se trata, como acontece com o Sr. Deputado Nuno Magalhães, de saber se os eucaliptos vêm ou não abaixa; a questão essencial consiste em saber como é que o seu Ministério tenciona financiar estes investimentos.

Outra matéria sobre a qual quero questionar o Sr. Ministro tem que ver com as questões da gestão territorial do País. É que o Sr. Ministro, quando equaciona estes grandes investimentos ao nível da alta velocidade e da Ota, não pode esquecer-se que, neste momento, já foram despendidos com o aeroporto Sá Carneiro 300 milhões de euros e que o objectivo deste investimento significava a duplicação do número de passageiros neste aeroporto. Teria de passar dos cerca de 3 milhões que tem actualmente para qualquer coisa como 6 milhões de passageiros no futuro. Tal significa duplicar o tráfego de aviões neste aeroporto, e para isso acontecer teria de passar dos 17 a 20 aviões que hoje se movimentam por hora no aeroporto Sá Carneiro para qualquer coisa como 40.

Ora, tal não acontece quando só há uma pista de aterragem e não há uma *taxiway* paralela à pista de aterragem que permita optimizar o movimento de aviões. Ou seja, temos um aeroporto que foi concebido segundo a ideia extraordinária, que muitos parecem ter no nosso país, de que para ser um grande aeroporto basta ter um grande centro comercial onde, eventualmente, aterraram e levantaram voo alguns aviões.

O projecto de obras do aeroporto Sá Carneiro está por concluir e o que nós queremos saber é quando é que vai ser concluído naquilo que é a sua parcela mais importante para poder ser garantido que este objectivo de duplicação de passageiros se vai efectivamente realizar. Isto é, enquanto não tiver uma saída para *taxiway* paralela à pista de aterragem não vai conseguir fazê-lo.

Sr. Ministro, não basta ter mais lojas dentro do aeroporto; o que é preciso é ter um tráfego mais assíduo, mais rápido, mais eficiente de aviões.

A terceira questão que lhe coloco tem que ver com a matéria que nos trouxe hoje aqui, o sector marítimo.

Fico muito satisfeita por o Sr. Ministro, na sua intervenção de hoje, não se ter esquecido do porto de Leixões, que parecia ter sido esquecido no Programa do Governo.

De facto, há uma questão que já lhe coloquei uma vez e à qual o Sr. Ministro não respondeu, pelo que lhe peço que me responda nesta oportunidade. Essa questão tem que ver com o facto de, para além dos projectos que aqui anunciou, que são projectos importantes, haver uma terceira vertente que faz falta: melhorar o *interland* dos diferentes portos. Falou em Aveiro, falou em Sines, mas não falou na questão da multimodalidade para servir e melhorar o *interland* do porto de Leixões que é uma das questões que falta esclarecer.

**Vozes do BE:** — Muito bem!

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

**O Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações:** — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> Deputada Alda Macedo, começo por felicitar a contribuição que deu ao tema que introduzi sobre o sector marítimo e portuário e sobre a logística, porque, de facto, se trata de um sector muito importante e que deve merecer a atenção desta Câmara.

No que respeita ao porto de Leixões, quero dizer-lhe que a plataforma logística à qual vai estar ligado está, neste momento, em desenvolvimento. Temos vindo a fazer reuniões com a Câmara de Matosinhos no sentido de promover a construção e implementação dessa plataforma, uma vez que é uma das plataformas importantes.

Aliás, na intervenção que fiz inicialmente, anunciei que os portos de Leixões, Lisboa e Sines, sem com isto querer tirar importância a qualquer um dos outros portos, são os três portos mais importantes que temos no nosso país e nos quais vamos assentar, também, as ligações às plataformas logísticas fundamentais do País.

Portanto, Sr.<sup>a</sup> Deputada, quero sossegá-la, dizendo-lhe que o porto de Leixões está no centro das nossas preocupações. E, ligado a este porto está, evidentemente, o caminho-de-ferro que o irá servir, que faz parte do nosso projecto, estando já em marcha essa ligação.

Quanto ao aeroporto do Porto, não posso concordar consigo. Não sei o que é que a evolução vai trazer, o que é que vai justificar, mas posso dizer-lhe que, neste momento, não tenho conhecimento de nenhum estudo que justifique a construção de uma nova pista no aeroporto do Porto.

Não é por se construir uma nova pista que vai haver mais aviões; tenho de ter a perspectiva de que vou ter mais aviões para ter uma nova pista.

O aeroporto do Porto tem, neste momento, uma capacidade para 6 milhões de passageiros por ano e pode, com pequenos investimentos, passar para 12 milhões de passageiros por ano. O aeroporto está projectado para poder responder às necessidades durante muitos anos.

O que é preciso agora é encontrar tráfego de passageiros e de mercadorias para o Porto, já partindo dessa infra-estrutura. Para isso é fundamental que todos os actores com intervenção nesta matéria, não só os públicos, mas fundamentalmente os privados, procedam de forma a que a Região Norte tire mais partido da rede de auto-estradas, da rede portuária e da sua plataforma logística no porto de Leixões, do novo aeroporto Sá Carneiro, da futura ligação à alta velocidade, desse conjunto de infra-estruturas muito importantes e que dão uma maior competitividade àquela zona do País para que possam ser devidamente aproveitadas.

O Governo, pelo seu lado, e em particular o meu Ministério, está empenhado nessa matéria. De facto, dentro de pouco tempo, conto ir ao Norte fazer uma reunião com todos os interessados e as forças vivas da Região para se discutir esta questão e para que possamos encontrar uma forma, envolvendo o Estado e o sector privado, de desenvolver aquela zona do País com base nas infra-estruturas que já temos e nas que vão ser construídas a curto prazo.

Sr.<sup>a</sup> Deputada, quanto à questão da ANA também já respondi. A questão da privatização da ANA não tem que ver com a construção do novo aeroporto. Posso construir um novo aeroporto sem privatizar a ANA e posso privatizar a ANA sem construir nenhum novo aeroporto. São duas coisas distintas, em que uma não implica a outra. A questão da privatização da ANA tem que ser vista no contexto do papel do Estado na economia.

Como já disse, quer aqui no Plenário, quer na Comissão de Obras Públicas, do meu ponto de vista,

não me parece que a função do Estado seja a de gerir empresas, mas sim de intervir e ter essa função de gestão através das suas empresas públicas em sectores considerados estratégicos e de grande importância para o País. E esses sectores não são sempre os mesmos, também variam no tempo. Portanto, em cada instante é preciso analisar onde é que o Estado deve estar e onde é que não se justifica que esteja.

Sobre esta matéria o Governo já anunciou, designadamente através do Sr. Ministro das Finanças, que vai ser aprovado este ano aquilo que é o plano de privatizações para a Legislatura, pelo que essa matéria só será contemplada nessa altura. Portanto, a manutenção da ANA como empresa 100%, 50%, 20% ou 0% pública é uma questão que tem que ver com esse enquadramento.

Passo a outra questão que colocou.

O aeroporto da Ota, de acordo com os estudos que têm sido desenvolvidos, vai ser financiado por fundos públicos em cerca de 10% e por fundos privados em cerca de 90%.

Ou seja, é um projecto em relação ao qual nós consideramos existirem grupos, consórcios, interessados em investir, em pôr o seu dinheiro, em desenvolvê-lo, retirando-se desse investimento utilidade para o País, vantagens para o nosso desenvolvimento, com base num programa de concessão dessa infraestrutura que o Governo terá de elaborar, onde fiquem salvaguardados os interesses do País.

O Estado não pensa recorrer ao Orçamento do Estado para investir no aeroporto da Ota. Trata-se, pois, de um projecto em que o investimento do Estado será muito reduzido. Isto já foi dito muitas vezes, Sr.<sup>a</sup> Deputada, portanto não confundamos a privatização da ANA com a questão da construção do aeroporto da Ota.

De facto, sendo a ANA uma empresa ligada a aeroportos, estes dois projectos podem cruzar-se, mas eu não preciso de uma coisa para outra. A lógica de uma eventual privatização da ANA não é a de ser preciso fazer-se o aeroporto, porque se eu não fizesse nenhum aeroporto o problema da privatização da ANA punha-se exactamente da mesma maneira.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Heloísa Apolónia.

A Sr.<sup>a</sup> Heloísa Apolónia (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, penso que é importante ter consciência que num País em que o Governo insiste não querer que os salários vão além dos 1,5%; que encerra urgências de saúde, o que tem levado a grandes contestações por parte das populações que necessitam desses serviços; que encerra escolas, o que tem levado a contestações por parte das populações que necessitam desses serviços e que consideram que essas localidades têm potencial de desenvolvimento para garantir essas estruturas fundamentais e básicas; recusando, portanto, este Governo, à generalidade dos cidadãos, essas condições básicas de vida, esses serviços, essas estruturas e condições básicas, faz uma opção de investimento em projectos megalomanos como a Ota e o TGV.

Esta é uma nota introdutória para colocar concretamente ao Sr. Ministro três questões: a primeira é sobre a Ota.

Penso que aos olhos de todos é claro que a tutela das obras públicas será, talvez, das que mais têm demonstrado ao longo dos anos que o ambiente é, de facto, um parente pobre do desenvolvimento. E a Ota talvez seja um bom exemplo disso, porque o Sr. Ministro fala como se a avaliação de impacte ambiental estivesse feita relativamente a este projecto, mas o Sr. Ministro sabe que não está.

Em 1998 foi feito um estudo preliminar de impacte ambiental da responsabilidade da NAER, Novo Aeroporto S.A., que concluiu dos impactos profundamente negativos desta localização. Concluiu, contudo, que do mau não era o pior, mas o Sr. Ministro consegue transformar essa conclusão como a melhor opção — a Ota —, e não foi isso que o estudo concluiu.

Mas, mais: a Comissão de Avaliação do Estudo de Impacto Ambiental afirmou que as conclusões desse estudo preliminar não eram suficientes para a tomada de decisão, mas perante esta conclusão da Comissão de Avaliação o governo de então tomou a decisão. Essa decisão ficou e este Governo assume-a, de facto, como uma decisão.

É importante não fazermos apenas a listagem dos estudos que foram feitos, mas perceber o que é que eles concluíram e ter em conta essas conclusões. São justamente essas conclusões que o Governo não tem tido em conta, transformando — vejam bem — uma má opção (o estudo concluiu que é uma má opção) na melhor opção.

Agora estamos na fase da proposta de definição do âmbito do estudo de impacte ambiental, que não foi submetido à discussão pública e poderia ter sido, mas Os Verdes não têm dúvidas de que a avaliação de impacte ambiental vai ser feita, porque ela tem de ser feita, o que importa é saber para que vai servir. Ou seja, a decisão está tomada e a avaliação de impacte ambiental vai servir apenas para definir um conjunto de pressupostos de minimização dos impactes ambientais significativos desta obra ou — e esta é a pergunta concreta que faço ao Sr. Ministro — esta avaliação de impacte ambiental pode ainda vir a determinar que aquela não é a localização para o novo aeroporto de Lisboa. O que quero perceber é se a avaliação de impacte ambiental que vai ser feita será um mero pró-forma ou será um elemento significativo para a tomada de decisão.

A segunda questão que quero colocar tem a ver com o TGV. Temos uma profunda preocupação relativamente à desistência de investimento na Linha do Norte, por parte deste Governo, por causa do TGV. E nós consideramos que a questão deveria ser colocada de uma forma contrária à que o Governo tem colocado. Ou seja, tendo em conta o que já se investiu na Linha do Norte — cerca de 860 milhões de euros — e o que se vai investir no TGV, a ligação Lisboa-Porto, em TGV, será, de facto, uma prioridade, fundamentalmente numa altura como esta? A nossa resposta é «não!».

De qualquer modo, o Governo tem referido — e temos essa preocupação relativamente à desistência da modernização da Linha do Norte — que haverá intervenção e investimento em tudo aquilo que tiver a ver com questões de segurança.

Assim, Sr. Ministro, e porque Os Verdes têm acompanhado esta questão em concreto, gostava de saber se o Ministério das Obras Públicas integra nas questões de segurança o desvio da linha em Santarém, devido à consolidação e à segurança das barreiras de Santarém.

A terceira e última questão que coloco tem a ver com a mobilidade urbana e a promoção do transporte público, com eventual desistência do transporte privado. Já ouvi o Sr. Ministro do Ambiente referir que uma das medidas que o Governo está a ponderar seriamente é a introdução de portagens à entrada dos grandes centros urbanos. Ora, nós já temos esse exemplo implementado em Lisboa, na Ponte 25 de Abril. Ou seja, temos o modelo de portagens numa determinada zona de Lisboa — único acesso para algumas pessoas e localidades da margem sul — que bem se vê que não tem qualquer efeito relativamente ao objectivo que o Governo pretende, isto é, não houve redução do transporte individual à entrada da Ponte 25 de Abril por causa das portagens que aí existem.

Já percebi a versão do Ministério do Ambiente e gostaria de ouvir a versão do Ministério das Obras Públicas relativamente a esta medida, que, na nossa perspectiva, só trará custos sociais e não tem qualquer impacto, em termos de relevância ambiental e daquilo que nos proporcionamos atingir, que seria, justamente, a diminuição do transporte individual nos grandes centros urbanos.

Ainda em relação a esta questão da mobilidade urbana, e mesmo para finalizar, gostaria de perguntar ao Sr. Ministro o seguinte: relativamente ao metro do Mondego, o Governo disse, em Junho, que anunciaría a decisão final sobre o modelo a adoptar três meses depois. Ora, esse prazo terminou em Setembro e, por isso, a pergunta que faço vai no sentido de saber qual é, afinal, o modelo adoptado pelo Governo.

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

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> Deputada Heloísa Apolónia, começemos pelos estudos de impacte ambiental da Ota.

Os estudos que foram feitos são os chamados «estudos preliminares», que incidiram fundamentalmente sobre a localização e, na altura, até foram considerados muito avançados, porque tiveram um certo desenvolvimento. Aliás, basta consultar o que era feito nessa altura para perceber que, ao nível de um projecto daqueles, apesar, enfim, da sua importância, não era habitual fazer-se um estudo preliminar de impacte ambiental com o desenvolvimento que aquele teve. Até na discussão pública houve um certo desenvolvimento, pois foi muito discutido publicamente, em muitos locais, houve uma larguíssima participação de muita gente. Mas aquele estudo incidiu fundamentalmente sobre a localização. E é evidente que o novo estudo de impacte ambiental que vai ser feito não vai rasgar ou deitar para trás o que já foi feito, voltando, outra vez, ao ano de 1998.

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — O problema é o que concluiu o estudo de 1998!

O **Orador**: — Se a Sr.<sup>a</sup> Deputada não gostou das conclusões, o que é que posso fazer?!

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — A comissão de avaliação é que não gostou!

O **Orador**: — Não! Gostou! A Sr.<sup>a</sup> Deputada faz a sua leitura e tem todo o direito de a fazer, mas, do meu ponto de vista, não é o que lá está. O que lá está é que foram comparadas duas localizações e foi escolhida aquela como sendo a melhor, apesar dos impactes. Não há nenhum projecto neste mundo, principalmente se tiver uma grande dimensão, que não tenha impactes negativos. Mas também tem impactes positivos! O que importa é valorizar os impactes positivos e minimizar os negativos.

Nós, neste momento, temos o local escolhido. Vai haver um estudo de impacte ambiental sobre o novo projecto mas não se vai discutir o local. Este «número» já passou! Se não, vamos andar sempre a «mastigar» à volta disso.

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Portanto, é um pró-forma!

O **Orador**: — Mas, Sr.<sup>a</sup> Deputada, permita-me voltar um pouco atrás na sua intervenção e aproveitar

para chamar a atenção para um aspecto que outras intervenções também focaram. Nós temos um orçamento que tem 2000 milhões de euros de investimentos para este ano de 2006. E, para as despesas do Estado, temos um orçamento que anda à volta de qualquer coisa como 30 vezes aquele valor. O problema do défice orçamental não se situa nos 2000 milhões de euros, o que significa que é uma demagogia muito grande vir dizer-se: «mas como é que, não havendo dinheiro para manter umas escolas só com três alunos, se vai construir a Ota e o TGV?». É que o dinheiro da Ota e do TGV não serve para aquilo, Sr.<sup>a</sup> Deputada! Não tira um tostão dos projectos da Ota e do TGV para manter três escolas que vão fechar, porque não têm alunos, pelo que o melhor é fechar as escolas que não têm alunos.

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — São opções!

O **Orador**: — Portanto, não vamos misturar as duas coisas. O Estado tem uma despesa muito grande que tem de ser reduzida, tem de haver uma racionalização do funcionamento do Estado, e isto está a ser feito e implementado.

A argumentação de que «não havendo dinheiro para pagar as reformas; agora, que se aumentou a idade da reforma, como é que há dinheiro para fazer o TGV?!» serve apenas para baralhar as coisas, uma vez que o dinheiro de uma coisa não serve para a outra, como compreenderá. Não vou pedir aos privados que os 3000 milhões de euros que pretendem investir na Ota...

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Então, o Estado não vai investir nada?!

O **Orador**: — ... sejam dados para a segurança social. As coisas não funcionam assim, Sr.<sup>a</sup> Deputada!

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Portanto, o Estado não vai gastar um tostão!

O **Orador**: — Quanto à Ota, estamos conversados.

Em relação ao TGV, à alta velocidade, nós já explicámos que o projecto de querer melhorar e valorizar a Linha do Norte, no sentido de ela permitir uma boa ligação entre Lisboa e Porto, que se pudesse integrar, depois, nas outras ligações para fora do País era um projecto que tinha uma intenção louvável, mas não atingiu os seus resultados nem os vai atingir.

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Não vai, porque não está concluído!

O **Orador**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, não vai atingir os seus resultados!

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Não vai, porque o Governo não quer!

O **Orador**: — Já se investiram quase 1000 milhões de euros e, ao longo de todos estes anos, pouparamos 5 minutos. Não é possível, Sr.<sup>a</sup> Deputada! A Linha tem bitola ibérica e nós precisamos de linhas em bitola europeia, para ligar às redes transeuropeias. A Linha serve para mercadorias e para transporte interurbano, cidade a cidade, e regional de passageiros. Ora, numa linha que tem imensos estrangulamentos e imensas deficiências, não há investimento que valha. Mesmo os projectos mais ambiciosos, as ideias mais ambiciosas que havia para a Linha do Norte previam uma ligação Lisboa-Porto em 2 horas e 20 minutos. A ligação de que estamos a falar, em alta velocidade, faz-se em metade desse tempo e permite a ligação Porto-Lisboa e a Espanha, e daí para o resto da Europa.

Portanto, Sr.<sup>a</sup> Deputada, e já respondi a esta questão várias vezes, este Governo vai apostar na continuação da melhoria da Linha do Norte, de forma a que ela cumpra o seu papel enquanto linha de transporte de mercadorias, interurbana e regional e não para transporte de alta velocidade entre Lisboa e Porto.

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — E quanto às barreiras de Santarém!

O **Orador**: — Os estudos geotécnicos relativos a Santarém estão, neste momento, a ser desenvolvidos, para que, depois, se possam tomar as decisões. Portanto, esse processo está a ser tratado.

Quanto ao metro do Mondego, a Sr.<sup>a</sup> Secretária de Estado, depois, poderá dar mais pormenores, mas o que lhe posso dizer é que recebemos este projecto forçadamente acelerado, e mal, no final do mandato do Governo anterior. E essa aceleração não adiantou nada, antes criou um grande atraso, uma vez que se entrou num processo que já se sabia ir acabar mal, dado que era preciso que as autarquias estivessem de acordo, e elas não estavam. Portanto, esse projecto acabou e estamos, agora, a estudar uma nova solução para esse processo.

É verdade, e aqui também estou de acordo, que estamos atrasados nesta matéria e já devíamos ter

avançado mais, mas não se esqueça de que, por acaso, também tivemos eleições autárquicas pelo meio, o que não criou o espírito, o ambiente propício para discutir a matéria com os autarcas. Mas já começámos, já tivemos reuniões com o Sr. Presidente da Câmara de Coimbra, já tivemos reuniões com outros presidentes de câmara da região e vamos, a muito curto prazo, encontrar uma solução para avançar com o metro do Mondego.

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Fale das portagens, Sr. Ministro!

O **Orador**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, relativamente à questão das portagens, como sabe, a solução para limitar o acesso dos automóveis à cidade de Lisboa não é uma política do Governo, é uma política das autarquias. Portanto, a Sr.<sup>a</sup> Deputada, tem de colocar essa questão aos Presidentes das Câmaras de Lisboa, do Porto, de Coimbra, de Aveiro, etc.

*Protestos da Deputada de Os Verdes Heloísa Apolónia.*

Ouça, Sr.<sup>a</sup> Deputada! Nem li as declarações a que a Sr.<sup>a</sup> Deputada se referiu, mas o que me parece é que o Ministério do Ambiente emitiu uma opinião sobre isso, entendendo que é positiva a tomada de medidas que evitem ou reduzam o acesso dos automóveis ao centro das cidades, como tem sido feito em muitas outras cidades por esse mundo fora.

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — E esta medida é positiva?!

O **Orador**: — Há muitas medidas desse tipo, entre as quais a de inserir uma portagem à entrada das cidades, mas não está na política deste Ministério das Obras Públicas introduzir portagens à entrada das cidades.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos iniciar a segunda ronda de perguntas.

Peço mais autodisciplina a todos os intervenientes no que se refere ao respeito pelos tempos, porque temos um segundo ponto agendado para a ordem do dia, que é a apreciação do projecto de resolução sobre o MIBEL, o qual, aliás, foi, a vosso pedido, prolongado em termos de tempo.

Assim, para formular as suas perguntas, dispondo de 3 minutos para o efeito, tem a palavra o Sr. Deputado Ricardo Fonseca de Almeida.

O Sr. **Ricardo Fonseca de Almeida** (PSD): — Sr. Presidente, antes de mais, cumprimento o Sr. Ministro e os Srs. Secretários de Estado.

Trago ao Sr. Ministro uma pergunta sobre uma área que, para nós, é estratégica, que é a do Grupo Portugal Telecom.

Trata-se de uma área tutelada pelo seu Ministério mas, em nossa opinião, não se conhece a orientação dada por este novo Governo nessa área, apesar de já ter 10 meses de governação. Sabemos que o Sr. Ministro, ao ter adiado, logo que tomou posse, a assembleia geral da PT, deu ao mercado o sinal de que, a partir dessa data, quem iria mandar no Grupo PT era o Estado, usando os poderes da *golden share*, nomeadamente, para adiar assembleias gerais, e não seria o mercado a dar as definições. Foi um princípio errado, o Sr. Ministro começou mal este processo e, por isso, esperamos que nos esclareça qual a posição deste novo Governo sobre o Grupo PT.

Sabemos que a PT é uma empresa estratégica, que concorre, a nível internacional, com os demais parceiros, o que é bom e positivo para os interesses do País, mas, com as trapalhadas a que este Governo já nos vem habituando, e também nesta área da Portugal Telecom, tem perdido bastante prestígio. A prova disto é a desvalorização, em bolsa, que o Grupo PT tem sofrido no último ano.

O Sr. **Hermínio Loureiro** (PSD): — É verdade, é verdade!

O **Orador**: — Quero também perguntar-lhe como é que o Estado vai resolver estes problemas das proibições das *golden share*. Qual é a solução que o Governo tem para a resolução desta questão? Será que, mais uma vez, a solução milagrosa é a introdução da Caixa Geral de Depósitos ou, pelo contrário, como sucede em França, vai propor legislação que restringe algumas actuações e que dá poderes ao Governo para intervir em determinados sectores? Ou será que, pelo contrário ainda, sabendo até da ideologia do próprio Sr. Ministro, se vai, novamente, através de subterfúgios, nacionalizar a Portugal Telecom?

*Risos do CDS-PP.*

É que existe essa «nuvem», por declarações feitas pelo Sr. Ministro à comunicação social, da renacionalização do grupo Portugal Telecom. Ou vai privilegiar os investidores nacionais, nomeadamente os grupos financeiros, e, neste caso, como é que o vai fazer? É que entendemos que a Caixa Geral de Depósitos

não pode ser a solução para todos estes problemas.

Portanto, a transparência de processos, mas sobretudo o dinheiro dos contribuintes, dos portugueses, também está aqui em causa.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

**O Orador:** — Sabemos qual a posição do PS quando era oposição. Nomeadamente, o porta-voz para esta área, o Dr. Luís Nazaré, dizia-nos que a transparência recomendaria que o Estado libertasse a PT do espartilho da *golden share*, gerador de ondas nefastas.

**O Sr. Hermínio Loureiro (PSD):** — Lembram-se, lembram-se!

**O Orador:** — Conheço a posição do Partido Socialista, mas não conheço a posição do Governo socialista. E queria também sabê-la porque o grupo PT tem, de forma clara, perdido posição face à concorrência estrangeira, nomeadamente da Telefónica, esse grande grupo espanhol que concorre de modo directo com a Portugal Telecom, não se vislumbrando a curto prazo a resolução desta situação.

**O Sr. Presidente:** — Sr. Presidente, peço-lhe que conclua.

**O Orador:** — Concluo de imediato, Sr. Presidente.

Termino dizendo que o PSD defende o mercado, a existência de uma verdadeira entidade reguladora para esta área, com competências efectivas e com poderes de intervenção. Voltar à pré-história, das nacionalizações, é uma má solução.

Para concluir, como nota de rodapé, uma última questão sobre a banda larga. O que é que o Governo vai fazer face às últimas notícias do estudo da ANACOM sobre a largura de banda, que é 50% da anunciada? É, ou não, publicidade enganosa? Vai, ou não, o Governo fazer alguma coisa?

*Applausos do PSD.*

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

**O Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações:** — Sr. Presidente, Sr. Deputado Ricardo Almeida, a primeira ideia que me ficou, desculpe dize-ló, é que o senhor, que abarca estas questões do sector das telecomunicações com especial cuidado, deve ter tido muito pouco cuidado na sua preparação ou nas informações que recolheu. É que fez uma quantidade de afirmações perfeitamente estapafúrdias!...

**O Sr. Ricardo Fonseca de Almeida (PSD):** — Fiz perguntas!

**O Orador:** — Vou explicar-lhe, Sr. Deputado.

Primeiro, disse que o Governo adiou a assembleia-geral da PT. Falso!

Segundo, disse que a *golden share* permite adiar a assembleia geral da PT. Falso!

**O Sr. Ricardo Fonseca de Almeida (PSD):** — Eu não disse isso!

**O Orador:** — Disse, disse! Disse que o Estado estava a adiar a assembleia-geral usando os poderes da *golden share*!

Quero informá-lo que o accionista Estado não adiou a assembleia-geral da PT, nem podia, pois não tem poderes para isso. Vale muito pouco, mesmo juntando as participações indirectas do Estado. O Sr. Deputado deve saber certamente que a participação, directa e indirecta, do Estado na PT anda à volta de 7%, portanto, não dá para adiar uma assembleia-geral. Como sabe, a assembleia-geral foi adiada por larguíssima maioria de votos, de todos os accionistas!

**O Sr. Hermínio Loureiro (PSD):** — Mas pediu ou não?

**O Orador:** — Ah, o senhor baseia-se nos jornais!... Mas está enganado!... Vá ler a acta, onde pode ver que a proposta para adiar a assembleia geral foi do seu presidente e que essa proposta foi aprovada por larga maioria de todos os accionistas, Sr. Deputado!

**O Sr. Hermínio Loureiro (PSD):** — Mas o Estado pediu ou não?

O **Orador**: — Pediu!

O Sr. **Hermínio Loureiro** (PSD): — Ah!!

O **Orador**: — Claro! Não pediu, propôs! E foi aprovado!

Então, se o Sr. Deputado chegar a esta Assembleia, apresentar uma proposta e a mesma for aprovada é o culpado de essa proposta ter sido aprovada?! Foi aprovada porque todos concordaram, porque consideraram que a sua proposta era boa. Se não, vota-se contra, que é o que tem sucedido a muitas propostas vossas, felizmente!

No nosso caso isso não aconteceu. Propusemos... Aliás, nem chegámos a propor à assembleia-geral, colocámos esta intenção, explicámos porquê e parece que todos os accionistas a consideram boa ideia, tanto assim que a aprovaram por larguíssima maioria, por mais de 90% dos votos, Sr. Deputado! Portanto, Sr. Deputado, não foi através da *golden share*, que não dá para isso.

Bastava que a maioria dos accionistas tivesse considerado que a assembleia devia continuar que esta tinha continuado, pacificamente.

O Sr. **Ricardo Fonseca de Almeida** (PSD): — Há respeito pelo Estado!

O **Orador**: — Por outro lado, o Sr. Deputado utilizou o argumento, que já vi ser utilizado por vários Deputados do PSD, de que a PT se desvalorizou e caiu na bolsa porque o Governo interveio. Sr. Deputado, há-de mostrar-me isso! O senhor conhece — não sei qual é a sua formação — uma coisa chamada correlação espúria? O que o Sr. Deputado está a fazer é uma correlação espúria, porque uma coisa não tem nada que ver com a outra.

Das poucas vezes que intervim sobre a PT de forma pública — não fui eu quem fez esse estudo mas, sim, um administrador da PT, que me veio mostrar, para minha surpresa, pois nunca tinha pensado nesse assunto —, por acaso, nos dias seguintes essas accções subiram! Por acaso! Não deve ter sido por eu ter falado, mas por acaso sucedeu isso. Podiam ter descido, mas também não era pelo que eu tinha dito, porque não disse nada que o justificasse! Mas por acaso até subiram!

O Sr. **Hermínio Loureiro** (PSD): — E nomearam o *boy*!

O **Orador**: — Calma, Sr. Deputado!

O Sr. **Presidente**: — Sr. Ministro, peço-lhe que conclua.

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

Quanto à *golden share*, recebemos a notificação da União Europeia e estamos a estudar a matéria. Como já disse, comprehendo bem e julgo que foi uma boa decisão do governo PSD ter introduzido a *golden share* na PT; essa aplaudo-a. E foi por boas razões, que se mantêm.

Se a *golden share*, por qualquer razão, deixar de estar configurada com a legislação europeia, temos de resolver esse problema. Vamos ver. Estamos a estudar neste momento essa questão.

Quanto à banda larga, pela primeira vez há um estudo feito sobre a qualidade, o que prova que a actuação do regulador é boa. O regulador detectou um conjunto de situações, como aquela referiu, em que é anunciada uma oferta que nem sempre é cumprida pelos vários operadores. O regulador vai certamente tomar medidas nessa matéria.

O Sr. **Presidente**: — Para formular a sua pergunta, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Irene Veloso.

A Sr.<sup>a</sup> **Irene Veloso** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, tendo em consideração as estatísticas oficiais sobre vítimas de acidentes rodoviários nos períodos 1998-2000 e 2000-2005, podemos constatar uma redução de 25% no que concerne a vítimas mortais no universo dos acidentes...

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — De 25% em dois anos!

A **Oradora**: — ... e de 40% no que se refere a feridos graves.

Se analisarmos a situação dentro das localidades, partindo do mesmo período mas fixando-nos no ano de 2004, por não existirem ainda dados relativos a 2005, e mantendo as outras balizas, concluímos que, do total de acidentes com vítimas mortais ou feridos graves, 44% registaram-se dentro das localidades, ocasionando 19% de vítimas mortais entre os peões e 23% entre os utentes de veículos de duas rodas.

Assim, gostaria de colocar a V. Ex.<sup>a</sup> duas questões.

Em que medida considera que os investimentos efectuados na melhoria da rede rodoviária nacional, designadamente na construção de auto-estradas, terão contribuído para a redução da sinistralidade rodo-

viária, objectivo que não podemos perder de vista dada a meta que nos propomos de, até 2010, reduzir em 50% o número de vítimas?

Complementarmente a estas medidas, tenciona V. Ex.<sup>a</sup> proceder à regulamentação da figura de auditoria de segurança rodoviária, na base de normas construtivas e de boas práticas que permitam a certificação de segurança, em particular das vias urbanas, que, como constatamos, são os ambientes mais perigosos sob o ponto de vista de acidentes rodoviários?

*Aplausos do PS.*

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

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> Deputada Irene Veloso, muito obrigado pelas suas perguntas, pois veio trazer ao debate um assunto que, julgo, ainda não tínhamos abordado hoje, o problema da segurança rodoviária, e a que o Governo tem dado uma grande importância.

Lembro-me de ter já salientado neste Parlamento que o reforço de verbas que o Governo fez para a área da segurança rodoviária, comparativamente com o do ano passado, corresponde a mais 40%.

A segurança rodoviária, do meu ponto de vista, resulta de três questões fundamentais. Em primeiro lugar, do investimento nas infra-estruturas, que é notório. Há já muitos estudos feitos em Portugal que mostram que o facto de termos melhores e mais auto-estradas levou a que, mesmo com o aumento brutal de tráfego que tem existido, houvesse uma redução muito grande na sinistralidade. Portanto, em primeiro lugar, está o facto de termos vias rodoviárias de melhor qualidade, mas não é esta a única razão. Também o Código da Estrada é fundamental, tal como o policiamento, a prevenção e tudo o que é feito no sentido de procurar que as pessoas que conduzem tenham melhor preparação.

Tudo isso é fundamental, mas há uma coisa decisiva e sem a qual nenhuma destas outras medidas obteriam os resultados que obtiveram: a existência de estradas em condições. Vou dar-lhe só um exemplo: no IP4, no troço Amarante-Alto de Espinho, onde, em 2004, ocorreram 11 mortos e 204 acidentes, após a intervenção que fizemos para o melhorar, passámos, em 2005, de 204 acidentes para 73 e de 11 mortos para 1 morto.

A lei é mesma, a prevenção rodoviária...

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Quem é que o fez?

O **Orador**: — Portanto, a existência de estradas com boas condições é fundamental.

Assim, temos também de considerar como um dos aspectos positivos da construção das estradas aquilo que pouparamos em vidas humanas, em sinistralidade, que mesmo quando não conduz à morte, conduz a brutais deficiências permanentes, para toda a vida, em muitas vítimas de acidentes rodoviários.

Julgo que estamos no bom caminho. Portugal tem vindo a assistir ao cairmento da sinistralidade, mas estamos longe dos objectivos do Governo. Por isso vamos investir muito, este ano, no combate à sinistralidade da parte do meu Ministério, ou seja, na construção de vias, no melhoramento das vias existentes e nos trabalhos de prevenção e manutenção das estradas, sempre com esse objectivo.

Quanto à implementação das auditorias, neste momento, estamos a fazer a regulamentação, que é o que falta para avançar com essas auditorias.

É verdade que esta matéria esteve parada quase três anos, mas houve muitas coisas paradas no País durante esses três anos e que queremos avançar. Esta é uma delas.

Temos de avançar nos investimentos, mas temos de avançar em muitas coisas como esta, que não são investimentos mas que são acções, medidas e programas concretos para atingir melhores níveis de funcionamento da nossa sociedade, neste caso concreto ao nível da sinistralidade rodoviária.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente**: — Para formular a sua pergunta, tem a palavra o Sr. Deputado José Soeiro, dispondo de 3 minutos.

O Sr. **José Soeiro** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, V. Ex.<sup>a</sup> disse que veio anunciar coisas para o futuro. Naturalmente, está no seu direito, tal como nós o estamos quando pensamos que é necessário precisar e aprofundar o debate sobre as decisões tomadas. Porque não basta decidir, é preciso decidir bem e é preciso que estejamos convictos das boas decisões que possam estar a ser tomadas. E isso, naturalmente, exige debate.

Sr. Ministro, em relação à Ota o problema não é o da construção de um novo aeroporto para Lisboa, pois pensamos que é necessário equacionar essa possibilidade. O que entendemos é que, neste momento, nada justifica tanta correria, tanta pressa como aquela que tem animado o Governo, porque a pressa é má

conselheira.

Pensamos que uma reflexão séria sobre as diferentes possibilidades não se faz a partir do estudo de impacte ambiental, porque então podíamos ir buscar factos muito atrás, em que os estudos, apesar de reconhecerem, por exemplo, ser Rio Frio uma solução melhor, apontavam para custos maiores. Portanto, não pode ser colocado na balança apenas o custo ambiental, há outros custos. E todos os custos, no seu conjunto, é que determinarão efectivamente qual é a localização ideal para o novo aeroporto.

Ora, o que pretendemos é uma discussão, porque vemos toda a gente insatisfeita pela forma como têm vindo a ser anunciadas decisões.

Em relação ao TGV o que está também em causa é a oportunidade de investimentos. E não se diga que se não tivermos TGV somos um país da retaguarda, virado para o passado, etc. Porque, então, Sr. Ministro, o que é a Suiça? E a Irlanda? E a Inglaterra? E a Suécia? E a Noruega? São países atrasados, subdesenvolvidos?

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — São muito atrasados!...

O **Orador**: — Julgo que esse é um argumento que não pode ser aceite.

O que dizemos é que a prioridade, neste momento, deveria ser a de investir numa ligação para Madrid e na modernização na rede convencional de transporte de passageiros e de mercadorias,...

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

O **Orador**: — ... porque é assim que podemos, de facto, retirar da estrada as tais dezenas de milhares de camiões que diariamente aí são obrigados a circular e que estão na origem de muitos dos problemas que se diz querer resolver com o TGV.

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

O **Orador**: — Em relação à Linha do Norte, Sr. Ministro, a argumentação dos 5 minutos não colhe, porque se é verdade que se gastaram 800 milhões de euros para ganhar 5 minutos, não é menos verdade que se se continuar o investimento, com os 1300 milhões de euros que faltam, poderemos ter um ganho efectivo de tempo. Era isto o que estava previsto, mas se os investimento ficarem a meio não o obteremos.

No entanto, Sr. Ministro, deixe-me lançar uma ideia que me ocorre quando ouço falar tanto neste problema: efectivamente, se a Linha do Norte for modernizada, não se justifica o TGV. O TGV custa muito mais dinheiro a qualquer passageiro e o tempo que se ganha é mínimo em relação ao comboio pendular. E é isto que o Governo pretende: criar uma Linha do Norte má para obrigar, amanhã, as pessoas a recorrerem ao TGV. E é isto que não aceitamos! Invista-se prioritariamente nas redes convencionais que precisam de ser modernizadas e, aí sim, todos ganhamos!

Não é verdade que o TGV não custe dinheiro ao País, que é lucrativo. Não! A exploração operacional do TGV, sem as infra-estruturas, pode ser rentável para quem efectivamente ganhar a aposta da exploração. Mas o investimento nas infra-estruturas custa dinheiro ao País e é por isso que dizemos que 5000 milhões de euros, Sr. Ministro, não é prioridade.

**Vozes do PCP**: — Muito bem!

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

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado José Soeiro, já li várias coisas sobre discussões que ocorreram acerca desta matéria no início do século passado, quando se estava a falar na introdução do caminho-de-ferro em Portugal.

O Sr. **José Soeiro** (PCP): — No princípio do milénio!

O **Orador**: — Muita gente teve exactamente as posições do Sr. Deputado, no sentido de que não valia a pena construir o caminho-de-ferro e muito menos aproximar-lo de Espanha, não fossem os portugueses fugirem todos para Espanha ou sermos invadidos pelos espanhóis. Essa visão de se «meter na conchinha», de considerar que quanto mais atrasados estivermos melhor porque, assim, ninguém nos chateia, não é a do Governo, Sr. Deputado.

Chamo a sua atenção para o seguinte: estamos a tratar de projectos que vão estar concluídos daqui a 10 ou 12 anos. E, se não forem decididos hoje mas daqui a 5 anos, só estarão prontos daqui a 17 anos. Ou seja, estamos a falar de perspectivas de médio e longo prazos. O Sr. Deputado diz: «Mas hoje não preciso de um novo aeroporto. Por que é que o vamos fazer?» Pois não, precisa daqui a 10 anos. Mas, para o ter pronto daqui a 10 anos, tem de o começar a fazer hoje!

Como disse, no outro dia, a um ex-ministro das Obras Públicas e actual Presidente da Câmara de Lisboa, não vale a pena ficarmos à espera do ano 2015 para chegarmos à conclusão de que, de facto, o Aeroporto da Portela ficou esgotado, pois, nessa altura, teríamos de esperar mais 10 anos para fazer um novo.

Os estudos estão feitos, Sr. Deputado. Portanto, não há nada que justifique que atrasemos a decisão, antes pelo contrário. Nós estamos atrasados na decisão, ela já devia ter sido tomada há mais tempo.

Sr. Deputado, o Governo vai investir na ferrovia convencional! Já lhe disse várias vezes que consideramos que a ferrovia convencional é muito importante e vamos investir nela. Aliás, estamos a investir na ferrovia convencional, designadamente...

O Sr. **José Soeiro** (PCP): — Pouco!

O **Orador**: — Eu também gostava de investir mais, Sr. Deputado, mas temos de usar o dinheiro de que dispomos para aquilo que consideramos prioritário.

O Sr. **José Soeiro** (PCP): — Investe-se de um lado e não há dinheiro para o outro!

O **Orador**: — Não, Sr. Deputado. O que vamos investir este ano no TGV é quase nada. Portanto, não é por causa do investimento no TGV...

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — E para o ano?

O **Orador**: — Se o Sr. Deputado considera que o País vive bem sem uma rede de alta velocidade,...

O Sr. **José Soeiro** (PCP): — Ninguém disse isso!

O **Orador**: — ... é uma opinião, que não a do Governo. Por isso, temos de a construir.

Vamos, portanto, fazer investimento na ferrovia convencional, designadamente na Linha do Norte, e na alta velocidade.

Torno a chamar a atenção do Sr. Deputado de que a Linha do Norte não é gerível. Seria necessário um investimento brutal para reduzir a deslocação Lisboa-Porto para 2 horas e 20 minutos — e, mesmo para cumprir isso, existiria uma grande dificuldade, porque é uma linha onde passam comboios de mercadorias (e queremos incentivar o transporte de mercadorias), comboios de passageiros em suposta alta velocidade (as tais 2 horas e 20 minutos), comboios interurbanos que param em todas as estações e comboios regionais e suburbanos de Lisboa e do Porto. Não é gerível uma linha com essa densidade de ocupação e essa diversidade. Vamos ter uma linha para funcionar para as ligações regionais, interurbanas, intercidades e para os transportes de mercadorias e vamos ter uma linha para a alta velocidade.

Do nosso ponto de vista, esta é a posição correcta, temo-la fundamentada, e é fundamental para o País se desenvolver. É essa que vamos fazer. Tão simples como isto, Sr. Deputado.

**Vozes do PS**: — Muito bem!

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado António Pires de Lima.

O Sr. **António Pires de Lima** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, queria fazer algumas perguntas relativamente ao tema do TGV.

Nesta matéria, o CDS mantém a posição que tinha há dois ou três anos. Entendemos que este investimento é importante para o País e, se for bem executado e corresponder, em termos de prioridades, àquilo que operacionalmente sempre considerámos, pode ser um factor importante de desenvolvimento nacional.

Ainda assim, apesar de estarmos de acordo com esta linha de actuação, que, aliás, já tínhamos fomentado quando fizemos parte do governo com o PSD, não significa que estas decisões possam ser apresentadas ao País numa atitude de «quero, posso, mando», embrulhadas em grande espalhafato de *marketing* e sem apresentar as justificações mais elementares e técnicas para o investimento.

Entendemos que seria bom e preferível que, em vez de grandes campanhas de *marketing*, o Sr. Ministro tivesse apresentado os números que fundamentam este investimento, nomeadamente os cálculos do valor actualizado líquido deste investimento, e os benefícios sociais e públicos que justificam que este investimento seja encarado como prioritário do ponto de vista de modernização do País. Sinceramente, para isso, bastaria uma ou duas páginas e não a quantidade de estudos que são apresentados e que muitas vezes acabam por esconder e evitar falar daquilo que é essencial.

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Muito bem!

O **Orador**: — Há um outro tema que consideramos importante. Como sabe, o anterior governo tinha

definido como prioritário o eixo da linha Lisboa-Porto-Galiza, nomeadamente a linha do Porto para a Galiza parecia fundamental para dar resposta a uma das coisas de que o Sr. Ministro falou há pouco, que é atrair pessoas para o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e transformar o Porto num centro empresarial, logístico e de serviços do Nordeste peninsular.

Ora, este troço Porto-Galiza foi posto no «congelador», pelo que posso perceber, relativamente às prioridades do TGV. Não foi apresentado. Nesse sentido, gostaria de esclarecer quais foram as razões que levaram o Governo a pôr este troço de «quarentena», pois não está previsto o arranque da sua construção nos próximos 10, 15 anos, e como é que isto joga com aquilo que o Sr. Ministro estava a dizer, há pouco — e bem! —, que é fundamental atrair pessoas e tráfego para o Aeroporto Francisco Sá Carneiro, e com esse objectivo, que partilhamos, de transformar o Porto num centro empresarial do Nordeste peninsular, nomeadamente favorecendo a movimentação da Galiza e das grandes cidades galegas para o Porto.

Temos ainda mais duas dúvidas importantes. Queríamos saber por que é que no troço Lisboa-Porto foi preferido o trem de grande velocidade, com a reconstrução da linha, face a uma outra opção — que entendemos que poderia ser também ponderada — de aproveitar a actual bitola, a linha pendular, para um trem de alta velocidade, que faria a viagem, segundo cremos, em mais 20 a 30 minutos e que pouparia recursos importantes ao Estado.

O Sr. **Pedro Mota Soares** (CDS-PP): — Muito bem!

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

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

Gostaríamos, portanto, de perceber qual é a justificação do Governo para preferir esta opção, que nos parece, salvo melhor justificação, algo megalómana.

*Aplausos do CDS-PP.*

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

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado Pires de Lima, congratulo-me, porque, nesta matéria, o CDS não diz hoje o contrário do que dizia ontem. Valha-nos isso! Não seguem o exemplo dos vossos ex-companheiros de coligação no governo, que ontem diziam uma coisa e hoje dizem outra. Eles consideram que é faraónico; o Sr. Deputado considera que é pouco, pois queria também a ligação Porto-Vigo. Eles dizem que não há estudos e o Sr. Deputado considera que há estudos a mais, que uma «folhinha» chegava.

O Sr. **António Pires de Lima** (CDS-PP): — É *marketing* a mais!

O **Orador**: — Não, não é *marketing*, Sr. Deputado. Se for aos sites da Rede Ferroviária de Alta Velocidade (RAVE) e do Novo Aeroporto S.A. (NAER) encontra os estudos técnicos, assinados pelos técnicos e especialistas, portugueses e estrangeiros, que os fizeram. Não são bocas que lá estão, mas estudos fundamentados. E estão lá todos. Basta o Sr. Deputado ou qualquer pessoa ir aos sites para encontrar lá a informação.

Portanto, felicito-me que o CDS mantenha, nesta matéria, uma postura de coerência.

Sr. Deputado, a matéria sobre a qual me abordou foi ponderada. Aliás, como sabe, o governo anterior tinha estudado essa hipótese e eu próprio falei com o anterior ministro das Obras Públicas António Mexia sobre essa matéria. Mas não temos o mesmo ponto de vista, porque aquela solução de fazer troços com umas partes novas e outras aproveitando a Linha do Norte era vista não como um fim mas como uma solução intermédia, onde se passava para chegar àquela que queremos fazer agora de raiz.

O Sr. **Jorge Costa** (PSD): — É mais barata!

O **Orador**: — Não, é mais cara. É mais barata agora mas, quando tudo estiver construído e se fizerem os cálculos, sai muito mais caro. Além disso, não permite que se faça a utilização racional da Linha do Norte. Torno a dizer que consideramos que a Linha do Norte tem um tráfego suficientemente denso e queremos intensificá-lo com comboios de mercadorias, intercidades, interurbano, regional, pelo que temos de dotá-la para essa configuração, e não há razão para não fazermos já a linha completa.

O Sr. Deputado pode perguntar: «À custa de quê?» À custa de não fazer a linha Lisboa-Vigo em 2009, à custa de não fazer a linha Faro-Huelva.

O Sr. **António Pires de Lima** (CDS-PP): — Não fazer Lisboa-Vigo é grave!

O **Orador**: — Tem razão, Sr. Deputado. Estou a assumi-lo! Mas porquê? Porque na linha Lisboa-Porto, de acordo com os estudos que tenho, existe tráfego, existe procura, existe rentabilidade e na linha Porto-Vigo não, Sr. Deputado.

O Sr. **António Pires de Lima** (CDS-PP): — Tem de se criar!

O **Orador**: — O Sr. Deputado sabe que não há. Aquela linha ia «ficar às moscas».

O Sr. **António Pires de Lima** (CDS-PP): — Não é verdade!

O **Orador**: — É, Sr. Deputado! E não a pusemos no congelador nem, sequer, no frigorífico. Está num cesto que se chama «em estudo».

O Sr. **António Pires de Lima** (CDS-PP): — No lixo!

O **Orador**: — Sabe que nos escritórios há uns cestos que dizem «entradas», «saídas», «pendentes». Este projecto não está nesses cestos, mas no que diz «em estudo». E consta do programa de estudos que vamos desenvolver aprofundar o troço Porto-Vigo, porque entendemos que essa linha mantém a sua ordem e, até, que é fundamental. Mas também é fundamental que primeiro se faça a linha Lisboa-Porto.

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

O **Orador**: — Portanto, vamos avançar com essa linha na altura própria.

O Sr. Deputado pode estar seguro de que encontra nos sites as respostas técnicas...

O Sr. **António Pires de Lima** (CDS-PP): — Os estudos económico-financeiros!

O **Orador**: — Estão lá! Está lá o estudo do impacto na economia do País da construção desse projecto.

**Vozes do PS**: — Muito bem!

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos entrar na terceira e última volta.

Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Costa.

O Sr. **Jorge Costa** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, já percebemos que o «número» preparado para hoje foi o de chegar aqui e anunciar que, oportunamente, serão apresentados novos planos estratégicos, desta vez sobre o sistema marítimo-portuário e sobre o sistema logístico.

Já agora, Sr. Ministro, penso que o Governo podia ser mais justo e dizer que o governo anterior lhe deixou o estudo relativo ao sistema marítimo-portuário português completamente pronto (sublinho «completamente») e discutido com os agentes do sector e também a proposta de decreto-lei que cria a holding baptizada de Portos de Portugal. A bem da seriedade, isto devia ter sido dito e penso que o Sr. Ministro ainda está a tempo de o fazer.

Esta é uma sessão de perguntas ao Governo, onde é suposto que o Governo responda às questões que lhe são colocadas pelos diversos Deputados. Não ouvimos, Sr. Ministro, a sua resposta a questões colocadas sobre o Metro do Porto, sobre o Metro de Mondego e sobre o Metro Sul do Tejo.

O Sr. **Miguel Coelho** (PS): — É preciso ter lata!

O **Orador**: — O Sr. Ministro é célebre em culpar os outros, em atirar para a frente culpas do passado, mas esquece-se que está quase há um ano no Governo e, portanto, que está na altura de sabermos o que foi feito durante este ano.

Vamos a algumas perguntas sobre estradas. A CRIL é, reconhecidamente, uma estrada fundamental para toda a malha viária da região de Lisboa. Ouvimos, há tempos, o Sr. Secretário de Estado dizer que a não conclusão da CRIL, nesta Legislatura, constituiria um falhanço da política deste Governo. Quanto à CRIL, foi emitida declaração de impacte ambiental favorável a 19 de Fevereiro de 2004 — há quase dois anos, Sr. Ministro! E a pergunta é: quando é que vai ser lançada a obra? Quando é que terminará a obra? Qual vai ser o incremento de custo, devido a exigências políticas que sabemos que foram colocadas pelo PS e pela Câmara da Amadora e que levaram, segundo sabemos também, à reformulação do projecto? Quanto é que vai custar a mais esta obra?

Quanto à concessão rodoviária da Grande Lisboa, outro conjunto de estradas fundamental para toda esta região, o respectivo concurso foi lançado em 2 de Novembro de 2003, já lá vão mais de dois anos. As propostas foram abertas em Março de 2004, está quase a fazer dois anos. Para quando a decisão sobre a escolha do concessionário vencedor deste concurso, que também tem mais de dois anos?

Já agora, qual é a intenção do Governo quanto à questão de portagens nesta matéria? Vai manter as portagens no IC16 ou haverá mais uma SCUT, desta vez em versão século XXI?

Quanto à concessão rodoviária Douro Litoral, o concurso foi lançado em 12 de Janeiro de 2004 — fez ontem dois anos, Sr. Ministro! — e as propostas abertas em Junho de 2004, isto é, há mais de um ano e meio. Pergunto também quando prevê o Governo escolher o concessionário vencedor deste concurso, qual o calendário de início e conclusão das obras e, ainda, como vai ser quanto a portagem.

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

O **Orador**: — Termine de imediato, Sr. Presidente.

Há outras concessões rodoviárias relativamente às quais deixámos legislação completamente concluída, nomeadamente a que cria as concessões Vila Real-Bragança, a ligação de Portalegre ao IP2 e à A23 e a auto-estrada Coimbra-Viseu. Ora, o Governo solicitou ao Sr. Presidente da República que não promulgasse aquele decreto-lei aprovado em Conselho de Ministros. Já passou um ano, e nada! Também não sabemos o que aconteceu àquele decreto-lei aprovado em Conselho de Ministros do anterior governo.

No que se refere ao IP4, troço Amarante-Vila Real, o Governo está satisfeito com a solução do corredor que foi aprovado ou vai concordar com as reivindicações dos autarcas locais que referem a necessidade de escolher um corredor diferente bordejando o Marão e, assim, melhor servindo o Douro e respetivas acessibilidades?

Já que o Sr. Ministro falou em portos, como é quanto à ligação rodoviária ao Porto de Setúbal, também considerada fundamental e cujo projecto de obra está inscrito em PIDDAC? Passou mais de um ano e também não sabemos o que aconteceu.

**Vozes do PSD**: — Muito bem!

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

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado Jorge Costa, como calcula, nos 3 minutos de que disponho não vou ter possibilidade de responder a todas as suas perguntas, mas vou dar-lhe uma solução. É que, como sabe, voltarei à Assembleia, no próximo dia 19, para discutirmos precisamente a rede viária...

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — O financiamento da rede viária!

O **Orador**: — Sim, discutiremos o financiamento e a gestão da rede viária.

Como dizia, uma vez que a sessão será dedicada só a esse tema (e espero que seja só dedicada a esse tema), teremos tempo para discutir a matéria. Portanto, não é por não querer responder agora às suas perguntas, mas concordará que foram imensas e só disponho de 3 minutos.

Não obstante, vou fazer uma correcção e dar-lhe razão. É que eu nunca disse que, quando chegámos ao Governo, não encontrámos nada feito — e, como sabe, referi-o no passado em todas as oportunidades que têm surgido. Sempre tenho acentuado que temos procurado aproveitar muita coisa do que transitou do governo anterior. Designadamente, no que se refere ao sector marítimo-portuário, de facto, há muito trabalho feito pelo anterior governo.

Não concordo consigo quanto a que tudo está pronto. Mesmo encarando a matéria sob a vossa própria perspectiva, não estava tudo pronto. Ou seja, se o vosso governo tivesse durado mais um mês, não teriam apresentado nada e, se tivesse continuado em funções por mais seis meses, também não o teriam feito. Ainda havia muito trabalho a fazer, mas já muita coisa estava feita, confesso. Tinham, também, pronta a tal proposta para a criação da *holding* Portos de Portugal. Enfim, tinham um «edifício» feito.

Como compreenderá, nós tomámos isso em mãos, analisámo-lo. Verificámos que há muito trabalho de valor feito, mas estamos a aprofundá-lo numa perspectiva integrada.

Neste domínio, a questão importante, Sr. Deputado, é a de que não podemos continuar a considerar a rodovia por um lado, a ferrovia por outro, temos de fazê-lo de uma forma integrada.

O Sr. **Luís Rodrigues** (PSD): — Mas não é o que o Governo faz! É o aeroporto por um lado, o TGV por outro!...

**O Orador:** — Por isso, estamos a desenvolver o trabalho de forma integrada.

Portanto, os projectos que temos decidido, por exemplo, sobre a Ota, ou sobre a alta velocidade, ou sobre o sector marítimo-portuário, ou sobre o melhoramento da rede convencional de caminho-de-ferro, ou sobre as plataformas logísticas, estão a ser desenvolvidos numa perspectiva integrada.

Em conclusão, relevo esta falta de não ter referido o que já estava feito, mas, como sabe, não foi intencional pois não me cансo de repetir que herdei muitos estudos feitos pelo governo anterior que estamos a aproveitar.

Quanto às questões que colocou sobre as auto-estradas, responder-lhe-ei na sessão que vai realizar-se proximamente e que é só sobre essa matéria.

**O Sr. Presidente:** — Tem a palavra a Sr.ª Deputada Isabel Jorge.

**A Sr.ª Isabel Jorge (PS):** — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: A iniciativa denominada Ligar Portugal refere que o conhecimento é um valor ético, cultural, social e económico fundamental, visando promover a inclusão social de todos os cidadãos e a colaboração entre pessoas e instituições, pelo que o desenvolvimento tecnológico torna-se um poderoso instrumento de criação de riqueza, crescimento económico e emprego, e é elemento crucial da competitividade do sector empresarial nacional.

Não poderia, pois, ficar arredado deste debate o papel fundamental que o Ministério que V. Ex.<sup>a</sup> tutela tem levado a cabo na promoção do desenvolvimento tecnológico, nomeadamente, na criação, no desenvolvimento e no alargamento das infra-estruturas essenciais para a promoção do acesso e da disseminação do conhecimento tecnológico.

Hoje em dia, falar de desenvolvimento tecnológico obriga-nos a falar da *Internet* e do papel central que esta tem na sociedade da informação e do conhecimento. Todos temos consciência de que a *Internet* desempenha um papel fundamental na construção e no desenvolvimento do conhecimento actual.

O acesso aos meios e, também, o acesso à informação são, contudo, constrangimentos para os potenciais utilizadores, sendo certo que, neste campo, o Governo tem tomado medidas que consideramos profundamente relevantes e que, a título meramente exemplificativo, sublinhamos: a promoção de venda de equipamentos a preço reduzido; a disponibilização de equipamentos aos estudantes mais carenciados; a concessão de benefícios fiscais na aquisição de equipamentos informáticos.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: A política de massificação do acesso à *Internet* tem sido um vector importante na estratégia do Governo, sendo o acesso à *Internet* em banda larga uma condição essencial para a rentabilização das suas potencialidades.

O Governo colocou este tema — a massificação do acesso e a utilização da *Internet* em banda larga — no topo das suas prioridades, articulando as áreas das comunicações, da ciência e da educação, reforçando, desta forma, a aposta na nossa competitividade, o que está bem visível no Plano Tecnológico.

Todas estas questões são, assim, muito importantes e da maior relevância e reforçam a necessidade de acompanharmos interessadamente a sua execução. Aliás, ainda hoje, a comunicação social deu nota do caminho percorrido e do muito caminho que ainda há a percorrer.

Gostaríamos, então, que nos informasse, Sr. Ministro, sobre a evolução da cobertura do território nacional no que diz respeito ao acesso à *Internet* em banda larga, factor essencial para que estejamos no pelotão da frente da competição no domínio da inovação e do conhecimento.

*Aplausos do PS.*

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

**O Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações:** — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> Deputada Isabel Jorge, muito obrigado por ter trazido aqui este tema que, de facto, é da maior importância para o desenvolvimento do País e ao qual o Governo dá grande prioridade.

Portugal, no ano 2005, teve um crescimento muito acentuado no que diz respeito ao acesso à banda larga — é preciso todos termos consciência disso.

Em 2005, em Portugal, a média de penetração no acesso à banda larga era de 10,2% da população, isto é, um milhão e tal de pessoas com acesso à banda larga, o que confere com a média dos 25 Estados-Membros da União Europeia que é da ordem de 10,4%. Neste domínio, nós, em Portugal, situamo-nos mesmo um pouco acima da Alemanha, da Espanha ou da Itália. Desde o primeiro e o segundo trimestres de 2005 até agora, a progressão tem continuado ao mesmo ritmo.

Neste momento, somos um dos países da Europa com maior cobertura de infra-estruturas de acesso à *Internet*. É que, em 2005, 96% do território nacional já estava coberto pelo acesso à *Internet* e, até ao final deste ano, teremos coberto a totalidade do País. Espero também, dentro de muitos poucos dias, poder anunciar a ligação de todas as escolas em banda larga e, ainda, um aumento significativo no que

diz respeito ao número de utilizadores.

Poderia dizer que, neste momento, as nossas carências principais não são tanto ao nível de infra-estruturas, em que ainda é preciso fazer muito trabalho mas, fundamentalmente, ao nível de incentivar a população, os serviços, as empresas a fazerem uma utilização mais intensiva desta nova tecnologia, porque a disponibilidade existe.

Entendo que a matéria que tem que ver com a banda larga é uma imagem de marca do actual Governo que também está traduzida na apresentação inicial que fiz quando chamei a atenção para a importância do nosso sistema marítimo-portuário e do nosso sistema de logística para promover o desenvolvimento do País.

É que tem de haver um casamento entre o que são as nossas actividades económicas fundamentais e o apelo à utilização dos instrumentos de acesso à informação, às novas tecnologias, à Internet, à banda larga, nas várias frentes, como aquelas em que trabalha o Ministério das Obras Públicas. Isso é o que poderá promover o desenvolvimento do País, combater o pessimismo em que muitos teimam em querer mantê-lo afogado, pondo-lhe uma «tampa» para que as pessoas não se possam libertar, não possam ter confiança no futuro, não possam acreditar que o País vai dar a volta aos problemas que tem e que vai realizar-se como um país moderno e competitivo.

Para isso, há que resolver os problemas gravíssimos que hoje temos, mas há que apostar no desenvolvimento, na confiança, no optimismo e há que mobilizar os portugueses para esta tarefa.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, está terminado o primeiro ponto da nossa agenda de trabalhos para hoje.

Vamos passar ao segundo ponto que consta da discussão da proposta de resolução n.º 26/X — Aprova o Acordo entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Constituição de um Mercado Ibérico da Energia Eléctrica, assinado em Santiago de Compostela, a 1 de Outubro de 2004.

Começo por informar a Câmara que foi alterada a grelha de tempos inicialmente prevista para este debate. Assim, o tempo total é ampliado para 51 minutos, correspondendo à grelha E.

Para apresentar a proposta de resolução, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado Adjunto, da Indústria e da Inovação.

O Sr. **Secretário de Estado Adjunto, da Indústria e da Inovação** (António Castro Guerra): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Em 1 de Outubro de 2004, em Santiago de Compostela, o Ministro das Actividades Económicas e do Trabalho da República Portuguesa e o Ministro da Indústria, Comércio e Turismo do Reino de Espanha subscreveram o Acordo relativo à constituição de um Mercado Ibérico da Energia Eléctrica.

Em 17 de Novembro passado, o Conselho de Ministros aprovou os termos de uma resolução através da qual se propõe à Assembleia da República a aprovação daquele Acordo.

O que hoje nos convoca a este Plenário é obter das Sr.<sup>as</sup> e dos Srs. Deputados a aprovação da referida proposta de resolução.

Desde 1998 que as Administrações portuguesa e espanhola colocaram na agenda política o tema da integração dos respectivos sistemas eléctricos em linha com os grandes objectivos do Mercado Interno de Energia, nomeadamente, a segurança do abastecimento à escala supranacional e uma maior concorrência no mercado da electricidade.

Desde então até hoje, intensificaram-se em ambos os sentidos os fluxos de energia entre os dois países, ao abrigo de contratos bilaterais entre agentes de mercado, possibilitados pelas interligações que o diálogo entre a Rede Eléctrica portuguesa e a Rede Eléctrica espanhola vêm adensando.

Apesar disso, há ainda muito caminho a percorrer antes de termos o MIBEL, enquanto mercado organizado, a funcionar em pleno.

Tal não deve espantar-nos. Nenhum mercado nasce do dia para a noite. Todo o mercado, para funcionar bem, precisa de agentes económicos esclarecidos, de regras claras de funcionamento e de relacionamento, de um quadro institucional de funcionamento e de vias de comunicação que integrem o próprio mercado. O Acordo de Santiago de Compostela, que, hoje, vem a este Plenário, é instrumental para a criação destas condições no quadro do MIBEL.

Na sua Parte I — Disposições Gerais, este Acordo define os grandes objectivos e os princípios orientadores do MIBEL, bem como a tipologia de agentes económicos que nele vão operar.

A Parte II é dedicada ao OMIP, o Operador do Mercado Ibérico polo Português, que tem a responsabilidade da gestão do mercado a prazo, e ao OMIE, ou OMEL, como queiramos, o Operador do Mercado Ibérico polo Espanhol, que tem a responsabilidade da gestão do mercado diário e intra-diário.

Foi, ainda, acordado que estes dois operadores terão uma existência transitória, estando prevista a sua integração num único operador, o Operador do Mercado Ibérico (OMI).

Complementarmente, ainda na Parte II, definem-se as responsabilidades dos operadores de sistema dos dois países — Rede Eléctrica Nacional (REN) e Rede Eléctrica de Espanha (REE) —, no quadro

ibérico, com realce para a garantia e a segurança do fornecimento de energia através da gestão do serviço de ajuste de sistema.

Aqui se acorda, também, que as Partes se comprometem com objectivos de harmonização tarifária, em obediência aos princípios da aditividade tarifária, da transparência, da uniformidade e da recusa da subsídiação cruzada.

Um mercado com a complexidade do MIBEL tem de ser regulado e supervisionado. Por isso, a Parte III é dedicada à regulação e à supervisão do MIBEL, sendo relevantes nesta matéria, pela parte portuguesa, o papel da ERSE (Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos) e da CMVM (Comissão de Mercados de Valores Mobiliários) e, pela parte espanhola, o papel da CNE (Comissão Nacional de Energia) e da CNMV (Comissão Nacional de Valores Mobiliários).

Estas quatro instituições, em conjunto, através dos seus representantes, formarão o Conselho de Reguladores, com funções associadas à garantia de bom funcionamento do MIBEL.

A Parte IV trata dos procedimentos administrativos de autorização e inscrição dos agentes de mercado, definidos na Parte I, e a Parte V é dedicada às temáticas das infracções e sanções de mercado, bem como à jurisdição competente para aplicá-las.

Tenhamos consciência de que, com a mera aprovação deste Acordo, ou seja, no dia seguinte à aprovação deste Acordo, não teremos o MIBEL a funcionar em pleno. Contudo, a sua aprovação é fundamental para que se dêem passos seguros tendo em vista o seu funcionamento pleno, em particular, para que se concretize, num horizonte de curto prazo, o que foi acordado na Cimeira Luso-Espanhola de Évora, realizada nos passados dias 18 e 19 de Novembro.

Do que é que estamos a falar, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados?

Refiro-me à criação do Conselho de Reguladores, que deverá: emitir parecer sobre as propostas de regras de mercado do OMIP/OMIClear, até 15 de Março de 2006; elaborar uma proposta conjunta dos mecanismos de gestão das interligações, também até 15 de Março de 2006; e elaborar uma proposta conjunta de harmonização dos mecanismos de garantia de potência, até 1 de Novembro de 2006.

Refiro-me também: à publicação, em cada país, de um dispositivo legal que estabeleça as condições e a obrigação de aquisição de energia pelos distribuidores ou comercializadores regulados de cada país no OMIP/OMIClear, que deverá ser, durante 2006, pelo menos 5% da energia vendida a clientes regulados, desde 1 de Junho de 2006, data da entrada em funcionamento do mercado a prazo;

À elaboração de um programa de convergência regulatória, de acordo com a legislação europeia e com o princípio de assimetria de abertura dos mercados nacionais, a apresentar à próxima cimeira luso-espanhola;

Ao compromisso de reforçar as interligações entre Portugal e a Espanha, com a construção das ligações Algarve/Andaluzia e do eixo internacional do noroeste, a estarem concluídas até final de 2011, bem como do eixo internacional do nordeste, para o que foram instruídas a Rede Eléctrica Nacional (REN) e a Rede Eléctrica de Espanha (REE), no sentido de iniciarem os estudos de interligação e fixarem um calendário de implementação.

Pelas razões expostas, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, em nome do Governo, solicitamos a VV. Ex.<sup>as</sup> a aprovação do Acordo relativo à constituição de um Mercado Ibérico da Energia Eléctrica, subscrito, em 1 de Outubro de 2004, na Cimeira Luso-Espanhola, em Santiago de Compostela, pelo Ministro das Actividades Económicas e do Trabalho, da parte da República Portuguesa, e pelo Ministro da Indústria, Comércio e Turismo, da parte do Reino de Espanha.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado António Pires de Lima.

O Sr. António Pires de Lima (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado Adjunto, da Indústria e da Inovação, como é óbvio, concordamos com este Acordo, sobre o qual me pronunciarei mais à frente.

Agora, quero aproveitar para perceber qual é a posição do Governo relativamente à execução do Acordo, porque, como disse o Sr. Secretário de Estado, e bem, sobre o MIBEL fala-se desde há muitos anos, desde 1998, e estamos no início de 2006.

Houve passos importantes do ponto de vista formal, nomeadamente a XX Cimeira Luso-Espanhola, em Outubro de 2004, onde o governo português (na altura, do PSD/CDS-PP) pôde acordar com o Governo espanhol a formalização deste Acordo. Mas aquilo que é importante para os consumidores e para a indústria é que este Acordo deu origem, de facto, a um mercado, que é um processo que se tem dilatado no tempo.

Nesse sentido, o que gostaria de saber é se se confirma que, a meio deste ano, em Junho de 2006, o Mercado a Prazo e o Mercado Spot (diário), ou seja, o OMIP e o OMEL, vão, de facto, entrar em funcionamento, porque este é um passo decisivo para que este mercado possa tornar-se realidade — e estava previsto que este passo pudesse ser dado em 1 de Junho de 2006.

Gostaria, pois, de saber se o Governo espanhol e o Reino de Espanha mantêm — e podem confirmar, dado que estamos no início do ano — o arranque do Mercado a Prazo e do Mercado Spot, para o meio

deste ano, e também quando é que a entidade reguladora se vai fundir com a espanhola e em que termos.

Portanto, mais do que falarmos, em termos genéricos, sobre a necessidade do MIBEL, que partilhamos em absoluto, gostaria de aproveitar a sua presença aqui para esclarecer alguns aspectos práticos da execução deste mercado, nomeadamente a curto prazo, com o tema dos operadores a Prazo e Spot, que é suposto arrancarem durante o ano de 2006.

*Aplausos do CDS-PP.*

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

O Sr. **Agostinho Lopes** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado Adjunto, da Indústria e da Inovação, uma primeira questão é formal. O debate que estamos a travar incide sobre um Acordo que estabelece, no seu artigo 1.º, n.º 5, que «o MIBEL iniciará o seu funcionamento antes de 30 de Junho de 2005», o que é uma manifesta impossibilidade. A minha pergunta é se esta proposta de resolução não deveria ser acompanhada da correcção efectuada depois da Cimeira Luso-Espanhola, de 18 e 19 de Novembro último, a qual estabeleceu uma nova data. Caso contrário, estamos a debater um Acordo que contém uma formulação errada.

Em segundo lugar, gostaria que o Sr. Secretário de Estado me dissesse quais os custos do operador português até ao final de 2005 e já no presente ano. Um jornal noticiou que, até ao final de 2005, os custos fixos anuais seriam da ordem dos 3 milhões de euros. Faço-lhe esta pergunta, Sr. Secretário de Estado, pois a mesma questão, colocada ao Sr. Ministro, na passada terça-feira, em sede de comissão, não obteve qualquer resposta.

Uma terceira questão diz respeito a um artigo que estabelece a harmonização tarifária. Neste artigo, diz-se que as Partes tenderão a fazer esta harmonização e, depois, que, no prazo de um ano após a entrada em funcionamento do MIBEL, será desenvolvido um plano, mas não se estabelece qualquer prazo, nem data, para a concretização, de facto, da harmonização tarifária. Era isso que gostaria que o Sr. Secretário de Estado me esclarecesse.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado Adjunto, da Indústria e da Inovação.

O Sr. **Secretário de Estado Adjunto, da Indústria e da Inovação**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado António Pires de Lima, sobre a questão essencial que me coloca, ou seja, para quando efeitos práticos decorrentes da aprovação deste Acordo, é com gosto que o informo que, na sequência da Cimeira Luso-Espanhola de Évora, realizada nos passados dias 18 e 19 de Novembro, foram calendarizadas algumas iniciativas que vão claramente conduzir a efeitos práticos adicionais para além daqueles que já existem no real funcionamento do mercado.

Estou a referir-me a quê? A que, no dia 24 deste mês, o Conselho de Reguladores reunirá em Lisboa, para estudar os regulamentos do mercado OMIP, ou seja, as regras de funcionamento do próprio Mercado a Prazo. Trata-se de uma reunião crucial, de onde emergirá a emissão de um parecer, fundamental para que os regulamentos sejam formalmente aprovados e, portanto, essa peça seja integrada na ordem regulamentar interna e também ibérica, para que o Mercado a Prazo possa funcionar.

Nessa mesma Cimeira de Évora ficou também estabelecido que, até 15 de Março, seja elaborada uma proposta conjunta dos mecanismos de gestão das interligações, o que é fundamental para que o mercado funcione, e que, até 1 de Novembro de 2006, seja elaborada uma proposta conjunta de harmonização dos mecanismos de garantia de potência.

Refere-se igualmente que, no plano das transacções, as Partes se comprometeram a publicar legislação, por forma a que, pelo menos 5% da energia transaccionada pelos operadores regulados, seja transaccionada no OMIP/OMIClear — no fundo, pretende-se criar liquidez ao próprio mercado.

Quer isto dizer que estas transacções servirão para testar o próprio funcionamento do mercado, estando previsto na próxima cimeira alargar a dimensão das transacções, assumidas bilateralmente.

Também se fixou, na Cimeira de Évora, o compromisso — aliás, decorrente do próprio Acordo — de que as entidades reguladoras elaborarão uma proposta de harmonização de natureza regulamentar e regulatória, a ser apresentada à próxima cimeira luso-espanhola.

Nesta mesma Cimeira de Évora, deram-se igualmente passos firmes, no sentido de a Rede Eléctrica Nacional e a Rede Eléctrica de Espanha, sob a orientação dos governos, intensificarem as interligações, que são fundamentais para que o mercado funcione. Estou a referir-me a quê? Para além da densidade das inter-relações que já existem e de que posso dar-vos conta através de informação que aqui tenho, ao compromisso assumido de que, a norte do País, se criariam mais duas linhas de interligação com Espanha e, para resolver o problema difícil do Algarve, à criação da ligação Algarve/Sevilha, que é fundamental para a segurança do abastecimento do próprio Algarve.

Quanto às questões colocadas pelo Sr. Deputado Agostinho Lopes, quero dizer-lhe que, do ponto de

vista formal, o Sr. Deputado tem toda a razão. Não serei a pessoa mais indicada para responder-lhe, mas sempre lhe direi que o mercado, do ponto de vista real, já existe. Posso, aliás, referir-lhe quais são e como têm evoluído as transacções que têm sido feitas e como têm evoluído as interligações. Só que têm sido feitas no plano de contratos bilaterais.

Ora, o que este Acordo nos traz é a criação de condições para a criação do mercado organizado, ou seja, do OMIP/OMIClear, já que o OMEP já existe.

De resto, gostaria de dizer-lhe que este Acordo já foi ratificado pela Espanha, em 26 de Abril de 2005; nós é que estamos em falta.

Quanto aos custos do operador, neste momento, não tenho aqui os números, mas eles rondam os valores que referiu. Não quero inventar números, mas terei muito gosto em fazer-lhos chegar, dizendo-lhe qual foi o orçamento do ano passado e qual é o orçamento estimado para o ano corrente. Porém, sempre lhe direi que o que está previsto nesta matéria é que, durante a fase transitória, a tarifa geral do sistema financie os custos do OMIP, mas que, a partir daí, o próprio mercado tenha de gerar receitas no sentido de ele ser auto-suficiente em termos de funcionamento.

Ou seja, está, de facto, previsto neste Acordo um mecanismo transitório de financiamento, que passará a definitivo, no sentido de que deixará de ser a tarifa a financiar o próprio mercado para ser o mercado a autofinanciar-se com as inscrições dos agentes económicos que vão fazer parte do próprio mercado.

Quanto à questão da harmonização tarifária, de facto, ela está prevista no Acordo, sendo que também na Cimeira de Évora se assumiram compromissos firmes nessa matéria. Os reguladores têm a obrigação, porque têm conhecimento do que se acordou em Évora, de, até à próxima cimeira luso-espanhola, apresentarem propostas concretas no sentido dessa harmonização.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra o Sr. Deputado Carlos Páscoa Gonçalves, na qualidade de relator da Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional.

O Sr. Carlos Páscoa Gonçalves (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: A proposta de resolução n.º 26/X aprova o Acordo entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Constituição de um Mercado Ibérico da Energia Eléctrica, assinado em Santiago de Compostela, a 1 de Outubro de 2004.

A proposta de resolução agora analisada é o corolário do Acordo assinado, no dia 1 de Outubro de 2004, pelo Ministro das Actividades Económicas e do Trabalho, de Portugal, e pelo Ministro da Indústria, Comércio e Turismo, de Espanha, no âmbito da XX Cimeira Luso-Espanhola.

O Acordo contido na proposta de resolução n.º 26/X encontra-se estruturado em seis partes, a saber: Parte I — Disposições gerais; Parte II — Disposições específicas; Parte III — Mecanismos de regulação, consulta, supervisão e gestão; Parte IV — Autorização e inscrição dos Agentes e Garantia de Abastecimento; Parte V — Infracções, sanções e jurisdição competente; e Parte VI — Disposições finais.

No âmbito da parte das «Disposições gerais», deve realçar-se que o Mercado Ibérico da Energia Eléctrica (MIBEL) «é formado pelo conjunto dos mercados organizados e não organizados nos quais se realizam transacções ou contratos de energia eléctrica e se negoceiam instrumentos financeiros que têm como referência essa mesma energia, bem como por outros que venham a ser acordados», sendo reconhecido por ambas as Partes como um mercado único, no qual todos os agentes terão igualdade de direitos e obrigações.

As Partes comprometem-se, no artigo referente aos «Princípios orientadores», a promover, no âmbito do MIBEL, a transparência, livre concorrência, objectividade e liquidez, autofinanciamento e auto-organização dos mercados.

Na Parte II do Acordo, salienta-se a criação de um Operador do Mercado Ibérico que, após dois anos de funcionamento do MIBEL, deverá absorver o Operador do Mercado Ibérico polo português e o Operador do Mercado Ibérico polo espanhol.

O Acordo prevê, ainda, a harmonização das estruturas tarifárias, mediante os acordos que as Partes entendam como necessários, devendo as Partes, para tal, no prazo máximo de um ano, a partir da entrada em funcionamento do MIBEL, desenvolver um plano que leve a essa harmonização.

No que respeita aos mecanismos de regulação, consulta, supervisão e gestão — que é a Parte III —, o Acordo prevê a criação de um mecanismo de supervisão do MIBEL, constituído, por parte de Portugal, pela Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) e Comissão de Mercados de Valores Mobiliários (CMVM), e, por parte de Espanha, pela Comissão Nacional de Energia (CNE) e Comissão Nacional de Valores Mobiliários (CNMV).

As Partes prevêem a criação de um Comité de Gestão Técnica e Económica do MIBEL, integrado por representantes dos operadores dos sistemas e dos mercados a fim de gerir a comunicação e o fluxo de informação necessários entre os vários operadores, assim como facilitar a gestão corrente das suas actividades.

No referente à Parte IV do Acordo, estão previstos os procedimentos administrativos de autorização e de inscrição dos agentes.

No Parte V do Acordo prevêem-se, entre outros, as infracções relativas à violação das regras do

MIBEL e respectivas sanções. Estas serão definidas na legislação interna de cada uma das Partes, respeitando, no entanto, as disposições definidas no Acordo.

O Acordo define, ainda, o procedimento sancionatório e jurisdição competente.

Por último, na Parte VI (Disposições finais), prevê-se a criação de uma comissão de acompanhamento com vista à resolução de divergências relativas à interpretação do Acordo em análise. O Acordo possibilita a celebração de protocolos adicionais.

O Acordo entrará em vigor na data de recepção da última notificação de que foram cumpridos os requisitos de Direito interno de ambas as Partes, necessárias para o efeito, de onde decorre, naturalmente, não só o presente relatório como a ratificação do Acordo pela Assembleia da República, através da proposta de resolução n.º 26/X.

*Aplausos do PSD.*

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

O Sr. **Luís Braga da Cruz** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Com a proposta de resolução n.º 26/X pede-se à Assembleia da República que aprove o Acordo celebrado entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha, para a constituição de um Mercado Ibérico de Energia, o qual, como já hoje foi aqui referido, fora assinado em Santiago de Compostela, em Outubro de 2004.

Este documento já tinha sido objecto de ratificação pelas Cortes Espanholas em meados de 2005, sendo a falta de ratificação portuguesa invocada por alguns como factor que condicionava a plena entrada em vigor do MIBEL.

Com este acto parlamentar português, damos um sinal inequívoco de que estamos todos empenhados em que o MIBEL, desta vez, é mesmo para avançar. É-me grato, pessoalmente, recordar os antecedentes. A iniciativa de criar o MIBEL decorreu de uma constatação óbvia: a de que a Península Ibérica podia ser entendida como um subsistema do futuro mercado ibérico de energia na União Europeia.

Desde o ano da nossa adesão comum, em 1986, a economia do nosso país está cada vez mais implicada com a economia do país vizinho, tanto ao nível das trocas comerciais, como na relação entre as empresas ou, ainda, na busca de parcerias para robustecer a actuação complementar e, por vezes, comum, em relação a mercados terceiros.

A economia do país vizinho está a atravessar um bom momento, do qual podemos tirar partido se pensarmos no mercado ibérico, sem preconceitos, como uma expansão natural do nosso estreito mercado interno português.

A função dos governos respectivos neste contexto é a de criar condições favoráveis ao desempenho das empresas dos nossos dois países, sendo a energia um dos elementos mais decisivos para garantir equidade de condições de operação dos respectivos agentes.

Foi com esta orientação política que o XIV Governo — a que me orgulho de ter pertencido — propôs ao Governo de Espanha a celebração de um protocolo de colaboração entre as duas administrações, o qual tive o privilégio de assinar com o Ministro Rodrigo Rato, em 14 de Novembro de 2001.

Neste gesto de natureza política, pontuava-se uma tripla orientação: em primeiro lugar, reforçar as condições de interligação das duas redes eléctricas para reduzir o grau de isolamento a que os dois sistemas estavam votados. Como tenho referido, muitas vezes, tratava-se quase de duas ilhas eléctricas, sem ligação entre si.

Em segundo lugar, criar um clima de encontros regulares entre as duas administrações que facultasse um longo caminho de convergência de práticas e de harmonização de procedimentos.

Em terceiro lugar, estabelecer as condições objectivas para o funcionamento de operadores de mercado em cada um dos países.

Começou-se a trabalhar, seriamente, neste sentido.

Alguma descontinuidade pode ser identificada na actuação do Governo que se seguiu, apesar do memorando de entendimento, assinado na Cimeira da Figueira da Foz, dois anos depois, em Novembro de 2003. Nesta Cimeira, fixavam-se novos calendários para a entrada em marcha do MIBEL.

A Cimeira de Santiago, de Outubro de 2004, assinou o Acordo que, agora, nos é proposto para aprovação.

Entretanto, devemos recordá-lo, o excelente *Livro Branco sobre a Reforma do Quadro Regulatório da geração eléctrica em Espanha*, apresentado em Junho de 2005, veio introduzir alguma expectativa no país vizinho. Porém, quase em simultâneo, ocorre a OPA da Gás Natural sobre a maior *utility* eléctrica espanhola — a ENDESA — o que constituiu novo factor de instabilidade para o sector. E podemos dizer também que esse *Livro Branco* ainda precisa de ser assimilado e aprovado em Espanha — o que acabou por ter implicações sobre o calendário do MIBEL.

O actual Governo, pela resolução de Conselho de Ministros n.º 169/2005, de 24 de Outubro de 2005, definiu a sua estratégia nacional para a energia e nela proclama uma posição pró activa para o aprofundamento do MIBEL. Considera que estão, agora, criadas as condições de estabilidade para prosseguir

com determinação e pôr em funcionamento este mercado, mas não só, de o alugar ao gás natural, como foi anunciado em Abril desse ano, de 2005, pelos governos dos dois países.

O que é, então, necessário fazer?

Em primeiro lugar, é necessário construir o quadro de reciprocidade e de harmonização dos instrumentos regulatórios, nomeadamente a nível do cálculo e da fixação das tarifas — um dos principais obstáculos a que o MIBEL possa atingir os seus objectivos num futuro mais de médio prazo.

Com o MIBEL, o espaço ibérico passa a representar um importante mercado regional, com efeitos ao nível da liberalização do mercado de energia; do reforço da capacidade de tráfego de energia nas redes; da criação de condições para o desenvolvimento da concorrência; mas ainda para o incremento e a penetração das energias renováveis nos dois sistemas; para a promoção de uma maior eficiência energética; e para cuidar melhor das incidências ambientais dos novos centros electroprodutores.

Mas com a extensão do MIBEL ao sector gasista podem também ser alcançadas melhores condições para o aprovisionamento, recepção armazenamento, distribuição e comercialização de gás natural.

Como o Governo português anunciou, está em preparação legislação para atenuar a carga que, no uso geral do sistema, tem penalizado os consumidores industriais em Portugal — e isto sem reduzir a competência da entidade reguladora da energia (ERSE).

Esta preocupação inscreve-se num princípio mais geral, também consagrado neste Acordo, no sentido de harmonização tendencial da estrutura tarifária em ambos os países. Esta é, na minha opinião, uma das questões maiores.

Concluindo: já ficou demonstrado que o MIBEL não se cria num só momento, vai-se construindo, a meu ver, de baixo para cima. No entanto, só pode haver avanços se forem criadas condições objectivas para que se progride, de facto. Ora, é isto que, justamente, passa a acontecer a partir de hoje.

Têm ocorrido reuniões entre as administrações. O calendário está definido. Os nossos parceiros espanhóis, através do pólo espanhol do Operador de Mercado Ibérico (OMIE), como entidade gestora do mercado diário, tem tudo a postos para a entrada em funcionamento deste, a partir de 30 de Junho de 2006 — como o Sr. Secretário de Estado, ainda agora, nos recordou.

Importa, ainda, referir que o operador de mercado ibérico a prazo terá a sua sede em Portugal e terá como entidade gestora o pólo português do Operador de Mercado Ibérico (OMIP).

Entretanto, são cometidas funções de supervisão do MIBEL aos dois reguladores e fica consagrado um prazo de dois anos para constituir um único operador em toda a Península Ibérica.

Em resumo: um dos mais importantes objectivos do MIBEL é, justamente, abrir o mercado eléctrico e criar condições de solidez e de sustentabilidade para as nossas empresas. Estou certo de que a liberalização do mercado ibérico será benéfica, não só para as empresas do sector de energia mas para toda a nossa economia.

*Aplausos do PS.*

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

O Sr. **Carlos Poço** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: O Governo apresenta à Assembleia da República a proposta de resolução n.º 26/X, para ratificar o Acordo entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a constituição de um mercado ibérico da energia eléctrica, assinado em Santiago de Compostela, em 1 de Outubro de 2004, pelo governo PSD/CDS-PP.

Este Acordo permite criar um mercado de electricidade comum a Portugal e a Espanha e constituirá, seguramente, um marco na construção do mercado interno da energia da União Europeia e a aplicação das disposições da Directiva 2003/54/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Junho de 2003, sobre normas comuns para o mercado interno da electricidade, favorecendo o intercâmbio e a concorrência entre as empresas do sector.

Os primeiros passos formais para se chegar a este Acordo foram dados, em 1998, através de um Memorando de Acordo...

**Vozes do PSD:** — Bem lembrado!

O **Orador**: — ... e, em 2001, através de um Protocolo de Colaboração entre as Administrações Espanhola e Portuguesa, em que se estabeleceram condições para a criação do mercado da electricidade.

Em 20 de Janeiro de 2004, é assinado, em Lisboa, um Acordo para a Constituição do Mercado Ibérico de Energia Eléctrica. A 1 de Outubro de 2004, é assinado, em Santiago de Compostela, o Acordo para a Constituição de Um Mercado Ibérico da Energia Eléctrica.

Congratulamo-nos com o facto de o Governo apresentar este Acordo para ratificação, que é um passo, embora apenas formal, fundamental para demonstrar que o Governo anterior e o actual estão de acordo quanto à sua importância para Portugal, até porque o Congresso dos Deputados de Espanha já o fez, há algum tempo.

Temos consciência das dificuldades de implementação e de concretização do MIBEL, que encontra as mais diversas barreiras ao contrariar muitos interesses instalados. Confiamos que o Governo tudo tem feito e continuará a fazer para ultrapassar os obstáculos existentes.

O MIBEL, ao integrar os sistemas eléctricos da Península Ibérica e ao colocar os agentes do sector a operar num mercado comum de 53 milhões de consumidores em livre concorrência, em condições de igualdade, transparência e objectividades, beneficiará, em primeiro lugar, estes consumidores e, em segundo, as empresas operadoras onde todos terão igualdade de direitos e obrigações. Maior mercado e mais concorrência significarão, seguramente, melhores condições para os consumidores, o que se traduzirá em melhores serviços e melhor qualidade do serviço prestado, e dará um contributo à melhoria da competitividade das empresas portuguesas.

Tratando-se de um Acordo do maior interesse para Portugal, para os operadores do sector de electricidade, e por permitir melhorar as condições de fornecimento e qualidade para os consumidores portugueses e, ainda, por contribuir para a melhoria da competitividade das empresas, o Grupo Parlamentar do PSD congratula-se com esta iniciativa do Governo. Por isso, votará, naturalmente, a favor da ratificação do Acordo entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Constituição de Um Mercado Ibérico da Energia Eléctrica.

*Aplausos do PSD.*

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

O Sr. **Agostinho Lopes** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: É fácil fazer ironia com o MIBEL... Quando as diplomacias de um dos países precisam de uma cimeira para esconder qualquer facto mais desagradável no plano interno, ou de um evento mediático para mostrar os seus primeiros-ministros, e não sabem o que é que hão-de fazer lá vem uma cimeira ibérica e nova data para o MIBEL... Já vamos em quatro!!

Mas o MIBEL é também o que poderíamos denominar do paradoxo energético português. O MIBEL tem já uma longa prateleira de documentos: um Memorando de Acordo, um protocolo de colaboração, um memorando de entendimento, um Acordo propriamente dito e a Acta da Cimeira de 18 e 19 de Novembro. E, com tanto documento, não existe!!...

Já no sector energético português as negociações e as negociatas, os entendimentos, os acordos e os protocolos a que vimos assistindo existem, mas não têm documentos que os suportem, conforme afirmação do Sr. Ministro da Economia, na passada terça-feira. É tudo «31 de boca»...!

O problema é que o MIBEL não dá vontade de rir aos consumidores domésticos e à grande maioria das empresas portuguesas que já o estão a pagar caro e mais caro o vão pagar, no futuro.

Vendido sob a propaganda de melhores serviços e tarifas mais baixas, o que decorreria da livre escolha por cada consumidor do vendedor de quilowatt, isso é uma fraude política que se procura inculcar na opinião pública, porque o MIBEL é fundamentalmente o «véu» com que se força a liberalização e a privatização dos mercados de energia eléctrica em Portugal e na Espanha.

Estamos já todos a pagar os custos desta forcada liberalização e privatização em curso. Entre outras coisas, são as tarifas que vão aguentar com os custos da extinção dos contratos de aquisição de energia. São as tarifas que estão e vão aguentar com os custos do funcionamento do Operador. Confirmou, agora, o Sr. Secretário de Estado os 2 milhões de euros fixos, anuais, até ao momento — e, segundo parece, em 2006, esta verba provavelmente triplicará...!

Aí estão os brutais aumentos anunciados pelo Sr. Ministro da Economia na semana passada! Aliviando os consumidores de alta tensão, passa a factura para os consumidores domésticos; aliviando as grandes empresas, agrava novamente a situação das micro e pequenas empresas, que já tinham sido a faixa de consumidores mais penalizada desde 1998.

Tudo isto sem reduzir os diferenciais de 40% a 50% que nos distanciam das tarifas espanholas, o que penaliza fortemente a economia nacional.

Mas que fazer? Para que a EDP, a Iberdrola e outros apresentem vultuosos lucros e façam chorudas distribuições de dividendos alguém tem de pagar.

Outro e não menos importante problema é o da impossibilidade de o MIBEL, pelo menos no quadro dos seus princípios orientadores, se basear na transparência e na livre concorrência. Foi o Presidente da Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) que o veio recentemente dizer face ao domínio monopolista do mercado ibérico por duas empresas que dominam dois terços da produção. O Presidente da Rede Eléctrica Nacional (REN) também afirmou que o MIBEL não será transparente enquanto não forem eliminadas as assimetrias tarifárias e de regulação com a Espanha.

A estas questões o acordo nada ou quase nada diz. Nada há de concreto sobre a harmonização da regulação para lá da constituição do conselho de reguladores. Não há praticamente nada em relação à harmonização tarifária para lá da vaga fórmula para que tenderá e, passado um ano, as partes desenvolverão um plano que, como o Sr. Secretário de Estado acabou aqui de referir, não tem prazo nem data para ser finalizado.

O pior é que mesmo que se fizesse a harmonização da regulação e das tarifas ela seria completamente subvertida pelo poder da estrutura oligopolista de um mercado onde duas empresas, como já referi, controlam dois terços da produção.

Ora, sobre isto o acordo diz «zero»! E a situação será agravada com a concretização que está em curso, ou seja, a OPA da Gás Natural sobre a Endesa, que poderá produzir o terceiro maior operador a nível mundial e o reforço, com a participação activa do Governo português, das posições da Iberdrola e de outras no sistema eléctrico português, o que também está aceleradamente em curso.

Se o MIBEL for concretizado por uma questão de aparência de mercado, é óbvio que pouca ou nenhuma convergência de regulação de políticas de concorrência e de fixação de tarifas haverá, porque será um jogo completamente viciado à partida. Mas constitui — devemos dizê-lo — um precioso «cavalo de Tróia» para o assalto dos capitais espanhóis ao sector estratégico nacional.

*Applausos do PS.*

O Sr. Presidente: — Também para uma intervenção, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Alda Macedo.

A Sr.<sup>a</sup> Alda Macedo (BE): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup>. Deputadas e Srs. Deputados: O debate acerca dos termos do acordo para a constituição do mercado ibérico de energia, além de equacionar o conteúdo do texto que é submetido à apreciação, tem necessariamente que tomar em consideração as perspectivas da União Europeia para a energia e o contexto da evolução das políticas de energia em Portugal.

Estes pressupostos é que permitem atribuir significado aos termos do acordo e clarificar aquilo que é a questão que consideramos mais importante neste momento: a implementação do MIBEL vai ou não significar, para portugueses e espanhóis, uma alteração de fundo em matéria de política de tarifas e, portanto, um agravamento significativo dos custos de electricidade?

Chegar a uma resposta clara a esta questão passa por trazer ao debate a memória do papel do serviço público de energia em Portugal. Foi o serviço público de energia que constituiu, nos anos posteriores a 1974, um factor imprescindível de desenvolvimento no nosso país; permitiu garantir a generalização do acesso a bens de conforto; foi condição de investimento na melhoria da rede de distribuição e de políticas tarifárias capazes de garantir as condições necessárias ao desenvolvimento regional e de sustentação da actividade económica.

Hoje, uma parte significativa do défice financeiro acumulado com a energia de mais de 400 milhões de euros deve-se, reconhecidamente, ao sobrecusto com os municípios e as regiões autónomas, e está certo que seja assim, porque este é o custo de uma relação solidária com as regiões e os municípios em situação de desvantagem.

A escolha de uma estratégia que toma em linha de conta ponderações políticas como o desenvolvimento regional, a sustentabilidade dos consumos industriais, a prioridade do investimento em novas fontes de energia, a segurança e eficiência da produção e distribuição de electricidade dependem em absoluto da capacidade dos órgãos de poder político determinarem essas escolhas.

A segurança e eficiência das redes de produção e distribuição, a sustentabilidade ambiental das opções pelas fontes de energia, a garantia de democracia no acesso aos bens associados ao consumo de energia, a relação de suporte entre as políticas de energia e a promoção do desenvolvimento económico são os argumentos que regem em desfavor da liberalização da energia a que temos vindo a assistir ao longo dos últimos anos e que constitui a continuidade da orientação política entre o PSD e o PS.

Para prejuízo destes argumentos fundamentais, tem vindo a ser concretizado o percurso da mercantilização da energia, com modalidades diferentes em Portugal e no Estado espanhol, tendo em comum a atracção fatal da inevitabilidade em que se transformou a unificação do mercado europeu.

Uma das peças fundamentais do acordo entre o Estado português e o Estado espanhol relaciona-se, em nossa opinião, com a questão da harmonização das estruturas tarifárias com os princípios orientadores para as tarifas e o papel do conselho de reguladores na implementação desta harmonização.

A mercantilização da energia associada à criação do mercado único tem como primeira consequência o princípio que se encontra claramente explicitado no texto do acordo do MIBEL de que as tarifas devem «reflectir os custos realmente incorridos no abastecimento de energia eléctrica».

Trata-se, portanto, da inclusão na factura final ao consumidor das taxas de utilização do espaço público, de acesso e utilização das redes de transporte, de custos com o fornecimento dos serviços do sistema ou do fornecimento de reserva de potência.

O que isto significa é que, tal como a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos já anunciou para Portugal, os próximos anos deverão corresponder a uma escalada dos preços da energia, de forma a cobrir não só o défice acumulado ao longo dos últimos anos, mas sobretudo de forma a garantir a valorização das empresas do sector energético no mercado de valores.

Muitos têm defendido a ideia de que a existência de uma entidade reguladora, que no caso do MIBEL se concentra no Conselho de Reguladores Ibérico, seria a forma de introduzir um instrumento de regulação no mercado. No entanto, aquilo que tem acontecido é que justamente os reguladores são eles pró-

prios determinados pelas margens de negócio já fixadas pelo mercado, não a sua fonte de equilíbrio.

Um serviço público assegura direitos aos cidadãos. Um mercado, seja ele único ou parcelado, assegura aos investidores o retorno do investimento.

O acordo para o MIBEL representa, no essencial, um passo decisivo para a liberalização da energia e, consequentemente, um agravamento das tarifas que serão pagas pelos consumidores públicos e privados, domésticos e industriais.

Este é um processo que só beneficia os accionistas das empresas. É um processo contrário à promoção da equidade do desenvolvimento, contrário ao combate aos processos de desertificação regional, contrário à promoção do emprego, contrário à correcção das desigualdades, contrário ao investimento nas novas fontes de energia renovável.

Conta, portanto, com a nossa oposição.

A Sr.<sup>a</sup> Ana Drago: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Igualmente para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado António Pires de Lima.

O Sr. António Pires de Lima (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, Srs. Deputados: A ratificação deste acordo agora proposto pelo Governo socialista permite dar continuidade a um trabalho iniciado há oito anos e que tem conciliado e conjugado esforços de diferentes governos, de diferentes forças políticas, do PS, do PSD e também, na parcela que nos diz respeito, do CDS.

A primeira nota que quero deixar é no sentido de saudar esta consistência de diferentes governos portugueses, que, suportados por diferentes forças políticas, permitiram ter-se chegado ao ponto de, no ano passado, através do governo PSD/CDS, ter-se dado um passo decisivo de acordo relativamente à realização do MIBEL.

Não se trata de uma coincidência de somenos, porque, no passado, forças políticas como o CDS e o PS tiveram posições muito distintas relativamente a princípios que agora estão subjacentes à realização deste acordo.

O Sr. Nuno Magalhães (CDS-PP): — Bem lembrado!

O Orador: — O MIBEL é claramente a assumpção de que o princípio de livre concorrência, mesmo aplicado a serviços públicos, e políticas liberais podem e devem ser seguidas no sentido de promoverem a eficiência dos mercados, com ganhos significativos relativamente aos consumidores portugueses e espanhóis, que vão ser servidos por este mercado comum.

Nesse sentido, o CDS saúda o facto de agora competir ao Partido Socialista, depois das políticas estatistas que seguiu durante 20 anos e que tão bem representadas foram por alguns governantes seus, que agora até se sentam na primeira fila da bancada do Grupo Parlamentar do Partido Socialista,....

O Sr. Nuno Magalhães (CDS-PP): — Exactamente!

O Orador: — ... realizar propostas que durante muitos anos só o CDS e, às vezes, o PSD defendiam nesta Casa. Sejam bem vindos!

O Sr. Nuno Magalhães (CDS-PP): — Muito bem!

O Orador: — Embora percebamos a coerência das posições do PCP e do Bloco de Esquerda, é evidente que não podemos concordar com a ideia de que mercados protegidos, fechados à concorrência, melhor servem o interesse público. A verdade é que nos países onde foi aplicada a vossa famosa ou famigerada receita assistiu-se à falência desses mesmos serviços públicos.

O Sr. Nuno Magalhães (CDS-PP): — Exactamente!

O Orador: — A teimosia em apostar em modelos estatistas e protegidos não revela, do meu ponto de vista, especial inteligência — e isto não é, nem pretende ser, uma ofensa.

Temos dificuldade em compreender que este Governo socialista, tendo assumindo a construção deste espaço único de concorrência na área da energia, não seja coerente no sentido de promover a competitividade das empresas portuguesas neste mesmo espaço, agarrando-se até a noções de espaço de concorrência interna, só do mercado português, para justificar determinadas decisões como as que vimos defender relativamente à EDP, nomeadamente no sentido de não permitir a junção do gás à EDP.

Do nosso ponto de vista, é aqui que existem divergências profundas — que não vão ser o mote do meu discurso, pois já esta semana, em Comissão, critiquei suficientemente o Sr. Ministro —, pois enten-

demos que, se para o Governo socialista o MIBEL é uma realidade, ou vai tornar-se uma realidade no curto prazo, as propostas e as decisões do Governo socialista deviam estar orientadas por esta realidade e não por uma que já está ultrapassada, que é a do mercado interno português.

Uma vez que existe este consenso generalizado entre PS, PSD e CDS relativamente à matéria que nos traz aqui, o acordo do MIBEL, voltamos a deixar nota da nossa preocupação relativamente à execução desse mercado ibérico. Por isso, folgámos saber, pelas respostas que o Sr. Secretário de Estado deu, da preocupação de calendário que existe relativamente aos mercados a prazo, que são um ponto decisivo de execução do MIBEL. Pela sua resposta, Sr. Secretário de Estado, percebi — creio não estar enganado — que ainda este ano estes mercados estarão em funcionamento.

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Muito bem!

O **Orador**: — Para nós, isso é muito importante.

Assim como será importante que, durante este ano, se conheçam calendários exactos relativamente ao funcionamento da entidade reguladora e a toda a regulamentação técnica que permita a concretização do MIBEL.

O CDS vai, pois, votar favoravelmente o acordo que aqui nos é proposto para ratificação, tanto mais que foi um governo nosso que o concretizou na XX Cimeira Luso-Espanhola.

*Aplausos do CDS-PP.*

O Sr. **Presidente**: — Ainda para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Francisco Madeira Lopes.

O Sr. **Francisco Madeira Lopes** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Secretários de Estado: Mais uma vez, o MIBEL, o Mercado Ibérico de Electricidade, volta à discussão nesta Assembleia da República.

De facto, como alguém disse, o MIBEL tem já uma longa história, tendo começado pelo memorando-acordo de 1998, passando por um protocolo de colaboração de 2001, um memorando de entendimento de 2003, uma directiva do Parlamento Europeu também de 2003, um primeiro acordo, assinado em Janeiro de 2004 e depois outro, assinado em Outubro de 2004, que é aquele que está agora em aprovação. O MIBEL já tem, de facto, uma longa história atrás de si, mas, infelizmente, nem por isso foram dadas garantias aos portugueses no sentido de que trará mais coisas boas do que más para Portugal.

De facto, o MIBEL é apresentado, por um lado, com objectivos de integração dos dois mercados ibéricos de electricidade, mas muitas pessoas neste Parlamento — e não apenas as bancadas de esquerda — têm levantado dúvidas e interrogações relativamente a esta integração, perguntando se ela será, de facto, justa e plena ou se não corresponderá unicamente à absorção do mercado e da produção nacionais pelos «tubarões» da produção espanhola, designadamente a Endesa e a Iberdrola.

Por outro lado, o MIBEL aparece, nas palavras do Governo, relacionado com a enorme fé (que o Executivo apenas tem alguns casos, como este) de que a concorrência e o livre mercado certamente baixarão os preços. Os senhores têm uma enorme fé nesse facto, não dando quaisquer garantias à população portuguesa de que tal acontecerá. Limitam-se a pedir que os portugueses tenham, como vós, fé de que os preços, simplesmente por acção do mercado, irão baixar. A verdade, porém, é que, a exemplo do que temos visto em Portugal e na Europa, em muitas destas situações ocorrem fusões, aumentos de preços e dá-se a diminuição da qualidade do serviço prestado aos consumidores e às populações.

O Governo não apresenta, portanto, garantias nem sequer um quadro de previsibilidade que desenhe a forma como todo este processo vai decorrer e se vai instalar no nosso país, como se, uma vez concluída a privatização, já não fosse sua responsabilidade ou preocupação acautelá-lo. O Estado desresponsabilizou-se, privatizou e perdeu o controlo de um sector absolutamente estratégico para Portugal em termos da produção e da independência nacionais e da conformação da política energética nacional, por outro lado, que o Governo não terá feito as contas aos custos inerentes que todas estas privatizações trazem e que, certamente, se vão reflectir nos preços cobrados ao consumidor final. Refiro-me, designadamente, aos pagamentos de indemnizações e ao aumento dos custos com o *marketing* que a entrada dessas empresas na concorrência sempre implica.

O Partido Ecologista «Os Verdes» vê ainda com muitas reservas a forma como a produção das energias alternativas, limpas e renováveis terá lugar neste MIBEL. À excepção das áreas onde os privados, por nelas verem uma oportunidade de lucro, têm interesse em investir, assim como está, ainda com muito atraso no caso da energia eólica, toda a restante produção alternativa, como é o caso da solar, corre o risco de, simplesmente, desaparecer, porque as suas grandes vantagens se encontram, de facto, na produção pulverizada em pequenas unidades, designadamente para consumo próprio, o que, claro está, não interessará às grandes empresas, que desejam controlar a maior fatia de mercado possível.

Aliás, as pequenas produtoras de energia alternativa, partindo já com enorme desvantagem por terem conquistado quotas de mercado às empresas tradicionais, enfrentando as ajudas estatais directas que

países como Espanha prestaram a estas empresas durante muitos anos, designadamente nos sectores da energia nuclear e do carvão, correm o risco de naufragar neste «mar» e de serem engolidas pelos «tubarões» que o vão dominar. Tal facto trará, certamente, prejuízos e dificuldades ao cumprimento, por parte de Portugal, do Protocolo de Quioto no que concerne ao combate às alterações climáticas.

Assim sendo, entendemos que o MIBEL, não só por razões de perda de independência, de competitividade nacional ou de garantia dos direitos dos consumidores, mas também por razões ambientais, não augura nada de bom para Portugal.

O Sr. Presidente: — A finalizar o debate, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado Adjunto, da Indústria e da Inovação.

O Sr. Secretário de Estado Adjunto, da Indústria e da Inovação: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, gostaria, em primeiro lugar, de dizer que a directiva da electricidade impõe que as actividades de produção se processem em regime de concorrência e, portanto, não há aqui, por razões tecnológicas, causa para a existência de monopólios naturais. Esta é, por natureza, uma actividade descentralizada e concorrencial.

Essa directiva impõe ainda que as actividades de comercialização sejam, elas próprias, exercidas em regime de concorrência, sendo ainda imposta a liberdade de escolha, pela parte dos consumidores, do seu comercializador. Ou seja, o princípio da liberdade de escolha em qualquer mercado é fundamental. Este é um primeiro nível de afirmações que gostaria de fazer.

Um segundo nível é o que passa por afirmar que estas questões já foram transpostas para a ordem interna através de um decreto-lei recentemente aprovado e que aguarda ainda promulgação por parte do Sr. Presidente da República.

Uma terceira ordem de afirmações que quero fazer é a seguinte: o mercado entre Portugal e Espanha já funciona, só que de uma forma não organizada. No domínio dos contratos bilaterais, já há transacções nos dois sentidos entre os dois mercados e a questão que se põe é a de saber se queremos que o mercado exista de forma não organizada ou de forma organizada. Para que exista de forma organizada vale a pena dizer que os dois Estados têm de chegar a acordo sobre um conjunto de questões. Ora, as matérias sobre as quais, ao nível dos princípios, chegaram a acordo estão plasmadas no acordo que aqui vos trazemos para aprovação.

Folgo que o grande arco deste Parlamento concorde com a aprovação deste acordo. De facto, é de todo o interesse que, em mercados onde possa haver poder de mercado e onde haja contextos de monopólio natural, como de resto existem no transporte e na distribuição em média, alta e baixa tensão, haja princípios de regulação entre mercados. É isto que este acordo nos apresenta.

Por isso, a reunião do conselho de reguladores, que terá lugar no próximo dia 24, em Lisboa, será um passo inequívoco na construção das regras de funcionamento do mercado.

O desejável —e acredito que tal venha a acontecer — é que de tudo isto resultem benefícios para os dois países, criando-se mercados mais alargados.

Dizemos que as tarifas em Espanha são mais baratas. Ora, haver mais fluxo de comércio é interessante para Portugal. Portanto, parece-me evidente que todos poderemos beneficiar desse mercado mais alargado.

Quanto à questão invocada de a constituição do MIBEL ter já um longo processo de acordos, devo dizer que as relações entre dois países não podem ser de forma a serem impostas condições um ao outro. Cada país tentou defender os seus interesses. Portanto, hoje, como ponto de chegada, estamos a dar uma iniciativa de ponto de partida para uma nova fase de integração dos dois mercados, que acredito seja benéfica num horizonte de médio/longo prazo para os dois países.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, chegámos ao fim deste debate.

Estão em aprovação os n.ºs 59 a 71 do Diário, respeitantes às reuniões plenárias dos dias 9, 10, 11, 29 e 30 de Novembro e 2, 7, 9, 14, 15, 16, 20 e 21 de Dezembro de 2005.

Não havendo objecções, consideram-se aprovados.

A Sr.ª Secretária vai dar conta de expediente que, entretanto, deu entrada na Mesa.

A Sr.ª Secretária (Celeste Correia): — Sr. Presidente, Srs. Deputados e Sr.ªs Deputadas, na sequência de ofício remetido pelo Sr. Presidente da Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional, informa-se o Plenário de que, na reunião de 11 de Janeiro daquela Comissão, se procedeu à apreciação do Decreto-Lei n.º 160/2005, de 21 de Setembro — Regula o cultivo de variedades geneticamente modificadas, visando assegurar a sua coexistência com culturas convencionais e com o modo de produção biológica [(apreciação parlamentar n.º 10/X (Os Verdes e PCP)], tendo as propostas de alteração apresentadas sido rejeitadas, conforme o relatório de votações enviado.

Assim, considera-se caduco o referido processo de apreciação parlamentar.

Em matéria de expediente, é tudo, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, a nossa próxima reunião plenária tem lugar na quarta-feira, dia 18, às 15 horas. Além de um período de antes da ordem do dia, constará do período da ordem do dia a discussão, na generalidade, dos projectos de lei n.<sup>os</sup> 184/X e 53/X.

Srs. Deputados, está encerrada a sessão.

*Eram 13 horas e 25 minutos.*

*Srs. Deputados que entraram durante a sessão:*

Partido Socialista (PS):

Ana Catarina Veiga Santos Mendonça Mendes  
 Glória Maria da Silva Araújo  
 José Eduardo Vera Cruz Jardim  
 Manuel Luís Gomes Vaz  
 Maria Antónia Moreno Areias de Almeida Santos  
 Maria do Rosário Lopes Amaro da Costa da Luz Carneiro  
 Paula Cristina Barros Teixeira Santos  
 Renato Luís de Araújo Forte Sampaio  
 Ricardo Manuel Ferreira Gonçalves  
 Rosalina Maria Barbosa Martins

Partido Social Democrata (PSD):

António Alfredo Delgado da Silva Preto  
 António Paulo Martins Pereira Coelho  
 Arménio dos Santos  
 Duarte Rogério Matos Ventura Pacheco  
 Luís Miguel Pais Antunes  
 Miguel Bento Martins da Costa de Macedo e Silva  
 Rui Manuel Lobo Gomes da Silva  
 Sérgio André da Costa Vieira

Partido Comunista Português (PCP):

José Honório Faria Gonçalves Novo

Partido Popular (CDS-PP):

João Guilherme Nobre Prata Fragoso Rebelo  
 Teresa Margarida Figueiredo de Vasconcelos Caeiro

Bloco de Esquerda (BE):

Ana Isabel Drago Lobato

*Srs. Deputados que faltaram à sessão:*

Partido Socialista (PS):

Alcídia Maria Cruz Sousa de Oliveira Lopes  
 António José Ceia da Silva  
 João Raul Henriques Sousa Moura Portugal  
 Jorge Filipe Teixeira Seguro Sanches  
 Manuel Alegre de Melo Duarte  
 Manuel Francisco Pizarro de Sampaio e Castro  
 Manuel Maria Ferreira Carrilho  
 Maria de Lurdes Ruivo  
 Maria Jesuína Carrilho Bernardo  
 Maximiano Alberto Rodrigues Martins  
 Miguel Bernardo Ginestal Machado Monteiro Albuquerque  
 Paula Cristina Ferreira Guimarães Duarte  
 Rosa Maria da Silva Bastos da Horta Albernaz

Partido Social Democrata (PSD):

António Edmundo Barbosa Montalvão Machado  
Carlos Manuel de Andrade Miranda  
Guilherme Henrique Valente Rodrigues da Silva  
Jorge José Varanda Pereira  
Jorge Manuel Ferraz de Freitas Neto  
José de Almeida Cesário  
Luís Manuel Gonçalves Marques Mendes  
Luís Miguel Pereira de Almeida  
Nuno Maria de Figueiredo Cabral da Câmara Pereira  
Paulo Artur dos Santos Castro de Campos Rangel  
Pedro Augusto Cunha Pinto  
Pedro Miguel de Azeredo Duarte  
Ricardo Jorge Olímpio Martins

Partido Comunista Português (PCP):

Artur Jorge da Silva Machado  
Jerónimo Carvalho de Sousa  
Maria Luísa Raimundo Mesquita  
Maria Odete dos Santos

Partido Popular (CDS-PP):

Paulo Sacadura Cabral Portas

Bloco de Esquerda (BE):

Francisco Anacleto Louçã  
João Miguel Trancoso Vaz Teixeira Lopes  
Mariana Rosa Aiveca Ferreira

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL