



DIÁRIO

da Assembleia da República

XII LEGISLATURA

4.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2014-2015)

REUNIÃO PLENÁRIA DE 21 DE JANEIRO DE 2015

Presidente: Ex.^{ma} Sr.^a [Maria da Assunção Andrade Esteves](#)

Secretários: Ex.^{mos} Srs. [Duarte Rogério Matos Ventura Pacheco](#)
[Rosa Maria da Silva Bastos de Horta Albernaz](#)

SUMÁRIO

A Presidente declarou aberta a sessão às 15 horas e 5 minutos.

Deu-se conta da apresentação da proposta de lei n.º 276/XII (4.ª), dos projetos de lei n.ºs 752 a 755/XII (4.ª), da apreciação parlamentar n.º 130/XII (4.ª) e dos projetos de resolução n.ºs 1217 a 1219/XII (4.ª).

A Presidente leu uma mensagem do Presidente da República sobre a promulgação do Decreto n.º 295/XII — Aprova o regime jurídico do referendo regional na Região Autónoma dos Açores.

Foi discutida, na generalidade, a proposta de lei n.º 275/XII (4.ª) — Aprova o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, tendo proferido intervenções o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações (Sérgio Monteiro) e os Deputados [Carina Oliveira](#) (PSD), [Hélder Amaral](#) (CDS-PP), [João Paulo Correia](#) (PS), [Bruno Dias](#) (PCP) e [Mariana Mortágua](#) (BE).

Procedeu-se à apreciação conjunta do Decreto-Lei n.º 174/2014, de 5 de dezembro, que estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público de transporte público coletivo de superfície de passageiros na cidade de Lisboa, sem prejuízo da manutenção da concessão atribuída à Companhia Carris de Ferro de Lisboa, SA (Carris, SA) [apreciações parlamentares n.ºs [127/XII \(4.ª\)](#) (PS) e [125/XII \(4.ª\)](#) (PCP)] e do Decreto-Lei n.º 175/2014, de 5 de

dezembro, que estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público de transporte por metropolitano de passageiros na cidade de Lisboa e nos concelhos limítrofes da Grande Lisboa, abrangidos pela respetiva área correspondente ao nível III da Nomenclatura para Fins Territoriais e Estatísticos (NUTS), sem prejuízo da manutenção da concessão atribuída à Metropolitano de Lisboa, EPE (ML, EPE) [apreciações parlamentares n.ºs [128/XII \(4.ª\)](#) (PS) e [126/XII \(4.ª\)](#) (PCP)]. Proferiram intervenções, além do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, os Deputados [Paulo Campos](#) (PS), [Bruno Dias](#) (PCP), [Mariana Mortágua](#) (BE), [Rui Barreto](#) (CDS-PP), [António Prôa](#) (PSD) e [José Luís Ferreira](#) (Os Verdes). Deram entrada na Mesa, em relação ao Decreto-Lei n.º 174/2014, os projetos de resolução n.ºs [1222/XII \(4.ª\)](#) (BE), [1225/XII \(4.ª\)](#) (Os Verdes) e [1227/XII \(4.ª\)](#) (PCP), solicitando a cessação de vigência daquele Decreto-Lei, e propostas de alteração do PS e, em relação ao Decreto-Lei n.º 175/2014, os projetos de resolução n.ºs [1223/XII \(4.ª\)](#) (BE), [1226/XII \(4.ª\)](#) (Os Verdes) e [1228/XII \(4.ª\)](#) (PCP), solicitando a cessação de vigência daquele Decreto-Lei, e propostas de alteração do PS.

Foi apreciado o Decreto-Lei n.º 181-A/2014, de 24 de dezembro, que aprova o processo de reprivatização indireta do capital social da TAP, Transportes Aéreos Portugueses,

SA [apreciações parlamentares n.ºs [129/XII \(4.ª\)](#) (PCP) e [130/XII \(4.ª\)](#) (PS)]. Intervieram os Deputados Bruno Dias (PCP), [Rui Paulo Figueiredo](#) (PS), Mariana Mortágua (BE), [Nuno Filipe Matias](#) (PSD), José Luís Ferreira (Os Verdes), Hélder Amaral (CDS-PP) e o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, tendo dado entrada na Mesa os projetos de resolução n.ºs [1221/XII \(4.ª\)](#) (PS), [1224/XII \(4.ª\)](#) (BE), [1229/XII \(4.ª\)](#) (PCP) e [1230/XII \(4.ª\)](#) (Os Verdes) solicitando a cessação de vigência daquele Decreto-Lei.

Procedeu-se à discussão conjunta, na generalidade, dos projetos de lei n.ºs [655/XII \(4.ª\)](#) — Altera o Código do Registo Civil, tendo em conta a procriação medicamente assistida, a adoção e o apadrinhamento civil por casais do mesmo sexo (BE), [656/XII \(4.ª\)](#) — Eliminação da impossibilidade legal de adoção por casais do mesmo sexo (primeira alteração à Lei n.º 9/2010, de 31 de maio, e segunda alteração à Lei n.º 7/2001, de 11 de maio) (BE), [753/XII \(4.ª\)](#) — Elimina as discriminações no acesso à adoção, apadrinhamento civil e demais relações jurídicas familiares, procedendo à segunda alteração à Lei n.º 7/2001, de 11 de maio, e à primeira alteração à Lei n.º 9/2010, de 31 de maio (PS) e [754/XII \(4.ª\)](#)

— Alarga as famílias com capacidade de adoção, alterando a Lei n.º 9/2010, de 31 de maio, e a Lei n.º 7/2001, de 11 de maio (Os Verdes). Intervieram no debate os Deputados [Cecília Honório](#) (BE), [Isabel Alves Moreira](#) (PS), [Heloísa Apolónia](#) (Os Verdes), [Rita Rato](#) (PCP), [Teresa Anjinho](#) (CDS-PP) e [Luís Montenegro](#) (PSD).

Foi ainda apreciada a petição n.º [322/XII \(3.ª\)](#) — Apresentada por Guilherme Basto e outros, contra o encerramento dos Estaleiros Navais de Viana, conjuntamente com os projetos de resolução n.ºs [1218/XII \(4.ª\)](#) — Recomenda ao Governo a reversão do processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e a sua reintegração no setor empresarial do Estado, bem como a defesa dos postos de trabalho (PCP) e [1219/XII \(4.ª\)](#) — Regresso dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo ao sector público (Os Verdes). Proferiram intervenções os Deputados [Carla Cruz](#) (PCP), José Luís Ferreira (Os Verdes), [Eduardo Teixeira](#) (PSD), [Jorge Fão](#) (PS), [Abel Baptista](#) (CDS-PP) e [Mariana Aiveca](#) (BE)

A Presidente encerrou a sessão eram 18 horas e 5 minutos.

A Sr.^a **Presidente**: — Srs. Deputados, Srs. Jornalistas, está aberta a sessão.

Eram 15 horas e 5 minutos.

Srs. Agentes de autoridade, podem abrir as galerias.

Antes de iniciarmos a nossa ordem do dia, vou dar a palavra ao Sr. Secretário, Deputado Duarte Pacheco, para fazer o favor de nos dar conta do expediente.

O Sr. **Secretário** (Duarte Pacheco): — Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, deram entrada na Mesa, e foram admitidas, as seguintes iniciativas legislativas: proposta de lei n.º 276/XII (4.^a) — Fixação de um sistema fiscal regional (ALRAM); projetos de lei n.ºs 752/XII (4.^a) — Segunda alteração à Lei n.º 32/2006, de 26 de julho, alargando o âmbito dos beneficiários das técnicas de procriação medicamente assistida (PS), 753/XII (4.^a) — Elimina as discriminações no acesso à adoção, apadrinhamento civil e demais relações jurídicas familiares, procedendo à segunda alteração à Lei n.º 7/2001, de 11 de maio, e à primeira alteração à Lei n.º 9/2010, de 31 de maio (PS), 754/XII (4.^a) — Alarga as famílias com capacidade de adoção, alterando a Lei n.º 9/2010, de 31 de maio, e a Lei n.º 7/2001, de 11 de maio (Os Verdes) e 755/XII (4.^a) — Garante o acesso de todas as mulheres à procriação medicamente assistida (PMA), procedendo à segunda alteração à Lei n.º 32/2006, de 26 de julho, alterada pela Lei n.º 59/2007, de 4 de setembro (BE), que baixa à 9.^a Comissão; apreciação parlamentar n.º 130/XII (4.^a) — Relativa ao Decreto-Lei n.º 181-A/2014, de 24 de dezembro, que aprova o processo de reprivatização indireta do capital social da TAP, Transportes Aéreos Portugueses, SA (PS); e projetos de resolução n.ºs 1217/XII (4.^a) — Recomenda ao Governo que assegure aos consumidores a devida informação sobre a tarifa social de energia e o apoio social extraordinário ao consumidor de energia (PS), que baixa à 6.^a Comissão, 1218/XII (4.^a) — Recomenda ao Governo a reversão do processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e a sua reintegração no setor empresarial do Estado, bem como a defesa dos postos de trabalho (PCP) e 1219/XII (4.^a) — Regresso dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo ao setor público (Os Verdes).

Deu ainda entrada na Mesa uma mensagem do Sr. Presidente da República relativa ao Decreto da Assembleia da República n.º 295/XII.

A Sr.^a **Presidente**: — Peço aos Srs. Deputados o favor de tomarem os vossos lugares.

O primeiro ponto da ordem de trabalhos consiste na leitura da mensagem do Sr. Presidente da República sobre a promulgação do Decreto da Assembleia da República n.º 295/XII, que aprova o Regime Jurídico do Referendo Regional na Região Autónoma dos Açores.

Srs. Deputados, a mensagem do Sr. Presidente da República é do seguinte teor:

«Tendo promulgado, para ser publicado como lei orgânica, o Decreto n.º 295/XII da Assembleia da República, que aprova o Regime Jurídico do Referendo Regional na Região Autónoma dos Açores, entendi dirigir a essa Assembleia, no uso da faculdade prevista na alínea d) do artigo 133.º da Constituição, a seguinte mensagem:

1 — O Regime Jurídico do Referendo Regional na Região Autónoma dos Açores encontra consagração constitucional específica, sendo-lhe também aplicável, com as devidas adaptações, o regime constitucional do referendo nacional.

2 — Não por acaso, o Regime agora promulgado encontra amplos pontos de contacto com o regime legal vigente para o referendo nacional.

3 — Um destes aspetos, em cumprimento de determinação constitucional, é o da submissão obrigatória da proposta de referendo pelo Presidente da República ao Tribunal Constitucional, para fiscalização preventiva da constitucionalidade e da legalidade.

4 — Todavia, no artigo 22.º do referido Regime, estabelece-se que no 'prazo de dois dias a contar da data do conhecimento da decisão do Tribunal Constitucional, o Presidente da República comunica-a ao Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, que por sua vez a transmite aos grupos e representações parlamentares, ao Governo Regional e, sendo caso disso, aos mandatários do grupo de cidadãos subscritores da iniciativa popular'.

5 — A imposição ao Presidente da República, por lei ordinária, de um prazo de atuação, para mais tão curto, só deve justificar-se por razões substantivas. Não parece ser o caso da norma em apreciação que, além de versar sobre questões de expediente, não acrescenta qualquer efeito útil ao ato praticado.

6 — Na verdade, sem prejuízo do dever de comunicação imediata da decisão do Tribunal Constitucional que impende sobre o seu Presidente ao Presidente da República, previsto no artigo 27.º do Regime, a mesma disposição determina o seu envio para publicação.

7 — Ora, nos termos do artigo 119.º da Constituição, as decisões do Tribunal Constitucional são objeto de publicação obrigatória no *Diário da República*, sem a qual não possuem eficácia jurídica.

8 — Acresce que, nos termos do artigo 28.º do mesmo Regime, o ‘Presidente da República decide sobre a convocação do referendo no prazo de vinte dias após a publicação da decisão do Tribunal Constitucional que verifique a constitucionalidade e a legalidade proposta’.

9 — A notificação imediata da decisão do Tribunal Constitucional à Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores não parece acrescentar, pois, qualquer efeito útil: não só a sua eficácia é condicionada à publicação como, em caso de decisão de não inconstitucionalidade, deve ser ainda preservado o espaço de decisão constitucional e legal atribuído ao Presidente da República.

10 — Na circunstância de uma decisão de inconstitucionalidade ou de ilegalidade, nos termos do artigo 23.º, o Presidente da República devolve a proposta de referendo à Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores. Ora, não se afigura que tal tenha de ocorrer no prazo de dois dias, nem a lei o impõe — o que, de resto, cria uma contradição entre a obrigação de comunicação da decisão e o dever de devolução da proposta, dependendo este da publicação da decisão do Tribunal Constitucional no jornal oficial.

11 — Tratando-se de um expediente sem utilidade visível, de uma imposição desproporcionada de prazo muito curto por lei ordinária ao Presidente da República e podendo gerar contradições normativas, julga-se que esta solução deveria ser objeto de ponderação pelos Senhores Deputados.

12 — Finalmente, sugere-se que a redação do n.º 2 do artigo 31.º, na parte em que se refere a ‘cidadãos de outros países’ seja mais claramente harmonizada com o disposto no artigo 15.º da Constituição e com o artigo 38.º do Regime Jurídico do Referendo Nacional, concretizando a sua aplicação a cidadãos de países de língua portuguesa.

Tendo decidido promulgar este diploma por constituir uma intenção expressa do legislador, assente num amplo consenso e cuja oportunidade não se contesta, considero, em todo o caso, que os pontos em apreço deveriam ser objeto de uma reponderação por parte dos Senhores Deputados, assim eliminando as dúvidas ou equívocos interpretativos que possam subsistir nesta matéria».

Srs. Deputados, concluída a leitura da mensagem do Sr. Presidente da República, passamos ao segundo ponto da nossa ordem de trabalhos, que é o da apreciação, na generalidade, da proposta de lei n.º 275/XII (4.ª) — Aprova o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional.

Srs. Deputados, há muito ruído na Sala. Preciso que tomem os vossos lugares, de modo a que haja condições para darmos início ao debate.

Para apresentar a proposta de lei, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações** (Sérgio Monteiro): — Sr.ª Presidente, Sr.ªs e Srs. Deputados: Um dos eixos fundamentais das várias reformas que têm vindo a ser implementadas nos últimos três anos e meio por este Governo assenta na sustentabilidade do setor rodoviário nacional, com melhor serviço a ser prestado aos cidadãos.

Para o cumprimento deste objetivo têm sido implementadas, de forma articulada, diversas reformas em áreas distintas deste setor, como, na ótica das poupanças, a renegociação dos contratos de parceria público-privada; na ótica do investimento público, através da avaliação criteriosa dos projetos de investimento, com envolvimento da sociedade civil, no âmbito do Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado; na aprovação do plano estratégico 2015-2020 e do plano de proximidade 2015-2019; na vertente da reorganização e fortalecimento das nossas instituições, através da criação da Autoridade para a Mobilidade e Transportes e da fusão, atualmente em curso, entre a REFER e a Estradas de Portugal; e, no plano legislativo, através da criação de um modelo regulatório para este setor, mais eficiente e equilibrado.

É, assim, neste contexto reformista que surge a proposta de lei que se encontra agora em discussão e que vem estabelecer o novo regime jurídico aplicável ao Estatuto que a Sr.^a Presidente descreveu.

O Estatuto até agora em vigor tem mais de 60 anos, sendo um conjunto de regras desatualizadas que não espelham o intenso desenvolvimento económico, social e urbanístico verificado em Portugal.

O Governo entendeu, assim, que era o momento certo para avançar para esta revisão do Estatuto, nomeadamente tendo em conta os contributos do Grupo de Trabalho, que contou com representantes do IMT, da Estradas de Portugal, da Associação Nacional de Municípios e do próprio Governo.

Gostaria, assim, de destacar os dois princípios fundamentais em que assenta este novo Estatuto: a salvaguarda do uso público viário das nossas estradas e a criação de condições para um melhor uso privativo do domínio público das estradas como um verdadeiro ativo, desde que salvaguardadas as condições de segurança dos seus utilizadores. São várias as matérias tratadas e que vertem destes dois princípios.

Pretende-se, desta forma, atualizar, sistematizar e reorganizar num único diploma matérias até aqui dispersas em várias legislações.

Sr.^{as} e Srs. Deputados: A terminar, deixo um apelo para que o debate que agora se segue nesta Assembleia seja feito de forma a poder acolher este início de discussão e a recolher todos os contributos que, de forma construtiva — tenho a certeza! —, os grupos parlamentares poderão oferecer ao debate, uma vez que se trata de um diploma estruturante de um setor também ele estruturante e que, acreditamos, será, no futuro próximo, uma importante ferramenta que nos ajudará a alcançar uma melhor e mais eficiente gestão de toda a nossa rede de estradas nacionais.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A Sr.^a **Presidente**: — Aguardamos, na Mesa, as inscrições dos grupos parlamentares.

Pausa.

A Mesa aguarda que os grupos parlamentares, se assim o entenderem, inscrevam os respetivos oradores.

Pausa.

Srs. Deputados, a Mesa continua a aguardar.

Um debate não é uma corrida, mas há um tempo razoável para os grupos parlamentares se inscreverem.

Pausa.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr.^a Presidente, permite-me o uso da palavra para uma intervenção?

A Sr.^a **Presidente**: — Com certeza, Sr.^a Deputada. Tem a palavra.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo: Um dos fatores estruturais mais importante para uma harmoniosa política de ordenamento do território é, sem dúvida, o modo como se encontra organizada a rede nacional de estradas.

Este diploma do novo Estatuto das Estradas Nacionais vem estabelecer muitas das regras de organização, de gestão e, acima de tudo, de competências daquilo que é do domínio público rodoviário e dos bens que o integram ou não, para além da infraestrutura nacional e das suas áreas próprias. Quem? Faz o quê? E como? É tão simples como isto.

A rápida evolução que se tem vindo a verificar na organização da sociedade portuguesa em geral e no setor das acessibilidades rodoviárias em particular deve ser acompanhada, sempre que possível, pela adequação dos instrumentos de gestão disponíveis à administração rodoviária. É, pois, com agrado que verificamos a clarificação das áreas de competências entre Estradas de Portugal, IMT, AMT, bem como entidades administrativas como os municípios.

Passados mais de 60 anos sobre a publicação do primeiro Estatuto das Estradas Nacionais, com sete alterações pelo meio, 15 diplomas dispersos de competências nesta matéria, eis que urge esta atualização de regras relativas à utilização, à proteção, à segurança, à gestão, à exploração e à conservação da Rede de Estradas Nacionais.

A complexidade das operações numa estrada nacional e a partilha dessas vivências entre as várias entidades é da máxima importância e revela-se da maior oportunidade a apresentação deste diploma por parte do Governo. Repito: quem faz o quê e como. É tão simples quanto isto.

O PSD quer destacar como fundamental neste documento o seguinte: a definição do regime dos bens que integram o domínio público rodoviário e os que até aqui estavam excluídos; as condições para a constituição da dominialidade pública, respetivos limites, restabelecimentos e acessos; a alteração do regime das servidões rodoviárias; as zonas *non aedificandi*, visibilidade, limites e regras.

Destacamos também a constituição da área de proteção ao utilizador, os acordos de gestão entre a administração rodoviária e os municípios, entre outros; os regimes de afetação e de desafetação dos bens do domínio público pelas características de mutação que estas mesmas possuem; o ordenamento e o controlo de acessos à rede e as obrigações dos proprietários dos prédios confinantes com a zona da estrada.

Merece destaque também o regime de contraordenações aplicável a quem viole as regras e a quem lese o Estado e, de forma mais particular, a clarificação de regras para a instalação de áreas de serviço e de postos de abastecimento de combustíveis e de regras da publicidade ao longo das estradas nacionais, temas controversos ao longo dos anos e que agora temos a oportunidade para visitar e clarificar em lei ou em portaria ou na especialidade ao detalhe daquilo que conseguirmos, então, na comissão.

O PSD regista com agrado a apresentação deste diploma por parte do Governo e tudo fará para que nesta Assembleia da República a lei saia melhorada, com a visão e a participação de todos os partidos políticos. Estamos cá para isso.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. **Hugo Lopes Soares** (PSD): — Agora já podem falar todos!

A Sr.^a **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Esta matéria parecia ser consensual, por isso estava na expectativa de que houvesse aqui uma dinâmica mais alternativa do debate, mas já percebi que a oposição não valoriza esta mesma participação.

Queria começar por felicitar o Sr. Secretário de Estado pelo tema e solicitar que haja aqui abertura para podermos, em sede de comissão, encontrar algo que me parece fundamental nesta matéria, que é um largo consenso e a participação de todos.

Faz sentido que um País considerado um dos melhores em termos de malha viária tenha uma legislação atualizada, simples, com clareza e com segurança jurídica e que cada um dos intervenientes possa saber exatamente que espaço deve ocupar e quais são as suas obrigações e os seus direitos.

Parece-me bem que estas duas premissas de definir o que é o uso público da infraestrutura rodoviária e o uso privado do domínio público sejam duas áreas que merecem ser, de facto, repensadas e que haja clarificação e simplificação jurídicas.

Também me parece que definir melhor o papel do Instituto da Mobilidade e Transportes e da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes é razoável.

Dito isto, gostava de chamar a atenção de que este instrumento melhora algo em que o País tem conseguido ganhos evidentes, desde logo a fluidez e a segurança nas estradas. Mais do que outras questões, os critérios de segurança e de fluidez são razoáveis.

Aquilo que é uma relação saudável entre os vários intervenientes, nomeadamente os municípios que fazem observações — eu não tenho agora tempo para o fazer, mas a Sr.^a Deputada Carina Oliveira apresentou-as com alguma clareza e de forma bastante completa —, é tentar que os municípios saibam bem o que é que

lhes cabe em termos de licenciamento, gestão e financiamento e o que é que cabe ao Estado em termos de licenciamento, gestão e financiamento.

Também é necessário esclarecer a sinalética e a publicidade, que estava uma confusão e que ninguém percebia, o que não era bom para o negócio e para a gestão da coisa pública, nem contribuía para aquilo que deve ser uma relação saudável entre os vários intervenientes, nomeadamente os utilizadores.

Se tivermos a arte e o engenho de conseguirmos fazer um instrumento claro, simples e de consenso, julgo que, também nesta matéria da circulação rodoviária, da sua gestão, do seu financiamento e do seu controlo daremos um passo em frente.

Há, de facto, um parecer que li e que me pareceu merecer melhor atenção e, porventura, até alguma clarificação e alguma pedagogia, que é da Associação Nacional de Municípios. Entendo que os municípios, naquilo que é a definição do nosso mapa de estradas, devem ser ouvidos, tal como aconteceu com o Plano Rodoviário Nacional, que teve um largo consenso nesta Assembleia. É evidente que, depois, o uso que se fez dele não parece ter sido tão avisado, mas julgo que há hoje condições para nós conseguirmos consenso nesta matéria, assim queiram os partidos da oposição.

Da nossa parte, estamos completamente disponíveis para conseguirmos fazer disto um bom instrumento que seja claro, seguro e que possa perdurar por alguns anos.

Aplausos do CDS-PP e do PSD.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado João Paulo Correia para uma intervenção.

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — Sr.^a Presidente, Srs. Secretários de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Desde o 25 de abril, e sobretudo desde a adesão à Comunidade Europeia, que o nosso País tem apostado na expansão da sua rede de estradas. É, portanto, necessária uma nova legislação, adequada à realidade da Rede Rodoviária Nacional. Nesse sentido, consideramos importante proteger as infraestruturas rodoviárias e o uso privativo do domínio público.

Consideramos também importante que esta oportunidade legislativa garanta e fomenta a articulação entre os agentes públicos que intervêm no domínio das infraestruturas rodoviárias: as Estradas de Portugal, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes e os municípios.

Um aspeto de assinalável importância para o PS passa pelo correto e criterioso aproveitamento da figura dos acordos de gestão que venham a ser estabelecidos entre a administração rodoviária e os municípios.

Para além destas preocupações, sublinhamos parte das objeções que a Associação Nacional de Municípios manifestou no seu parecer sobre esta proposta de lei.

Primeiro, esta atualização legislativa, ou conexas, ou subsequente, deve acautelar para os caminhos paralelos e restabelecimentos o mesmo regime das variantes, uma vez que parte desses caminhos paralelos e restabelecimentos que foram transferidos para o domínio municipal acarretam despesas de conservação, pavimentação e iluminação pública, etc., e os municípios não podem sair prejudicados.

A segunda objeção, que acompanhamos, por parte da Associação Nacional de Municípios prende-se com o seguinte: o regime jurídico de urbanização e edificação que atribuía aos municípios a competência de licenciamento de edificações e de vedações. Ora, esta proposta de lei prevê a obrigatoriedade de autorização pela administração rodoviária para efeitos de edificação ou implementação das vedações, tornando-se, assim, fundamental clarificar que os atos administrativos atribuídos por esta proposta de lei à administração rodoviária não prejudicam nem dispensam as competências das câmaras municipais em matéria de licenciamento.

Em terceiro lugar, sempre que o Estado pretender transferir para os municípios a gestão e a conservação dos troços de estradas deve fazê-lo por via da Lei n.º 75/2013, ou seja, por via dos contratos interadministrativos, que deverão ser acompanhados dos recursos financeiros e técnicos necessários a essa delegação.

O Grupo Parlamentar do Partido Socialista participará no processo da especialidade, no intuito de acomodar este conjunto de preocupações e, com isso, melhorar o diploma.

Sr. Secretário de Estado, aproveitando a sua presença no Parlamento, queria dizer-lhe o seguinte: esta manhã a Comissão de Economia e Obras Públicas chumbou um requerimento do Partido Socialista no sentido

de ouvir o Sr. Secretário de Estado no Parlamento sobre a decisão que tomou, no final de dezembro de 2012, de transferir para o Estado, para a Parpública, um contrato *swap* associado a um empréstimo privado.

O Sr. **Hugo Lopes Soares** (PSD): — Isto é de rir!

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — Estamos a falar de uma decisão que o senhor tomou, na qualidade de Secretário de Estado, sobre um empréstimo que foi celebrado entre entidades privadas — a sociedade Elos e um sindicato bancário — com vista à construção do troço de alta velocidade Poceirão/Caia.

Uma das linhas de empréstimo desses 690 milhões de euros, mais tarde, foi transferida. Aliás, o *swap* desse empréstimo foi transferido para a Parpública, para o Estado, por decisão sua, Sr. Secretário de Estado, mas manteve o dinheiro desse empréstimo — os 87 milhões de euros — no privado, na sociedade Elos, onde o senhor exerceu funções de administrador.

A pergunta que se coloca ao Sr. Secretário de Estado é a seguinte: onde é que está a virtude, onde é que está o bom negócio da sua decisão? De que tem medo o Sr. Secretário de Estado se vier ao Parlamento prestar explicações? De que tem medo a maioria PSD/CDS ao deixar vir o Sr. Secretário de Estado ao Parlamento dar explicações sobre esta decisão?

Aplausos do PS.

Protestos do PSD, batendo com as mãos nos tampos das bancadas.

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, queira concluir.

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — Vou concluir, Sr.^a Presidente.

Para nós e para a maioria dos portugueses, a decisão que o Sr. Secretário de Estado tomou não é diferente das decisões que levaram ao afastamento dos ex-Secretários de Estado Braga Lino e Juvenal Peneda.

O Parlamento precisa das suas explicações, os portugueses exigem que explique como é que tomou essa decisão e como é que essa decisão traz vantagens para o Estado.

Aplausos do PS.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias para uma intervenção.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr.^a Presidente, Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo: Há uma expressão que foi usada em várias intervenções, inclusive na do Sr. Secretário de Estado, que tem um conceito e um significado jurídico próprio, mas que ao mesmo tempo dá que pensar, que é a do «uso privativo do domínio público».

Uma coisa é clarificarmos, do ponto de vista da lei, quais são os usos que são dados e que podem ser feitos relativamente ao domínio público rodoviário, designadamente. Outra coisa é verificarmos o que tem sido, efetivamente, a política e a estratégia deste Governo, que vem submetendo aquilo que é o domínio público e — iria mais longe — o interesse público ao uso privado e ao interesse privado dos grupos económicos.

Nesta matéria, relativamente à Rede Rodoviária Nacional, há aqui preocupações de fundo. Uma, já muito antiga, tem a ver com as políticas de concessão aos privados da rede rodoviária e dos negócios que foram feitos com as PPP que os sucessivos Governos foram fazendo nesta matéria. A outra, mais recente, é a de uma PPP gigante de nova geração que poderá estar associada — e, do nosso ponto de vista, é relativamente indissociável desta proposta em concreto, no sentido em que poderá funcionar de forma instrumental — ao tal famoso casamento, que os senhores anunciam como fusão e que nós chamamos de desmantelamento, entre a REFER e a Estradas de Portugal.

E quando verificamos que há aspetos em que, genericamente — e eu diria bondosamente —, se pode considerar que é simplesmente um problema de verificarmos quem é que pode fazer o quê, onde e quando, o problema surge quando essas questões de serviço público e de funcionamento dos sistemas de transportes se

transformam subitamente em áreas de negócio apetitosíssimas e que podem ser passíveis dos famosos *quick wins*, ou seja, ganhos rápidos, aqueles negócios para a gente despachar e empandeirar rapidamente aquilo que pode dar lucro, e que ultimamente têm vindo para cima da mesa.

Estou a pensar em coisas que têm surgido com esta proposta de lei, nomeadamente o licenciamento de atividades, como o abastecimento de combustíveis e o poder que isto pode trazer; o negócio apetitosíssimo das telecomunicações e outras áreas associadas ao canal técnico rodoviário — lembremos o parentesco que existe com a REFER Telecom e os negócios que estão preparados nessa matéria;...

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Bem lembrado!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): —... o problema antigo e indigno do pagamento exigido por tal portaria relativamente à questão da publicidade e das taxas em meio urbano, que é competência dos municípios e de mais ninguém, quando aquilo que acontece é haver uma espécie de taxa que é cobrada para um parecer para instruir o licenciamento da autarquia. E isso não é confusão nenhuma, Srs. Deputados.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Têm de dar parecer!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não há confusão nenhuma, há é falta de vergonha, infelizmente, e uma cobrança absolutamente ilegítima que está a ser imposta às pequenas empresas por esse País fora.

A terminar, Sr.^a Presidente, fundamental nesta matéria é a preocupação com uma questão central, que é o respeito pelo poder local e pelas suas competências, no quadro da sua autonomia, designadamente em matéria de licenciamento nos processos de edificação, e a questão da transferência quase administrativa e automática de partes da Rede Rodoviária, designadamente dos caminhos paralelos e o restabelecimento.

Em relação a esta matéria, já vimos propostas anteriores piores em legislaturas anteriores. A proposta anterior do Governo sobre isto era ainda pior que esta, mas é caso para dizer que ainda não é desta que o problema fica resolvido. Ainda não é desta!

Aplausos do PCP.

A Sr.^a **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sr.^a Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Sr. Secretário de Estado... Sei que a designação técnica do seu cargo é «dos transportes», mas acho mais rigoroso chamar-lhe Sr. Secretário de Estado das privatizações.

O Sr. **Hugo Lopes Soares** (PSD): — Essa teve graça!...

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sr. Secretário de Estado, a primeira proposta de lei que estamos hoje a discutir estabelece o Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional.

Gostaria de fazer um apontamento prévio no que diz respeito a esta laboração metodológica de estatutos para dizer que consideramos positivo que haja consolidação de legislação. De facto, tudo o que implique uma reorganização da legislação e a clarificação de competências é, do ponto de vista legislativo, uma medida positiva.

Contudo, temos dúvidas e críticas quanto ao conteúdo desta proposta, em primeiro lugar no que concerne à autonomia dos municípios e do poder local.

Na realidade, a Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP) elaborou um parecer onde fica claro que não acompanha esta proposta — e, por isso, apresenta outras propostas — e que tem uma série de dúvidas sobre as medidas que hoje nos são apresentadas.

Desta forma, importava que estas medidas fossem corrigidas na especialidade. Era importante também perceber qual foi a resposta do Governo a estas dúvidas, que dizem respeito, por um lado, à autonomia e, por outro lado, à transferência de responsabilidades para os municípios, ou seja, se essa transferência é ou não acompanhada de recursos financeiros que permitam aos municípios responder às novas responsabilidades.

Uma segunda questão diz respeito a dois artigos concretos, os artigos 16.º e 20.º.

O artigo 16.º enumera os equipamentos de apoio às estradas que integram a Rede Rodoviária Nacional. Lembro que a Rede Rodoviária Nacional diz apenas respeito às estradas nacionais, aos itinerários complementares (IC) e aos itinerários principais (IP), portanto, não diz respeito a estradas portajadas.

Ora, tanto o artigo 16.º como o artigo 20.º da presente proposta de lei referem cobrança de portagens e meios para cobrança de portagens. A minha pergunta, antes de tirar qualquer ilação, é esta: porque é que está aqui mencionada a cobrança de portagens? Porque é que aparecem dois artigos que dizem diretamente respeito à cobrança de portagens em itinerários e estradas que, pela sua própria conceção, são estradas nacionais e, portanto, não são portajadas?

Deixo uma última nota. Achamos que seria muito importante debater, não só no que diz respeito à gestão das estradas, mas também no que se refere à reorganização do setor, por exemplo, a fusão entre a Estradas de Portugal e a REFER. Nesse sentido, apresentámos um requerimento para podermos ouvir as administrações e as comissões de trabalhadores na Comissão de Economia e Obras Públicas, que foi chumbado. Ou seja, na Comissão foi recusada a possibilidade de haver uma análise por parte dos Deputados dos vários grupos parlamentares sobre esta fusão, que faz parte de muitas outras medidas estão a reorganizar todo o setor de transportes.

É pena que haja uma atitude tão seletiva relativamente àquilo que deve ou não ser discutido na Assembleia da República.

Aplausos do BE.

A Sr.^a **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Julgo que o debate que aqui teve lugar relativamente ao Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional mostra como o tema pode ser objeto de um amplo consenso. De resto, o Governo está também disponível para tentar acomodar-se a esse consenso, participando, caso a Assembleia o queira, no debate que agora se segue na especialidade e procurando, com as visões que já apresentou e com outras complementares, dar o seu contributo.

De qualquer forma, gostava de fazer uma nota ainda a este respeito. Relativamente a todos os pedidos, a todas as sugestões ou condicionantes constantes do parecer da ANMP, poderá verificar — julgo, aliás, que a ANMP já o verificou — que muitas delas estão já acomodadas na versão atual do diploma e as que não estão são passíveis de acomodação. Portanto, o sinal de abertura que os grupos parlamentares da maioria deram tem perfeito acolhimento na posição do Governo e também, julgo, da oposição.

Sei que já ultrapassei o tempo de que dispunha, Sr.^a Presidente, mas, com a sua tolerância, queria apenas referir-me à questão que foi levantada no final da intervenção do Sr. Deputado do Partido Socialista.

Como julgo que foi amplamente debatido esta manhã, as questões relacionadas com este e com todos os *swaps* foram já amplamente discutidas numa comissão de inquérito que teve longas horas de trabalho.

O Sr. **Hugo Lopes Soares** (PSD): — Eu estava lá!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Contudo, não resisto a recordar-vos aquilo que consta de um comunicado do Ministério da Economia quando uma notícia, que já tinha dois anos, voltou a aparecer na capa de um jornal, tendo merecido, repito, um comentário através de um comunicado do Ministério da Economia.

Por outro lado, há uma ata pública com declarações da Ministra de Estado e das Finanças, à data Secretária de Estado do Tesouro, que dizia o seguinte: «A Parpública precisava de financiamento porque tinha um contrato relacionado com ações da EDP (...) que obrigavam a um pagamento superior a 1000 milhões de euros (...).» E acrescentava: «Fez-se essa transferência porque, apesar da existência desse contrato...» — *swap* — «... com valor negativo, o conjunto dava um custo de financiamento para a Parpública muito melhor do que qualquer uma das alternativas que a Parpública tinha nesse momento disponíveis.»

Continuava a Sr.^a Ministra das Finanças, então Secretária de Estado: «Em todo o caso, o contrato, o *swap*, em particular, foi analisado pelo IGCP, que validou a contratação do pacote, incluindo esse produto, no sentido de que não representava problemas.»

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Secretário de Estado, peço-lhe que conclua.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Concluo já, Sr.^a Presidente.

Dizia ainda a agora Ministra das Finanças: «Autorizei a transição de um financiamento para a Parpública que tinha associado um contrato de *swap*. Sim, é verdade. Aliás, isso é do conhecimento público, nem há qualquer razão para que não seja revelado.»

Ora, o que é que isto quer dizer? O Partido Socialista insiste em dar-me um poder dentro do Governo que eu manifestamente não tenho.

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — O Estado está a perder dinheiro com a sua decisão!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Eu não transfiro financiamento para entidades que estão na minha tutela, não decido financiamentos, não tutelo o IGCP, não tutelo a Parpública e o contrato de financiamento até foi remetido para o Tribunal de Contas, coisa contrária àquilo que fazia o Governo anterior relativamente a contratos de financiamento.

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Secretário de Estado, queira concluir.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Não há novidade nenhuma, está tudo mais do que debatido. Prova-se, por isso, que há falta de matéria para debate na oposição.

Muito obrigado pela tolerância, Sr.^a Presidente.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Secretário de Estado e Srs. Deputados, concluímos o debate da proposta de lei n.º 275/XII (4.^a).

Passamos, agora, ao segundo ponto da nossa ordem de trabalhos, que consiste na apreciação conjunta do Decreto-Lei n.º 174/2014, de 5 de dezembro, que estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público de transporte público coletivo de superfície de passageiros na cidade de Lisboa, sem prejuízo da manutenção da concessão atribuída à Companhia Carris de Ferro de Lisboa, SA (Carris, SA) [apreciações parlamentares n.ºs 127/XII (4.^a) (PS) e 125/XII (4.^a) (PCP)] e do Decreto-Lei n.º 175/2014, de 5 de dezembro, que estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público de transporte por metropolitano de passageiros na cidade de Lisboa e nos concelhos limítrofes da Grande Lisboa, abrangidos pela respetiva área correspondente ao nível III da Nomenclatura para Fins Territoriais e Estatísticos (NUTS), sem prejuízo da manutenção da concessão atribuída à Metropolitano de Lisboa, EPE (ML, EPE) [apreciações parlamentares n.ºs 128/XII (4.^a) (PS) e 126/XII (4.^a) (PCP)].

Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Paulo Campos, do PS.

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Sr.^a Presidente, Srs. Secretários de Estado, Srs. Deputados: Vamos hoje proceder à apreciação parlamentar de dois diplomas relativos a mais duas concessões, privatizações ou como se possa denominar a passagem de atributos de um serviço que até agora tem sido público, feito por entidades públicas, para entidades privadas. Neste caso, está em causa o serviço de transportes públicos, nomeadamente em Lisboa, em concreto a Carris e a Metropolitano de Lisboa.

Ao fim destes anos de funções do atual Governo, verificamos que tem havido uma sangria na qualidade, mas sobretudo no número de passageiros, dos transportes públicos em termos globais e também na Carris e na Metropolitano. Nomeadamente, se compararmos com 2009, verificamos que houve descidas de cerca de

30% na oferta e de 25% na procura. Esta diminuição tem sido, aliás, acompanhada por um acréscimo muito significativo dos custos do transporte público e dos custos por passageiro transportado. Isto é, as despesas destas empresas aumentaram, quando analisadas em função dos passageiros transportados, e as receitas aumentaram muito significativamente.

Consequentemente, os resultados mantiveram-se depois de todo este tempo de intervenção do Governo. Entretanto, o Governo veio propor-nos a concessão depois de fazer um conjunto de afrontas aos trabalhadores, nomeadamente no que se refere aos seus direitos adquiridos com as reformas, mas também em relação a um conjunto de outras situações que se verificam no dia a dia.

Esta fúria privatizadora levou o Partido Socialista a requerer estas apreciações parlamentares e a apresentar um conjunto de propostas alternativas, que, no fundo, repescam disposições que o Governo incluiu no anteprojeto do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros.

Estas propostas visam, por exemplo, eliminar as referências ao carácter de exclusividade, dar ao município as atribuições e competências como entidade concedente, nomeadamente com a habilitação específica para que o Estado delegue no município os poderes de concedente, os poderes de tutela setorial, os poderes no âmbito da função acionista do Estado. E esta habilitação, não sendo um imperativo legal para que o Governo assim o faça, é, sim, uma hipótese, que na prática é uma partilha de competências e de possível transferência de responsabilidades para o município. Este é o conjunto de propostas que trazemos.

Nesta apreciação, Sr. Secretário de Estado, não posso deixar de fazer uma pergunta relativamente à sua afirmação sobre a bondade dos *swaps*. Não estamos a falar apenas do financiamento, da transferência para o Estado, estamos a falar daquela linha de crédito que ficou no privado, na empresa da qual o senhor era administrador, sendo que, hoje, quem é responsável por esse *swap* é o Estado.

Protestos do PSD.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Isto não tem nada a ver com a apreciação parlamentar! Isto é um bocadinho demais!

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Sr. Secretário de Estado, responda-nos a esta pergunta: qual é a razão para que hoje o Estado tenha responsabilidade sobre um *swap*, sobre uma linha de crédito que não é do Estado e que está nas mãos de uma empresa privada da qual o senhor era administrador?

Aplausos do PS.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo: O principal ou único objetivo do Governo em matéria de política de transportes é sempre o mesmo — transformar serviços públicos em negócios privados. Sacrificando o interesse público ou dos grupos económicos, o único mandamento passa a ser o de acumular os lucros para os distribuir pelos acionistas.

Toda a experiência de privatizações nos transportes públicos traduziu-se num imenso prejuízo para os utentes e o Orçamento do Estado. Em muitos países europeus foi da pior maneira que se aprendeu a lição. Agora, o Governo quer impor ao nosso País, mais uma vez, a aplicação da mesma receita de desastre.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Exatamente!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Governo, agora, quer retomar essas políticas das parcerias público-privadas (PPP) e aplicá-las aos transportes públicos de Lisboa e do Porto, neste caso à Metropolitano e à Carris.

Os sucessivos Governos do PSD, do CDS e do PS, durante décadas, decidiam as obras e mandavam as empresas ir à banca endividarem-se para as fazer. O mesmo aconteceu na exploração comercial das empresas públicas de transportes, com o subfinanciamento crónico, sempre acoberto por dívida. Criaram uma dívida tão grande nas empresas que hoje, com o investimento praticamente a zero, a dívida cresce já só com o pagamento dos juros, a usura, a especulação financeira.

O Governo, com os decretos em apreciação, quer agora impor o agravamento de todo este cenário. Com este novo velho modelo das PPP, as empresas públicas ficariam reduzidas a uma única receita — a proveniente da bilheteira — e, ao mesmo tempo, ficariam obrigadas a pagar ao subconcessionário privado uma verba anual maior do que a receita da bilheteira arrecadada.

Com estas PPP, as empresas públicas ficariam sem qualquer outra hipótese que não a de se endividarem, mais uma vez, em nome do Estado, para suportarem os seus custos próprios relativos ao serviço da dívida, aos complementos da reforma — se o Governo deixar que tenham — e a todas as restantes obrigações que mantêm no contrato de concessão.

Com esta PPP, apenas os subconcessionários privados haviam de ganhar. Ganhavam milhões e ainda ficavam com o direito de explorar diretamente a publicidade, os espaços comerciais e outros serviços de rentabilização do património que lhes era dado para a mão. Veja-se o que aconteceu com a Fertagus.

O Sr. **David Costa** (PCP): — Uma vergonha!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Para as empresas públicas sobra a asfixia financeira: na Carris, na Metropolitano de Lisboa, em todas as empresas públicas de transportes os utentes ainda hoje sofrem as brutais reduções de oferta que o Governo impôs desde que tomou posse, já a pensar na privatização.

Um outro objetivo do Governo é o de anular os direitos do poder local, designadamente a Câmara Municipal de Lisboa, face à sua intenção anunciada de tudo fazer para impedir a subconcessão da Carris e do Metropolitano a privados.

Da mesma forma, estes diplomas entram em contradição com posições públicas da AML (Assembleia Municipal de Lisboa) e do conjunto dos municípios que a compõem. Aliás, a Carris e o Metro assumem uma importância particular para a cidade de Lisboa, mas desde logo, também, para toda a região metropolitana.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Exatamente!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O modelo que o Governo quer implementar e impor assenta na subcontratação e na precarização da mão-de-obra, com tudo o que isso implica para a segurança do transporte.

Os contratos dão ao subconcessionário o direito de rever toda a regulamentação existente na empresa, como já aconteceu no Porto, grande parte dela diretamente relacionada com os trabalhadores. Este é um setor estratégico e estamos a falar da segurança de pessoas e bens com vidas humanas em jogo.

O que queremos aqui reafirmar é que não estamos condenados a esta política, o que é preciso é que o Governo proceda ao saneamento financeiro das empresas, não para beneficiar os interesses privados dos grupos económicos, mas, sim, para defender o interesse público.

O que é preciso é que o Governo estabeleça condições justas de apoio à operação e ao investimento para prestar um serviço público melhor às populações e libertar as empresas deste garrote da banca que as asfixia e da qual o Governo serve os interesses.

Aplausos do PCP.

A Sr.^a **Presidente**: — A próxima intervenção é do Bloco de Esquerda.

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sr.^a Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Temos à nossa frente mais um exemplo do radicalismo deste Governo, que é absolutamente indiferente a qualquer argumento financeiro, económico ou social.

Queremos ter um debate sério e queremos saber porquê, como e em que medida é que os cidadãos e o País ficam melhor, em que medida é que o Governo não está a utilizar o Estado para fazer valer os seus dogmas económicos em detrimento de um serviço público e do interesse dos cidadãos. Em que medida? Porquê?

É verdade que estas empresas são financeiramente desequilibradas — ninguém tenta negar isso —, mas o desequilíbrio financeiro vem, exatamente, da dívida financeira. A culpa nunca foi da operação, os bilhetes nunca foram baratos demais, a operação nunca foi cara demais, os trabalhadores nunca receberam salários demasiado elevados. O problema é que, durante anos, a Metropolitano e a Carris investiram sem receber um tostão do Governo, portanto, tiveram de pedir dinheiro emprestado ao banco, e essas dívidas foram-se acumulando, e o dinheiro nunca chegou para as pagar, e os juros acumularam-se mais um bocado e, ano após ano, a dívida não parou de crescer.

Podemos perguntar se a privatização ou a concessão é para resolver o problema da dívida. Mas não é! A dívida fica no Estado e o que vai para o privado é a operação. A dívida financeira que causa os problemas a estas empresas fica no Estado e será paga pelos contribuintes.

Agora percebemos também porque é que no último ano, ou nos últimos três anos, têm aumentado preços e tem havido um ataque aos direitos dos trabalhadores destas empresas. É que o objetivo nunca foi resolver os problemas financeiros, porque esses são resolvidos com os impostos dos contribuintes. O objetivo é pôr esta operação a dar lucros para poder ser privatizada, para que os privados tenham interesse nessa operação. Reduz-se agora o serviço público para depois entregar aos privados, para estes poderem ter lucro, e ainda dizer «não tivemos de reduzir o serviço público, se bem que, no caso da STCP, essa nem é uma garantia, porque teremos, eventualmente, novas reduções de serviço público.»

O resultado, Sr.^{as} e Srs. Deputados, é que pagamos duas vezes: pagamos a dívida com os nossos impostos e com o de todos os contribuintes e os utilizadores pagam piores serviços e mais caros os lucros a privados. E a pergunta é: porquê? Em que medida é que isto é melhor para os utilizadores, para o País, para os contribuintes? Porquê? Dê-nos uma resposta que não seja o seu puro radicalismo ideológico.

Aplausos do BE.

A Sr.^a **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Rui Barreto, do CDS-PP.

O Sr. **Rui Barreto** (CDS-PS): — Sr.^a Presidente, Sr. Secretário de Estado, Srs. Deputados: Discutimos hoje quatro pedidos de apreciação parlamentar, dois do Partido Comunista e outros dois do Partido Socialista, referentes a dois Decretos-Leis, que versam sobre o quadro jurídico da concessão do serviço público de transportes de passageiros realizado por duas empresas públicas, a Carris e a Metropolitano de Lisboa.

Em primeiro lugar, importa referir que estas duas empresas públicas, que prestam um relevantíssimo serviço público, aliás à semelhança de outras no País, não só em Lisboa, manter-se-ão públicas.

No entanto, devo recordar que este Governo, quando iniciou funções em junho de 2011, estava perante um quadro negro de finanças públicas e perante a insustentabilidade de uma dívida astronómica das empresas de transportes que rondava, à data, 17 mil milhões de euros e que, Srs. Deputados, em boa verdade, se nada fosse feito, tendo em conta o histórico dos últimos 10 anos, no final dessa Legislatura a dívida poderia situar-se nos 23 mil milhões de euros.

Por isso é que já à data, em 2011, o Governo lançou um conjunto de medidas no sentido de introduzir boas práticas na gestão e de infletir essa tendência.

Também por isso temos de olhar para esta matéria de forma séria. O País foi obrigado a implementar um duríssimo plano de austeridade para todos os portugueses e, por isso, era de todo conveniente que o Governo, que pedia um esforço aos contribuintes, fosse capaz, também, no seu seio, nas empresas que constituem o perímetro do setor empresarial, pudesse também ter essa racionalidade. Estávamos perante um conjunto de empresas descapitalizadas, sem financiamento e sobreendividadas. Tínhamos de estancar e reduzir esta hemorragia. Foi, aliás, por isso que o Governo implementou o Plano Estratégico dos Transportes, no sentido de reestruturar para criar sustentabilidade.

Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, não é possível — até diria que é injusto — que o Estado nada fizesse e que continuasse a transferir o volume de indemnizações compensatórias sem controlo. O Governo está a implementar um conjunto de medidas com racionalidade e com razoabilidade. O que está aqui em causa é o facto de sempre e quando, comprovadamente, privados possam prestar determinado tipo de serviços que sejam feitos de forma mais eficiente e mais eficaz e que isso incorpore um ganho para o Estado. Não vejo qualquer problema nisso nem considero um dogma.

O Governo, este ano, no Orçamento para 2015, conseguiu introduzir um conjunto de medidas de desagravamento fiscal, nomeadamente no IRS, no IRC e no desagravamento da contribuição extraordinária de solidariedade para os pensionistas, que só é possível fazer porque existe gestão rigorosa. Se queremos reduzir os impostos — queremos com toda a certeza; todos os Deputados o querem —, temos de gerir melhor a coisa pública e as empresas públicas. Menos esforço orçamental significa menos impostos amanhã.

Por isso, em síntese, gostaria de dizer que mais empresas saudáveis, mais empresas competitivas e garantia de serviço público significa maior sustentabilidade que, por sua vez, significa maior autonomia e maior autonomia significa menos carga fiscal para todos os portugueses, que bem o merecem.

Aplausos do CDS-PP.

A Sr.^a **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado António Prôa, do PSD.

O Sr. **António Prôa** (PSD): — Sr.^a Presidente, Sr. Secretário de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Discutimos hoje os Decretos-Leis relativos à concessão do transporte público coletivo de passageiros à superfície e pelo metropolitano em Lisboa.

Sejamos claros: o que o PCP defende não surpreende, é sempre o mesmo. O que surpreende é que o PCP nunca explica como suporta as suas propostas, ou seja, quem é que paga.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Nós explicamos, os senhores é que nunca percebem!

O Sr. **António Prôa** (PSD): — Já o Partido Socialista, cuja máxima tem sido «alguém há de pagar» faz aqui hoje uma triste figura. Desde logo porque se devia envergonhar de ter deixado a Carris e o Metro numa situação de quase falência com a agravante de ter contribuído ativamente para o seu desequilíbrio como aconteceu no caso do Metro.

Vem agora o PS sugerir novos modelos de gestão?! Com que credibilidade? Nenhuma, Srs. Deputados, nenhuma!

O Sr. **Rui Barreto** (CDS-PP): — Muito bem!

O Sr. **António Prôa** (PSD): — Mas a triste figura socialista, hoje, não se fica por aqui.

O PS, que hoje aparece a defender o protagonismo autárquico na gestão da Carris e do Metro, é o mesmo que retirou, em 2009, a representação da Câmara Municipal de Lisboa no Conselho de Administração do Metro.

O Sr. **Hugo Lopes Soares** (PSD): — Bem lembrado!

O Sr. **António Prôa** (PSD): — Hoje, o PS reduz aqui a sua posição sobre o futuro dos transportes públicos em Lisboa à posição de confronto que o Presidente da Câmara de Lisboa entendeu ter com o Governo.

Se quisesse negociar genuinamente com o Governo, não o tinha afrontado, defendendo publicamente posições que já sabia terem sido recusadas. Isto não é querer negociar.

Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Vale a pena sublinhar hoje o que o atual Governo conseguiu nestas empresas que encontrou à beira do abismo. Hoje apresentam resultados operacionais sustentadamente positivos.

Se retirarmos o endividamento histórico, estas empresas que operam em Lisboa já não dependem do financiamento do Estado através dos impostos de todos os portugueses com tarifários realistas e, por isso, estabilizados — este ano, por exemplo, não houve aumentos — e com a procura, embora tenuamente, a voltar a aumentar como, estou certo, todos desejamos.

Mas vale a pena esclarecer o nosso ponto de vista relativamente ao papel das autarquias na gestão dos transportes públicos de âmbito local.

Aos municípios cabe um papel central no planeamento, no desenvolvimento e até na gestão dos transportes, na medida em que são instrumentos essenciais para a implementação de políticas de mobilidade nas cidades.

No entanto, a operação das empresas de transporte é uma atividade que pode ser exercida através da abertura à iniciativa privada por meio de concessão.

O município de Lisboa deve acompanhar e intervir na preparação e acompanhamento do processo de concessão da Carris e do Metropolitano. Mais: o município deve ter um papel central na gestão e fiscalização das futuras concessões. É assim que deve ser.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Então, porque é que privatizam?

O Sr. **António Prôa** (PSD): — Neste contexto, Sr. Secretário de Estado, seria importante esclarecer qual o papel que a autarquia terá neste processo na definição do caderno de encargos, na gestão da concessão e em futuras concessões para que fique clara a falta de solidez das críticas aqui apontadas.

Mas permita-me que lhe peça mais um esclarecimento, que resulta de uma justa preocupação dos cidadãos e que é também do Partido Social Democrata, no que respeita à manutenção das obrigações de serviço público, da manutenção da qualidade de serviço e do controlo tarifário. Este processo garante essas condições?

Sr.^a Presidente, Sr. Secretário de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados, o Secretário-Geral do PS, que é também Presidente da Câmara de Lisboa, defende que o município deve ser diretamente responsável pela operação da Carris e do Metropolitano.

Ao mesmo tempo, a Câmara de Lisboa não cumpriu os compromissos assumidos no que respeita ao aumento da extensão de faixas BUS na cidade, importantes para o desempenho da Carris e para a qualidade do serviço prestado aos utentes.

Para o Partido Socialista poder ser levado a sério deve, primeiro, ser credível.

Ao Dr. António Costa sugerimos que se concentre, primeiro, em cumprir as suas obrigações presentes, que não tem sido capaz de cumprir, como sejam o lixo, os buracos ou as inundações, antes de pretender assumir novas responsabilidades.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A Sr.^a **Presidente**: — Para uma intervenção, tem agora a palavra o Sr. Deputado José Luís Ferreira, de Os Verdes.

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Sr.^a Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados, no momento em que procedemos à apreciação parlamentar de dois Decretos-Leis, dois diplomas legais que mais não fazem do que dar um passo no sentido da privatização da Carris e da Metropolitano de Lisboa, fica, de facto, a pergunta: o que mais falta privatizar?

Este Governo continua a reafirmar a sua carga ideológica, continua a dar sinais da sua dificuldade em lidar com tudo o que é público.

Se o rei Midas transformava em ouro tudo em que mexia, este Governo tudo em que mexe e é público transforma em privado — CTT, STPC, Metro do Porto, TAP, Carris, Metropolitano de Lisboa, etc.

O Sr. **David Costa** (PCP): — Exatamente!

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — O Sr. Secretário de Estado continua a achar graça às privatizações... É interessante registar.

Tudo serve para engordar o mercado aos privados, tudo serve para o Governo se libertar das suas responsabilidades.

Sabemos que este Governo nunca encarou a mobilidade dos cidadãos como um direito e muito menos como um instrumento de acesso a outros direitos fundamentais, sobretudo numa altura em que o

encerramento de serviços públicos é a sua marca. Com mais ou menos sorrisos, o encerramento de serviços públicos vai ficar, de facto, como a marca deste Governo!

Ora, estes encerramentos conferem ainda mais importância ao direito à mobilidade, mas isso, para o Governo, não interessa nada. O que lhe interessa é continuar a satisfazer a gula e a sede dos privados, em deitar mão aos setores apetecíveis, como é o setor dos transportes.

Também sabemos que este Governo nunca encarou a necessidade de valorizar os transportes públicos como forma de se poder assumir uma verdadeira alternativa à utilização do transporte individual, contribuindo, assim, para combater um dos problemas mais graves com que hoje nos confrontamos: o das alterações climáticas mas, também, para a necessidade de reduzir a emissão de gases com efeito de estufa. Mas isso, para o Governo, não interessa nada. O que interessa é garantir os lucros das empresas privadas e dar mercado aos privados.

Diz o Governo que tanto a Carris como o Metropolitano de Lisboa estão endividados. Sr. Secretário de Estado, o que o Governo não diz é porquê. Por que é que o Governo não diz os motivos, as causas?

A Sr. **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Muito bem!

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Nós percebemos o silêncio do Governo sobre os motivos que levaram a esta situação, porque, por mais esforços que o Governo faça, sobretudo o Sr. Secretário de Estado, que é fértil nessa matéria, nessas manobras, não consegue esconder este facto: a situação destas empresas deve-se ao acumular de dívidas que os Governos foram fazendo ao recusar, sistematicamente, as indemnizações compensatórias a que estas empresas tinham direito.

Portanto, em bom rigor, Sr. Secretário de Estado, se quiser virar um pouco o seu discurso para estar mais perto do real, não são estas empresas que têm dívidas históricas, é o Governo que tem dívidas históricas para com estas empresas.

Para terminar, queria apenas dizer que privatizar os transportes públicos é transformar os cidadãos com direitos em clientes que se veem obrigados às contingências dos interesses dos grupos privados.

O Sr. **David Costa** (PCP): — Bem lembrado!

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Por isso, Os Verdes apresentam hoje duas iniciativas legislativas, no sentido de fazer cessar os efeitos destes diplomas que agora apreciamos, em nome do interesse público, em nome da defesa do ambiente, mas também em nome do direitos dos cidadãos, que também é preciso equacionar na gestão que o Governo faz.

Aplausos de Os Verdes e do PCP.

A Sr.^a **Presidente**: — Dou agora, novamente, a palavra ao Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

Faça favor, Sr. Secretário de Estado.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sr.^a Presidente, no âmbito desta apreciação parlamentar, foi levantado um conjunto de questões e eu queria aproveitar esta oportunidade para tentar clarificar.

Como sabem, no Programa do Governo estava prevista uma profunda reestruturação que levámos a cabo neste setor. O setor, hoje, é operacionalmente equilibrado. É e vai ser, porque tomámos um conjunto de medidas para que a situação que herdámos não possa ser revertida no futuro, no sentido de dar a tranquilidade aos contribuintes que a Deputada Mariana Mortágua pedia.

Dizia a Deputada Mariana Mortágua, na sequência da minha intervenção: «Bom, mas o que é que os contribuintes ganham com esta abertura à iniciativa privada?». Eu digo-lhe, Sr.^a Deputada e, com isto, acompanho as intervenções dos Deputados da maioria.

Em primeiro lugar, está visto, pelas regras do concurso do Porto, que também serão plasmadas no concurso de Lisboa, que o serviço se mantém — no limite, é reforçado, mas mantêm-se aos níveis atuais —;

que a qualidade se mantém; que o investimento será assumido, a partir daqui, pelos privados, que tomarão conta destas concessões; que os bilhetes ajustarão o seu preço à taxa de inflação, e não mais; e que os ativos se mantêm na esfera pública. Por isso é que estamos a falar de concessões e não da transferência de capital/privatizações, ou seja, os ativos mantêm-se na esfera pública.

Dissemos, também, uma coisa simples, ou seja, apenas transferiríamos a gestão destes serviços públicos para entidades privadas se, numa base comparável, o custo fosse inferior. E, de acordo com as propostas que foram apresentadas, no Porto — e a nossa expectativa é a de que aconteça o mesmo em Lisboa —, por exemplo, no caso do Metro do Porto o custo reduz em 8 milhões de euros por ano, em 10 anos são 80 milhões de euros, e, no caso dos STCP reduz em 6 milhões de euros por ano, em 10 anos são 60 milhões de euros, com o investimento a ser transferido para o operador privado.

Aqui tem a resposta, Sr.^a Deputada, como é que os contribuintes são protegidos com estas nossas decisões. Nós poupamos dinheiro na prestação do serviço, transferimos responsabilidade de investimento para o privado.

Mas há aqui um papel central das autarquias e é a mudança de paradigma. Como diziam os Srs. Deputados Rui Barreto e António Prôa, às autarquias é dado, agora, um papel central porque lhes é transferido o papel de gestão do sistema de transporte, nas áreas metropolitanas e através dos organismos que sucederão às autoridades metropolitanas, com presença, exclusivamente, autárquica. Ou seja, o Estado sai desses organismos e ficam organismos exclusivamente autárquicos, que zelarão pelo cumprimento dos direitos e obrigações que ficam afetos nestes contratos.

Que não haja dúvidas, aqueles que pretendem o imobilismo têm, normalmente, duas ou três desculpas. Primeiro, que o Governo já está em fim de mandato, não deve fazer nada. Segundo, que não devemos transferir, mesmo protegendo os contribuintes, para a esfera privada a gestão pública. Aqui sim, numa solução ideológica: aquilo que é público tem de ser gerido pelo Estado e não tem de ser gerido bem ou mal. Para nós, o que interessa é a qualidade de gestão. E, por fim, a transferência de competências para as autarquias, ou a transferência dos meios de financiamento, para que o serviço continue a ser prestado com os índices de qualidade e de regularidade como até aqui.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A Sr.^a **Presidente**: — Inscreveu-se, de novo, pelo Bloco de Esquerda, para uma intervenção, a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua.

Faça favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sr.^a Presidente, apenas para manifestar a minha confusão.

O CDS diz que é preciso privatizar a operação porque o Estado não tem dinheiro. O PSD diz que o Governo fez um ótimo e maravilhoso trabalho e pôs estas empresas a dar lucro. Portanto, em que é que ficamos?

Se o Governo fez um trabalho tão bom por estas empresas que elas agora dão lucro operacional, por que é que vai entregar esse lucro que, de acordo com o CDS, é tão necessário para as contas do Estado, a privados? Não faz sentido, é um negócio que não faz sentido! Não há nenhum argumento, é puro radicalismo.

Não temos serviços públicos de qualidade. Aquilo que está a ser entregue a privados de operação, depois dos três anos em que o Sr. Secretário de Estado esteve a cortar serviços, a atacar os direitos dos trabalhadores, a aumentar os preços e a eliminar os passes sociais, não é um serviço público de qualidade. Não é! Qualquer serviço público de qualidade exige financiamento, como em qualquer país da Europa. Esta ideia peregrina de que há transportes públicos de qualidade, abrangentes para toda a gente e acessíveis, que não custam um tostão aos contribuintes é uma ideia errada, é uma contradição com a necessidade de serviço público e o princípio de solidariedade.

E é exatamente por isto que antes da privatização da operação se eliminaram 51 comboios da Linha de Cascais. Será porquê? É para depois o privado não ser obrigado, ele próprio, a eliminá-los! E depois o Sr. Secretário de Estado diz: «Bom, mas há manutenção de serviço público». Muito obrigada! O serviço público foi cortado pelo próprio Governo antes da privatização.

Sr. Secretário de Estado, acredito e assumo que possa ter um talento infinito para montar um negócio privado de transportes, mas isto que está a fazer não é serviço público.

Aplausos do BE.

A Sr.^a **Presidente**: — Inscreveu-se ainda, para uma intervenção, o Sr. Deputado Bruno Dias, pelo PCP. Embora dispondo de muito pouco tempo, tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr.^a Presidente, o tempo é tão pouco que só tenho esta pergunta a fazer: os senhores, que gostam tanto de falar dos contribuintes, por que é que não falam da dívida destas empresas, que passou de 17 000 para 21 000 milhões de euros, que os contribuintes vão pagar e que sobram destes negócios que os senhores querem fazer?

Por que é que os senhores não falam dos 7 milhões de euros no Orçamento do Estado para 2015 para indemnizações por despedimentos na Metro?

Por que é que não reconhecem que a Metro e a Carris têm falta de pessoal, tiveram um corte brutal na oferta e um aumento brutal no preço?

Por que é que os senhores não admitem que aquilo que estão a decidir tem consequências demonstradas pela Europa fora ao nível da própria segurança, que já custou vidas humanas em vários países e que os senhores estão a aplicar aqui a mesma receita?

O que é que falta para os senhores tirarem lições e ensinamentos daquilo que está a ser a realidade da receita que estão aqui a aplicar e que já provou no que resulta por toda a Europa?

Já chega, Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo! Já chega! Está na hora de esta política ir embora, com os senhores também, de uma vez por todas.

Aplausos do PCP.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem a palavra, para uma intervenção, o Sr. Deputado Paulo Campos, do PS.

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Sr.^a Presidente, Srs. Secretários de Estado, Srs. Deputados: Em primeiro lugar, quero fazer uma pequena correção relativamente ao endividamento.

Em 2011, 2012 e 2013, o endividamento da Carris e da Metro, das empresas que hoje estamos a apreciar, aumentou mais, por ano, do que nos anos 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 e 2010, Sr. Secretário de Estado.

É bom pormos estas questões e verificarmos quem é que contribuiu para o endividamento destas empresas. E, Sr. Deputado António Prôa, não se esqueça do endividamento que deixou na Câmara Municipal de Lisboa...!

Risos do Deputado do PSD Hugo Lopes Soares.

Relativamente ao convite que há pouco fizemos para que as dezenas de propostas apresentadas pelo Partido Socialista nesta apreciação parlamentar sejam efetivamente discutidas e trabalhadas com os restantes partidos, não podemos deixar de sinalizar a proposta que fizemos, relativamente ao município de Lisboa, e que se refere à Carris e à Metro, do ponto de vista da sua eficiência, e de trazer para essa solução um conjunto de receitas municipais — publicidade, IMI e estacionamento — que, como é óbvio, contribuem decisivamente para a melhoria dos serviços públicos prestados em Lisboa,...

O Sr. **António Prôa** (PSD): — É o aumento do IMI!

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — ... tendo em conta a proximidade e as condições que uma câmara municipal tem em articulação com as políticas de ordenamento do território. Esta solução jurídica é sólida, é feita através de um contrato interadministrativo, que, aliás, o Governo está a utilizar com outras autarquias noutras áreas.

A pergunta que deixo, Sr. Secretário de Estado, é a de saber se tem um problema com os transportes, e, portanto, o contrato interadministrativo aqui não se pode aplicar, ou se tem um problema com a Câmara Municipal de Lisboa e com o Sr. Presidente da Câmara, António Costa. Explique-nos qual é o problema.

Como o Sr. Secretário de Estado dispõe ainda de 26 segundos, responda à pergunta que há pouco lhe deixei...

A Sr.^a **Presidente**: — Queira concluir, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — E concluirei, Sr.^a Presidente, pedindo-lhe a mesma tolerância que há pouco também deu ao Sr. Secretário de Estado.

A minha pergunta é esta: por que é que o Sr. Secretário de Estado, hoje no Governo, transferiu um *swap* para o Estado,...

O Sr. **António Prôa** (PSD): — Outra vez?!

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — ... e não estou a falar de um *swap* associado à transferência da linha de crédito para o Estado, estou a falar concretamente daquela linha de crédito que ficou na empresa da qual o senhor era administrador? Não estou a falar de mais nada, porque o resto...

A Sr.^a **Presidente**: — Tem de concluir, Sr. Deputado. Já realizou a igualdade de armas!

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — E concluirei, Sr.^a Presidente.

O resto é muito preocupante, porque o senhor decidiu em conflito e com uma incompatibilidade de ética.

Mas aqui nem se trata da questão de incompatibilidade, mas, sim, o facto de ter tirado de uma empresa privada a responsabilidade sobre uma dívida que ela tem hoje, transferindo esse *swap* para o Estado. Ou seja, hoje a empresa deve aos bancos cerca de 90 milhões de euros, mas quem paga o custo do *swap*, desses 90 milhões de euros que estão nessa empresa, é o Estado, e o senhor era administrador dessa empresa.

Aplausos do PS.

Protestos do PSD.

A Sr.^a **Presidente**: — Ainda para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Julgo que a questão da dívida, que foi aqui levantada, tem uma resposta óbvia.

O Estado, depois de ter garantido a reestruturação operacional das empresas, tratou também de iniciar o processo de saneamento financeiro, transformando dívida em capital, recapitalizando, portanto, as empresas, e assumindo, dessa forma, que a responsabilidade pela assunção de passar a dívida das empresas é, de facto, do Estado e do seu subfinanciamento. Não foi este Governo que as subfinanciou, porque o crescimento de dívida que aconteceu no nosso mandato resulta dos juros da dívida anterior.

Diz o Deputado Paulo Campos: «Bom, subiu muito mais do que em 2005». Claro, porque a dívida histórica era muito maior e, portanto, juros sobre uma dívida de 17 000 milhões de euros é uma soma muito maior do que os juros sobre uma dívida de 5000 ou 6000 milhões de euros. Mas enfim, nós já estamos habituados à trapalhada relativa às contas, que é feita amiúde sobre estas matérias.

Mas deixem-me também aproveitar a tolerância para dizer o seguinte: vamos ver o que nos reserva a discussão sobre a TAP que hoje o PS resolveu trazer através da apreciação parlamentar e que não tem nada a ver com as matérias aqui em discussão, porque mostra bem que o PS não quer saber de transportes nem de estatuto de estradas nacionais, quer saber é de notícias de há dois anos. Isso é que o PS quer!

Numa primeira tentativa, o Partido Socialista diz: «Este *swap* era especulativo ou tóxico». Mas não, porque o IGCP disse que não.

Depois, diz: «Bom, este senhor trabalhava para o privado». Mas não porque eu era diretor da Caixa, sempre fui diretor da Caixa...

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Era administrador da Elos!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — ... e a Caixa Geral de Depósitos, onde eu era diretor, confiava-me estas matérias e o seu conselho de administração tomava as decisões.

Falhadas estas duas estratégias, então, vem agora uma terceira, que é dizer: «Bom, mas é que este *swap* e este financiamento foram decididos por si», mesmo que a Secretária de Estado do Tesouro, há dois anos, muito antes desta polémica, tenha dito, na comissão de inquérito: «Eu é que decidi!».

Portanto, vejamos qual é a quarta estratégia, se há quarta estratégia, relativamente a esta matéria!

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Não é verdade!

A Sr.^a **Presidente**: — Queira concluir, Sr. Secretário de Estado.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Concluirei, Sr.^a Presidente, dizendo que julgo que os portugueses já perceberam uma coisa simples: esta notícia de há dois anos surge agora novamente por um motivo. Saiu há pouco tempo o relatório do Tribunal de Contas sobre o TGV, que mostrava, à saciedade, a sua insustentabilidade e a responsabilidade dos Governos anteriores relativamente a um projeto que traria mais encargos para os contribuintes, muitos milhões de euros de encargos para os contribuintes. A esse propósito, nem uma palavra por parte do Partido Socialista.

A Sr.^a **Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade** (Teresa Morais): — Não interessa!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Mas talvez daqui a pouco, quando entrarmos na apreciação parlamentar relativa à TAP, o Partido Socialista queira dizer alguma coisa sobre esse relatório!...

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. **Hugo Lopes Soares** (PSD): — Tenham decoro e peçam desculpa!

A Sr.^a **Presidente**: — Srs. Deputados, não havendo mais inscrições, dou por terminada a apreciação dos Decretos-Leis n.^{os} 174/2014 e 175/2014.

O Sr. Secretário da Mesa, Deputado Abel Baptista, indica-me que, sobre esta matéria, deram entrada na Mesa algumas iniciativas.

Tem a palavra, Sr. Secretário, para fazer o favor de as referir, antes de passarmos ao próximo ponto.

O Sr. **Secretário** (Abel Baptista): — Sr.^a Presidente, deram entrada na Mesa as seguintes iniciativa legislativas:

Relativamente ao Decreto-Lei n.^o 174/2014, de 5 de dezembro, que estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público de transporte público coletivo de superfície de passageiros na cidade de Lisboa, sem prejuízo da manutenção da concessão atribuída à Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A. (Carris, S.A.) [apreciações parlamentares n.^{os} 127/XII (4.^a) (PS) e 125/XII (4.^a) (PCP)], deram entrada na Mesa os projetos de resolução n.^{os} 1222/XII (4.^a) (BE), 1225/XII (4.^a) (Os Verdes) e 1227/XII (4.^a) (PCP), solicitando a cessação de vigência daquele Decreto-Lei, e propostas de alteração do PS;

Relativamente ao Decreto-Lei n.º 175/2014, de 5 de dezembro, que estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público de transporte por metropolitano de passageiros na cidade de Lisboa e nos concelhos limítrofes da Grande Lisboa, abrangidos pela respetiva área correspondente ao nível III da Nomenclatura para Fins Territoriais e Estatísticos (NUTS), sem prejuízo da manutenção da concessão atribuída ao Metropolitano de Lisboa, EPE (ML, EPE) [apreciações parlamentares n.ºs 128/XII (4.ª) (PS) e 126/XII (4.ª) (PCP)], deram entrada na Mesa os projetos de resolução n.ºs 1223/XII (4.ª) (BE), 1226/XII (4.ª) (Os Verdes) e 1228/XII (4.ª) (PCP), solicitando a cessação de vigência daquele Decreto-Lei, e propostas de alteração do PS.

É tudo, Sr.ª Presidente.

A Sr.ª **Presidente**: — Vamos passar à apreciação do Decreto-Lei n.º 181-A/2014, de 24 de dezembro, que aprova o processo de reprivatização indireta do capital social da TAP, Transportes Aéreos Portugueses, SA [apreciações parlamentares n.ºs 129/XII (4.ª) (PCP) e 130/XII (4.ª) (PS)].

Para apresentar a apreciação parlamentar do PCP, tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr.ª Presidente. Sr.ªs e Srs. Deputados Srs. Membros do Governo: Por mais que tentem impor as vossas inevitabilidades, não deixarão de ter pela frente a resistência e o repúdio de sectores cada vez mais amplos da sociedade portuguesa contra a privatização da TAP.

Não há PEC, nem há troicas nem patranhas requentadas que justifiquem esse crime económico, essa traição à soberania, que seria a privatização da nossa companhia aérea de bandeira.

Na propaganda do Governo, nem o Governo acredita. Os governantes desmentem-se uns aos outros, a Comissão Europeia desmente-os depois e, no fim, todos são desmentidos pela vida concreta.

Veremos, a seguir, o que dirá o Governo e que parte do seu discurso será desmentido amanhã!

O Governo diz que está tudo garantido. Mas o que até o caderno de encargos reconhece é que os riscos são bem reais e bem grandes: disparar desde já a subcontratação para 25% (ou seja, um em cada quatro voos ser feito em *outsourcing*); risco de despedimentos que merece uma pseudo-salvaguarda de dois anos; riscos da saída do *hub* que justificam uma pseudo-salvaguarda de 10 anos.

Essa conversa não pega, Srs. Membros do Governo! Não pega o argumento da «flexibilidade de gestão», vindo de quem bloqueia a admissão de pessoal e leva seis meses a autorizá-la. Não pega o dos «dinheiros públicos» quando a TAP não recebe um cêntimo do Estado e continuam a ser apoiadas as companhias *low cost*. Não pega a do «crescimento ou morte», quando três das onze novas rotas da TAP foram já suspensas e quando o último verão confirmou os nossos alertas sobre o crescimento não sustentado da operação.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Exatamente!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Os senhores falam como se a TAP estivesse ameaçada de encerrar e tivesse de ser salva. É falso! A TAP é uma sólida realidade económica, nas exportações, no emprego, na dinamização económica das atividades que estão a montante e a jusante do transporte aéreo.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — É verdade!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A única grande ameaça que a TAP enfrenta é a vossa política!

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Exatamente!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Já ouvimos as vossas previsões catastrofistas em 1998 e em 2012 e a TAP não foi privatizada e até cresceu. Imagine-se como será quando tivermos um governo empenhado em defendê-la, em vez de a alienar a todo o custo, por convicção, fanatismo ou encomenda!

Entretanto, lamentamos profundamente que o PS venha para este debate com um documento a propor também a privatização da TAP por outras vias.

A opção não está em vender a TAP mais depressa ou mais devagar, num gabinete ou na Bolsa de Valores, de rajada, como os CTT ou a ANA, ou às prestações, como a EDP ou a PT. Não se mande a TAP ir buscar lá para sair tosquiada!

O que é preciso é defender a TAP, mantendo-a na esfera pública. Só assim se pode salvaguardar o seu papel como empresa estratégica para a economia e para a soberania nacional.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Muito bem!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O PCP apresentou já propostas e soluções concretas para os constrangimentos da TAP. Destacamos aqui o projeto de resolução n.º 1150/XII (4.ª), para a melhoria do funcionamento e operacionalidade da TAP, que apresentámos nesta Assembleia há pouco mais de dois meses; apresentamos também, neste momento, um projeto de resolução para que deixe de estar em vigor este Decreto e seja cancelada esta privatização.

Este debate e este agendamento que o PCP promove colocam os partidos e os Srs. Deputados perante as suas responsabilidades.

É possível e indispensável, aqui e agora, travar este autêntico crime contra o interesse nacional. A TAP é de nós todos, e tem de continuar a ser.

Aplausos do PCP.

A Sr.ª **Presidente**: — Para apresentar a apreciação parlamentar do PS, tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr.ª Presidente, Srs. Deputados, Srs. Secretários de Estado: Começo por cumprimentar o Sr. Secretário de Estado Sérgio Monteiro e pena é que o Sr. Ministro Pires de Lima não tenha vindo debater a TAP. Depois da monumental contradição em que se tem envolvido, o Sr. Ministro tem falado alguma coisa da TAP, mas tem fugido «a sete pés» do contraditório.

A propósito de fugir, Sr. Secretário de Estado, estamos muito à vontade para debater o *swap*, para debater a alta velocidade. Aliás, tenho aqui uma citação sua, subscrita por si, num grupo de trabalho das PPP, em que refere que o impacto da alta velocidade a 15 anos era nulo e que até podia ser positivo a longo prazo.

Por isso, Sr. Secretário de Estado, não se esconda atrás da maioria e venha debater este assunto na Comissão de Economia e Obras Públicas.

No domínio da TAP — e entrando agora no assunto objeto da apreciação parlamentar —, Sr. Secretário de Estado, o Governo recusou explorar todas as possibilidades de diálogo institucional por forma a encontrar uma solução mais abrangente e consensual para a TAP; recusou-se a negociar com os partidos da oposição e a sociedade sobre as alternativas possíveis e apresentadas; não explorou, junto da União Europeia, todos os mecanismos e soluções disponíveis.

Analogamente, o Governo está a descurar, com as suas opções de privatização de 100% a dois tempos e do modo processual como o está a fazer, o facto de a TAP ser reconhecidamente uma empresa estratégica para o País e o seu contributo ser tanto maior quanto maior for o seu alinhamento com os interesses geopolíticos e geoeconómicos portugueses.

O Governo ignora, igualmente, a mais-valia da TAP em termos de notoriedade, de relação de proximidade e confiança com os portugueses, de política de elevada segurança, de relação com a cultura portuguesa, de fator de coesão social e territorial e que tem uma equipa de gestão qualificada e recursos humanos valorizados e disputados.

O Governo esquece-se que a TAP tem crescido e melhorado o seu desempenho nos últimos cinco anos. Cresceu em número de passageiros, horas voadas, destinos, as receitas cresceram e a empresa libertou capital de muitas formas.

A dívida líquida diminuiu 33%; o serviço aéreo da TAP registou sempre lucro; nos últimos 10 anos a empresa investiu 709 milhões de euros e, nos últimos 20 anos, não precisou de nenhum aumento de capital.

Por isso, o Governo tem esquecido estes dados que não justificam a privatização proposta.

Sr. Secretário de Estado, também já lhe temos dito — e já o reconheceu em parte — que o Governo tem pautado este processo por uma enorme falta de transparência, não só porque não nomeia a comissão especial de acompanhamento de forma atempada — e lanço aqui um desafio: por que não nomear a comissão anterior? —, mas também porque prefere os negócios particulares e os ajustes diretos, e tem procurado condicionar um futuro governo com opções de venda e opções de compra de 34% e até vai ao extremo de querer fixar, desde já, um preço para a futura venda, ao contrário do ocorrido, por exemplo, nos CTT.

O Governo também não apresenta avaliações financeiras, não apresenta os estudos e, do ponto de vista jurídico, o caderno de encargos é muito, mas mesmo muito, pouco sólido.

Por isso, o Governo esqueceu os bons resultados da empresa, falhou no diálogo, falhou no estudo das alternativas de capitalização, falhou na transparência, falhou ao querer condicionar o futuro governo e falhou na solidez jurídica de todo o processo e, por isso, queremos a cessação da vigência deste Decreto-Lei.

Aplausos do PS.

A Sr.^a **Presidente**: — Para uma intervenção, pelo Bloco de Esquerda, tem a palavra a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sr.^a Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Os debates parecem um eterno contínuo e as perguntas repetem-se. Porquê?

A TAP é o maior exportador nacional, emprega 11 600 trabalhadores, tem um papel crucial no investimento, no desenvolvimento tecnológico, na ligação aos emigrantes por esse mundo fora. Aliás, há mais de uma década que tentam privatizar a TAP e sempre sem sucesso. E ainda bem, porque, pelo menos, um dos potenciais compradores há 10 anos, entretanto, foi à falência. Se tivéssemos ido na conversa e privatizado a TAP, hoje ela não existiria — isto passou-se, na altura, com um Governo do PS, até.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Muito bem!

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Há mais de 10 anos que a TAP supera várias mortes anunciadas: a dívida é demasiado grande, não há condições de financiamento, não há capital suficiente. Ainda assim, estranhamente, a TAP cresceu, a TAP desenvolveu-se e, agora, tudo aquilo que foi conseguido, apesar das mortes anunciadas, no desenvolvimento da TAP e que a transformou numa das mais importantes empresas nacionais está em causa.

No plano mais abrangente — sei que esse plano é bastante indiferente para o Governo —, está em causa a nossa capacidade, enquanto País, de deixar recursos e instrumentos às próximas gerações para que possam conduzir a economia como bem entenderem. Mas, para isso, precisam de ter recursos.

Está em causa a nossa capacidade, enquanto povo soberano, de controlar democraticamente a economia e essa capacidade perde-se a partir do momento em que uma empresa estratégia como esta é privatizada, não sabemos muito bem a quem, nem em que condições.

Mas não só: está em causa a garantia da manutenção de postos de trabalho no médio prazo. Estava em causa, quando o Sr. Secretário de Estado anunciou esta medida, uma grosseira violação do direito à greve e dos direitos dos trabalhadores, entretanto desmentida pelo Primeiro-Ministro. Para que não restem dúvidas sobre este tipo de medidas potencialmente inconstitucionais, gostaríamos de ter acesso ao caderno de encargos e a garantia de que não há garantias parecidas, simuladas, no mesmo caminho que o Sr. Secretário de Estado apresentou no dia em que tornou público o caderno de encargos.

Está em causa a garantia de que a atividade se mantém em Portugal, hoje, amanhã, daqui a 10 anos, daqui a 20 anos, para sempre.

Está em causa a garantia de que as atividades são desenvolvidas cá e exportadas e não desenvolvidas fora, através de *outsourcing*, e importadas. Porque isso não diz só respeito à TAP e aos seus trabalhadores, mas também à economia nacional e à balança comercial do País.

Está em causa a garantia da continuidade de serviços das ligações aos vários pontos do mundo onde temos emigrantes. Não é garantia hoje ou amanhã, é a garantia daqui a 10 anos, daqui a 20 anos, e essa não a temos.

Está em causa a garantia de que a TAP, depois deste processo, ou mesmo já, não seja vendida a um fundo abutre e, depois, canibalizada, descapitalizada e vendida a quem aparecer, como aconteceu com a PT. Que garantia é que dá de que isto não aconteça? Não é hoje, nem amanhã, nem daqui a 10 anos, é para sempre, enquanto as gerações portuguesas continuarem a querer ver na TAP um instrumento essencial à sua economia e democracia.

Sr.^a Presidente, termino dizendo ao Sr. Secretário de Estado que sai muito mais caro ao País a privatização da TAP e o potencial de perdas futuras do controlo democrático sobre a TAP do que qualquer investimento público que seja necessário fazer na nossa empresa de bandeira nacional com sede em Portugal.

A União Europeia não é uma desculpa e já foi desmentida várias vezes. Podem persistir em tapar os olhos relativamente a esta questão, mas uma coisa sabemos: vão encontrar uma oposição crescente de um conjunto de cidadãos e de uma sociedade civil que não se revê neste radicalismo privatizador e liberal deste Governo — aliás, Governo este que não vê outra solução que não a de privatizar todas as empresas essenciais para a democracia.

Aplausos do BE.

A Sr.^a **Presidente**: — Para uma intervenção, pelo PSD, tem a palavra o Sr. Deputado Nuno Filipe Matias.

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — Sr.^a Presidente, Srs. Deputados, Srs. Secretários de Estado: A TAP é uma companhia de bandeira, uma referência de Portugal, uma referência no setor da aviação, pela sua qualidade, excelência e segurança. É uma companhia de bandeira de Portugal e é um orgulho para todos os portugueses.

No entanto, também é verdade que é uma companhia que tem capitais próprios negativos e que precisa de investimento, de atenção e de um plano estratégico de desenvolvimento. Até aqui, pensamos nós, estamos todos de acordo. Queremos uma TAP mais forte, mais competitiva, que invista e que crie valor. Esta é a melhor defesa dos trabalhadores, esta é a melhor defesa da sua operação. É assim que se define e salvaguarda o serviço público.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — Srs. Deputados, o que nos divide é a forma como se pode concretizar isto mesmo.

A oposição entende que a TAP pública garante este objetivo, mas nós temos a certeza de que não e os exemplos paradigmáticos da Sabena, da Varig e, ainda há pouco tempo, das linhas aéreas do Chipre demonstram isso mesmo, pois o facto de serem públicas não foi garantia de coisa alguma e, infelizmente, essas companhias não resistiram para demonstrar que essa não era a solução.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Os senhores não sabem governar de outra maneira, não é?

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — A oposição decide, teimosamente, defender que o facto de termos uma TAP pública é uma salvaguarda e era possível a recapitalização, mas esquecem-se de uma informação vital: a reestruturação, face a uma recapitalização pública, exigiria despedimentos, venda de ativos, reformulação e redução de rotas. Pensamos que nenhum de nós quer isso, que os trabalhadores não querem isso e o que queremos é uma TAP mais forte.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — O senhor devia apanhar um avião da TAP daqui para fora!

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — Se os Srs. Deputados entendem que a recapitalização é possível, falem do que se passou na Alitalia e nas Linhas Aéreas Escandinavas. E uma vez que dizem que a TAP — e nós concordamos — é uma companhia de bandeira, expliquem se a Lufthansa não é uma companhia de bandeira da Alemanha,...

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Claro!

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — ... se a Air France não é uma companhia de bandeira da França, se a British Airways não é uma companhia de bandeira do Reino Unido. É que há uma questão que me parece que é relevante: nenhuma delas tem capitais públicos.

Protestos do PCP.

O que é vital é que a TAP salvasse a sua operação, porque é isso que defende os seus trabalhadores e o seu valor.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Podíamos ter uma Volkswagen!

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — Também era importante que, chegados aqui, houvesse uma discussão séria e o PCP, quando diz que existe solução na capitalização, também podia explicar de que forma é que pode ser feita e que exemplo paralelo consegue encontrar que defenda a companhia, os postos de trabalho e o investimento, algo que, nestes moldes e com estes objetivos, nunca foi possível. A vossa utopia esbarra com a realidade e são desmentidos, infelizmente, pelos factos.

Já o Partido Socialista ainda é mais estranho, esquizofrénico e condenável, pois defende, hoje, o que nunca fez no Governo. Pior! Na página 14 do Memorando de Entendimento, de maio de 2011, pode ler-se o seguinte: «O Governo compromete-se a ir mais longe, prossequindo uma alienação da totalidade...» — reparem: da totalidade! — «... das ações da EDP, da REN (...), bem como da TAP, até final de 2011».

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Mentiroso!

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — Manifestamente, seria importante que a oposição tivesse seriedade no debate, porque penso que todos nós temos o mesmo objetivo: uma TAP mais forte, mais operacional, com mais investimento, que defenda os trabalhadores, que defenda o ativo nacional e a companhia de bandeira que é. Mas, para isso se verificar, não tem de ser necessariamente o Estado a estar presente; tem é de garantir a exigência, facto que o Governo, e bem, assegurou com este caderno de encargos e que defende o futuro da TAP, dos trabalhadores, da operação, do investimento e do crescimento.

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Que falsidade!

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — Isso é que é vital. Mas foi algo que o Partido Socialista nunca concretizou e os factos ajudam a demonstrar que o que deixaram de herança foi uma necessidade urgente de intervir sobre a TAP, para a salvar, porque é isso que queremos, pelo futuro da companhia.

Aplausos do PSD.

A Sr.^a **Presidente**: — Para uma intervenção, por Os Verdes, tem a palavra o Sr. Deputado José Luís Ferreira.

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Sr.^a Presidente, Srs. Deputados: Começamos por chamar a atenção para alguns aspetos que consideramos serem da maior importância, sobretudo quando um dos argumentos do Governo para privatizar a TAP é o equilíbrio das contas públicas. A TAP, para além de nada receber do Orçamento do Estado, ainda contribui anualmente para as receitas do Estado.

Como todos sabemos, a dívida remunerada da TAP deve-se exclusivamente à desastrosa operação de aquisição da Vem Brasil, que, aliás, foi algo com o que o Governo pacificamente se conformou. Nada fez e nem sequer a renegociou.

Para além disso, a TAP é a maior exportadora nacional e acaba por ser também um instrumento da nossa soberania, num País com 11 ilhas atlânticas e importantes comunidades emigrantes em todos os continentes, espalhadas um pouco por todo o mundo.

O Sr. **David Costa** (PCP): — Bem lembrado!

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — O Governo PSD/CDS diz que a privatização da TAP é, hoje, inevitável. Sr. Secretário de Estado, já vimos o «filme» da inevitabilidade e tenho de lhe dizer que o «filme» que vimos não abona nada a favor das pretensões do Governo.

Em 1997, durante os debates que ocorreram nesta Assembleia sobre a privatização da TAP, a venda à Swissair também foi apresentada como inevitável. A sua inevitabilidade era de tal ordem que um membro do Governo chegou mesmo a afirmar que não haveria dinheiro para os salários do mês seguinte se a privatização não avançasse e que a venda à Swissair era o único caminho para salvar a TAP e mantê-la a operar. Passaram quase 20 anos, a Swissair já não existe e a Sabena, vendida, então, à Swissair, também já não existe!

Milhares de trabalhadores de ambas as empresas foram despedidos e os aeroportos suíços só há muito pouco tempo é que começaram a recuperar das perdas que registaram.

Entretanto, nesse período, a TAP cresceu, os salários foram pagos e a economia portuguesa acabou por beneficiar em 3% do PIB.

Ora, face a este quadro, este exemplo parece-nos que deveria ser suficiente para se perceber a dimensão do erro que o Governo se prepara para cometer com a privatização da TAP. Se o Governo se mostra incapaz de perceber esse erro, de duas, uma: ou há interesses nesta privatização que os portugueses não conseguem vislumbrar e que o Governo não quer demonstrar aos portugueses, ou, então, esta incapacidade deriva apenas da cegueira neoliberal do Governo PSD/CDS que o inibe de perceber a dimensão do erro que a privatização da TAP representa para Portugal, e para os portugueses. Aliás, também é por causa disso que o Governo está absolutamente isolado na defesa desta privatização.

O Sr. Secretário de Estado disse, há uns tempos, que o Governo não pode recapitalizar a TAP, uma vez que a Comissão Europeia não deixa, porque, depois, exigia despedimentos. Sr. Secretário de Estado, não sei se ainda mantém esta liturgia, mas a verdade é que a Comissão Europeia já veio dizer que, afinal, as coisas não são como o Sr. Secretário de Estado diz. A Comissão Europeia, pelos vistos, nunca disse nem equacionou a possibilidade de vir a penalizar o Governo pelo facto de recapitalizar a TAP.

Sr. Secretário de Estado, sobre o caderno de encargos: aquilo não é um caderno de encargos, é um caderno de enganar! Do princípio ao fim, é um caderno de enganar, é um caderno de areia para os olhos dos portugueses.

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Muito bem!

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Sr. Secretário de Estado, olho para o caderno de encargos, para o artigo 5.º do anexo I, intitulado Critérios de Seleção, e leio o seguinte: «A empresa tem de ter capacidade para assegurar o cumprimento das obrigações de serviço público que incumbiam à TAP, incluindo no que concerne às ligações aéreas entre os principais aeroportos nacionais e das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores».

Sr. Secretário de Estado, estamos a falar de critérios de seleção, portanto estamos a falar de matéria pré-contratual. Não sei se o Sr. Secretário de Estado consegue distinguir o que é matéria pré-contratual do que é matéria contratual e os efeitos jurídicos que uma e outra matéria podem ter.

Gostaria de saber que garantias é que o Sr. Secretário de Estado tem para nos dizer que a empresa que vai ficar com a TAP está sujeita às obrigações do serviço público. Sabe porquê, Sr. Secretário de Estado? Porque estamos a falar de matéria pré-contratual!

A Sr.^a **Presidente**: — Queira concluir, Sr. Deputado.

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Vou terminar, Sr.^a Presidente.

Mais: quer obrigar a empresa que ficar com a TAP a ganhar os concursos públicos para as ligações aéreas das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores?! Sim, porque vai ter de haver concurso público! O que o Governo diz, nos critérios de seleção, é que a empresa que ficar com a TAP tem de assegurar as ligações às Regiões Autónomas. Sr. Secretário de Estado, isto é uma brincadeira e, do ponto de vista jurídico, é um embuste!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Quem era o Governo?!

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Em vez de ser um caderno de encargos, é um caderno de enganos e é um balde de areia para os olhos dos portugueses!

Aplausos de Os Verdes e do PCP.

A Sr.^a **Presidente**: — Para uma intervenção, pelo CDS-PP, tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, Srs. Secretários de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados: A vantagem, porventura, de falar neste momento é que, julgo, podemos todos responder com razoável consenso à pergunta: «Que TAP queremos?».

Julgo que todas as bancadas responderão: «Queremos mais TAP e melhor TAP». Pergunto: «Temos, hoje, a TAP que desejamos?». Julgo que não! Temos, hoje, uma TAP com dívida de 1000 milhões de euros, capitais próprios negativos em cerca de 400 milhões de euros, um clima muito concorrencial — o Partido Comunista Português acabou de fazer referência aos problemas de verão e às linhas que tiveram de encerrar —, necessidade de capital, necessidade de investir em novos aparelhos e continuar a ser competitivo num mundo muito concorrencial. Portanto, podemos dizer, hoje, que falta qualquer coisa para termos a TAP que queremos.

Tem o Estado, hoje, instrumentos e dá à União Europeia a capacidade de intervir no atual modelo? Quer as contas públicas do Estado, quer pelos exemplos que já aqui foram dados — e podemos estudá-los melhor —, verificamos que a própria intervenção e explicação da União Europeia é a de que não há instrumentos comunitários nem capacidade financeira do Estado para dar à TAP o que achamos exigível para esta cumprir esse desígnio.

Veja-se o que aconteceu às linhas aéreas do Chipre, que teve ajudas do Estado, utilizou um instrumento da União Europeia e a própria União Europeia obrigou a um retrocesso e, porventura, ao fim da companhia.

Protestos do PCP.

À segunda pergunta «Como é que defendemos, então, o caminho alternativo?», dou de barato porque o que nos separa das bancadas do Bloco de Esquerda e do Partido Comunista é muita coisa. Veja-se o exemplo do que fazem as melhores companhias europeias e mundiais, muitas delas com 100% de capital privado e outras cotadas em Bolsa e todas elas continuam a ser companhias de bandeira, como aqui já foi dito.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E alimentam-se da TAP!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Perguntar-me-ão assim: «Porquê esta percentagem de privatização?». Também aceito a divergência, mas deixem-me que vos diga que me parece que esta percentagem permite fugir àquela acusação que, muitas vezes, a esquerda nos faz: privatizar lucros, nacionalizar prejuízos. Ora, é bom não esquecer que temos um problema que se chama «VEM manutenção Brasil». Com esta percentagem, não só se consegue recapitalizar, não só se consegue um pacote mais completo, mas ainda se consegue um caderno de encargos exigente.

E o que é que diz o caderno de encargos? O que todas as bancadas têm alertado. Ou seja, que temos de manter o *hub*, temos de manter a companhia como companhia de bandeira e com sede em Portugal, temos de manter a ligação a Portugal e aos países que falam a mesma língua, ao mundo lusófono, temos de manter a ligação às ilhas — serviço público.

Quanto a esta matéria, há um largo consenso nesta Câmara. Se for ler a *Agenda para a Década*, do Partido Socialista, no segundo pilar, diz o seguinte: «Garantir a manutenção do *hub* principal da TAP em Lisboa, das rotas estratégicas de ligação a África e à América Latina e outras em sintonia com os interesses geopolíticos e geoeconómicos portugueses e as mobilidades transacionais». Isto está no caderno de encargos e, portanto, nem vou precisar de recuar ao ano de 2000 para dizer que, nesta matéria, há um largo consenso nos partidos do arco da governabilidade.

Portanto, diria que o que queremos é ter uma TAP, mais TAP, melhor TAP, que voe mais alto, que empregue mais gente, que garanta um contributo mais forte e mais efetivo para a economia nacional. Achamos, se for garantida a transparência, se tivermos uma discussão séria sobre o caderno de encargos, se utilizarmos os instrumentos legislativos ao nosso alcance para proteger o Estado e se tivermos consenso que dê força ao Estado para fazer cumprir aquilo que é o caderno de encargos, então teremos aqui uma salvação da TAP, pois de outra forma não é possível, manteremos a TAP como uma companhia de referência, como ela foi, mas teremos, seguramente mais TAP, melhor TAP e com isso melhor País.

Aplausos do CDS-PP e do PSD.

A Sr.^a **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: As intervenções que antecederam esta minha levantaram um conjunto de questões importantes, mas, antes de entrar neste assunto em concreto, gostava de falar da ausência do Sr. Ministro da Economia hoje, aqui.

O Sr. Ministro da Economia é o líder do Ministério da Economia e nós funcionamos como uma equipa e, quando há várias tarefas que têm de ser asseguradas pelo Governo, o Governo está representado em várias. O Sr. Ministro da Economia está a caminho de Davos a representar o País e a mostrar que os erros de gestão de empresas privadas nada têm a ver com a recuperação do País e a explicar por que é que aquilo que aconteceu em 2011, com a ação política deste Governo, não continuará a acontecer nos anos seguintes, assim nós asseguremos a continuação das políticas de sustentabilidade e de recuperação económica que nos trouxeram até aqui.

É isso que o Sr. Ministro da Economia está a fazer, em nome do País, em nome da recuperação económica e em nome da recuperação da credibilidade do investimento nacional.

Sobre o tema da privatização da TAP, gostava de dar nota do seguinte: primeiro, foi dito que não se conheciam os cadernos de encargos. A Sr.^a Deputada Mariana Mortágua disse, aliás, que queria ter acesso a eles.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Acesso ao que está por detrás deles, não é ao que está escrito!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Ora, eles já estão publicados em *Diário da República* e, portanto, verificarão, certamente, todas as condições que lá estão: as de natureza financeira, nomeadamente a capitalização; as de natureza estratégica, nomeadamente o desenvolvimento da companhia; e as de natureza laboral, nomeadamente as remissões para o acordo que foi conseguido entre o Governo e nove sindicatos, que garante a paz social na companhia, o seu crescimento e desenvolvimento, presente e futuro.

Temos também muito claro aquelas que são as regras associadas ao processo de privatização, não apenas os critérios de seleção que são imperativos e que, portanto, uma vez violados, do ponto de vista do caderno de encargos, o Governo não deixará de tirar daí as devidas ilações, nomeadamente não concluindo o processo de privatização, como aconteceu, mas também direitos de reversão, caso essas obrigações sejam violadas depois da privatização, direitos de recompra, caso haja violação das obrigações estratégicas mais tarde, e também — gostava de focar-me neste ponto — outros aspetos de natureza estrutural, nomeadamente a previsão da existência de uma comissão de acompanhamento. Já, publicamente, tive ocasião de reconhecer que o Partido Socialista tem nesse aspeto um ponto a seu favor porque, no último processo de privatização,

nomeámos a comissão de acompanhamento mais tarde. Mas gostava de partilhar com os Srs. Deputados que a comissão de acompanhamento que será nomeada nos próximos dias tem já a composição. Ela será liderada pelo Prof. João Cantiga Esteves e terá também como membros o Prof. Moraes Cabral e o Prof. Duarte Pitta Ferraz, ou seja, a mesma comissão de acompanhamento do processo de privatização dos CTT que verificou, desde início, a regularidade do processo e o cumprimento de todas as obrigações. Fazemo-lo já, antes de o processo se iniciar, reconhecendo que no processo anterior deveríamos tê-lo feito mais cedo.

Assim mostramos que a nossa preocupação é também ir ao encontro, na medida do possível e daquilo que é construtivo, das preocupações que a oposição vai colocando nesta matéria.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A Sr.^a **Presidente**: — Srs. Deputados, uma vez que o PS dispõe ainda de 3 segundos, tem a palavra, para uma intervenção, o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr.^a Presidente, aproveito a tolerância que tem concedido a todos, pelo que serei muito sintético e objetivo.

Sr. Secretário de Estado, ainda bem que vai nomear a comissão especial de acompanhamento. Pena é que não seja a anterior e que seja aquela, um bocadinho mais favorável, que esteve nos CTT.

Quanto aos critérios, vamos escrutinar bem o trabalho da comissão.

Sr. Deputado Nuno Matias, isto tem corrido tão mal, tão mal, mas mesmo tão mal, ao Governo e à maioria no processo de privatização da TAP da última semana que só lhe resta fazer esta figura de vir ler uma tradução de Marco António Costa e, ainda por cima, truncada. É tão truncada que eu nem vou perder mais tempo com isso.

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — Devia ter vergonha!

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Secretário de Estado e Sr. Deputado Nuno Matias, só os senhores é que falam da reestruturação e foi para cobrir mais uma asneira jurídica do Ministro Pires de Lima. Portanto, nós não estamos a falar de reestruturação e apresentámos outras alternativas.

Sr. Deputado Hélder Amaral, nós queremos ficar com os lucros, não queremos privatizar os lucros.

Sr. Secretário de Estado, tomei boa nota do desafio que me fez na segunda-feira sobre ler bem o caderno de encargos. E, a propósito dos cadernos de encargos, estamos perante garantias aparentes e não reais. As condições para resolução de venda direta de referência e das opções de compra e venda celebradas, em caso de graves incumprimentos das obrigações, tendo presentes os critérios de venda consagrados, ficam para definir posteriormente no âmbito dos instrumentos contratuais. Logo, quando o Sr. Ministro fala da reversão do negócio, isso só está como hipótese a definir no futuro contrato, pode não valer nada.

A Sr.^a **Presidente**: — Queira concluir, Sr. Deputado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — O Ministro demonstra, mais uma vez, a sua incompetência jurídica.

A Sr.^a **Presidente**: — Queira concluir, Sr. Deputado.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Do mesmo modo, e concluo, Sr.^a Presidente, quando se fala em garantir o *hub* e todos os outros aspetos, também não se densifica no caderno de encargos o que é que isso quer dizer e, portanto, isso pode também não valer nada em termos de garantias.

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, pedia-lhe mesmo que concluísse.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Termino, Sr.^a Presidente, com um desafio ao Sr. Secretário de Estado: deixem-se de arrogâncias, ponderem nestas opções e, por favor, arrepiem caminho, em nome de todos os portugueses.

Aplausos do PS.

A Sr.^a **Presidente**: — Srs. Deputados, há sempre uma tolerância em termos de tempos, porque os Srs. Deputados têm dificuldade em terminar abruptamente o que estão a dizer, mas, depois, a equidade no excesso de tempo gera um tempo interminável de debate.

Como sabem, a Mesa dá sempre a tolerância de 1 minuto, mas, Srs. Deputados, por favor, não vão muito além disto, porque senão torna-se um pouco insuportável o prolongamento do debate, no sentido de que há outros assuntos a debater e o tempo é um bem escasso.

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr.^a Presidente, farei como diz.

O Sr. Secretário de Estado e os Srs. Deputados falam em capitais próprios da TAP, quando andaram até agora a «empurrar com a barriga» o verdadeiro escândalo do buraco financeiro da ex-Vem Brasil com mais de 500 milhões de euros lá enterrados.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Exatamente!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Falam em defender o emprego, assim reconhecendo que ele é posto em causa, mas já hoje estão a mandar embora trabalhadores da TAP contratados a prazo, mesmo com falta de pessoal.

Falam em investir na frota, mas cancelaram o contrato com a EMBRAER para a PGA por causa da privatização. Já não vieram aviões novos, já não veio o trabalho para a manutenção da TAP por causa da privatização.

Falam em garantias por dois anos ou três ou dez anos, como se o mundo acabasse a seguir. Se a privatização da TAP avançasse em 2000/2001, como o PS queria, com um contrato destes já tinha passado o prazo, podiam acabar com a TAP à vontade.

Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados, deixem a TAP em paz, deixem o País em paz. Se não sabem mexer não estraguem, a TAP faz falta ao País, este Governo é que não!

Aplausos do PCP e de Os Verdes.

A Sr.^a **Presidente**: — O Sr. Secretário de Estado inscreveu-se, de novo, para intervir.
Faça favor.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sr.^a Presidente, para concluir, gostava de dar nota do seguinte: em primeiro lugar, aquilo que acontece no futuro das empresas depende da sua gestão, do seu desenvolvimento e dos seus trabalhadores.

Sr. Deputado Bruno Dias, há 95% dos portugueses que sabem que o seu posto de trabalho só está garantido se as suas empresas e o País continuarem a crescer e houver recuperação económica. O crescimento não se decreta, nem a proteção laboral se decreta a não ser num determinado momento.

Mas, Sr. Deputado, da mesma forma que eu disse aos sindicatos que conosco negociaram também gostava de dizer aqui que a proteção laboral que está prevista é limitada no tempo e ninguém se iluda porque a TAP tem de crescer para manter o emprego, o desenvolvimento económico e o seu impacto na economia.

A privatização da TAP não leva impostos para mais sítio nenhum...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Vamos ver!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — ... e é o conjunto dos trabalhadores, dos seus ativos, da sua capacidade de gestão, o desenvolvimento económico do País, a interligação entre o aeroporto e a companhia aérea e o turismo de Portugal — o trabalho extraordinário que o

meu colega Adolfo Mesquita Nunes tem feito na área do turismo —, são estes vetores que farão da TAP um critério de sucesso no futuro.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Com a PT também era tudo uma maravilha!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sabe, Sr. Deputado, no caso da ANA, 100% privada, todos os sindicatos, desde a CGTP até aos independentes, acordaram o novo acordo de empresa que garante aumentos salariais e paz laboral nos próximos anos. É possível fazer o mesmo na TAP. Assim todos queiram e prossigam o objetivo de crescimento sustentado da companhia.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A Sr.^a **Presidente**: — Srs. Deputados, concluímos o debate do ponto 4. Apresento os meus cumprimentos aos Srs. Secretários de Estado.

Antes de entrarmos no ponto 5, o Sr. Secretário, Deputado Duarte Pacheco, vai anunciar algumas iniciativas que entraram na Mesa.

Faça favor.

O Sr. **Secretário** (Duarte Pacheco): — Sr.^a Presidente e Srs. Deputados, relacionadas com a matéria que acabámos de debater, deram entrada na Mesa os projetos de resolução n.ºs 1221/XII (4.^a), 1224/XII (4.^a), 1229/XII (4.^a) e 1230/XII (4.^a), apresentados, respetivamente, pelo PS, pelo BE, pelo PCP e por Os Verdes, visando todos a cessação da vigência do Decreto-Lei n.º 181-A/2014, de 24 de dezembro, que aprova o processo de reprivatização indireta do capital social da TAP, Transportes Aéreos Portugueses, S.A.

A Sr.^a **Presidente**: — Srs. Deputados, entramos no ponto 5 da nossa ordem de trabalhos, que consiste no debate conjunto, na generalidade, dos projetos de lei n.ºs 655/XII (4.^a) — Altera o Código do Registo Civil, tendo em conta a procriação medicamente assistida, a adoção e o apadrinhamento civil por casais do mesmo sexo (BE), 656/XII (4.^a) — Eliminação da impossibilidade legal de adoção por casais do mesmo sexo (primeira alteração à Lei n.º 9/2010, de 31 de maio, e segunda alteração à Lei n.º 7/2001, de 11 de maio) (BE), 753/XII (4.^a) — Elimina as discriminações no acesso à adoção, apadrinhamento civil e demais relações jurídicas familiares, procedendo à segunda alteração à Lei n.º 7/2001, de 11 de maio, e à primeira alteração à Lei n.º 9/2010, de 31 de maio (PS) e 754/XII (4.^a) — Alarga as famílias com capacidade de adoção, alterando a Lei n.º 9/2010, de 31 de maio, e a Lei n.º 7/2001, de 11 de maio (Os Verdes).

Srs. Deputados, os autores das iniciativas dispõem de mais 1 minuto para apresentarem os seus projetos de lei.

Para apresentar as iniciativas do Bloco de Esquerda, tem a palavra a Sr.^a Deputada Cecília Honório.

A Sr.^a **Cecília Honório** (BE): — Sr.^a Presidente, Sr.^{as} Deputadas e Srs. Deputados: Insistimos na urgência de retirar da lei os bloqueios que impedem hoje a adoção de crianças por casais do mesmo sexo, reconhecendo a adoção no casamento, na união de facto, no apadrinhamento civil e, ao mesmo tempo, consagrando o registo destas crianças de forma idêntica ao das demais.

Fazemo-lo para acabar com a dupla limitação de direitos das crianças, a quem limitam o direito a serem adotadas por quem as deseja e tem condições para as criar, dos casais do mesmo sexo, a quem atribuíram direitos pela metade; fazemo-lo também para acabar com a aberração legal residente, desde 2010, que nos afasta de tantos e tantos países, a começar pela Espanha e pela França, aqui tão perto.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Bem lembrado!

A Sr.^a **Cecília Honório** (BE): — E queremos fazer este debate, saudando as demais iniciativas legislativas, do PS e de Os Verdes, em coerência, porque este debate à esquerda só pode ser um debate sério e responsável.

É possível, Sr.^{as} Deputadas e Srs. Deputados, está ao alcance do voto de cada um e de cada uma acabar com esta absurda hipocrisia. E quero relembrar: pode hoje um homossexual adotar, sendo solteiro? Claro que pode! A sua orientação sexual é critério de impedimento? Claro que não! E se ele ou ela se casar ou viver em união de facto, pode este casal adotar? «Claro que não pode!» — diz a esmagadora maioria da maioria.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — É uma vergonha!

A Sr.^a **Cecília Honório** (BE): — Acham mesmo, Sr.^{as} e Srs. Deputados, que podem continuar a impor o preconceito e a discriminação destas famílias e destas crianças?

Indignaram-se, recentemente, pelas melhores razões, estiveram em causa direitos fundamentais que foram atacados. Indignem-se hoje, ao menos um pouco, dêem-nos um pouco da vossa indignação, deixem a vossa consciência falar mais alto do que o preconceito, porque não há dignidade sem igualdade de direitos e o que hoje se discute e decide é se todas as crianças e famílias devem ter ou não os mesmos direitos.

Pela nossa parte, não temos quaisquer dúvidas. Está nas vossas mãos desfazer preconceitos, consagrar direitos, acabar com o sofrimento, reconhecer que não pode continuar a haver, em Portugal, famílias de 1.^a e famílias de 2.^a, que as famílias homoparentais têm os mesmos direitos e que as crianças, em Portugal, têm os mesmos direitos. O fundamental é que possam ser acolhidas por quem as ama, por quem as respeita, por quem pode ter condições para as educar. Está na mão de cada Sr. Deputado e de cada Sr.^a Deputada. É esta a discussão que fazemos hoje.

Aplausos do BE, de Os Verdes e de Deputados do PS.

A Sr.^a **Presidente**: — Para apresentar o projeto de lei do PS, tem a palavra a Sr.^a Deputada Isabel Alves Moreira.

A Sr.^a **Isabel Alves Moreira** (PS): — Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Cidadãos e Cidadãs presentes nas galerias à espera de um reconhecimento, há quem pergunte, negando o conceito de democracia parlamentar: porquê insistir nesta questão? Nós respondemos: é normal insistir na igualdade, é pouco normal insistir na desigualdade.

Aplausos do PS.

A nossa agenda para a década marca este projeto. Há quem diga que a questão, já resolvida sem revoluções, em 18 países, no superior interesse da criança, e, há dias, na Áustria, após decisão do seu tribunal constitucional, é uma questão fraturante. A adjetivação «fraturante» tem por objetivo fazer passar a ideia de que os direitos das minorias prejudicam os direitos das maiorias. É um pensamento aberrante e totalitário, que justificou, ao longo da História, dar outros nomes aos casamentos entre escravos ou inter-raciais ou aos direitos das mulheres. É o pensamento daqueles que dizem respeitar a homoparentalidade, mas com outro nome, esquecendo, nessa deriva jurídica, os horrores que, em nome dela, foram feitos no século XX.

Mas a quem insiste na palavra «fraturante» recomendo que a guarde para a pobreza. A pobreza fratura, a igualdade integra.

Aplausos do PS.

Em Portugal, praticamente orgulhosamente só no Conselho da Europa, as famílias homoparentais não são reconhecidas, porque não é possível, no caso, a adoção do filho do cônjuge. São uma zona de não direito, cheia de crianças com uma só menção no registo e sem segurança jurídica, a recordar registos do tempo do fascismo.

Um casal do mesmo sexo não pode candidatar-se a passar pelo processo de adoção e ser avaliado, permitindo-se assim que mais crianças sejam desinstitucionalizadas e entregues a um projeto de parentalidade positiva, assente no amor e na segurança duradouros, porque, como disse o Ministro Mota

Soares, o acolhimento institucionalizado deve ser o último recurso. Esse é o objetivo da adoção, não é o de reproduzir uma alegada situação ideal pai/mãe ou não seria possível a adoção singular. Esse argumento é o mito de quem insiste no caráter pseudobiológico hipotético da adoção.

Cada criança tem o direito a ser adotada! Acabaram-se as desculpas! A capacidade de parentalidade não tem qualquer conexão com a orientação sexual. Recusar a coadoção ou a possibilidade de adoção por casais do mesmo sexo, por causa dos possíveis efeitos da discriminação social nas crianças, já negados cientificamente como relevantes, significa dizer a homens e mulheres que prescindam do seu direito de constituir família. Este foi o argumento usado contra a etnia e ilustra o caráter repugnante desse mesmo argumento.

Por outro lado, as famílias homoparentais existem, como escreve hoje mesmo o Prof. Jorge Gato, não são uma possibilidade meramente teórica, com a qual se possa ou não concordar.

Estando isto demonstrado e vivido, o que levaria Portugal a querer ficar do lado errado do mundo, discriminando crianças em função de um olhar homofóbico sobre os seus pais? Cabe aos nossos adversários, no ano em que o Executivo e a Assembleia se dedicam a políticas de natalidade, o ónus de responder a esta pergunta.

Votemos sendo o outro e permita-se à República sentir a beleza integradora do arco-íris. Juntemo-nos à caminhada fulgurante em nosso redor e ao caráter contra-maioritário dos direitos fundamentais. É por isso que a responsabilidade é nossa, é por isso que o lugar é este e dá pelo nome de Assembleia da República.

Aplausos do PS, do BE e de Os Verdes.

A Sr.^a **Presidente**: — Para apresentar o projeto de lei de Os Verdes, tem a palavra a Sr.^a Deputada Heloísa Apolónia.

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Os Verdes reapresentam hoje o seu projeto de lei que alarga as famílias com capacidade de adoção, permitindo que casais homossexuais também possam adotar.

Este projeto de lei foi motivado por dois fatores, o primeiro dos quais prende-se com as crianças institucionalizadas. É enormíssimo o número de crianças institucionalizadas em Portugal e é conhecidíssimo que há desvantagens concretas na institucionalização das crianças, designadamente no seu desenvolvimento emocional e social. Não é novidade para nenhuma Sr.^a Deputada nem para nenhum Sr. Deputado.

Portanto, o dever que a sociedade tem de fazer tudo para que estas crianças possam integrar uma família, integrar-se num lar é um dever que requer uma responsabilidade de todos nós, também aqui, na Assembleia da República.

O segundo fator prende-se com a discriminação hoje existente em função dos casais e do tipo de família que estamos a considerar. Significa isto que os casais homossexuais estão discriminados da possibilidade de adotar crianças. Não faz qualquer sentido!

Sr.^{as} e Srs. Deputados, nós já temos repetido, insistentemente, nestes debates, que nem todos os casais heterossexuais têm condições para adotar crianças. E também nem todos os casais homossexuais têm condições para o efeito.

A Sr.^a **Isabel Alves Moreira** (PS): — Claro!

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Mas, Sr.^{as} e Srs. Deputados, há muitos casais heterossexuais que têm condições para o efeito e há muitos casais homossexuais que têm condições para adotar crianças, para cuidar das crianças, para criar as crianças e para lhes promover a dádiva emocional e social de que estas crianças necessitam. É tão simples, Sr.^{as} e Srs. Deputados, e é tão-só aquilo que o nosso projeto de lei propõe.

Sr.^{as} e Srs. Deputados, não é nenhuma inovação aquilo que aqui estamos a propor. Poder-se-ia até dizer: «É um experimentalismo que querem fazer em Portugal». Nada disso! Tantos, mas tantos, são os países, e em crescendo, que permitem esta adoção, que eliminam esta discriminação absolutamente absurda. É isto

que é também imperativo implementar em Portugal, pelas crianças e por sermos contra a discriminação — há que dizê-lo com todas as letras!

Aplausos de Os Verdes, do BE e de Deputados do PS.

A Sr.^a **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.^a Deputada Rita Rato.

A Sr.^a **Rita Rato** (PCP): — Sr.^a Presidente, Srs. Deputados: Com este debate, retomamos hoje a discussão da adoção por casais de pessoas do mesmo sexo.

Por não ser a primeira vez que discutimos esta matéria, é útil enquadrar a questão na reflexão anteriormente feita, confrontando-a com a realidade atual.

Esta questão, direta e indiretamente, tem sido ao longo dos anos alvo de discussão e análise na sociedade e no Parlamento, designadamente aquando das discussões realizadas a propósito das alterações ao regime do casamento ou da coadoção, cujo lamentável desfecho, imposto pelo PSD, pôs fim à discussão sem permitir a conclusão do processo legislativo.

Em debates anteriores, afirmámos ser útil separar e resolver em primeiro lugar a questão do casamento, aprofundando a reflexão sobre a adoção e avaliando-a em momento posterior.

Afirmámos igualmente que respeitamos as compreensíveis expectativas e sentimentos dos que pretendem ver consagrada a possibilidade de adoção que hoje lhes está vedada, que não ignoramos as situações concretas, de famílias constituídas, de ligações de afeto e de relações efetivas de parentalidade e filiação, e que procuramos refletir sobre estas importantes questões com profundidade.

O debate continuou a aprofundar-se na sociedade portuguesa e registam-se evoluções.

O balanço que é hoje possível fazer da alteração legal que consagrou a possibilidade do casamento entre pessoas do mesmo sexo é também de uma evolução, no sentido de uma maior aceitação social da realidade destes casais e famílias.

A possibilidade do casamento gerou, por outro lado, novos problemas e dificuldades na organização de vida destas famílias, às quais também é necessário responder.

É neste quadro social que devemos considerar a questão da adoção.

Continuamos a enfrentar hoje a realidade de crianças que crescem institucionalizadas, à espera de serem adotadas. E de casais de pessoas do mesmo sexo que querem adotar, mas são impedidos pela lei de o fazer em conjunto, vendo-se obrigados a fazê-lo individualmente, adiando ou ocultando a realidade da organização da sua vida em comum.

Se anteriormente eram determinantes as preocupações quanto à possibilidade de estigmatização ou discriminação destas famílias, hoje registamos sinais de progressiva aceitação e integração social destes casais na sociedade portuguesa.

Não esquecendo nem desvalorizando a necessidade de resolver os graves problemas que hoje persistem no âmbito da adoção, queremos sinalizar a evolução que se regista em relação a esta matéria e, por isso, votaremos favoravelmente os projetos apresentados.

Aplausos do PCP, do BE, de Os Verdes e de Deputados do PS.

A Sr.^a **Presidente**: — Também para uma intervenção, tem a palavra a Sr.^a Deputada Teresa Anjinho.

A Sr.^a **Teresa Anjinho** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Pela quarta vez, nesta Legislatura, discutimos este tema.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Esperemos que chegue!

A Sr.^a **Teresa Anjinho** (CDS-PP): — E, pela quarta vez, quero sublinhar que, para o CDS, o direito de qualquer ser humano não ser discriminado em razão da ascendência, sexo, raça, língua, território de origem, religião, convicções políticas ou ideológicas, instrução, situação económica, condição social ou orientação

sexual (artigo 13.º, n.º 2, da Constituição da República Portuguesa), é uma evidência para qualquer visão humanista da sociedade.

Dito isto, coisa diferente — e que não se deve confundir — é saber se o direito à adoção é um direito que visa proteger o superior interesse da criança ou se deve representar uma agenda — legítima, mas de que discordamos — que transfere o centro da adoção da criança para os adotantes, porque são do mesmo sexo.

Para o CDS, é indiscutível que o centro da adoção é a criança. É à criança que temos de garantir o direito a ser adotado. É verdade, e não negamos, que são desejáveis melhorias nas leis e nas práticas da adoção que deem resposta ao número de crianças que, sem esta resposta célere, poderão ficar institucionalizadas.

Todos reconhecemos que o processo de adoção é excessivamente burocrático, com tempos de espera muito longos e necessidades de acompanhamento pré e pós adoção difíceis de responder — para citar apenas alguns dos problemas.

Com este reconhecimento, centrado na defesa do superior interesse da criança, é sabido que o Governo tem tomado medidas concretas com vista a uma revisão da lei. Sem dúvida, esta é uma reforma importante que, a nosso ver, não deve ser prejudicada por alterações pontuais, centradas nos interesses ou direitos dos adotantes e alheias, na sua dimensão, ao impacto que possam ter no funcionamento do instituto porquanto estão simplesmente ao serviço de uma agenda partidária.

Por isso, do nosso ponto de vista, não é aceitável que se confunda o direito de uma criança a poder beneficiar da adoção com algo bem diferente que seria um direito específico de casais do mesmo sexo a adotar.

Protestos do PS, do PCP e do BE.

E isto pela simples e acabada razão de que no centro desta proposta não está o direito das crianças a serem adotadas.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Ai está, está!

A Sr.ª **Teresa Anjinho** (CDS-PP): — Voltamos a dizer que não há qualquer evidência que permita garantir, com segurança, ao legislador que, ao votar uma lei com esta configuração, esteja efetivamente a contribuir para um desenvolvimento harmonioso da criança.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Isso é preconceito!

A Sr.ª **Teresa Anjinho** (CDS-PP): — Existe enorme controvérsia sobre esta matéria e os proponentes, pura e simplesmente, parecem ignorá-la, achando que basta uma lei para que assim apareça uma certeza. Prova disso mesmo é que, nesta meia dúzia de anos, o PS mudou radicalmente de opinião duas vezes, primeiro quando propôs o casamento entre pessoas do mesmo sexo, em que fez inscrever expressamente na exposição de motivos do seu diploma que — e cito: «Tendo em conta os objetivos do regime da adoção e o quadro social e científico envolvente, (...) justifica-se estabelecer que a adoção não esteja disponível por parte das pessoas casadas com um cônjuge do mesmo sexo». Pergunto: porque é que esta exclusão era feita e porque é que o PS mudou de opinião em tão pouco tempo?

A Sr.ª **Elza Pais** (PS): — Já lá vão cinco anos!

A Sr.ª **Teresa Anjinho** (CDS-PP): — Sr.ªs e Srs. Deputados, não venham também dizer que se trata de uma questão de constitucionalidade, porque o Tribunal Constitucional já se pronunciou inequivocamente em relação a esta matéria.

O Sr. **Pedro Delgado Alves** (PS): — É falso!

A Sr.ª **Teresa Anjinho** (CDS-PP): — Mais, em sete meses o PS voltou a mudar de posição. Há apenas sete meses, o PS propunha a coadoção e não a adoção por casais do mesmo sexo. E qual era, então, a razão

que invocavam? Diziam que o que estava em causa não era alargar para casos novos, mas apenas resolver situações concretas já existentes.

A Sr.^a **Isabel Alves Moreira** (PS): — É mentira!

A Sr.^a **Teresa Anjinho** (CDS-PP): — Agora, pelos vistos, já não se trata de dar um revestimento jurídico a situações de facto, mas, efetivamente, de atribuir um novo direito à adoção.

Estão, assim, à vista as reais intenções do Partido Socialista.

A Sr.^a **Isabel Alves Moreira** (PS): — Que vergonha!

A Sr.^a **Teresa Anjinho** (CDS-PP): — Sr.^{as} e Srs. Deputados, em temas tão complexos e tão sensíveis, mudar de opinião tão frequentemente e em tão curto espaço de tempo não só não é uma boa técnica legislativa, como parece trocar temas estruturantes por agendas supostamente fraturantes de mera ocasião.

Aplausos do CDS-PP e do PSD.

Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputadas: Vou concluir dizendo que o CDS-PP deixa, assim, bastante claro que votará contra os projetos que estão em debate, querendo, todavia, também deixar muito claro que está disponível para algo muito diferente, ou seja, em certas situações já existentes que justificam preocupação, garantir ou reforçar a proteção do superior interesse da criança, no quadro do alargamento do exercício das responsabilidades parentais.

Aplausos do CDS-PP e do PSD.

A Sr.^a **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Luís Montenegro.

O Sr. **Luís Montenegro** (PSD): — Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Discutimos mais uma vez...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Era bom que fosse a última!

O Sr. **Luís Montenegro** (PSD): — ... a forma como a lei e o Estado devem assegurar as condições de desenvolvimento humano, social, cívico e familiar das crianças. É isso que está subjacente às propostas que foram apresentadas: assegurar o interesse das crianças, em concreto saber se o instituto da adoção deve estar acessível a casais do mesmo sexo.

É a quarta vez nesta Legislatura que fazemos esta discussão.

Em 24 de fevereiro de 2012, uma proposta similar a esta foi discutida e foi rejeitada. Em 17 de maio de 2013, uma proposta similar a esta foi discutida e foi rejeitada.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — E mal!

O Sr. **Luís Montenegro** (PSD): — Em 17 de janeiro de 2014, foi discutida e aprovada uma proposta para a realização de um referendo que integrava esta matéria e que viria a ser alvo de veto em sequência de um acórdão do Tribunal Constitucional. Em 14 de março de 2014, foi rejeitada uma proposta relativa à coadoção em sede de especialidade.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Até parece que está a falar do Orçamento do Estado.

O Sr. **Luís Montenegro** (PSD): — É, pois, a quarta vez e a quarta sessão legislativa em que o tema da possibilidade ou impossibilidade legal da adoção por casais do mesmo sexo é abordado nesta Legislatura.

Convém ainda referir que a lei determinou, em 2010, esta impossibilidade. Foi em 2010 que esta impossibilidade ficou consagrada, por vontade expressa dos Deputados e do Parlamento, na lei. Fê-lo, de

resto, numa altura em que se introduziu no ordenamento jurídico a possibilidade de haver casamento de pessoas do mesmo sexo.

Nessa altura, houve Deputados e partidos que votaram a favor e que votaram contra a possibilidade de haver casamento entre pessoas do mesmo sexo.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Nós votámos a favor!

O Sr. **Luís Montenegro** (PSD): — A proposta foi votada e foi aprovada.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Com muito orgulho!

O Sr. **Luís Montenegro** (PSD): — Aqueles que, como é por exemplo o meu caso, votaram contra essa alteração não vieram, na legislatura seguinte, a correr querer alterar a lei que tinha sido aprovada.

Nessa altura, em 2010, houve Deputados e partidos políticos que votaram a favor e contra a impossibilidade de haver adoção por casais do mesmo sexo. Os que perderam essa votação, os que votaram contra essa impossibilidade vieram a correr, repetidamente, todos os anos desta Legislatura, apresentar uma proposta de alteração a essa lei.

Pergunta-se: é impossível, é ilegítimo propor essa alteração? Não! Não é impossível e não é ilegítimo.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — O que é ilegítimo é a desigualdade, é o preconceito.

O Sr. **Luís Montenegro** (PSD): — Mas, Sr.^{as} e Srs. Deputados, creio que não é adequado. O legislador deve dar à sociedade uma ideia de estabilidade nos princípios legais.

Risos do PS.

Acham que um ano, às vezes alguns meses é o período suficiente para questionar a vontade política do Parlamento sobre as suas decisões? Repito: acham que um ano, às vezes alguns meses é suficiente para questionar e alterar a vontade política expressa legitimamente por todas as Deputadas e por todos os Deputados do Parlamento?

Sr.^{as} e Srs. Deputados, independentemente das convicções de cada um, entendem adequado que estas matérias, que são complexas, que nos dividem, que suscitam dúvidas, estejam dependentes, para poderem ser consagradas ou não na lei, da composição do Parlamento — às vezes não é nesta Legislatura ou naquela, às vezes não é nesta sessão legislativa ou naquela, é neste dia, ou naquele —, que uma matéria desta complexidade pode ser alvo de um tratamento assim por parte do legislador? No PSD, temos muitas dúvidas.

A Sr.^a **Presidente**: — Queira concluir, Sr. Deputado.

O Sr. **Luís Montenegro** (PSD): — Concluo, Sr.^a Presidente, dizendo o seguinte: em todo o caso, o PSD orgulha-se de ser o partido deste Parlamento onde se expressa de forma mais evidente a liberdade de voto nesta matéria.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Hugo Lopes Soares** (PSD): — E o resto é treta!

O Sr. **Luís Montenegro** (PSD): — Cada Deputado desta bancada tomará a sua posição individual, conjugando e avaliando o conteúdo e a dimensão da proposta, assim como os antecedentes e a oportunidade de a estarmos a debater agora.

A votação que vamos ter amanhã vai expressar a diferença de opinião dentro da bancada do PSD. Já o disse uma vez e volto a dizer agora que não nos julgamos melhores nem piores por isso, mas temos muito orgulho de ser assim.

Aplausos do PSD e da Deputada do CDS-PP Teresa Anjinho.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem de novo a palavra, para uma intervenção, a Sr.^a Deputada Isabel Alves Moreira.

A Sr.^a **Isabel Alves Moreira** (PS): — Sr.^a Presidente, depois de ouvir a intervenção da Sr.^a Deputada Teresa Anjinho, de ouvir a citação correta do artigo 13.º, n.º 2, da Constituição e depois de também ter ouvido o «passei ao lado» que deu acerca desta questão, queria dizer que a mudança do PS é normal.

Usando uma frase do próprio líder do seu partido, há pessoas que vêm para a política para crescer e há outras que vêm para alargar. Nós aqui estamos a crescer.

Aplausos do PS.

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Queria também dizer-lhe, Sr.^a Deputada Teresa Anjinho, relativamente à insistência neste debate, que é normal que a nova liderança — sei que não vê uma nova liderança no CDS-PP há muito tempo — inscreva na Agenda para a Década a adoção por casais do mesmo sexo.

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Consideramos, por isso, normal que o PS diga «presente», uma vez que a nova liderança assumiu democraticamente, no congresso, este processo a que a Sr.^a Deputada chama de agenda. Mas, enfim, as palavras ficam com quem as profere.

A Sr.^a Deputada Teresa Anjinho diz que não vale a pena insistir no ponto de que nada mudou no quadro parlamentar. Por acaso, reparei que o PCP passou a estar a favor, pelo que alguma coisa mudou, mas talvez os outros não tenham reparado.

Depois, diz que este é um tema muito controverso, que não há consenso. Para uma pessoa que estuda Ciências Sociais dizer que não há consenso... Digo-lhe que o tema é tão controverso, tão controverso, que vamos em 18 países, 38 Estados e mais 8 jurisdições e os tribunais constitucionais, complexos e cheios de dissensos, não param de dizer que é o interesse das crianças que está em causa quando se permite a adoção por casais do mesmo sexo.

Veja bem, Sr.^a Deputada Teresa Anjinho, como isto é um dissenso louco e como é uma agenda partidária em que estão 18 países, 38 Estados, 8 jurisdições.

No Conselho da Europa, vejo que adota o paradigma da Roménia, por exemplo — bravo para si! — e que está o PS, está o PCP, está o Bloco de Esquerda, estão Os Verdes, estão todos esses países, está o tribunal constitucional austríaco, ainda há tão pouco tempo...

Por favor, Sr.^a Deputada, deve ter sido equívoco, mas não falte à verdade. O Presidente da República, quando fiscalizou a lei do casamento, excluiu do pedido de fiscalização, expressamente, a norma que afastava a proibição de adoção. Portanto, o Tribunal Constitucional não se pronunciou sobre esta matéria.

Para acabar, devo dizer-lhe que a sua posição não me surpreende, porque, apesar de ser uma fervorosa adepta de campanhas anti-*bullying* e do artigo 13.º, n.º 2, da Constituição, não se espantou quando Luís Villas-Boas, que integra a Comissão de Acompanhamento da Lei da Adoção do Ministério do seu partido, disse que ser lésbica não é ser mulher na plenitude natural do seu termo ou quando disse que, nesse caso, estávamos a falar de um carinho falso. O CDS foi informado desta carta, respondeu por escrito e considerou isso normal e liberdade de expressão.

Aplausos de Deputados do PS.

A Sr.^a **Teresa Anjinho** (CDS-PP): — Vergonhoso!

A Sr.^a **Presidente**: — Estão ainda inscritas as Sr.^{as} Deputadas Cecília Honório e Heloísa Apolónia.

Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.^a Deputada Cecília Honório.

A Sr.^a **Cecília Honório** (BE): — Sr.^a Presidente, Srs. Deputados, Sr.^a Deputada Teresa Anjinho: Não deixa de ser curioso ouvir o CDS invocar a Constituição, nomeadamente o seu artigo que proíbe as discriminações em função de tantos fundamentos, nomeadamente o da orientação sexual. E, sim, Sr.^a Deputada Teresa Anjinho, tornar séria esta discussão é reconhecer que ela se faz também em nome do superior interesse das crianças.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Muito bem!

A Sr.^a **Cecília Honório** (BE): — A Sr.^a Deputada, que acompanha esta questão e que acompanhou esta discussão na 1.^a Comissão, sabe bem que há um consenso científico cada vez mais alargado sobre o facto de a orientação sexual não ser um fator determinante na qualidade da educação das crianças.

A Sr.^a **Teresa Anjinho** (CDS-PP): — Isso nunca esteve em causa!

A Sr.^a **Cecília Honório** (BE): — Por isso, honestamente, pelo menos no plano intelectual deveria reconhecer este argumento.

Tal como sabe, Sr.^a Deputada, porque acompanha estas matérias, que esta seria uma questão determinante para o número exorbitante de crianças institucionalizadas que são vítimas, muitas vezes, de critérios fortemente apertados no que diz respeito a casais heterossexuais. Desta forma, estar-lhes-íamos a dar a oportunidade de ter uma família que as deseja, que as quer, que lhes pode dar afeto e que tem condições para as criar. É disto que estamos a falar com toda a seriedade, não andamos ao lado, não fazemos curvas sobre uma questão fundamental.

Sr. Deputado Luís Montenegro, falou aqui da primeira vez, da segunda vez, da terceira vez, da quarta vez... Até pensei que o Sr. Deputado fosse falar dos chumbos do Orçamento do Estado no Tribunal Constitucional!... Mas não, o Sr. Deputado queria falar, de facto, das iniciativas legislativas apresentadas para desbloquear a lei relativamente à possibilidade de adoção por casais do mesmo sexo. E é verdade, Sr. Deputado, apresentaremos tantas iniciativas quantas as necessárias para acabar com esta discriminação absurda, para acabar com esta aberração no quadro legal da própria União Europeia, como bem sabe.

Sr. Deputado, falou-nos em legitimidade e questionou-se sobre o que é que é ilegítimo. Assim, quero perguntar-lhe se não considera, com toda a seriedade, ilegítimo manter o preconceito, se isto não é verdadeiramente aquilo que é ilegítimo e que deve ser discutido.

O Sr. Deputado fez aqui um apelo para discutirmos no plano da estabilidade. Sr. Deputado, para si manter a desigualdade é falar de estabilidade? É este o seu conceito de estabilidade?

Aplausos do BE e de Deputados do PS.

É este o conceito de estabilidade para o PSD? É manter estas desigualdades absolutamente insuportáveis, Sr. Deputado? É manter esta dupla limitação de direitos para as crianças e para os casais do mesmo sexo?

O Sr. Deputado falou-nos ainda em orgulho, disse: «Temos orgulho». Sr. Deputado, tem a certeza de que mantém esse orgulho até ao fim?

O Sr. **Luís Montenegro** (PSD): — Não tenho dúvida nenhuma!

A Sr.^a **Cecília Honório** (BE): — Tem a certeza de que o PSD é capaz de manter esse orgulho até ao fim quando ele vai legitimar, com o vosso voto contra, a desigualdade destes casais e destas crianças? Quando ele vai pactuar com este condicionamento e com esta limitação de direitos? Como é que nos pode falar em orgulho, Sr. Deputado?

Aplausos do BE, de Os Verdes e de Deputados do PS.

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

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr.^a Presidente, Srs. Deputados, Sr.^a Deputada Teresa Anjinho: Acho que a Sr.^a Deputada é que centrou a adoção nos adotantes, peço desculpa, ou, então, fui eu que percebi mal. É que a Sr.^a Deputada rege o seu pensamento sobre o instituto em função dos adotantes e da sua orientação sexual.

A Sr.^a **Teresa Anjinho** (CDS-PP): — Percebeu mal!

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Julgo que não percebi mal.

Na realidade, a Sr.^a Deputada não chegou aqui e disse à Câmara: «Julgo que os casais heterossexuais devem poder adotar e, apesar de ter lido o artigo 13.º, os casais homossexuais não devem poder adotar».

A Sr.^a **Teresa Anjinho** (CDS-PP): — Acho que ouviu mal!

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Mas o facto de a Sr.^a Deputada não o ter dito, na minha perspetiva, já é um sinal: os senhores têm vergonha de assumir a discriminação que ainda vos vai na cabeça, e este é um sinal importante.

Aplausos de Os Verdes, do BE e de Deputados do PS.

Sr.^a Deputada, falta dar o próximo passo, que é o de retrainar essa discriminação, pôr de lado também essa vergonha que arrasta essa discriminação e passar ao passo seguinte. E o que é que significa passar ao passo seguinte? Centrarmo-nos nas crianças! E aqui vamos estar todos de acordo.

Vamos pensar que as crianças institucionalizadas merecem uma família onde possam ser criadas e que qualquer família que dê às crianças as condições de que elas precisam, independentemente da sua orientação sexual, deve poder adotar. Ora, é esse o passo que nos falta dar, Sr.^a Deputada!

A Sr.^a **Teresa Anjinho** (CDS-PP): — Querem começar a discussão ao contrário!

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr. Deputado Luís Montenegro, é verdade, foram quatro vezes que o senhor e, infelizmente, a maioria dos Deputados do PSD mantiveram o preconceito e a discriminação. Mas há de chegar a altura em que esta maioria dará uma volta!

Sr. Deputado, estou plenamente convicta de que a cada discussão que se faz, na Assembleia da República ou fora dela, é mais um passo que dá para o esclarecimento, para que as pessoas reflitam sobre os argumentos, para que as pessoas reflitam sobre a aberração das discriminações e percebam que é preciso prosseguir no sentido da igualdade.

Não tenha medo dos debates, Sr. Deputado, independentemente do resultado.

O Sr. **Luís Montenegro** (PSD): — Vou a todos os debates!

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Não, não tenha medo nem lhe faça confusão os múltiplos debates que aqui se fazem contra a discriminação, porque eles são sempre mais um passo em frente, como o Sr. Deputado há de reconhecer!

Sr.^a Deputada Teresa Anjinho, já agora, quero dizer-lhe que o problema é que a controvérsia de que falou vai-se e o CDS fica, e isso é mau. Reflita sobre isto, Sr.^a Deputada, e não neste mas noutro debate talvez possa já ter uma posição diferente.

Aplausos de Os Verdes, do BE e de Deputados do PS.

A Sr.^a **Presidente**: — Srs. Deputados, concluído este debate, passamos ao ponto 6 da nossa ordem do dia, que consiste na apreciação da petição n.º 322/XII (3.ª) — Apresentada por Guilherme Basto e outros, contra o

encerramento dos Estaleiros Navais de Viana, conjuntamente com os projetos de resolução n.ºs 1218/XII (4.ª) — Recomenda ao Governo a reversão do processo de subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e a sua reintegração no setor empresarial do Estado, bem como a defesa dos postos de trabalho (PCP) e 1219/XII (4.ª) — Regresso dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo ao sector público (Os Verdes).

Para apresentar o projeto de resolução do PCP, tem a palavra a Sr.ª Deputada Carla Cruz.

A Sr.ª **Carla Cruz** (PCP): — Sr.ª Presidente, Srs. Deputados: O PCP começa por saudar os peticionários, os trabalhadores, os ex-trabalhadores e a população de Viana do Castelo, que ao longo de todos estes anos lutaram e resistiram para que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo se mantivessem na esfera pública.

Desde o início desta Legislatura que este Governo PSD/CDS-PP mostrou claramente quais eram as intenções que tinha para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo: dismantelar, destruir e privatizar. Não conseguindo privatizar, o Governo encetou um cenário para levar ao dismantelamento e à destruição dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

É importante aqui dizer que há três marcos fundamentais que têm o cunho deste Governo e desta maioria PSD/CDS-PP e que levaram ao desfecho do processo de subconcessão: o não cumprimento do contrato dos navios asfalteiros com a Venezuela; a não contratação e o não cumprimento da construção dos navios de patrulha oceânica (NPO); e, finalmente, as supostas ajudas de Estado que nunca, até hoje, a Comissão Europeia deu por provadas.

Portanto, Sr.ª Presidente e Srs. Deputados, aquilo que o PCP hoje propõe, à semelhança daquilo que sempre propôs, é que o Governo reverta este processo e viabilize esta empresa, que é fundamental para o País e para a região de Viana do Castelo.

Entretanto, assumiu a presidência o Vice-Presidente Miranda Calha.

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado José Luís Ferreira, de Os Verdes.

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Sr. Presidente e Srs. Deputados: Em primeiro lugar, gostaria de saudar, em nome de Os Verdes, os milhares de peticionantes que, com toda a oportunidade e justiça, se insurgem contra o encerramento dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Depois, queria perguntar como é que uma empresa com a dimensão, o prestígio e a importância que os Estaleiros de Viana tinham para a região do Alto Minho e para a economia do País chega ao ponto a que chegou.

A nosso ver, as causas são duas e estão à vista de todos: por um lado, a falta de investimento por parte dos vários Governos, incluindo o atual; e, por outro lado, o facto de as várias administrações que passaram pelos Estaleiros não terem mostrado grande vontade de procurar soluções.

Ou seja, em síntese, faltou vontade política ao Governo para garantir a viabilização económica dos Estaleiros; faltou vontade política ao Governo para que os Estaleiros de Viana pudessem concretizar a sua carteira de encomendas, que ultrapassava 500 milhões de euros; faltou vontade política ao Governo para garantir as condições financeiras para que os Estaleiros avançassem com a construção de navios já contratualizados; faltou vontade política ao Governo para que os Estaleiros conseguissem salvar um negócio de 128 milhões de euros relativo ao contrato para a construção de dois navios asfalteiros encomendados por uma empresa estatal da Venezuela, contrato que estava já formalizado e do qual, aliás, os Estaleiros chegaram a receber um adiantamento; e também faltou vontade política ao Governo quando, em 2012, o Ministro da Defesa Nacional cancelou a encomenda dos NPO, que permitiria aos Estaleiros receber 57 milhões de euros no ano de 2013 e 38 milhões de euros em 2014.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Bem lembrado!

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Por outro lado, o Governo diz que a privatização dos Estaleiros vai contribuir para o desenvolvimento do setor da construção e da reparação naval e para uma concorrência efetiva e equilibrada do setor. Mas isto, Srs. Deputados, é a conversa do costume, porque o Governo bem

sabe que a privatização de empresas industriais levou, na grande maioria dos casos, ao seu desmantelamento, com todas as consequências que isso representou para a nossa economia, para o País e também no que diz respeito ao desemprego.

Assim sendo, Os Verdes, acompanhando os objetivos dos peticionantes, apresentam uma iniciativa legislativa que vai ao encontro dos propósitos expressos na petição que agora estamos a discutir.

O Sr. **Presidente** (Miranda Calha): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Eduardo Teixeira, do PSD.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Gostaria, em primeiro lugar, de cumprimentar os subscritores desta petição, que, preocupados com a manutenção dos postos de trabalho e com a atividade naval em Viana do Castelo, nos enviaram, há um ano, esta petição para apreciação.

Gostaria também de saudar o Sr. Relator, Deputado Nuno Sá Costa, pelo bom trabalho efetuado no acompanhamento da petição.

Esta petição foi subscrita e deu entrada no Parlamento antes da assinatura do contrato de concessão, após um concurso público transparente e livre que defendeu os interesses do Estado e da região, e antes também do início da atividade da nova empresa, em maio passado, ou seja, há oito meses. Vejamos, então, o que neste curtíssimo espaço de tempo já aconteceu.

Em apenas oito meses foram já admitidos 135 trabalhadores em postos de trabalho diretos, fora os indiretos,...

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — E os 400?

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — ... dos quais 102 são oriundos da antiga empresa naval. Há também o compromisso empresarial de atingir, num curtíssimo espaço de tempo, mais de 400 postos de trabalho em Viana, o que será um dos marcos do negócio atribuído.

Em apenas oito meses, já foram reparados no Estaleiro Naval 22 navios,...

Vozes do PSD: — 22!

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — ... tantos quantos tinham sido reparados nos três anos anteriores. Em apenas oito meses, foi garantida a construção de dois novos navios para o grupo Douro Azul, relançando e fazendo assim renascer a construção naval em Viana do Castelo.

Portanto, o que no plano dos trabalhadores e do negócio o Partido Social Democrata e o Governo sempre disseram, até ao momento, cumpriram minuciosamente.

Passados oito meses, é legítima, mas extemporânea, a discussão desta petição, pois é anterior ao renascimento da construção naval que aconteceu em maio passado. O que já não é legítimo, Sr.^a Deputada, mas apenas ideológico, é a apresentação nesta semana, pelo Partido Comunista Português e por Os Verdes, dos projetos de resolução que temos agora em apreço.

Passados apenas oito meses da nova atividade privada e após quase uma década em que o Estado e os contribuintes assumiram mais de 100 milhões de euros de prejuízos, não é possível trazer hoje a Plenário um projeto de resolução do tipo «pedido de nacionalização da empresa».

Protestos do Deputado de Os Verdes José Luís Ferreira.

E quais são os motivos? Será que o Partido Comunista quer que os ex-trabalhadores, muitos até já a trabalhar, devolvam as suas indemnizações?

Será que o Partido Comunista quer que o negócio naval volte a dar prejuízo e que seja o Estado a suportar, numa lógica única de mercado concorrencial?

O Sr. **Presidente** (Miranda Calha): — Terminou o tempo de que dispunha, Sr. Deputado.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Será que o Partido Comunista está contra a vontade do Governo em voltar a construir dois navios patrulheiros oceânicos para Portugal?

O Sr. **David Costa** (PCP): — Que falta de seriedade!

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Será que é contra a possibilidade de os mesmos serem construídos em Viana do Castelo?

Ficava, sim, bem ao Partido Comunista, mas também ao Partido Socialista e ao seu presidente da Câmara Municipal em Viana do Castelo e a todos aqueles que agouravam o pior assumirem hoje o seu equívoco, pois na época decretaram a morte da atividade e esta, hoje, está relançada.

O Sr. **Presidente** (Miranda Calha): — Terminou o tempo de que dispunha, Sr. Deputado.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Vou terminar, Sr. Presidente.
Deixem o Estaleiro em paz. Deixem esta nova empresa consolidar e crescer.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Não atrapalhem!

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Deixem esta atividade gerar valor e emprego.
É para isso que ela existe e é para isso que nós vamos trabalhar também.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. **Presidente** (Miranda Calha): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Fão, do Partido Socialista.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Acabei de ouvir o Deputado Eduardo Teixeira e lembrei-me que na campanha eleitoral para as eleições legislativas de 2011 os candidatos do PSD e do CDS e, sobretudo, os candidatos a Deputados pelo círculo eleitoral de Viana do Castelo visitavam os Estaleiros Navais, reuniam com a Comissão de Trabalhadores, reuniam com a Administração e faziam juras de fé de que, efetivamente, iriam recuperar aquela organização e manter em atividade os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Protestos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. **Presidente** (Miranda Calha): — Srs. Deputados, peço silêncio. Todos os oradores têm direito a ser ouvidos com consideração.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr. Presidente, compreendo que possam estar um pouco agitados, mas não há problema.

Mas, passadas as eleições, de imediato, foi esquecido este compromisso e foi claramente defraudada esta vontade e esta profissão de fé dos candidatos do PSD.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Está enganado!

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — O Ministro da Defesa nomeado para o efeito, Aguiar Branco, um homem do Norte, rapidamente virou as costas àquele problema, que até era da sua região, um problema do Norte, e, no mínimo, tornou-se um homem elitista em relação a esta matéria e claramente, de grande extremismo liberal.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Não diga isso!

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Por isso, a única coisa que decidi de imediato, sem conhecer a essência do problema, foi fazer uma profissão de fé de encerramento dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, logo em junho de 2011.

Por isso — convém que se lembre aqui —, não fez qualquer esforço para recuperar aquela empresa, para estudar a possibilidade da sua viabilidade e da sua manutenção.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — E o dinheirinho?!

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Desprezou os 70 anos de história daquela organização, desprezou o conhecimento, a competência, o saber-fazer da construção naval, não quis saber rigorosamente nada dos impactos sociais e económicos daquela região com o encerramento, usou 30 milhões de euros para mandar para casa 600 trabalhadores, patrocinou gastar cerca de 250 a 300 milhões de euros para encerrar os Estaleiros Navais e, por último, patrocinou, recentemente, aquele vergonhoso negócio da venda de um navio que custou 40 milhões de euros por 8 milhões de euros.

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Sr.^{as} e Srs. Deputados, compreendo a vossa agitação, mas em maio de 2014 o Ministro da Defesa decidiu encerrar os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Partido Socialista, na defesa dos interesses da região do Alto Minho e do País, criticou e combateu aquela decisão durante três anos com todos os meios políticos que tinha ao seu alcance.

O Sr. **Presidente** (Miranda Calha): — Sr. Deputado, terminou o tempo de que dispunha.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Vou terminar, Sr. Presidente.

Por isso e por uma questão de coerência, estamos, como é natural, de acordo com o objeto principal desta petição, que é contra o encerramento dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, mas coisa diferente são estes projetos de resolução agendados por arrastamento, iniciativas extemporâneas, irrealistas e que, no contexto atual, dificilmente têm possibilidade de ser postas em prática.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Caiu a máscara ao PS!

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Aqui fica a nossa posição a favor desta petição, mas estas iniciativas são irrealistas e extemporâneas neste momento.

Aplausos do PS.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Essa sua argumentação vale tanto como o asfalteiro que ficou por concluir!

O Sr. **Presidente** (Miranda Calha): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Abel Baptista, do CDS-PP.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Gostaria de começar por citar algumas palavras que estão na petição. A saber: «O anúncio feito, pelo Ministro da Defesa Aguiar Branco, do encerramento dos ENVC, representa um crime minuciosamente preparado».

Ora, Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, presumo que se fala nesta petição num crime em sentido político e não em sentido jurídico, porque juridicamente não existe.

Mas em sentido político, pergunto: não era um crime o passivo de 250 milhões de euros dos Estaleiros ter de ser pagos por todos os contribuintes nacionais?

Aplausos do CDS-PP e do PSD.

Não foi um crime para a construção naval em Viana do Castelo 13 navios acumularem um prejuízo de 100 milhões de euros, entre 2006 e 2011?

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Isso é que é um crime!

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Isto não é um crime?

Não era um crime aqueles Estaleiros não terem viabilidade económica tendo em conta o modelo de negócio que estava estabelecido — aliás, foi reconhecido por todos que não podia ser uma empresa vinculada à contratação pública? Isto não é um crime?

Sr.^{as} e Srs. Deputados, a solução apresentada não foi a de despedimento *tout court* dos trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, mas a de encontrar um processo de subconcessão que permitisse viabilizar o maior número possível de empregos. Passado este tempo, tenho a certeza de que esta petição não existiria hoje.

Em maio do ano passado, a West Sea tomou conta daquele espaço para continuar a construção naval. Dizia o Partido Socialista: «Vão acabar com a construção naval em Viana do Castelo!». Não, está lá e hoje é sabido — e não é segredo de Estado, nem é informação privilegiada — que foram assinados, há dias, contratos para a construção de navios. Posso dizer para quem: para a Douro Azul — 12 milhões de euros.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Andaram a sabotar os Estaleiros!

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Em seis meses, foram reparados 22 navios em Viana do Castelo — 4 milhões de euros.

O Sr. **Presidente** (Miranda Calha): — Sr. Deputado, agradecia que terminasse.

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Termino, Sr. Presidente.

Srs. Deputados, dos 609 trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, 597 assinaram o acordo de empresa e dos 597, hoje, 92 estão a trabalhar na nova empresa. Dos 135 trabalhadores que estão na nova empresa, quase a totalidade são de Viana do Castelo, só 16 é que não são da região. Mas também não vem mal nenhum que venham de fora.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, dos que foram despedidos, dos 609 trabalhadores, 226 têm acesso direto à reforma e a West Sea comprometeu-se, a médio prazo, a empregar 400 trabalhadores. A este ritmo, muito rapidamente conseguirá.

Aplausos do CDS-PP e do PSD.

O Sr. **Presidente** (Miranda Calha): — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.^a Deputada Mariana Aiveca, do Bloco de Esquerda.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: A história dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo ainda não está toda contada.

Passados que são oito meses e até por aquilo que os Srs. Deputados do PSD e do CDS disseram relativamente ao volume de reparações, há uma constatação que temos de fazer: a anterior gestão era incompetente e, pior do que isso, tinha a conviência do Ministro da Defesa...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Ah, pois é!

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — ... para sabotar e espatifar uma empresa nacional. Essa é que é a questão!

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Não precisava, porque já estava espatifada há muito tempo! Não se preocupe!

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Srs. Deputados, não vale a pena virem aqui dizer que quando é público é mau e que quando é privado já é bom, desresponsabilizando o que foi a atitude da má gestão e a conivência do Ministro da Defesa com essa má gestão. Os senhores espatifaram a empresa propositadamente — este é um «filme» que já vimos em muitas empresas — para depois virem aqui dizer que quando é privado é que é bom. Não há incompetência do Estado em deter uma empresa, há incompetência de governos que, propositadamente, querem espatifar essas mesmas empresas.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Foram 20 anos de prejuízo!

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Obviamente que a petição foi feita num contexto diferente do que existe hoje. No entanto, o seu objeto tem sentido e os peticionários defendem, tal como nós, que esta empresa nunca deveria ter saído da esfera do Estado.

Assim tivéssemos um Governo que quisesse acarinhar esta empresa e a região, assim tivéssemos um Governo com competência para gerir uma empresa que deveria ser do Estado, pelas suas características e até pelo interesse estratégico nacional.

Aplausos do BE.

O Sr. **Presidente** (Miranda Calha): — Embora não dispondo de muito tempo, tem a palavra, para uma intervenção, a Sr.^a Deputada Carla Cruz. Pode aproveitá-lo o melhor possível.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Ficou claro, neste final do debate, que para a maioria — para o PSD e para o CDS-PP — não importa o futuro daquela região. Basta-lhes umas pequenas promessas, basta-lhes cento e poucos trabalhadores, porque o que existe são anúncios, Srs. Deputados! O que a West Sea faz são anúncios e nada de concreto!

Mas importa que aqui fique claro que a situação a que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo chegaram resulta das opções ideológicas deste Governo, desta maioria,...

Vozes do PCP: — Muito bem!

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — ... porque aquilo que durante dois anos e meio este Governo fez foi forçar a paralisação daquela empresa.

O Sr. **Carlos Abreu Amorim** (PSD): — Os prejuízos têm 20 anos!

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Falam, hoje, de uma encomenda para a nova empresa de um NPO, mas, antes, aquilo que fizeram foi impedir que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo fizessem essa encomenda.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Exatamente!

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — É esta a opção ideológica do Governo e desta maioria, uma opção contra o público, contra o setor empresarial do Estado.

Mas também caiu a máscara ao PS. O PS critica os partidos da maioria, mas, quando tem uma proposta para reverter o processo, nada faz. Aqui vemos que, de facto, o PS não é alternativa à política de direita.

Aplausos do PCP e de Os Verdes.

O Sr. **Presidente** (Miranda Calha): — Srs. Deputados, terminada a apreciação da petição n.º 322/XII (3.^a) e dos projetos de resolução n.ºs 1218 e 1219/XII (4.^a), informo que a próxima reunião plenária terá lugar amanhã, dia 22, pelas 15 horas, com a seguinte ordem do dia: declarações políticas; apreciação conjunta, na generalidade, das propostas de lei n.ºs 269/XII (4.^a) — Aprova a Lei de Programação das Infraestruturas

Militares e 270/XII (4.^a) — Aprova a Lei de Programação Militar; e, como os Srs. Deputados sabem, no final do debate, teremos votações regimentais, visto que na sexta-feira não haverá reunião plenária.

Está encerrada a sessão.

Eram 18 horas e 5 minutos.

Presenças e faltas dos Deputados à reunião plenária.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.