

DIÁRIO da Assembleia da República

IX LEGISLATURA

2.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2003-2004)

REUNIÃO PLENÁRIA DE 19 DE SETEMBRO DE 2003

Presidente: Ex.^{mo} Sr. João Bosco Soares Mota Amaral

Secretários: Ex.^{mos} Srs. Duarte Rogério Matos Ventura Pacheco
Ascenso Luís Seixas Simões
Isabel Maria de Sousa Gonçalves dos Santos
António João Rodeia Machado

SUMÁRIO

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

Em sessão de perguntas ao Governo, o Sr. Secretário de Estado Adjunto e das Pescas (Frazão Gomes) respondeu à pergunta formulada pelo Sr. Deputado Costa e Oliveira (PSD) sobre bem-estar animal, tendo ainda prestado esclarecimentos adicionais aos Srs. Deputados Rosa Maria Albernaz (PS), Isabel Castro (Os Verdes), Rodeia Machado (PCP) e Miguel Paiva (CDS-PP).

O Sr. Deputado João Pinho de Almeida (CDS-PP) formulou uma pergunta relativa à organização do Campeonato do Mundo de Hóquei em Patins, à qual respondeu o Sr. Secretário de Estado da Juventude e Desportos (Hermínio Loureiro), bem como aos pedidos de esclarecimento adicionais dos Srs. Deputados Sérgio Vieira (PSD) e Laurentino Dias (PS).

O Sr. Secretário de Estado Secretário de Estado do Ordenamento do Território (Paulo Taveira de Sousa) respondeu, a seguir, à pergunta colocada pela Sr.^a Deputada Isabel Castro (Os Verdes) sobre qual o plano de acção delineado pelo Governo no sentido de intervir, em termos de conservação da natureza e da preservação da biodiversidade, sobre as zonas atingidas pelos fogos florestais, bem como aos pedidos de esclarecimento adicionais dos Srs. Deputados Luís Gomes (PSD), Luís Miranda (PS), Isabel Gonçalves (CDS-PP) e Honório Novo (PCP).

O Sr. Deputado Fernando Cabral (PS) inquiriu o Sr. Secretário de Estado dos Transportes (Francisco Seabra) sobre a

modernização e electrificação da linha férrea da Beira Baixa entre a Guarda e a Covilhã. Respondida a pergunta inicial, deu esclarecimentos adicionais aos Srs. Deputados Fernando Lopes (PSD), Luísa Mesquita (PCP) e Isabel Gonçalves (CDS-PP).

À pergunta relativa ao futuro e despedimento de 1500 trabalhadores da Carris, formulada pelo Sr. Deputado Miguel Coelho (PS), respondeu o mesmo Sr. Secretário de Estado, que deu ainda esclarecimentos adicionais aos Srs. Deputados Rodrigo Ribeiro (PSD), João Teixeira Lopes (BE), Rodeia Machado (PCP) e Miguel Anacoreta Correia (CDS-PP).

Por último, o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação (António Carmona Rodrigues) deu resposta às perguntas formuladas pelos Srs. Deputados Fernando Pedro Moutinho (PSD), sobre as causas da queda do viaduto do IC19, António Filipe (PCP), sobre o apuramento das responsabilidades na queda da passagem aérea para peões no IC19, e João Teixeira Lopes (BE), questionando se o Governo estaria em condições de garantir aos portugueses a segurança de todos os atravessamentos rodoviários suspensos existentes no País. O Sr. Ministro respondeu ainda a pedidos de esclarecimento adicionais colocados por aqueles Srs. Deputados e pelos Srs. Deputados Miguel Coelho (PS), Miguel Anacoreta Correia (CDS-PP), Isabel Castro (os Verdes), Lino de Carvalho (PCP) e Edite Estrela (PS).

O Sr. Presidente encerrou a sessão eram 13 horas e 15 minutos.

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

Eram 10 horas.

Estavam presentes os seguintes Srs. Deputados:

Partido Social Democrata (PSD):

Abílio Jorge Leite Almeida Costa
Adriana Maria Bento de Aguiar Branco
Ana Maria Sequeira Mendes Pires Manso
Ana Paula Rodrigues Malojo
António da Silva Pinto de Nazaré Pereira
António Edmundo Barbosa Montalvão Machado
António Fernando de Pina Marques
António Joaquim Almeida Henriques
António Manuel da Cruz Silva
António Maria Almeida Braga Pinheiro Torres
António Ribeiro Cristóvão
Arménio dos Santos
Bernardino da Costa Pereira
Bruno Jorge Viegas Vitorino
Carlos Alberto da Silva Gonçalves
Carlos Alberto Rodrigues
Carlos Parente Antunes
Diogo de Sousa Almeida da Luz
Duarte Rogério Matos Ventura Pacheco
Eduardo Artur Neves Moreira
Fernando António Esteves Charrua
Fernando Jorge Pinto Lopes
Fernando Manuel Lopes Penha Pereira
Fernando Pedro Peniche de Sousa Moutinho
Fernando Santos Pereira
Francisco José Fernandes Martins
Gonçalo Miguel Lopes Breda Marques
Guilherme Henrique Valente Rodrigues da Silva
Henrique José Monteiro Chaves
Hugo José Teixeira Velosa
Isménia Aurora Salgado dos Anjos Vieira Franco
Joaquim Carlos Vasconcelos da Ponte
Joaquim Miguel Parelho Pimenta Raimundo
Jorge Manuel Ferraz de Freitas Neto
José Alberto Vasconcelos Tavares Moreira
José António Bessa Guerra
José António de Sousa e Silva
José Luís Campos Vieira de Castro
José Luís Ribeiro dos Santos
José Manuel de Matos Correia
José Manuel Pereira da Costa
José Manuel Álvares da Costa e Oliveira
José Miguel Gonçalves Miranda
João Bosco Soares Mota Amaral
João Carlos Barreiras Duarte
João José Gago Horta
João Manuel Moura Rodrigues
Judite Maria Jorge da Silva
Luís Cirilo Amorim de Campos Carvalho
Luís Filipe Soromenho Gomes
Luís Maria de Barros Serra Marques Guedes
Manuel Alves de Oliveira
Manuel Filipe Correia de Jesus
Manuel Ricardo Dias dos Santos Fonseca de Almeida

Maria Aurora Moura Vieira
Maria Clara de Sá Moraes Rodrigues Carneiro Veríssimo
Maria da Graça Ferreira Proença de Carvalho
Maria Eduarda de Almeida Azevedo
Maria Goreti Sá Maia da Costa Machado
Maria Isilda Viscaia Lourenço de Oliveira Pegado
Maria João Vaz Osório Rodrigues da Fonseca
Maria Natália Guterres V. Carrascalão da Conceição Antunes
Maria Ofélia Fernandes dos Santos Moleiro
Maria Teresa da Silva Moraes
Maria Teresa Pinto Basto Gouveia
Miguel Fernando Alves Ramos Coleta
Miguel Jorge Reis Antunes Frasquilho
Paulo Jorge Frazão Batista dos Santos
Pedro Filipe dos Santos Alves
Rodrigo Alexandre Cristóvão Ribeiro
Rui Manuel Lobo Gomes da Silva
Rui Miguel Lopes Martins de Mendes Ribeiro
Salvador Manuel Correia Massano Cardoso
Sérgio André da Costa Vieira
Vítor Manuel Roque Martins dos Reis

Partido Socialista (PS):

Alberto Marques Antunes
Ana Catarina Veiga Santos Mendonça Mendes
Ana Maria Benavente da Silva Nuno
Antero Gaspar de Paiva Vieira
António Alves Marques Júnior
António Bento da Silva Galamba
António de Almeida Santos
António Fernandes da Silva Braga
António José Martins Seguro
António Ramos Preto
Artur Miguel Claro da Fonseca Mora Coelho
Ascenso Luís Seixas Simões
Carlos Manuel Luís
Edite Fátima Santos Marreiros Estrela
Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita
Eduardo Luís Barreto Ferro Rodrigues
Fernando dos Santos Cabral
Fernando Pereira Cabodeira
Fernando Pereira Serrasqueiro
Fernando Ribeiro Moniz
Guilherme Valdemar Pereira d'Oliveira Martins
Jaime José Matos da Gama
Jamila Bárbara Madeira e Madeira
Jorge Lacão Costa
Jorge Manuel Gouveia Strecht Ribeiro
Jorge Paulo Sacadura Almeida Coelho
José Adelmo Gouveia Bordalo Junqueiro
José António Fonseca Vieira da Silva
José Apolinário Nunes Portada
José Augusto Clemente de Carvalho
José Carlos Correia Mota de Andrade
José Manuel Pires Epifânio
José Manuel Santos de Magalhães
José Miguel Abreu de Figueiredo Medeiros
João Cardona Gomes Cravinho
João Rui Gaspar de Almeida
Júlio Francisco Miranda Calha
Laurentino José Monteiro Castro Dias

Leonor Coutinho Pereira dos Santos
 Luís Afonso Cerqueira Natividade Candal
 Luís Alberto da Silva Miranda
 Luís Manuel Capoulas Santos
 Luísa Pinheiro Portugal
 Manuel Alegre de Melo Duarte
 Manuel Maria Ferreira Carrilho
 Manuel Pedro Cunha da Silva Pereira
 Maria Amélia do Carmo Mota Santos
 Maria Celeste Lopes da Silva Correia
 Maria Cristina Vicente Pires Granada
 Maria Custódia Barbosa Fernandes Costa
 Maria de Belém Roseira Martins Coelho Henriques de Pina
 Maria do Carmo Romão Sacadura dos Santos
 Maria do Rosário Lopes Amaro da Costa da Luz Carneiro
 Maria Helena do Rêgo da Costa Salema Roseta
 Maria Isabel da Silva Pires de Lima
 Maximiano Alberto Rodrigues Martins
 Miguel Bernardo Ginestal Machado Monteiro Albuquerque
 Nelson Madeira Baltazar
 Osvaldo Alberto Rosário Sarmento e Castro
 Rosa Maria da Silva Bastos da Horta Albernaz
 Rosalina Maria Barbosa Martins
 Rui António Ferreira da Cunha
 Teresa Maria Neto Venda
 Victor Manuel Bento Baptista
 Vitalino José Ferreira Prova Canas
 Vítor Manuel Sampaio Caetano Ramalho
 Zelinda Margarida Carmo Marouço Oliveira Semedo

Partido Popular (CDS-PP):

Fernando Barbosa Alves Pereira
 Henrique Jorge Campos Cunha
 Isabel Maria de Sousa Gonçalves dos Santos
 José Miguel Nunes Anacoreta Correia
 João Nuno Lacerda Teixeira de Melo
 João Rodrigo Pinho de Almeida
 Luís José Vieira Duque
 Manuel de Almeida Cambra
 Manuel Miguel Pinheiro Paiva
 Narana Sinai Coissoró
 Paulo Daniel Fugas Veiga

Partido Comunista Português (PCP):

António Filipe Gaião Rodrigues
 António João Rodeia Machado
 Carlos Alberto do Vale Gomes Carvalhas
 Jerónimo Carvalho de Sousa
 José Honório Faria Gonçalves Novo
 Lino António Marques de Carvalho
 Maria Luísa Raimundo Mesquita
 Maria Odete dos Santos

Bloco de Esquerda (BE):

Francisco Anacleto Louçã
 João Miguel Trancoso Vaz Teixeira Lopes
 Luís Emídio Lopes Mateus Fazenda

Partido Ecologista «Os Verdes» (PEV):

Isabel Maria de Almeida e Castro

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, não há expediente a comunicar à Câmara e a ordem do dia de hoje é totalmente preenchida com perguntas ao Governo. Haverá, nos termos regimentais, oito perguntas, mas três delas são exactamente sobre o mesmo assunto — posteriormente haveremos de dizer como é que se vai proceder ao seu ajuste.

A primeira pergunta é dirigida ao Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas, sobre o bem-estar animal, e vai ser formulada pelo Sr. Deputado Costa e Oliveira, do PSD.

O Sr. Deputado já se encontra presente, já o vi, mas não vejo ninguém na bancada do Governo para responder. O Governo não está ainda habituado a esta pontualidade parlamentar...

Vozes do PS: — Pois não, por isso faz promessas e não cumpre!

Pausa.

O Sr. Presidente: — Vou, então, dar a palavra ao Sr. Deputado Costa e Oliveira, para formular a sua pergunta ao Governo.

O Sr. Costa e Oliveira (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado Adjunto e das Pescas, Srs. Deputados, a problemática do bem-estar animal, em particular, aquela que se refere a animais de companhia, constitui matéria de grande sensibilidade, com uma significativa incidência em aspectos de ordem social, cultural e económica, que, de forma geral, respeitam à generalidade da população portuguesa.

Na realidade, quer se tenham em mente os denominados animais de companhia quer se considere o que se conhece relativamente aos animais destinados à produção para consumo humano, a problemática do bem-estar animal deve estar presente na consciência e prática sistemática de todos e cada um de nós.

Aliás, a União Europeia e o próprio Estado português têm legislado sobre esta matéria, citando-se, por exemplo, o Decreto-Lei n.º 276/2001, de 17 de Outubro, que estabelece as normas legais tendentes a pôr em aplicação em Portugal a Convenção Europeia para a Protecção dos Animais de Companhia e um regime especial para a detenção de animais selvagens ou de animais potencialmente perigosos.

Mais: junto da própria Assembleia da República, vão sendo muito frequentes os pedidos de audição para abordar esta problemática, registando-se também petições que nos são dirigidas por pessoas, por entidades interessadas nesta questão.

Neste sentido, Sr. Secretário de Estado, atendendo à actualidade do tema, solicitava-lhe que tivesse a gentileza de, em nome do Governo, informar a Assembleia sobre se, na referida questão do bem-estar animal, no que concerne aos animais de companhia — e era nesta problemática dos animais de companhia que eu pretendia centrar a atenção de todos nós — se V. Ex.^a e o Governo têm em mente iniciativas, nomeadamente, no que possa estar contemplado na proposta de reforma da Política Agrícola Comum, que será seguramente implementada no nosso país.

Sr. Secretário de Estado, a gentileza que lhe pedia era tão só no sentido de abordarmos esta problemática do bem-estar animal, no caso particular, dos animais de companhia, onde eu gostava de centrar a minha atenção.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado Adjunto e das Pescas. Dispõe de um máximo de 3 minutos.

O Sr. Secretário de Estado Adjunto e das Pescas (Frazão Gomes): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Costa e Oliveira, gostaria de começar por agradecer a V. Ex.^a a oportunidade que dá ao Governo de se referir a uma matéria que reputamos da maior importância.

Com efeito, a problemática dos animais de companhia tem vindo a assumir uma importância cada vez mais relevante, na medida em que a generalização da detenção de animais de companhia criou, na sociedade, uma sensibilidade acrescida a questões relacionadas com o bem-estar animal, com o abandono dos animais e com a questão dos animais potencialmente perigosos.

A actual legislação contém lacunas no que diz respeito a normas de bem-estar dos animais, a regulamentação adequada quanto à detenção de animais perigosos, ou potencialmente perigosos, e também quanto à prevenção e combate ao abandono dos animais de companhia. Para dar resposta a esta situação, e tendo em vista colmatar as lacunas detectadas, o Governo preparou um pacote global legislativo que se encontra em discussão, em Conselho de Ministros, e que será constituído por quatro decretos-lei e três portarias.

Durante os últimos meses, foi constituída uma vasta equipa de trabalho, no âmbito do Ministério e coordenada pelo meu Gabinete, que levou a efeito uma revisão completa e aturada de todos os diplomas. Foram ouvidas várias e diferentes entidades, tais como: a Associação Nacional de Municípios Portugueses, o Instituto de Seguros de Portugal, a Ordem dos Médicos Veterinários, o Sindicato Nacional dos Médicos Veterinários, o Clube Português de Canicultura, a Sociedade Protectora dos Animais, etc.

Assim, para além de se ter corrigido o enquadramento de algumas questões importantes, relacionadas com a detenção dos animais de companhia, completa-se, finalmente e de uma forma coerente e imediata, toda a regulamentação que se

encontrava em falta, há alguns anos. Trata-se de uma resposta completa, dado que são revistos todos os diplomas relacionados com este domínio; trata-se, ainda, de uma resposta coerente, porque são revistas todas as interferências e desejáveis interdependências entre todos os diplomas.

Os principais objectivos do pacote legislativo do Governo são os seguintes: primeiro, reforçar a protecção dos animais de companhia; segundo, reforçar as medidas sanitárias; terceiro, prevenir o abandono dos animais; quarto, controlar a detenção dos animais perigosos e potencialmente perigosos. Para alcançar estes objectivos foram definidos alguns instrumentos, dos quais destaco os mais importantes: a proibição da violência injustificada contra animais; a definição objectiva de animal perigoso e de animal potencialmente perigoso; a lista de raças de cães e cruzamentos de raças, cujos espécimes são considerados potencialmente perigosos; o estabelecimento de condições específicas para a obtenção de licença de detenção de animais perigosos e potencialmente perigosos; a regulamentação de um seguro de responsabilidade civil; a instituição progressiva da obrigatoriedade de identificação electrónica de cães e gatos, estabelecendo a relação inequívoca entre animal e detentor. Finalmente, o estabelecimento de regimes sancionatórios severos.

Com este conjunto de diplomas e com os instrumentos atrás referidos e que se encontram em fase de decisão, o Governo espera dar uma resposta global a esta importante questão.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, há pedidos de esclarecimentos adicionais. O primeiro deles cabe ao Sr. Deputado Costa e Oliveira. Porém, chamo a atenção de todos para o facto de que, para formular estes pedidos de esclarecimento adicional, cada Deputado dispõe de um período de tempo não superior a 2 minutos. Temos de aplicar o tempo regimental à risca para podermos cumprir esta sessão em prazo razoável.

Sr. Deputado Costa e Oliveira, para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra por 2 minutos.

O Sr. Costa e Oliveira (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado Adjunto e das Pescas, fico evidentemente agradado com a resposta que V. Ex.^a teve a gentileza de me dar e que me parece bastante completa, e aproveito este tempo que o Sr. Presidente me dá para realçar um aspecto.

Na questão que coloquei, eu disse que tudo isto tinha uma grande incidência de ordem social, cultural e económica. E, agora, queria destacar bem a importância que vejo em tudo isto — e se o Sr. Secretário de Estado tivesse a gentileza de comentar, também agradecia — relativamente às questões de ordem social. Isto porque sei (e noto) que são sobretudo as populações mais carentes, de menores rendimentos as que, em Portugal, têm o hábito de cultivar a posse de animais de companhia.

Por isso, penso ser particularmente importante tudo isto que se prepara para legislar, atendendo a este aspecto social que considero particularmente relevante no meio da questão. Pedia, portanto, se nesse aspecto o Sr. Secretário de Estado tinha a bondade de dizer se concorda, ou não, comigo, ou se tem esta mesma sensibilidade. Penso que a população portuguesa em geral ficará, com certeza, sensibilizada para este largo pacote legislativo que, aqui, nos anunciou, pelo facto, como eu disse e repito-o, de serem principalmente eles que são possuidores dos denominados animais de companhia.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra a Sr.^a Deputada Rosa Maria Albernaz. Recordo que dispõe de 2 minutos.

A Sr.^a Rosa Maria Albernaz (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado Adjunto e das Pescas, estou satisfeita e contente, pela pergunta do meu Colega sobre a protecção e o bem-estar animal, porque penso que devemos falar do bem-estar animal, devemos agir nessa área. Mas, principalmente, devemos dar os passos mais importantes para que a protecção animal seja uma realidade no nosso país. É porque falar de bem-estar animal sem a protecção animal ser, efectivamente, uma realidade não completa tudo aquilo que, durante anos, estivemos a defender nessa área.

Dou os parabéns ao Sr. Secretário de Estado pelo anúncio de um pacote legislativo nesta Assembleia e concordo com esse pacote. Trata-se de propostas feitas, aqui, durante anos, e que algumas delas não foram aceites. Mas há uma para mim que é importante, que é uma legislação especial de sanções para que, de facto, a Lei n.^º 92/95, de 12 de Setembro, possa ser aplicada. Na verdade, é necessário castigar as pessoas que praticam crimes em seres vivos.

Ora, essa legislação é muito importante. E dou-vos um exemplo: na Madeira, foi comunicado pela Associação de Pastores da Madeira o acto de vandalismo, o massacre brutal praticado na zona de pastorícia de Santo António da Serra, S. Roque e Arieiro...

A Direcção-Geral das Florestas praticou o massacre brutal contra animais, animais esses que tinham dono, que estavam numa propriedade privada que é a de zona de pastorícia de Santo António da Serra, S. Roque e do Arieiro. Tenho comigo fotos que documentam o massacre brutal que aconteceu...

O Sr. Presidente: — Sr.^a Deputada, o seu tempo esgotou-se. Tem de concluir.

A Oradora: — Concluo já, Sr. Presidente, dizendo que foi realmente um acto de vandalismo o que o Sr. Eng.^º Paulo Rocha Dias praticou nessa serra, em propriedade privada, invadindo-a e praticando esse acto brutal, deixando os animais mortos ou em agonia, alguns deles à espera de cria, pela encosta fora a apodrecer...

Portanto, apelo ao Governo para que faça com que estes actos não sejam praticados pelo próprio Estado, porque é um mau exemplo dado às pessoas sobre protecção animal.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra a Sr.^a Deputada Isabel Castro.

A Sr.^a Isabel Castro (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado Adjunto e das Pescas, veio anunciar um pacote de medidas legislativas. É um aspecto interessante e positivo.

Julgo que, independentemente daquilo que possa vir a ser aprofundado, do ponto de vista legal, é importante fazer cumprir o que já existe. Por esta razão, vou colocar-lhe duas questões concretas, em relação às quais me parece que a eficácia do Governo não tem existido, e são questões preocupantes, tendo em conta aquilo que está em discussão, neste momento.

A primeira destas questões prende-se com as condições de transporte de animais: há legislação, desde logo, comunitária e que foi transposta para o Direito interno, mas não há fiscalização sobre isto; e é visível o modo completamente inaceitável como são transportados animais, em condições de *stress*, em condições de sofrimento, sendo que, neste aspecto, presumo que a eficácia seja muito pouca, porque se continuam a verificar, reiteradamente, estas situações.

Segundo aspecto: sabe-se que há grupos organizados que sistematicamente fazem roubo dos animais, que os submetem a condições de grande sofrimento, a privação de contacto humano, à fome, dessa forma estimulando a violência e treinando-os para combates.

Existem combates ilegais, redes organizadas que fazem apostas. Sabe-se os locais onde estão, a imprensa tem-nos referido, havendo indícios da continuação dessas práticas. Ora, independentemente de não haver legislação muito específica, a que existe poderia ser aplicada. Por isso, a minha pergunta é: por que não tem sido aplicada a legislação existente? Ou, então, como é que explica essa desatenção, não sei se da Polícia Judiciária ou se de outras entidades?

A resposta a estas questões seria, neste momento, oportuna.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Rodeia Machado.

O Sr. Rodeia Machado (PCP): — Sr. Presidente, Secretário de Estado Adjunto e das Pescas, a problemática do bem-estar animal é naturalmente uma situação que temos discutido na Comissão de Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas, bastas vezes, e temos recebido em audiência vários interessados sobre a matéria.

É evidente que a problemática do bem-estar animal tem de ser tratada — e bem tratada, diria eu — de uma vez por todas e que o regime sancionatório contra os animais potencialmente perigosos também tem de ser bem definido em lei. A questão é que no que respeita a esta matéria o entrosamento entre as administrações central e local também tem de ser bem feito, e sobre isto, em particular, vou colocar uma pergunta ao Sr. Secretário de Estado.

O Sr. Secretário de Estado diz que tem prontos os diplomas relativos a esta matéria e que as autarquias têm competência e responsabilidade sobre a mesma. As autarquias não podem deixar de ter as competências que já têm bem como as que possam ser acrescentadas, mas têm de possuir os necessários meios para poderem fazer face a maiores responsabilidades que poderão, eventualmente, vir a ter. E a minha pergunta é exactamente sobre isso: quais as competências que vão ser descentralizadas para as autarquias e também, a par das competências, quais os necessários meios financeiros que lhes vão ser atribuídos para cumprir essa tarefa?

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Orador: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Paiva.

O Sr. Miguel Paiva (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado Adjunto e das Pescas, permita-me que comece por saudar V. Ex.^a e por registar o facto de também nesta matéria o Governo estar a tomar medidas concretas, que, do nosso ponto de vista, apontam no bom caminho. Bem haja também por isso.

Efectivamente, as questões do bem-estar animal têm uma importância que se sente e surgem, hoje, com particular pertinência, em todos os meios de comunicação social e nas conversas do dia-a-dia, porque decorrem de uma nova perspectiva do Homem na sua relação com o mundo e com os demais seres vivos. Enfim, é hoje reconhecido que é necessário intervir, e também do ponto de vista legislativo, tendo em vista salvaguardar o bem-estar animal no que respeita à sua captura, ao seu manejo, à sua alimentação e aos cuidados necessários no seu acondicionamento, no seu abate e encaminhamento final.

O Governo no que a esta matéria respeita tem tido um comportamento que nos apraz registar e tem tomado medidas de estruturação — e recordo aqui o sistema integrado de proteção animal, com uma calendarização fixa, com datas pré-determinadas, que leva à sua implementação efectiva.

Sr. Secretário de Estado, a questão que gostaria de colocar-lhe neste contexto global tem que ver com o licenciamento de cães e gatos. Tradicionalmente, nas pequenas e médias cidades a Guarda Nacional Republicana fazia uma vistoria e um acompanhamento desta matéria, o que hoje já não se verifica.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, o seu tempo esgotou-se, por isso peço-lhe que conclua.

O Orador: — Termo já, Sr. Presidente.

Fala-se agora num sistema electrónico obrigatório de registo e de identificação, pelo que gostaria que nos dissesse o que o Governo está a fazer sobre esta matéria e em que fase se encontra.

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado Adjunto e das Pescas, dispondo de um tempo máximo de 10 minutos.

O Sr. Secretário de Estado Adjunto e das Pescas: — Sr. Presidente, gostaria de agradecer as intervenções dos Srs. Deputados e as palavras gentis que endereçaram ao Governo devido a esta iniciativa. Como compreenderão, trata-se de um pacote legislativo que ainda não teve decisão por parte do Governo, porque se encontra em discussão e será, como disse e espero, aprovado nos próximos dias. Por conseguinte, não gostaria de entrar em detalhes relativamente à matéria que ainda não foi objecto de decisão por parte do Governo, mas queria desde já manifestar a total disponibilidade do Governo para, num momento futuro e após a publicação dos diplomas, vir a esta Câmara prestar os esclarecimentos que os Srs. Deputados entendam por necessários.

Agora, passo a responder às questões entretanto colocadas.

O Sr. Deputado Costa e Oliveira colocou uma questão sobre a sensibilidade desta matéria em termos sociais. De facto, um dos novos e recentes aspectos em todas as sociedades ocidentais é a existência de uma crescente sensibilidade relativamente a toda a problemática do bem-estar animal e, nomeadamente, no caso vertente, do abandono dos animais de companhia.

Como eu disse no início, há três vertentes que estão particularmente associadas a essa questão, sendo a primeira o bem-estar dos próprios animais de companhia.

E agora aproveito para responder à Sr.^a Deputada Rosa Maria Albernaz dizendo-lhe que essa foi uma das preocupações que tivemos nesse conjunto de diplomas. E terá oportunidade de ver que foram criados mecanismos e definidos preceitos legais que visam cobrir lacunas existentes e reforçar as exigências do bem-estar dos animais de companhia, nomeadamente, a clarificação da definição dos deveres de cuidado e de obrigação de vigilância por parte dos detentores e a proibição de violência injustificada contra os animais. Essas são algumas das questões que procuramos contemplar nesta nossa iniciativa.

Há duas questões particularmente importantes e que têm que ver, de uma forma geral, com as perguntas que foram colocadas: a do abandono dos animais e a dos animais perigosos ou potencialmente perigosos. São duas questões que existem, que todos conhecemos e às quais é preciso fazer face; são duas questões que não são simples de resolver e que são certamente polémicas, mas nem uma circunstância nem outra deve impedir-nos de legislar e, posteriormente, de decidir e agir.

O abandono dos animais é algo inaceitável do ponto de vista da sociedade. Antes de mais, é inaceitável tendo em vista o bem-estar dos animais, mas também naquilo que representa de negativo e perverso em termos de comportamento numa sociedade.

O abandono dos animais é algo que não afecta apenas os animais, é algo que tem que ver com todos nós, é algo que causa diferentes tipos de problemas — de ordem sanitária, de saúde pública, acidentes rodoviários, etc. —, pelo que era necessário fazer face a esta problemática e nós procurámos dar-lhe uma resposta. Por conseguinte, criámos um conjunto legislativo que define as obrigações dos detentores dos animais e um regime sancionatório severo.

A questão prática que se colocava era exactamente a de saber como agir e os instrumentos essenciais que equacionámos são essencialmente dois: em primeiro lugar, tornámos claro que o abandono dos animais é inequivocamente da responsabilidade do seu detentor; em segundo lugar, previmos a introdução progressiva de um sistema electrónico de identificação dos animais.

E, agora, passarei a responder ao Sr. Deputado Miguel Paiva sobre esta matéria.

O sistema electrónico de identificação dos animais será introduzido de forma progressiva a partir do próximo ano; abrangerá obrigatoriamente, a partir de Julho, todos os animais definidos numa lista de raças como potencialmente perigosos; incluirá todos os cães utilizados em actos de natureza venatória e, igualmente, objecto de comercialização ou de exposição por qualquer outra natureza. Por conseguinte, partimos de imediato para um conjunto muito alargado de animais.

Estamos convencidos de que com a identificação electrónica obrigatória, através de um *microchip* colocado obrigatoriamente em cada animal, e a criação de uma base de dados a nível internacional criamos, de forma inequívoca, um laço entre o animal e o seu detentor de forma a que quando um animal seja recolhido pelas autarquias — que é o que acontece hoje, o que cria grandes problemas para as mesmas; e agora chego a outra questão que me foi colocada — se possa identificar o seu dono e a partir daí haja condições para actuar em termos legislativos.

A outra questão importante que referi tem que ver com a problemática dos animais perigosos e potencialmente perigosos.

Nós alteramos de forma significativa o que existe no nosso enquadramento legislativo relativamente a essa matéria. Com efeito, a nossa legislação apenas prevê a definição de animais potencialmente perigosos e atribui a responsabilidade dessa classificação ao detentor do animal; ela é um acto voluntário — o detentor pode fazê-la se considerar que o seu animal é potencialmente perigoso e a lei define um conjunto de características que possibilita tal identificação.

Nós consideramos que isso é insuficiente face à realidade que vivemos e que a experiência que tivemos no passado, e foi alguma, mostrou que este aspecto é claramente insuficiente. Daí que tenhamos definido duas categorias: a dos animais perigosos e a dos potencialmente perigosos.

Animais perigosos são todos aqueles que já tiveram um comportamento agressivo pelo menos uma vez quer relativamente a pessoas quer relativamente a animais.

Animais potencialmente perigosos são todos os outros animais que pelas suas características são potencialmente perigosos quer para os animais quer para as pessoas. Dentro desta categoria vamos mais longe e definiremos, em portaria, um conjunto de oito raças e cruzamentos delas que à partida são classificados como potencialmente perigosos, independentemente da vontade dos detentores.

Para os detentores deste tipo de animais definir-se-á um conjunto muito restrito de regras, nomeadamente exigências claras quanto à sua idade, a obrigatoriedade de apresentação de registo criminal (devido ao uso indevido dos animais para outros fins, designadamente, para lutas), de celebração de um seguro de responsabilidade civil e de cumprimento de regras de manejo muito precisas.

Nós procurámos intervir relativamente a estes três aspectos que tocaram todas as intervenções aqui afloradas: o reforço do bem-estar dos animais, o abandono dos animais e os animais perigosos.

Quanto ao reforço do bem-estar dos animais de companhia, criámos regras mais claras relativamente à sua protecção.

Em matéria de abandono, por exemplo, alargámos a noção de abandono dos animais na qual incluímos o abandono no lar, que é uma realidade que todos desconhecemos, mas que tem uma expressão muito mais vasta do que nós pensamos.

Realço como peça essencial deste pacote legislativo o sistema de identificação electrónica dos cães e dos gatos, que é o instrumento que permitirá que todo este edifício que agora construímos tenha eficácia e possa funcionar e ser fiscalizado.

Gostaria de sublinhar que a questão que foi colocada sobre as autarquias é importante. Esta nossa iniciativa e o pacote legislativo que agora definimos não é susceptível de ser eficaz se não tiver o empenho das autarquias. Daí que tenhamos tido um cuidado muito particular em negociar estes diplomas quer com a Associação Nacional de Freguesias (ANAFRE) quer com a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

Posso dizer a esta Câmara, com bastante agrado, que chegámos a acordo com ambas as entidades e que nesta matéria há um consenso com as autarquias, o que nos parece essencial já que sem uma fiscalização eficaz — e ela vai depender de diversas autoridades — e sem o empenho das autarquias também não é possível que este pacote legislativo saia das intenções de um mero acto legal para a prática da nossa vivência, de forma a que todos os aspectos que referi possam ser finalmente combatidos e de alguma forma erradicados da nossa sociedade.

Vozes do PSD: — Muito bem!

A Sr.^a **Rosa Maria Albernaz** (PS): — Sr. Presidente, peço a palavra.

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

A Sr.^a **Rosa Maria Albernaz** (PS): — Para uma interpelação à Mesa, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Rosa Maria Albernaz** (PS): — Sr. Presidente, quero informar que vou entregar na Mesa as fotos do tal massacre em que os animais foram abandonados na serra a apodrecer, feito pela Direcção-Regional das Florestas em terreno privado e vedado da zona de pastoreio da ilha da Madeira, bem como a fotocópia da queixa apresentada ao Sr. Provedor da Justiça pela Associação dos Pastores de Santo António da Serra, São Roque e Areeiro, face ao silêncio e à indiferença das entidades da ilha da Madeira e da Direcção-Regional das Florestas.

O Sr. Presidente: — A Sr.^a Deputada fará o favor de mandar entregar esses documentos na Mesa.

Srs. Deputados, vamos passar à pergunta seguinte relativa à organização do Campeonato do Mundo de Hóquei em Patins, formulada pelo Sr. Deputado João Pinho de Almeida, que será respondida pelo Sr. Secretário de Estado da Juventude e Desportos.

Para formular a sua pergunta ao Governo, tem a palavra o Sr. Deputado João Pinho de Almeida.

O Sr. **João Pinho de Almeida** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado da Juventude e Desportos, aproveitando a presença de V. Ex.^a neste Plenário e antes de entrar no tema da pergunta de hoje quero felicitá-lo pela sua intervenção dos últimos tempos, claramente positiva, na área do desporto. Estou a referir-me ao acordo celebrado entre a Federação de Andebol de Portugal e a Liga Portuguesa de Andebol, mais uma vez mediado pela Secretaria de Estado da Juventude e Desportos, o qual permitiu a realização, também este ano, do Campeonato Nacional Profissional de Andebol, o que é, obviamente, uma boa notícia.

Quanto a esta matéria, depois de muitas outras modalidades — e cito, nos últimos tempos, o andebol e a ginástica —, Portugal volta a receber uma grande manifestação desportiva de nível internacional. E esta tem especial significado porque diz respeito a uma modalidade que, do ponto de vista de público é, a seguir ao futebol, provavelmente a que mais apaixona os portugueses. Mas é também a modalidade em que Portugal mais páginas escreveu ao longo dos anos e para a qual contribuiu — isso é incontestável — com o melhor jogador de sempre de hóquei em patins. E esta é também uma homenagem que presto a António Livramento, essa grande figura do desporto nacional. Aliás, deixámos muitas marcas da presença

portuguesa na história do hóquei em patins mundial, quer a nível de campeonatos da Europa ou do Mundo. Ainda há pouco tempo Portugal conquistou, mais uma vez, o título de campeão do mundo de juniores em hóquei em patins, o que, obviamente, também é de saudar.

Relativamente à realização do Campeonato do Mundo de Hóquei em Patins no nosso país interessa, nomeadamente, saber que proveitos iremos tirar da sua organização. Este campeonato do mundo realiza-se em Oliveira de Azeméis, uma zona de grande implantação da modalidade, que acolhe uma das melhores equipas nacionais, mas que acolhe ainda duas outras equipas, uma do concelho de Vale de Cambra e outra do concelho de S. João da Madeira, com a promoção da Associação Desportiva Sanjoanense à 1.^a divisão. Portanto, há três equipas de hóquei em patins nessa zona e, obviamente, isso garante o sucesso, em termos de público, da organização.

No entanto, para além do público, gostaria de saber, Sr. Secretário de Estado, em termos de investimento, quem é que investiu na organização deste campeonato do mundo. Como é que são feitas as contas?

Lembro que, neste aspecto, já tivemos casos de grande sucesso — foi esse o caso, por exemplo, do Campeonato do Mundo de Andebol —, mas que tivemos também no Campeonato do Mundo de Atletismo de Pista Coberta um caso de muito menor sucesso e de grandes problemas ao nível do financiamento. Por isso, relativamente a este campeonato do mundo gostaria de saber, por exemplo, o que está a ser feito a nível de voluntariado, isto é, se os jovens portugueses vão participar mais uma vez de forma voluntária nesta realização. Mas gostaria também que me dissesse se, para obtermos sucesso — e usando uma terminologia do desporto —, estamos perante uma situação de «golpe duplo» ou uma situação de «livre directo», que no *stick* de um jogador português...

O Sr. Presidente: — O seu tempo esgotou-se, Sr. Deputado.

O Orador: — ... é normalmente mais do que meio golo.

O Sr. Presidente: — Sr. Secretário de Estado, tem a palavra para responder.

O Sr. Secretário de Estado da Juventude e Desportos (Hermínio Loureiro): — Muito obrigado, Sr. Presidente, e muito obrigado ao Sr. Deputado João Pinho de Almeida pelas suas referências iniciais sobre a questão do andebol, que em minha opinião devem ser dirigidas, em primeiro lugar, ao andebol, porque foi o andebol português que venceu no fim de todo aquele processo complicado.

Tentando responder de forma clara à sua questão, quero dizer-lhe que o Campeonato do Mundo de Hóquei em Patins, que se inicia no próximo dia 27 de Setembro e termina a 4 de Outubro, se enquadra perfeitamente na visão que este Governo tem para a organização de grandes eventos desportivos, ou seja, têm de estar associados à modernização e requalificação das infra-estruturas desportivas. O País tem de ficar a ganhar, tem de ter melhores instalações desportivas e, aqui, há o caso concreto da remodelação, modernização e requalificação do pavilhão desportivo onde irá realizar-se este campeonato mundial.

Depois há também uma necessidade: o aumento da prática desportiva. Acresce que, até na sequência daquilo que o Sr. Deputado disse, como na região onde este evento irá realizar-se há uma grande afirmação do hóquei em patins, entendemos que a realização deste campeonato irá também atingir, com toda a certeza, o objectivo de aumentar a prática desportiva da modalidade, que tantas alegrias tem dado aos portugueses. Esperamos, sinceramente, que venha a dá-las também agora em seniores, porque as deu ainda recentemente, no Campeonato do Mundo de Sub-20, em que Portugal se sagrou campeão do mundo.

Uma outra questão que quero abordar é a do retorno. A organização de um evento desportivo tem de ter retorno do ponto de vista económico e, aí, posso também dizer-lhe que os indicadores são extremamente importantes. Por exemplo, toda a oferta da indústria hoteleira daquela região está esgotada — e estamos a falar de um eixo que passa pelo Porto, Aveiro, etc.! Aí tudo está esgotado do ponto de vista hoteleiro.

Sabemos também que o comércio de toda aquela zona está a fazer um esforço notável no sentido de conseguir que as pessoas que nos visitam por causa do mundial de hóquei em patins saiam daqui satisfeitas, com uma melhor imagem de Portugal.

Relativamente à contratualização com a Federação Portuguesa de Patinagem quero dizer-lhe que com ela assinámos um contrato-programa em tempo útil, relativamente a eventos internacionais, no valor de 100 000 euros, montante este que é não só para o Campeonato do Mundo de Hóquei em Patins de seniores mas também para o Campeonato da Europa de Juniores masculinos, que irá realizar-se em Portugal, para a Taça Latina de Hóquei em Patins e para o Campeonato da Europa de Patinagem Artística em juvenis e cadetes.

Portanto, o Governo cumpriu a tempo e horas com os seus compromissos e também as entidades promotoras, neste caso concreto a Câmara Municipal de Oliveira de Azeméis, cumpriu todos os prazos estabelecidos, não só com a organização mas também com o Governo.

O Sr. Presidente: — Sr. Secretário de Estado, o seu tempo esgotou-se. Tenha a bondade de concluir.

O Orador: — Relativamente ao voluntariado, informo-o de que se inscreveram mais de 200 pessoas, que querem ajudar a organizar com sucesso o Campeonato do Mundo de Hóquei em Patins.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado João Pinho de Almeida, deseja pedir algum esclarecimento adicional?

O Sr. João Pinho de Almeida (CDS-PP): — Desejo, sim, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Então, tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. João Pinho de Almeida (CDS-PP): — Sr. Presidente, quero pedir só dois ou três esclarecimentos adicionais ao Sr. Secretário de Estado.

Sr. Secretário de Estado, uma vez esclarecida grande parte das questões relativas ao campeonato do mundo, colocarei agora questões relacionadas com a própria modalidade, a qual, apesar da sua expansão a nível nacional, tem às vezes algumas dificuldades como, por exemplo, a que tem a ver com o custo da prática da modalidade — o hóquei em patins é das modalidades mais caras —, o se que justifica por causa do equipamento. Porém isso dificulta que, ao nível das camadas mais jovens, haja investimento dos clubes na prática do hóquei em patins. Poderá haver agora uma inversão dessa situação, mas ainda há pouco tempo um dos grandes clubes esteve para acabar com a sua secção de hóquei em patins.

Assim, gostaria de saber se a Federação Portuguesa de Patinagem tem prevista a aplicação de algumas medidas no sentido da resolução deste problema, porque, apesar de todas estas dificuldades, o hóquei em patins é uma das modalidades que consegue ter uma presença mais intensa a nível nacional. O próximo campeonato da 1.^a Divisão será disputado por equipas que vão desde Viana do Castelo até à ilha de Porto Santo, na Região Autónoma da Madeira.

Portanto, tendo a modalidade esta abrangência do ponto de vista territorial, tendo o interesse que tem do ponto de vista do público, há ou não, Sr. Secretário de Estado, capacidade para investir ao nível da formação das camadas jovens, para que estes pratiquem mais o hóquei em patins em Portugal?

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Sérgio Vieira. Dispõe de 2 minutos.

O Sr. Sérgio Vieira (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado da Juventude e Desportos: Não posso, obviamente, deixar de felicitá-lo duplamente: primeiro, por uma questão que parecia ameaçar o futuro de uma modalidade no País, o andebol, mais exactamente pela intervenção que o Sr. Secretário de Estado teve na resolução do diferendo que há tanto tempo durava entre a Federação de Andebol de Portugal e a Liga de Andebol; segundo, pelo anúncio ontem feito de que a entrega dos *Laureus World Sports Awards*, os Óscars mundiais do desporto, se realizará, no próximo ano no Estoril. Trata-se de um evento de grande dimensão que, estou certo, projectará a imagem do País e daí a minha felicitação.

Sr. Secretário de Estado da Juventude e Desportos, este ano já tiveram lugar em Portugal alguns eventos internacionais, tais como o Campeonato Mundial de Andebol, a Gimnastrada, em Lisboa, e o Campeonato Europeu de Futebol de Sub-17 e está prestes a iniciar-se no nosso país o Campeonato do Mundo de Hóquei em Patins, onde esperamos ver Portugal recuperar um título que já lhe foge há 10 anos. Estamos, obviamente, satisfeitos com as garantias que o Sr. Secretário de Estado da Juventude e Desportos nos trouxe hoje, as de que com este campeonato não acontecerá o que, infelizmente, ocorreu com o Campeonato do Mundo de Atletismo de Pista Coberta, realizado em Março de 2001.

No entanto, Sr. Secretário de Estado, quero aproveitar a sua presença nesta Câmara para lhe pedir que nos fale mais um pouco sobre a questão do voluntariado, que abordou mas que não teve a oportunidade de desenvolver. Como nestes campeonatos internacionais o Governo está a fazer uma aposta forte no voluntariado jovem, gostava que o Sr. Secretário de Estado da Juventude e Desportos aproveitasse a sua vinda a este Plenário para nos informar sobre quais têm sido as iniciativas, e qual é a visão do Governo, em relação ao voluntariado na organização de eventos internacionais.

O Sr. Presidente: — Também para um pedido de esclarecimento adicional, tem a palavra o Sr. Deputado Laurentino Dias.

O Sr. Laurentino Dias (PS): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr. Secretário de Estado: Num Governo de coligação, como este, acontecem de vez em quando, naturalmente, momentos de ternura,...

Risos.

... de carinho. Este é um deles e, portanto, tenho algum pudor em estragá-lo.

De facto, a pergunta do Sr. Deputado João Pinho de Almeida, do CDS-PP, dirigida ao Sr. Secretário de Estado Hermínio Loureiro, do PSD, a propósito de um campeonato do mundo que começa daqui a oito dias, ainda por cima na terra do Sr. Secretário de Estado, não pode ser aqui muito beliscada, até porque momentos de ternura são poucos e convém apreciá-los.

De qualquer forma, Sr. Secretário de Estado, sempre lhe direi o seguinte, a propósito do Campeonato do Mundo de Hóquei em Patins: V. Ex.^a, no princípio desta Legislatura, referiu que só concordava com eventos internacionais de monta se eles correspondessem a uma espécie de revolução na respectiva modalidade.

Quanto a consistência, fundamento e consequência da modalidade, aquilo que eu ouvi de V. Ex.^a em resposta ao Sr. Deputado João Pinho de Almeida foi pouco. Assim, gostaria de solicitar-lhe que, no mesmo ambiente — não quero estragá-lo —, pudesse acrescentar algo mais.

E, já agora, permita-me que, esquecendo já esse momento de ternura, aproveite a introdução neste debate de modalidade que não a de hóquei em patins, que foi feita por ambos os Srs. Deputados que me antecederam e até por V. Ex.^a, para abordar, de forma muito sintética, uma questão de que voltaremos a falar. Portanto, aproveito, já que é a primeira vez que estou com V. Ex.^a neste Plenário no reinício da sessão legislativa, para lhe solicitar que tome alguma providência, ou que, pelo menos, vá apreciar a questão que passo a referir.

Temos visto o Governo aparecer, nos últimos tempos, como protagonista de uma...

O Sr. Presidente: — O seu tempo esgotou-se, Sr. Deputado. Tem de concluir.

O Orador: — Esgotou?!...

O Sr. Presidente: — Dispunha de 2 minutos.

O Orador: — Posso concluir uma frase, Sr. Presidente? É que eu pensei que tinha 3 minutos.

O Sr. Presidente: — Eu disse várias vezes que eram 2 minutos.

O Orador: — Sr. Secretário de Estado, voltaremos a esta questão, mas quero desde já dizer-lhe que não gosto de ver o Governo com tabuletas de «Portugal em Acção» e a instituição que promove o Sr. Scolari no Euro-2004 aparecer também com a frase «Portugal em Acção». É uma coincidência? Não é?!

Havemos de voltar a esta questão, porque esta situação parece-me desagradável.

O Sr. Presidente: — Sr. Secretário de Estado, tem a palavra para responder.

O Sr. Secretário de Estado da Juventude e Desportos: — Sr. Presidente, tentarei responder também com a ternura que o Sr. Deputado Laurentino Dias invocou.

Para já, aproveito o facto de estar hoje no Plenário da Assembleia da República e, uma vez que se falou no Campeonato do Mundo de Atletismo de Pista Coberta, que se realizou em Portugal, em 2001 com enorme sucesso desportivo mas com muitos problemas do ponto de vista organizativo, para anunciar que o Governo conseguiu, finalmente, resolver a questão e cumprir com o que tinha prometido à Federação Portuguesa de Atletismo.

Relativamente às questões adicionais que me foram colocadas, vou tentar, de forma sintética, explicar que do ponto de vista organizativo tudo está neste momento planeado para o sucesso de mais um evento desportivo.

Quero também assinalar, do ponto de vista desportivo, que eu próprio já conversei com os nossos jogadores e com o seleccionador nacional e constatei que há um grande espírito de ambição e uma enorme vontade de que Portugal possa ser campeão do mundo, o que não consegue há 10 anos, depois de tantas vezes ter dado essa alegria a todos os portugueses.

Relativamente à questão do voluntariado quero dizer que as inscrições, neste momento, são em número superior ao necessário para o exercício do voluntariado, o que é bem significativo do sucesso da iniciativa. O protocolo que foi assinado entre o Instituto Português da Juventude e a comissão executiva do Campeonato do Mundo de Hóquei em Patins relativamente às acções de voluntariado ultrapassou as expectativas iniciais. Neste momento temos mais de 200 jovens a contribuírem, de forma voluntária, para o sucesso organizativo, o que é bem significativo da aposta feita na área do voluntariado pelo Instituto Português da Juventude.

Mas este campeonato do mundo tem outras novidades. Quero ainda dar-lhe nota, Sr. Deputado, de que foi assinado um protocolo inovador com o Centro de Formação Profissional de Jornalistas (CENJOR), para que jovens jornalistas possam, durante o campeonato do mundo, melhorar os seus conhecimentos na área do jornalismo, fazendo, eles próprios, um jornal diário do mundial.

Portanto, também aqui houve uma inovação na organização deste Campeonato do Mundo, com a assinatura de um protocolo feliz entre o CENJOR e a Comissão Executiva do Mundial.

Relativamente à questão, também concreta e objectiva, que o Sr. Deputado João Pinho de Almeida colocou sobre o desenvolvimento da modalidade, quero dizer-lhe que os contratos-programa assinados com a Federação Portuguesa de Patinagem estão todos em dia, estão todos em ordem. Mas também lhe digo, Sr. Deputado, que não é só com a Federação Portuguesa de Patinagem — e isto pode, eventualmente, incomodar alguns Srs. Deputados —, porque está tudo, rigorosamente tudo em dia com todas as federações desportivas no nosso país.

O contrato-programa que foi assinado para os eventos internacionais foi no valor de 100 000 euros, o contrato de alta competição foi de 560 000 euros e o do desenvolvimento da prática desportiva foi de 850 000 euros. Este é o contributo que damos à Federação Portuguesa de Patinagem para o desenvolvimento e uma maior implantação do hóquei em patins no nosso país.

É evidente que se trata de uma modalidade cara, porque o equipamento do guarda-redes atinge, muitas vezes, mais de 200 000\$ — falando ainda na moeda antiga — e há um esforço muito grande que os clubes fazem para proporcionar esta prática desportiva.

Quero ainda dizer-lhe que todos os grandes clubes do nosso país — o Benfica, o Sporting e o Futebol Clube do Porto — mantêm a modalidade de hóquei em patins — o Sporting está mesmo a tentar chegar rapidamente à I Divisão Nacional —, o que faz com que os pavilhões desportivos, neste Campeonato do Mundo, de seniores, tenham sempre uma grande assistência e provoquem muitas emoções. E, como sabe, em relação a esta modalidade, existe grande dispersão, em termos de espaço geográfico, pois está em Barcelos, em Viana do Castelo, na ilha de Porto Santo.

Por outro lado, gostava de aproveitar esta oportunidade para lhe dizer que, do ponto de vista da segurança, na organização deste Campeonato do Mundo, o Gabinete Coordenador de Segurança tem feito um trabalho específico para que tudo corra bem, porque vão estar 16 seleções em competição, algumas das quais darão, obviamente, mais preocupações em termos de segurança. Tudo está a ser planeado com as forças de segurança competentes, no caso concreto, com a GNR, mas, Sr. Deputado, a segurança não se anuncia, a segurança garante-se e, neste sentido, estão preenchidas todas as condições para o sucesso.

Relativamente à pergunta, com ternura, do Sr. Deputado Laurentino Dias, quero dizer-lhe que todos os pressupostos que aqui anunciei, já há muito tempo, relativamente à organização de eventos desportivos, estão conseguidos com este Mundial.

Falei-lhe na modernização e na requalificação de espaços desportivos, e isso foi feito. Foram feitas obras de remodelação no pavilhão desportivo onde se vai realizar este Campeonato do Mundo, o qual passará a ser uma das melhores infraestruturas desportivas do nosso país para a prática das modalidades de pavilhão, tendo havido um contributo do III Quadro Comunitário de Apoio no sentido dessa melhoria.

Há garantias, por parte da Federação Portuguesa de Patinagem, de um aumento de praticantes desportivos e de um incremento da modalidade e também temos a certeza absoluta do retorno económico da organização do Mundial de Hóquei em Patins.

O Sr. Deputado disse que lhe parecia ser pouco e eu digo-lhe que estão reunidas todas as condições para o sucesso da organização deste Campeonato do Mundo.

Outra questão muito clara é a de que esperamos — estamos certos! — que a organização deste Campeonato do Mundo termine poucos dias após a realização do Mundial, tal como aconteceu com o Mundial de Andebol e não com outros eventos desportivos, que se arrastaram anos e anos até terminar a sua organização.

O Sr. Rodrigo Ribeiro (PSD): — Muito bem!

O Orador: — Portanto, tudo está a ser feito e quero aproveitar para fazer uma referência muito especial, porque é de elementar justiça: o trabalho que tem vindo a ser desenvolvido pelo poder local.

O poder local tem sido um parceiro interessantíssimo na organização destes eventos desportivos e, neste caso, há um empenho muito grande da Câmara Municipal de Oliveira de Azeméis, que não tem regateado esforços para o sucesso deste Mundial de Hóquei em Patins, bem como de todos os municípios vizinhos, porque, como lhe disse, há um grande envolvimento da comunidade local.

Assim sendo, Srs. Deputados, quero dizer-lhes que, do ponto de vista organizativo, posso dar a garantia clara do sucesso do Campeonato do Mundo e, do ponto de vista desportivo, parece-me que posso recolher desta Câmara, de todas as suas forças políticas — aproveitando, hoje, este momento, a poucos dias do jogo inaugural (Portugal/França), que se realizará no dia 27 —,...

O Sr. Laurentino Dias (PS): — Os nossos cumprimentos.

O Orador: — ... que desejam, obviamente, à nossa seleção os maiores sucessos desportivos e que todos estarão a torcer por que Portugal recupere o título de campeão do mundo.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. Laurentino Dias (PS): — Ficará para a História!

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, concluída esta pergunta, passamos à pergunta sobre o plano de acção que está delineado no sentido de intervir, em termos de conservação da natureza e da preservação da biodiversidade, sobre as zonas atingidas pelos fogos florestais, a qual será formulada pela Sr.^a Deputada Isabel Castro e, posteriormente, respondida pelo Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território.

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

A Sr.^a Isabel Castro (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território, a questão que trazemos decorre da dramática situação ocorrida este Verão. Referimo-nos a perdas humanas (20 mortos) e, neste caso concreto que hoje aqui trazemos, a 400 000 ha destruídos pelo fogo, ou seja, 5% do território nacional afectado, sendo que uma parte significativa representa zonas importantes para a conservação da natureza e para a biodiversidade: Parque Natural da Serra de S. Mamede — 30% do seu território desapareceu —, Parque Natural da Serra da Estrela, Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros, Parque Nacional da Peneda-Gerês — uma parcela mais pequena mas também destruída

—, Parque Natural de Montesinho — foi o primeiro, se bem se recorda —, Parque Natural do Douro Internacional, Parque Natural do Alvão, Parque Natural do Vale do Guadiana, Parque Natural do Tejo Internacional, Parque Natural da Arrábida — também uma pequena parcela — e outras zonas que são, igualmente, importantes, do ponto de vista da conservação da natureza, e integram a Rede Europeia Natura 2000. Refiro-me, neste último caso, a Monchique, onde 80% do território é classificado, à Malcata, à Tapada de Mafra, onde ocorreram incêndios no último fim-de-semana, e a Montejunto, no distrito de Lisboa.

Esta realidade concreta verifica-se em áreas concretas, nas quais o Estado tem uma responsabilidade, porque criou essas áreas e reconheceu a sua importância, muitas das quais — é bom lembrá-lo! — não têm planos. Recordo que o Parque Natural de Montesinho tem uma direcção demissionária há muito tempo e não tem plano aprovado, como, aliás, se verifica na generalidade dessas áreas, que estão ao abandono, como ao abandono está o Ministério, que deixou de investir na conservação da natureza e tem até salários em atraso.

Risos do Secretário de Estado do Ordenamento do Território.

Não tem graça, Sr. Secretário de Estado, sobretudo para quem os não recebe, que são técnicos altamente qualificados. É lamentável que isto provoque uma reacção como a sua.

Mas a pergunta que lhe faço tem a ver com o seguinte: há legislação que interdita a construção, durante 10 anos, em áreas devastadas pelo fogo e que sejam áreas protegidas. Assim, pergunto: essa legislação vai ou não ser cumprida? Como é que não serão accionados os mecanismos de excepção, em que alguns terão, seguramente, interesse, evitando que tenhamos a reconversão de áreas e parques naturais em zonas construídas, «à pala» dos incêndios?

Por outro lado, estamos a falar da Rede Natura, que devia ter planos de gestão mas não tem, pelo que queremos saber qual o compromisso do Governo nesse sentido, sob pena de a Rede Natura 2000 não servir para nada.

Gostávamos ainda de saber como é que o problema se vai colocar, em termos de investimento, no âmbito de um Governo que, seguramente, considerou o ambiente como a última das prioridades.

O Sr. Presidente: — Sr.^a Deputada, esgotou-se o tempo de que dispunha.

A Oradora: — Concretamente, como é que se concilia a necessidade de reflorestar e o investimento que vai ser preciso fazer com a total ausência de meios que o Governo, por antecipação, já anunciou?

O Sr. Presidente: — Para responder, dispondo de 3 minutos, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território.

O Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território (Paulo Taveira de Sousa): — Sr. Presidente, Sr.^a Deputada Isabel Castro, antes de entrar propriamente na resposta à pergunta que formulou ao Governo, quero esclarecer o motivo do meu sorriso de há pouco: é que, de facto, o que é verdadeiramente lamentável é que a Sr.^a Deputada tenha uma ignorância tão grande sobre as supostas situações de salários em atraso no Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente que não existem. Quero apenas clarificar este ponto, porque nunca me iria da circunstância de funcionários do meu Ministério não estarem a receber a tempo e horas: essas situações, simplesmente, não existem!

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

Relativamente a medidas que o Governo e a Administração Pública estão a implementar, no que respeita à defesa da conservação da natureza e da biodiversidade, distinguiria dois tipos: medidas que se estão a aplicar à totalidade das áreas ardidas e medidas específicas para as áreas classificadas.

No que respeita às medidas aplicadas à totalidade das áreas ardidas, houve, desde o início, uma enorme preocupação com um efeito possível dos incêndios que é o dos fenómenos de erosão. Como tal, constituiu-se, imediatamente, um grupo de trabalho, sob a liderança do INAG, que preparou um conjunto de medidas com a natureza de recomendação, porque é esse o alcance que podem ter, tendo em vista definir boas práticas que, designadamente, os produtores florestais e os proprietários agrícolas deveriam adoptar para evitar fenómenos de erosão.

O segundo tipo de medidas, e vou falar muito telegraficamente — depois, poderei desenvolver o tema —, são medidas que têm em vista a defesa da qualidade das águas nas albufeiras de águas públicas, com vista, sobretudo, ao consumo humano. Também desde o início, o INAG preparou medidas dessa natureza, que têm a ver com análises mais frequentes à qualidade da água que existe nas albufeiras, as quais devem ser implementadas caso se verifique alguma deterioração da qualidade da água.

Relativamente a áreas classificadas, e estamos a falar de áreas protegidas, sítios da Rede Natura e ZPE, a atitude do Instituto da Conservação da Natureza e de todos os técnicos que têm estado envolvidos nisto, e têm sido muitos, é basicamente moldada na seguinte orientação: em primeiro lugar, identificar todas as situações, designadamente espécies que possam ter sido colocadas em risco, em virtude da perda parcial dos seus *habitats* e de situações de chamado *stress* alimentar que possam ter sido provocadas pelo desaparecimento de presas, e proceder à identificação cartográfica dos *habitats* que estão enumerados, designadamente na Rede Natura, com vista a conhecê-los e a produzir trabalhos de campo no sentido da sua regeneração.

O Sr. Presidente: — Sr. Secretário de Estado, o tempo de que dispunha está esgotado. Tenha a bondade de concluir.

O Orador: — Vou concluir, Sr. Presidente.

O segundo momento essencial é apostar na regeneração natural dos *habitats* e só intervir caso se verifique que essa regeneração não está a fazer-se de modo correcto.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos adicionais, dispondo de 2 minutos para o efeito, tem a palavra a Sr.^a Deputada Isabel Castro.

A Sr.^a Isabel Castro (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território, antes de mais, presumo que o Sr. Secretário de Estado não sabe da situação de alguns técnicos do seu Ministério, por dificuldades orçamentais, porque talvez saia pouco do seu Gabinete...!

Entrando naquilo que é objecto da nossa pergunta, o Sr. Secretário de Estado referiu boas práticas florestais, como a criação de barreiras para vegetação, e presumo que nisso se inclua, eventualmente, a abertura de valas de retenção, a construção de açudes e de valas de drenagem, enfim, todas as questões de bom senso que, no território, qualquer que ele seja, têm de ser consideradas.

Mas eu coloquei a questão num domínio muito específico, aliás, minuciosamente explicitado na pergunta, que tem a ver com a biodiversidade e a conservação da natureza, o que, desde logo, nos remete para a responsabilidade do Estado em parques naturais, em áreas de paisagem protegida e na Rede Natura 2000, aqui se incluindo zonas de protecção especial ou zonas com um estatuto legal próprio. E é quanto a estas zonas de estatuto legal próprio, tendo em conta aquilo que a legislação em vigor estabelece relativamente à reflorestação das áreas protegidas — que deve ser feita de acordo com os respectivos planos e zonamentos —, que o questiono, em concreto, sobre o que vai ser feito.

Não estamos a falar, genericamente, das normas de bom senso que todos os interessados conhecemos. Estamos a falar, em concreto, de calendários, que têm de estar previstos, pelo menos, em termos de trabalho. Aquilo que queremos saber é quais são as várias fases para ter esses planos previstos para a gestão dessas zonas, o que queremos saber, sendo certo que a lei determina interdição de construção e um ano para arranque da reflorestação, é o que vai ser feito e como vai ser feito, o que queremos saber é quais as garantias que temos de que zonas ardidas, em áreas que, manifestamente, não estão vocacionadas para a construção, não vão ver a pressão do imobiliário triunfar, como é usual.

Sendo certo que aquilo que temos, neste momento, são instrumentos de planeamento e gestão do território em processo de revisão, ou o Ministério deixa de estar invisível e assume a conservação da natureza e a biodiversidade como uma questão politicamente importante para o País ou, então, não tenho dúvidas sobre qual vai ser o futuro, porque a lei também permite excepções.

Portanto, a questão fundamental que se coloca é a de saber se os senhores vão deixar que a excepção seja a regra e que a construção tenha lugar em zonas devastadas pelo fogo.

Entretanto, assumiu a presidência o Sr. Vice-Presidente Manuel Alegre.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Luís Gomes.

O Sr. Luís Gomes (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território, a vaga de incêndios que, infelizmente, assolou o País neste Verão consumiu mais de 400 000 ha de floresta e, dentro destes, 75 000 ha da Rede Natura e de área protegida.

É desta matéria que estamos hoje, aqui, a falar: das medidas e das acções que o Governo tem em carteira, por forma a minimizar os impactos dos fogos florestais, designadamente nas áreas protegidas, nos ecossistemas e nas zonas com grande valia em termos de biodiversidade. Não estamos aqui a falar, propriamente, nos planos de gestão e de ordenamento das áreas protegidas mas — e é isto que se pretende — nas medidas concretas que o Governo pretende implementar.

Por isso, é tempo de analisar, com rigor, os danos provocados por esta catástrofe, mas, agora, é sobretudo fundamentalmente olhar para o futuro com optimismo, porque foram aqui apresentadas soluções efectivas para contrariar os impactos causados pelos fogos florestais.

Gostaria de felicitar o Sr. Secretário de Estado pelas acções apresentadas a esta Câmara em matéria de ambiente, das quais destaco dois eixos fundamentais de intervenção: por um lado, em termos da pedagogia, vai criar-se um documento que contenha as boas práticas em matéria de prevenção e combate à erosão dos solos; e, por outro, em matéria de monitorização, por ser imprescindível, assegurar o controlo efectivo das condições ambientais, garantindo, assim, uma acção eficaz, em tempo útil e sempre que necessário.

Sr. Secretário de Estado, as medidas que apresentou a esta Câmara são, de facto, importantes e demonstram que o Ministério tem uma resposta para este problema, para os ecossistemas e para as áreas protegidas.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Luís Miranda.

O Sr. Luís Miranda (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território, a tragédia que se abateu sobre o País deve fazer-nos olhar para todas estas questões com ponderação e não as utilizar para fazer luta partidária. Não é este o nosso objectivo.

No entanto, consideramos que alguém do Ministério de V. Ex.^a, em especial o Sr. Ministro, deveria vir, em breve, à Comissão de Poder Local, Ordenamento do Território e Ambiente explicar algumas das ausências que, do nosso ponto de vista, se verificaram na actuação do Sr. Ministro.

É também, para nós, muito estranho que o Sr. Secretário de Estado do Ambiente tenha referido que haverá ainda um corte de 17% no investimento no que diz respeito ao Ministério. Não entendemos que numa situação destas, em que tanto do património natural foi afectado, possa ainda continuar o ciclo de desinvestimento que tem vindo a ser seguido no que diz respeito à conservação da natureza.

A regeneração natural dos *habitats*, como o Sr. Secretário de Estado disse, está correcta, mas isso não pode servir de desculpa para não intervir e para não investir na conservação da natureza e na defesa do património natural.

Sr. Secretário de Estado, gostaria de saber se está em condições de garantir que as restrições à caça, decretadas pelo Governo em consequência dos incêndios, vão ser mantidas e que não haverá cedências a algumas das organizações de caçadores que têm pressionado o Governo para abolir tais medidas.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Tem a palavra, para pedir esclarecimentos adicionais, a Sr.^a Deputada Isabel Gonçalves.

A Sr.^a Isabel Gonçalves (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território, as políticas de prevenção e de combate aos incêndios florestais são, inegavelmente, de enorme importância para o nosso país.

Nestes últimos anos, especialmente neste ano em que as temperaturas foram elevadíssimas e o grau de humidade bastante reduzido, Portugal perdeu com os incêndios muitos hectares de floresta. E se ninguém consegue esquecer que, lamentavelmente, os incêndios determinaram a trágica perda de vidas humanas e, para muito portugueses, dos seus lares, dos seus bens materiais reunidos ao longo de uma vida de trabalho e das suas fontes de rendimento, também é verdade que os incêndios causaram a perda de alimento e de abrigo a uma grande diversidade de espécies vegetais e animais da floresta portuguesa.

Sr. Secretário de Estado, o Governo já demonstrou que não ignora nem um nem o outro problema. No entanto, sabemos que o Governo se vê confrontado com uma série de dificuldades que urge resolver, todas elas urgentes, verificadas nas zonas atingidas pelos fogos florestais.

Assim, gostava que o Sr. Secretário de Estado nos dissesse, aqui, qual o grau de prioridade que o Governo pretende atribuir à gestão e à reflorestação das áreas protegidas.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Honório Novo.

O Sr. Honório Novo (PCP): — Sr. Presidente, o Sr. Deputado Luís Gomes congratulou-se com uma série de medidas que o Sr. Secretário de Estado terá hoje, aqui, apresentado para enfrentar o problema específico da superfície ardida em áreas protegidas e Rede Natura. A verdade é que não consegui ouvir uma medida, mas ele lá terá as suas razões para ter ouvido alguma coisa... Não sei se isso resulta de alguma conversa particular precedente.

O que tive oportunidade de ouvir durante a sua intervenção, Sr. Secretário de Estado, foi uma série de iniciativas generalistas e genéricas que, certamente, serão aplicáveis à área ardida em termos globais no País. O combate à erosão e a monitorização da qualidade da água farão parte de um plano de acção para as superfícies ardidas em áreas protegidas, mas não serão, certamente, elemento essencial de um plano de acção de preservação, prevenção e recuperação das áreas protegidas ardidas.

Sr. Secretário de Estado, permita-me que lhe diga que, há pouco mais de oito dias, o Sr. Ministro das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente, porventura accordado de uma espécie de hibernação estival, não contestou a afirmação de que ao nível do Instituto da Conservação da Natureza (ICN) e do Governo não havia planos de acção para combater especificamente esta situação e confirmou a inexistência de meios financeiros para dar suporte a qualquer plano de acção. Está publicado na imprensa.

Portanto, admito que o Sr. Secretário de Estado agora, quando responder aos pedidos de esclarecimentos adicionais, nos vá dizer, exactamente, o que vai ser feito, quando vai ser feito, com que programação, com que meios financeiros e, inclusivamente, se há meios comunitários afectos (destes que foram concedidos recentemente).

Gostava que o Sr. Secretário de Estado dissesse, aqui, perante todos, se vai apresentar a esta Assembleia da República, e quando, um programa específico de intervenção e recuperação da área ardida nas zonas de paisagem protegida deste País. Era sobre isto que eu gostava que V. Ex.^a se pronunciasse.

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Para responder, tem, agora, a palavra o Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território.

O Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território: — Sr. Presidente e Srs. Deputados, as questões que foram colocadas são muito diversas, pelo que vou tentar responder pela ordem por que foram apresentadas.

Sr.^a Deputada Isabel Castro, obviamente que as zonas ardidas não serão ocupadas por imobiliário. Como sabe, existem proibições de construção em zonas ardidas, quer sejam de áreas protegidas ou não, e estas proibições dizem respeito não só à construção como também à elaboração de planos. E estas proibições mantêm-se. Há situações em que as exclusões podem ser levantadas, designadamente mediante a prova de que não há responsabilidade no lançamento desses incêndios, mas as zonas ardidas não irão ser ocupadas por construção, e muito menos nas áreas protegidas.

Relativamente à reflorestação — questão, aliás, que foi levantada por vários Srs. Deputados —, o plano que temos é muito claro e muito sereno. Em primeiro lugar, trata-se de identificar as situações que resultam dos incêndios: a perda de *habitats*, quer seja relativamente a espécies faunísticas ou a florísticas. Teremos de aguardar por processos de regeneração natural e intervir, de facto, sobretudo depois da Primavera, quando esses processos de regeneração natural estão a dar os primeiros sinais, caso haja necessidade de intervir, e isto inclui também a reflorestação.

Não vamos agora, de repente, começar a semear floresta sem tom nem som. Vamos aguardar pelo processo de regeneração e, posteriormente, actuaremos, designadamente em colaboração com os proprietários, no sentido de combater os infestantes, que é uma coisa de que, se os senhores bem repararam, o País está cheio.

Quanto aos planos de ordenamento de áreas classificadas, posso dizer-lhe que, finalmente, o plano sectorial da Rede Natura está a ser feito. E isto, infelizmente, é uma novidade.

O Sr. Deputado Luís Miranda falou de desinvestimento, designadamente na conservação da natureza, mas devo dizer que isso não é exacto. Estamos a falar de despesa efectuada e não propriamente de orçamentos.

De facto, nos últimos anos, mais exactamente 2001 e 2002, os orçamentos do Instituto da Conservação da Natureza forma muito elevados. Acontece, porém, que a taxa de realização andou por volta dos 50%. Para 39 milhões de euros orçamentados em 2001, realizaram-se 21 milhões de euros; e, infelizmente, 1995 continua a ser o ano em que houve mais investimento na conservação da natureza, mais exactamente 22,5 milhões de euros.

Ora, não vamos desinvestir em matéria de conservação da natureza, o que vamos fazer é uma coisa muito simples, o que, infelizmente, também é uma novidade: vamos, finalmente, apostar no dispêndio de recursos comunitários, que têm taxas de realização baixíssimas e que temos de melhorar seja de que maneira for.

No que diz respeito às restrições à caça, como sabe, esta é, sobretudo, uma matéria da área do Ministério da Agricultura. Naturalmente que o Ministério das Cidades, do Ordenamento do Território e Ambiente, designadamente o Instituto da Conservação da Natureza, terá uma palavra extraordinariamente activa nesta matéria.

Devo dizer que as medidas que foram tomadas em matéria de restrições ultrapassaram largamente aquilo que estava previsto na lei, porque, como sabe, a área interdita à caça é mais do dobro da que ardeu, anda à volta dos 900 000 ha. Neste momento, existe uma interdição em toda esta área de 900 000 ha — esta é a medida que está em vigor — e qualquer medida subsequente terá a participação activa daqueles que são os agentes da conservação da natureza em Portugal, designadamente o Instituto da Conservação da Natureza.

Sr.^a Deputada Isabel Gonçalves, o Governo dá toda a prioridade, naturalmente, à gestão e à reflorestação das áreas protegidas, sendo certo que a reflorestação vai ser feita de acordo com os critérios que referi. Neste sentido, não vamos, de facto, desatar a plantar, vamos, sim, aguardar pelos processos de regeneração.

Todos os técnico que têm sido ouvidos — e temos ouvido muitos técnicos, temos tido muitas colaborações, de fora do Ministério que são indispensáveis, tais como o Instituto Superior de Agronomia, a Universidade de Évora, o Prof. Eugénio Sequeira, o Prof. Almeida Fernandes, o Prof. Soares David — nesta matéria indicam que, de facto, não deve haver uma intervenção precipitada, deve-se, sim, aguardar pelos processos de regeneração e intervir, sobretudo, para apoiar os produtores florestais, designadamente com financiamentos, e combater os infestantes.

Quanto a esta matéria, devo dizer que o PIDDAC do Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente terá programas específicos para apoiar os produtores florestais e para combater este flagelo que aqui ocorreu.

No que diz respeito às questões colocadas pelo Sr. Deputado Honório Novo, penso que, de uma forma geral, elas estão respondidas. Ou seja, a reflorestação vai ser feita com método, mas, evidentemente, há tempos na natureza que não podem ser ultrapassados. A Primavera, designadamente, vai ser essencial para vermos o que está a despontar na natureza para, então, ajuizar quanto à intervenção que tem de ser feita.

Devo dizer que os trabalhos que o Ministério tem de desenvolver, e já tem desenvolvido, nesta matéria, são fundamentais também ao nível da prevenção. E há aqui um aspecto absolutamente fundamental, que é a cooperação com quem está no terreno, como as associações de proprietários, as estruturas organizativas dos baldios, as juntas de freguesia que administram directamente o território, com quem o Instituto de Conservação da Natureza já celebrou protocolos, que vai manter e reforçar para que a prevenção dos incêndios seja uma obra de todo o ano, isto é, que comece em Janeiro e acabe em Dezembro.

O Sr. Honório Novo (PCP): — Vê-se, Sr. Secretário de Estado!

O Orador: — Vê-se, sim! Vê-se, sobretudo, para quem vai ao Gerês, por exemplo, e verifica a forma exemplar como têm operado o ICN e as estruturas organizativas dos baldios.

Mas, como eu dizia, esta é a forma, aliás, que permite o combate eficaz aos incêndios, porque, para combater um incêndio, sobretudo em áreas dificeis, é preciso conhecer os caminhos. E é muito importante que estejam lá bombeiros, mas é preciso que os naturais indiquem os caminhos. Ora, muitas vezes, é isto que tem faltado e é um aspecto que o ICN tem incentivado em conjugação com todas as instituições que referi.

Não quero terminar sem deixar uma palavra de homenagem os serviços do Ministério, designadamente ao Instituto de Conservação da Natureza, aos vigilantes da natureza, às várias direcções-gerais, que, durante a crise de incêndios, em Agosto, se desdobraram em esforços, dentro e fora das áreas classificadas. Os meios poderão não ser aqueles que gostaríamos de ter — ninguém tem os meios que gostaria de ter —, mas a verdade é que houve desdobramento, às vezes até espontâneo, aos fins-de-semana, para ajudar em áreas onde os serviços do Ministério não tinham responsabilidades. Refiro-me a Vigilantes da Natureza de três direcções regionais — Lisboa e Vale do Tejo, Alentejo e Algarve —, a viaturas que foram deslocadas, designadamente no caso dos incêndios do Algarve, e que, de uma forma activa e solidária, como, aliás, era obrigação de todos, colaboraram no combate aos incêndios. É esta homenagem que eu não podia deixar aqui de proferir.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Srs. Deputados, passamos à pergunta seguinte sobre modernização e electrificação da linha férrea da Beira Baixa entre a Guarda e a Covilhã, que será respondida pelo Sr. Secretário de Estado dos Transportes.

Para formular a pergunta, tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Cabral.

O Sr. Fernando Cabral (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado dos Transportes, a modernização e a electrificação da linha da Beira Baixa em toda a sua extensão — Entroncamento/Guarda — é uma obra fundamental para o desenvolvimento das regiões que atravessa e tem uma importância estratégica para Portugal nas suas ligações ferroviárias à Europa.

Temos de modernizar e electrificar completamente a Linha da Beira Baixa para que os seus utentes tenham um serviço com um mínimo de qualidade.

A Linha do Norte, entre Entroncamento e Pampilhosa, a Linha da Beira Baixa em toda a sua extensão e a Linha da Beira Alta, entre Pampilhosa e Guarda, constituem um anel ferroviário do maior valor estratégico na ligação nacional à rede ferroviária transeuropeia.

Por exemplo, se, por qualquer motivo, a Linha da Beira Alta, hoje já modernizada e electrificada, tiver o tráfego interrompido por causas naturais (queda de árvores, queda de pedras ou incêndios) ou por acção humana (manifestações que bloqueiem a linha), o que tem sucedido várias vezes, tanto por um como por outro motivo, as ligações internacionais ficam impedidas de se efectuarem em condições de segurança e de eficácia. Isto equivaleria a que, no sentido Espanha/Portugal, o IP5 ficasse interrompido após a Guarda e o trajecto alternativo para Sul fosse uma estrada com reduzidas dimensões. Seria concebível tal em termos rodoviários? Penso que não e, por isso, em termos ferroviários, temos de seguir a lógica rodoviária.

Assim, se a Linha da Beira Baixa estivesse totalmente modernizada e electrificada, constituiria uma excelente alternativa a qualquer impedimento ou excesso de tráfego em outras linhas.

Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, é deste modo que pensam todas as autarquias que, directa ou colateralmente, têm relação com esta linha férrea, independentemente dos partidos políticos a que pertencem os autarcas que as dirigem. É deste modo que pensam as associações empresariais regionais, tal como os partidos políticos com implantação na região, embora alguns estejam resignados. Este era, também, o entendimento do anterior governo, tal como o do actual Governo até há bem pouco tempo, e o ex-Ministro Eng.º Valente de Oliveira várias vezes o referiu.

Recordo que, aquando da visita do Sr. Presidente da República ao distrito da Guarda, em Novembro de 2002, o actual Governo manifestou, mais uma vez, a sua intenção naquele sentido. Entretanto, o Sr. Ministro Valente de Oliveira saiu do Governo e as notícias começaram a ser as piores: primeiro, era a de que a electrificação só seria feita até Castelo Branco e a modernização se estenderia até à Covilhã, o que implicava a necessidade de os comboios mudarem de máquina em Castelo Branco. Mais tarde, as notícias já eram outras: a modernização e a electrificação seriam feitas até à Covilhã.

Então, e quanto à modernização e à electrificação entre Covilhã e Guarda? Será que voltámos ao século XIX, quando o troço entre Guarda e Covilhã só entrou em funcionamento passados alguns anos após o resto da linha estar em funcionamento? É bom referir que, neste troço, a circulação faz-se a 20 km/hora e que as pontes por onde passa o comboio estão em precárias condições de segurança.

Muitas vezes, queixamo-nos da CP, mas a verdade é que esta só pode prestar melhores serviços se os responsáveis pelas infra-estruturas — leia-se «REFER» — investirem na melhoria da rede.

Assim, pergunto: o Governo abandonou o projecto de modernização e electrificação da Linha da Beira Baixa entre Covilhã e Guarda? Se não, para quando estão previstas essa modernização e electrificação?

O Governo está em condições de nos garantir que a actual circulação se faz em segurança? Ou será que um destes dias assistiremos à queda de alguma ponte, como tem acontecido com outras estruturas? Têm sido feitas inspecções regulares às referidas estruturas?

Espero resposta a estas questões, Sr. Secretário de Estado.

Vozes do PS: — Muito bem!

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

O Sr. Secretário de Estado dos Transportes (Francisco Seabra): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Fernando Cabral, não posso estar mais de acordo com a opinião expandida. Se a Linha da Beira Baixa estivesse modernizada e electrificada, seria óptimo.

Facto é que, quando assumimos funções, encontrámos um plano de investimentos da REFER limitado à electrificação do troço Entroncamento/Castelo Branco.

Solicitámos à REFER um programa de trabalhos relativamente à intervenção no troço Castelo Branco/Covilhã. Esta intervenção está em curso e, em princípio, a calendarização dos trabalhos aponta para a modernização estar integralmente cumprida até finais de 2006.

Solicitámos igualmente à REFER a preparação do programa de intervenção para o troço Covilhã/Guarda, o que não estava feito. E, logo que devidamente estabelecido tal programa de trabalhos, os mesmos serão calendarizados, estimando-se que, até final de 2006 ou princípios de 2007, possamos ter concluída a intervenção na Linha da Beira Baixa.

Não obstante, neste momento, estão já a decorrer intervenções no tocante às obras de arte no troço Covilhã/Guarda.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Cabral.

O Sr. Fernando Cabral (PS): — Sr. Presidente, o Sr. Secretário de Estado dos Transportes veio dizer-nos que, de facto, a conclusão da modernização do troço até Covilhã está prevista até 2006, enquanto a do troço Covilhã/Guarda estará concluída até princípios de 2007. No entanto, não falou na questão da electrificação, pelo que eu gostaria de perguntar-lhe se a mesma também está contemplada nesse investimento da REFER ou se é apenas a modernização da linha.

Não deixo de considerar algo estranha a resposta dada pelo Sr. Secretário de Estado, porque, se analisarmos o PIDDAC regionalizado para os dois últimos anos, verificamos que, para 2003, no que diz respeito ao concelho da Guarda, está previsto um investimento de 6 milhões de euros para a Linha da Beira Baixa, quando, no PIDDAC para 2002, ainda da responsabilidade do anterior governo, se previa um investimento de 2 milhões de euros para a mesma linha. Há, pois, um acréscimo significativo em termos de dotação orçamental, o que transmite um sinal claro de que o troço Covilhã/Guarda iria contar com significativos avanços já em 2003. Agora, o Sr. Secretário de Estado vem dizer-nos que, afinal, teremos de esperar por 2006 ou 2007.

Portanto, o que foi inscrito no Orçamento do Estado para 2003 é uma completa mentira.

Passo a uma outra questão que me preocupa que é da segurança das pontes.

Como referi há pouco, no troço Covilhã/Guarda a circulação é feita a 20 km/hora, mas, no atravessamento das pontes, a velocidade baixa para 5 km/hora, porque as mesmas encontram-se, de facto, num muito elevado estado de degradação. Esperemos não ter de lamentar, um destes dias, a ocorrência de mais um acidente numa das vias de comunicação do País.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Lopes para pedir esclarecimentos adicionais.

O Sr. Fernando Lopes (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado dos Transportes, se calhar, é importante recordar à Câmara que, durante vários anos, o Sr. Deputado Fernando Cabral teve responsabilidades como representante do governo no distrito da Guarda e só passados oito anos se lembra que, de facto, existe um troço da linha ferroviária entre a Covilhã e a Guarda que precisa de ser modernizado e electrificado.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — O Sr. Deputado falou, e bem, nos autarcas, mas eu pergunto-lhe: onde é que o Sr. Deputado estava...

O Sr. Fernando Cabral (PS): — O Secretário de Estado é que tem de responder e não eu!

O Orador: — ... quando a Deputada do PSD Ana Manso juntamente com o responsável autárquico desenvolveram uma ação para sensibilizar o governo de que aquele troço ferroviário precisava de ser modernizado? É que foi na vigência do governo do Partido Socialista...

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Sr. Deputado Fernando Lopes, estamos numa sessão de perguntas ao Governo, pelo que agradeço que formule a sua pergunta dirigindo-se ao membro do Governo presente.

O Orador: — É para esclarecer a Câmara, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Está presente o Sr. Secretário de Estado precisamente com essa finalidade.

O Orador: — Já farei a pergunta, Sr. Presidente.

Como eu dizia, foi durante a vigência do governo do Partido Socialista, Sr. Deputado, que foi tomada a decisão de modernização da Linha da Beira Baixa só até Castelo Branco. Onde é que o Sr. Deputado estava nessa altura?

Foi já este Governo que decidiu, e bem, a modernização até à Covilhã e também foi este Governo que decidiu que, numa 3.^a fase, ela avançará até à Guarda.

Pergunto, Sr. Secretário de Estado: como é que se encontra a 3.^a fase de modernização e electrificação do troço ferroviário entre a Covilhã e a Guarda?

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra a Sr.^a Deputada Luísa Mesquita.

A Sr.^a Luísa Mesquita (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado dos Transportes, estas questões, por mais particularistas que possam parecer, têm de ser sempre entendidas no âmbito de uma avaliação mais global do que o Governo pretende para a ferrovia no nosso país.

Ora, permito-me questionar se, de facto, quer o Governo que V. Ex.^a integra quer o anterior governo, o do Partido Socialista, alguma vez estiveram apostados na definição de políticas globais para a ferrovia.

No nosso país, num país tão pequeno, a ferrovia deveria constituir uma aposta crucial, não só nos transportes mas no desenvolvimento do País, particularmente em zonas interiores, raianas, onde a preocupação pelo desenvolvimento sustentado e pelo combate às assimetrias deveria incomodar o Governo.

Tenho comigo um interessantíssimo *dossier*, que abrange os anos 2000 a 2003, onde constam os inúmeros requerimentos, relativos aos distritos de Castelo Branco e Guarda, formulados ao Governo por mim própria e pelo Sr. Deputado Bernardino Soares, no sentido de saber qual o início previsto para a execução da modernização e electrificação da Linha da Beira Baixa, quais as fases que estavam contempladas, qual a sua prioridade e respectiva execução ao longo dos anos. E, Sr. Secretário de Estado, as respostas dadas a estes requerimentos são perfeitamente ridículas e são de teor similar, quer as da governação socialista quer as da actual maioria PSD/CDS-PP, só há uma pequena diferença: normalmente, no último parágrafo, limita-se a protelar as obras. Ou seja, aquilo que deveria estar concluído em 2000 passa a estar, no requerimento seguinte, concluído em 2001 e, no requerimento seguinte, em 2002. E tenho, aqui, em meu poder a resposta ao último requerimento — e não vou dar notícias de todos eles, porque são ridículos na actuação política, são pouco sérios, pouco rigorosos — que formulei ao Governo, segundo a qual a obra estará concluída no 1.^º semestre de 2004. Agora, não tivemos requerimento mas uma pergunta; à qual o Sr. Secretário de Estado vem dizer-nos que, afinal, em 2004, não há conclusões, há para 2005, 2006 e 2007.

O Sr. Honório Novo (PCP): — É para 2010!

A Oradora: — Sr. Secretário de Estado, aquilo que se pede é seriedade nas respostas dadas a esta Câmara, é respeito e seriedade perante aqueles que nos elegeram, é responsabilidades no desenvolvimento do País e o cumprimento das promessas feitas nos respectivos distritos.

Portanto, Sr. Secretário de Estado, plausivelmente dê-nos respostas rigorosas, nas quais possamos acreditar e, efectivamente, não nos dê respostas que têm vindo a...

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Queira concluir, Sr.^a Deputada!

A Oradora: — Vou concluir, Sr. Presidente.

Como dizia, Sr. Secretário de Estado, não nos dê informações pouco rigorosas e sérias, como as que tem vindo a dar aos Deputados que formulam os respectivos requerimentos.

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Coelho.

O Sr. Miguel Coelho (PS): — Sr. Presidente, inscrevi-me para formular a pergunta seguinte, sobre a Carris, não a esta.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Sendo assim, tem a palavra o Sr. Deputado João Teixeira Lopes.

O Sr. João Teixeira Lopes (BE): — Sr. Presidente, eu também me inscrevi para a pergunta sobre a Carris.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Então, tem a palavra a Sr.^a Deputada Isabel Gonçalves para pedir esclarecimentos adicionais.

A Sr.^a Isabel Gonçalves (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado dos Transportes, a Linha da Beira Baixa é essencial para as ligações transeuropeias, fazendo parte do corredor Irun/Portugal e configura-se como alternativa à Linha da Beira Alta, garantindo assim um mais fiável desempenho da rede.

É de extrema importância que a Linha da Beira Baixa, no seu todo, se encontre o mais rapidamente possível em condições homogéneas de exploração, permitindo não só a melhoria da prestação de serviços internos à própria região que serve, como constituir-se como real e verdadeira alternativa à Linha da Beira Alta, garantindo as ligações internacionais em caso de perturbação nesta última.

O anterior governo — e já aqui foi dito — apenas previa a electrificação da Linha da Beira Baixa até à cidade de Castelo Branco, com conclusão desta intervenção até finais de 2004.

Queríamos saudar o actual Governo e a REFER pelo facto de estarem, neste momento, a desenvolver os esforços necessários para que a modernização desta linha esteja integralmente concluída até à cidade da Covilhã, como nos foi dito pelo Sr. Secretário de Estado, até finais de 2006, princípios de 2007.

Sr. Secretário de Estado, sendo claro o calendário — e penso que não ficámos com dúvidas acerca dele — para a modernização desta linha, pergunto-lhe se já nos pode adiantar alguma data para a electrificação do troço que fica compreendido entre a Guarda e a Covilhã.

Vozes do CDS-PP e do PSD: — Muito bem!

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

O Sr. Secretário de Estado dos Transportes: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, vou reafirmar aquilo que já disse na minha anterior resposta, ou seja, a importância e a prioridade que damos à Linha da Beira Baixa, que, ao assumirmos funções, encontrámos decisões apenas no tocante ao troço Entroncamento/Castelo Branco, que fizemos avançar a remodelação — e quando falo em remodelação, incluo, obviamente, a electrificação no troço Castelo Branco/Covilhã — e que pedimos agora à REFER a preparação do programa para a intervenção no troço Covilhã/Guarda, e esperamos que, não posso, neste momento, comprometer-me aqui com a data, a intervenção seja em fins de 2006, princípios de 2007, mas será uma data a confirmar, e será a 3.^a fase da intervenção.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Srs. Deputados, passamos agora à pergunta sobre o futuro da empresa e despedimento de 1500 trabalhadores da Carris, que será respondida também pelo Sr. Secretário de Estado dos Transportes.

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

O Sr. Miguel Coelho (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado dos Transportes, com o pano de fundo de se promover uma reestruturação da Carris, estão a ocorrer, nesta empresa, acontecimentos preocupantes, tais como convites pouco escrupulosos aos trabalhadores no sentido de aceitarem uma rescisão do contrato, com o objectivo de se atingir a dispensa de 1500 trabalhadores e paira mesmo na empresa uma grande incerteza quanto ao seu futuro.

O que é que vai acontecer? A empresa será municipalizada, como exige o Dr. Santana Lopes? Ou, como disse o Sr. Primeiro-Ministro, a municipalização poderá ser, apenas, um passo para a sua privatização?

O Partido Socialista não tem uma posição dogmática de rejeição das privatizações em geral e, neste caso concreto, entende que o tema merece uma profunda reflexão, a qual terá, obrigatoriamente, de envolver os seus trabalhadores, através dos seus legítimos representantes, o que não está de todo a acontecer.

O que não se pode fazer é promover deliberadamente um clima de incerteza e até de angústia junto dos trabalhadores e, simultaneamente, tomarem-se medidas a pretexto da racionalização de recursos que retirem a esta empresa o seu carácter de prestadora de um serviço público.

Há quem admite que por detrás desta estratégia está um propósito obstinado de acelerar uma rápida privatização.

Naturalmente, que o factor de exploração terá de estar presente na gestão da empresa. Os serviços de rendimento negativo terão de ser reequacionados e alguns redimensionados, mas de uma coisa temos a certeza: a Carris nunca poderá perder a sua natureza de função social e, portanto, o lucro não pode ser, nunca, um fim em si mesmo. As populações de Lisboa, as populações servidas pela Carris, têm de continuar a ter serviços com mais qualidade, com horários que as sirvam e têm de ter sempre em conta um apoio à população da cidade de Lisboa e das pessoas que habitam nas zonas periféricas.

A pretexto de lucro não se podem fechar carreiras, deixando as suas populações isoladas e sem outro meio de transporte público ao seu alcance. Neste sentido, tem toda a lógica a exigência, por parte da Câmara Municipal de Lisboa, em

aumentar o seu nível de participação na gestão da empresa. Mas o que verdadeiramente não sabemos é o que o Governo quer; suspeitar, suspeitamos, mas certezas ninguém as tem.

Assim, pergunto: a proposta da Câmara Municipal de Lisboa, de querer assumir a Carris através da sua municipalização, tem ou não a concordância do Governo? O Governo, tal como disse o Sr. Primeiro-Ministro, entende que se deve caminhar para a privatização? Que garantias são dadas aos trabalhadores? Conhece, neste caso, o Governo, através de V. Ex.^a, o Sr. Ministro, a vergonhosa — porque é mesmo — carta que o conselho de administração está a enviar a todos os trabalhadores, onde, na prática, ameaça os mesmos com despedimento colectivo? Há critérios para o envio desta carta? Isto é, para as propostas de rescisão? Sabia o Governo que esta carta foi enviada tanto a trabalhadores com mais de 25 anos de casa como a trabalhadores com apenas 1 ano de casa?

O Sr. Ministro encomendou um estudo de plano de mobilidade para Área Metropolitana de Lisboa. Esta reestruturação em curso tem em conta esse estudo? Com que critério é que se diz que a empresa só tem de ficar com 2400 trabalhadores?

Ninguém conhece, ainda, as conclusões deste estudo, mas aproveito para pedir ao Governo a gentileza de, se puder, mas facultar.

Há algum critério para a venda de património? Por que é que o Governo não respondeu à proposta de celebração de um contrato-programa que o anterior presidente do conselho de administração propôs à tutela?

A Carris está numa situação perfeitamente desestabilizada, os seus trabalhadores estão desmotivados, preocupados e sentem insegurança quanto aos seu futuro, a empresa está a ser...

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Sr. Deputado, tem de concluir.

O Orador: — Concluo já, Sr. Presidente.

Para nós, a questão de fundo não é privatizar, ou deixar de privatizar, é termos as garantias de que a empresa continuará a prestar um serviço público, e, portanto, social às populações mais desfavorecidas, e de que estarão sempre salvaguardados os direitos dos trabalhadores, garantindo emprego para os que quiserem continuar.

Vozes do PS: — Muito bem!

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

O Sr. Secretário de Estado dos Transportes: — Sr. Presidente, Sr. Deputado Miguel Coelho, devo dizer-lhe, desde já, que não há despedimentos na Carris. Repito: não há despedimentos na Carris, como é óbvio!

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Estamos, desde o início de funções, perante este magno problema dos transportes nas áreas metropolitanas, a seguir, no essencial, dois caminhos: primeiro, reorganizar o sector. E esperamos ter, ainda no fim deste ano, neste último trimestre, em funções a comissão instaladora da autoridade metropolitana de transportes de Lisboa.

A reorganização do sector é uma das nossas preocupações essenciais, a outra é a das empresas do sector público dos transportes, que estão em situação económico-financeira degradada, o que não é novidade, pois é do conhecimento de todos, já no anterior governo havia este conhecimento.

O que fizemos? Lançámos, no início deste ano, um conjunto de estudos de reestruturação das empresas do sector na Área Metropolitana de Lisboa, estudos integrados — estudos que atingem as empresas Carris e Metropolitano de Lisboa, por um lado, e as empresas ferroviárias, por outro — e complementados com o estudo aqui referido sobre o sistema de transportes na Área Metropolitana de Lisboa. Aliás, fizemos o mesmo, seguidamente, para o Porto.

Estes estudos foram realizados em íntima colaboração com os responsáveis por estas empresas; aliás, devo dizer que, em relação à Carris, eles se iniciaram ainda antes de entrar em função a nova administração da Carris. A empresa está, desde o início, dentro deste estudo.

No tocante à empresa Carris, face à sua situação, que é das mais graves dentro das empresas do sector, e à contestação de que, tendo em conta as empresas congêneres do espaço da União Europeia, onde nos inserimos, os seus índices estão reconhecidamente desenquadrados e desfasados, no sentido negativo, o objectivo é, desde logo, conseguir que a empresa Carris venha a ter índices mais aproximados, em termos de eficiência e eficácia, que permitam bases sólidas para o relançamento do transporte urbano na Área Metropolitana de Lisboa e cumprir o seu papel.

Devo dizer que, não sendo o lucro um fim em si mesmo, como aqui foi referido, entendemos que o esbanjamento dos dinheiros públicos também não o é.

Vozes do PSD e do CDS-PP: — Muito bem!

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Sr. Secretário de Estado, terminou o seu tempo. Peço que conclua.

O Orador: — Já conclui, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Coelho.

O Sr. Miguel Coelho (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado dos Transportes, esbanjamento está a fazer este Governo com a sua política «cega»...

Risos do Deputado do PSD Luís Marques Guedes.

... de levar as pessoas a saírem da empresa. Isto é que é esbanjamento de dinheiro. Aliás, eu gostava de ler-lhe só esta parte da carta: «(...) a redução do número de trabalhadores terá de prosseguir, terá sempre de ser feita, sendo preferível que o seja por rescisões amigáveis, como vem acontecendo, em vez de através de outras formas socialmente mais gravosas, a que poderíamos ser obrigados». Penso que esta era uma carta digna de um conselho de administração ainda do anterior regime, da ditadura.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. João Teixeira Lopes (BE): — Muito bem!

O Sr. Luís Marques Guedes (PSD): — Esse discurso é para o Bloco de Esquerda!

O Orador: — Isto é mesmo obrigar as pessoas a irem-se agora embora, porque senão daqui a uns tempos vão mesmo para a rua em quaisquer condições.

Portanto, isto é inadmissível, e os senhores estão a esbanjar de dinheiro.

Sabia que, em termos de eficácia, por exemplo, o tempo médio de espera numa paragem de autocarros passou de 16 minutos para 25 minutos? Esta é a eficácia que estão a implementar na empresa, Sr. Secretário de Estado.

Mas o senhor deu-me razão, porque a Autoridade Metropolitana de Transportes ainda não está instalada, não está a funcionar, os estudos estão a ser feitos e já estão a promover uma reestruturação sem terem em conta as conclusões desses mesmos estudos e também o plano que a própria Autoridade Metropolitana de Transportes tiver para apresentar, em termos de mobilidade, na Área Metropolitana e muito em particular na de Lisboa.

Portanto, estão a fazer ao contrário, estão com uma pressa qualquer e a pressa foi, evidentemente, um pouco desvendada pelas declarações do Sr. Primeiro-Ministro, quando disse «municipalização poderá ser apenas um primeiro passo para a podermos vir a privatizar». E isto, nestes termos, é inadmissível. Até se poderá chegar a uma conclusão tendente à privatização; agora, é inadmissível, repito, nestes termos, como é inadmissível que se diga aos trabalhadores, como está nesta carta que citei, «os senhores têm notícias da empresa, como podem ver, pela comunicação social».

Isto é, de facto, um tipo de comportamento com o qual não podemos concordar e que lança a dúvida e a incerteza sobre quem está nesta empresa há muitos anos e merece respeito, mesmo que, muitas vezes, possamos ter divergências sérias e pontuais quanto à forma de determinado tipo de actuações.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Rodrigo Ribeiro.

O Sr. Rodrigo Ribeiro (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado dos Transportes, começo com o que foi no final da intervenção que me precedeu.

Em primeiro lugar, o PS não sabe o que o Governo quer. Esquisito! Ou, talvez, nem por isso, uma vez que nem sequer sabia do que o País precisava.

Em segundo lugar, o Governo tem pressa. É verdade. Ao fim de seis anos de inércia, ou este Governo tem pressa ou, então, nunca mais temos, em Portugal, uma política de transportes conforme merecemos.

Sr. Secretário de Estado, não vou aqui tentar fazer uma pseudo intervenção mascarada de interpelação a um membro do Governo mas, sim, fazer perguntas a V. Ex.^a que merece a maior consideração pelo trabalho que tem desempenhado, o que, desde já, agradeço em nome da maioria desta Assembleia, mas essencialmente em nome da maioria deste País.

Sr. Secretário de Estado, é ou não verdade que, finalmente, e ao fim de seis anos de marasmo, começamos a ter uma verdadeira política integrada de transportes, em que a prioridade não é o lucro, como V. Ex.^a disse e bem, mas, sim, uma empresa justa para os trabalhadores, útil para os utentes e que, no fundo, não seja um sorvedouro de dinheiros, no qual o Deputado Miguel Coelho parece rever-se um pouco mais do que todos nós?

Em segundo lugar, Sr. Secretário de Estado, é ou não verdade que todos os exemplos estrangeiros de sucesso — sublinho, de sucesso — apontam para este caminho, de uma participação camarária a nível de autoridade, onde, de facto, os verdadeiros beneficiários desta participação são os utentes, para que a sua palavra seja uma palavra extra a dizer e para que o progresso e as directivas não lhes passem ao lado.

Em terceiro lugar, é ou não verdade que este modelo é a única maneira de assegurar o verdadeiro serviço público, que muitos apregoam daquele lado, da bancada do Partido Socialista, mas onde, infelizmente — e peço desculpa —, não vi nada? E talvez por isso VV. Ex.^{as} estejam sentados onde estão e a fazer perguntas a quem está, nomeadamente, a resolver os problemas que VV. Ex.^{as} deixaram pendentes.

Foi aqui propagada uma ideia de que os trabalhadores estariam em causa. Sr. Secretário de Estado, é ou não verdade que talvez seja necessário V. Ex.^a voltar a usar da palavra para explicar, pela milésima vez, que as «bandeiras» sociais, humanas e, com certeza, as laborais não são, nunca foram, nem nunca hão-de ser, uma «bandeira» exclusiva da esquerda, por muito que isso lhes custe.

Protestos do Deputado do PS Miguel Coelho.

Se não percebe...

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Sr. Deputado, tem de concluir.

O Orador: — Termine já, Sr. Presidente.

Se não percebe é um problema de compreensão, porque o Sr. Secretário de Estado explicou, e bem. Acima de tudo, e numa última frase,...

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Sr. Deputado, aqui quem dá a palavra sou eu, agradeço que termine, pois já ultrapassou largamente o seu tempo.

Faça favor de concluir.

O Orador: — Sr. Presidente, vou já concluir.

Em jeito de conclusão: quem esteve seis anos sem nada fazer não tem moral para vir agora criticar quem faz.

Protestos do PS.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado João Teixeira Lopes.

O Sr. João Teixeira Lopes (BE): — Sr. Presidente, antes de mais, gostaria de fazer uma rectificação e um desafio ao Sr. Secretário de Estado dos Transportes.

Se tomarmos, por exemplo, o indicador «cobertura de custos pelas receitas», verificamos que a Carris está claramente acima de muitas das suas congéneres europeias; os *ratios* de produtividade são também muito semelhantes. Gostava, pois, que o Sr. Secretário de Estado, já agora, entregasse a este Parlamento indicadores bem documentados sobre as afirmações que proferiu.

Por outro lado, mantém-se, já vimos, a indefinição. Há estudos, inclusivamente encomendados à Mackensey, de que gostaríamos de ter conhecimento. Todavia, se eles ainda não estão concluídos, como é possível que o Sr. Ministro, ao contrário de Santana Lopes ou do próprio Primeiro-Ministro — e há aqui várias vias para a Carris —, tenha afirmado que a privatização da empresa não tem de passar primeiro pela municipalização? Ou seja, tantas certezas, quando, pelos vistos, não há estudos concluídos, nem bases, nem fundamentações sólidas.

Por outro lado, parece que o Governo está a apostar claramente na redução do serviço público de transportes, na redução de carreiras, na redução de serviços, como, por exemplo, se pode ver pela anunciada extinção da rede de madrugada.

Gostaríamos também de saber o que pretende fazer o Governo em relação ao incumprimento face à contribuição para o fundo de pensões de reforma. Que medidas pensa o Ministério adoptar para assegurar o cumprimento das responsabilidades pela Carris e para conseguir a sobrevivência desse fundo?

O Sr. Secretário de Estado falou também da ligação à autoridade metropolitana de transportes. Pensamos precisamente que essa ligação é um incentivo para que a empresa não seja privatizada, porque, ao ser privatizada, a complementariedade de serviços será certamente posta em causa.

Gostaríamos, enfim, que houvesse um discurso mais claro, um discurso muito mais esclarecedor.

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Rodeia Machado.

O Sr. Rodeia Machado (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado dos Transportes, em 5 de Junho, fizemos um requerimento ao seu Ministério para que, na resposta, nos dissesse qual é a intenção do Governo na reestruturação da Carris, mas até hoje não houve resposta, o que é sintomático nesta problemática.

Gostaria de me deter sobre algumas questões que aqui foram colocadas, nomeadamente pelo Deputado Miguel Coelho, e que dizem respeito ao despedimento dos trabalhadores.

O Sr. Secretário de Estado pode dizer que não há despedimentos, mas o facto é que a pressão ilegítima que é exercida sobre os trabalhadores é para despedir e não para criar postos de trabalho.

Vou passar a ler algumas passagens de uma carta da administração, que é uma autêntica «pérola de chantagem» ilegítima aos trabalhadores. Diz-se assim: «Por isso,...» — ao trabalhador — «... renovo-lhe o meu convite para procurar negociar a sua saída da empresa, aproveitando as disponibilidades financeiras que neste momento temos e que não podemos assegurar se daqui a um ano continuarão ou não. (...) Pode ser para si, esta, a grande oportunidade de sair com algum ‘pé de meia’ da empresa, que o poderá ajudar no futuro». Isto é dito *ipsis verbis* na carta. E isto não é despedimento, Sr. Secretário de Estado?!

O Sr. António Filipe (PCP): — É uma vergonha!

O Orador: — Isto não é uma pressão ilegítima sobre os trabalhadores, ao se dizer que têm de sair, a bem ou a mal?! E o Sr. Secretário de Estado vem aqui dizer que não há despedimentos colectivos na empresa?! Que não há despedimentos de trabalhadores?! Quer dizer, vão 1500 trabalhadores para a rua e não há despedimentos?! É a criação de novos postos de trabalho! Estes trabalhadores, com a pressão ilegítima que está a ser feita, vão, com certeza, engrossar o «caudal» dos desempregados em Portugal.

Gostaria que o Sr. Secretário de Estado nos dissesse, com toda a frontalidade, qual é a intenção deste Governo em relação à Carris. Gostaria que nos falasse da privatização, da municipalização e também desta situação clara e objectiva do despedimento ilegítimo, em nosso entender, de trabalhadores da Carris.

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Sr. Presidente (Manuel Alegre): — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Anacoreta Correia.

O Sr. Miguel Anacoreta Correia (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado dos Transportes, a minha pergunta é muito simples, mas, antes, quero assinalar que, dados os relevantes serviços que a Carris tem prestado à cidade de Lisboa, comprehendo perfeitamente a expectativa e a ansiedade com que se esperam respostas do Governo, mesmo que as questões sejam por vezes postas de uma forma algo confusa, antecipando conclusões.

Neste momento, não vejo qualquer incompatibilidade que se realizem estudos, que haja abertura quanto a vários cenários finais e que, ao mesmo tempo, se tomem medidas que, qualquer que seja o cenário, se sabe que têm de ser tomadas para que a empresa tenha «saúde», possa aumentar a produtividade e melhor servir os interesses dos utentes, porque é uma empresa que serve, sobretudo, utentes e tem de viver virada para o exterior.

Sr. Secretário de Estado, vou assinalar três factos que me parecem importantes.

Em primeiro lugar, há indicações, na imprensa, que a Câmara Municipal de Lisboa gostaria de ter uma posição mais activa na vida da Carris.

Em segundo lugar, pensamos que uma tutela mais próxima da Câmara Municipal de Lisboa, em relação à Carris, teria vantagens. Fala-se, muitas vezes, que mais 1 km de velocidade comercial significaria menos 5 milhões de euros de défice, o que significa que há um longo caminho a percorrer na produtividade por causas externas e internas — e entre as causas internas assinalo, por exemplo, o absentismo, onde se pode progredir muito. Mas a verdade é que uma tutela próxima, que garanta prioridade em corredores, acesso aos semáforos, paragens melhor localizadas, pode dar outra produtividade à Carris.

Em terceiro lugar, está em fase final de preparação a publicação das autoridades metropolitanas de transportes, e estas, se quisermos sintetizar a mensagem, traduzem-se na transferência progressiva e gradual de responsabilidades para o quadro metropolitano e para o quadro das autarquias, o que nos parece óbvio, como sucede na maioria dos países.

Neste quadro, Sr. Secretário de Estado, uma vez que julgo que já se pode dizer quais são algumas das intenções do Governo, pergunto: a municipalização é uma questão assente? É uma hipótese? Existem contactos entre a Câmara Municipal de Lisboa e o Ministério no sentido da municipalização? E, se assim for, gostaríamos de ter a ideia da calendarização dessa transferência, que, em minha opinião, é benéfica.

A privatização é toda uma ordem de problemas que hoje não gostaria de abordar.

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

O Sr. Secretário de Estado dos Transportes: — Sr. Presidente, Sr. Deputado Miguel Coelho, a autoridade metropolitana de transportes ainda não está instalada e já tive ocasião de dizer aqui, nesta Assembleia, há cerca de um ano, que nunca iríamos ficar à espera da criação e da entrada em funcionamento pleno das autoridades metropolitanas de transportes para tomar decisões neste domínio.

O Sr. Miguel Coelho (PS): — Não estão a tomar nenhuma!

O Orador: — Passou tempo de mais, e não vamos ficar à espera para tomar decisões.

O Sr. Miguel Coelho (PS): — Então, tomem!

O Orador: — E foi, assim, que avançámos com o programa que vos descrevi, dos estudos de reestruturação, e é assim que a Carris já está a pôr em prática uma 1.^a fase desse plano de reestruturação.

A municipalização é uma aposta deste Governo, foi claramente explicitada e tem todo o sentido. E já agora, gostava que me indicassem a cidade europeia que tem transportes colectivos rodoviários urbanos de superfície sob a dependência, sob a tutela directa do governo. Eu conheço duas: Lisboa e Porto. Não conheço mais nenhuma.

O processo de municipalização não é um processo simples, é um processo complexo, e já estamos a trabalhar nele.

Neste momento, a Câmara Municipal de Lisboa, o Governo, através do Ministério das Finanças e o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação, e a Carris estão já a trabalhar neste processo. Não vos posso apontar ainda em que data conseguiremos concretizá-la, mas esta é uma orientação assumida.

A privatização é outra questão. E se pensamos na municipalização, como é evidente, decisões dessas já não estarão no âmbito da tutela governamental.

Também quero dizer-vos que ter empresas privadas, ou ter empresas municipais, ou ter empresas mistas são opções que encontramos em várias cidades europeias. Encontramo-las com todas as formatações, umas com sucesso e outras com menos sucesso. Portanto, para mim, não é questão neste momento.

Relativamente aos índices da Carris, no quadro do estudo de reestruturação, uma das metodologias seguidas foi precisamente a do estudo comparativo com outros casos europeus. E posso dizer-lhes, por exemplo, que, na Carris, os custos operacionais, por passageiro, e já ajustados em termos de paridade de poder de compra, são de 47 céntimos, sendo na empresa de transportes de Madrid de 33 céntimos e na empresa de transportes de Genebra de 25 céntimos – isto dá-lhe uma ordem de ideias. Os custos de efectivo por milhão de veículos quilómetros são, em Madrid, de 63,7; em Bruxelas, de 61,2; e são claramente superiores em Lisboa – na Carris são 85,4. Portanto, são realidades que temos de ter em conta e temos de ver o que é que motiva estas distorções.

As áreas em que o programa de actuação por parte da Carris vai incidir são, a nível interno, o redimensionamento de efectivos, a reconversão do sistema de manutenção, a melhoria da qualidade de serviço e de imagem e a renovação da frota. A Carris tem, neste momento, uma frota com uma idade média de 17 anos e é seu objectivo ter, em 2007, uma frota com a idade média de sete anos, estando neste momento em lançamento concursos para a aquisição de cerca de 200 autocarros, de que esperamos a maioria esteja em funcionamento já no próximo ano. Isto é, pois, significativo da aposta que estamos a fazer na Carris.

Quando falei nos estudos de reestruturação disse que eram estudos integrados, pelo que este estudo foi feito em conjunto com o Metropolitano. Entendemos que, em Lisboa, a Carris e o metro devem proporcionar um serviço integrado, e é nesse sentido que se está a fazer a reestruturação da oferta da Carris: a diminuição ou a extinção de alguns dos seus percursos deve-se, no essencial, à sobreposição com percursos do Metropolitano, Somos, pois, de opinião não fazer sentido estar a suportar percursos concorrentes.

Pensamos também ter já no próximo ano em Lisboa, e pela primeira vez, um tarifário intermodal, precisamente para facilitar ao utente, ao utilizador, a utilização do sistema e não a utilização dos autocarros da Carris ou a utilização do Metro. Essa é uma aposta clara.

Para terminar, devo dizer que tive ontem a informação, por parte do Conselho de Gerência da Carris, de que, nestes primeiros oito meses do ano, e em consequência das acções de reestruturação da oferta e também das acções sobre a produtividade, que incidiram sobre pequenas alterações que sobretudo contrariam hábitos instalados, mas sem conflitar com os acordos de empresa, se conseguiu uma redução do défice operacional de 8%. Ainda é cedo para fazer um ponto da situação, mas comprometemo-nos a fazê-lo no início do próximo ano.

Finalmente, queria convidar os Srs. Deputados para, no próximo dia 22, Dia da Mobilidade, a experimentarem os nossos transportes colectivos urbanos de Lisboa, que estarão, nesse dia, abertos à população. Trata-se de uma acção de promoção, uma acção de *marketing* do sistema para que as pessoas que vivem e trabalham em Lisboa possam tomar contacto com o seu sistema de transportes e verificar que fazem dele uma imagem que entendemos não coincidir com a verdadeira.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, seguem-se, em conjunto, as sexta, sétima e oitava perguntas, todas elas versando a queda do viaduto do IC19. Ficou combinado que cada um dos interrogantes — os Srs. Deputados Ferndo Pedro Moutinho, do PSD, António Filipe, do PCP, e João Teixeira Lopes, do BE — apresentaria as suas questões e que o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação responderia em conjunto, dispondo do tempo de que disporia para dar resposta aos três Srs. Deputados.

Para colocar a respectiva pergunta, tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Pedro Moutinho.

O Sr. Fernando Pedro Moutinho (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares, Caros Colegas, no passado dia 7 de Setembro de 2003, às 17 horas e 15 minutos, ocorreu um acidente grave no IC19 com a queda da passagem superior pedonal que estava a ser objecto de um conjunto de intervenções após ter sido gravemente danificada no dia 19 de Julho devido a um veículo não identificado, aparentemente uma grua, ter colidido violentamente contra o tabuleiro dessa passagem pedonal, tendo provocado danos consideráveis.

Deste acidente há a lamentar os feridos, cidadãos que estavam no local em momento errado, mas podia ter sido pior! É por isso mesmo que é crucial determinar as causas que levaram à ocorrência deste acidente. Logo no dia 7 de Setembro, o Presidente do Instituto das Estradas de Portugal anunciou a constituição de uma comissão de peritos independentes para, no prazo de 72 horas, apresentar ao País as conclusões sobre as causas do acidente. Deste relatório preliminar, feito por

personalidades de elevada craveira técnica e com larga experiência profissional, não resultou nenhuma certeza categórica sobre as causas do acidente, embora tenham avançado com uma explicação sobre as razões do colapso da estrutura, que só com mais tempo se poderá confirmar ou não se tinham razão.

Sr. Presidente, Sr. Ministro, é fundamental determinar as causas deste acidente para devolver a confiança aos cidadãos sobre a capacidade das instituições públicas em cumprir as funções que lhes são confiadas. É um facto que não se pode prever todos os acidentes, mas é um dever do Estado agir de forma a que tudo seja feito – cumprimento de leis, das regras e das orientações que sejam determinadas para que a conservação e a reabilitação das estradas, pontes e passagens pedonais seja igualmente conseguida em simultâneo com a construção de obras novas, porque a segurança é fundamental para a correcta utilização das infra-estruturas públicas pelos portugueses.

Sr. Presidente, Sr. Ministro, não posso deixar de lembrar, neste momento, a irracionalidade e as consequências imediatas e posteriores que resultaram da extinção da antiga Junta Autónoma das Estradas...

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — ... e da criação, pelo anterior governo socialista, de três institutos públicos.

Vozes do PSD: — Foi uma irresponsabilidade!

O Orador: — Tal decisão levou à derrocada de um edifício de competências e capacidades com um historial de grande prestígio no nosso país. Centenas e centenas de trabalhadores, técnicos de grande mérito e com uma grande capacidade técnica e profissional optaram por deixar os novos organismos criados. A burocracia gerada, a descoordenação e duplicação de funções e tarefas, os três conselhos de administração e a sangria de quadros criaram uma profunda desmotivação dos profissionais que resistiram a estas vicissitudes.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — A situação era negra em termos de conservação e construção de estradas e outras infra-estruturas rodoviárias do País. Infelizmente, só com a entrada em vigor do novo Governo foi possível relançar a antiga Junta Autónoma das Estradas, fundindo os novos institutos numa nova realidade – o Instituto das Estradas de Portugal. Este trabalho e empenho, com o contributo de cerca de 1500 funcionários, numa conjuntura de grande dificuldade financeira, já permitiu começar a corrigir inúmeras carências e ineficácia do passado.

Sr. Presidente, Sr. Ministro, V. Ex.^a enviou o relatório desta comissão de peritos para a Inspecção-Geral das Obras Públicas porque considerou, entre outros aspectos, que as conclusões deste relatório preliminar não foram suficientemente esclarecedoras. De facto, gostaríamos que esse relatório fosse categórico. Por isso, ainda bem que o fez...

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, o seu tempo esgotou-se. Tenha bondade de concluir.

O Orador: — Vou terminar, Sr. Presidente.

Pergunto a V. Ex.^a, Sr. Ministro, se o conjunto de medidas que foram anunciadas poderão tranquilizar os portugueses e se a aposta deste Governo no reforço do investimento na conservação, ao contrário do que se passou em anos anteriores, vai ser efectivamente uma realidade.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. Presidente: — Para formular a sua pergunta, sobre o apuramento das responsabilidades na queda da passagem aérea para peões do IC19, tem a palavra o Sr. Deputado António Filipe.

O Sr. António Filipe (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Ministros, Srs. Deputados, a causa desta pergunta ao Governo é do conhecimento geral: numa zona de intensíssima circulação, como é o IC19, caiu um viaduto para passagem de peões, horas depois de ter sido submetido a uma intervenção. O Governo, nos dias que se seguiram a esta ocorrência, nem sequer reagiu, fez de conta que a queda de um viaduto era a coisa mais natural deste mundo e que era tão absolutamente natural que nem merecia uma tomada de posição por parte dos membros do Governo responsáveis, mesmo que esse viaduto tenha sido submetido a obras de reparação umas horas antes de cair.

A resposta que foi dada uns dias depois pelo Instituto das Estradas de Portugal, Instituto pelo qual o Governo é responsável — e não pode demitir-se dessa responsabilidade —, tem aspectos inacreditáveis: dizia-se que não foi encontrada nenhuma razão imediata para o colapso, portanto, não tendo sido encontrada nenhuma razão imediata para o colapso, também não foi encontrada razão nenhuma imediata para que não tenham acontecido outros colapsos, e só foi possível detectar que a estrutura estava debilitada a partir do momento em que ela estava no chão! Seria difícil encontrar uma conclusão mais lapidar do que esta!

E foi dito também que as restantes pontes pedonais sobre o IC19 estão em boas condições. Perante estas conclusões, o Sr. Ministro admitiu que ficaram questões por responder e limitou-se a aceitar a demissão dos responsáveis do Instituto das Estradas de Portugal e a dizer que tinha a confiança do Sr. Primeiro-Ministro para se manter em funções.

Sr. Ministro, sabe-se que o IEP sabia desde Julho que o viaduto estava sob derrocada iminente. Isso mesmo foi informado por ofício subscrito pela vereadora da CDU na Câmara Municipal de Sintra, que alertava o IEP para a necessidade de serem feitas obras de reparação imediatas naquele viaduto.

O Sr. Lino de Carvalho (PCP): — Exactamente! Bem lembrado!

O Orador: — Portanto, a situação era do conhecimento do IEP.

O Sr. Ministro afirmou na altura, na primeira vez que se pronunciou sobre isso, que as pontes aéreas do IC19 apresentavam todas as condições de segurança e sabe-se hoje que isso não é verdade. Segundo o mais recente relatório do IEP, divulgado anteontem, só no IC19 há oito passagem pedonais que apresentam defeitos visíveis e há outras passagens no País que estão também em risco.

Sr. Ministro, a pergunta que lhe fazemos é esta: que garantias dá aos portugueses de que podem utilizar com segurança passagens pedonais desta natureza?

Segunda pergunta: o Governo vai, de facto, investir na segurança dos portugueses ou vai ficar à espera que alguma desgraça aconteça para demitir os responsáveis do instituto público e não admitir responsabilidade governamental de espécie nenhuma?

São estas as perguntas que lhe faço.

O Sr. Presidente: — Para formular a sua questão, sobre se o Governo está em condições de garantir a todos os portugueses a segurança de todos os atravessamentos rodoviários suspensos existentes no País, tem a palavra o Sr. Deputado João Teixeira Lopes.

O Sr. João Teixeira Lopes (BE): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados, finalmente, o Sr. Ministro digna-se prestar contas públicas ao País. É pena, é absolutamente lamentável que, na altura do acidente, nem o Sr. Ministro, nem o Sr. Secretário de Estado, nem nenhum Membro do Governo tenham ido ao local! É lamentável que só agora apareça na Assembleia da República. Mas é ainda mais lamentável, é talvez absurdo, espantoso, que o Governo refira que vai agora aumentar as verbas para conservação, para restauro e para monitorização! Ou seja, é necessário que caia uma ponte, é necessário que haja feridos e só depois desse facto é que o Governo diz que vai aumentar as verbas para conservação e para monitorização!

Através desta lógica, toda a confiança e credibilidade ficam postas em causa. Trata-se, evidentemente, de uma espécie de mensagem subliminar que diz aos portugueses que não podem ter confiança nas obras públicas! E os portugueses, neste momento, não têm confiança nas obras públicas!

Faltam, segundo o anterior presidente do IEP, 200 funcionários e mais de 20 viaturas para fiscalização. Durante quatro anos perderam-se 1000 funcionários e só agora, depois do acontecido, se vão reforçar as verbas!

Todos deveríamos ter aprendido com o desastre de Entre-os-Rios – o governo anterior e o actual Governo —, mas o actual Governo não aprendeu. O anterior governo apurou responsabilidades, inclusivamente houve um Ministro que pediu a demissão, mas este Governo não apura responsabilidades e, pelo contrário, atira água para «tapar o sol com a peneira».

Sr. Ministro, então em que é que ficamos? Se, segundo o anterior presidente do IEP, há 23 outras pontes que não são aconselháveis «nem para levar para casa», como é que é possível que agora se diga que afinal está tudo bem, que apenas são necessárias intervenções de médio prazo? É ou não é seguro circular sob e sobre essas pontes? É ou não é seguro circular nas outras pontes que estão a ser monitorizadas? Há ou não monitorização das 200 pontes que estão em estado crítico? Havia ou não havia monitorização do IC19 e do IC16? É verdade que a obra não tinha projecto de segurança? Será isto admissível? E, já agora, por que razão é que foi feito um primeiro relatório provisório e não há ainda um relatório definitivo? Estão dispostos, além do mais, Sr. Ministro, a assumir que não pode haver meramente «bodes expiatórios» nesta questão e que a estrutura de responsabilidades não acaba nos dirigentes intermédios ou nos dirigentes do próprio IEP? Até onde vai a responsabilidade?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, o seu tempo esgotou-se.

O Orador: — O Sr. Ministro já tem uma resposta para a questão que deixou em aberto, quando disse que não sabia se havia de se demitir? Já tem uma resposta, Sr. Ministro?

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

O Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação (António Carmona Rodrigues): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, agradeço a oportunidade de estar aqui hoje para, de uma forma séria, tranquila e objectiva, responder às questões colocadas.

Queria dizer, antes de mais, que o acidente no IC19 foi um acidente que se lamenta, mas que surgiu, devo dizer, na sequência de uma obra de reparação que estava a ser feita. Devo, portanto, devo realçar aqui, em primeiro lugar, a diligê-

cia que tinha tido o Instituto das Estradas de Portugal ao, após ter detectado um acidente que terá provocado uma fragilidade na passagem superior no dia 19 de Julho, ter imediatamente procedido de forma a que se realizassem obras de reparação.

Obviamente que se tivesse constatado que a obra estava em perigo iminente de colapso,...

O Sr. António Filipe (PCP): — E não estava?! Não havia risco de colapso?!

O Orador: — ... teria sido tomada outra medida, mas tal não foi entendido e foi mandada reparar a ponte.

Quero aqui chamar a atenção, em primeiro lugar, para o facto de ter havido diligência do IEP nesta matéria, ao ter, num espaço tão curto quanto possível, ter mandado reparar uma passagem superior que tinha sido objecto de uma colisão que tinha fragilizado alguns elementos da sua estrutura.

O Sr. José Junqueiro (PS): — Bem reparada, pelos vistos...!

O Orador: — Quero dizer também que o que na altura foi feito foi aquilo que, em nosso entender, deveria ter sido feito. Em primeiro lugar, foi determinado, e assim foi feito, o acompanhamento da evolução do estado de saúde das vítimas; em segundo lugar, foi mandada reabrir a circulação no IC19 logo que possível, em condições de segurança, o que também foi feito; em terceiro lugar, foi logo determinada uma inspecção às restantes passagens superiores do IC19 para apurar outras eventuais fragilidades que houvesse, e isso também foi feito; e, em quarto lugar, foi mandado abrir um inquérito preliminar, que, tão breve quanto possível, no prazo de 72 horas, pudesse apurar as causas do colapso da estrutura, o que também foi feito.

No seguimento disso, obviamente, e não tendo sido apuradas — porque não era possível, com certeza, já que as pessoas que fizeram esse primeiro relatório são, de facto, pessoas de notória capacidade e experiência profissional — as razões efectivas do colapso da passagem superior e as responsabilidades do acidente, foi entendido — e seria sempre normal que assim tivesse sido feito — determinar à Inspecção-Geral das Obras Públicas um inquérito rigoroso que apresente resultados num espaço de 30 dias, ao contrário de outros que, se calhar, no passado, ou não foram feitos ou não respeitaram um prazo tão curto e tão desejado.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Quero dizer também que a estratégia do Governo nesta matéria tem sido a de dar prioridade às questões de prevenção e de segurança. Não se trata, ao contrário do que se pode imaginar, de uma reacção a este acidente, basta atentar no investimento que foi dado às questões de prevenção e segurança nas obras públicas, muito em particular na rodovia, nos últimos dois anos, 2002 e 2003, em que as verbas investidas nesta área foram superiores às dos quatro anos anteriores.

Mas devo dizer que a tendência que foi adoptada, desde o primeiro momento, por este Governo vai ser reforçada no Orçamento do Estado para 2004, em que a importância relativa às questões de prevenção, segurança, conservação e beneficiação vai ser mais forte do que em relação às áreas da construção nova.

Mais do que tudo, quero dar aqui hoje, como me foi solicitado, garantias, que são as de reforço desta tendência, da aposta clara do Governo em tudo o que diz respeito às questões de segurança e prevenção. Essa é a aposta do Governo, que já vem de trás, não é uma consequência deste acidente.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Sem querer falar em questões do passado, mas porque penso que as questões do passado podem ser tidas em conta para não se repetirem os mesmos erros no futuro, quero chamar a atenção para que, quando o governo anterior, através do Decreto-Lei n.º 237/99, desmantelou a antiga Junta Autónoma das Estradas, foi extinta a respectiva Direcção de Serviços de Pontes, tendo sido criado um vazio, com graves consequências técnicas, cujas réplicas ainda hoje se fazem sentir.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Este departamento fundamental da ex-Junta Autónoma das Estradas foi desmantelado e era composto por uma Divisão de Projectos, uma Divisão de Construção e uma Divisão de Conservação. Foi este Governo que iniciou o processo de reabilitação das competências técnicas e operacionais do Instituto das Estradas de Portugal, através da fusão dos três institutos, tendo sido criada a Área de Obras de Arte e Estruturas Especiais do IEP, área que havia sido esquecida. Foi um erro, seguramente, ter sido extinta a Direcção de Serviços de Pontes da ex-Junta Autónoma das Estradas. Foi um erro e, como tal, só quero dizer que esses erros não se repetirão no futuro.

Mas também quero dizer o seguinte: em finais de 2002, considerando a necessidade de conservar o actual parque de obras de arte, foi lançado pelo Departamento de Obras de Arte e Estruturas Especiais do Instituto das Estradas de Portugal um concurso público para aquisição e implementação, a nível nacional, de um sistema que permita a gestão da conserva-

ção das obras de arte, incluindo-se nesta acção a inventariação e a inspecção das estruturas inseridas nas estradas de todo o País. Este sistema já poderia estar em funcionamento não fora a anulação, em 1998, do concurso internacional para a sua aquisição e implementação. O concurso que actualmente decorre está presentemente em condições de ser submetido para adjudicação, no entanto, como tem um prazo de execução superior a três anos, foi elaborado um programa de reabilitação, de beneficiação e de reconstrução de obras de arte, do qual consta a necessidade de intervenção, para já, em 166 obras de arte já vistoriadas.

Quero dizer aqui que temos de dar estabilidade ao sector das obras públicas nacionais. Não se comprehende que haja sistematicamente agitação em torno desta matéria. Trata-se de uma entidade responsável, composta por pessoas responsáveis, e que tem feito o seu melhor para transmitir a todos os portugueses seriedade e confiança.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Devo deixar aqui uma nota pessoal a todos os dirigentes e a todos os trabalhadores do Instituto das Estradas de Portugal, que verdadeiramente têm «vestido a camisola» para servir todas as pessoas da melhor maneira possível.

Queria também dar nota de que o Instituto faz, de uma forma responsável, toda a sua actividade e que se houver algum indício de menor segurança que possa causar algum acidente ou que cause alguma vítima, obviamente que o Instituto e os seus responsáveis serão os primeiros a determinar a sua intervenção imediata. Portanto, não pode haver ligeireza na atribuição de responsabilidade criminal, quase como éposta na opinião pública, relativamente às pessoas e à instituição.

Trata-se de uma instituição com grandes pergaminhos, que já atravessou várias gerações e que tem tido o mérito, nos últimos anos, de reagrupar, reorganizar e dar uma liderança de seriedade e de credibilidade junto dos autarcas de todo este país, que o reconhecem, e junto da população em geral.

Trata-se de um acidente que todos lamentamos com certeza, mas saberemos tirar não só as devidas responsabilidades a todos os níveis mas também extraír a experiência que daí advém para a actuação futura.

Terminei, dizendo, mais uma vez, que a nossa posição não se trata de uma reacção a este acidente, trata-se somente de uma tendência que vai ser reforçada e que é constatada nos últimos dois anos, como, provavelmente, se pode verificar, que é a aposta clara deste Governo não só em questões de segurança rodoviária ou de obras públicas mas em todos os sectores da governação, uma aposta clara no reforço das verbas para prevenção e segurança.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Pedro Moutinho. Dispõe de 2 minutos para o efeito.

O Sr. Fernando Pedro Moutinho (PSD): — Sr. Presidente, serei muito rápido, porque a resposta do Sr. Ministro foi suficientemente conclusiva.

Mas há dois aspectos que gostaria de abordar também para reforçar a minha primeira pergunta.

Um tem a ver com a causa próxima da queda do viaduto. É que há, efectivamente, uma colisão, aparentemente de uma grua, com esta estrutura. De facto, o Estado projecta estas estruturas com uma altura suficiente para que não haja problemas desta natureza, mas a verdade é que há veículos a circular que não respeitam as alturas que estão estipuladas pela lei, o que significa também que é uma área em que, cada vez mais, teremos de ser rigorosos, e alguma tolerância que costuma existir na sociedade portuguesa em relação a este tipo de situações e ao não cumprimento da segurança rodoviária em todos os aspectos na sociedade civil tem claramente de começar a ser assumida, porque, efectivamente, pode haver prejuízo para a comunidade.

O outro aspecto que eu gostaria reforçar em relação àquilo que o Sr. Ministro nos transmitiu tem a ver com a questão fundamental: é que este Governo não vai fazer o que o Sr. Ministro nos acabou de transmitir, porque já o está a fazer! O Sr. Ministro teve ocasião de referir que o Governo apostou claramente na conservação. E é este aspecto que, por vezes, passa despercebido — já ouvimos em alguns fóruns de rádio e também aqui neste Plenário referências de que não é feita uma aposta clara na conservação.

Gostava que o Sr. Ministro pudesse consolidar essa informação que nos transmitiu, porque é importante que o País saiba que temos um Governo responsável, que está, de facto, a recuperar o Instituto das Estradas de Portugal, mas que está, sobretudo, a fazer uma aposta séria na conservação e na reabilitação das nossas estradas, viadutos e pontes, que muito degradados estavam, sendo necessário investir fortemente nessa área.

Sr. Ministro, que números nos pode transmitir relativamente a esta matéria? É que há Deputados, pelo menos no Partido Socialista, que fazem afirmações que, no mínimo, são equívocas, sendo também lamentável que pessoas que exerceram funções governamentais as façam quando podiam e deviam saber aquilo que dizem.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado António Filipe.

O Sr. António Filipe (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, é espantoso que V. Ex.^a tenha vindo aqui falar como se tudo estivesse bem, como se nada tivesse acontecido, como se esta ponte pedonal não tivesse caído e como se não houvesse um relatório que indica que várias outras correm perigo.

O Sr. Ministro acha que o Instituto das Estradas de Portugal actuou com diligência – foram as suas palavras. Ora, o ofício da vereadora Guadalupe Gonçalves para o IEP é de 24 de Julho e é muito concludente nos seus termos, pois avisa que «a torção significativa de ambas as vigas faz perigar a estabilidade dos painéis de betão que constituem o piso daquele acesso». Este alerta era suficientemente contundente para justificar uma intervenção imediata, mas ela só foi feita em 7 de Setembro, cerca de um mês e meio depois.

Mas, segundo o critério de diligência do Sr. Ministro, o que podemos dizer é que quanto maior fosse a diligência mais depressa o viaduto caía,...

Vozes do PCP: — Exactamente!

O Orador: — ... porque, efectivamente, o viaduto caiu horas depois de terem sido feitas as obras. Mas, pelos vistos, o Sr. Ministro acha isso perfeitamente natural.

É que, de facto, quando a Câmara Municipal de Sintra apela para que sejam feitas obras, eram obras de reparação, Sr. Ministro. Ninguém apelou para que o viaduto fosse derrubado, na sequência das obras feitas! Mas o Sr. Ministro acha que a diligência foi óptima.

O Sr. Jorge Nuno Sá (PSD): — Demagogia!

O Orador: — Sr. Ministro, a pergunta que se faz é esta: e agora? O Sr. Ministro disse que vai manter a tendência, mas a tendência, lamentavelmente, não é para as coisas correrem bem. Gostaríamos de ter garantias de que os viadutos que são objecto do relatório divulgado anteontem, que diz que há viadutos que precisam, efectivamente, de uma intervenção para não caírem – e são referidos 8 viadutos no IC19 e outros noutras regiões do País... Nós queremos saber é que medidas é que vão ser tomadas para garantir a segurança dos utentes destes viadutos, porque a única coisa que o Sr. Ministro nos disse foi que estava tudo muito bem e que iriam continuar a tendência. Sr. Ministro, que tendência é essa? É a tendência para a irresponsabilidade? É a tendência para só fingir que se actua depois das desgraças acontecerem? Esperemos que não seja essa, efectivamente, a tendência e que o Governo se porte responsável neste processo, porque o que está em causa é a segurança dos nossos concidadãos.

Aplausos do PCP e do BE.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado João Teixeira Lopes.

O Sr. João Teixeira Lopes (BE): — Sr. Presidente, o Sr. Ministro trouxe um discurso preparado e não respondeu às questões. O Sr. Ministro revelou apenas piedosas intenções, piedosas palavras. Só sabe que nada sabe. Lamenta, e pouco mais. É muito pouco, em relação ao que aconteceu!

Sr. Ministro, neste País, faz-se uma obra de reparação e a obra de reparação causa o acidente, neste País, só se sabe que uma ponte é insegura, quando a ponte cai, e o senhor quer que os portugueses tenham confiança!

O senhor vem entorpecer os portugueses, mas esse entorpecimento só vai descredibilizar ainda mais a Administração Pública, o Governo e o próprio Ministro que acabou de falar.

Por isso mesmo, temos de ter a certeza de que não é depois de haver incêndios que se vão fazer investimentos de prevenção, comprar meios aéreos! Que não é depois de morrerem pessoas, devido à vaga de calor, que, numa segunda vaga de calor, o Ministério vem fazer campanhas de sensibilização!...

Protestos do Deputado do PSD Jorge Nuno Sá.

Que não é depois de caírem as pontes que se vai apostar mais na prevenção, em 2004, no seguinte Orçamento! Esse é o País que não queremos! Esse é o País que não pode acontecer!

Queremos um País onde o cidadão que caminhe na rua esteja seguro; que sobe o elevador e esteja seguro; que carrega no botão para o semáforo ficar verde e não morre electrocutado; que passa sob uma ponte e a ponte não lhe cai em cima! Esse é o País que queremos! E o País que o senhor aqui trouxe foi um País de omissão, foi um País de entorpecimento, e a responsabilidade é toda deste Governo!

Vozes do BE: — Muito bem!

O Sr. Telmo Correia (CDS-PP): — Até o semáforo!?

O Sr. Luís Marques Guedes (PSD): — Nem o senhor acredita no que disse!

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Coelho. Dispõe de 2 minutos.

O Sr. Miguel Coelho (PS): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, 12 dias após o acidente, finalmente vem V. Ex.^a dar explicações ao País e à Assembleia da República!

Vozes do PSD: — Anda distraído!

O Orador: — Nestes 12 dias, o seu silêncio teve como consequência o aumentar da insegurança e da desconfiança dos cidadãos face às próprias condições em que se circula nas estradas portuguesas e face à própria segurança em geral.

E V. Ex.^a teve três oportunidades para pôr os pontos nos *ii*, para esclarecer os portugueses. Teve-a logo no primeiro dia, quando caiu a ponte, em que o senhor ou um seu Secretário de Estado lá deviam ter ido fazer três coisas: pedir desculpas, dizer que ia apurar responsabilidades e nomear uma comissão de inquérito independente, exterior ao próprio dono da obra. Não o fez!

A segunda oportunidade foi quando não respondeu ao requerimento que lhe fiz, logo no dia seguinte, com perguntas boas,...

O Sr. Jorge Nuno Sá (PSD): — Modéstia à parte.

O Orador: — ... até para o senhor brilhar, para poder esclarecer o País sobre aquilo que estava a acontecer! Não respondeu. E o requerimento foi tornado público pela comunicação social.

A terceira oportunidade deu-se quando V. Ex.^a nada disse na altura da publicação do relatório com as causas, com o célebre «bater de asas da borboleta». V. Ex.^a poderia ter dito alguma coisa e nada disse.

Mas eu queria falar do futuro pois é importante que coisas destas não voltem a acontecer. E, Sr. Ministro, há uma clara responsabilidade política do Governo face àquilo que aconteceu. Há mesmo! Porque as medidas de implementação de cortes cegos por causa do défice na função pública provocaram no IEP condições de funcionamento muito débeis. Foram despedidos trabalhadores, cujos contratos a prazo terminaram e que não puderam ser renovados. Dou-lhe um exemplo: a direcção de conservação de obras que abrange o concelho de Sintra, Amadora, Oeiras e Cascais deveria ter oito técnicos, mas só tem um e está à beira da reforma — tem aqui um bom exemplo.

Não me venha falar da JAE! A JAE foi aquela que escondeu ou fez perder as cassetes que já denunciavam os perigos da ponte Hintze Ribeiro; a JAE foi aquela mesma que negligenciou, naquela altura, a intervenção urgente que era necessário fazer na ponte Hintze Ribeiro.

Aplausos do PS.

Vozes do PSD: — Uma vergonha!

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Anacoreta Correia, Dispõe de 2 minutos.

O Sr. Miguel Anacoreta Correia (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Ministros, meus caros colegas, da intervenção do Sr. Ministro queria assinalar uma afirmação que me parece bastante importante e que corresponde a uma preocupação que eu por várias vezes assinalei aqui, na Câmara, que é a importância que devemos dar aos trabalhos de conservação, aos trabalhos de requalificação, inclusivamente tendo prioridade sobre a obra nova.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

Julgo que nestas situações é pedida serenidade e não alarmismo.

Sr. Presidente e Srs. Deputados, sem me desviar muito do tema de hoje, também ouvimos, a propósito de uma empresa pública, que é a TAP, as notícias mais catastrofistas. E eu felicito o Sr. Ministro, felicito o Conselho de Administração da TAP, felicito os sindicatos, pelo acordo que fizeram no *handling*, o que permite, como aqui foi dito pelo Governo e suscitado pela maioria, que esse era o primeiro passo para que a TAP tivesse o seu futuro assegurado.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Orador: — Sr. Ministro, reconheço que, neste momento, há em Portugal uma inquietação pelo estado da engenharia. Houve o problema da ponte Hintze Ribeiro, houve, recentemente, este problema com uma obra de arte (que é uma obra de arte secundária e complementar) e, efectivamente, é necessário que as pessoas sejam tranquilizadas e saibam que está a ser feito um trabalho de longo fôlego no que diz respeito à manutenção.

Gostaria, pois, de perguntar-lhe, Sr. Ministro, se a monitorização que está a ser levada a cabo pelo IEP e que vai ser intensificada vai ser feita sob a forma de um programa que servirá de base para um programa futuro de previsão e de manutenção periódica e se é intenção do Ministério dar periodicamente informações sobre como esse estado da monitori-

zação se vai desenrolando, por forma a que não tenhamos apenas as más notícias, mas tenhamos as notícias como elas devem ser.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, o seu tempo esgotou-se. Tenha a bondade de concluir!

O Orador: — Peço apenas 10 segundos, Sr. Presidente, para dizer que, por exemplo, o IEP divulgou que um terço das 22 obras de arte inspeccionadas estavam claramente em situação aguda, com dificuldades, e que imediatamente certa comunicação social generalizou, dizendo que um terço das obras de arte, em Portugal, estavam em má situação, o que não é obviamente verdade.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra a Sr. Deputada Isabel Castro.

A Sr.^a Isabel Castro (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, penso que se há coisa que a queda da ponte de Entre-os-Rios deveria ter permitido adquirir é a conclusão de que com as questões de segurança não se pode brincar e que a questão da prevenção do risco não é uma questão que possa, em caso algum, ser condicionada a pretexto de hipotéticas poupanças.

Neste caso em concreto, do que se trata é de saber se temos uma fiscalização a sério ou de faz-de-conta; se todas estas estruturas estão, ou não, devidamente acauteladas; se é aceitável que, havendo alertas, tais alertas sejam negligenciados.

Mas há uma pergunta que eu gostaria de fazer em concreto, não tanto quanto ao dano, que não é passível de recuperação, mas em relação a uma coisa espantosa transmitida pela comunicação social e que gostaria de ver desmentida pelo Sr. Ministro, que é isto: constata-se a existência de estruturas deficientes, designadamente e, desde logo, naquele próprio traçado (a via rápida mais percorrida de toda a Europa), e aquilo que se diz é que a intervenção não é imediata.

Ora, não sendo possível, em situações destas, determinar o momento exacto em que o colapso acontece, é possível, sim, que o Sr. Ministro (e é uma responsabilidade política que o Governo e o senhor, em concreto, porque tutela a pasta, têm) assuma hoje, aqui, quando é que todas estas estruturas, não só no IC19, mas também em Matosinhos e noutras regiões do País, vão ser reparadas. É que dizer que há probabilidades de risco e haver este jogo da roleta, no qual a sorte determina o azar, a vida, ou a morte, não é aceitável!

O Sr. João Teixeira Lopes (BE): — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para responder aos pedidos de esclarecimento adicionais que lhe foram formulados, tem a palavra o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação. Dispõe de um máximo de 10 minutos.

O Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, queria aproveitar esta oportunidade para poder ir ao encontro de todas as questões de uma forma séria e tranquila, porque penso que, da minha parte, seguramente nunca vai haver um discurso alarmista, irresponsável e leviano que possa transmitir ao povo português sensação de insegurança ou de in tranquilidade.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. João Teixeira Lopes (BE): — É o discurso «Xanax»!

O Orador: — Uma das questões aqui colocadas diz respeito à segurança. Disseram-me que eu quero que os portugueses não tenham confiança. Seguramente não sou eu que o quero, penso é que o que se tem dito neste últimos dias não tem contribuído, seguramente, para a credibilização da Administração Pública, das instituições, dos portugueses em geral.

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

O Orador: — Penso que podemos fazer aqui todo o debate, todo o apuramento de causas e de responsabilidades, mas considero pessoalmente que o discurso deve ser orientado de uma forma séria, objectiva e tranquila. Vamos aguardar com calma o resultado do inquérito que foi solicitado. Ao inquérito é exigido (e todos têm de o fazer) que apure, tanto quanto possível, verdadeiramente, as causas do acidente e as responsabilidades efectivas. Não podemos estar agora a inventar, a antecipar, a ajuizar, a argumentar, do ponto de vista técnico, se aconteceu isto ou aquilo — pela minha formação, seria muito tentado a fazê-lo, mas penso que não devo nem posso.

Portanto, tendo sido determinada, logo no dia do acidente, a realização de uma comissão de inquérito, no sentido de elaborar um relatório para tentar identificar, num prazo relativamente curto, os mecanismos e as causas que levaram ao colapso da estrutura, eu não falei antes de o relatório estar produzido.

O relatório foi feito, conversei imediatamente com o Presidente do Instituto das Estradas de Portugal e com outros elementos da administração e entendemos que ele não era suficiente, por isso determinei logo a instauração de um inquéri-

to na Inspecção-Geral das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, a qual, essa sim, tem a experiência, a competência e a capacidade para analisar com profundidade as causas e as responsabilidades. Aguardemo-lo com calma. Ele será publicitado e divulgado plenamente para que haja uma reflexão séria e responsável sobre os resultados desse inquérito.

Agradeço ao Sr. Deputado Miguel Coelho a oportunidade que me deu de brilhar.

O Sr. **Miguel Coelho** (PS): — Mas neste caso não brilhou!

O Orador: — O Sr. Deputado Miguel Coelho já me conhece o suficiente para saber que é uma componente que não está presente na minha vida.

Mas o Sr. Deputado Miguel Coelho também falou dos meios. Poder-se-á questionar sempre se uma ou outra empresa pública, se um ou outro instituto, se uma ou outra direcção-geral têm mais ou menos meios. Suponho que não haverá no mundo nenhum sobre o qual possa dizer-se que tem os meios certos nos sítios certos, na altura certa, mas há, com certeza, sempre a oportunidade de dizer que houve mais ou menos meios humanos e financeiros.

No entanto, devo dizer que quando se trata de questões de segurança não é devido aos meios humanos e financeiros que vai pôr-se em risco a segurança das pessoas. E, como foi dito aqui, uma coisa é haver uma estrutura, uma obra pública, uma infra-estrutura, qualquer coisa que suscite preocupações de intervenção, como, por exemplo, uma casa poder ter uma fenda na parede ou uma ponte poder ter uma fenda num encontro, isso são sinais da estrutura, mas outra coisa é dizer que esses sinais indiciam risco de colapso. São coisas totalmente diferentes.

As pessoas do IEP são responsáveis e se sabem que há um risco de colapso mandam imediatamente encerrar a ponte, mas não era esse o caso.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Não era esse o caso?!

O Orador: — Houve a preocupação de, imediatamente após o incidente do dia 19 de Julho, em que um veículo pesado não identificado...

O Sr. **João Teixeira Lopes** (BE): — Foi um ovni!

O Orador: — ... colidiu com a estrutura e lhe introduziu alterações de forma e de comportamento estrutural...

Foi referido que a Sr.^a Vereadora da Câmara Municipal de Sintra escreveu para o Presidente do Instituto das Estradas de Portugal, mas quando o fez já o Instituto estava a diligenciar no sentido de mandar reparar a obra, e isso é que é importante realçar.

O Sr. **Honório Novo** (PCP): — Por isso é que a carta foi para o cesto dos papéis!

O Orador: — Sr. Deputado Miguel Coelho, podemos falar seriamente de recursos humanos e financeiros. O que quero dizer é que, por maiores ou menores que sejam os recursos financeiros, numa situação em que haja um indício de colapso ou de ruptura de uma estrutura nunca deixarão de fazer-se imediatamente as actuações necessárias.

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

O Sr. **João Teixeira Lopes** (BE): — Como é possível, se não há monitorização e fiscalização?!

O Orador: — Sr. Deputado, fiscalização existe, mas se me desafia a entrar por esse caminho devo dizer-lhe que foi traçado, há uns anos, um caminho que eu chamo da insustentabilidade, quando se criou um mecanismo chamado SCUT.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — O mecanismo chamado SCUT vai fazer com que, a curto prazo, o Estado tenha encargos financeiros superiores a 140 milhões de contos/ano.

Vozes do PSD: — Por ano!

O Sr. **Miguel Coelho** (PS): — Acabe com as SCUT, a começar já na Via do Infante!

O Orador: — O que estou a dizer é que temos perante nós um grande desafio, uma grande responsabilidade, que sabemos assumir e enfrentar para criar todos os mecanismos. Aliás, o Sr. Primeiro-Ministro já tinha tido ocasião de dizer, há uns dois meses e meio, quando foi visitar uma obra comigo, que vai trazer esse assunto ao Parlamento, que é um assunto de importância nacional.

Hoje, como sempre, as pessoas são responsáveis, e se houver o mínimo indício de um colapso numa estrutura seguramente serão tomadas de imediato todas as medidas para que isso não aconteça. Ninguém está livre, em qualquer área, que

ocorra um acidente, mas o que quero dizer é que o traçado desse caminho da sustentabilidade foi feito há uns anos, e não foi feito por nós.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — E não se trata de um problema deste Governo, trata-se de um problema do País.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. António Filipe (PCP): — Já sabemos que os problemas do País não são problemas do Governo!

O Orador: — Srs. Deputados, sem prejuízo disso, como eu disse anteriormente, o Governo, e não foi por reacção a este acidente, já em 2002 e 2003 reforçou as verbas dedicadas à segurança e à prevenção. As verbas destinadas à conservação também têm sido objecto de um esforço de crescimento. Obviamente que há uma parte que é transmitida para os concessionários de algumas das estradas, mas o esforço global de prevenção e segurança tem vindo a aumentar. Queria realçar que essa tendência vai ser reforçada já no orçamento de 2004, pelo que é uma orientação política deste Governo e não aparece por reacção a este acidente.

O Sr. Fernando Pedro Moutinho (PSD): — Essa é a verdade!

O Orador: — Por conseguinte, a nossa preocupação vai também na linha de ir sempre melhorando o funcionamento das entidades públicas, especialmente das que tratam de infra-estruturas que podem ocasionar acidentes desta natureza. Mas devo dizer que as pessoas são responsáveis e que não foi por falta de fiscalização, de meios humanos ou financeiros que deixou de se dar atenção à questão da segurança das obras públicas.

Devo aliás referir que, como se sabe, na sequência do acidente de Entre-os-Rios foram logo inspeccionadas mais de 350 obras de arte. Dessas, como é conhecido, cerca de 166 evidenciam sinais que exigem a sua reparação, mas temos de graduar as coisas. Como se diz em linguagem de engenharia, uma coisa é precisar de reparação, outra coisa é apresentar sinais de risco.

Quanto a isso os Srs. Deputados podem estar descansados, porque as pessoas que estão à frente dos destinos do IEP e de todas delegações regionais e todas as que trabalham nesta área são altamente competentes e responsáveis e saberão, como já fizeram no passado e agora, tomar as medidas certas na altura certa.

Por exemplo, actualmente há cerca de 35 pontes com restrições em termos de carga e velocidade, com restrições só de velocidade há 7 e há mesmo 1, no rio Douro, junto à barragem do Pocinho, que está interditada ao tráfego automóvel. Portanto, isso foi feito no passado, será feito hoje, e é óbvio que sempre que haja indícios de que uma determinada estrutura apresenta sinais de risco de colapso ninguém vai ficar de braços cruzados à espera, serão tomadas as medidas imediatas para acautelar qualquer situação de colapso.

Isso é algo que eu queria transmitir com tranquilidade, porque o ambiente que se tem vivido nos últimos dias não a favorece, antes pelo contrário, e tenho conhecimento próximo de pessoas, até de crianças, que vivem sobressaltadas com esta matéria.

O Sr. Presidente: — Sr. Ministro, o seu tempo esgotou-se.

O Orador: — Considero inacreditável como é que se transmite esta sensação à opinião pública, quando não é verdade.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Portanto, tem de haver responsabilidade em todas as partes que tratam com estas matérias.

O Sr. Presidente: — Sr. Ministro, esgotou-se o tempo de que dispunha. Tenha a bondade de concluir.

O Orador: — Para terminar, quero dar uma nota de confiança na administração do IEP e em todos os seus funcionários e quero dizer, especialmente, que é nossa verdadeira prioridade reforçar a tendência, que não é de agora mas de há dois anos a esta parte, das verbas destinadas à prevenção e segurança. Isso vai ser claramente definido no próximo Orçamento do Estado para 2004.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo, há ainda mais pedidos de esclarecimento adicionais submetidos à regra dos 2 minutos.

Para já, tem a palavra o Sr. Deputado Lino de Carvalho.

O Sr. Lino de Carvalho (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, há uma coisa que V. Ex.^a referiu e com a qual estou de acordo: é que é preciso falarmos com responsabilidade em todas as matérias e, sobretudo, numa matéria tão delicada como esta. Mas essa responsabilidade exige-se a todos, aos Deputados e, também, aos membros do Governo. E, Sr. Ministro, vou chamar a sua atenção para um documento do seu Governo que desmente as afirmações que acabou de fazer quanto ao alegado reforço de verbas para a conservação, para a reparação, para os investimentos, no âmbito das funções que competem ao Instituto das Estradas de Portugal.

Saiu recentemente, já depois de o viaduto ter caído, a síntese de execução orçamental do Ministério das Finanças, e os serviços e fundos autónomos têm uma quebra: nas despesas correntes com pessoal, de 19%; com aquisição de bens e serviços, de 21,8%; e, em matéria de despesas de capital, de 25% nos investimentos e de 48,9% em transferências de capital. E sabe o que é curioso, Sr. Ministro? É que, na nota explicativa que o Ministério das Finanças envia, para dar conta deste brilhante êxito na prossecução do objectivo que é a redução do défice, à custa do interesse nacional e, neste caso, da segurança dos portugueses, diz-se o seguinte: a diminuição das despesas de capital e das despesas correntes encontra-se relacionada com o acentuado decréscimo verificado, ao nível da aquisição de bens de capital, ao nível das despesas de investimento, em dois institutos, que são aqueles que mais contribuíram para isso, um dos quais é o IFADAP. Sabe qual é o outro instituto, Sr. Ministro? É o Instituto das Estradas de Portugal. Está na síntese de execução orçamental!

Portanto, a pergunta que lhe faço é muito simples: o Sr. Ministro quer rectificar as suas declarações anteriores ou quer-nos dizer quais são as consequências ou qual é a culpa na diminuição dos meios ao serviço do Instituto, ao nível do pessoal, ao nível de técnicos, ao nível de meios para intervir quando tem de intervir, que resulta desta política orçamental cega do Governo?

Agradeço-lhe, Sr. Ministro, que rectifique as suas declarações ou, então, que nos diga qual o contributo da política orçamental do Governo para a quebra do nível de segurança dos portugueses.

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Ainda para pedir esclarecimentos, tem a palavra a Sr.^a Deputada Edite Estrela.

A Sr.^a Edite Estrela (PS): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, já toda a gente percebeu que, neste lamentável acidente, sobram dúvidas por esclarecer, sobram equívocos por deslindar, sobre muita irresponsabilidade. E foi irresponsabilidade, como já foi aqui referido, reduzir drasticamente as verbas para conservação de estradas e outras obras de arte, pelo que não basta vir agora com declarações de boas intenções, à semelhança do ditado «depois de casa roubada, trancas à porta». E porque não acreditamos nas boas intenções, gostaríamos de saber se o Governo prevê um reforço substancial nas verbas do PIDDAC para 2004 no que se refere à conservação das estradas, das pontes e das obras de arte.

Mas também houve irresponsabilidade naquilo que o Governo fez e não devia ter feito e naquilo que não fez e devia ter feito. Eu explico.

Já aqui foi referido que o IC19 é a rodovia com mais intensidade de tráfego. Aliás, o Sr. Deputado Fernando Pedro Moutinho até disse que essa foi uma das causas do acidente. Pois bem, o que é que o Governo fez? O Governo anulou o concurso de construção do IC16 e do IC30, introduziu as portagens na CREL, desviando mais tráfego para o IC19, e atrassou a obra de alargamento do IC19. Isto foi o que o Governo fez e não devia ter feito.

E o que é que o Governo não fez e devia ter feito? Deveria ter lançado, pelo menos, para minimizar o erro, um novo concurso para construção do IC16 e do IC30. O Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas veio aqui dizer — nós ouvimos-lo! — que esse concurso seria lançado no Verão. Já não foi neste Verão...

O Sr. Presidente: — Sr.^a Deputada, esgotou-se o tempo de que dispunha. Tenha a bondade de concluir.

A Oradora: — Termino já, Sr. Presidente.

Como estava a dizer, já não foi neste Verão. Será no «Verão de S. Martinho»?!

Sr. Ministro, o que tem a dizer-nos em relação a um novo concurso para alargamento do IC19? É que a obra que está em curso, como sabe, vem do anterior Governo e não deste.

Era bom que este Governo corrigisse os erros que tem cometido e que não viesse com falsas desculpas, Sr. Ministro.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Também para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Pedro Moutinho.

O Sr. Fernando Pedro Moutinho (PSD): — Sr. Presidente, quero aproveitar esta oportunidade de interpelar o Governo para fazer também um pequeno reparo àquilo que acabei agora de ouvir. É que, de facto, a Sr.^a Deputada Edite Estrela deve ter ouvido mal, porque eu não disse, com certeza, nem poderia ter dito, porque seria perfeitamente errado da minha parte, que haveria alguma relação directa entre o tráfego existente no IC19 e a queda do viaduto. Portanto, a Sr.^a Deputada, com certeza, ouviu mal.

Mas há um aspecto que ouvi muito bem na intervenção da Sr.^a Deputada Edite Estrela e que, de facto, era algo que gostaria que o Governo tivesse presente, em face daquilo que tem em mãos: é que há uma obra que está em atraso — toda a obra de renovação do IC19 —, a qual estava prometida pelo anterior Governo e não foi cumprida, e foi este Governo que já assumiu, nesta Casa, que a vai concretizar. Ora, estas estruturas, mesmo as passagens superiores, estão incluídas nesse conjunto de obras.

O Sr. Vicente Jorge Silva (PS): — Faça a pergunta ao Governo!

O Orador: — Sr.^a Deputada, repense um pouco e modere, talvez, os seus ímpetos.

O Sr. Vicente Jorge Silva (PS): — Fale para o Governo!

O Orador: — É que, efectivamente, aquilo que está aqui presente é que há obras que estão em atraso no concelho de Sintra, as quais tinham sido prometidas e tinham verbas...

Protestos do PS.

... e, por isso, Sr.^a Deputada, deviam ter sido executadas.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado Fernando Pedro Moutinho, a sua pergunta deverá ser dirigida ao Governo e não à Sr.^a Deputada Edite Estrela. Foi para isso que lhe dei a palavra.

Aplausos do PS.

O Orador: — Assim sendo, Sr. Presidente e Sr. Ministro, questiono o Governo relativamente ao seguinte: o Governo mantém a prioridade que deu à renovação do IC19 e à construção do IC16 e do IC30, para resolver o problema das acessibilidades a todo o concelho de Sintra? O que é importante é que se trata de um compromisso deste Governo, assumido nesta Assembleia da República, e espero que o Governo possa concretizar a sua promessa.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

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

O Sr. Miguel Anacoreta Correia (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, registo com agrado o tom calmo com que o Sr. Ministro acolheu aqui um conjunto de observações, porque este é um dos tais momentos em que entendo ser preciso agir com muita cabeça fria. Aliás, os nossos colegas socialistas, pelo menos aqueles que têm um paradigma político em Mitterrand, devem apreciar muito a sua atitude, a atitude a que Mitterrand chamava a «força tranquila».

Risos do PSD.

De facto, num momento de crise, as pessoas devem estar com a cabeça fria e os pés quentes, que é o contrário do que, muitas vezes, infelizmente, sucede em Portugal e, por isso, termodinamicamente, não somos muito perfeitos.

Sr. Ministro, gostaria de lhe pedir que, mais uma vez — e não é por mim, mas pelas pessoas que manifestam dúvidas reiteradas e repetitivas —, reafirmasse que a prioridade é, efectivamente, a manutenção, a conservação, a reabilitação e a requalificação e que, se for preciso, há obras novas que serão sacrificadas, em nome de mantermos o nosso património, que custou muito a pagar aos contribuintes portugueses.

A segunda questão, Sr. Ministro, porque já falámos, há pouco, de informação, é a de que me parece que o IEP deve também fazer uma campanha de sensibilização para a boa utilização das nossas estradas. Nós pagamos muito caro o mau uso que fazemos das estradas. Temos excesso de velocidade, pagamo-lo em sinistralidade; temos excessos de carga — e sabe-se que um camião demasiado carregado pode causar um uso equivalente ao de um milhão de veículos ligeiros —, pagamo-los na deformação dos nossos tapetes betuminosos; temos o não respeito pelo gabari, pela envolvente e pelas dimensões e pagamo-lo em estruturas solicitadas ou impactadas para aquilo que não foram calculadas.

Sr. Ministro, pensa o IEP, além de reforçar a componente de conservação, de manutenção, de reabilitação e de requalificação, desenvolver uma campanha, em colaboração com outras entidades, para que as nossas estradas tenham, finalmente, um uso correcto, de modo a que não tenhamos de fazer obras de conservação antes do tempo em que estão previstas?

Vozes do CDS-PP e do PSD: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para uma pergunta adicional ao Governo, tem a palavra a Sr.^a Deputada Isabel Castro.

A Sr.^a Isabel Castro (Os Verdes): — Sr. Ministro, recordo que na altura da queda da ponte de Entre-os-Rios ficou claro para o País que o que aconteceu não podia ter acontecido, mas ficou claro também que nunca mais acidentes desse tipo teriam qualquer justificação, porque a lição tinha sido demasiado pesada.

Por sorte esta lição não trouxe tantas vítimas, mas não é seguramente tranquilizador nem politicamente aceitável, como reconhecerá, que venha dizer ao Parlamento para as pessoas estarem tranquilas quando, ainda por cima, a sua mensagem reside, de acordo com o que diz, no facto de as coisas terem corrido bem até agora.

Sr. Ministro, as coisas não correram bem até agora porque o investimento não funcionou, a fiscalização não funcionou e não é o facto de dizer que haverá mais investimento que tranquiliza quem quer que seja. O que tranquilizará as pessoas será a assunção clara, hoje, aqui e agora, do que é que vai ser reparado, como e quando. É disso que as pessoas estão à espera e não de coisas genéricas, que podem ser muito bem intencionadas mas que já provaram, e tragicamente, que não funcionam.

O Sr. Presidente: — Para o mesmo efeito, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Coelho.

O Sr. Miguel Coelho (PS): — Sr. Presidente, quero dizer ao Sr. Ministro que ele deve estar a fazer muita falta na Câmara Municipal de Lisboa. Na verdade, Sr. Ministro, o Dr. Santana Lopes está mais parado na Câmara de Lisboa e reconheço que, de facto, V. Ex.^a teve ali uma actividade e uma actuação que reputo de bastante positivas.

Mas neste Governo, talvez porque tenha de lidar com muito mais pessoas e a liderança é outra, V. Ex.^a está a deixar-se levar pelos acontecimentos e tem sido mal aconselhado nestas matérias todas. É certo que V. Ex.^a é um técnico, como já fez questão de aqui frisar, mas é também um político e eu volto a insistir que o seu silêncio foi inexplicável, que foi ele que, de facto, originou um sentimento de desconfiança nos portugueses relativamente às obras públicas, às estradas e às condições de segurança.

Ora, eu fiz-lhe várias perguntas, não só para o senhor brilhar mas também para poder esclarecer na altura os portugueses e incutir-lhes confiança. Uma delas, muito simples, foi esta: quais são as rotinas de segurança efectuadas pelo IEP para este tipo de pontes e passagens pedonais?

É importante que as pessoas o saibam.

Mas eu gostava de dizer a V. Ex.^a que as rotinas de segurança, se as houver, não podem ser executadas, porque, ao contrário do que diz, há claras responsabilidades políticas do Governo no mau funcionamento do IEP, sobretudo na sequência da diminuição de verbas para o PIDDAC, em que só para o distrito de Lisboa houve uma redução de 50%. E já não falamos no executado.

Já lhe referi que a política dos cortes cegos fez com que muitos técnicos contratados tivessem de ser dispensados, e dei-lhe o exemplo da brigada de conservação.

Mas mais: a lei das horas extraordinárias, que não permite, a nenhum trabalhador, fazer mais de 12 horas extraordinárias por mês, leva a que a fiscalização não funcione. A fiscalização do IEP não funciona, Sr. Ministro! Não há frota automóvel, não faltam 20 carros, faltam muitos mais e os que existem têm mais de 12 anos. Por exemplo, o *ratio* de funcionários do IEP por quilómetro é de 0,08, quando esse *ratio* na Brisa é de 1,5. Está aqui a diferença!

Portanto, Sr. Ministro...

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, o seu tempo esgotou-se.

O Orador: — Sr. Presidente, peço uma tolerância pelo menos igual à que teve para com o Sr. Deputado Miguel Anacoreta Correia. Mas vou terminar rapidamente.

Sr. Ministro, é fundamental que exija aos seus pares do Governo mais condições para que o IEP possa exercer as suas funções. Estou convencido de que, a partir de agora, o senhor tem todos os motivos para exigir-las, para que, então, a fiscalização e a segurança possam ser uma realidade e para que possa implementar tudo aquilo que nos prometeu.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, eu tenho sido tolerante para com todos os Srs. Deputados.

Tem agora a palavra o Sr. Ministro dos Transportes, Obras Públicas e Habitação, que dispõe de 10 minutos para responder.

O Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação: — Sr. Presidente e Srs. Deputados, quero, em primeiro lugar, dizer ao Sr. Deputado Lino de Carvalho que, aparentemente, ele tem razão. Mas só aparentemente,...

O Sr. Lino de Carvalho (PCP): — Já é meio caminho andado...!

O Orador: — Mas as aparências iludem e não tem razão!

De facto, essas verbas de funcionamento,...

O Sr. Lino de Carvalho (PCP): — E de investimento.

O Orador: — Sim, e de investimento, mas já lá vamos.
... que no meu entender não são uma economia mas, sim, um corte, no IEP deve-se basicamente a uma situação muito clara: a fusão de três institutos com algum despesismo. O facto de terem sido refundidos numa única entidade permitiu grande economia de escala.

O Sr. Fernando Pedro Moutinho (PSD): — Exactamente!

Lino de Carvalho (PCP): — E os técnicos saem!

O Sr. Miguel Coelho (PS): — Para 6000 pontes há 13 técnicos!

O Orador: — Os técnicos podem entrar ou sair. Não é seguramente por falta de técnicos que alguma vez haverá o risco de manter em funcionamento uma estrutura que se sabe ter deficiências.

O Sr. Lino de Carvalho (PCP): — E o investimento?

O Orador: — Ao investimento já iremos, mas aí vamos dividir as duas coisas, ou seja, vamos dividir a prevenção e segurança da conservação, beneficiação e manutenção.

No que respeita à segurança e prevenção parece não existirem dúvidas que há, para 2002/2003, 60 milhões de euros, o que é uma verba superior à atribuída nos quatro anos anteriores, ou seja, neste últimos dois anos temos uma média anual...

O Sr. Lino de Carvalho (PCP): — Estamos a falar de conservação de pontes!

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado Lino de Carvalho, não pode continuar a interromper. Fez as perguntas e agora tem as respostas! Não posso consentir isso!

O Sr. Lino de Carvalho (PCP): — Estou a ajudar o Sr. Ministro.

O Sr. Presidente: — Ele não precisa de ajuda.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Orador: — Já vamos à conservação de pontes.

No capítulo da segurança e da prevenção a média, nos últimos dois anos, foi de 34 milhões de euros, quando nos quatro anos anteriores a média tinha sido de 14 milhões de contos.

Não vou falar na construção, mas relativamente a ela quero dizer que quando tivermos a oportunidade de vir aqui debater o Orçamento de 2004 tenho a certeza que muitos dos Srs. Deputados virão dizer-me que são extremamente urgentes novas obras nos concelhos X e Y, seguramente em prol do desenvolvimento, em prol das promessas, em prol de tudo e mais alguma coisa. Nessa altura terei de dizer-lhes que é preferível deixar cair uma, duas ou três obras novas do que cortar na segurança e na prevenção.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

Mas no capítulo da conservação, manutenção e reabilitação devo dizer que, embora aparentemente haja uma diminuição em 2003, na verdade, o que se passa é que à medida que aumentam as concessões há uma transferência significativa para os concessionários dessas obrigações. E isso não está patente aí.

Em termos do programa que propriamente está em curso, de reabilitação, manutenção e conservação de obras de arte, está previsto, para os anos de 2003, 2004 e 2005, um total de 82 milhões de euros, distribuídos de forma diferente ao longo destes três anos. Serão 17 milhões de euros para este ano, 41,5 milhões de euros para 2004 e 23,5 milhões de euros em 2005. E estes valores não foram produzidos agora, seguramente, já estavam planeados.

Portanto, aparentemente podia ser feita uma leitura simples, mas na prática não é exactamente essa a realidade.

Gostava também de dizer à Sr.^a Deputada Edite Estrela que foi o anterior governo do PSD que construiu o IC 19. Não foi seguramente o governo do PS que fez qualquer coisa no IC 19. Foi o governo do PS...

A Sr.^a Edite Estrela (PS): — O alargamento, o aumento da estrada, foi obra do PS!

O Orador: — ... que andou, durante anos, a «enrolar» o concurso do IC 16, do IC 30 e da CRIL. Durante anos!

Protestos do PS.

O Sr. Secretário de Estado veio dizer aqui que possivelmente era para o Verão e hoje posso assegurar-lhe que é em Outubro. Portanto, antes do «Verão de S. Martinho» vamos ter os concursos da CRIL, do IC 16 e do IC 30, ou seja, vamos ter um S. Martinho antecipado.

Risos do PSD e do CDS-PP.

Na linha da observação feita pelo Sr. Deputado Miguel Anacoreta Corria, quero também dizer que a preocupação que existe de financiamento de manutenção de infra-estruturas não é um exclusivo nacional. Tem particularidades, tem eventualmente alguma gravidade, maior ou menor, numa outra área, mas não é um exclusivo nacional, é um problema europeu, que, como já pude constatar nas reuniões do Conselho de Ministros dos Transportes, existe um pouco por toda a Europa.

De facto, como disse, há que pensar num modelo diferente, que não existe hoje, de financiamento de manutenção de infra-estruturas de obras públicas e rodoviárias em particular. É um problema em que estamos a trabalhar e do meu ponto de vista, sem querer que isso seja interpretado de outra maneira que não aquela que, objectivamente, tenho para resolver um problema, esta questão é mais premente, mais urgente pelas SCUT.

Quer queiramos quer não a realidade é esta: as SCUT vieram obrigar a repensar completamente esta questão e é, como disse há pouco, o caminho da insustentabilidade. Nós temos algum tempo para inverter esse caminho, vamos fazê-lo seguramente e, em tempo oportuno, teremos o ensejo de trazer aqui as nossas ideias para discussão.

Se o Sr. Deputado Miguel Coelho considera que foi o meu silêncio que provocou a queda...

O Sr. **Miguel Coelho** (PS): — Não! Foi a insegurança!

O Orador: — Também não sei se foi a insegurança que foi suscitada. Como digo, de cabeça fria, na altura foi feito o que podia ter sido feito.

Quero relembrar que o acidente é de lamentar, com certeza, mas infelizmente ele sucedeu durante a obra de reparação.

O Sr. **Miguel Coelho** (PS): — Mais grave ainda!

O Orador: — É completamente diferente de ter sucedido sem se terem tomado medidas para reparar uma estrutura que evidenciava tais sinais. É completamente diferente!!

Vozes do PSD e do CDS-PP: — Muito bem!

O Sr. **Miguel Coelho** (PS): — É diferente, porque é mais grave!

O Orador: — Portanto, houve diligência neste aspecto.

Houve um acidente, cujas causas e responsabilidades se vão apurar, com certeza. Contudo, não se pode acusar o Instituto de Estradas de Portugal de ter sido negligente nesta matéria.

Houve um acidente, sim senhor. Lamenta-se e vai-se apurar.

Agora, de cabeça fria e de pés quentes, no próprio dia, determinaram-se várias medidas (e vou dizer por esta ordem): logo, o imediato acompanhamento da evolução do estado de saúde das vítimas; segundo, a reabertura ao trânsito, o mais rápido possível e em condições de segurança, do IC 19; terceiro, a instauração de um inquérito sucinto e rápido, que no prazo de 72 horas desse resultados; e, quarto, uma inspecção também imediata às restantes passagens aéreas do IC 19.

Era isto que, do ponto de vista razoável, ético e responsável, devia ter sido feito e foi feito.

Vozes do PSD e do CDS-PP: — Muito bem!

O Orador: — Para terminar, não queria deixar de realçar a questão da segurança e do défice. Nunca que se vai colocar a questão de «défice versus segurança». Nunca! A questão do défice pode e deve aparecer após garantidas as questões de segurança.

O Sr. **Patinha Antão** (PSD): — Muito bem!

O Orador: — Portanto, é essa a nossa preocupação, é essa a nossa atitude, que não é de hoje, e é essa, definitivamente, a nossa política!

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, chegamos, assim, ao fim da sessão de perguntas ao Governo e dos nossos trabalhos.

Na próxima terça-feira haverá já reunião de comissões, devidamente convocadas.

A próxima sessão plenária terá lugar na quarta-feira, dia 22, pelas 15 horas, com a seguinte ordem de trabalhos: período de antes da ordem do dia, a que se seguirá o período da ordem do dia que constará da discussão conjunta, na generalidade, dos projectos de lei n.^os 290/IX (PS) e 337/IX (CDS-PP) e do projecto de lei n.^o 129/IX (BE).

Está encerrada a sessão.

Eram 13 horas e 15 minutos.

Srs. Deputados que entraram durante a sessão:

Partido Social Democrata (PSD):

António Alfredo Delgado da Silva Preto
António Henriques de Pinho Cardão
António Pedro Roque da Visitação Oliveira
Daniel Miguel Rebelo
Gonçalo Dinis Quaresma Sousa Capitão
Jorge Nuno Fernandes Traila Monteiro de Sá
Jorge Tadeu Correia Franco Morgado
Luís Filipe Alexandre Rodrigues
Luís Filipe Montenegro Cardoso de Moraes Esteves
Luís Álvaro Barbosa de Campos Ferreira
Manuel Joaquim Dias Loureiro
Mário Patinha Antão
Pedro Miguel de Azeredo Duarte
Vasco Manuel Henriques Cunha

Partido Socialista (PS):

Acácio Manuel de Frias Barreiros
Alberto Arons Braga de Carvalho
Fausto de Sousa Correia
Joel Eduardo Neves Hasse Ferreira
José Eduardo Vera Cruz Jardim
José Manuel de Medeiros Ferreira
Luiz Manuel Fagundes Duarte
Luís Manuel Carvalho Carito
Ricardo Manuel Ferreira Gonçalves
Rui do Nascimento Rabaça Vieira
Sónia Ermelinda Matos da Silva Fertuzinhos
Vicente Jorge Lopes Gomes da Silva

Partido Popular (CDS-PP):

Telmo Augusto Gomes de Noronha Correia
Álvaro António Magalhães Ferrão de Castello-Branco

Srs. Deputados não presentes à sessão por se encontrarem em missões internacionais:

Partido Social Democrata (PSD):

Maria Leonor Couceiro Pizarro Beleza de Mendonça Tavares

Partido Socialista (PS):

Alberto Bernardes Costa
José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa

Partido Popular (CDS-PP):

João Guilherme Nobre Prata Fragoso Rebelo

Partido Comunista Português (PCP):

Bruno Ramos Dias

Srs. Deputados que faltaram à sessão:

Partido Social Democrata (PSD):

António Paulo Martins Pereira Coelho
Carlos Jorge Martins Pereira
Carlos Manuel de Andrade Miranda
Eugénio Fernando de Sá Cerqueira Marinho
Joaquim Virgílio Leite Almeida da Costa
José Manuel Carvalho Cordeiro
José Manuel de Lemos Pavão
José Manuel Ferreira Nunes Ribeiro
João Eduardo Guimarães Moura de Sá
Marco António Ribeiro dos Santos Costa
Maria Assunção Andrade Esteves
Maria Eulália Silva Teixeira
Maria Manuela Aguiar Dias Moreira
Melchior Ribeiro Pereira Moreira
Álvaro Roque de Pinho Bissaia Barreto

Partido Socialista (PS):

Alberto de Sousa Martins
António Luís Santos da Costa
Artur Rodrigues Pereira dos Penedos
Augusto Ernesto Santos Silva
Elisa Maria da Costa Guimarães Ferreira
Fernando Manuel dos Santos Gomes
Francisco José Pereira de Assis Miranda
Joaquim Augusto Nunes Pina Moura
José da Conceição Saraiva
José Manuel Lello Ribeiro de Almeida
João Barroso Soares
Maria Manuela de Macedo Pinho e Melo
Nelson da Cunha Correia
Paula Cristina Ferreira Guimarães Duarte
Renato Luís de Araújo Forte Sampaio

Partido Comunista Português (PCP):

Bernardino José Torrão Soares

Partido Ecologista «Os Verdes» (PEV):

Heloísa Augusta Baião de Brito Apolónia

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL